

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 14. März 2001

472. Interpellation von Robert Schönbächler und Prof. Dr. Willy Furter betreffend Zürich West, Neugestaltung/Umgebung des Verkehrsknotens Pfingstweidstrasse/Neue Hard/Hardstrasse. Am 23. August 2000 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Prof. Dr. Willy Furter (EVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/407 ein:

Im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung «Zürich West» ergeben sich konkrete Fragen bezüglich der Neugestaltung/Umgebung des Verkehrsknotens «Pfingstweidstrasse/Neue Hard/Hardstrasse».

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Welche Planungen wurden für die Neugestaltung dieses zentralen Knotens bisher durchgeführt? Welche Varianten wurden dabei untersucht?
2. Trifft es zu, dass die Tramlinie wie im Verkehrsplan eingezeichnet, vom Hardplatz durch die Hardstrasse zum Escher-Wyss-Platz geführt wird und nicht in die Pfingstweidstrasse einbiegt? Wenn ja, wie wird die Attraktivität dieser Trammerschliessung im Abschnitt der S-Bahnhaltestelle «Hardbrücke» und dem westlichen Teil der Pfingstweidstrasse für die Pendler beurteilt?
3. Welche Vorstellungen bestehen hinsichtlich der Linienführung des Trams unter den Bahngleisen (Untertunnelung) zwischen Hardplatz und Pfingstweidstrasse sowie der Ausgestaltung des öV-Umsteigepunkts S-Bahnhaltestelle «Hardbrücke» (Umsteigewege zwischen S-Bahn, Tram und Bus)? Mit welchen Baukosten ist auf diesem Tram-Abschnitt (Hardplatz bis Pfingstweidstrasse) zu rechnen?
4. In der Hardstrasse wird ein wichtiger Umsteigeknoten zwischen zwei Tram- und drei Buslinien entstehen. Wie soll sichergestellt werden, dass dieser Knoten bezüglich Gestaltung und Attraktivität für die Benutzer den Anforderungen genügt? Welches sind die Auswirkungen auf die Kreuzung Pfingstweidstrasse und auf die angrenzenden Liegenschaften?
5. Es zeichnet sich ab, dass viele Reisende von der S-Bahnhaltestelle «Hardbrücke» zu Fuss bis zur Haltestelle Hardstrasse gehen werden. Wurde dieser Umstand in der bisherigen Planung berücksichtigt? Wurden Massnahmen zur Beschleunigung der Verbindung für Fussgänger untersucht? Wie ist der Fussgängerübergang über die Pfingstweidstrasse geplant? Wie werden die Konflikte mit dem MiV auf der Achse Hard-/Pfingstweidstrasse gelöst? Wurde eine Unterführung des MiV geprüft und wenn nicht, ist der Stadtrat bereit, diese Variante rasch in Auftrag zu geben?
6. Die Fussgängerachse von der S-Bahnhaltestelle «Hardbrücke» bis zum Escher-Wyss-Platz entlang der Hardstrasse bekommt eine zentrale Bedeutung als Verbindungs- und Gestaltungselement. Welche Studien zur konkreten Gestaltung wurden bisher durchgeführt?
7. Wegen der ungenügenden Verknüpfung mit der Pfingstweidstrasse wird das Tram zur S-Bahn-Haltestelle «Hardbrücke» und zum Hardplatz vermutlich schlecht ausgelastet sein. Hat der Stadtrat bereits Kosten-Nutzen-Untersuchungen für diese sehr aufwändige Verbindung durchgeführt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und wenn nein, ist der Stadtrat bereit, diese Untersuchungen rasch durchzuführen?
8. Es ist absehbar, dass auf der Verbindung Hardplatz–Escher-Wyss-Platz auch in Zukunft vor allem Buslinien benutzt werden. Wann sind die Studien (siehe auch Antwort Motion GR Nr. 99/545 vom 10. Mai 2000) zur Busführung in der Hardstrasse abgeschlossen? Beinhalten diese Studien eine Vergleichsvariante mit Optimierungsmassnahmen für den Bus auf der Hardbrücke und wird ein Kosten-Nutzen- und Fahrzeiten-Vergleich der Varianten durchgeführt?

9. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass keine präjudizierenden Entscheide (z.B. am Escher-Wyss-Platz) gefällt werden, bis die vorliegenden Fragen zu den Tramlinien und zur Busführung geklärt und vom Gemeinderat genehmigt sind?
10. Wurden in den vergangenen Jahren im oben erwähnten «Hardstrassenraum» Immissionsmessungen (Lärm, Luft) durchgeführt? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und wenn nein, wann sind solche Messungen beabsichtigt und geplant?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Gesundheits- und Umweltschutzdepartements sowie der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die mit den Fragen in der Interpellation angesprochenen Themen sind Gegenstand momentan anlaufender Projekte, oder mindestens existierender Absichten für solche Vorhaben, die den Bereich des Verkehrsknotens Hardstrasse/Pfingstweidstrasse tangieren. Erst im Laufe dieser Projektbearbeitungen werden die angesprochenen Themenkreise detailliert untersucht werden können. Es handelt sich dabei insbesondere um eine anstehende Planungsstudie für eine Aufwertung des Bahnhofs Hardbrücke und das in Vorbereitung befindliche Vorprojekt Tramnetzerweiterung Zürich West, Escher-Wyss-Platz–Bahnhof Altstetten Nord. Der Start dieses Vorprojekts ist für April 2001 vorgesehen. Auch der «Runde Tisch Hardstrasse» wird Gelegenheit geben, Fragen, wie sie die Interpellanten stellen, entsprechend dem Stand der Projektbearbeitungen zu diskutieren. Die Hardstrasse und der entsprechende Knoten Pfingstweidstrasse/Neue Hard/Hardstrasse werden sicher Gegenstand eingehender Erörterungen sein. Dieser «Runde Tisch» steht interessierten Kreisen offen.

Zu den Fragen 1 und 4: Im Ausführungsprojekt der Nationalstrasse «Westast SN 1.4.1» mit seinen flankierenden Massnahmen, das sich eng an das Tramprojekt anlehnen und entsprechend koordiniert werden muss, sind entsprechende Verkehrsführungen am Knoten Pfingstweidstrasse/Neue Hard/Hardstrasse detailliert zu untersuchen. Die Haltestellenanlagen in der Hardstrasse werden auch Gegenstand der Tram-Projektierung sein. Ziel ist eine möglichst gute Integration in die angrenzende Umgebung.

Zu den Fragen 2, 3 und 7: Die geplante Tramstrecke Hardplatz–Escher-Wyss-Platz ist zusammen mit den geplanten weiteren Strecken Escher-Wyss-Platz–Pfingstweidstrasse–Bahnhof Altstetten (Süd)–Lindenplatz–Farbhof im regionalen Richtplan festgesetzt. Mit erster Priorität wird die Strecke Escher-Wyss-Platz–Pfingstweidstrasse–Bahnhof Altstetten Nord aufgrund der raschen städtebaulichen Entwicklung und insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des neuen Stadions projektiert.

Die Projektierung der Strecke Sihlpost–Hardplatz–Altstetten und damit im Zusammenhang die Verbindung Hardplatz–Hardstrasse/Pfingstweidstrasse wird später in Angriff genommen. Die Realisierung ist nach 2010 zu erwarten. Mit den Vorprojekten sind Trasseführung und Anlagen zu evaluieren, wobei u.a. der Fahrgast- und Erschliessungsnutzen, die Realisierbarkeit, die Umweltverträglichkeit und die Wirtschaftlichkeit zu eruieren und zu bewerten sind. Die Gleisanlagen sind so zu konzipieren, dass die erforderliche Flexibilität für die Linienbildung vorhanden ist.

Zu den Frage 5 und 6: Der S-Bahnhaltestelle Hardbrücke kommt eine zentrale Bedeutung zur Erschliessung des gesamten Gebiets Zürich West zu. Sie muss entsprechend aufgewertet, der Anschluss an die Feinverteilung durch Tram und Bus und verbindende Fussgängerachsen müssen verbessert werden. Das Tiefbauamt wird eine entsprechende Studie durchführen. Die Führung der Fussgängerströme ist dabei abhängig vom Tramprojekt und vom Westast SN 1.4.1. Die entsprechenden Ausführungsprojekte werden gewisse Rahmen- und Randbedingungen beinhalten, die zu berücksichtigen sind (Rampen auf die Brücke, Führung des Nationalstrassenverkehrs usw.). Solange diese Projekte noch nicht detaillierter behandelt worden sind, ist also für den Fussgängerübergang noch keine definitive Lösung möglich.

Die Hardstrasse ist im Entwurf des kommunalen Verkehrsplans als Fussgängerbereich mit Erschliessungsfunktion für den Individualverkehr vorgesehen. Im Rahmen der Projektierung des Escher-Wyss-Platzes wurden erste Ideen für eine Zusammenlegung der Fahrspuren auf einer Brückenseite und eine dadurch mögliche Aufwertung der anderen Strassenseite zu einem Fussgängerbereich aufgezeigt. In einer ersten Machbarkeitsstudie zum Tramprojekt hingegen sind die Fahrbahnen auf beiden Seiten des zentralen Tramtrassees angeordnet. Beide Ideen müssen zusammen mit dem Vorprojekt der Tramlinie geprüft und konkretisiert werden.

Zu Frage 8: Die Führung der Buslinien im Zuge der Hardstrasse/Hardbrücke ist im Vorprojekt «Tram Zürich West» mit zu berücksichtigen. Die Verkehrsbetriebe werden versuchen, ein Konzept zu entwickeln, das Durchfahrtszeiten zwischen Hardbrücke und Rosengartenbrücke erlaubt, die etwa den heutigen entsprechen.

Zu Frage 9: Die Abhängigkeiten und Einflüsse der unterschiedlichen Planungen und Projekte sind komplex; vorweggenommene Entscheide könnten weitere Planungsschritte und vorgesehene Aufwertungen an neuralgischen Punkten verhindern. Dieser Sachverhalt ist den planenden Ämtern bewusst und in diversen Sitzungen am Beispiel Escher-Wyss-Platz aufgezeigt und besprochen worden.

Zu Frage 10: Bei der Erarbeitung der Strassensanierungsprogramme im Rahmen des Vollzugs der Lärmschutz-Verordnung (LSV) wurden in der Gegend des fraglichen Verkehrsknotens Lärmimmissionsmessungen durchgeführt. Die Messungen zeigten beispielsweise für die Bereiche Neue Hard 7 bis 16 und Hardstrasse 234 bis 240 tagsüber einen Beurteilungspegel von etwa 73 dB(A). Die Beurteilungspegel für die Nacht liegen 6 bis 7 dB(A) tiefer. Damit ist im erwähnten Bereich der Alarmwert gemäss LSV meistens erreicht oder überschritten.

Luftschadstoffmessungen aus dem Raum Pfingstweid-/Hardstrasse sind nicht vorhanden. Der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) hat jedoch 1999/2000 eine flächendeckende Messkampagne durchgeführt, deren Resultate Aufschluss über die Hintergrundbelastung des Leitschadstoffes Stickstoffdioxid (NO₂) geben. Die Zusatzbelastungen im Einflussbereich von Hauptverkehrsachsen, welche sich zu diesen Vorbelastungen addieren, können mit Hilfe von Modellen recht genau abgeschätzt werden.

Im fraglichen Gebiet bewegt sich die NO₂-Hintergrundbelastung im Jahresmittel etwa bei 35 µg/m³. Damit ist der Grenzwert der Luftreinhalteverordnung von 30 µg/m³ bereits abseits stark befahrener

Strassen überschritten. Für die interessierenden Strassenabschnitte ergibt eine Modellrechnung folgende NO₂-Immissionsbelastungen: Hardstrasse 44 bis 46 µg/m³, Pfingstweidstrasse (Abschnitt vor der Kreuzung) und Neue Hard/Geroldrampe etwa 50 bis 54 µg/m³. Diese Angaben beziehen sich auf den Fahrbahnrand. Wie stark die Immissionen mit zunehmender seitlicher Entfernung von der Strasse abklingen, hängt stark von der Bebauungsstruktur und der Anwesenheit weiterer Quellen ab.

Ebenfalls stark überschritten sind im Bereich der Hardstrasse die Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀. Aufgrund der relativ engen Korrelation zwischen NO₂ und PM₁₀ ergibt sich je nach Exposition eine Langzeitbelastung zwischen 30 und 40 µg/m³. Der entsprechende Grenzwert wurde in der Luftreinhalte-Verordnung bei 20 µg/m³ festgelegt. Dieser seit 1998 gültige Luftqualitätsstandard kann in grossen Teilen des Siedlungsgebietes der Stadt Zürich nicht eingehalten werden.

Mitteilung an die Vorstehenden des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, den UGZ (5), das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber