

Zürich,  
18. Mai 2011

## **Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat**

---

### **Motion von Bernhard Piller und Mario Mariani betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom Hardplatz bis Bucheggplatz, Bericht und Abschreibung**

Am 21. Dezember 2005 reichten die Gemeinderäte Bernhard Piller (Grüne) und Mario Mariani (CVP) folgende Motion (GR Nr. 2005/551) ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke die Erstellung eines sicheren, durchgehenden Veloweges über die Hardbrücke und die Rosengartenstrasse (Hardplatz bis Bucheggplatz) beinhaltet.

Begründung:

Die Hardbrücke inklusive der Rosengartenstrasse ist die schnellste und direkteste Verbindung zwischen den Quartieren Wipkingen und Aussersihl und auf beiden Seiten darüber hinaus.

Für VelofahrerInnen ist die Benützung dieser innerstädtischen Hauptverkehrsstrasse mit inakzeptablen Risiken verbunden. Gerade das schnelle und attraktive städtische Fortbewegungsmittel Velo wird dadurch benachteiligt. Es braucht auf dieser Strecke eine sichere, durchgehende Velowegverbindung.

Hinweis: Diese Verbindung ist im kantonalen Richtplan eingetragen. Der Stadtrat hat also die Möglichkeit, die Finanzierung durch den Kanton zu beantragen.

Nachdem der Stadtrat dem Gemeinderat am 21. Juni 2006 beantragt hatte, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, hielt der Gemeinderat mit Beschluss vom 21. November 2007 daran fest, dass der Vorstoss mit folgender Textänderung als Motion zu behandeln ist:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung zu unterbreiten, welche im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke die Erstellung eines sicheren, durchgehenden Veloweges – Veloweg Nr. 155 (Albisriederplatz bis Bucheggplatz) im kantonalen Richtplan – über die Hardbrücke bis zum Abschnitt Rosengartenstrasse beinhaltet.

Gemäss Art. 92 Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) kann der Stadtrat am Ende der zweijährigen Bearbeitungsfrist einen begründeten Antrag stellen, es sei auf die Erfüllung der Motion zu verzichten. Der Stadtrat hat das Anliegen der vorliegenden Motion geprüft und mit der Weisung 449 am 11. November 2009 den Antrag gestellt, es sei auf die Erfüllung derselben zu verzichten und diese sei abzuschreiben (GR Nr. 2009/527).

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 26. Mai 2010 den Abschreibungsantrag abgelehnt und dem Stadtrat gemäss Art. 92 Abs. 1 GeschO GR eine Nachfrist von zwölf Monaten zur Erarbeitung einer entsprechenden Vorlage zur Motion GR Nr. 2005/551 eingeräumt.

Das Tiefbauamt hat das Geschäft nochmals umfassend geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Umsetzung der Motion auch mit unkonventionellen Massnahmen nicht möglich ist. Der Stadtrat hält weiterhin an seinem Antrag zum Verzicht auf Erfüllung der Motion gemäss Art. 92 GeschO GR fest und beantragt dem Gemeinderat, die Motion, gestützt auf den nachfolgenden Bericht, abzuschreiben:

#### **Geforderter Veloweg**

Das Anliegen der Motion, einen durchgehenden Veloweg vom Hardplatz bis zum Abschnitt Rosengartenstrasse zu realisieren, ist im Sinne der in der Mobilitätsstrategie postulierten Ziele zur Veloförderung an sich zu begrüssen. Allerdings bezieht sich der in der Motion genannte Eintrag im Regionalen Richtplan grösstenteils nicht auf die Hardbrücke, sondern

auf die darunter liegende Hardstrasse. Eine Finanzierung durch den Kanton für einen Veloweg auf der Hardbrücke zwischen Bahnhof Hardbrücke und Rosengartenstrasse ist daher nicht zu erwarten.

### **Verkehrssicherheit und Buspriorisierung**

Die in der Weisung 449 vom 11. November 2009 vorgebrachten Argumente gegen eine Führung des Veloverkehrs innerhalb des sanierten Brückenquerschnitts und der Spuraufteilung mit Busspur sind weiterhin gültig:

Die Hardbrücke wird nach Beendigung der Sanierung wieder sehr stark befahren sein. Neben den für den Autoverkehr nötigen Fahrspuren werden nach der Instandsetzung der Hardbrücke für die öV-Priorisierung über weite Strecken separate Busspuren vorhanden sein. So wird in Fahrtrichtung Winterthur, ab der Einfahrt Geroldstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz, neu eine zusätzliche Spur markiert, die als separate Busspur zur Verfügung stehen wird. Diese zusätzliche Busspur kann durch Verzicht auf das Mittelbord ohne Mehrkosten innerhalb der bestehenden Brückenbreite realisiert werden. Für die Markierung eines eigentrassierten Veloweges ist in diesem Abschnitt jedoch kein Raum vorhanden.

Die separaten Busspuren entlang der beiden Brückenränder zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Hardbrücke können für Velofahrende nicht freigegeben werden, weil auf einer langen Strecke für Velofahrende bei von hinten nahenden Bussen keine Ausweichstellen zur Verfügung stehen. Hinzu kämen kaum lösbare Sicherheitsrisiken bei den Auf- bzw. Abfahrten zur Hardbrücke: Die Einspurstrecken auf den Busspuren sind für den abbiegenden Autoverkehr kurz und die Verkehrsbelastung sehr hoch, was in diesen Bereichen für auf der Busspur geradeausfahrende Velofahrende zu unzumutbaren Sicherheitsrisiken mit entsprechendem Unfallpotenzial führen würde. Eine Freigabe der Busspuren für Velofahrende ist wegen der verminderten Leistungsfähigkeit für den Busbetrieb und dem hohen Unfallrisiko für Velofahrende somit abzulehnen.

Der Anschluss eines allfälligen Veloweges von der Hardbrücke an das bestehende Velonetz in der Röschibachstrasse ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht machbar. Hier müsste eine lichtsignalgeregelte Querung der gesamten Fahrbahn erstellt werden, was aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich ist. Da eine Anbindung an die Röschibachstrasse somit nicht realisierbar ist, müssten die Velowege von und zur Nordstrasse auf der Rosengartenstrasse weitergezogen werden. In diesem Abschnitt ist jedoch unter den heutigen verkehrlichen und stadträumlichen Voraussetzungen kein Platz für Velomassnahmen vorhanden.

Der Stadtrat ist darum der Meinung, dass in diesem Abschnitt der Hardbrücke derzeit keine sichere Veloführung realisiert werden kann.

### **Bautechnische Möglichkeiten Hardbrücke**

Anlässlich der Behandlung der Weisung 449 vom 11. November 2009 wurde in der Ratsdebatte gefordert, dass auch unkonventionelle Möglichkeiten geprüft werden sollen, um den Veloweg mit baulichen Massnahmen an und auf der Hardbrücke umzusetzen.

Ein separat geführter Veloweg müsste auf offener Strecke als Steg neben oder unter der bestehenden Brücke geführt werden. Sämtliche Ein- oder Abfahrten der Hardbrücke können durch einen Steg jedoch nicht unterquert werden, da die dafür zur Verfügung stehende Höhe zum darunter liegenden Strassenraum nicht ausreicht. So liegt die Brückenunterkante bei der Einfahrt Sihlquai beispielsweise 4,60 m über der Strassenoberfläche der Hardstrasse. Bei einer minimalen angenommenen Konstruktionshöhe eines untergehängten Steges für Velos von 2,50 m verbleibt für den darunter liegenden Strassenraum eine Höhe von 2,10 m. An diesen Stellen müsste der Veloweg also die Einfahrten überqueren, was einen Anstieg auf mehr als 4,50 m über das Niveau der Hardbrücke erfordern würde. Diese Höhendifferenz könnte nur durch lange Rampenkonstruktionen überwunden werden. Bei einer maximalen

Steigung von 6 Prozent entspräche dies einer rund 150 m langen Brückenkonstruktion.

Selbst wenn solche Wegführungen geometrisch machbar wären, würden die entsprechenden Konstruktionen sehr aufwändig und schwer werden. Da Abstützung auf dem unten liegenden Strassenraum nicht umsetzbar sind, müssten sämtliche Lasten auf die Brückenränder gestützt werden. Mit der Instandsetzung der Hardbrücke werden zwar insbesondere auch die ursprünglichen Brückenränder saniert und an die gültigen Traglastnormen angepasst. Diese können dann zwar sämtliche Lasten des rollenden Verkehrs und der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur (Abspannmasten, Beleuchtung) aufnehmen. Um zusätzliche Lasten jeglicher Art aufnehmen zu können, wären weitere massive bauliche Massnahmen an der Fahrbahnplatte, dem Brückenträger und den Brückenpfeilern einschliesslich zugehöriger Pfahlfundation vonnöten. Die bestehende Tragstruktur der Brücke ist jedoch bereits durch die notwendigen Verstärkungsmassnahmen anlässlich der Sanierung bis an die zulässige Grenze beansprucht, so dass weitere Verstärkungsmassnahmen einer Neukonstruktion des Brückenaufbaus gleichkämen. Neben der ungewissen technischen Machbarkeit wäre für die Realisierung einer Neukonstruktion des Brückenaufbaus und des Veloweges mit Kosten von mindestens 80 Mio. Franken zu rechnen.

Der Stadtrat gelangt daher zum Schluss, dass entlang der bestehenden Hardbrücke kein separater Veloweg gebaut werden kann.

### **Umsetzung Richtplaneintrag**

Wie in der Weisung 449 vom 11. November 2009 dargelegt, wird die im Regionalen Richtplan eingetragene Veloroute zwischen dem Albisriederplatz und der Rosengartenstrasse in den nächsten Jahren grösstenteils realisiert werden:

Im Zuge der gegenwärtig laufenden Instandsetzung der Hardbrücke wird im Bereich Hardplatz bis Bahnhof Hardbrücke ein beidseits angeordneter Velo- und Fussweg von 4 m Breite errichtet. Infolge der in diesem Abschnitt vorhandenen Brückenbreite ist dies kostengünstig in Kombination mit der Sanierung möglich, ohne dass die Brücke verbreitert werden muss. Dieser Veloweg wird beim Bahnhof Hardbrücke über die bestehenden Rampen auf die unten liegende Hardstrasse geführt.

Mit der Fertigstellung des Trams Zürich-West im Dezember 2011 stehen ab Bahnhof Hardbrücke bis und mit Escher-Wyss-Platz Velomassnahmen in beiden Richtungen zur Verfügung. Im Rahmen der Planung zum Wipkingenplatz wird zudem geprüft, wie die Lücke zwischen Escher-Wyss-Platz und der Röschibachstrasse geschlossen werden kann.

Als alternative und attraktive Velo- und Fussverbindung zwischen Aussersihl und Wipkingen, abseits der stark belasteten Hardbrücke, ist im Richtplan eine neue Brücke zwischen dem heutigen Güterbahnhof SBB und dem Lettenviadukt mit Anschluss an den bestehenden Rad-/Fussweg vorgesehen. Die Machbarkeitsstudie ist abgeschlossen. Das weitere Vorgehen ist wegen der ungelösten Situation um das Polizei- und Justizzentrum noch offen.

### **Zusammenfassung**

Abschliessend ist somit Folgendes festzuhalten:

- Der Eintrag im Regionalen Richtplan sieht nur im Abschnitt Hardplatz bis Bahnhof Hardbrücke eine Führung der Veloverbindung auf der Hardbrücke vor. In diesem Abschnitt wird die Veloverbindung, wie erwähnt, im Zuge der Instandsetzung der Hardbrücke realisiert. Auf der restlichen Strecke (Bahnhof Hardbrücke bis Rosengartenstrasse) ist die Veloverbindung auf der Hardstrasse eingetragen. Im Rahmen von verschiedenen Strassenbauprojekten soll diese Veloverbindung weitestgehend während der nächsten Jahre realisiert werden. Eine wichtige Etappe (Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz) wird derzeit im Rahmen des Projekts Tram

Zürich-West umgesetzt.

- Die Realisierung einer zusätzlichen Veloverbindung auf der Hardbrücke, im Abschnitt Bahnhof Hardbrücke bis Rosengartenstrasse, ist mit den für die Instandsetzung der Hardbrücke geltenden Rahmenbedingungen nicht möglich. Lösungen auf dem bestehenden Brückenkörper sind aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der Leistungs-fähigkeit abzulehnen. Aus statischen und geometrischen Gründen ist auch kein baulich abgesetzter Radweg umsetzbar.

Aus diesen Gründen beantragt der Stadtrat, auf die Erfüllung der Motion zu verzichten und diese abzuschreiben.

**Dem Gemeinderat wird beantragt:**

- 1. Vom Bericht betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom Hardplatz bis Bucheggplatz, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2005/551, von Bernhard Piller (Grüne) und Mario Mariani (CVP) vom 21. Dezember 2005 betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom Hardplatz bis Bucheggplatz, wird als erledigt abgeschrieben.**

**Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.**

Im Namen des Stadtrates  
die Stadtpräsidentin  
**Corine Mauch**  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**