

Bericht vom 21. März 2013 und Anträge vom 6. Juni 2013 der SK PD/V

Motion von Bernhard Piller (Grüne) und Mario Mariani (CVP) betreffend Hardbrücke, Sanierung mit einem Veloweg vom Hardplatz bis Bucheggplatz

Ausgangslage

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.

Auch nach der Sanierung der Hardbrücke und entgegen dem Antrag des Stadtrats, diese Motion abzuschreiben, sah der Gemeinderat nach wie vor die Möglichkeit einer Veloverbindung über die Hardbrücke. In einem modifizierten Antrag wurde festgehalten, dass über die Hardbrücke bis zum Abschnitt Rosengartenstrasse ein Veloweg zu erstellen sei.

Nachdem der Stadtrat keine erfolgversprechenden Möglichkeiten für die Realisierung des Anliegens sah, beschloss der Gemeinderat am 16. November 2011, gestützt auf Artikel 92 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR), die Motion nicht mehr dem Stadtrat, sondern der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr (SK PD/V) des Gemeinderats zu Berichterstattung und Antragstellung zuzuweisen.

Mit diesem Beschluss betrat der Gemeinderat (auch juristisches) Neuland. Die SK PD/V, resp. deren Subkommission musste neben der inhaltlichen Fragestellung auch formelle Fragestellungen bearbeiten, die sonst vom Stadtrat bzw. dessen Verwaltung erledigt werden. Dazu gehörten neben dem Einholen der nötigen Budgetkredite und der Modalitäten der Abrechnung auch Fragen, in welcher Form Bericht erstattet werden soll oder welche Anträge überhaupt zulässig sind. Begleitet wurde die Arbeit von verschiedenen Vertretern des Tiefbauamts (TAZ); als ständige fachkundige Vertreter delegierte das TAZ Freddy Locher und Andreas Baumgartner.

2 / 7

Die SK PD/V setzte zur konkreten Bearbeitung eine Subkommission Veloweg Hardbrücke ein, um zusammen mit einem Planungsbüro eine Machbarkeitsstudie als Grundlage für einen Antrag zu erarbeiten. Mitglieder der gemeinderätlichen Subkommission waren:

Markus Knauss (Grüne), Präsident
Simone Brander (SP)
Mauro Tuena (SVP)
Roger Tognella (FDP)
Guido Trevisan (GLP)
Marcel Schönbächler (CVP)

Vorgehen

An den ersten Sitzungen diskutierte die Subkommission Veloweg Hardbrücke die Modalitäten der Ausschreibung eines Auftrags an ein spezialisiertes Planungsbüro sowie formelle Fragen. An der dritten Sitzung vom 12. April 2012 beschloss die Subkommission, sechs Büros zur Offertenstellung einzuladen.

Die zwei eingegangenen Offerten wurden an der Sitzung vom 28. Juni 2012 diskutiert. Die Subkommission hat sich dafür entschieden, den Auftrag dem Planungsbüro «Stadt Raum Verkehr» zu übertragen, wobei Markus Birchler und Bettina Latzer den Auftrag konkret bearbeiteten.

An der Sitzung vom 3. September 2012 wurden der Subkommission erste Resultate präsentiert. Dabei wurden von «Stadt Raum Verkehr» vorerst drei Varianten vorgestellt, diese wurden in der Folge um eine vierte Variante ergänzt.

Um seine Überlegungen zu plausibilisieren, traf sich das Planungsbüro auch mit einer Begleitgruppe aus der Stadtverwaltung. An dieser Sitzung nahmen neben Vertretern des Planungsbüros, ein Vertreter des TAZ und der Präsident der Subkommission teil. Von den involvierten Dienstabteilungen waren vertreten:

Mathias Camenzind (TAZ, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr)
Heinz Cavallasca (Dienstabteilung Verkehr, (DAV))
Armin Huber (Verkehrsbetriebe, (VBZ))

Inhalt der Machbarkeitsstudie

Der Projektperimeter befindet sich zwischen dem Hardplatz und der Röschibachstrasse, wobei auch die Anschlusspunkte Gerold-/Pfingstweidrampe und Röschibachstrasse mitberücksichtigt wurden. Berücksichtigt wurden die zukünftigen Verkehrsmengen, die neue Tramlinie Hardbrücke (allerdings explizit nicht das Rosengartenram, weil dessen konkrete Planung noch in sehr weiter Zukunft liegt), die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (öV) und die Funktion der Strasse. Die Situationsanalyse ergab, dass es sich bei der Hardbrücke ab dem Bahnhof Hardbrücke bis zur Rosengartenstrasse um eine Expressstrassenverbindung handelt, die aufgrund ihrer erhöhten Lage und der alleinigen Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öV, nicht in das städtische Gefüge integriert ist. Die Hauptverkehrsstrassen im Umfeld der Hardbrücke sind dagegen in ein geregeltes städtisches System integriert. So beispielsweise auch die Pfingstweidstrasse, die als SN 1.4.1 eine Nationalstrasse 3. Klasse darstellt und neben parallel zur Strasse laufenden Velowegen auch über sehr viele lichtsignalgesteuerte Zebrastreifen verfügt. Der städtische Charakter der Hardbrücke dürfte sich durch die Tramverbindung und die Fussgängerübergänge an der Rosengartenstrasse noch verstärken. Dadurch verändert sich die Wahrnehmung des Strassenraums Hardbrücke deutlich, hin zu einer städtisch integrierten Strasse. Die im Rahmen des Tramprojekts nachgewiesene Knotensteuerung an der Geroldrampe, die für den MIV die Querung der Hardbrücke nötig macht, weist Potential für Velo-Grün-Zeiten auf. Daraus wird geschlossen, dass das Potential für einen sicheren, attraktiven und separaten Veloweg auf der Hardbrücke vorhanden ist.

Die vier geprüften Varianten sehen folgendermassen aus:

Variante 1:

Zwischen Sihlquairampe und Bahnhof Hardbrücke wird der Veloverkehr mit dem öV kombiniert, die Anzahl Fahrspuren für den MIV bleibt gleich.

Hauptproblempunkt dieser Variante stellt der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Velofahrenden und dem Bus dar.

4 / 7

Variante 2:

Der MIV wird mit dem Bus kombiniert, was den Vorteil hat, dass keine geschwindigkeitsbezogenen Konflikte entstehen. Der Bus kann über die Steuerungsanlage priorisiert behandelt werden. Die Velos erhalten eine eigene zwei Meter breite Fahrspur auf beiden Seiten.

Variante 3:

Diese Variante sieht in der Mitte der Hardbrücke einen Veloweg mit Gegenverkehr vor. Auf der Ostseite wird die Busspur ebenfalls mit einer MIV-Spur kombiniert. Die Möglichkeit zum Ab- und Einbiegen besteht nicht.

Variante 4:

Auf der Westseite der Hardbrücke ist ein drei Meter breiter Veloweg im Gegenverkehr vorgesehen. Auf der Ostseite wird die Busspur mit einer MIV-Spur kombiniert.

Weiterbearbeitet wurden die beiden Varianten 2 und 4.

Die Variante 2 sieht eine beidseitige Führung des Velowegs vor, wodurch sie sich leichter ins städtische Netz integrieren lässt. Damit kann auch eine gleichmässige Verteilung der Veloverkehrsmenge pro Seite über den bestehenden Fuss- und Veloweg zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke erreicht werden. Die Variante 2 geht davon aus, dass an der Rosengartenstrasse eine Fussgänger- und Veloquerung mit Mittelinsel auf der Höhe der Röschi-bachstrasse vorhanden ist. Damit wäre ein separates Rampenbauwerk nicht nötig. Für die Variante 2 wird mit Kosten von 2,8 Millionen Franken gerechnet.

Die Variante 4 sieht auf der Westseite der Hardbrücke einen drei Meter breiten Veloweg vor, der im Gegenverkehr betrieben wird. Dadurch ergibt sich aber eine ungleiche Verteilung der Veloverkehrsströme, da eine Querung im Bereich des Bahnhofs Hardbrücke auf absehbare Zeit nicht möglich scheint. Die Variante hat aber den Vorteil, dass der Autoverkehr weniger tangiert wird, da es zu keinen Querungen an der Geroldrampe und an der Sihlquairampe kommt. Möglicherweise ist allerdings eine separate Rampe als Velozuführung an der Passe-

5 / 7

relle Röschibachstrasse nötig. Die Passerelle Röschibachstrasse wird als Bestandteil des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Sofortmassnahmen Zürich Nord-West» sowieso umgestaltet, so dass die vorgesehene Umgestaltung mit der Velorampe schon ins Projekt integriert werden könnte. Dabei besteht die Möglichkeit, den Zugang zum Veloweg über die Hardbrücke mit Anschlüssen an den Wipkingerplatz oder die Terrasse über der Post Wipkingerplatz zu ergänzen. Für die Variante 4 wird mit Kosten von 5,5 Millionen Franken gerechnet. Die höheren Kosten kommen v. a. wegen des Rampenbauwerks an der Röschi-bachstrasse zustande.

Beide Varianten gehen von diversen Rahmenbedingungen und Annahmen aus, die es bei der Weiterbearbeitung zu vertiefen gilt. Daneben stehen auch noch Verkehrssimulationen noch aus.

Abschliessend kommt die Machbarkeitstudie zu folgendem Resultat:

«Der Entscheid zwischen den beiden Varianten ist abhängig von gewissen Elementen, die als Rahmenbedingung für die Machbarkeit wahrgenommen werden. In der Machbarkeitsstudie konnte stufengerecht nachgewiesen werden, dass alle Schlüsselemente erfüllt sind, respektive dass beide Varianten denkbar sind.»

Stellungnahme des kantonalen Amtes für Verkehr (AFV)

Die Hardbrücke ist eine kantonale klassierte Strasse (HVS 1) sowie eine Durchgangsstrasse des Bundes. Gemäss Strassengesetz (StrG) ist der Regierungsrat abschliessend für die Genehmigung eines solchen Projekts zuständig. Im Rahmen einer Vorinformation des AFV sowie der Kantonspolizei fand am 14. Januar 2013 eine Besprechung statt. In einer mit E-Mail vom 14. Februar 2013 versandten Aktennotiz nimmt das AFV zum Projekt folgendermassen Stellung:

6 / 7

«Das AFV erachtet es nicht für zweckmässig, wenn es zur Machbarkeitsstudie Stellung nimmt, bevor dies die mit den örtlichen Verhältnissen besser vertrauten und für die Projektierung zuständigen Behörden der Stadt Zürich getan haben.»

Weiteres Vorgehen

An der Sitzung der Subkommission vom 15. November 2012 war sich die Subkommission einig, dass sie entweder die Motion zur Abschreibung empfehlen oder die Ausführungsplanung an den Stadtrat übergeben wolle, dass aber die Arbeit im Rahmen der Kommission beendet werden soll. Dementsprechend wurde der Rechtskonsulent des Gemeinderats, Dr. Marco Donatsch, angefragt, in welcher Form eine allfällige Weiterbearbeitung des Projekts zu erfolgen habe. In seiner Aktennotiz vom 5. Januar 2013 kam der Rechtskonsulent zum Schluss, dass «der Stadtrat nur im Rahmen einer neuen Motion, die sich freilich auf die Arbeiten der SubK Veloweg Hardbrücke stützt, vom GR zur Antragstellung und Ausführungsplanung verpflichtet werden» könne. Dementsprechend wird neben der Berichterstattung zur Bearbeitung der Motion von den befürwortenden Fraktionen auch eine neue Motion eingereicht. Die SK PD/V beschloss an ihrer Sitzung vom 21. März 2013 ihre Arbeit abzuschliessen und genehmigte diesen Bericht. Im Rahmen der Antwort zu einer neuen Motion kann vom Stadtrat auch eine konsolidierte Stellungnahme erfolgen, die dann als Grundlage einer Stellungnahme des AFV dienen kann.

Um das Projekt «Veloweg Hardbrücke» mit laufenden Projekten zu koordinieren, wäre es sinnvoll, den Veloweg über die Hardbrücke gleichzeitig mit dem Tram über die Hardbrücke zu realisieren. Gemäss Auskunft der VBZ wäre eine Integration des Projekts «Veloweg Hardbrücke» in das Projekt «Tram Hardbrücke» mit wenig Aufwand machbar.

Die SK PD/V möchte allen in irgendeiner Art und Weise Beteiligten ganz herzlich für die konstruktive Zusammenarbeit danken. Unser Dank gilt neben den Mitgliedern des Planungsbüros, den direkt beteiligten Verwaltungsangestellten und der Kommissionssekretärin Asja Rentsch auch all denjenigen, die uns zum richtigen Vorgehen beraten haben.

7 / 7

Während eine neue Motion im Rahmen eines separaten Antrags gestellt wird, hat die SK PD/V am 21. März 2013 mit Genehmigung dieses Berichts ihre Arbeit abgeschlossen und stellt dem Gemeinderat folgende Anträge:

Anträge der SK PD/V

Referent zur Vorstellung des Berichts: Markus Knauss (Grüne)

Die SK PD/V beantragt dem Gemeinderat:

1. Kenntnisnahme des Berichts der SK PD/V

Die Mehrheit der SK PD/V beantragt, den Bericht der SK PD/V zur Kenntnis zu nehmen.

Die Minderheit der SK PD/V beantragt, den Bericht der SK PD/V ablehnend zur Kenntnis zu nehmen.

Mehrheit: Markus Knauss (Grüne), Referent; Marianne Aubert (SP), Simone Brander (SP), Peider Filli (Grüne), Markus Hungerbühler (CVP), Hans Jörg Käppeli (SP), Alan David Sangines (SP), Guido Trevisan (GLP)

Minderheit: Präsident Mauro Tuena (SVP), Referent; Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Kurt Hüssy (SVP), Roland Scheck (SVP), Ursula Uttinger (FDP) i. V. von Marc Bourgeois (FDP)

2. Abschreibung 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

Die SK PD/V beantragt, die Motion GR Nr. 2005/551 abzuschreiben.

Zustimmung: Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Mauro Tuena (SVP), Vizepräsident Roger Tognella (FDP), Marianne Aubert (SP), Simone Brander (SP), Peider Filli (Grüne), Markus Hungerbühler (CVP), Kurt Hüssy (SVP), Hans Jörg Käppeli (SP), Alan David Sangines (SP), Roland Scheck (SVP), Guido Trevisan (GLP), Ursula Uttinger (FDP) i. V. von Marc Bourgeois (FDP)

Für die SK PD/V

Präsident Mauro Tuena (SVP)
Sekretärin Marion Engeler