

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 1. Oktober 2008

1222. Dringliche Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und 33 Mitunterzeichnenden betreffend Hardbrücke, Ausführungsprojekt für die Instandsetzung. Am 3. September 2008 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 33 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2008/404, ein:

Nachdem das Bundesgericht den Stimmrechtsrekurs gegen die von Stadt- und Gemeinderat Ende 2006 bewilligten Mittel von rund CHF 90 Millionen für die Instandsetzung und den Ausbau der Hardbrücke und für den Bau eines kombinierten Rad-/Gehwegs zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke abgewiesen hat, kann das Tiefbauamt mit der Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes beginnen.

In Zusammenhang mit dem auszuarbeitenden Ausführungsprojekt und aller notwendigen weiteren Schritte, wie der Neuausschreibung der Bauarbeiten, den geplanten Instandsetzungs- und Ausbauarbeiten an der Hardbrücke sowie den Bauarbeiten an der neuen Tramlinie «Zürich-West» und den projektierten Tramverbindungen auf der Hardbrücke usw., wird der Stadtrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche städtischen, kantonalen und allenfalls Bundesinstanzen sind in die Projektorganisation miteinbezogen?
2. Wie wird der Neubau der Tramlinie Zürich-West mit der Instandstellung und dem Ausbau der Hardbrücke einerseits und andererseits mit den vorgesehenen neuen Tramlinien auf der Hardbrücke, dem Waidhaldetunnel und dem «Rosengarten-Tram» zeitlich und baulich koordiniert? Wie kann im Gebiet der Hardbrücke eine Dauerbaustelle über Jahrzehnte verhindert werden? Welche Bauabschnitte werden voraussichtlich wann ausgeführt?
3. Welche verkehrlichen und zeitlichen Resultate ergeben die Vorstudien betr. den neuralgischen Punkten wie der Rosengartenstrasse («Rosengarten-Tram»), des Wipkingerplatzes, des Escher-Wyss-Platzes, des Hardplatzes und des Albisriederplatzes?
4. Wie wird der vorgesehene Ausbau des Bahnhofes Hardbrücke in diese Bauvorhaben miteinbezogen? Welche Auswirkungen hat der Ausbau des Bahnhofes Hardbrücke auf die Linienführung der neuen Tramlinien auf der Hardbrücke?
5. Werden diese Ausbau- und Sanierungsarbeiten der Hardbrücke/Tram Zürich-West zu Einschränkungen des öffentlichen Verkehrs führen? Falls ja, bei welchen Bus- bzw. Tramlinien und in welchem zeitlichen Umfang? Welche Massnahmen werden umgesetzt, um solche Behinderungen des ÖV möglichst zu vermeiden?
6. Wann und wie wird die Bevölkerung über die Instandsetzungs- und Neubauarbeiten orientiert?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Mit Urteil vom 23. Mai 2008 wies das Bundesgericht letztinstanzlich einen Stimmrechtsrekurs gegen den Ausgabenbeschluss des Stadtrates über rund 90 Mio. Franken für die Instandsetzung der Hardbrücke ab. Damit bestätigte das Bundesgericht, dass die geplante Instandsetzung der Hardbrücke eben gerade nicht als Ausbauvorhaben zu qualifizieren ist, wie dies in der vorliegenden schriftlichen Anfrage ausgeführt wird. Aufgrund dieses Bundesgerichtsurteils können nun weitere teure Notmassnahmen vermieden werden, und das Tiefbauamt kann den Neubau des Tram Zürich-West und die Instandsetzung der Hardbrücke gut koordiniert umsetzen (siehe auch Antwort zu Frage 2). Dabei wird grosser Wert auf einen schnellen Bauablauf mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für Anstösser und Verkehrsteilnehmende gelegt.

Zu Frage 1: In die Projektorganisation sind folgende Instanzen mit-
einbezogen:

Städtische Instanzen

- Tiefbauamt (Projektleitung und Fachspezialisten)
- Verkehrsbetriebe (Bus und Fahrleitung, Tram einschliesslich Tram Zürich-West)
- Dienstabteilung Verkehr (Verkehrskonzepte während Bau und nach Instandsetzung)
- Amt für Städtebau (Städtebauliche Aspekte, Architektur)
- Elektrizitätswerk (Beleuchtung, Stromführung Hardbrücke)
- Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (Umweltauflagen, Lärm)
- Stadtpolizei (Bewilligungen Lärmbekämpfung)
- Schutz und Rettung Zürich (Rettungsrouten)

Kantonale Instanzen

- Amt für Verkehr (Bewilligungsstelle und Geldgeber auf kantona-
ler Ebene für Strasse)
- Zürcher Verkehrsverbund (Bewilligungsstelle und Geldgeber auf
kantonaler Ebene für öV)
- Kantonspolizei (Verkehrsführung/-lenkung über Stadtgebiet hin-
aus)

Bundesinstanzen

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (Bewilligungsstelle und Finanzierung für Natio-
nalstrassen)
- Bundesamt für Verkehr (Bewilligungsstelle für Bahnprojekte)
- SBB (Bewilligungsstelle für Bauen über Bahngebiet)

Zu Frage 2: Die beiden Grossprojekte Tram Zürich-West sowie
Instandsetzung Hardbrücke waren bis vor kurzem durch Rechtsmit-
telverfahren blockiert. Nach Vorliegen entsprechender Gerichtsent-
scheide konnten die Projekte neu aufeinander abgestimmt und koor-
diniert werden.

Die Bauarbeiten für das Tram Zürich-West haben am 9. September
2008 mit dem Spatenstich begonnen; die Inbetriebnahme des Trams
ist im Dezember 2011 geplant. Die Sanierungsarbeiten an der Hard-
brücke beginnen im März 2009 und sind Ende Mai 2012 abgeschlos-
sen.

Das geplante Tram Hardbrücke kann frühestens ab 2015 gebaut wer-
den; für ein allfälliges Tram Rosengarten und/oder einen allfälligen
Waidhaldetunnel liegt der Zeithorizont bei 2020 bis 2025.

Zu Frage 3: Der Escher-Wyss-Platz ist «verkehrlich und zeitlich» im
Projekt Tram Zürich-West enthalten. Die wesentlichsten Elemente
sind die Verlegung der Tramhaltestelle in die Limmatstrasse, die stark
erweiterten Fussgängerflächen und die Konzentration des Individu-
alverkehrs von und nach Osten im Sihlquai.

Für den Albisrieder- und den Hardplatz laufen Vorstudien, für die
Rosengartenstrasse und den Wipkingerplatz werden demnächst Vor-
studien gestartet. Deren Resultate sind noch nicht bekannt.

Zu Frage 4: Im Rahmen des Projekts Tram Hardbrücke werden die Verbindungen vom geplanten Tram zu den Perrons des Bahnhofs Hardbrücke studiert und Lösungen ins Projekt integriert. Ein Ausbau des ganzen Bahnhofs wird Gegenstand eines künftigen separaten Projekts sein.

Zu Frage 5: Die Bau- und Verkehrsphasen der beiden Projekte Sanierung Hardbrücke und Tram Zürich-West sind aufeinander abgestimmt und koordiniert.

Durch den Bau des Tram Zürich-West und den Umbau der Pfingstweidstrasse wird der Busbetrieb der Linie 54 behindert. Die Tramlinien 4 und 13 werden während den Gleisbauarbeiten im Bereich Escher-Wyss-Platz in den Sommerferien 2010 eingestellt und durch Busse ersetzt.

Während den Hauptbauphasen der Sanierung Hardbrücke steht keine separate Busspur zur Verfügung. Auf der Rosengartenstrasse wird ab Bucheggplatz die talwärts führende rechte Spur für den Individualverkehr gesperrt, so dass der Bus ungehindert bis zum Brückenbeginn zufahren kann und dort via gesteuerte Schleuse in den Verkehr über die Brücke einfädeln kann. Der Verkehrsabfluss von der Brücke wird begünstigt, so dass auf der Brücke selbst kein Stau entsteht, der den ÖV behindert. Zudem setzen die VBZ auf den Linien 33 und 72 zusätzliche Busse ein.

Zu Frage 6: Die Bevölkerung wurde am 19. August 2008 (Medienkonferenz) über die Bau- und Verkehrsphasen beim Projekt Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse informiert. Mit dem «Spatenstich» vom 9. September 2008 wurden die Bauarbeiten beim Escher-Wyss-Platz gestartet.

Auch für die Sanierung der Hardbrücke wird das Tiefbauamt rechtzeitig vor Baubeginn an einer Medienkonferenz und mit einer Veranstaltung für die Bevölkerung informieren.

Weitere Informationen werden jeweils vor neuen Bauphasen oder Änderungen in der Verkehrsführung folgen. Auf den Einfallachsen der Autobahnen (Limmattal, Brunau, Aubrugg) und entlang der unmittelbaren städtischen Zufahrtachsen zur Hardbrücke wird frühzeitig mittels grossflächiger Infotafeln auf die Sanierung der Hardbrücke hingewiesen. Anwohnende werden zusätzlich mit Rundschreiben informiert.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber-Stellvertreter
Beat Gähwiler