

Sitzung vom 25. September 2013

**1065. Anfrage (Entscheid des Regierungsrates über
die Genehmigung eines Velowegs Hardbrücke)**

Die Kantonsräte Roland Scheck und Lorenz Habicher, Zürich, haben am 3. Juni 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Eine Mehrheit des Zürcher Gemeinderats will gegen den Willen des Stadtrats einen Veloweg auf der Hardbrücke durchsetzen. Nachdem der Stadtrat nachgewiesen hat, dass ein solcher Veloweg insbesondere aus Kapazitäts- und Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar ist, hat ihm das Parlament das Dossier entzogen. Das Parlament projiziert nun auf eigene Faust. Um einen Veloweg geometrisch überhaupt möglich zu machen, müssten auf der Hardbrücke Fahrstreifen für den Motorisierten Individualverkehr sowie separate Busspuren aufgehoben werden.

Des Weiteren ist für die nahe Zukunft das Tram Hardbrücke geplant. Dessen Linienführung ist so konzipiert, dass es auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzieht. Allein dieses Vorhaben führt schon zu einer massiven Beschränkung der Kapazitäten.

Das Tram Hardbrücke in Kombination mit einem Veloweg Hardbrücke würden zweifellos dazu führen, dass die Hardbrücke das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen kann und die Buslinien ausserdem signifikante Verlustzeiten aufweisen würden.

Der Veloweg Hardbrücke braucht die Genehmigung des Regierungsrates. Obwohl ein solcher Veloweg kaum bewilligungsfähig sein kann, will sich der Kanton aber erst äussern, wenn die städtische Verwaltung das Projekt übernommen hat.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Um welchen Faktor würde nach Realisierung von Tram und Veloweg die heutige Kapazität der Hardbrücke für den MIV reduziert?
2. Wäre die Hardbrücke bei diesem Szenario noch in der Lage, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen?
3. Mit welchen Verlustzeiten ist in diesem Szenario für die Buslinien 33 und 72 zu rechnen?

4. Weshalb nimmt der Regierungsrat zu einem Veloweg Hardbrücke – nicht zuletzt im Sinne eines schonenden Ressourcen-Umgangs – nicht heute schon Stellung und erklärt diesen als offensichtlich nicht bewilligungsfähig?
5. Wie viele auf städtischer und kantonaler Ebene anfallende Kosten könnten aus Sicht des Regierungsrates approximativ eingespart werden, wenn der Entscheid zur Ablehnung des Velowegs bereits heute anstatt erst ganz am Ende des politischen Prozesses erfolgen würde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Mit Motion GR Nr. 2005/551 verlangte der Gemeinderat der Stadt Zürich die Erstellung eines durchgehenden Radwegs über die Hardbrücke. Im November 2011 beantragte der Stadtrat von Zürich dem Gemeinderat, die Motion als erledigt abzuschreiben, weil er sie aus verschiedenen Gründen als nicht umsetzbar betrachtete. Der Gemeinderat überwies in der Folge das Geschäft der Spezialkommission Polizeidepartement/Verkehr (SK PD/V) zur Antragstellung.

Die SK PD/V hat eine Studie zur Machbarkeit eines Velowegs über die Hardbrücke in Auftrag gegeben. Auf der Grundlage dieser Studie hat der Gemeinderat im Juli 2013 die dringliche Motion GR Nr. 2013/119 dem Stadtrat überwiesen, womit der Stadtrat beauftragt wurde, eine kredit-schaffende Weisung für einen Objektkredit zur Realisierung eines Velowegs über die Hardbrücke vorzulegen.

Diese Machbarkeitsstudie wurde Mitarbeitenden des Amts für Verkehr Anfang 2013 im Rahmen einer Besprechung vorgestellt. Die Studie bezweckt aufzuzeigen, ob und wie eine Veloverbindung über die Hardbrücke erstellt werden kann. Mit der Studie werden zwei der geprüften Varianten zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Aufgrund der überwiesenen Motion GR Nr. 2013/119 und der Zuständigkeit der Stadt Zürich für die Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet wurde der Stadtrat von Zürich eingeladen, zur Anfrage Stellung zu nehmen.

Zu Fragen 1 und 2:

In beiden vom Gemeinderat zur Weiterbearbeitung empfohlenen Varianten ist in Fahrtrichtung Winterthur anstelle separater Spuren neu eine kombinierte Spur für den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Die Konflikte zwischen

öV, MIV und Velo sollen an den Auf- und Abfahrtsrampen mit einer erweiterten Lichtsignalsteuerung geregelt werden. Entgegen der Studie geht der Stadtrat in seiner Stellungnahme davon aus, dass dies nicht ohne Kapazitätseinbusse für den MIV machbar sei. Aufgrund der ihm vorliegenden Unterlagen teilt das Amt für Verkehr diese Einschätzung und befürchtet überdies eine Verschlechterung der Sicherheit.

Zu Frage 3:

Auch zu dieser Frage fehlen in der Studie vertiefte Untersuchungen. Der Stadtrat geht davon aus, dass die Verlässlichkeit der Busreisezeiten durch die gemeinsame Führung des öV mit dem MIV erheblich gefährdet würde.

Zu Fragen 4 und 5:

Gemäss den Vorschriften des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) werden die Strassen mit überkommunaler Bedeutung in der Stadt Zürich von dieser erstellt, ausgebaut und unterhalten (§ 43 StrG). Der Regierungsrat nimmt im Rahmen der Genehmigung zu den Projekten Stellung. Dabei erachtet der Regierungsrat den Erhalt der vollen Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen von überkommunaler Bedeutung als unabdingbar. Wenngleich vorliegend erhebliche Bedenken an der Zweckmässigkeit des Velowegs bestehen, erachtet es der Regierungsrat nicht als zielführend, wenn er ausserhalb der ordentlichen Abläufe zu einem Vorhaben Stellung nimmt, das nicht ausgereift ist. Gemäss § 45 Abs. 1 StrG unterbreiten die städtischen Behörden indessen die Projekte der Volkswirtschaftsdirektion bzw. dem Amt für Verkehr zu einem geeigneten Zeitpunkt zur Stellungnahme. Aus dem Blickwinkel der Verfahrensökonomie erscheint für das vorliegende Vorhaben ein Zeitpunkt vorgängig zur Überweisung der Kreditvorlage an den Gemeinderat als geeignet im Sinne dieser Bestimmung.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Stadtrat von Zürich, Postfach, 8022 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi