

Protokolleintrag vom 20.04.2016

2016/145

Schriftliche Anfrage von Derek Richter (SVP), Christoph Marty (SVP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 20.04.2016: Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Sperrung der Geroldrampen bei der Hardbrücke, Gründe für den frühen Beginn der Bauarbeiten und für das gewählte Verkehrskonzept sowie mögliche Lösungen für eine Verbesserung der Situation

Von Derek Richter (SVP), Christoph Marty (SVP) und 3 Mitunterzeichnenden ist am 20. April 2016 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Hardbrücke bildet zusammen mit der Rosengartenstrasse die Nord-West-Achse der Stadt Zürich. Sie ist die wichtigste und die am meisten befahrene Ein- und Ausfallsachse, nicht nur Zürichs, sondern der ganzen Schweiz. Sie hat für den ganzen Kanton eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung. Die Geroldrampen bei der Hardbrücke sind seit Baubeginn gesperrt. Dies ist unter anderem eine der Ursachen für die massiven Verkehrsprobleme im Bereich Escher-Wyss / Steinfels, welche bis über die Stadtgrenzen hinausreichen. Ein funktionierendes Verkehrskonzept scheint bis heute weder gefunden worden zu sein, noch wird ein solches in Aussicht gestellt. In Zürich West werden «unerträgliche Zustände», «stundenlange Staus» sowie «unermessliche wirtschaftliche Schäden» moniert.

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

1. Welche Lösungen sieht der Stadtrat in Bezug auf die oben genannten Misstände kurzfristig wie auch bis Bauabschluss des «Hardbrückentrams»?
2. Aus welchen Gründen wurden die Bauarbeiten unmittelbar nach der Abstimmung über das Hardbrückentram begonnen und weshalb wurde nicht auf die Fertigstellung des Gubristunnels bzw. des Ausbaus des Nordringes auf je 3 Spuren sowie auf die Fertigstellung bzw. Wiedereröffnung der Wehntalerstrasse gewartet?
3. Inwiefern ist der Stadtrat der Auffassung, dass, wenn jeweils nur eine der beiden Seiten (westliche / östliche Geroldrampe) in Angriff genommen worden wäre, dies zu einer Schadensminimierung beigetragen hätte?
4. Aus welchem Grund wurde auf der Hardbrücke ein Spurabbau signalisiert? Welche technischen Notwendigkeiten sind hier gegeben?
5. Lässt sich der besagte, tägliche «wirtschaftliche Schaden» quantifizieren?
Wir bitten um eine Aufstellung über die täglichen Stautunden sowie Staulängen seit Baubeginn.
6. Benützer des Parkhauses Hardturm müssen neuerdings die Spur in Richtung Escher-Wyss-Platz befahren, welche konstant überlastet ist. Aus welchem Grund und auf welcher rechtlichen Grundlage wurde die Spur ins Parkhaus Hardturm beim Autobahnende für sämtlichen Verkehr gesperrt?
7. Schweizweit hat sich bei der Vergabe von Aufträgen für Arbeiten an stark befahrenen Strassen die Usanz durchgesetzt, dass nur Angebote berücksichtigt werden, welche keine erheblichen Kapazitätsbeschränkungen während der Bauzeit mit sich bringen.
Wie beurteilt der Stadtrat in Bezug auf die offensichtlichen Mängel die Praxis der Vergabe?

Mitteilung an den Stadtrat