

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

04.10.2006

1196.

Dringliche Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler, Niklaus Scherr und 31 Mitunterzeichnenden vom 23. August 2006 betreffend Hardbrücke, Sanierung und Erweiterung

Am 23. August 2006 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP), Niklaus Scherr (AL) sowie 31 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage ein GR 2006/330:

Im Zusammenhang mit der Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Aus welchen Elementen wie Brückenlagersanierung, Verstärkung für Fahrzeuge bis 40 Tonnen Gesamtgewicht, Abdichtungssanierung, Einbau einer 5. Fahrspur, statische Verstärkungen für die 5. Fahrspur, zusätzliche Fuss- und Radwege, Abbruch und Neubau der Fussgängerbrücke in Wipkingen, Lärmschutzmassnahmen, etc. setzt sich die Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke im Detail zusammen?
2. Aus welchen Teilbeträgen gemäss den Elementen laut Frage 1 oder anderen setzen sich die Gesamtkosten von gut 80 Mio Franken zusammen?
3. Wie verteilen sich die Beträge auf die reine Unterhaltssanierung und auf die Erweiterung der Hardbrücke auf 5 Spuren (bitte Angaben auf die Teilabschnitte Süd und Nord sowie auf die Rampenbauwerke unterteilen)?
4. Welche Ausmasse hat die Hardbrücke (Länge, Breite, Fahrbahnfläche, Höhe über Hardstrasse, etc.)? Welche Ausmasse hat die Europabrücke (bitte gleiche Angaben wie Hardbrücke)?
Worin unterscheiden sich die beiden Brücken (Hardbrücke in heutigem und künftigen Zustand) betreffend Ausmasse, Statik, etc.?
5. Wie hoch waren die Gesamtkosten für die Unterhaltssanierung der Europabrücke (ohne Erweiterungen wie Busrampe zum Bhf. Altstetten, etc.)? Aus welchen Teilbeträgen setzten sich diese Kosten zusammen?
6. Worin bestehen die wesentlichen Massnahmen- und Kostenunterschiede bei der Unterhaltssanierung der Europabrücke von der geplanten Sanierung der Hardbrücke (bitte detaillierte Angaben über unterschiedliche Massnahmen und deren Kostendifferenz in Franken)?
7. Welche Beträge sind für die Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke verteilt auf die betroffenen Jahre auf welchen Konten budgetiert? Welche Beträge aus welchen Kassen/von welchen Konten sind bereits ausgegeben worden?
8. Wie sieht der Kostenteiler zur Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke zwischen dem Aufwand für die Sanierung und demjenigen für die Erweiterung aus? Unter welchem Titel und in welchen Zeiträumen werden von welcher Seite Rückerstattungen oder Kostenbeteiligungen erwartet?
9. Nach welchem Verfahren wird der Verpflichtungskredit beschlossen? Wann ist mit dem Beschluss zu rechnen? Ist vorgesehen, dem Gemeinderat für den Erweiterungsteil einen referendumsfähigen Kreditbeschluss vorzulegen? Wenn nein: warum nicht?
10. Ist angesichts der Erstellung einer zusätzlichen Spur, zusätzlichen Fuss- und Radwegen und vorgesehenen Änderungen des Verkehrsregimes eine Planaufgabe nach Strassengesetz vorgesehen? Wann ist mit dieser Aufgabe zu rechnen? Wenn nein: warum nicht?
11. Wie dringlich ist die Sanierung der Brücke, nachdem im laufenden Jahr Sofortmassnahmen getroffen worden sind?
12. Beinhaltet die Sanierung und Erweiterung auch Vorinvestitionen (Rampenanschlüsse, etc.) im Hinblick auf die Realisierung des zweiten Teils des Westastes ab Pflingstweidstrasse bis zum Hauptbahnhof (bitte detaillierte Angaben über Massnahmen und deren Kosten)?
13. Inwiefern hängt der vorgesehene Abriss und Neubau der Fussgängerbrücke oberhalb des Wipkingerplatzes über die Rosengartenstrasse mit dem Einbau der 5. Spur zusammen?

14. Im vom Stadtpräsidenten unterschriebenen Dokument „Goldene Brücke, letter of intent“ vom 2.4.04 hält der Stadtrat fest, dass mit der „Sanierung der Situation Rosengartenstrasse/Hardbrücke ... die Option eines Rückbaus der Hardbrücke“ gewahrt bleibt. Teilt Stadtrat die Ansicht, dass mit der vorgesehenen Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke diese Option für unabsehbare Zeit entfällt? Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass damit ein bedeutender Teil der mit dem „letter of intent“ eingegangenen Verpflichtung nicht eingehalten wird?
15. Nicht nur aus lufthygienischen Gründen ist es absolut notwendig, nach Eröffnung der Westumfahrung den Lastwagentransit-Verkehr auf die Umfahrung zu zwingen. Dies hält der Stadt u. a. auch im oben angeführten „letter of intent“ fest. Weshalb wird die Hardbrücke trotzdem für 40-Töner ausgebaut?
16. Die Lärmbelastung für die Liegenschaften entlang der Hardbrücke lag (gem. UVB zum Stadion Zürich) bereits im Jahr 2000 mit 73 dB (A) über dem Alarmwert von 70 dB (A). Welche Lärmimmissionen erzeugt der Verkehr auf der Hardbrücke heute? Mit welchen Werten ist nach erfolgter Sanierung und Erweiterung zu rechnen?
17. Nach Umweltschutzgesetz (Art. 16) ist die Hardbrücke lärmrechtlich sanierungsbedürftig. Nach Art. 18 darf eine sanierungsbedürftige Anlage nur umgebaut bzw. erweitert werden, wenn sie gleichzeitig saniert wird. Welche Massnahmen werden bei der Hardbrücke an der Quelle (schallschluckender Belag, Lärmschutzwände, LKW-Transitverbot, generelle Reduktion des Verkehrs, etc.) umgesetzt?
18. Welche Schallschutzmassnahmen sind bei den angrenzenden Liegenschaften vorgesehen? Wann erlässt der Stadtrat für diese Massnahmen eine entsprechende Verfügung? Wann und wie werden die MieterInnen und EigentümerInnen der lärm betroffenen Liegenschaften in das Lärmsanierungsverfahren einbezogen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Hardbrücke ist ein zentrales Bauwerk im heutigen und zukünftigen Verkehrsnetz der Stadt Zürich. Infolge der vielfältigen Verkehrsbeziehungen und der prominenten Lage stellt die Sanierung der Hardbrücke eine grosse Herausforderung mit komplexen Anforderungen an alle Beteiligte dar.

Die vorliegende dringliche schriftliche Anfrage mit 18 Fragen ist sehr umfangreich, die Materie äusserst komplex und die für die Beantwortung einzuhaltende Frist ist sehr kurz.

Zu Frage 1: Folgende Arbeiten werden mit der Sanierung der Hardbrücke ausgeführt:

- Ersatz Abdichtung und Belag
- Betonsanierungsarbeiten einschliesslich Ertüchtigung der Brücke gemäss den heute massgebenden Bauwerksnormen
- Ersatz der Fahrbahnübergänge (bei Bewegungsfugen)
- Ersatz der schadhafte Randbrüstung einschliesslich Leitplanken
- Erneuerung/Ersatz der Brückenlager
- Erneuerung der Brückenentwässerung
- Erneuerung der Brückenbeleuchtung
- Erstellung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Veloverbindung über das Gleisfeld innerhalb der heutigen Brückenbreite
- Einrichtung der notwendigen Verkehrsprovisorien (für MIV und öV)
- Erneuerung der Verkehrsmanagement-Anlagen in der Brücke

Zu Frage 2: Die Kosten für die Brückensanierung betragen 77,1 Mio. Franken (Stand Genehmigungsprojekt) und beinhalten folgende Elemente:

	Mio. Fr.
- Brückensanierung (gesamthaft):	74,49
- Erneuerung Brückenbeleuchtung:	2,14
- Erneuerung Verkehrsmanagement-Anlagen:	0,50

Des Weiteren müssen infolge der Brückensanierung bauliche wie auch betriebliche Provisorien für die VBZ im Umfang von 11,38 Mio. Franken erstellt werden.

Die Einrichtung der heute nicht vorhandenen Veloverbindung über das Gleisfeld kostet 1,85 Mio. Franken.

Zu Frage 3: Die Hardbrücke wird nicht erweitert. Die fünf Spuren im Bereich Geroldrampe bis kurz nach Escher-Wyss-Platz ergeben sich durch eine Optimierung der Spuranordnung innerhalb der heute zur Verfügung stehenden Brückenbreite. Infolge der Schäden an der Brücke und der notwendigen Verkehrsführung während der Bauphase muss das heutige Mittelbord abgebrochen und die Brücke auch in diesem Bereich saniert werden. Die dadurch gewonnene Fläche kann in diesem Bereich für eine zusätzliche Busspur genutzt werden. Auf diese Weise können Kosten für die nachträgliche Wiedererstellung des Mittelbordes wie auch der entsprechenden zusätzlichen Beleuchtungsprovisorien vermieden werden.

Zu Frage 4:

Hardbrücke:

- Länge einschliesslich Rampen: 2,15 km
- Breite Gleisfeld: 28,90 m
- Breite Hardstrasse: 18,0 m
- Brückenfläche: 34 450 m²
- Höhe über Boden (Unterkant Brücke): 4,50 m bis etwa 10,0 m

Europabrücke:

- Länge einschliesslich Rampen: 1,67 km
- Breite: 18,90 m
- Brückenfläche: 29 690 m²
- Höhe über Boden (Unterkant Brücke): 4,90 m bis etwa 9,30 m

Die Europabrücke ist als so genannte Zwillingenbrücke konzipiert, d. h., sie besteht aus zwei voneinander unabhängigen Brückenträgern, die in der Mitte lose mittels Abdeckplatten verbunden sind.

Die Hardbrücke besteht ebenfalls aus zwei Brückenträgern, die jedoch über die Fahrbahnplatte miteinander gekoppelt sind.

Mit den Rampen ist die Hardbrücke das komplexere statische Gebilde als die Europabrücke mit vollkommen unterschiedlichen Brückenrandkonstruktionen. Kommt dazu, dass die Hardbrücke im Gegensatz zur Europabrücke je Bauabschnitt von unterschiedlichen Ingenieurbüros projektiert und auch von drei verschiedenen Baufirmen gebaut wurde.

Die Verkehrsbelastung der Hardbrücke ist markant höher als diejenige der Europabrücke. Für die Sanierung der Europabrücke mussten keine Fahrleitungen für Trolleybusse berücksichtigt werden.

Zu Frage 5: Die Kosten für die Sanierung der Europabrücke betragen 40,6 Mio. Franken. Infolge der unterschiedlichen Situation gegenüber der Hardbrücke sind keine Kosten für Verkehrsprovisorien der VBZ angefallen. Ebenfalls musste die Beleuchtung nicht erneuert werden.

Zu Frage 6: Wie in der Antwort zu Frage 4 bereits erläutert, unterscheiden sich die Brücken sowohl bezüglich ihrer Konstruktionsart als auch ihrer Statik.

Bei der Sanierung der Europabrücke wurden hauptsächlich die Brückenträger, nicht aber die Widerlagerkonstruktionen saniert. Die Widerlagerkonstruktionen der Hardbrücke grenzen unmittelbar an hochfrequentierte Fahrspuren, was eine hohe Belastung der Widerlagerwände (unter anderem durch Tausalz) bewirkt. Die daraus resultierenden Schäden der Widerlagerwände, insbesondere die Korrosion der Bewehrungseisen im Beton, müssen behoben werden.

Infolge des markant höheren Verkehrsaufkommens auf der Hardbrücke und der vorhandenen Trolleybuslinie müssen für die Verkehrsführung und die Fahrleitungsprovisorien während der Sanierung andere Konzepte mit entsprechender Kostenfolge gewählt werden als für die Instandstellung der Europabrücke.

Der Brückenrand der Europabrücke musste infolge anderer Ausbildung und Anforderungen nicht umfassend erneuert werden, sondern es genügte die zusätzliche Anordnung einer Planke an das vorhandene Brückengeländer. Bei der Hardbrücke muss der ganze Brückenrand wegen der vorhandenen Schäden und der sicherheitstechnisch ungenügenden Ausbildung ersetzt werden, was entsprechende Kosten verursacht.

Aufgrund dieser Unterschiede ist die geplante Sanierung der Hardbrücke aufwändiger und mit höheren Kosten verbunden als die Sanierung der Europabrücke. Kommt hinzu, dass zwischenzeitlich neue Bauwerksnormen mit höheren Anforderungen an die Bauwerke zu beachten sind.

Zu Frage 7: Für die Sanierung der Hardbrücke und damit zusammenhängenden Folgearbeiten ist nach heutigem Wissensstand mit folgenden Kosten zu rechnen:

		Mio. Fr.
Tiefbauamt	Brückensanierung Konto Nr. 3145.225	74,49
Dienstabteilung Verkehr	Erneuerung Anlagen Konto Nr. 5012.101	0,50
Elektrizitätswerk	Erneuerung Beleuchtung Konto Nr. 3149.1021	2,14
Tiefbauamt	Einrichtung Veloverbindung Konto Nr. 5015.101	1,05
Dienstabteilung Verkehr	Einrichtung Veloverbindung Konto Nr. 5012.101	0,80
Verkehrsbetriebe	Provisorien Konto Nr. 5061.200	11,38

Die genannten Kosten verteilen sich auf die Jahre 2006 (Übertrag der Projektierungskosten auf den Baukredit), 2007 bis 2009 (Baufortschritt) und 2010 (Anteil Schlussrechnung).

Für Zustandsuntersuchungen und Projektierung wurden bis heute rund 4 Mio. Franken eingesetzt (Tiefbauamt, Konten Nrn. 3145.201 und 3182).

Zu Frage 8: Wie bereits erwähnt, wird die Hardbrücke nicht erweitert.

Der Kanton übernimmt die Kosten für die Sanierung der Hardbrücke fast vollständig. Die Finanzierung ist wie folgt vorgesehen:

- 100 Prozent der Kosten für die Brückensanierung über die Unterhaltspauschale und den Fonds strassengebundener öV,
- 100 Prozent der Kosten für die Erneuerung der Brückenbeleuchtung über die Baupauschale,
- 100 Prozent der Kosten für die Provisorien der VBZ über den ZVV,
- etwa 52 Prozent der Kosten für die Erneuerung der Verkehrsmanagement-Anlagen (Schlüssel überkommunal – kommunaler Anteil),
- 100 Prozent der Kosten für die Veloverbindung über die Baupauschale.

Die Aufwendungen für die Unterhaltspauschale können jährlich über den entsprechenden Fonds abgebucht werden. Die der Baupauschale anrechenbaren Aufwendungen werden dem Kanton jährlich als Akontozahlungen in Rechnung gestellt und mit der Bauabrechnung definitiv abgerechnet.

Die Aufwendungen der VBZ werden durch den ZVV vergütet.

Zu Frage 9: Der Verpflichtungskredit setzt sich zum grössten Teil aus gebundenen Ausgaben zusammen. Einzig die Aufwendungen für die Realisierung des neuen Veloweges über das Gleisfeld (1,85 Mio. Franken) sind als neue Ausgabe zu beschliessen.

Nach heutigem Wissensstand ist demnach davon auszugehen, dass der Verpflichtungskredit in die Kompetenz des Stadtrates fällt.

Zu Frage 10: Eine Auflage nach Strassengesetz ist nicht vorgesehen, da es sich bei den beschriebenen Massnahmen um Instandsetzungsarbeiten an der bestehenden Brücke handelt und mit Ausnahme von untergeordneten Anpassungen keine neuen baulichen Massnahmen vorgesehen sind.

Zudem sind durch die vorgesehenen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten keine Rechte von Dritten unmittelbar betroffen. Die Neuorganisation ist untergeordnet und verändert die Funktion der Brücke nicht.

Zu Frage 11: Trotz der dieses Jahr erfolgten Sofortmassnahmen zur Gewährleistung der Tragsicherheit der Gebergelenke Hardstrasse ist die Sanierung weiterhin dringlich. Die Schädigungsprozesse müssen über das gesamte Bauwerk gestoppt und die vorhandenen Schäden saniert werden, damit die Trag- und Betriebssicherheit auch in Zukunft gewährleistet werden kann.

Zu Frage 12: Nein.

Zu Frage 13: Der Abriss der Fussgängerüberführung hat nichts mit der Sanierung, sondern mit einer geplanten Neuorganisation der Fahrspuren in der Rosengartenstrasse zu tun.

Zu Frage 14: Der Stadtrat teilt die Ansicht der Interpellanten nicht, dass mit der Sanierung der Hardbrücke die im genannten Dokument "Goldene Brücke" - Letter of Intent vom April 2004 eingegangenen Verpflichtungen nicht eingehalten werden. Der Stadtrat hat im Letter of Intent wörtlich erläutert:

Die Entlastung der Rosengartenstrasse/Westtangente hat für den Stadtrat höchste Priorität. Anhand der Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich-West erarbeitet er gemeinsam mit Kanton und Bund aus dem grossen vorhandenen Variantenfeld unter Berücksichtigung aller Aspekte aus den Bereichen Verkehr, Bautechnik, Hydrologie, Städtebau, Landschaft, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit eine Bestlösung für den Verkehr in Zürich-West und für die Rosengartenstrasse/Westtangente.

Mittelfristig steht die Variante eines Waidhaldetunnels (kurz, mittel oder lang) mit gleichzeitiger Abklassierung der Rosengartenstrasse/Westtangente für den Stadtrat als Lösung im Vordergrund. Ein oberirdischer autobahnähnlicher Ausbau der Pfingstweidstrasse kommt für den Stadtrat nicht in Frage. Die Option eines Rückbaus der Hardbrücke bleibt damit gewahrt. Definitiv entschieden im Sinne dieser grundsätzlichen Weichenstellungen wird aufgrund der oben erwähnten umfassenden Variantenevaluation Ende 2004. ...

Im April 2004, als die besagte Vereinbarung von beiden Parteien unterzeichnet wurde, war die Option eines Rückbaus der Hardbrücke noch offen. In der gleichen Vereinbarung hielt der Stadtrat fest, dass im Rahmen der Projektstudie mit dem Titel "Neue Wege und Räume für Zürich – Projektstudie Stadttunnel – Verkehr Zürich-West" eine Variantenevaluation vorgenommen würde (siehe oben). Auch die Zukunft der Harbrücke war Teil dieses Variantenstudiums. Der Entscheid über den Rückbau der Hardbrücke sollte basierend auf den Ergebnissen dieser Studie gefällt werden.

Am 1. April 2005 wurde die Projektstudie der Öffentlichkeit vorgestellt. Sie schlägt einen Waidhaldetunnel lang ohne Abbruch der Hardbrücke, jedoch mit hauptsächlichlicher Nutzung derselben als ÖV-Achse, vor. Die politische Diskussion dazu wird zurzeit im Kantonsrat im Zusammenhang mit der Revision des kantonalen Teilrichtplans Verkehr geführt.

Die Hardbrücke ist aufgrund obiger Studie jedoch sowohl bei Eintrag eines Waidhaldetunnels lang als auch bei Streichung desselben aus dem Richtplan als Verkehrsachse bestätigt. Die Option des Abbruchs entfällt also.

Zu Frage 15: Mit der Sanierung der Hardbrücke muss das Tragwerk so verstärkt werden, dass die gesetzlich zulässigen Transporte am Bauwerk keine Schäden hinterlassen. Ein Verbot von gesetzlich zulässigen 40-Tonnen-Fahrzeugen auf einer einzelnen Achse ist nicht durchführbar.

Wie Erhebungen an der Rosengartenstrasse gezeigt haben, ist nur gut 10 bis 15 Prozent des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) Transitverkehr, der Rest hat Ziel oder Quelle in der Stadt. Somit dient auch der Schwerverkehr (Anteil am DTV von etwa 7 Prozent auf

Rosengartenstrasse) auf der Hardbrücke vor allem der Versorgung der Stadtbevölkerung und dem städtischen Gewerbe bzw. der noch in der Stadt ansässigen Industrie. Ein Verbot dieses Verkehrs kommt daher nicht in Frage.

Im Weiteren wird auf die Beantwortung der Interpellation GR Nr. 2005/411 von Robert Schönbächler und Anton Stähler (Fragen 8 und 9) verwiesen.

Zu Frage 16: Im Zeitraum 2000 bis 2005 hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Hardbrücke nicht oder nur so unwesentlich verändert, dass keine wahrnehmbaren Veränderungen der Verkehrslärmbelastungen eingetreten sind. Die Lärmimmissionen liegen an den Fassaden der entlang der Hardbrücke gelegenen Liegenschaften (3. bis 4. Stock) am Tag zwischen 67 und 73 db(A), in der Nachtzeit zwischen 57 und 62 dB(A). Die Sanierung führt zu keiner grundsätzlichen Veränderung des Verkehrsregimes auf der Hardbrücke. Insbesondere hat die zusätzliche Busspur in Richtung Rosengartenstrasse keine Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr zur Folge. Nach der Sanierung ist dementsprechend mit etwa gleich hohen Lärmimmissionen zu rechnen wie heute.

Zu Frage 17: Anfang der 90er Jahre wurden die von Alarmwertüberschreitungen betroffenen Liegenschaften entlang der Hardbrücke mit Schallschutzfenstern ausgestattet und die gesetzlichen Vorschriften erfüllt.

Die Erneuerung (Sanierung) der Hardbrücke führt zu keinen wesentlichen Änderungen der Strassenverkehrsanlage im Sinne der Lärmschutzgesetzgebung. Deshalb ist auch keine lärmschutzrechtliche Sanierung der Strassenverkehrsanlage (Hardbrücke) erforderlich und somit würden auch keine Unterstützungsbeiträge seitens des Bundes oder des Kantons gesprochen.

Eine lärmrechtlich sanierungsbedürftige Anlage wie die Hardbrücke wäre (lärmrechtlich) zu sanieren, wenn die Anlage wesentlich geändert würde. Da dies bei der Hardbrücke nicht der Fall ist, fällt die Erneuerung (bauliche Sanierung) der Hardbrücke nicht unter Art. 18 USG.

Während den Sanierungsarbeiten wird die zulässige Geschwindigkeit auf der Brücke auf 50 km/h beschränkt (heute sind 60 km/h erlaubt). Dieses Geschwindigkeitsregime soll auch nach der Sanierung beibehalten werden, was eine kleine Verringerung der Lärmbelastung zur Folge hat.

Zu Frage 18: Gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes hat die Behörde bis 2018 dafür zu sorgen, dass ortsfeste Anlagen, die wesentlich zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) beitragen, saniert werden. Die möglichen Massnahmen sind dabei sorgfältig zu prüfen, auch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Aspekten.

Die Ausarbeitung von Mehrjahresplänen und Sanierungsprogrammen nach kantonalen Vorgaben ist angelaufen. Die Sanierungsprogramme definieren die Prioritäten und Dringlichkeiten wie auch den Finanzbedarf und bilden die rechtliche Grundlage für die einzelnen Projekte.

Die Prüfung weitergehender Lärmschutzmassnahmen bei bestehenden Liegenschaften entlang der Hardbrücke wird im Rahmen der Ausarbeitung der IGW-Sanierungsprogramme erfolgen. Die Eigentümer und Eigentümerinnen der Liegenschaften werden in der Regel in die Projektierung einbezogen.

Das Projekt Sanierung Hardbrücke verunmöglicht spätere Nachrüstungen betreffend Lärmschutzmassnahmen nicht.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy