

Dringliche Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler (CVP) und Niklaus Scherr (AL)
und 31 Mitunterzeichnende

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 setzen 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 Aenderungen des Verkehrsregimes eine Planaufgabe nach Strassen-gesetz vorgesehen? Wann ist mit dieser Auflage zu rechnen? Wenn nein: warum nicht?
11. Wie dringlich ist die Sanierung der Brücke, nachdem im laufenden Jahr Sofortmassnah-men getroffen worden sind?
12. Beinhaltet die Sanierung und Erweiterung auch Vorinvestitionen (Rampenanschlüsse, etc.) im Hinblick auf die Realisierung des zweiten Teils des Westastes ab Pfingstweid-strasse 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 zusam-men?
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 Rosengarten-strasse/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 unabhsehbare 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, gene-relle Reduktion des Verkehrs, etc.) umgesetzt?
18. Welche Schallschutzmassnahmen sind bei den angrenzenden Liegenschaften vorgese-hen? Wann erlässt der Stadtrat für diese Massnahmen eine entsprechende Verfügung? Wann und wie werden die MieterInnen und EigentümerInnen der lärm betroffenen Lie-genschaften in das Lärmsanierungsverfahren einbezogen?

N. Idens, B. Götz, A. Kuppeler, A. Aeschbacher, a. Hirtel
 P. Thöni, P. Schärer, P. Meier
 K. Lüh, H. B. A. Kuppeler
 A. L. Ober, A. Aeschbacher

J. C. Vichaux Allain

H. Weiss

~~Th. W.~~

B. J. Dujin

du

Karin Nykist

U. O. S. L. W.

P. Pauls

And. Danne

C. Zahnauer-Pfister

H. K.

K. Störner
D. Schuler.

R. Peleut

S. Hoff

W. M.

H. Reche