

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

21.12.2005

1835. Interpellation von Robert Schönbächler und Anton Stäbler betreffend Hardbrücke, geplante Sanierung

Am 5. Oktober 2005 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Anton Stäbler (CVP) folgende Interpellation GR Nr. 2005/411 ein, die an der Sitzung des Gemeinderates vom 9. November 2005 für dringlich erklärt wurde:

im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung der Hardbrücke ergeben sich verschiedene Fragen, um deren Beantwortung der Stadtrat gebeten wird:

1. Welche Resultate hat die abgeschlossene Zustandserfassung dieses Brückenbauwerks und der anschliessenden Rampenbauwerke ergeben?
2. Wie sieht es insbesondere mit der Dringlichkeit dieser Bau- und Sanierungsmassnahmen aus und wie lange dauern diese?
3. Welche Optionen, Varianten, Konzepte und Verbesserungen zur Erneuerung der Hardbrücke liegen vor?
4. Teilt der Stadtrat im Hinblick auf einen späteren Abbruch der Hardbrücke im Abschnitt Wipkingerplatz bis Bahnhof Hardbrücke die Auffassung, dass eine Unterhaltssanierung einer Totalsanierung vorzuziehen ist und wenn nein, warum nicht?
5. Unter welchen Voraussetzungen kann mit dem Beginn der Sanierung dieses Brückenbauwerkes bis zur Eröffnung der Westumfahrung / Uetlibergtunnel bzw. bis nach der Euro '08 zugewartet werden?
6. Darf mit dem Bau vor der rechtskräftigen Tram 18-Auflage begonnen werden? Welche baulichen Vorkehrungen müssen im Rahmen der Brückensanierung im Abschnitt Hardplatz bis Pfingstweidstrasse im Hinblick auf die geplante Tramtangente (Nr. 8) bereits berücksichtigt werden?
7. Welche flankierenden und sonstigen Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke vorgesehen? Wie könnte der Transitverkehr während den Sanierungsarbeiten der Hardbrücke durch die Stadt Zürich vernünftig abgewickelt werden?
8. Als eine der zentralen, flankierenden Massnahmen wäre die auch vom Gemeinderat (Postulat GR-Nr. 2001/576; Schönbächler/Türler) geforderte Verlegung des Lastwagen-Transitverkehrs von der Westtangente auf den Uetlibergtunnel. Wie beurteilt der Stadtrat die Wirksamkeit dieser Massnahme im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung des Uetlibergtunnels?
9. Wie kann sichergestellt werden, dass nach den Erneuerungsarbeiten die Grenzwerte der Luft- und Lärmbelastung gegenüber heute massgeblich reduziert werden können? Liegt diesbezüglich ein Umweltbericht vor und wenn nein, warum nicht?
10. Welche Resultate ergaben die vom kantonalen Tiefbauamt vorgenommene Verkehrserhebung vom 30. Juni 2005, während 14 Stunden an acht Standorten, bezüglich der Ströme des Transitverkehrs zwischen der A 1 und der A 3 sowie zwischen der Rosengartenstrasse und der Waldegg in Uitikon?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die durchgeführte Zustandsuntersuchung der Hauptbrücke (Länge 1,35 km) wie der Rampen (Länge total 800 m) zeigt zum Teil massive Bauwerksschäden, vorab bei den hoch beanspruchten Gerbergelenken.

Ablaufende Korrosionsprozesse lassen das Schadensausmass progressiv zunehmen. Damit die Dauerhaftigkeit (Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit) der Hardbrücke einschliesslich Rampen kurz- und mittelfristig erfüllt werden kann, muss das Tragwerk instand gesetzt werden.

Folgende konkreten Schäden wurden festgestellt:

- Massive Schäden am Brückenbelag
- undichte Brückenabdichtung

- undichte Fahrbahnübergänge bei den Brückenfugen
- schadhafte Brückenentwässerung
- Betonabplatzungen über die ganze Brücke vor allem am Brückenrand (Beton „bröckelt auf untere Ebene“)
- Schäden an den Brückenlagern

Folgende Unzulänglichkeiten sind bekannt:

- Die Absturzsicherungen (Brückenrand) genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr, die Hardbrücke darf nur noch im Hinblick auf die anstehende Sanierung so betrieben werden.
- Die Tragsicherheit der Brücke genügt den heutigen Normanforderungen nicht mehr - sie wurde damals nicht für 40-t-Lastwagenverkehr dimensioniert.
- Im Abschnitt Limmat bestehen Probleme bezüglich Ermüdungssicherheit infolge der speziellen Konstruktionsweise mit Bewehrungsnetzen (wird im Brückenbau ansonsten nie verwendet).

Zu Frage 2: Mit über 35 Betriebsjahren ist die Lebensdauer der verschiedenen Brückenausstattungssysteme (Absturzsicherung, Belag, Abdichtung, Fahrbahnübergänge, Entwässerung, Lager usw.) erreicht bzw. teilweise bereits überschritten; mit 50 000 bis 70 000 Fahrzeugen pro Tag wird die Brücke intensiv genutzt. Die Gesamtsanierung ist dringend und kann nicht aufgeschoben werden, will man später nicht markant höhere Instandsetzungskosten akzeptieren und gleichzeitig Sicherheitslücken in Kauf nehmen.

Die Bauarbeiten dauern von Anfang 2007 bis Ende 2009 (3 Jahre).

Zu Frage 3: Im Projektierungsablauf wurden diverse Optionen geprüft - auch im Hinblick auf die weiteren im Umfeld der Hardbrücke geplanten Bauvorhaben wie Polizei- und Justizzentrum (PJZ), Tram 1 und 8, Tram Zürich-West, SN 1.4.1, Studie Stadttunnel und Studie Waidhaldentunnel. Infolge des Brückenzustandes wie auch der Erkenntnis, dass die Brücke weitere 25 bis 50 Jahre für den Verkehr genutzt werden soll, ist eine Gesamtinstandsetzung der Brücke mit Rampen zwingend.

Folgende Verbesserungen können mit der Sanierung erreicht werden:

- Beidseitiger 4,0 m breiter Fuss- und Radweg zwischen Hardplatz und Bahnhof Hardbrücke
- zusätzliche Busspur ab heutiger Haltestelle Pfingstweidstrasse bis Escher-Wyss-Platz (innerhalb bestehender Brückenbreite)
- Absturzsicherheit wieder normkonform
- Tragsicherheit der Brücke auch für 40-t-Lastwagenverkehr gemäss aktuellen Normen gewährleistet.

Zu Frage 4: Der Stadtrat geht davon aus, dass die Brücke auch nach 25 Jahren in der einen oder anderen Form benutzt und nicht abgebrochen wird.

Entsprechende Abklärungen haben gezeigt, dass sich die Interventionstiefe der Sanierungsmassnahmen (Unterhaltssanierung gegenüber Totalsanierung) bei einer angestrebten Restnutzungsdauer von 25 bzw. 50 Jahren nur unbedeutend unterscheidet. Die Interventionstiefe wird insbesondere bestimmt durch den heutigen Bauwerkszustand (Schäden und Unzulänglichkeiten wie in Punkt 1 beschrieben) und der notwendigen Erhöhung der passiven Sicherheit (Absturz). Die Kosten für eine Unterhaltssanierung sind im Vergleich zu einer Totalsanierung rund 5 Prozent tiefer. Diese leicht reduzierten Investitionskosten für Abdichtung/Belag, Entwässerung und weniger dauerhafte Materialien würden massiv höhere Folgekosten für eine weitere Nutzung nach 25 Jahren verursachen. Die Auswirkungen während des Baus auf den Verkehr und die Umwelt bleiben sich praktisch gleich. Eine Totalsanierung der Hardbrücke ist deshalb unabdingbar.

Zu Frage 5: Die Gesamtanierung der Hardbrücke kann nicht verschoben werden. Sie ist mit den flankierenden Massnahmen (FLAMA) Eröffnung Westumfahrung/Uetlibergtunnel wie auch Tram Zürich-West, PJZ und den anderen Bauvorhaben bereits koordiniert. Die EURO 2008 wird in den Bauprogrammen entsprechend berücksichtigt.

Zu Frage 6: Die beiden Bauvorhaben haben rechtlich keinen Zusammenhang. Die Brückensanierung wurde mit dem Tram Zürich-West eng koordiniert. Im Bereich Escher-Wyss-Platz bis Pfingstweidstrasse muss aus bauleistungs- wie auch verkehrstechnischen Gründen die Brückensanierung abgeschlossen sein, bevor das Trambauvorhaben in Angriff genommen wird.

Zu Frage 7: Zurzeit wird durch das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den weiteren städtischen Dienststellen das Bauprojekt (Genehmigungsprojekt) intensiv erarbeitet.

Flankierende Massnahmen, analog der im Jahre 2001 durchgeführten Sanierung des Schöneichtunnels mit entsprechenden Informations- und Verkehrskonzepten, werden zurzeit durch das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe Zürich und die Dienstabteilung Verkehr erarbeitet.

Zu Frage 8: Der Stadtrat will den Lastwagen- und den Personentransitverkehr mit der Eröffnung der Westumfahrung auf die Umfahrungsstrasse verlagern. Deshalb hat er die Umsetzung von flankierenden Massnahmen in der Stadt bis vor Bundesgericht durchgesetzt. Die baulichen Massnahmen in der Stadt werden mit einem neuen Wegweisungskonzept auf der Autobahn unterstützt. Erste Berechnungen zu Reisezeiten und LSVA-Kosten der Stadtdurchfahrt im Vergleich zur Benutzung der Umfahrung haben in diesem Sinn positive Resultate ergeben. Die Fahrzeiten bei Benutzung der Westumfahrung werden bis zu 12 Minuten kürzer sein als bei einer Stadtdurchfahrt. Dies, obwohl die Distanz zwischen Autobahnkreuz Limmattal und Autobahnkreuz Brunau durch die Stadt hindurch etwa zwei Kilometer kürzer sein wird. Bei der Benutzung der Umfahrung ergeben sich je nach Tonnage des Lastwagens LSVA-bedingte Mehrkosten von bis maximal etwa zwei Franken (40 t). Diese Mehrkosten sind eher von untergeordneter Bedeutung im Vergleich zu den im Güterverkehr wichtigen Argumenten betreffend Schnelligkeit, Reisezeitsicherheit und Fahrkomfort.

Der Stadtrat hofft deshalb, dass mit den geplanten baulichen Massnahmen und dem integrierten Verkehrsmanagementkonzept des Kantons der Lastwagentransitverkehr auf die Umfahrungsstrasse verlagert werden kann. Für den Fall, dass dieser Effekt wider Erwarten nicht eintreten sollte, werden bereits heute weitere konzeptionelle Massnahmen geprüft.

Ein grosser Teil des Lastwagenverkehrs auf der Hardbrücke und der Westtangente hat Ziel und/oder Quelle in der Stadt selbst. Eine präventive Sperrung dieser für die Stadt wichtigen Verkehrsachse für diese Fahrzeugkategorie würde einer entsprechenden Verlagerung des Schwerverkehrs auf dazu nicht geeignete Verkehrswege Vorschub leisten und kann nicht unterstützt werden. Eine wirksame Kontrolle eines Verbotes für den verhältnismässig geringen Transitanteil von Lastwagen (siehe Beantwortung Frage 10) zwischen Zürich Nord bzw. Zürich Ost und Zürich Süd wäre auch mit grossem personellem und technischem Aufwand ohnehin kaum möglich.

Zu Frage 9: In Zusammenhang mit dem Instandsetzungsprojekt wurden Verkehrsanalysen erstellt. Diese prognostizieren, dass nach Eröffnung der Westumfahrung und nach Umsetzung der vorgesehenen flankierenden Massnahmen auf dem über den Bahngleisen gelegenen Abschnitt der Hardbrücke mit einer Reduktion des Verkehrsaufkommens von rund 10 Prozent zu rechnen ist. Diese Veränderung hat eine entsprechende Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen zur Folge.

Das Instandsetzungsprojekt hat keine Veränderung des Verkehrsregimes oder der verkehrsinduzierten Umweltbelastungen zur Folge. Die zusätzliche Busspur in Richtung Rosengartenstrasse hat keinen Einfluss auf den motorisierten Individualverkehr. Da keine Änderung des Verkehrsregimes erfolgt, unterliegt das Projekt nicht der UVP-Pflicht, und es ist keine weitergehende lärmseitige Sanierung der in rechtlicher Hinsicht lärmsanierten Strassenanlage geplant.

Zu Frage 10: Die Auswertung der Erhebung des kantonalen Tiefbauamtes ist noch nicht abgeschlossen. Es können deshalb auch noch keine Resultate kommuniziert werden.

Die Erhebung verfolgt das Ziel, den heutigen Zustand zu dokumentieren und die Veränderungen im Verkehrsgeschehen nach der Eröffnung der Westumfahrung nachzuweisen (Wirkungskontrolle). Laut dem kantonalen Tiefbauamt werden aus der Verkehrserhebung keine reinen Transitverkehre durch die Gesamtstadt ableitbar sein.

Die Ziel- und Quellverkehre mit Wollishofen, Zürich Nord und Zürich-West werden ebenfalls nicht aus den Daten herauslösbar sein.

Im November 2004 hat das städtische Tiefbauamt eine Erhebung betreffend Lastwagentransitverkehr zwischen Hirschwiesentunnel, Hardbrücke und Manessestrasse durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Lastwagenanteil auf der Rosengartenstrasse „nur“ etwa 7 Prozent des Gesamtverkehrs beträgt, wobei davon 20 Prozent als Lastwagendurchgangsverkehr bezeichnet werden kann (jedoch wiederum mit einzelnen Ziel- und Quellverkehren innerhalb der Stadt).

Der Durchgangsverkehrsanteil der Personenwagen kann aus der kantonalen Erhebung vom November 2005 betreffend Rosengartenstrasse mit einem Anteil von 10 bis 15 Prozent ausgewiesen werden.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, des Departements der Industriellen Betriebe die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, den UGZ, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber