

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.11.2006

1299.

Interpellation von Robert Schönbächler und Niklaus Scherr und einem Mitunterzeichnenden betreffend Hardbrücke, Details der Sanierung und Erweiterung

Am 5. Juli 2006 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Niklaus Scherr (AL) sowie ein Mitunterzeichnender folgende Interpellation GR Nr. 2006/291 ein:

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 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?
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 Auflage 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 der Stadtrat die Ansicht, dass mit der vorgesehenen Sanierung und Erweiterung der Hardbrücke diese Option für unabsehbare Zeit entfällt? Teilt der Stadtrat die An-

sicht, 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 Stadtrat u. a. auch im oben angeführten „letter of intent“ fest. Weshalb wird die Hardbrücke trotzdem für 40-Töner ausgebaut?

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

Zu den Fragen 1 bis 15: Diese Fragen sind identisch mit den Fragen 1 bis 15 der dringlichen Schriftlichen Anfrage von Robert Schönbächler, Niklaus Scherr und 31 Mitunterzeichnenden (GR Nr. 2006/330), welche mit StRB Nr. 1196/2006 beantwortet wurde. Für die Beantwortung der vorliegenden Interpellation verweist der Stadtrat auf die Antwort zur erwähnten dringlichen Schriftlichen Anfrage.

Mitteilung an die Vorstehenden des Finanz-, des Polizei-, des Gesundheits- und Umwelt-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, den Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (Umweltschutzfachstelle), das Tiefbauamt (10), das Elektrizitätswerk, öffentliche Beleuchtung (2), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber