

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

20.12.2006

1583.

Interpellation von Markus Schwyn und Susi Gut betreffend Limmatquai, Baukosten der Neugestaltung

Am 14. Juni 2006 reichten die Gemeinderäte Markus Schwyn (SVP) und Susi Gut (SVP) folgende Interpellation GR-Nr.2006/239 ein:

Am 11. Januar 2006 hat der Gemeinderat für die Neugestaltung des Limmatquais 14 195 Millionen Franken bewilligt. Zusätzlich wurden vom Stadtrat 10,91 Millionen an gebundenen Ausgaben für Sanierungsaufgaben gesprochen.

Gemäss einem Zeitungsartikel sollen jetzt aber die Arbeiten komplizierter sein, als damals von den Planern angenommen. Der im Bauprojekt eingesetzte Posten für Unvorhergesehenes müsse voll ausgeschöpft werden.

Die Kosten für die Neugestaltung wurden offensichtlich anhand von Plänen aus dem Jahr 1860 ermittelt, welche sich jetzt als unvollständig heraus stellten. Einmal mehr kam ein Gewinnerprojekt eines städtischen Wettbewerbs zum Zug, welches offensichtlich nicht alle Eventualitäten berücksichtigt hatte.

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

1. Wie hoch sind aus heutiger Sicht die effektiven Baukosten für die Neugestaltung des Limmatquais?
2. Werden die im Bauprojekt eingestellten Kosten für „Unvorhergesehenes“ ausreichen, um die Mehrkosten zu decken?
3. Aus welchen Gründen muss der Posten „Unvorhergesehenes“ angetastet werden?
4. Welche Abklärungen / Analysen wurden getroffen, um im Zeitpunkt der Kostenermittlung / des Wettbewerbs die über 140-jahre alten Pläne zu verifizieren? Warum vertraute man auf Bauplänen aus dem Jahr 1860?
5. Wer ist verantwortlich für diesen Planungsfehler?
6. Gibt es aus heutiger Sicht weitere kostenrelevante Schwachstellen in der Planung?
7. Waren die jetzt aufgetauchten kostenrelevanten Probleme in den damals nicht berücksichtigten Eingaben des Projektwettbewerbs für den Ausgang des Wettbewerbs relevant?
8. Wie sahen die nicht berücksichtigten Projekte aus und welche Kosten hätten diese verursacht?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Einleitende Bemerkungen

Für die Neugestaltung der Oberfläche und der Kunstbauten des Limmatquais beantragte der Stadtrat beim Gemeinderat am 28. September 2005 einen Objektkredit von 14,195 Mio. Franken, den dieser in der Folge bewilligte.

Am selben Tag bewilligte der Stadtrat gebundene Ausgaben von 10,919 Mio. Franken für die Erneuerung der Infrastruktur des Limmatquais. Diesen Betrag musste der Stadtrat um 4,215 Mio. Franken auf 15,134 Mio. Franken erhöhen. Grund sind einerseits unvorhergesehene Schwierigkeiten, die während des Umbaus auftraten. Andererseits zeigte erst die Detailprojektierung die Notwendigkeit oder Zweckmässigkeit verschiedener Anpassungen und Erweiterungen.

Unvorhergesehene Bauerschwernisse

Im Bereich der bestehenden Ufermauer, zwischen Rathaus- und Rudolf-Brun-Brücke, war der unterirdische Wasserzufluss grösser als aufgrund der geologischen Baugrunduntersuchungen anzunehmen war. Aus Sicherheitsgründen mussten Vorkehrungen (Unterwasserbeton, kürzere Bauetappen mit Pumpensäumpfen) getroffen werden, um eine Unterspülung des Stützmauerfundaments zu vermeiden.

Beim Gleisbau, aber auch bei der Erneuerung elektrischer Leitungen waren alte, unerwartet stark armierte Ufermauern abzubrechen, was einen entsprechend grösseren Aufwand erforderte.

Bei der neuen Haltestelle Rudolf-Brun-Brücke wurden die Gleise etwas abgesenkt, um hohe, behindertengerechte Haltekanten anzuordnen. Diese Absenkung kollidierte unerwartet mit einem so genannten Schottenbauwerk, welches zu Beginn des letzten Jahrhunderts zum Schutz des Widerlagers der Brücke erstellt worden war; die entsprechenden Abbruch- und Anpassungsarbeiten erforderten einen Mehraufwand.

Die Kosten für die speziell angefertigten schlanken Masten für die öffentliche Beleuchtung und die Fahrleitungen und insbesondere die dafür nötige Fundierung wurden unterschätzt. Die hieraus entstehenden Mehrkosten werden zwischen den involvierten städtischen Stellen aufgeteilt.

Grösser als erwartet war schliesslich der Aufwand, der sich aus der ständigen Aufrechterhaltung der Anlieferung und der Zufahrt für Notfallfahrzeuge sowie für die verschiedenen Festanlässe wie Sechseläuten, Street Parade oder Zürich multimobil ergab. Dies führte zu kürzeren Etappen mit entsprechend mehr provisorischen Belägen und Stahlplatten zur Abdeckung von Baugruben.

Projektanpassungen

Im Zuge der Detailprojektierung zeigte sich, dass vereinzelt andere als ursprünglich vorgesehene Lösungen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit oder das Stadtbild zweckmässiger sind:

So wurde beispielsweise das System der Oberflächenentwässerung verbessert, indem das häuserseitig anfallende Regenwasser nicht mehr in die Kanalisation, sondern direkt in die Limmat abgeleitet wird. Dies verbessert den Hochwasserschutz, entlastet Kanalisation und Kläranlage, fällt aber bei den Baukosten ins Gewicht, da neue Entwässerungsleitungen unter dem Tramtrasse hindurch zur Limmat erstellt werden mussten.

Beim Central hat der Kanton vor über 60 Jahren eine unterirdische Kammer erstellt, die für eine Verdampferanlage zur Wärmeversorgung des Universitätsspitals vorgesehen war. Die Anlage wurde aber nie verwirklicht. Nachdem der Kanton sein Desinteresse an der Kammer bekundet hatte, wurde diese aus Sicherheitsgründen so weit wie nötig abgebrochen. Nicht zuletzt, weil aus Sicherheitsgründen demnächst eine Sanierung der Kammer nötig gewesen wäre, der keinerlei Nutzen gegenüberstünde. Die Stadt wird die aus dem teilweisen Abbruch entstandenen Kosten beim Kanton, als Ersteller der Anlage, geltend machen.

Gestalterische Überlegungen haben dazu geführt, dass bei der Haltestelle Rudolf-Brun-Brücke angesichts der exponierten Lage am Limmatufer nicht wie geplant eine Normwarte-halle montiert wurde, sondern ein gestalterisch aufwändigeres Modell.

Mehrkosten verursachte die Versetzung einer Verteileranlage des Elektrizitätswerkes von der „Kanzel“ beim Rathauscafé in den Raum unter dem Platz beim Café Rathaus. Der angenommene Aufwand ist unterschätzt worden; der sichere Zugang sowie die Lüftung verlangten neben dem bescheidenen Innenausbau relativ aufwändige Konstruktionen.

Im Abschnitt Münsterbrücke bis Utoquai wurde die Ufermauer saniert. Im Rahmen der Detailprojektierung zeigte sich, dass zweckmässigerweise in diesem Abschnitt gleichzeitig auch die Stromkabel erneuert werden.

Aufgrund des Gleiszustandes war vorgesehen, einen 75 m langen Abschnitt des limmatseitigen Gleises nicht zu erneuern. Der relativ kleine Höhenunterschied zwischen bestehendem und erneuertem Gleis hätte durch ein Gefälle im Belag ausgeglichen werden sollen. Bei näherer Prüfung hat sich diese an sich kostengünstige Lösung als unrealistisch erwiesen, da sie eine Stolperfalle geschaffen hätte. Der betreffende Gleisabschnitt musste deshalb erneuert werden. Damit wird auch erreicht, dass beide Gleise die gleiche Qualität aufweisen, damit sie nach 20 bis 30 Jahren auch wieder gleichzeitig erneuert werden können.

Zu Frage 1: Die gebundenen Ausgaben für die Erneuerung der Infrastruktur des Limmatquais erhöhen sich von Fr. 10 919 000.-- um Fr. 4 215 000.-- auf Fr. 15 134 000.--. Die Mehrkosten verteilen sich wie folgt auf die beteiligten Dienstabteilungen:

Dienstabteilung	Mehrkosten (Mio. Franken)
Tiefbauamt	1,1
ewz	1,915
VBZ	1,2
Total	4,215

Der vom Gemeinderat am 11. Januar 2006 bewilligte Objektkredit von Fr. 14 195 000.-- für die Neugestaltung der Oberfläche und der Kunstbauten des Limmatquais bleibt unverändert.

Die Gesamtkosten für die Erneuerung der Infrastruktur sowie für die Neugestaltung der Oberfläche und der Kunstbauten des Limmatquais erhöhen sich infolgedessen auf Fr. 29 329 000.--.

Zu Frage 2: Der Posten „Unvorhergesehenes“, der 5 Prozent der Baukosten umfasst, reicht nicht aus, um die Mehrkosten zu decken.

Zu Frage 3: Siehe einleitende Bemerkungen.

Zu den Fragen 4, 5 und 6: Für die Projektierungsarbeiten wurden die im Archiv des Tiefbauamtes sowie die im Baugeschichtlichen Archiv existierenden Unterlagen beigezogen.

Für den Bereich der Rudolf-Brun-Brücke und den beim Rathauscafé errichteten Infrastrukturräum wurden relativ viele Dokumente, Pläne und Fotos von den alten Objekten gefunden.

Für den im Bereich zwischen der abgebrochenen Fleischhalle und der Rudolf-Brun-Brücke befindlichen Abschnitt der aus dem Jahre 1860 stammenden Quaimauer existieren hingegen keine detaillierten Unterlagen über die ausgeführten Bauwerke.

Da keine geologischen Unterlagen über den Projektbereich existieren, wurde vor der Projektgenehmigung beschlossen, Sondierbohrungen im Bereich der zukünftigen Kunstbauten durchzuführen, um bessere Erkenntnisse über den Baugrund und die Bausubstanz der alten Mauer zu erhalten. Zu diesem Zweck wurden vier Vertikalbohrungen von rund 20 m Tiefe sowie zwei Horizontalbohrungen durch die alte Quaimauer ausgeführt. Aufgrund der dabei über den Baugrund gewonnenen Erkenntnisse wurden die neu zu errichtenden Bauwerke dimensioniert. Die Horizontalbohrungen bestätigten die Dicke des bestehenden Mauerquerschnittes gemäss Stützmauerkataster.

Bei der Ufermauer im obersten Abschnitt des Limmatquais wurde aus Rücksicht auf die denkmalgeschützte Quaimauer auf Horizontalbohrungen verzichtet. Während der Bauausführung wurde festgestellt, dass in diesem Bereich die obere Mauerdicke viel geringer ist, als im Stützmauerkataster angegeben.

Um die Sohle der Limmat zu verifizieren, wurde zudem mit Echolot (Bathymetrie-Verfahren) der Verlauf der Ufersohle bestimmt. Aufgrund der erhaltenen topographischen Resultate wurden die Projektpläne den Gegebenheiten angepasst.

Insgesamt wurden die in den Archiven vorhandenen Planungsgrundlagen sorgfältig erhoben und verifiziert. Aufgrund der teilweise spärlichen und alten Planunterlagen wurden zusätzlich Sondierbohrungen sowie eine Bathymetrie des Uferbereiches durchgeführt. Schliesslich

wurden, insbesondere im Bereich der Rudolf-Brun-Brücke, die früheren Bauvorhaben soweit es möglich war sorgfältig und im Detail nachvollzogen, um allfällige Widersprüche zu den Archiv-Plänen zu erkennen. Damit waren die Grundlagen für eine fachgerechte Planung nach SIA-Standards ausreichend erhoben.

Zu Frage 7: Im Rahmen des Projektwettbewerbes „Neugestaltung mittleres Limmatquai“ wurden am 14. März 2003 30 Projekte eingereicht. Die räumliche Gestaltung zur Limmat und die Zugänglichkeit zum Wasser war eines der Hauptanliegen des Wettbewerbes. Die eingereichten Projekte thematisierten daher den Zugang zum Wasser mit verschiedensten Elementen wie beispielsweise neuen Plattformen am Wasser oder grosszügigen Treppenanlagen. In unterschiedlichem Umfang hätten diese Konstruktionen der nicht berücksichtigten Projekte Vorbauten in den Flussraum oder statische Verstärkungen der bestehenden Mauer erfordert. Die beim umgesetzten Projekt aufgetretenen Probleme im Bereich der alten Quaimauer wären daher mit grösster Wahrscheinlichkeit auch bei anderen Projekten entstanden.

Zu Frage 8: Die 29 nicht berücksichtigten Projekte aus dem Projektwettbewerb sind im Bericht des Preisgerichtes vom Mai 2003 illustriert und teilweise beschrieben. Da es sich bei den eingereichten Projekten nicht nur um in Worte zu fassende Inhalte, sondern auch um Bilder und Pläne von detaillierten stadträumlichen Strukturen handelt, ist eine schriftliche Beschreibung nicht möglich. Der erwähnte Bericht kann, solange vorrätig, beim Tiefbauamt der Stadt Zürich bezogen werden.

Die im Rahmen des Projektwettbewerbes eingereichten Projekte beinhalten keine Angaben zu den Realisierungskosten. Nach der zweiten Beurteilungsrunde der Jury wurden die groben Realisierungskosten der fünf ausgewählten Projekte geschätzt. Dies ergab, dass ein Projekt im selben finanziellen Rahmen wie die jetzt realisierte Neugestaltung lag und drei Projekte rund 10 Prozent bis 30 Prozent teurer gewesen wären.

Mitteilung an die Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt (10), das Elektrizitätswerk (2), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber