

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

06.12.2006

### 1520.

#### **Dringliche Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler, Niklaus Scherr und 30 Mitunterzeichnenden betreffend Hardbrücke, Weglassen der Richtungstrennung bei der Sanierung**

Am 1. November 2006 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Niklaus Scherr (AL) sowie 30 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/468 ein:

Im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Ausbauvorhaben der Hardbrücke, wird die heute bestehende Trennung der Fahrrichtungen durch Leitplanken aufgehoben (!) und die Fahrbahnfläche im Bereich der geplanten SN1.4.1. auf der Hardbrücke um mehr als 25 %, mit einer zusätzlichen 5. Spur erweitert. Mit dieser Kapazitätserweiterung ergeben sich die nachstehenden Fragen, um deren Beantwortung der Stadtrat gebeten wird:

1. Wie hat der Stadtrat die Störfallverordnung (StfV Art. 1 d) über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse beachtet?
2. Wie wurden die stark erhöhten Risiken bei Weglassen der Richtungstrennung auf der Hardbrücke berücksichtigt? Welches Risiko- und Gefahrenpotenzial besteht für das gesamte Quartier bei Gefahrguttransporten sowie bezüglich des absehbaren Anstiegs der Unfallhäufigkeit und der Unfallschwere?
3. Wie gedenkt der Stadtrat die Verantwortung für allfällig daraus entstehenden Unfall- und Störereignisse zu tragen?
4. Wie hat der Stadtrat die notwendige Umweltverträglichkeit der geplanten Erweiterung der Hardbrücke abgeklärt?
5. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat bei der Sanierung der Hardbrücke zu treffen, um die notwendige Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte bezüglich Lärm- und Luftqualität (insbesondere Feinstaub) nach der Sanierung zu garantieren?
6. Wie übernimmt der Stadtrat die Verantwortung für die absehbaren gesundheitlichen Schädigungen bei der Nichteinhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte?
7. Am 14.11.2001 wurde von den Gemeinderäten Robert Schönbächler und Andres Türler auf die Eröffnung des Uetlibergtunnels hin, ein Verbot des Lastwagen-Transitverkehrs auf der ganzen Westtangente gefordert. Wie steht es mit der Umsetzung dieser vom Gemeinderat am 25. Februar 2004 überwiesenen Vorstosses?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat möchte nochmals festhalten, dass das vorliegende Bauvorhaben die Instandsetzung einer wichtigen bestehenden Infrastrukturbauwerke der Stadt Zürich bezweckt. Von einem Ausbau kann keine Rede sein. Die zusätzliche fünfte Spur bewirkt keine Kapazitätssteigerung des Individualverkehrs, da sie explizit für den öffentlichen Verkehr (Bus) reserviert ist und den Trolleybussen eine behinderungsfreie Fahrt zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz garantiert.

**Zu Frage 1:** Für die eidgenössischen Durchgangsstrassen auf Gebiet der Stadt Zürich wurden die Kurzberichte gemäss Störfallverordnung erarbeitet. Die Risiken, welche sich bei der Hardbrücke aus der Beförderung gefährlicher Güter ergeben, erfordern gemäss den Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung des Bundesamts für Umwelt (BAFU) für Verkehrswege keine prioritäre Behandlung (Richtlinien, Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung StfV vom August 2001 des BUWAL, heute BAFU).

Sie liegen in Bezug auf Schäden bei Personen und Oberflächengewässern im Bereich, in dem die zuständige (kantonale) Behörde über die Durchführung von zusätzlichen Untersuchungen entscheidet (Risikoermittlung).

Im Rahmen des Massnahmenprojekts Hardbrücke sind die vorsorglichen Massnahmen in Bezug auf die Störfallvorsorge gemäss Stand der Technik zur Verwirklichung vorgesehen. Dies betrifft die bei Brücken besonders wichtige Sicherung gegen Absturz von Lastwagen über die Brückenränder auf die darunter liegende Ebene sowie die Auslegung des Entwässerungssystems zur Ableitung von flüssigen Gefahrgutleckagen.

**Zu Frage 2:** Das im heutigen Zustand in der Fahrbahnmitte vorhandene Fahrzeurückhaltesystem weist in Bezug auf Lastwagen nur eine äusserst geringe Wirkung auf. Lastwagen werden durch das System in der Regel nicht zurückgehalten. Kollisionen mit entgegenkommenden Personenwagen, welche das bestehende System zu einem wesentlichen Teil verhindert, führen in der Regel nicht zu Perforationen des Transportbehälters des Gefahrgutlastwagens mit entsprechendem Gefahrgutaustritt. Aufgrund dieser beiden Tatsachen verändert sich das Risiko aus Leckagen bei der Beförderung gefährlicher Güter durch den beim Projekt vorgesehenen Wegfall des Systems in der Fahrbahnmitte nicht relevant. Zudem ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h vorgesehen, was die Wahrscheinlichkeit von Perforationen weiter herabsetzt. Massgebend für die Minimierung des Risikos aus dem Gefahrguttransport bei dieser innerstädtischen Brücke ist somit - wie bereits bei Frage 1 dargestellt - die Verhinderung von Abstürzen von Lastwagen über den Brückenrand.

**Zu Frage 3:** Der Stadtrat nimmt wie bei jedem anderen Bauprojekt im Strassenbau seine Verantwortung wahr, indem er sicherstellt, dass in den Projekten die gültigen Gesetze wie auch die technischen Normen und Richtlinien gemäss aktuellem Stand der Bau- und Sicherheitstechnik berücksichtigt werden.

In den letzten vier Jahren gab es in Zürich keine Örtlichkeit, wo sich mehr als eine Frontalkollision pro Jahr ereignet hat. Die auffälligen Stellen mit je einer Frontalkollision pro Jahr (z. B. Albisriederstrasse auf der Höhe Hasenrain, Hirschwiesentunnel) sind keine mehrspurigen Strassen ohne Richtungstrennung. Auf den vierspurigen Strassen der Stadt (z. B. Rosengartenstrasse, Bellerivestrasse, Hardstrasse, Bullingerstrasse) gibt es keine auffällige Häufung von Frontalkollisionen.

Aus dem vergangenen Unfallgeschehen kann man daher nicht ableiten, dass die Aufhebung der Richtungstrennung auf der Hardbrücke ein Problem für die Verkehrssicherheit werden könnte.

**Zu Frage 4:** Wie bereits zu früheren Vorstössen der beiden Hauptinitianten der schriftlichen Anfrage klargestellt, wird die Hardbrücke nicht ausgebaut.

Das Bauprojekt wurde den zuständigen Amts- und Bewilligungsstellen zur Vernehmlassung zugestellt.

Der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich als zuständige Behörde in der Stadt hat die Umweltschutzmassnahmen während der Bauphase geprüft und festgehalten, dass das Projekt den umweltrechtlichen Vorgaben entspricht. Die Umsetzung der Massnahmen wird im Rahmen einer Umweltbaubegleitung sichergestellt.

**Zu Frage 5:** Bei den von Alarmwertüberschreitungen betroffenen Liegenschaften entlang der Hardbrücke wurden bereits Anfang der 1990er Jahre Schallschutzfenster eingebaut. Die Prüfung weitergehender Lärmschutzmassnahmen bzw. die Sanierung bis zu den Immissionsgrenzwerten (IGW) wird im Rahmen der angelaufenen, nach Dringlichkeit, Nutzen und Kosten zu priorisierenden IGW-Sanierungsprogrammen erfolgen.

Die Belastung der Luft durch Schadstoffe wird durch verschiedene, meist dispers verteilte Quellen verursacht. Nur ein Teil der Feinstaubpartikel stammt aus Auspuffen der Strassenfahrzeuge. Ein namhafter Anteil ist aufgewirbelter Strassenstaub oder stammt aus andern Quellen, u.a. Baustellen. Feinstäube werden weit transportiert, so dass mit der Eindämmung

der lokalen Quellen nur ein Teil der Belastung reduziert werden kann. Die Sanierung der Luft, d. h. die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte, lässt sich nur mit flächendeckend wirkenden Massnahmen erreichen. Auch mit einer vollständigen Sperrung der Hardbrücke für den Verkehr wäre die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht garantiert.

**Zu Frage 6:** Der Stadtrat steht hinter dem kantonalen Luft-Programm und unterstützt einen wirkungsstarken Vollzug der Massnahmen zur flächendeckenden Reduktion der Schadstoffbelastungen.

Die Stadt nimmt auch die Verantwortung im eigenen Zuständigkeits- und Handlungsbereich ernst, unter anderem bei städtischen Baustellen, für die über die Richtlinien des Bundes hinausgehende Anforderungen gelten. Der Stadtrat ist zudem der Ansicht, dass Massnahmen, die eine reine Verlagerung der Schadstoffbelastungen bewirken, keine zukunftsorientierten Lösungsansätze darstellen, da sie dem „St. Florians-“, oder „nimby“-Prinzip („not in my backyard“) folgen.

**Zu Frage 7:** 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 (FLAMA) 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 gebracht. Die Fahrzeiten bei Benutzung der Westumfahrung werden bis zu zwölf 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 wäre. Bei der Benutzung der Umfahrung ergeben sich je nach Tonnage des Lastwagens LSVA-bedingte Mehrkosten von bis maximal zwei Franken (40 t). Diese Mehrkosten stehen in keinem Verhältnis zu den im Güterverkehr wichtigen Argumenten betreffend Schnelligkeit, Reisezeitsicherheit und Fahrkomfort.

Ein Lastwagen-Transit-Verbot muss stadtweit betrachtet und in seiner gesamtheitlichen Wirkung untersucht werden. Die Zuständigkeit der Festsetzung liegt beim Kanton.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**