

## **Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 16. Januar 2002

**56. Interpellation von Mauro Tuena und Luzi Rüegg betreffend Hardbrücke/Rosengartenstrasse, Spurreduktion.** Am 22. August 2001 reichten die Gemeinderäte Mauro Tuena (SVP) und Luzi Rüegg (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2001/425 ein:

Deklariert als Notmassnahme im Zusammenhang mit der Sanierung des Schöneichtunnels wurde auf der Hardbrücke und der Rosengartenstrasse die rechte Fahrspur zwischen dem Hardplatz und dem Bucheggplatz für den Privatverkehr gesperrt. Lediglich für die Ein- und Ausfahrt wird die Sperrung an manchen Stellen kurz unterbrochen. Als Begründung wird ausgeführt, dass die Busse der Linien 33 und 72 wegen des hohen Verkehrsaufkommens Verspätungen einfahren.

Die Konsequenz der Spurreduktion ist einschneidend: Der Privatverkehr bricht gänzlich zusammen. Der Verkehr staut sich bis zum Feuerwehrdepot entlang der gesamten Westtangente (Seebahnstrasse/Hohlstrasse und Seebahnstrasse/Badenerstrasse/Hardstrasse) sowie auf den Quartierstrassen (Feldstrasse/Langstrasse und Ankerstrasse) zurück. Die Langstrasse ist fast den ganzen Tag vollständig blockiert. Die Buslinie 32 wird dadurch stark behindert. Die Zeit, die für die Busse 33 und 72 durch die Sperrung gewonnen wird, wird an der Langstrasse für den Bus 32 verloren.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Auf welche rechtlichen Grundlagen stützt sich der Stadtrat bei der angeordneten Spurreduktion? (Einen Eingriff notabene, der nicht ausgeschrieben wurde und somit rechtlich nicht anfechtbar ist.)
2. Wie stellt sich der Stadtrat zur Aussage, dass während der Sanierung des Schöneichtunnels keine weiteren Sanierungen, die den Durchgangsverkehr durch die Stadt tangieren, bewilligt werden? (Es wird am Ende der Europa- brücke, Ecke Winzerstrasse/Am Wasser ebenfalls gebaut.)
3. Wie, wann und in welchem Umfang wurden diese einschneidenden Massnahmen mit dem Kanton abgesprochen? (Sowohl die Hardbrücke wie auch die Rosengartenstrasse sind ja kantonale Strassen.)
4. Welche anderen Massnahmen hat sich der Stadtrat überlegt, bevor entschieden wurde, diese Fahrspur für den Privatverkehr zu sperren?
5. Wie hoch sind die eintretenden Verspätungen der Buslinie 32 an der Langstrasse, welche durch den Ausweichverkehr verursacht werden?
6. Wird der Stadtrat auch in künftigen Fällen, wenn Stellen des öffentlichen Verkehrs über Verspätungen in Folge des starken Verkehrs klagen, ganze Fahrspuren sperren und so massivste Verkehrszusammenbrüche in Kauf nehmen?

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

Am 5. März 2001 begannen die Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Sanierung des Schöneichtunnels, die im Bereich der Tunnelstrecke in beiden Richtungen Spurreduktionen bedingten. Obwohl der im Voraus befürchtete Verkehrsstau vor allem am Morgen in Richtung Stadt aufgrund umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit und der Bereitstellung von zusätzlichen Angeboten beim öffentlichen Verkehr in den ersten Wochen nicht eintraf, bildeten sich in der Gegenrichtung am Abend auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse immer wieder Stausituationen, welche die Betriebs-

abwicklung auf den Trolleybuslinien 33 und 72 stark behinderten und verzögerten. Von anfänglich 10 bis 30 Verspätungen pro Tag in der Grössenordnung von jeweils 4 bis maximal 15 Minuten hatte sich die Anzahl in den Monaten Mai und Juni 2001 auf bis zu 60 Verspätungen pro Tag erhöht. Die dadurch eingetretene Qualitätseinbusse erreichte für die VBZ-Kundschaft ein unzumutbares Ausmass.

In Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt, der Kantonspolizei, der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei und den VBZ wurde dann beschlossen, auf Beginn der Sommerferien in der Stadt Zürich am 15. Juli 2001 die so genannte virtuelle Busspur auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse einzuführen. Das bedeutete, dass die rechte Fahrspur nur noch von den Trolleybussen durchgehend befahren werden durfte. Den Fahrzeugen des Individualverkehrs stand die rechte Fahrspur nur noch für Einfahrten und für Ausfahrten zur Verfügung. Ansonsten hatte der Individualverkehr die linke Fahrspur zu benützen. Mit der Inbetriebnahme der virtuellen Busspur reduzierten sich die Behinderungen auf den Trolleybuslinien 33 und 72 auf täglich 5 bis 20 Verspätungen in der Grössenordnung von 4 bis maximal 8 Minuten. Obschon nach den Sommerferien in den Monaten August und September 2001 die Verkehrsbelastungen wieder zunahm, blieben die Verspätungen beim öffentlichen Verkehr mit wenigen Ausnahmen, die eindeutig auf Unfälle zurückzuführen waren, im selben Rahmen.

Es darf festgehalten werden, dass sich mit der Einführung der virtuellen Busspur die Betriebsverhältnisse für den öffentlichen Verkehr klar verbesserten. Somit wurde das angestrebte Ziel auf der Seite des öffentlichen Verkehrs eindeutig erreicht. Obschon sich in der Anfangsphase im Bereich der Einfahrten einige Unfälle ereigneten, wurde die Verkehrsabwicklung auf der Hardbrücke und auf der Rosengartenstrasse sicherer und ausgeglichener, weil die ständigen Spurwechsel, die vorher möglich waren, heute wegfallen. Die Spurreduktion verursachte beim Individualverkehr zwar Fahrzeitverlängerungen von einigen wenigen Minuten, die aber unter Berücksichtigung der Anzahl der davon betroffenen Personen, im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, zumutbar waren.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass, abgesehen von den sich aufgrund der Leistungsreduktion ergebenden Fahrzeitverlängerungen für den Individualverkehr, die virtuelle Busspur zu einer ruhigeren und damit sicheren Fahrweise auf der Hardbrücke sowie zu einer stark verbesserten Fahrplaneinhaltung und einer erhöhten Zuverlässigkeit auf den Trolleybuslinien 33 und 72 führte.

**Zu Frage 1:** Die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei hat die Massnahmen gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 3 Abs. 2 («Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnisse den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.») und die Kompetenzregelung in der Kantonalen Signalisationsverordnung umgesetzt.

Eine Ausschreibung dafür war gemäss Art. 107 der Signalisationsverordnung (SSV) nicht notwendig.

**Zu Frage 2:** Die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei hat im Plan vom 15. September 1999 jene Strassen festgelegt, bei denen während der Sanierungsarbeiten im Schöneichtunnel keine weiteren Behinderungen durch Bauarbeiten entstehen durften. Dies betraf wichtige Strassen, bei denen während der Tunnelsanierung mit Mehrverkehr zu rechnen war. Bei der Winzerstrasse am Ende der Europabrücke wurde nicht mit Mehrverkehr gerechnet.

Grundsätzlich wurde dieser Baustopp für das nähere Umfeld des Schöneichtunnels eingehalten. Obwohl die Europabrücke mit dem nördlichen Brückenanschluss nicht mehr im Einschränkungsbereich lag, wurde vor Baubeginn eine Beurteilung auf den Einfluss auf die Westtangente durchgeführt. Aufgrund der geringen direkten Auswirkung auf die Verkehrskapazität auf der Hardbrücke und am Rosengarten und der dringend anstehenden Fussgängerschutzmassnahme in der Winzerstrasse wurde der Bau freigegeben.

**Zu Frage 3:** Die Vertreter/innen der Kantonspolizei waren im Rahmen der Projektorganisation zu jedem Zeitpunkt, von der Planung bis zur Umsetzung, in die Massnahmenarbeit involviert.

**Zu Frage 4:** Aufgrund der Problemstellung, welche sich ausschliesslich auf die Behinderung der Buslinien 33 und 72 auf der Hardbrücke und am Rosengarten beschränkte, standen keine vertretbaren Alternativlösungen zur Verfügung. Ziel war es, den Betrieb der beiden Linien auch während der Instandsetzung des Schöneichtunnels auf einem hohen Qualitätsniveau aufrechtzuerhalten.

**Zu Frage 5:** Die Betriebsverhältnisse auf der Trolleybuslinie 32 im Raum Langstrasse wurden durch die Einführung der virtuellen Busspur auf der Hardbrücke nicht wesentlich beeinflusst, obwohl gewisse Verkehrsverlagerungen nicht vollständig ausgeschlossen werden konnten. Die Langstrasse ist auch ohne virtuelle Busspur auf der Hardbrücke ein betrieblicher Engpass für die Trolleybuslinie 32, der immer wieder Verspätungen verursacht und den Betriebsablauf beeinträchtigt. Eine eindeutige Zunahme der Verspätungen auf der Linie 32 seit der Einführung der virtuellen Busspur am 15. Juli 2001 konnte aber nicht festgestellt werden.

**Zu Frage 6:** Als nachhaltiges Personentransportsystem genießt das öffentliche Verkehrsmittel in unserer Gesellschaft einen hohen Stellenwert und wird deshalb durch den Stadtrat gezielt gefördert. Der Stadtrat könnte sich deshalb in ähnlichen Situationen, selbstverständlich erst nach eingehender Prüfung, durchaus wieder für die Umsetzung von ähnlichen, qualitätssichernden Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs entscheiden. So oder so muss aber zur Kenntnis genommen werden, dass das Verkehrssystem in der Stadt Zürich bereits heute aufgrund der üblichen Verkehrsbelastung praktisch täglich an die Kapazitätsgrenze stösst. Diese Tatsache führt schliesslich dazu, dass schon bei geringsten Störungen das System kollabiert. Während der Instandsetzung des Schöneichtunnels reagierte das System aufgrund der baubedingten Kapazitätseinschränkung besonders empfindlich, deshalb ist es in den vergangenen acht Monaten durch Unfälle auf der Westtangente, unabhängig von der virtuellen Busspur, immer wieder zu kurzzeitigen Verkehrszusammenbrüchen gekommen.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber