

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

vom 18. November 2009

**1507. Schriftliche Anfrage von Severin Pflüger und Dr. Urs Egger betreffend Verzögerung bei der Normalisierung des Verkehrsflusses am Zeltweg.** Am 26. August 2009 reichten die Gemeinderäte Severin Pflüger (FDP) und Dr. Urs Egger (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/382, ein:

Seit bald 7 Monaten kann der Zeltweg – eine wichtige Durchgangsstrasse – in Folge einer Baustelle nur noch in einer Richtung befahren werden. Während der gesamten Zeit wurde der Verkehr durch die verkehrsberuhigte Freiestrasse umgeleitet. Für das umliegende Quartier bedeutet dies eine grosse Belastung durch täglich rund 8 000 Fahrzeuge und für die Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Mühsal.

Seit einigen Wochen sind die oberirdischen Bauarbeiten jedoch abgeschlossen und die Baugräben zugeschüttet. Es ist weder für die Quartierbevölkerung noch für die Verkehrsteilnehmer ersichtlich, weshalb nach wie vor eine Spur gesperrt bleibt und am Verkehrsregime festgehalten wird, als wäre der Strassenbau noch in vollem Gang.

Wir bitten den Stadtrat daher um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Weshalb wurde nicht umgehend nach der Beendigung der sichtbaren Bauarbeiten die Umleitung aufgehoben und der Zeltweg wieder für den Gegenverkehr geöffnet?
2. Und wenn es dafür eine plausible Begründung gibt, weshalb wurde sie nicht kommuniziert?
3. Wie sah der Zeitplan für die Strassen- und Werkleitungsbauarbeiten am Zeltweg aus und wurde dieser bis heute eingehalten resp. über- oder unterschritten?
4. Wurde die Umleitung am Zeltweg mit den Bauarbeiten an der Seefeldstrasse koordiniert? Sofern ja, mit welchen Massnahmen? Sofern Nein, weshalb wurde auf eine Koordination verzichtet.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Einleitende Bemerkungen**

Im Zeltweg, Abschnitt Gemeindestrasse bis Kreuzplatz, sowie in der Merkurstrasse, Abschnitt Zeltweg bis Minervastrasse, waren die Abwasserkanalisation, die Werkleitungen und der Strassenoberbau zu erneuern. Der Abwasserkanal im Zeltweg, mit einem Durchmesser von 1200 mm, wurde auf einer Länge von etwa 300 m in unterirdischer Bauweise erstellt. Durch diese Bauweise konnte der Individualverkehr in Richtung Kreuzplatz sowie der Trolleybus Nr. 31 im Gegenverkehr die Baustelle passieren. Bei einer offenen Bauweise wären die Einschränkungen und Störungen für den Verkehr wesentlich grösser und die Umleitungsdauer länger gewesen. Die unterirdische Bauweise wurde trotz wesentlicher Mehrkosten gewählt, um die Verkehrsbehinderungen auf der wichtigen Achse im Zeltweg zu reduzieren.

**Zu Frage 1:** Nach dem Kanalbau musste der Strassenbau ausgeführt werden. Um den Verkehrsfluss zu gewährleisten und Wartezeiten für den Bus zu vermeiden, konnte im sehr engen Strassenraum des Zeltwegs nur in etwa 70 m langen Etappen und mit Regelung des Verkehrs durch eine Lichtsignalanlage gearbeitet werden. In den jeweiligen Phasen wurden die neuen Randsteine versetzt und die Beläge

im Gehwegbereich erneuert. Nach den kleinen Etappen für die Randbereiche, für die jeweils eine Fahrspur beansprucht wurde, erfolgte die Fahrbahnerneuerung an zwei Wochenenden mit Vollsperrung, welche auch den Trolleybus Nr. 31 betraf. Am 12. und 13. September 2009 wurde der alte Strassenbelag abgefräst, die Planie erstellt und zwei Schichten Belag eingebaut. In den folgenden zwei Wochen wurden noch letzte Randsteine versetzt und Schächte fertig gestellt. Am 26. und 27. September 2009 konnten der Deckbelag und die Strassenmarkierung aufgebracht werden. Am 28. September 2009 erfolgten letzte Fertigstellungsarbeiten und die Installation der definitiven Lichtsignalanlage. Bereits am nächsten Tag wurde der Zeltweg für den Gegenverkehr geöffnet.

**Zu Frage 2:** Wie in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, wurden bis zum letzten Tag der Einbahnregelung Arbeiten im Strassenbereich ausgeführt, die nur ohne Gegenverkehr realisiert werden konnten. Die Einbahnregelung war bis Ende Oktober 2009 vorgesehen und auf den Zufahrtsachsen entsprechend signalisiert. Anwohnende und die Öffentlichkeit wurden durch Baustelleninformationen und Medienmitteilungen informiert.

**Zu Frage 3:** Der Baubeginn war Mitte Oktober 2008; das Bauende war für Ende Oktober 2009 geplant. Die Einbahnregelung wurde am 9. Februar 2009 eingeführt; vorgesehen war die Öffnung für den Gegenverkehr Ende Oktober 2009. Die verschiedenen Bauarbeiten konnten etwas schneller realisiert werden als ursprünglich geplant. Mit der Lösung, die Fahrbahn grossflächig an zwei Wochenenden zu erneuern, konnte die Qualität verbessert und die Bauzeit verkürzt werden. Dadurch konnten die Arbeiten bereits Ende September abgeschlossen und der Zeltweg – einen Monat früher als geplant – für den Gegenverkehr geöffnet werden.

**Zu Frage 4:** Die verschiedenen Baustellen, besonders diejenigen auf Hauptachsen mit Eingriffen in den Verkehrsfluss, werden aufeinander abgestimmt und koordiniert. Dies war auch im Zeltweg der Fall. So wurde die Baustelle im Zeltweg nach Abschluss der Bauarbeiten in der Freiestrasse terminiert.

Die Bauarbeiten im Seefeld betreffen den Durchgangsverkehr lediglich in Teilbereichen. Im Abschnitt Tiefenbrunnen/Höchgasse waren keine Verkehrseinschränkungen notwendig. Die dortigen Bauarbeiten bewirkten lediglich sehr geringfügige Störungen des Verkehrsflusses und der Gleisbau erfolgte erst nach Abschluss der Bautätigkeit im Zeltweg.

Zu koordinieren waren die Bauarbeiten im Zeltweg mit den Arbeiten in der Falkenstrasse. Das Bauprogramm wurde so gewählt, dass die grössten Einschränkungen des Verkehrsflusses in der Falkenstrasse auf die Sommerferien mit entsprechend geringerem Verkehrsaufkommen fielen. Mit Ausnahme der Wochenenden, an denen der Gleisbau in der Seefeldstrasse erfolgte, konnte so in der Falkenstrasse immer mindestens eine Spur offen gehalten werden.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**