

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 24. August 2016

645.

Schriftliche Anfrage von Derek Richter, Christoph Marty und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Sperrung der Geroldrampen bei der Hardbrücke, Gründe für den frühen Beginn der Bauarbeiten und für das gewählte Verkehrskonzept sowie Lösungen für eine Verbesserung der Situation

Am 20. April 2016 reichten Gemeinderäte Derek Richter, Christoph Marty (beide SVP) und 3 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/145, ein:

Die Hardbrücke bildet zusammen mit der Rosengartenstrasse die Nord-West-Achse der Stadt Zürich. Sie ist die wichtigste und die am meisten befahrene Ein- und Ausfallsachse, nicht nur Zürichs, sondern der ganzen Schweiz. Sie hat für den ganzen Kanton eine zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung. Die Geroldrampen bei der Hardbrücke sind seit Baubeginn gesperrt. Dies ist unter anderem eine der Ursachen für die massiven Verkehrsprobleme im Bereich Escher-Wyss / Steinfels, welche bis über die Stadtgrenzen hinausreichen. Ein funktionierendes Verkehrskonzept scheint bis heute weder gefunden worden zu sein, noch wird ein solches in Aussicht gestellt. In Zürich West werden «unerträgliche Zustände», «stundenlange Staus» sowie «unermessliche wirtschaftliche Schäden» moniert.

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

1. Welche Lösungen sieht der Stadtrat in Bezug auf die oben genannten Misstände kurzfristig wie auch bis Bauabschluss des «Hardbrückentrams»?
2. Aus welchen Gründen wurden die Bauarbeiten unmittelbar nach der Abstimmung über das Hardbrückentram begonnen und weshalb wurde nicht auf die Fertigstellung des Gubristtunnels bzw. des Ausbaus des Nordringes auf je 3 Spuren sowie auf die Fertigstellung bzw. Wiedereröffnung der Wehntalerstrasse gewartet?
3. Inwiefern ist der Stadtrat der Auffassung, dass, wenn jeweils nur eine der beiden Seiten (westliche / östliche Geroldrampe) in Angriff genommen worden wäre, dies zu einer Schadensminimierung beigetragen hätte?
4. Aus welchem Grund wurde auf der Hardbrücke ein Spurabbau signalisiert? Welche technischen Notwendigkeiten sind hier gegeben?
5. Lässt sich der besagte, tägliche «wirtschaftliche Schaden» quantifizieren?
Wir bitten um eine Aufstellung über die täglichen Staustunden sowie Staulängen seit Baubeginn.
6. Benützer des Parkhauses Hardturm müssen neuerdings die Spur in Richtung Escher-Wyss-Platz befahren, welche konstant überlastet ist. Aus welchem Grund und auf welcher rechtlichen Grundlage wurde die Spur ins Parkhaus Hardturm beim Autobahnende für sämtlichen Verkehr gesperrt?
7. Schweizweit hat sich bei der Vergabe von Aufträgen für Arbeiten an stark befahrenen Strassen die Usanz durchgesetzt, dass nur Angebote berücksichtigt werden, welche keine erheblichen Kapazitätsbeschränkungen während der Bauzeit mit sich bringen.

Wie beurteilt der Stadtrat in Bezug auf die offensichtlichen Mängel die Praxis der Vergabe?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Dezember 2017 wird die neue Tramverbindung über die Hardbrücke in Betrieb genommen. Bauarbeiten auf der Hardbrücke haben stets grosse Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem. Daher hat die Dienstabteilung Verkehr unter Mitwirkung vieler kantonaler und städtischer Partner frühzeitig ein Verkehrskonzept für die Bauphase entwickelt. Während des Baus sind beide Rampen auf die Hardbrücke (Pfungstweidrampe und Geroldrampe) gesperrt. Auf der Hardbrücke ist im Baustellenbereich eine Spurreduktion für den motorisierten Individualverkehr nötig. Während der ganzen Bauphase ist je Richtung stets nur eine Spur für den motorisierten Individualverkehr verfügbar.

Der Bus muss teilweise auf die Spur des motorisierten Individualverkehrs wechseln, erhält aber im Haltestellenbereich eine ausgeschiedene Fläche, damit während des Halts kein zusätzlicher Rückstau entsteht. Die Spurreduktion auf der Hardbrücke könnte vor allem zu den Hauptverkehrszeiten und bei Störungen auf dem Hochleistungsnetz zu massiven Stausituationen und Verkehrszusammenbrüchen führen. Um diese Auswirkungen möglichst weitgehend zu verhindern, wurden für die Bauphase folgende Massnahmen ergriffen:

- **Von Westen stadteinwärts:** Der Verkehr wird auf die Duttweilerbrücke und weiter über die Herdern-/Bullinger-/Hardstrasse zum Hardplatz gelenkt. Die Lichtsignalanlagen wurden für diese neue Situation umprogrammiert oder neu eingerichtet.
- **Von Osten stadtauswärts:** Der Verkehr bleibt auf der Hohlstrasse und wird über die Duttweilerbrücke in die Pfingstweidstrasse gelenkt. Auch hier wurden die Lichtsignalanlagen angepasst.
- Für den kleinräumigeren Zielverkehr wurden kleinere Anpassungen am Verkehrsregime vorgenommen, sodass weiterhin alle Erschliessungen möglich sind. So wurde z. B. für ein privates Gewerbeareal ein zusätzlicher Linksabbieger in die Pfingstweidstrasse eingerichtet. Zudem kann man während der Bauphase von der Pfingstweidstrasse stadtauswärts links auf die Duttweilerbrücke abzweigen.

Auch für den Fuss- und Veloverkehr bestehen während der Bauphase einschneidende Attraktivitätseinbussen durch Engstellen. Der Veloverkehr muss auf der Hardstrasse zwischen Neue Hard und Josefstrasse auf der Ostseite verboten werden, teilweise sind unattraktive Strassenseitenwechsel nötig.

Bus und Tram verkehren grundsätzlich unverändert, wobei rund um den Hardplatz zu gewissen Zeiten Busse statt Trams eingesetzt werden müssen. Zudem wird es an den Gleis-schlagwochenenden Einschränkungen geben.

Eine besondere Herausforderung stellen Grossveranstaltungen im Letzigrund dar. Für diese sind spezielle Verkehrskonzepte erarbeitet worden, die sich beim ersten Grossanlass bewährt haben.

Die folgenden verkehrlichen Zielsetzungen gelten auch während der Bauarbeiten:

- Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Priorisierung und Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs möglichst ohne zusätzliche Zeitverluste
- Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses
- Verhinderung von Verkehrsverlagerungen auf das untergeordnete städtische Erschliessungsnetz
- Reserven/Massnahmen für Sonderbetriebszustände (Unfälle, Grossveranstaltungen usw.)
- Gewährleistung von Rettungsachsen

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Welche Lösungen sieht der Stadtrat in Bezug auf die oben genannten Misstände kurzfristig wie auch bis Bauabschluss des «Hardbrückentrams»?»):

Wie aus der Einleitung zu entnehmen ist, kommt ein umfassendes Verkehrsmanagement-Konzept für die Bauzeit zum Einsatz. Nach Inbetriebnahme der Umleitung wurde die Verkehrssituation laufend beobachtet und wo nötig wurden Korrekturen vorgenommen (Grünzeitenanpassungen, Fahrstreifenreduktionen oder auch zusätzliche Fahrstreifen wie etwa zwei Geradeausfahrstreifen stadtauswärts in der Pfingstweidstrasse). Stausituationen beim Escher-Wyss-Platz gab es bereits vor den Bauarbeiten; sie haben sich in der Baustellen-situation verschärft, weil die offizielle Umleitungsrouten über die Duttweilerbrücke nicht von allen Verkehrsteilnehmenden angenommen wird.

Die Verkehrssituation wird weiterhin laufend beobachtet und wo notwendig und möglich werden die Lichtsignalanlagen nachjustiert. Weiterführende Massnahmen sind aufgrund der

baulichen und betrieblichen Randbedingungen nicht möglich und demzufolge auch nicht geplant.

Zu Fragen 2 («Aus welchen Gründen wurden die Bauarbeiten unmittelbar nach der Abstimmung über das Hardbrücketram begonnen und weshalb wurde nicht auf die Fertigstellung des Gubristunnels bzw. des Ausbaus des Nordringes auf je 3 Spuren sowie auf die Fertigstellung bzw. Wiedereröffnung der Wehtalerstrasse gewartet?»):

Die Tramverbindung Hardbrücke ist ein gemeinsames Projekt von Stadt und Kanton, das für Stadt und Kanton eine grosse Bedeutung hat. Der Stadtrat hat daher die schnellen Realisierungsabsichten der kantonalen Behörden stets unterstützt. Ein Zuwarten hätte nicht weniger, sondern bloss andere verkehrliche Probleme nach sich gezogen. Mit der Einhausung Schwamendingen steht ein nächstes Grossprojekt an, das das städtische Verkehrssystem stark belasten wird. Mit der schnellen Realisierung der Tramverbindung Hardbrücke kann eine Überlagerung dieser beiden Grossbaustellen verhindert werden.

Zu Frage 3 («Inwiefern ist der Stadtrat der Auffassung, dass, wenn jeweils nur eine der beiden Seiten (westliche / östliche Geroldrampe) in Angriff genommen worden wäre, dies zu einer Schadensminimierung beigetragen hätte?»):

Aufgrund der umfassenden Bauarbeiten im Bereich Pfingstweid-/Hardstrasse ist es für einen effizienten Bauablauf notwendig, den Verkehr auf diesen Achsen für die Bauzeit stark zu reduzieren und umzuleiten. Die Geroldrampenabfahrt kann aufgrund der Bauarbeiten und der benötigten Baustellenzufahrt für die Bauzeit nicht mehr angeboten werden.

Für das Funktionieren des Umleitungskonzepts ist die Leistungsfähigkeit des Knotens Pfingstweidstrasse/Duttweilerbrücke ein entscheidendes Element. Das ganze Konzept und insbesondere die Umleitungsrouten sind auf die Leistungsfähigkeit dieses Schlüsselknotens abgestimmt. Veränderte Umleitungsströme können gegenseitig im Konflikt stehen (das wäre der Fall bei einer einseitigen Sperrung der Geroldrampe) und damit die Leistungsfähigkeit des Knotens entscheidend verschlechtern.

Zu Frage 4 («Aus welchem Grund wurde auf der Hardbrücke ein Spurabbau signalisiert? Welche technischen Notwendigkeiten sind hier gegeben?»):

Um im Fahrbahnbereich beidseitig die Tramgleise einbauen zu können, wurden die Hauptbauphasen auf einen Teil Ost und einen Teil West aufgeteilt, in welchen jeweils neben dem Baubereich für das neue Tramtrasse auch noch eine Logistikspur benötigt wird. Aufgrund der beidseitig vorhandenen Leitmauern als Absperrung zum Bereich für den Fuss- und Veloverkehr ist die zur Verfügung stehende Strassenbreite beschränkt. Aufgrund der minimal benötigten Baustellenbreiten ergibt sich die jeweils einspurige Verkehrsführung pro Fahrtrichtung.

Zu Frage 5 («Lässt sich der besagte, tägliche «wirtschaftliche Schaden» quantifizieren? Wir bitten um eine Aufstellung über die täglichen Stauzeiten sowie Staulängen seit Baubeginn.»):

Es lassen sich weder der «wirtschaftliche Schaden» der Bauphase noch der Nutzen der künftigen Tramverbindung konkret quantifizieren.

Es ist aber festzuhalten, dass das System bereits vor Beginn der Bauarbeiten stark ausgelastet und teilweise bereits überlastet war (z. B. Escher-Wyss-Platz). Ziel des Umleitungskonzepts ist es, trotz der Umleitungen diese vorhandene Stausituation nicht wesentlich zu verschlechtern und insbesondere den Verkehr im Baustellenbereich auf der Hardbrücke möglichst flüssig zu halten.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten, wie sie bei solch grossen Eingriffen üblich sind, lässt sich aber feststellen, dass die Stausituationen während der Bauzeit gegenüber dem Zustand vor der Bauzeit nicht erheblich grösser sind, sie finden aber in einer anderen Verteilung statt. Die Stauorte und Längen haben sich durch die Umleitungen verschoben.

Es ist aber unbestritten, dass massive Baueingriffe an einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt Zürich nicht ohne Auswirkungen erfolgen. Das ist mit den besten Verkehrskonzepten nicht gänzlich zu erreichen.

Zu Frage 6 («Benutzer des Parkhauses Hardturm müssen neuerdings die Spur in Richtung Escher-Wyss-Platz befahren, welche konstant überlastet ist. Aus welchem Grund und auf welcher rechtlichen Grundlage wurde die Spur ins Parkhaus Hardturm beim Autobahnende für sämtlichen Verkehr gesperrt?»):

Aufgrund der beschränkten Kapazität des städtischen Verkehrssystems – insbesondere auch auf der Umleitungsrouten – wurde für die Bauzeit definiert, dass der Verkehr beim Autobahnende am Hardturm stadteinwärts zu den Spitzenverkehrszeiten dosiert werden muss. Um den Schleich- und Ausweichverkehr in die bereits vor den Bauarbeiten stark belastete Hardturmstrasse möglichst zu unterbinden, wird daher der Verkehr am Autobahnende Hardturm in Richtung Hardturmstrasse dosiert. Ein weiteres Ziel dieser Massnahme ist es, die offizielle Umleitungsrouten über die Duttweilerbrücke attraktiv und flüssig zu halten. Das Hardturmquartier soll zudem nicht noch stärker belastet werden und für den Binnen- und Anlieferverkehr zugänglich bleiben.

Die Parkhauseinfahrt wurde vielfach benutzt, um an einem Stau Richtung Hardturmstrasse rechts vorbeizufahren und anschliessend kurzfristig wieder auf den linken Fahrstreifen einzufädeln. Um diese gefährlichen Manöver zu unterbinden und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurde die angesprochene Sperrung als flankierende Massnahme ergriffen.

Zu Frage 7 («Schweizweit hat sich bei der Vergabe von Aufträgen für Arbeiten an stark befahrenen Strassen die Usanz durchgesetzt, dass nur Angebote berücksichtigt werden, welche keine erheblichen Kapazitätsbeschränkungen während der Bauzeit mit sich bringen. Wie beurteilt der Stadtrat in Bezug auf die offensichtlichen Mängel die Praxis der Vergabe?»):

Die Verantwortung für ein taugliches Verkehrskonzept während der Bauphase auf einer Hauptverkehrsachse in der Stadt Zürich wie der Hardbrücke kann nicht einfach an eine Unternehmung delegiert werden. Es ist schlicht unmöglich, ein Projekt wie die Tramverbindung Hardbrücke ohne Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu realisieren. Die Stadt Zürich und alle am Bau beteiligten Unternehmen sind sich ihrer Verantwortung bewusst. Sie bemühen sich mit grösster Sorgfalt, Sachkompetenz und Engagement, die Behinderungen für die Verkehrsteilnehmenden möglichst gering zu halten. Die Erwartung, dass ein solches Grossprojekt an sensibler Verkehrslage während seiner Bauzeit keine erheblichen Kapazitätsbeschränkungen mit sich bringt, kann von einem verantwortungsvollen Unternehmen nicht erfüllt werden. Eine solche Anforderung in einem Submissionsverfahren zu formulieren, wäre nach Ansicht des Stadtrats unlauter, weil sie unerfüllbar ist.

Hingegen wird in der Baukoordination und der Projektplanung sehr wohl mit grossem Gewicht überprüft, welche Verkehrs- und Baukonzepte in Abhängigkeit zu den auszuführenden Arbeiten möglich sind und welche Auswirkungen diese auf den Verkehr haben – dies war auch hier der Fall. Aufgrund dieser Planung führt die Stadt Zürich jeweils die Submission für die Bauunternehmen durch. Kapazitätsbeschränkungen für den Verkehr sind dabei durchaus ein Kriterium: Diese sind möglichst gering zu halten. Wo Beschränkungen wie etwa Spur-reduktionen unumgänglich sind, ist die Bauzeit kurz zu halten. Insofern kommt aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Stadt und der erwähnten Abläufe und Koordinationen die von den Fragestellern angesprochene Usanz in der Stadt Zürich tatsächlich so nicht zur Anwendung. Die geschilderte Praxis hat sich jedoch als sinnvoll erwiesen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti