

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

vom 23. September 2009

**1248. Dringliche Schriftliche Anfrage von Claudia Simon, Michael Baumer und 35 Mitunterzeichnenden betreffend Sanierung Hardbrücke.** Am 19. August 2009 reichten Gemeinderätin Claudia Simon (FDP), Gemeinderat Michael Baumer (FDP) und 35 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/362, ein:

Täglich erreichen uns neue Medienmitteilungen der Stadt Zürich, bzw. der Dienstabteilung Verkehr im Zusammenhang mit der Sanierung der Hardbrücke.

Nachdem von einem Schichtbetrieb nie die Rede war, wird dieses Vorgehen nun geprüft. Auch die Schliessung der Sihlquai-Rampe war im Vorfeld nie ein Thema.

Für die FDP stellen sich in diesem Zusammenhang einige Fragen. Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wenn der politische Druck nicht der Ausschlag war für eine Prüfung des Schichtbetriebs, was war es dann?
2. Haben die Verkehrsfachleute der Stadt Zürich die Situation falsch eingeschätzt? Wenn nicht, was ist der Grund, dass der Schichtbetrieb nicht von Anfang an eingeführt wurde?
3. Konnte die Situation nicht vorausgesehen werden? Wenn nein, warum nicht?
4. Hat die Stadt Zürich gehofft, die Bevölkerung würde die Situation zwei Jahre lang widerspruchslos akzeptieren?
5. Weshalb hat die Stadt Zürich nicht auf die Erfahrungen des Baus der Durchmesserlinie zurückgegriffen und einen Schichtbetrieb – im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben des Nachruhegesetzes – geprüft?
6. Werden bei Bauten für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr unterschiedliche Massstäbe angewendet?
7. Weshalb wurde die Sperrung der Sihlquai-Rampe erst am Montagmittag bekannt gegeben?
8. Nimmt die Stadt den Mehrverkehr durchs Quartier Wipkingen ohne weiteres in Kauf?
9. Gemäss der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich sind viele Automobilistinnen und Automobilisten offenbar auf andere Routen ausgewichen. Auf welche?
10. Wie hat sich das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ausgewirkt?
11. Wie stellt sich der Stadtrat zur erwiesenen Erhöhung des Feinstaubes infolge des Stop and Go-Verkehrs?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Vorbemerkungen**

Die Hardbrücke ist Bestandteil einer wichtigen Verkehrsachse in der Stadt. Die Sanierung der Hardbrücke ist wegen des schlechten Zustands dringlich. Infolge eines Stimmrechtsrekurses, der bis vor das Bundesgericht gezogen wurde, verzögerte sich der Baustart um gut zweieinhalb Jahre. Bereits seit mehreren Jahren wird zu diesem Sanierungsprojekt intensiv kommuniziert, sei es in entsprechenden Gemeinderatskommissionen oder dann direkt zur Bevölkerung mittels diverser Veranstaltungen. Betreffend Verkehrseinschränkungen

gen/Verkehrsführungen wie auch Dauer der Bauzeit wurde dabei nie etwas anderes kommuniziert, als jetzt auch ausgeführt wird. Trotz sehr komplexer Bauverhältnisse mit nun zeitgleichem Bauen von drei Grossprojekten (Tram Zürich-West, flankierende Massnahmen zur Westumfahrung, Sanierung Hardbrücke) ist es gelungen, diese Bauprojekte ideal aufeinander abzustimmen. Die Bauzeit für die Sanierung der Hardbrücke wurde dabei unter Hinnahme entsprechender Mehrkosten gegenüber dem ursprünglichen Bauprogramm (vor Stimmrechtsrekurs) bereits um sechs Monate gekürzt.

**Zu Frage 1:** Ziel der Bauarbeiten zur Sanierung der Hardbrücke ist eine möglichst kurze Bauzeit ohne Qualitäts- und Sicherheitseinbussen. Die Optimierung der Bauabläufe war Teil der intensiven Planungsarbeiten im Vorfeld der Realisierung. Dazu gehörte auch die Prüfung von Schichtarbeit.

Wie im Bauprozess üblich, werden die Bauabläufe nach der erfolgten Vergabe an eine Bauunternehmung mit dieser nochmals intensiv durchgesprochen und dabei auch Optimierungen geprüft. Dazu gehört auch die nochmalige Prüfung von Beschleunigungen wie zum Beispiel Einführung von Schichtbetrieb. Gemeinsam mit der beauftragten Arbeitsgemeinschaft ist man zum Schluss gekommen, dass durchgehende Nachtarbeit über die ganze Bauzeit wenig effizient ist, die minutiös geplanten Koordinationsabläufe und Verkehrsprovisorien mit den beiden anderen Grossprojekten empfindlich stört und auch nicht die gewünschte zeitliche Verkürzung bringt (physikalische Prozesse wie das Abbinden und Austrocknen von Beton können auf diese Weise nicht verkürzt werden).

**Zu den Fragen 2 und 3:** Sowohl die Verkehrssituation als auch die Bauabläufe entsprechen den Annahmen und Planungen der beteiligten Partner. Von Beginn der Bauarbeiten an wurde wie geplant für die erste Bauphase am Tag und in der Nacht gearbeitet. Während der Nacht wurden insbesondere Arbeiten für Fahrleitungsprovisorien für die Trolleybuslinien ausgeführt. Ferner wurde der Gerüstaufbau unter und seitlich der Brücke zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Wipkingerplatz, im Bereich Pfingstweidstrasse sowie über dem Gleisfeld aus Sicherheitsgründen während der Nacht ausgeführt. Die Verkehrsbehinderungen durch die Bauarbeiten auf der Hardbrücke ab 10. August 2009, dem ersten Tag, an dem die Spurreduktionen auf der Hardbrücke und in der Rosengartenstrasse erfolgten, fielen sogar geringer aus, als prognostiziert. Die Verkehrsleistung auf der Hardbrücke (Richtung Süd) konnte durch die Verkehrssteuerung bis auf 1200 Fahrzeuge pro Stunde optimiert werden. Dieses Leistungsangebot macht, insbesondere während den Tagesspitzen, das Verkehrsmanagement trotz Baustellensituation berechenbar. Das stabile Angebot verhilft zu einer Verflüssigung des Verkehrsstroms im innerstädtischen Bereich. Die am Montag, 10. August 2009, deutlich verlängerten Reisezeiten in die Stadt (Rückstau Rosengarten bis Grössenordnung Zentrum Glatt) haben sich bereits in den Folgetagen deutlich reduziert.

**Zu Frage 4:** Ein Sanierungsprojekt dieser Grösse in diesem komplexen Umfeld ist höchst anspruchsvoll. Der Bauablauf wurde unter Berücksichtigung aller Interessen sorgfältig ausgearbeitet. Die Bauzeit mit nicht ganz zweieinhalb Jahren ist bereits extrem kurz.

**Zu Frage 5:** Gemäss § 4a der Verordnung über den Baulärm vom 27. November 1969 sind Bauarbeiten, die störenden Lärm verursachen – ausser solchen zur kurzfristigen Bekämpfung eines Notstandes – in der Zeit zwischen 19 Uhr und 7 Uhr verboten. Wo Ausnahmen erforderlich sind, kann dies die Gemeindebehörde zwar zulassen (§ 4a Abs. 2 Baulärmverordnung), soll dabei jedoch zurückhaltend sein und insbesondere länger dauernde Nacharbeiten nur aus zwingenden technischen Gründen bewilligen. Müssen aus solchen Gründen Arbeiten über mehrere Nächte fortgesetzt werden, sollte wenigstens jede zweite Nacht arbeitsfrei bleiben (Schreiben der Direktion des Gesundheitswesens des Kantons Zürich vom 14. Juli 1971). Gemäss ständig gehandhabter Praxis werden in der Stadt Zürich durch die Fachgruppe Lärmbekämpfung der Stadtpolizei Zürich seit Jahren Bewilligungen für lärmende Nacharbeiten nur dann erteilt, wenn verkehrs- und/oder sicherheitstechnische Gründe vorliegen. Dabei wird vom jeweiligen Unternehmer unter anderem verlangt, dass, in Abweichung zum Schreiben der Direktion des Gesundheitswesens, jede dritte Nacht lärmfrei bleiben muss.

Diese gesetzlichen Vorgaben führen dazu, dass durchgehende Nachtarbeit für den städtischen Strassenbau und Strassenunterhalt bei Grossprojekten nicht praktikabel ist.

Ein durchgehender Schichtbetrieb über 24 Stunden wird auf grossen Tunnelbaustellen mit eigener Infrastruktur (Betonfabrik, Unterkünfte, Werkstätten usw.) praktiziert. Im Strassenunterhalt bildet er eine Ausnahme und ist nur in den wenigsten Situationen realisierbar. Beim Bau der Durchmesserlinie müssen die Arbeiten auf den grössten Bauabschnitten nicht mit dem laufenden Betrieb (Strassen- und Bahnverkehr) koordiniert und auf andere Teilprojekte abgestimmt werden. Aufgrund dieser Voraussetzungen ist ein gleichmässiger Baufortschritt mit konstanter Arbeitsleistung im Tunnelbau möglich. Nachtruhestörungen sind im Untertagebau aus naheliegenden Gründen weniger problematisch.

**Zu Frage 6:** Für die Beurteilung der eingehenden Gesuche für Nacharbeiten durch die Fachgruppe Lärmbekämpfung der Stadtpolizei werden sowohl für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Individualverkehr die gleichen Massstäbe angesetzt. Massgebend dabei ist, dass für eine Bewilligungserteilung verkehrs- und/oder sicherheitstechnische Gründe vorliegen bzw. zweifelsfrei ersichtlich sein müssen. Terminliche Gründe sind dabei in der Regel nicht von Belang.

**Zu Frage 7:** Bei der Sperrung der Rampe Sihlquai handelte es sich um eine Sofortmassnahme. Sie wurde aufgrund der Erfahrungen der ersten sieben Tage nach der am 10. August 2009 erfolgten Spurreduktion auf der Hardbrücke getroffen. Die Massnahme wurde am 17. August 2009 im Laufe des Morgens beschlossen. Die Mitteilung an die Medien erfolgte am frühen Nachmittag desselben Tages.

Bereits zuvor und speziell nach Beginn der Vorbereitungsarbeiten am 10. August 2009 und der erfolgten Spurreduktion wurde die Rampe noch von durchschnittlich zwei Fahrzeugen pro Minute benutzt. Die Dienstabteilung Verkehr stellte bald fest, dass diese Fahrzeuge den Verkehrsfluss auf der Brücke beeinträchtigten sowie das Unfallrisiko beträchtlich erhöhten. Im Sinne der Verflüssigung des Verkehrs und aus Sicherheitsgründen wurde die erwähnte vorgezogene Sperrung der Rampe Sihlquai umgesetzt.

Die Rampensperrungen im Zusammenhang mit der Hardbrücken-Sanierung waren schon länger angekündigt, namentlich in Anwohner Rundschreiben und an der Medienkonferenz vom 2. Juli 2009. Die Sperrung der Sihlquai-Rampe war für Oktober 2009 vorgesehen und wurde aus soeben erwähnten Gründen vorgezogen.

Für die Verkehrsteilnehmenden steht mit der Umfahrung via Escher-Wyss-Platz, Wipkingerbrücke, Wipkingerplatz und Röschibachstrasse eine gute Alternative für die gesperrte Auffahrt Sihlquai zur Verfügung. Bei der Einfahrt Röschibachstrasse kann mit der provisorischen Verkehrsführung direkt ohne Halt in die Rosengartenstrasse eingefahren werden, da ab der Einfahrt Röschibachstrasse auf der Rosengartenstrasse wieder zwei Spuren Richtung Bucheggplatz zur Verfügung stehen. Der Verkehrsfluss wurde somit ebenfalls verstetigt und die Einfahrt erfolgt sicher und ohne Risiko.

**Zu Frage 8:** In den Quartieren konnte bisher kein Mehrverkehr festgestellt werden. Am Buchegg- und Wipkingerplatz, der Kornhaus- und Langstrasse sowie am Schaffhauserplatz und der Hofwiesenstrasse wurden zudem keine Verkehrsbehinderungen oder sicherheitsrelevanten Vorkommnisse beobachtet. Die Dienstabteilung Verkehr beobachtet mit Personal die Situation vor Ort konstant, um bei unerwünschtem Ausweichverkehr eingreifen zu können.

**Zu Frage 9:** Mehrverkehr wird im Milchbucktunnel, auf der Europabrücke und in geringem Ausmass auch auf der Kornhausbrücke registriert. Zudem verkehrt insbesondere der Durchgangsverkehr wie gewünscht auf der Westumfahrung.

**Zu Frage 10:** Durch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auf der Hardbrücke verkehren die Linien in beide Richtungen ohne Verspätungen über die Hardbrücke. Beobachtungen vor Ort zeigen die intensive Nutzung dieser Tangentiallinien.

**Zu Frage 11:** Durch das nun umgesetzte Verkehrsregime während der Sanierung der Hardbrücke konnte erreicht werden, dass sich der Verkehr auf der Brücke wie auch auf der Rosengartenstrasse Richtung Bucheggplatz verflüssigt und zu Spitzenstunden nicht nur zähflüssig fliesst wie vor der Sanierung. Somit gibt es weniger Stopp und Go und damit auch weniger Feinstaub. Auf der Zufahrt zur Hardbrücke wurden zur Verflüssigung des Verkehrs auf der Brücke zwei Lichtsignalanlagen an der Rosengartenstrasse installiert. Da die Rosengartenstrasse Richtung Wipkingerplatz ein beträchtliches Gefälle aufweist, können die Fahrzeuge ohne grossen Kraftstoffaufwand ihre Fahrt wieder aufnehmen, so dass weniger Feinstaubbelastung entsteht, als wenn das Stopp und Go auf der Brücke selbst erfolgen würde.

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