

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

vom 10. Februar 2010

**294. Schriftliche Anfrage von Claudia Simon und Michael Baumer betreffend Am Wasser/Breitensteinstrasse, Verkehrsaufkommen durch Baustellen.** Am 9. Dezember 2009 reichten Gemeinderätin Claudia Simon (FDP) und Gemeinderat Michael Baumer (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/591, ein:

Am 1. Dezember 2009 erklärten Vertreter der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und des Tiefbauamts an einer öffentlichen Veranstaltung in Wipkingen, dass vor allem am Wasser/Breitensteinstrasse ein Baustellen bedingtes erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welches Departement, bzw. welche Abteilung hat die Fragen in der Dringlichen Schriftlichen Anfrage von Claudia Simon und Michael Baumer und 35 Mitunterzeichnenden 2009/362 beantwortet?
2. Haben die betreffenden Verwaltungsangestellten damals einen Augenschein vor Ort genommen?
3. Aufgrund welcher Beobachtungen sind sie zum Schluss gekommen, dass es in Wipkingen keinen Mehrverkehr gebe?
4. Teilt der Stadtrat unsere Meinung, dass die Koordination und Kommunikation zwischen den zuständigen Departementen mangelhaft sind?
5. Wie würde der Stadtrat die Fragen 8 und 9 der Dringlichen Schriftlichen Anfrage 2009/362 heute beantworten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Beantwortung der Dringlichen Schriftlichen Anfrage von Gemeinderätin Claudia Simon und Gemeinderat Michael Baumer (GR Nr. 2009/362) erfolgte durch den Stadtrat.

Ausgangslage für die Beantwortung der Fragen war die erste von acht Bau- und Verkehrsphasen (F0 vom 10. August bis 4. Oktober 2009). Während dieser Phase wurde auf der Hardbrücke je Fahrtrichtung eine Spur angeboten. Die Auf- und Abfahrtsrampen waren in Betrieb, mit Ausnahme der Auffahrtsrampe Sihlquai, die im August 2009 zur Verflüssigung des Verkehrs und aus Sicherheitsgründen vorzeitig gesperrt wurde (siehe dazu Antwort zu Frage 7, GR Nr. 2009/362).

**Zu Frage 2:** Ja, die Dienstabteilung Verkehr beobachtete die Verkehrssituation vor Ort konstant mit eigenem Personal.

Aufgrund der komplexen Bausituation (Grossprojekte) wurde zusätzlich ein erweiterter Betrieb der Verkehrsleitzentrale der Dienstabteilung Verkehr und der Einsatz von Verkehrsbeobachtern angeordnet. Grundsätzlich wird jeder projektierte Verkehrsphasenwechsel durch die Dienstabteilung Verkehr vor Ort eingerichtet, angepasst, kontrolliert und abgenommen. In einer zweiten Phase werden der «Einschwingvorgang» (d. h. die Verkehrsentwicklung nach Einführung des neuen Regimes) beobachtet und ergänzende Massnahmen angeordnet und direkt umgesetzt. Im Fall der Hardbrücke waren Mitarbeitende der Dienstabteilung Verkehr in der ersten Woche nach der Umstellung in den verkehrlichen Spitzenstunden am Abend und am Morgen als so genannte Verkehrsspotter im Einsatz. Dieser Einsatz beschränkte sich nicht nur auf die Zu- und

Wegfahrtsachsen, sondern wurde auch auf Quartier- und weiter entfernte Strassen ausgedehnt. Ab der zweiten Woche haben die Mitarbeitenden der Dienstabteilung Verkehr das Verkehrsgeschehen punktuell an den neuralgischen Orten beobachtet. Die daraus gewonnenen Schlüsse wurden für die Fein- und Nachjustierung genutzt. Nach wie vor – und insbesondere bei weiteren baubedingten Verkehrsumstellungen – wird die Dienstabteilung Verkehr mit regelmässigen Augenscheinen die Entwicklungen sowie die Auswirkungen im Auge behalten. Zudem werden die Zahlen der Messstellen einem regelmässigen Controlling unterzogen.

**Zu Frage 3:** Ausgangslage für die Beantwortung der Fragen der Dringlichen Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2009/362, (beantwortet durch den Stadtrat am 23. September 2009) war der Verkehrszustand für die erste Verkehrsphase Hardbrücke F0 ab 10. August 2009. Aufgrund des erweiterten Betriebs der Verkehrsleitzentrale und intensiver Beobachtungen während der ersten Bauphase der Sanierung Hardbrücke konnte während dieser Zeit kein direkter und markant höherer Ausweichverkehr auf Quartierstrassen festgestellt werden. Ein Verlagerungseffekt auf andere städtische Hauptachsen hat hingegen stattgefunden.

An der regional klassierten Strasse Am Wasser und an der Breitensteinstrasse wurde erst nach der am 5. Oktober 2009 erfolgten Sperrung der Abfahrtsrampe Hardturmstrasse (Bau- und Verkehrsphase F1) eine Zunahme des Verkehrs in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden festgestellt. Diese Zunahme erfolgte jedoch nach der Beantwortung der Dringlichen Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2009/362.

**Zu Frage 4:** Nein, der Stadtrat teilt diese Meinung nicht. Das Baustellenverkehrskonzept Zürich-West wurde, abgestimmt auf die drei Grossprojekte Sanierung Hardbrücke, Tram Zürich-West/Umbau Pfingstweidstrasse sowie Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung FLAMA, gemeinsam entwickelt. Auch die Einführung des Baustellenverkehrskonzepts erfolgte in enger Zusammenarbeit und Absprache unter den beteiligten Dienstabteilungen.

**Zu Frage 5:**

*a) wird der Mehrverkehr durchs Quartier Wipkingen (heute) ohne weiteres in Kauf genommen?*

Die Bau- und Verkehrsphase der Hardbrückesanierung F1 (4. Oktober 2009) generiert Mehrverkehr (insbesondere Fahrtrichtung stadtauswärts) auf der kantonalen Achse Breitensteinstrasse/Am Wasser. Für das funktionierende Verkehrsnetz der Stadt Zürich ist diese zeitlich begrenzte Verlagerung unabdingbar. Darum werden derzeit auch keine Baustellen auf dieser Achse bewilligt.

Die offiziell signalisierte und kommunizierte Umleitungsroute für den aus Richtung Bucheggplatz kommenden Verkehr mit Grobziel Altstetten/Autobahnbeginn führt über die Hardbrücke, die Hohlstrasse und die Duttweilerbrücke in die Pfingstweidstrasse. Zahlreiche ortskundige Verkehrsteilnehmende folgen jedoch bedauerlicherweise nicht dieser signalisierten Umleitung, sondern suchen sich ihren eigenen Weg – unter anderem über die Strecke Am Wasser und die Breitensteinstrasse. Dies, obwohl aufgrund der angepassten Verkehrssteuerung die signalisierte Umleitung schneller wäre – trotz der längeren Fahrstrecke.

Die Dienstabteilung Verkehr überwacht laufend die Verkehrssituation mit Fokus auf die Sicherheit, vor allem für den Langsamverkehr (Geschwindigkeitskontrollen, Messungen, Kontrollgänge). Ab voraussichtlich Mai 2010 kann die sanierte Hardturmrampe geöffnet werden. Alsdann werden stadtauswärts die Verkehrsströme direkt über die Hardturmrampe auf das Hochleistungsnetz geführt. Es ist davon auszugehen, dass ab diesem Zeitpunkt vor allem in den abendlichen Spitzenstunden eine Entlastungswirkung auf der Breitenstrasse eintreten wird.

*b) Ausweichverkehr heute – auf welche Routen?*

In erster Linie weicht der Transitverkehr über die Westumfahrung aus. Innerstädtischer Ausweichverkehr ist vor allem auf der Achse Milchbucktunnel, Europabrücke und Kornhausbrücke zu verzeichnen.

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