



IG-Hardturmquartier  
Herr Werner Berger  
Hardturmstrasse 298  
8005 Zürich

Zürich, 22. Januar 2002  
11343-204/2000/PG/bs

### **Verkehrsberuhigung im Hardturmgebiet**

Sehr geehrter Herr Berger  
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für Ihren Brief vom 21. Oktober 2001 und bitte Sie, die verspätete Antwort zu entschuldigen. Die für Ihr Anliegen zuständige Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei teilt mir dazu Folgendes mit:

Bei der Hardturmstrasse handelt es sich um eine Staatsstrasse, die eigentlich in den Zuständigkeitsbereich des Kantons Zürich fällt. Der Kanton hat erst kürzlich in einer Antwort auf eine Motion zur Abklassierung der Hardturmstrasse argumentiert, dass aus heutiger Sicht eine solche Forderung verfrüht wäre. Momentan habe die Hardturmstrasse nach wie vor die Aufgabe, als Ausweichroute für die Pfingstweidstrasse und als Umleitungsrouten bei Störfällen zu dienen. Gedanken über die Abklassierung mit entsprechendem Strassenrückbau, der Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen und der Pflanzung einer Baumallee, usw. stellen sich also erst im Zusammenhang mit der Ausarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Realisierung des Westastes SN 1.4.1 (Hardturm – Letten), der u. a. nebst der Raumbereitstellung für die Tramnetzerweiterung Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten auch den Zweck hat, den Durchgangsverkehr von der Hardturmstrasse auf die Achse Sihlquai/Hardbrücke/Pfingstweidstrasse zu kanalisieren. Das erwähnte "Westastprojekt" wird nun in Absprache mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes, Frau Stadträtin Kathrin Martelli, durch die Vorsteherin der Baudirektion des Kantons Zürich, Frau Regierungsrätin Dorothee Fierz, Ende 2001 dem Bundesrat zur Genehmigung zugestellt. Die Ausführung des Generellen Projektes SN 1.4.1 soll aber aus finanziellen und verfahrenstechnischen Gründen mit dem Projekt Tramnetzerweiterung Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten koordiniert werden. Die Ausführung ist, sofern sämtliche rechtlichen und finanziellen Hürden ohne Probleme genommen werden können, in den Jahren 2006 – 2009 vorgesehen. Bis dahin können aus Sicht der Abteilung für Verkehr im öffentlichen Strassenraum der Hardturmstrasse kurzfristig keine weiteren einschränkenden und/oder verkehrsberuhigenden Massnahmen angeordnet werden, ohne das zugrundeliegende Gesamtkonzept für eine langfristige Verkehrsberuhigung zu gefährden.

Zu den von Ihnen vorgeschlagenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung kann ich wie folgt Stellung nehmen:

**1. Lichtsignalsteuerung am Verkehrsknoten Hardturm-/Förllibuckstrasse**

Das heutige Steuerungsprogramm an dieser Verzweigung ist mit dem von Ihnen angesprochenen Vorschlag von 1985 praktisch identisch. Damals betrug die Umlaufzeit 75 bzw. 90 Sekunden mit den von Ihnen genannten Rot-/Grünzeiten. Seit dem 27. Dezember 1994 schaltet diese Verkehrsregelungsanlage (VR) in einer Umlaufzeit von 40 Sekunden, was in erster Linie den zu Fuss Gehenden entgegen kommt. Ganz allgemein kann festgehalten werden, dass kurze Umlaufzeiten kurze Wartezeiten und damit mehr Flexibilität und Komfort bedeuten.

**2. Lichtsignalsteuerung am Verkehrsknoten Hardturm-/Förllibuckstrasse (Stadion)**

Verkehrsregelungsanlagen werden in erster Linie zum Zwecke der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabwicklung installiert. Die obgenannte VR-Anlage dient dazu, Fussgängerinnen und Fussgängern ein sicheres Ueberqueren der Bernerstrasse zu ermöglichen. Die Betriebszeit richtet sich anhand der Benützungsnachfrage. Erfahrungen haben dabei gezeigt, dass zumindest nach 2130 Uhr praktisch kein Fussgängerverkehr mehr vorhanden ist. Lediglich bei Veranstaltungen im Stadion Hardturm liegt ein solcher vor. Bei diesen sportlichen und/oder kulturellen Veranstaltungen wird die Betriebszeit von Fall zu Fall festgelegt, wobei auch eine Regelung durch personelle Kräfte der Polizei erfolgen kann. Für die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit sind gezielte Geschwindigkeitskontrollen notwendig. Mit einem Dauerbetrieb der obigen Lichtsignalanlage lässt sich dieses "Problem" nicht lösen. Eine derartige Verkehrsorganisation würde von den motorisierten Verkehrsteilnehmenden weder verstanden noch akzeptiert werden. Ein Dauerbetrieb hat zudem auch ein immer wiederkehrendes Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge zur Folge und führt zu Lärmimmissionen, die sich während den Nachtstunden besonders störend auswirken.

**3. Nachtfahrverbot auf der Hardturmstrasse**

Die Hardturmstrasse während der Nacht für den Durchgangsverkehr in beiden Richtungen zu sperren, wäre technisch wohl machbar, aber nur mit einem hohen finanziellen und personellen Aufwand möglich. So müsste nebst der bestehenden Barriere bei der Verzweigung Förllibuck-/Hardturmstrasse eine weitere bei der Verzweigung Berner-/Förllibuck-/Hardturmstrasse installiert werden. Letztere müsste zudem, soll die Zufahrt für Berechtigte (wie z. B. AnwohnerInnen, BesucherInnen, EigentümerInnen von Grundstücken oder Liegenschaften, in der Nacht arbeitenden Personen [einige Hundert Schicht- und Nachtarbeitsplätze!], Aerzte im Dienst und Taxis usw.) auch während der Nacht gewährleistet bleiben, durch entsprechendes Personal bedient werden. Für diese unbedingt notwendige Ueberwachung wäre, abgesehen von den Installationskosten für die Barriere, mit jährlich wiederkehrenden Personalkosten von ca. Fr. 150'000.— bis Fr. 200'000.— (geschätzt aufgrund der analogen Ueberwachung am Zähringerplatz) zu rechnen. Im Weiteren müsste sämtlichen Zufahrtsberechtigten, gegen entsprechende Gebühr, eine Bewilligung ausgestellt werden. Nebst diesem finanziellen und personellen Aufwand sind aber auch die Auswirkungen in Bezug auf den Verkehr nicht ausser Acht zu lassen. Erfahrungsgemäss lassen sich die motorisierten Verkehrsteilnehmenden, trotz aller zur Verfügung stehenden Mittel, wie z. B. gut ausgebaute Strassen und optimale Wegweisung, nicht immer kanalisieren bzw. auf die vorgesehenen Routen leiten. Dies zeigt auch die Tatsache, dass der Transitverkehr bereits auf der A1 (vormals N1) und anschliessend auf der Bernerstrasse Süd mittels entsprechender Wegweisung und Markierung auf die Pfingstweidstrasse gewiesen wird.

Ab Höhe Europabrücke sind die Fahrspuren in Richtung Transit und in Richtung Hardturm sogar durch einen Maschendrahtzaun getrennt. Aus Richtung Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz werden die motorisierten Fahrzeuglenkenden mit entsprechender Wegweisung über die Achse Förrlibuck-/Duttweiler-/Pfungstweidstrasse geleitet. Weitere Massnahmen zur Kanalisierung und zur Verminderung des Durchgangsverkehrs in der Hardturmstrasse sind nicht realisierbar, da sich aufgrund der hohen Anzahl Parkplätze und der verschiedenen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ein enormer Eigenverkehr (auch nachts) abwickelt. Das bestehende Nachtfahrverbot an der Hardturmstrasse in Richtung stadtauswärts wird bereits heute mehr und mehr in Frage gestellt bzw. die dort angebrachte Nachtsperre wird rücksichtslos und unter Missachtung der angebrachten Fahrverbotssignalisation über das Tramtrasse umfahren. Zufahrten zu privaten Parkieranlagen von der Förrlibuckstrasse und über private Areale, sowohl von der Förrlibuck-/Duttweilerstrasse als auch von der Hardturmstrasse her, ermöglichen den Fahrzeuglenkenden zudem, die Nachtfahrverbote sowohl an der Förrlibuckstrasse wie auch an der Hardturmstrasse zu umfahren. Eine Durchsetzung bzw. eine polizeiliche Ueberwachung dieser Verkehrsordnung wäre heute nur mit einem grösseren Personalaufwand möglich.

#### 4. Tempo 30 auf der Förrlibuckstrasse

Im Gebiet Hardturmstrasse/Förrlibuckstrasse/Sportweg sind in den letzten 20 Jahren verschiedene grössere Geschäftshäuser mit mehreren Dutzend Büro-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben unterschiedlicher Grösse entstanden. In den verschiedenen Betrieben werden schätzungsweise 12'000 Arbeitsplätze und eine hohe Anzahl Parkplätze angeboten. Ein Teil dieser rund 2'500 Parkplätze ist sowohl von der Hardturm- als auch von der Förrlibuckstrasse her erschlossen. Ebenso hat das Angebot an Wohnungen in diesem Jahr nochmals massiv zugenommen. Bei der Förrlibuckstrasse handelt es sich um eine breite und gut ausgebaute, aber nicht klassierte Fahrstrasse. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens durch den Durchgangs-, den Ziel- und Quellverkehr sowie des bestehenden Strassenausbaus ist die Förrlibuckstrasse für Tempo 30 **nicht** geeignet. Nur mit einem massiven Strassenrückbau und einer markanten Reduktion der bestehenden Verkehrsmenge wäre allenfalls an eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu denken. Die daraus resultierenden hohen finanziellen Aufwendungen und die Aussicht, dass nach dem Ermessen der Abteilung für Verkehr Tempo 30 auf dieser Strasse weder kontrollierbar noch durchsetzbar sein dürften, lassen eine Verkehrsberuhigung mittels Geschwindigkeitsbeschränkung unrealistisch erscheinen. Erschwerend kommt noch hinzu, dass im Zusammenhang mit dem Stadion Zürich die neue Buslinie Nr. 74, zwischen dem Bahnhof Hardbrücke und dem neuen Stadion, durch die Förrlibuckstrasse führen wird.

#### 5./6. Fahrverbot Sportweg/Förrlibuckstrasse (Stadion) und Fahrverbot für den Schwerverkehr

Sie vertreten die Auffassung, dass mit dem Anbringen einer Fahrverbotssignalisation mit erlaubtem Zubringerdienst sowie einem Fahrverbot für den Schwerverkehr der Sie in Ihrer Ruhe störende Durchgangsverkehr fern gehalten werden kann. Auf den ersten Blick und aus rein theoretischen Ueberlegungen erscheint dieses Ziel damit erreichbar, doch zeigt eine nähere Betrachtung und insbesondere die Praxis ein ganz anderes Bild.

Was bedeutet und regelt das Fahrverbot 'Zubringerdienst gestattet'? Das allgemeine Fahrverbot verbietet grundsätzlich das Befahren des damit bezeichneten Gebietes (Strassen, Wege und Plätze). Der Beibext 'Zubringerdienst gestattet' erlaubt nun im Sinne einer Lockerung, Anwohnenden, ihren BesucherInnen und Lieferanten (Last- und Lieferwagen) usw. die Zufahrt, wobei diese, sofern keine anderweitige gesetzliche Bestimmungen Gültigkeit haben, ihre Fahrzeuge innerhalb dieses Gebietes abstellen oder parkieren dürfen.

Die Zufahrt und allenfalls das Parkieren ist also denjenigen Fahrzeuglenkenden gestattet, welche in einer direkten Beziehung zu den angrenzenden Grundstücken und Liegenschaften stehen. Damit stösst die Durchsetzung gleich zu Beginn auf erhebliche Schwierigkeiten, wobei der Beibehaltung 'Zubringerdienst gestattet' die Kontrollen zusätzlich erschwert. Insbesondere ermöglicht er Ausflüchte aller Art, welche oft nur schwer, im schlimmsten Falle überhaupt nicht, widerlegbar sind. Eine einwandfreie, stichhaltige Verzeigung erfordert eine lückenlose Beweisführung und bedingt eine sehr intensive Überwachung des zirkulierenden Motorfahrzeugverkehrs. Um allfällige Ausreden widerlegen zu können, müssen fehlbare Fahrzeuglenkende praktisch ununterbrochen im Blickfeld der Kontrollorgane gewesen sein. Damit sind der Realisierung eines derartigen Verbotes sehr enge Grenzen gesetzt. Im Übrigen ist es im Hinblick auf die Verhältnismässigkeit fraglich, ob diese Verkehrsbeschränkungen ihren Zweck (Schutz vor Lärm und Schadstoffen) erfüllen können, wenn der vom Fahrverbot ausgenommene Personenkreis, wie im zur Diskussion stehenden Gebiet, derart gross ist. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit muss auch hier gewahrt bleiben. Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsanordnungen nötig, muss die Massnahme gewählt werden, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 Signalisationsverordnung (SSV)).

Aus den vorerwähnten Gründen hat die Abteilung für Verkehr das Anordnen von solchen Verböten in den letzten Jahren äusserst zurückhaltend und restriktiv gehandhabt. Es sind denn auch nur noch für ganz unbedeutende Strassen (Wald- und Flurwege) mit einer besonderen Lage Fahrverböte mit erlaubtem Zubringerdienst erlassen worden.

Das Geviert Hardturmstrasse/Förrlibuckstrasse liegt in einem ursprünglichen Arbeitsplatzgebiet, wo Industrie und Gewerbe überwiegen. In den vergangenen Jahren wurden Industriebetriebe aufgehoben. An ihrer Stelle wurden Wohnsiedlungen erstellt und damit der Wohnanteil massiv erhöht. Diese Mischnutzung erhöht selbstverständlich auch den Personen- und vor allem den motorisierten Fahrzeugverkehr. Ein Fahrverbot mit erlaubtem Zubringerdienst im betreffenden Quartierteil bzw. den oben angeführten Strassen mit zahlreichen neu ansässigen Geschäftsbetrieben, die mehrheitlich im Dienstleistungssektor tätig sind, wäre weder kontrollier- noch durchsetzbar. Viele dieser Betriebe, vor allem in der Elektronik- und Telecombranche, arbeiten im Schichtbetrieb rund um die Uhr. Erschwerend kommt hinzu, dass im Zusammenhang mit der allgemeinen Liberalisierung auch entlang der Hardturmstrasse einige Lokaltäten (Nachtcafés, Privatclubs usw.) eröffnet worden sind, die ihre Aktivitäten erst spät abends aufnehmen und in den frühen Morgenstunden wieder schliessen.

Die erwünschte 'Sperrung' der Durchfahrt auf dem Sportweg sowie das Fahrverbot für den Schwerverkehr wären auch davon abhängig, dass an der Pfingstweidstrasse (stadteinwärts) ein Linksabbiegeverbot erlassen und angeordnet werden müsste, um so ein Durchfahren nachhaltig zu verhindern. Gegen derartige verkehrsorganisatorische Massnahmen, wie Abbiegeverbot und Fahrverbot, wären zweifelsohne eine Flut von Einsprachen zu erwarten. Sachliche Argumente, um solche Einsprachen rechtsgenügend widerlegen zu können, würden der Stadtpolizei fehlen.

## **7. Gestaltung der Hardturmstrasse**

Ich gehe mit Ihnen einig, dass die Hardturmstrasse im Zusammenhang mit dem Stadionneubau oder der Gleiserneuerung, spätestens aber mit der Abklassierung, neu gestaltet werden muss. An einer Mitgestaltung im Sinne einer kooperativen Planung steht aus Sicht der Abteilung für Verkehr nichts im Wege.

Aufgrund der vorgenannten Ausführungen können zur Zeit keine weiteren einschränkenden und/oder verkehrsberuhigenden Massnahmen angeordnet werden. Das Verkehrsgeschehen wird aber selbstverständlich weiterhin aufmerksam verfolgt und, sofern notwendig, allfällig notwendig werdende, regelungstechnische und verkehrsorganisatorische Massnahmen in die Wege geleitet.

Freundliche Grüsse

Die Vorsteherin des Polizeidepartementes  
der Stadt Zürich

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Esther Maurer', with a small arrow pointing downwards and to the right.

Stadträtin Esther Maurer

**Kopie:**

- Stadträtin K. Martelli, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
- Stadtpolizei