

Umleitung für die anderen

Tages-Anzeiger, 2016-03-05

Simon Eppenberger

Autofahrer ärgern sich über die Trambaustelle auf der Hardbrücke. Was viele Lenker jedoch ignorieren: Die signalisierte Umleitung wäre ein einfacher Weg, den Stau zu umfahren und die Nerven zu schonen.

Wenn Jürg Christen auf der Hardbrücke den Verkehr beobachtet, trägt er eine leuchtorange Jacke – und wird deswegen oft für einen Polizisten gehalten. Das lässt Autofahrer reflexartig bremsen. Das Problem: Langsame Autos sind für Velo- und Töfffahrer Christen schwer erträglich. Deshalb geht er vorsichtig über die wichtigste Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5 und bleibt nicht lang am Strassenrand stehen.

Als Gesamtleiter ist Jürg Christen für die Verkehrsführung des Bauprojekts Tram Hardbrücke verantwortlich – und damit für das Vorwärtkommen von täglich 40 000 Lenkern, die über die Brücke fahren, während gleichzeitig der Boden aufgefäst wird. Bis Ende 2017 werden Tramgleise verlegt, eine Rampe gebaut und hoch über dem Boden neue Kreuzungen installiert.

Bis der 100 Millionen Franken teure Umbau vollendet ist, werden Jürg Christen und sein Team der Dienstabteilung Verkehr (DAV) die Autos dreimal komplett neu durch die Baustelle leiten: einmal auf der linken, einmal auf der rechten – und eine Zeit lang auch in der Mitte der Brücke.

Fahrverbot für Baumaschinen

Dabei ist der Verkehr so dicht, dass bereits eine leichte Unregelmässigkeit wie – eben – ein langsames Auto wegen eines vermeintlichen Polizisten zu einer Kettenreaktion führen kann. Denn mehrere solcher Ministörungen lösen eine Bremswelle aus – und schon staut sich der Verkehr. Wenn zu Spitzenzeiten 1600 Fahrzeuge pro Stunde Richtung Rosengarten rollen, gerät das System an den Anschlag. Es ist so fragil, dass dann kein Baustellenfahrzeug die Autospur benutzen darf. Ansonsten würden die Wagen auf Hunderten Metern sofort zum Stillstand kommen.

«Am heikelsten ist derzeit nicht die Baustelle selber», sagt Jürg Christen, «sondern die Umleitung des Verkehrs.» Um den Verkehr mit zwei Spuren weniger durch Zürich zu schaffen, mussten die Planer weiträumig denken. Zwischen dem Hauptbahnhof, dem Milchbuck, dem Farbhof und der Gutstrasse hat Christen die Haupttrouten in seine Planung miteinbezogen. «Grünzeiten, Signale und mehrere Kreuzungen wurden angepasst,» sagt er.

Kollaps am ersten Abend

Bereits 2014 stand die Planung – und trotzdem brach der Verkehr gleich am ersten Abend zusammen. Als am vergangenen Montag ein Lastwagen bei der Autobahnausfahrt Wiedikon vom Brückenstummel in die Sihl stürzte, mussten Autofahrer bis zu einer Stunde ausharren, ehe sie dem Stau entkamen.

Neben dem Unfall waren auch das Ferienende und der Stau auf der Autobahnumfahrung Gründe für den Kollaps: Die Leute hatten nicht mitbekommen, dass rund um die Hardbrücke gebaut wird. Der **Verkehr staut inzwischen aber noch immer** – allerdings auf der Förrlibuckstrasse beim Toni-Areal. Die Autos folgen nicht der signalisierten Umleitung über die Duttweilerbrücke, sondern nehmen den **kürzeren und vermeintlich schnelleren Weg über den Escher-Wyss-Platz**.

Ein Fehlschluss: Sie stehen in der Kolonne still, während auf der «offiziellen» Route über die Duttweiler- und Hardbrücke der Verkehr Richtung Winterthur flüssig vorankommt. «Obwohl es gross und klar signalisiert ist, folgen viele Autolenker nicht den orangen Pfeilen der Umleitung », sagt Jürg Christen. Ihn überrasche das nicht: Das Phänomen trete praktisch bei jeder neuen Baustelle auf. «Die Fahrer versuchen, selber einen vermeintlich besseren Weg zu finden oder ihre nicht aufdatierten Navis leiten sie auf verstopfte Strassenabschnitte. Bis sie dann nach einer Woche merken, dass es nichts bringt.»

Die Fahrer persönlich lenken

Beobachtungen zeigen, dass die Lenker nach sieben Minuten im Stau ungeduldig werden und beginnen, einen anderen Weg suchen. Um ihnen Ärger zu ersparen und sie auf die bessere Route zu lotsen, hat Jürg Christens Team den Verkehrsdienst aufgebeten. Deren Leute stehen nun auf der Kreuzung Pfingstweidstrasse/ Duttweilerbrücke und weisen die Lenker auf die Umleitung hin. Und auch die Technik hilft mit: **Navigationshersteller TomTom etwa hat in Zusammenarbeit mit Christen die Sperrungen rund um die Baustelle in seine Karten aufgenommen.**

Fussgänger auf der Fahrspur

Es bleibt ein «Spiel mit dem Feuer», wie Christen sagt. Denn Zürichs Verkehr sei so verdichtet, wie fast nirgendwo sonst. Sind stündlich mehr als 1000 Fahrzeuge auf einer Spur in eine Richtung auf der Hardbrücke unterwegs, seien besonders gut geplante Massnahmen essenziell. «Sonst droht jederzeit Stau», sagt Christen. Der Feierabendverkehr ist dabei die heikelste Zeitperiode – allerdings nicht am Freitag, wie man meinen könnte – sondern am Dienstag und am Donnerstag.

Mit punktuellen Verbesserungen justiert Jürg Christen zusammen mit seinen Mitarbeitern laufend das Verkehrssystem, um das Beste aus der Situation zu machen. So mussten sie beispielsweise eine Abschränkung bei der Haltestelle Hardbrücke anbringen lassen. Fussgänger hatten die Fahrbahn betreten – in der irrigen Annahme, zwei Spuren seien sicher zu überqueren. Und beim Hardplatz müssen Fussgänger vom Verkehrsdienst in Gruppen über den Streifen geschickt werden. Würden sie kontinuierlich die Strasse queren, besteht die Gefahr, dass sich der Verkehr im Nu bis zum Albisriederplatz zurückstaut.

Besonders kritische Tage für Christen und seine Baustelle sind bereits in Sicht: So finden **bis Bauende zehn Grossanlässe im Letzigrund** statt. Diese benötigen ein nochmals angepasstes Verkehrsregime. Dann wird Christen jeweils wieder vor Ort sein.