



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 12. Ratssitzung vom 24. August 2022

474. 2021/480

Postulat von Severin Meier (SP), Hans Jörg Käppeli (SP) und 3 Mitunterzeichnenden vom 01.12.2021:

Velostreifen auf der Kornhausbrücke, Verlegung der Masten für die Fahrleitung und die Beleuchtung auf die Aussenseite

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Severin Meier (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4687/2021): Im letzten Jahr befragte die SP Kreis 6 alle Quartierbewohnerinnen, was sie beschäftigt. Im Bereich Verkehr war eine der zentralen Aussagen der Umfrage, dass der Fussgänger- und Veloverkehr besser getrennt werden muss. Eine der gefährlichsten Stellen im Quartier ist die Kornhausbrücke: Mitten auf dem Velostreifen stehen diverse Masten für die Trolleybusfahrleitung und die öffentliche Beleuchtung. Mit dem Velo muss man zwangsweise auf den Streifen für die Fussgänger ausweichen. Da dieser sehr stark frequentiert ist, kommt es fast täglich zu Konflikten. Darum fordert das vorliegende Postulat den Stadtrat auf zu prüfen, wie diese Masten auf der Kornhausbrücke an die Aussenseite der Brücke verlegt werden können, wie wir es bei der Hardbrücke kennen.

Die GLP-Fraktion verzichtet auf die Begründung des von Markus Merki (GLP) namens der GLP-Fraktion am 15. Dezember 2021 gestellten Ablehnungsantrags.

Michael Schmid (AL) stellt den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Mehr Platz fürs Velo ist begrüssenswert. An dieser Stelle treten nach meiner persönlichen Erfahrung wenige Konflikte auf. Wegen der Steigung sind wir mit dem Velo gemächlich unterwegs. Auf der anderen Strassenseite sehe ich das Potential für Unfälle ungemein grösser. Die Busspur, die in der Begründung des Postulats erwähnt wird, finde ich auf der Kornhausbrücke nicht. Vermutlich ist die Rechtsabbiegespur fürs Auto gemeint, die auch vom Bus genutzt wird. Eine dedizierte Veloinfrastruktur, die vor dem Autoverkehr schützt, fehlt bergab gänzlich. Mit dem Vorstoss wird die Forderung der Quartierumfrage, Velo- und Fussverkehr zu trennen, nicht umgesetzt. Weiterhin sind beide auf dem Trottoir. Am Absurdesten für mich ist aber, dass in dem sehr kleinen Raum, der dem Langsamverkehr zur Verfügung steht, eine massive finanzielle Investition getätigt werden soll, um die Masten zu verlegen, während die vier dem Autoverkehr eingeräumten Spuren nicht in Frage gestellt werden. Bereits die Aufhebung einer der vier Spuren würde eine grosszügige, zwei Meter breite Velobahn in jede Richtung ermöglichen. Dazu kämen die Verbreiterung des Fusswegs in der Aufwärtsrichtung um einen Meter und die Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Das alles kann ohne eine teure Versetzung von Masten geschehen. Es wird vermutlich nicht zu einer Kapazitätsveränderung für den Autoverkehr führen: Die Zufahrtsstrassen sind auch einspurig. Die Anregung,



Platz durch die Reduktion der Autofahrbahn zu schaffen, würde ich der Vorsteherin des Tiefbaudepartements gerne als günstige Alternative zum Postulat mitgeben. Im Grundsatz stimmen wir mit der Forderung im Postulat überein; die Velofahrbahn ist frei von Hindernissen zu halten. In diesem Fall scheint uns das Kosten-Nutzen-Verhältnis unverhältnismässig, insbesondere angesichts der wirksameren und günstigeren Alternative.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Die gefährlichste Stelle sehe ich nicht dort. Es gibt gefährlichere Stellen, ein Beispiel ist die Hardturmstrasse. Ich befahre diese Strecke öfters. Mich stören die vier Autospuren nicht. Ich finde, dass man dort eine gute Lösung fand. Es ist ein breites Trottoir, auf dem die Velos und Fussgänger sehr gut abgetrennt sind und wo für beide Verkehrsteilnehmer viel Platz zur Verfügung steht. Aber wir können das Problem mit den Masten akzeptieren. Es ist ein Postulat, man kann es überprüfen. Die Kornhausbrücke wurde erst kürzlich saniert, eine Lösung würde kaum günstig. Die Lösung auf der Hardbrücke funktioniert. Warum sollte das nicht auch auf der Kornhausbrücke funktionieren? Wenn die aktuell gute Lösung beibehalten werden kann und keine Spuren aufgehoben werden, ist das Postulat prüfenswert und wir können es unterstützen.

Andreas Egli (FDP): Es war eine Art Abschiedsgeschenk von Hans Jörg Käppeli (SP). Er fragte bei uns, ob wir dem zustimmen können und weibelte sehr stark dafür. Nach anfänglichen, kritischen Gedanken zu den Kosten des Projekts überzeugte er mich, dass es möglicherweise nicht so viel kosten wird. Nach der heutigen Diskussion zur Elektrifizierung der Zürcher Busse stellt sich die Frage, wie lange die Oberleitungen noch nötig sind und ob die Masten nicht bald entfernt werden können. Sie befinden sich mitten in der Fahrbahn. Während Michael Schmid (AL) meinte, dass das kein Problem darstelle, hörte ich von Martina Zürcher (FDP) etwas ganz Anderes. Es ist ein Problem, wenn man dort schnell fährt. Im Gegensatz zu den meisten hier im Saal sehe ich diese Strecke fast jeden Tag. Das Problem sind nicht primär die Velofahrer, die dort nach oben fahren, sondern die Velofahrer, die auf der gleichen Seite hinabfahren, obwohl es eine Velospur bergauf ist. Die Konfrontationen zwischen Velofahrenden und Fussgängern entstehen primär wegen den Velofahrenden, die hinunterfahren. Die Velofahrenden, die korrekterweise auf der Strasse hinabfahren, sind weder für Autos noch für Fussgänger oder andere Velofahrende ein Problem. Man ist ungefähr gleich schnell unterwegs wie der Individualverkehr, weil es bergab geht. Es braucht daher keine zusätzliche Velospur. Das Problem am Platz ist der Fussgängerübergang, wo alle Automobilisten anhalten müssen. Wenn der Bus die gleiche Strecke fahren müsste, stünde er bis fast nach oben in Richtung Bucheggplatz im Stau. Man kann überprüfen, dass die Masten entfernt oder verschoben werden. Wenn sich zeigt, dass das sehr teuer ist, kann man sich überlegen, ob das allenfalls bei der nächsten Sanierung der Brücke möglich ist. Bis dahin ist der Bus wahrscheinlich elektrifiziert, was die Leitungen und somit die Masten erübrigt.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Wir unterstützen das Postulat nicht. Wir sehen nicht, dass es die mutmasslich relativ hohen Kosten rechtfertigen würde, um auf diesem kurzen Abschnitt die Masten zu versetzen.



3 / 3

Ronny Siev (GLP): *Wir lehnen das Postulat ab. Der Grund sind die Kosten. Wir glauben nicht, dass sich die Kosten bei dem Nutzen lohnen werden. Ich befahre die Strecke ebenfalls regelmässig und komme immer gut um die Masten herum. Auf der anderen Seite fährt niemand auf dem Trottoir, sondern auf der Strasse, beziehungsweise auf der Busspur. Wir sind der Meinung, dass das Geld besser für gute Veloinfrastrukturen in der ganzen Stadt eingesetzt werden soll. Es gibt zahlreiche Orte, an denen eine Investition wichtiger wäre. Ich beobachtete auch schon, dass jemand die falsche Velospur bergab fuhr. Aber wegen Geisterfahrern auf dem Veloweg müssen die Masten nicht versetzt werden, vielleicht reicht dafür ein Pfeil.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: *Gemäss einer statischen Überprüfung gibt es Defizite bei der Tragsicherheit, die mit einer kombinierten, für das Jahr 2025 vorgesehenen Oberflächeninstandsetzung behoben werden sollen. Im Rahmen eines Projekts wird momentan auch die Neuaufteilung des Strassenquerschnitts untersucht. Mit der Instandsetzung des Brückenbauwerks sollen die heutigen Defizite, die Mischverkehrsflächen und schmalen Velostreifen, behoben und die Verbindung als Velovorzugsroute aufgewertet werden. Die Kandelaber auf der Brücke, die gleichzeitig die VBZ-Fahrleitungen tragen, werden aus Gründen der Denkmalpflege wahrscheinlich auf der Brückenoberfläche platziert bleiben. Die Denkmalpflege schreibt: «Eine Befestigung der Kandelaber an der seitlichen Brückenfassade statt wie bisher auf der Brückenoberfläche würde zu einer markanten Änderung des architektonischen Ausdrucks der Brücke führen. Gleichwohl kann eine Prüfung der Setzung der Kandelaber an die Brückenfassade aus Sicht der Denkmalpflege mit entsprechender architektonisch sorgfältiger Planung geprüft werden.» Im Rahmen der anstehenden Sanierung der Brücke ist eine Prüfung möglich.*

Das Postulat wird mit 70 gegen 25 Stimmen (bei 24 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat