

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

05.10.2005

1382.

Interpellation von Daniel Leupi betreffend VBZ-Haltestelle Rudolf-Brun-Brücke, Gründe für deren Verlegung

Am 30. März 2005 reichte Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) folgende Interpellation GR Nr. 2005/122 ein:

Nach der Einführung des autoarmen Limmatquais wurde die bisher versetzte Tram-Haltestelle Rudolf-Brun-Brücke neu als Parallel-Haltestelle im verkehrsberuhigten Teil des Limmatquais angeordnet. Baulich wurde das bestehende, relativ schmale limmatseitige Trottoir auf der ganzen Länge der neuen Haltestellen-Hälfte um etwa 2 Meter verbreitert und mit zwei Sitzbänken, einem Billettautomaten, zwei Abfallkübeln und einer Infotafel bestückt. Die bisherigen Pfosten und die beiden Strommasten wurden stehen gelassen und befinden sich nun in der Mitte der neuen Haltestelle. Durch diesen stark möblierten Bereich mit kreuz- und quer verlaufenden Fussgängerströmen wurde auch die Führung des Veloverkehrs von der Rudolf-Brun-Brücke und vom Central her in Richtung Limmatquai gelegt.

Die Folgen sind verheerend: Ganz im Gegensatz zum restlichen Limmatquai, wo es gelungen ist, die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr massiv zu reduzieren, weil sich die Velofahrenden nun wieder getrauen auf der Fahrbahn zu fahren, kommt es bei dieser Haltestelle dauernd zu Konflikten. Es ist völlig unverständlich, wie angesichts der vielen, bereits bestehenden Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt eine solche Verkehrsführung geplant werden konnte.

Ich bitte den Stadtrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Aus welchen Gründen wurde die Haltestelle verschoben?
2. Auf wessen Antrag hin geschah dies? Welche Dienststelle hat die Verschiebung beschlossen, wer hatte die Federführung bei der Umsetzung und welche Amtsstellen waren mitbeteiligt?
3. Die Gestaltung der Haltestelle ist offensichtlich provisorisch. Weshalb konnte mit der Verschiebung nicht bis zur Umgestaltung des mittleren Limmatquais gewartet werden?
4. Was hat die Verschiebung der Haltestelle gekostet?
5. Ist im Rahmen der Planung der Haltestellen-Verschiebung die Problematik der gemischten Führung auf so engem und überstelltem Raum erkannt und diskutiert worden? Wenn ja: Weshalb wurde die Haltestelle trotzdem verschoben?
6. Scheinbar sollte dem von der Rudolf-Brun-Brücke herkommenden Veloverkehr ermöglicht werden, ohne Lichtsignal-Regelung auf den mittleren Limmatquai einbiegen zu können. Warum wurde der Veloverkehr dazu nicht auf der Fahrbahn um die Haltestelle geführt? Wurde eine Platzierung der Haltestelle wenige Meter flussaufwärts geprüft, um eine Velo-Führung auf der Fahrbahn, aber ohne Lichtsignal zu ermöglichen?
7. Offenbar bezweckte die Verschiebung unter anderem, dass die Tram-Passagiere nach dem Aussteigen nicht mehr zuerst einen Fussgängerstreifen überqueren müssen, um auf das Trottoir zum Limmatquai zu gelangen. Nun steigen sie aus dem Tram aus, befinden sich in einem schmalen Mischverkehrsstreifen und sehen sich mit Velofahrenden konfrontiert, die versuchen, einen Weg durch Menschen und Pfosten zu finden. Hat der Stadtrat das Gefühl, dass sich die Situation für die Trampassagiere mit der Verschiebung verbessert hat? Wenn ja: Warum?
8. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass angesichts der vielen Stellen in der Innenstadt, wo Velofahrende wegen dem Autoverkehr aus Sicherheitsgründen aufs Trottoir ausweichen, alles unternommen werden muss, damit nicht weitere unnötige Konfliktstellen mit dem Fussverkehr geschaffen werden?

Auf den im Einvernehmen mit den Vorstehenden des Polizei- und des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Departements der Industriellen Betriebe beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zur Frage 1: Die Verschiebung der Haltestelle gehört in ein Paket aus baulichen, verkehrstechnischen und organisatorischen Massnahmen zur Einführung des neuen Verkehrsregimes am Knoten Limmatquai/Mühlegasse/Rudolf-Brun-Brücke, welcher eine zentrale Rolle im Umfahungskonzept für das mittlere Limmatquai spielt.

Auf der alten, lediglich 2,20 m breiten Haltestelleninsel waren die Platzverhältnisse für die wartenden Fahrgäste sehr beengt und potentiell gefährlich. Durch die Verschiebung ins mittlere Limmatquai konnten Komfort und Sicherheit für die wartenden Fahrgäste verbessert werden. Entscheidend für die Sicherheit ist vor allem auch die nun parallele Anordnung der Haltestellen. Aussteigende Fahrgäste, welche gleich hinter dem Tram die Gleise überqueren wollen, begegnen nun potentiell nicht mehr einem Tram der Gegenrichtung auf Reisegeschwindigkeit, sondern höchstens einem langsam anfahrenden Fahrzeug. Die aussteigenden Trampassagiere gelangen zudem direkt in die verkehrsarme Flaniermeile, ohne die vielbefahrene Achse Rudolf-Brun-Brücke/Mühlegasse überqueren zu müssen. Als dritter Vorteil können im definitiven Projekt durch die Verschiebung baulich einfacher behindertengerechte Einstiegsverhältnisse mit erhöhten Haltekanten geschaffen werden.

Angesichts dieser Vorteile wurde entschieden, die Verschiebung bereits vor der Neugestaltung durchzuführen, angesichts der damals absehbaren Dauer bis zur Neugestaltung von ein bis drei Jahren jedoch nur in provisorischem Charakter.

Das Siegerprojekt „Kai von Zimmern“ aus dem Wettbewerb für die Neugestaltung des mittleren Limmatquais sieht im Endzustand die Tramhaltestelle wenige Meter flussaufwärts vom heutigen Standort vor, auf der Höhe der Wartehalle entsteht ein kleiner Balkon über der Limmat, optisch korrespondierend zur Anlegestelle für die Limmatschiffahrt.

Zur Frage 2: Der Antrag zur vorzeitigen Verschiebung der Haltestelle wurde vom Projektteam Umfahungskonzept Limmatquai gestellt und in der Arbeitsgruppe öffentlicher Verkehr beschlossen.

Die Projektleitung in der Planungsphase lag bei der Dienstabteilung Verkehr, die Federführung bei der Ausführung der neuen Haltestelle beim Tiefbauamt; beteiligt waren am Entscheidungs- und Umsetzungsprozess ausserdem die Verkehrsbetriebe sowie das kantonale Tiefbauamt und die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich.

Zur Frage 3: Ausschlaggebend für die vorgezogene Verschiebung und Einrichtung einer provisorischen Haltestelle waren einerseits Sicherheitsüberlegungen (siehe Antwort zu Frage 1), andererseits ermöglicht das Provisorium betriebliche Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Verkehrsregelung, welche wenn nötig bei der Planung der definitiven Haltestelle einbezogen werden können.

Zur Frage 4: Die Tiefbauarbeiten kosteten rund Fr. 60 000.--. Bei der Dienstabteilung Verkehr fielen (neben den durch die neue Verkehrsführung und die Sperrung des Limmatquais unabhängig von einer Verschiebung ausgelösten Kosten) durch die Haltestellenverschiebung Kosten von rund Fr. 8000.-- an. Die Kosten der Verkehrsbetriebe für die Haltestellenausrüstung lagen einschliesslich Projektierung bei rund Fr. 13 000.--.

Zu den Fragen 5 und 6: Das Konfliktpotential zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden im gemeinsam genutzten Bereich auf der Limmatseite wurde an stadtinternen Sitzungen erkannt und besprochen. Die Führung des Veloweges auf dem Trottoir wurde – wie der Interpellant richtig vermutet – zugunsten der Velofahrenden gewählt, die so konfliktfrei und unabhängig vom Tramverkehr ins mittlere Limmatquai gelangen können.

Ein gänzlicher Verzicht auf eine Haltestellenverschiebung war angesichts der bisher unbefriedigenden Sicherheitsverhältnisse für die wartenden Trampassagiere keine Option.

Die gewählte Lösung mit einer Veloführung auf dem Trottoirstreifen hinter dem Wartebereich der Haltestelle hat sich im provisorischen Betrieb auch aufgrund der Behinderung des Veloverkehrs durch die zahlreichen Pfosten und das Haltestellenmobiliar klar nicht bewährt, weshalb der Veloverkehr nach der Umgestaltung auf der Fahrbahn geführt werden soll. Aus Sicherheitsgründen ist dann jedoch die Regelung des Veloverkehrs Richtung Limmatquai über die Lichtsignalanlage zwingend. Auch bei einer Platzierung der Haltestelle weiter flussaufwärts, wie sie der Interpellant vorschlägt und wie sie im definitiven Projekt bereits vorgesehen ist, kann auf die signaltechnische Regelung nicht verzichtet werden, wenn der Veloverkehr auf dem Tramtrasseee fährt.

Zur Frage 7: Insgesamt gesehen hat sich die Verkehrssicherheit durch die Verschiebung und parallele Anordnung der Haltestelle aus der Sicht des Stadtrates verbessert. Die Unfallgefahr zwischen wartenden Trampassagieren und dem motorisierten Verkehr besteht heute nicht mehr, diejenige zwischen aussteigenden Fahrgästen und Trams aus der Gegenrichtung wurde entschärft. Die Führung des Veloverkehrs hinter dem Wartebereich auf dem Trottoir sollte zudem ein direktes Zusammentreffen von Velo und Fussgängern beim Aussteigen verhindern.

Trotzdem ist die heutige Situation nicht befriedigend und soll mit der definitiven Umgestaltung geändert werden (siehe Antwort zu den Fragen 5 und 6).

Zur Frage 8: Ja. Der Stadtrat bekennt sich in der Teilstrategie Veloverkehr klar zur integrierten Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn. Insbesondere in der Innenstadt wird die Führung des Veloverkehrs auf Trottoirs und weiteren Fussgängerbereichen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angestrebt.

Es gibt allerdings Situationen, wo im Interesse der Durchgängigkeit, Kontinuität oder Sicherheit der Veloverkehr getrennt von der Fahrbahn geführt werden muss. Die Zürcher Innenstadt ist einerseits als regionaler Fussgängerbereich klassiert, andererseits soll sie gemäss regionalem Verkehrsplan für den Veloverkehr durchlässig sein. Gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr sind bei diesen Vorgaben fast unvermeidlich. Unnötige Konfliktstellen sollen sicher nicht geschaffen werden, eine gegenseitige Toleranz muss aber in den engen städtischen Verhältnissen vorausgesetzt werden dürfen.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber