

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

25.2.2004

2003/469

Antwort des Stadtrates

248. Schriftliche Anfrage von Marlène Butz zur Neugestaltung der Kreuzung Bahnhofquai/Walchebrücke

Am 12. Dezember 2003 reichte Gemeinderätin Marlène Butz (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2003/469 ein:

Die Verkehrsführung an der Kreuzung Landesmuseum/Walchebrücke ist neu gestaltet worden. Neu müssen die FussgängerInnen, die vom Hauptbahnhof bzw. von der Tramhaltestelle in Richtung Walchebrücke gelangen wollen, einen Haken schlagen. Führte der Zebrastreifen bisher geradeaus über das Bahnhofquai, ist er nun in zwei Streifen unterteilt, was erstens dazu führt, dass ein Umweg gemacht werden muss. Zweitens ist zu befürchten, dass die Situation nun auch hier, wie bereits am Bürkliplatz, für die FussgängerInnen verschlechtert wird, weil diese neu zweimal auf grünes Licht warten müssen. Solche Situationen sind bei öV-Haltestellen speziell gefährlich, weil die Leute zu den öffentlichen Verkehrsmitteln wollen, und dies, insbesondere wenn das Tram naht oder bereits in der Station steht, auf dem schnellsten, also kürzesten Weg – wenn nötig auch über für FussgängerInnen mit Ketten abgesperrte Passagen.

Die Neugestaltung drängte sich auf, um die bis anhin gefährliche und absolut unhaltbare Situation für die VelofahrerInnen endlich zu verbessern. Diese Verbesserung war dringend nötig und ist sehr zu begrüßen. Es darf aber nicht sein, dass eine Verbesserung für die Velofahrenden zu einer Verschlechterung für die zu Fuss Gehenden führt und natürlich auch umgekehrt nicht. Der betroffene Übergang dürfte einer der am besten frequentierten Zebrastreifen der Stadt sein. Von der Verlegung sind wohl täglich tausende von Personen betroffen, in erster Linie KundInnen des öffentlichen Verkehrs, welche mit VBZ, ZVV und SBB unterwegs sind.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Fortbewegung zu Fuss oder per Velo die gesündesten und umweltfreundlichsten Verkehrsarten sind und als solche vermehrt gefördert werden müssen? Teilt er des Weiteren die Ansicht, dass die Bedürfnisse der FussgängerInnen und die Anliegen der VelofahrerInnen nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen?
2. Welche Massnahmen stehen der Stadt zur Verfügung, um den sanften Verkehr (Fuss- und Veloverkehr) auf Stadtgebiet zu fördern?
3. Wurden am betroffenen Übergang (Zebrastreifen von der Haltestelle Bahnhofquai zur Walchebrücke) Verkehrszählungen durchgeführt? Wenn ja: Wie viele FussgängerInnen/VelofahrerInnen/AutofahrerInnen queren diese Stelle täglich?
4. Wurden für die Sanierung Varianten diskutiert, welche zu einer Verbesserung für die Velofahrenden geführt hätten, ohne eine Verschlechterung für die FussgängerInnen zu bewirken? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: Welche? Warum wurde(n) sie nicht realisiert?
5. Wurde die Reduktion der Autospuren von drei auf zwei in Betracht gezogen? Wenn nein: Warum nicht? Wenn ja: Warum wurde sie nicht durchgeführt?
6. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit es in Zukunft nicht mehr zu solchen Verschlimmbesserungen kommt?»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Der Stadtrat hat für die Legislaturperiode 2002 bis 2006 unter anderem die urbane Mobilität als Legislatorschwerpunkt definiert. In der aus diesem Legislaturziel abgeleiteten Teilstrategie Fussverkehr bekräftigt der Stadtrat, dass der Fuss- und der Veloverkehr als nachhaltigste aller Verkehrsarten mit Nachdruck gefördert werden müssen, damit sie in Zukunft noch grössere Anteile des Gesamtverkehrs übernehmen können.

Die Teilstrategie Fussverkehr hält sodann fest, dass dem Fussverkehr mit Blick auf sein Potenzial insbesondere bei ausgewiesenen Defiziten im Verkehrsraum Priorität einzuräumen

ist. Gemäss der neuen Mobilitätskultur müssen die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger aber je nach Situation differenziert gegeneinander abgewogen und priorisiert werden.

Zu Frage 2: Zur Förderung des Fussverkehrs stehen der Stadt Massnahmen in den folgenden drei Handlungsfeldern zur Verfügung:

Ein durchgängiges und sicheres Wegnetz (Netzstruktur): FussgängerInnen brauchen möglichst direkte Verbindungen. In Quartierzentren wird mit attraktiven Fussgängerbereichen die Aufenthaltsqualität aufgewertet. Basierend auf der Verkehrssicherheitspolitik des Bundes (Vision Zero) soll die Zahl der bei Unfällen getöteten und schwerverletzten Fussgängerinnen und Fussgänger minimiert werden.

Ein attraktives Umfeld: Vielfältige und kleinmassstäbliche Stadtstrukturen und ein grosser Nutzungsmix sind entscheidend für die Attraktivität des Fussverkehrs. Eine attraktive Beleuchtung, Sauberkeit und eine gut unterhaltene Infrastruktur sind essentiell für das Wohlbefinden von Fussgängerinnen und Fussgängern.

Bewusstseinsbildung: Das Image und die Akzeptanz des Fussverkehrs wird verbessert, damit er als wichtige und eigenständige Verkehrsart wahrgenommen wird.

Zur Förderung des Veloverkehrs setzt der Stadtrat auf die folgenden Massnahmenbereiche:

Vervollständigung und Weiterausbau des stadtweiten Veloroutennetzes gemäss Projekt «Velo 2006».

Bereitstellung einer genügenden Anzahl an benutzerfreundlich ausgestatteten Veloabstellplätzen.

Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung der Veloinfrastruktur sowie zur Motivation, das Velo zu benützen.

Die auf der Mobilitätsstrategie basierende Teilstrategie Veloverkehr soll im Jahr 2004 ausgearbeitet und verabschiedet werden.

Zu Frage 3: Die Dienstabteilung Verkehr hat die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsmengen am Doppelknoten Museum/Walche für den motorisierten Verkehr aufgrund von Zählungen eruiert. In einer durchschnittlichen Abendspitzenstunde fahren von der Unterführung und dem Bahnhofquai etwa 700 Fahrzeuge Richtung Museumsstrasse, rund 1050 Richtung Walchebrücke (zusammen rund 1750).

Für die FussgängerInnen liegen keine Zahlen vor, doch gehört der Übergang nach Einschätzung der Dienstabteilung Verkehr zu den durchschnittlich genutzten und nicht zu den am besten frequentierten.

Zu den VelofahrerInnen liegen ebenfalls keine Zählungen vor. Hier waren vielmehr die beobachteten Gefahrensituationen ausschlaggebend.

Zu Frage 4: Mit der jetzigen Lösung verschlechtert sich die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger nur insofern leicht, als dass der Übergang von der Südseite der Walchebrücke zur Traminsel Bahnhofquai für sie distanzmässig etwas länger wird. Dank der neuerdings zielreinen Fahrstreifenorganisation und der damit einhergehenden längeren Grünphasen für die FussgängerInnen dauert dieser Weg jedoch kaum länger als vorher. Eindeutig verbessert, sprich verkürzt hat sich für die FussgängerInnen hingegen der Übergang vom Landesmuseum zur Traminsel Bahnhofquai.

Bei der Lösungssuche wurden drei Varianten diskutiert, die den FussgängerInnen einen direkten Übergang von der Walchebrücke zur Traminsel ermöglicht hätten.

Im einen Fall wäre der Fussgängerstreifen weiter südlich Richtung Unterführung verlegt worden. Diese Lösung wurde fallengelassen, weil der Fussgängerstreifen überstaut worden wäre und weil der Trambetrieb durch die gezwungenermassen längere Umlaufzeit der Lichtsignalanlagen behindert worden wäre.

In den zwei anderen Varianten wäre der Fussgängerstreifen ungefähr am alten Ort geblieben bei gleichzeitiger Vergrößerung der Fussgängerinsel und einer neuen Fahrstreifenorganisation. Diese Lösungsvarianten wurden fallengelassen, weil die Knotenleistung eingeschränkt worden wäre, weil die Platzverhältnisse nicht genügt hätten oder wesentliche gestalterische Nachteile und erheblich höhere Kosten hätten in Kauf genommen werden müssen.

Zu Frage 5: Die Spurreduktion von drei auf zwei wurde in Betracht gezogen (siehe auch Antwort zu Frage 4), aber nicht realisiert, da der Stauraum zu stark reduziert worden wäre, was zu Leistungseinbussen geführt hätte. Zudem wären die Grünphasen für die zu Fuss Gehenden verkürzt worden.

Zu Frage 6: Das optimierte Verkehrsmanagement am Museumsknoten trägt wesentlich dazu bei, dass potenzielle Unfallgefahren für die VelofahrerInnen und für den motorisierten Individualverkehr eliminiert werden. Für die FussgängerInnen ergeben sich damit zugegebenermassen leichte Nachteile gegenüber der früheren Situation, dies jedoch nur für die Fusswegbeziehung Südseite Walchebrücke/Traminsel Bahnhofquai. Die Fusswegbeziehung vom Platzspitz zur Traminsel Bahnhofquai hat sich eindeutig verbessert.

Insgesamt ist der Stadtrat der Meinung, dass die grossen Vorteile für den Veloverkehr und den motorisierten Verkehr die leichten Nachteile für die FussgängerInnen mehr als wettmachen.

Wie erwähnt räumt die Teilstrategie dem Fussverkehr insbesondere bei ausgewiesenen Defiziten Priorität ein. Trotzdem ist auch in Zukunft nicht auszuschliessen, dass die Güterabwägung zwischen den Mobilitätsträgern bei der Lösung von Verkehrsproblemen zulasten des Fussverkehrs oder eines anderen Verkehrsträgers gehen kann. Vor allem, wenn dadurch, wie im vorliegenden Fall, ein ausgewiesenes Sicherheitsrisiko eliminiert werden kann.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. Martin Brunner