

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 29. April 2009

**545. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und Mario Mariani betreffend VBZ, Verlegung der Haltestelle Pfingstweidstrasse.** Am 4. Februar 2009 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Mario Mariani (CVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/50, ein:

Die mit der am 21. Mai 2003 überwiesenen Motion 2000/252 (R. Schönbächler und 9 M.) verlangte Verlegung der bisherigen Haltestellen «Pfingstweidstrasse» für die Linien 33 und 72 auf die Höhe der Schiffbau-/Josef-/Heinrichstrasse (Haltestelle Schiffbau) wird demnächst im Rahmen der Hardbrückensanierung, abgestimmt auf die vorgesehene Inbetriebnahme zum neuen Tram Zürich-West, realisiert.

Gemäss Bauprojektplan Nr. 180 (TAZ Bau-Nr. 92 489, 13.6.08/21.7.08) sollen zur Überwindung der Höhendifferenz von rund 7 Metern zwischen der Hardstrasse und den beiden Haltestellen auf der Hardbrücke je eine Lift- und Treppenanlage erstellt werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Nach welchen Kriterien wurde dieses Bauprojekt mit der unüberdachten Treppenanlage ausgewählt? Welche weiteren vergleichbaren, unüberdachten Treppenanlagen sind in der Stadt Zürich anzutreffen?
2. Weshalb sind bei der 43-, bzw. 44-stufigen Treppenanlage keine Zwischenpodeste, die den üblichen Komfortansprüchen genügen, vorgesehen? Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Treppe mit von Tritt zu Tritt und von Innen nach Aussen wegen der elliptischen Abwendelung ständig wechselnden Steigungsverhältnissen «leicht und sicher» zu begehen ist?
3. Wie stellt sich der Stadtrat den erforderlichen Unterhaltsdienst der nicht überdachten Treppe vor, so dass zu jeder Jahreszeit eine sichere Benutzung sichergestellt ist?
4. Wie beurteilt der Stadtrat ein allfällig erhöhtes Unfallrisiko einer solchen Treppenanlage und nimmt der Stadtrat Schadenersatzsprüche aufgrund der Werkeigentümerhaftung in Kauf?
5. Welche Verbesserungen plant der Stadtrat noch vor dem Ausführungsbeginn, um Komfort und Sicherheit für die FussgängerInnen deutlich zu erhöhen?
6. Werden ähnliche oder gleiche Lift- und Treppenanlagen auch bei der neu zu erstellenden Haltestelle Escher-Wyss-Platz vorgesehen?
7. Inwiefern vermag eine solche Lift- und Treppenanlage den stadträtlichen Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft zu genügen (vgl. Legislatur-schwerpunkte 2006–2010), da damit gerechnet werden muss, dass die Liftanlage gegenüber der nicht benutzerfreundlichen Treppenanlage bestimmt bevorzugt wird?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Folgende Kriterien führten zum noch zu genehmigenden Bauprojekt: Die Treppenanlage muss sicher und einfach zu begehen und genügend gross dimensioniert sein, um keinen «Personenstau» zu erzeugen. Des Weiteren ist die richtige Anordnung des Treppenfusses, ausgerichtet auf die zu erwartenden Hauptrichtungen der Personenströme zentral, damit keine Umwege gelaufen werden müssen. Ebenso wurde Wert auf die architektonische Eingliederung des Bauwerks ins bestehende Umfeld gelegt und ein einfacher Unterhalt angestrebt.

In der Stadt Zürich gibt es unzählige vergleichbare Treppenanlagen, die nicht durch ein Dach überdeckt sind: Personenüberführungen Falken- und Olgasteg beim Bahnhof Stadelhofen, Personenüber-

führung bei der Station Brunau SZU, Fussgängerpasserelle Röschi-  
bachstrasse, Treppe Lehensteig bei der Rosengartenbrücke, Fuss-  
gängerpasserelle Überlandstrasse beim Heerenschürli, Passerelle  
Grünau, Fussgängerüberführung Riedhof-/Frankentalstrasse und  
viele mehr.

**Zu Frage 2:** Zwischenpodeste werden einerseits angeordnet bei lan-  
gen, geraden Treppenläufen, um Verschnaufpausen für ältere oder  
gebrechliche Menschen zu ermöglichen, andererseits um die Gefahr  
eines Sturzes über die ganze Treppenlänge zu verhindern (Podest als  
Auffangebene). Mit der im Bauprojekt neben der Treppenkonstruk-  
tion vorgesehenen Aufzugsanlage können Passagiere mit weniger  
guter Kondition den Aufzug benutzen und Zwischenpodeste sind  
deshalb nicht notwendig. Mit der gewählten Treppengeometrie, auf-  
gebaut auf einer logarithmischen Spirale, ist es unmöglich, die ganze  
Treppe hinunter zu stürzen (wie bei einem geraden Treppenlauf).  
Somit ist auch aus Sicherheitsgründen kein Zwischenpodest not-  
wendig.

Mit der Spiralform der Treppenanlage kann gewährleistet werden,  
dass das Verhältnis der Tritthöhe zur Trittlänge immer konstant bleibt  
und somit jeder Benutzer gemäss seiner Schrittlänge die Treppe sehr  
bequem benutzen kann und sich die Steigungsverhältnisse eben nicht  
ständig ändern. Die Spiraltreppe im neugebauten Eingangsbereich  
zum weltbekannten Louvre in Paris zeigt dem Stadtrat, dass gerade  
eine solche Treppenform sehr geeignet ist für grosse Menschenmas-  
sen und sie die Sicherheitsanforderungen bestens erfüllen kann.

**Zu Frage 3:** Wie bereits in Frage 1 ausgeführt, befinden sich in der  
Stadt unzählige Treppenanlagen ohne Überdachung, die problemlos  
zu jeder Jahreszeit unterhalten werden. Neue Abläufe oder Unter-  
haltungsmethoden müssen nicht erfunden werden.

**Zu Frage 4:** Wie in der Antwort zu Frage 2 dargelegt, sieht der Stadt-  
rat kein erhöhtes Sicherheitsrisiko infolge der Treppenform, weshalb  
allfällige Schadenersatzansprüche aus der Werkeigentümerhaftung  
wie bei den anderen Treppenobjekten der Stadt beurteilt werden.

**Zu Frage 5:** Wie in den Antworten zu den Fragen 1 bis 4 beschrieben,  
sind für den Stadtrat der Komfort und die Sicherheit der Treppen-  
anlage gegeben und müssen somit nicht erhöht werden.

**Zu Frage 6:** Die bei der neuen Haltestelle Schiffbau vorgesehene  
Treppen- und Liftanlage wurde für die Haltestelle Escher-Wyss-Platz  
entwickelt und ist da auch vorgesehen.

**Zu Frage 7:** Der Stadtrat ist klar der Meinung, dass die vorgesehene  
Treppenanlage mit ihrer Spiralform, der idealen Ausrichtung auf die  
Benutzerströme und ihrer Grosszügigkeit sehr benutzerfreundlich ist  
und im Vergleich mit der heutigen, sehr beengten Anlage am Escher-  
Wyss-Platz einen beträchtlichen Mehrwert bildet. Die Anliegen des  
Legislatorschwerpunkts Nr. 4 (Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem  
Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft) werden erfüllt.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**