

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 3. November 1999

1854. Interpellation von Dr. Theo Toggweiler und Dr. Arthur Bernet betreffend Munsterbrücke, fehlende Fussgängerstreifen. Am 14. Juli 1999 reichten die Gemeinderäte Dr. Theo Toggweiler (SVP) und Dr. Arthur Bernet (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 99/347 ein:

Im Rahmen der vor kurzem erfolgten Renovation der Munsterbrücke wurde der Strassenbelag im Fahrbereich mit grossen Pflastersteinen versehen. Diese sollen dem Vernehmen nach historische Bedeutung haben und mit ihrer Holprigkeit an frühere Zeiten erinnern. Dem Fussgänger und sicherheitsbewussten Beobachter fällt auf, dass früher vorhandene Fussgängerstreifen entfernt und nicht ersetzt worden sind.

Der ganze Verkehrsraum wird heute nur noch begrenzt durch folgende Fussgängerstreifen: Limmatquai–Munsterbrücke, Stadthausquai–Kappelergasse, Fraumunsterstrasse–Munsterhof.

Diese Situation ist für den Fussgänger unbefriedigend. Der Stadtrat wird gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welche Überlegungen stehen hinter dieser Verkehrsanordnung? Ist dies ein Beschluss des Stadtrates oder handelt es sich um eine Anordnung der Verwaltung?
2. Ist es allenfalls vorgesehen, den ganzen Verkehrsraum in eine Fussgängerzone umzuwandeln?
3. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass die Fussgänger, insbesondere aber auch Behinderte, bei dieser Situation durch Fahrräder wie durch Autos gefährdet werden? Was gedenkt er als Sofortmassnahme und auch längerfristig dagegen zu tun?
4. Wäre es möglich, früher vorhandene Fussgängerstreifen wieder anzubringen wie beim Übergang Munsterbrücke–Wuhre, Ostausgang Fraumunster zur Munsterbrücke sowie zum Zunfthaus zur Meisen?
5. Trifft die Feststellung zu, dass gerade der Brückenbelag nicht geeignet ist für das Anbringen eines Fussgängerstreifens?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Munsterbrücke ist 1836 bis 1838 durch den Ingenieur Ludwig Alois Negrelli (1799 bis 1858) erbaut worden. Sie ist die letzte in ihrer ursprünglichen Form nahezu vollständig erhaltene Limmatbrücke in der Zürcher Innenstadt. Die Auftraggeber, die Zürcher Kaufmannschaft, und die Stadtbevölkerung waren von der neuen Brücke sehr angetan. Was den Brückeningenieur Negrelli über die technischen Fähigkeiten hinaus auszeichnet, ist die sorgfältige Wahl der Baumaterialien und die Ausführung im Detail. Für die Konstruktion der Munsterbrücke verwendete er Sandstein, der über der Wasserlinie mit Quintener Kalkstein aus dem eigens dafür erworbenen Steinbruch am Walensee verkleidet wurde. Der Kalkstein schützt die Konstruktion, das wechselnde Fugenbild belebt die glatten Seitenwände des Brückenkorpers. Das profilierte Hauptgesims und die Brustungen sind, die Fahrbahn- und Trottoirsteine waren, in Granit ausgeführt. Die Pflasterung war auf der Südseite der Brücke erhalten.

1998 wurde die Munsterbrücke total instand gestellt und auch verstärkt. Die Verstärkung war notwendig, um heutige Verkehrslasten aufnehmen zu können. Die Pflastersteine haben keine historische

Bedeutung Der Fahrbahnbelag ist ein augenfalliger Teil der fein aufeinander abgestuften Materialien, wie sie auch beim Bau der Brücke von Ingenieur Alois Negrelli ausgesucht worden war Die Pflasterung gehört zum Erscheinungsbild der architektonisch wertvollen Brücke Nicht Holprigkeit, sondern eine Brücke mit Profil erinnert an die Leistung aus der Pionierzeit des zukunftsorientierten Kantons Zürich Auf das Verkehrsverhalten hat dies durchwegs auch positive Wirkungen Mit einer Verkehrsführung, die eine der Ortlichkeit angemessene Geschwindigkeit verlangt, konnte der Gefährdung der Fussgängerinnen und Fussgänger sinnvoll begegnet werden In dem Sinn ist dies damals wie heute eine ästhetisch ansprechende und verkehrstechnisch vernünftige Lösung Die ganze Oberfläche wurde bezüglich der Aufteilung zwischen Fussgänger und individuellem Verkehr nicht verändert

Im Zuge der Projektierung des Kreuzungsbereichs Stadthausquai/Munsterbrücke/Munsterhof wurde das Problem der Fussgängerstreifen intensiv studiert Nach längerem Abwägen zwischen der Sicherheit der zu Fuss Gehenden, dem Umerzählen zu einem kooperativen Verhalten zwischen Individualverkehr und zu Fuss Gehenden sowie den Anliegen des Denkmalschutzes wurde beschlossen, vorläufig auf das Markieren der Fussgängerstreifen zu verzichten Gleichzeitig wurde angeordnet, die Situation bezüglich Kooperation durch die Stadtpolizei zu beobachten Bisherige Feststellungen haben gezeigt, dass die Autofahrenden vermehrt Rücksicht auf die zu Fuss Gehenden nehmen Selbstverständlich hat man jedoch die baulichen Vorkehrungen (Trottoirabsenkungen für an Rollstuhl gebundene Verkehrsteilnehmende) bereits erstellt

Zu Frage 1: Der Innenstadtbereich Munsterbrücke/Munsterhof und das vor dem Stadthaus platzartig ausgestaltete Stadthausquai sind historisch gewachsen Dieses Gebiet zeichnet sich durch regen Fussgängerverkehr aus, der vor allem von den umliegenden Sehenswürdigkeiten (Fraumunsterkirche, Waldmanndenkmal, Zunfthäuser) ausgelöst wird Beobachtungen der Stadtpolizei haben nun gezeigt, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger diesen Bereich als Platz interpretieren, wo der Verkehrsraum miteinander geteilt wird

Im Sinne dieser Koexistenz im Strassenverkehr haben die dafür zuständigen Fachleute des Tiefbauamtes und der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich den Bereich Stadthausquai/Munsterbrücke/Munsterhof bau- und verkehrstechnisch auf ein tiefes Geschwindigkeitsniveau ausgerichtet Dies geschah nun im Zusammenhang mit der umfangreichen Sanierung der Munsterbrücke Damit wurden die erforderlichen Grundlagen für risikoarme Verkehrsabläufe geschaffen

Der Verzicht auf das erneute Markieren von Fussgängerstreifen ist somit vertretbar, ohne dass die objektive Verkehrssicherheit geschmälert wird Mit dieser am Hauptrisikofaktor «Geschwindigkeit» angesetzten Verbesserung der Verkehrssituation müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger keine Umwege mehr in Kauf nehmen, um, wie früher, die Fussgängerstreifen zu benutzen

Gestützt auf Art 4 Abs b der städtischen Signalisationsvorschriften vom 5 Juni 1981 obliegt der Vollzug von Fahrbahnmarkierungen, Signalisationen und Leiteinrichtungen sowie der Wegweisung der Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr

Zu Frage 2: Wer sich für die Verkehrsfragen interessiert, weiss, dass verschiedene Fussgängerzonen in der Stadt Zürich geplant sind. Die Münsterbrücke samt Münsterhof und Vorplatz des Stadthauses haben jedoch einen langfristigen Planungshorizont. Sicherheitsüberlegungen gehen vor allfälligen Einrichtungen von Fussgängerzonen.

Zu Frage 3: Die Beobachtungen der Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr, bestätigen die Befürchtungen der Interpellanten nicht.

Zu Frage 4: Selbstverständlich konnten die früher vorhandenen Fussgängerstreifen angebracht werden, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich wurde. Im Moment ist dies allerdings nicht der Fall. Vielmehr soll gerade durch das Weglassen der Fussgängerstreifen das Nebeneinander von zu Fuss Gehenden und individuellem Verkehr bezüglich kooperativem Verhalten gefordert werden.

Zu Frage 5: Die Haftung von Farbe ist auf sämtlichen Materialien möglich. In dem Sinn können auch Pflastersteine bemalt werden.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber