Stadt Zürich
Stadtrat

Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 11. November 2026

GR Nr. 2026/619

Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Projektierungskredit für den Bau einer attraktiven Velo- und Fussverbindung auf der Langstrasse in der Unterführung sowie sicherer und attraktiver Verbindungen in die Kreise 4 und 5, Bericht und Abschreibung

Am 2. November 2022 reichten die SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen folgende Motion, GR Nr. 2022/528, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für den Bau einer attraktiven Velo- und Fussverbindung auf der Langstrasse in der Unterführung zwischen Zoll-/Röntgenstrasse und Militär-/Schöneggstrasse, inklusive sicherer und attraktiver Verbindungen in die Kreise 4 und 5 an den Knoten Lang-/Lagerstrasse/Neufrankengasse und Lang-/Röntgen-/Zollstrasse, von und in alle Richtungen, zu unterbreiten. Die Verbindung soll dabei vom motorisierten Individualverkehr baulich getrennt geführt werden und eine klare Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Bei der konkreten Ausgestaltung kann auf eine Verlegung des bestehenden Abwasserkanals, die mit hohen Kosten und weiteren baulichen Unwägbarkeiten verbunden wäre, verzichtet werden.

Begründung:

Seit vielen Jahren ist eine für Velofahrende und Fussgänger:innen sichere, attraktive und leistungsfähige Erweiterung der Unterquerung der Gleisanlagen auf der Höhe der Langstrasse pendent, aber noch nicht realisiert. Aufgrund der Lage im Veloroutennetz der Stadt Zürich, der heute schon hohen Nachfrage der Velofahrenden, aber auch als wichtige Fusswegverbindung bleibt eine Erweiterung der bestehenden Anlage dringlich. Aufgrund des geringen Gefälles und der geringen Länge einer solchen Gleisquerung ist auch nicht davon auszugehen, dass der Stadttunnel einen hohen Anteil an Velofahrenden zu einer Umwegfahrt motivieren kann. Nach Abschreibung der Motion 2017/315 will der Gemeinderat mit dieser neuen Motion ein deutliches Signal setzen, dass mit hoher Priorität an dieser erweiterten Gleisquerung gearbeitet werden soll. Antrag auf Dringlichkeitserklärung und gemeinsame Behandlung mit der Weisung 2022/421.

1. Zweck der Vorlage

Eine Motion verpflichtet den Stadtrat, dem Gemeinderat innert zwei Jahren nach der Überweisung den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt (Art. 126 lit. a i. V. m. Art. 130 Abs. 1 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100).

Gestützt auf Art. 130 Abs. 2 GeschO GR beantragte der Stadtrat mit Weisung vom 21. August 2024 dem Gemeinderat, die am 30. November 2024 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 30. November 2025 zu erstrecken. Der Gemeinderat stimmte der Fristverlängerung am 18. September 2024 zu. Mit Weisung vom 20. August 2025 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine weitere Erstreckung der Bearbeitungsfrist um zwölf Monate bis zum 30. November 2026. Der Gemeinderat stimmte der Fristverlängerung am 10. September 2025 zu. Die zusätzliche Bearbeitungszeit wurde benötigt, um die aus der verkehrlichen Machbarkeitsstudie hervorgegangene Bestvariante im Rahmen eines Vorprojekts

zu vertiefen, die definitive Machbarkeit zu klären und die konkrete Ausgestaltung der Velo- und Fussverkehrsverbindung sowie der angrenzenden Knoten weiterzuentwickeln.

Die erforderlichen Untersuchungen sind inzwischen so weit fortgeschritten, dass mit dem Vorprojekt des Tiefbauamts (TAZ) mit Baunummer 23039 «Langstrassenunterführung» eine gute Grundlage für die weitere Projektierung vorliegt. Die wesentlichen verkehrlichen, baulichen und betrieblichen Fragestellungen wurden untersucht und die weiteren Verfahrensschritte sind festgelegt.

Mit der vorliegenden Weisung wird dem Gemeinderat die Abschreibung der Motion GR Nr. 2022/528 beantragt.

2. Ausgangslage

Die Langstrassenunterführung verbindet die beiden Stadtkreise 4 und 5 und unterquert die gesamte Gleisanlage der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zum Hauptbahnhof. Die Verbindung ist als Fussverbindung im kommunalen Richtplan und als Radweg im regionalen Richtplan (städtischer Velonetzplan: Hauptroute) eingetragen. Das Bauwerk wurde 1986 als geschlossenes dreifeldriges Rahmentragwerk aus Stahlbeton erstellt. Im mittleren Feld (im Folgenden «MIV-Unterführung» genannt) mit einer Breite von 14,5 m verlaufen die Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie die beidseitigen Velostreifen. In den beidseitigen höher gelegenen seitlichen Unterführungen befinden sich die gemeinsamen Fuss- und Velowege mit einer Nutzbreite von 4 m. Die je 2 m breiten Velostreifen in der MIV-Unterführung wurden im Jahr 2021 zulasten eines separaten Busspurabschnitts Richtung Helvetiaplatz und eines durchgehenden Linksabbiegers Richtung Lagerstrasse umgesetzt. Dies führte zu einer Entlastung der seitlichen Unterführungen. Dennoch benutzt weiterhin die Mehrheit der Velofahrenden (rund 75 Prozent) die seitlichen Unterführungen. Die bestehenden Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr in den seitlichen Unterführungen werden den heutigen Ansprüchen an die Sicherheit und Attraktivität nicht gerecht. Das Angebot in der Unterführung wie auch die Anschlüsse und Abbiegebeziehungen an den beidseitigen Knoten sind deshalb für den Fuss- und Veloverkehr gesamthaft, inklusive des Verkehrsmanagements, zu prüfen und zu verbessern.

Die Radstreifen in der MIV-Unterführung wurden damals projektiert und realisiert in der Annahme, dass eine Verbreiterung der seitlichen Unterführungen mittelfristig möglich ist. 2019 wurde dazu ein Variantenstudium durchgeführt. In der Folge stellte sich die Verbreiterung der seitlichen Unterführungen als sehr aufwändig heraus, da damit eine Verlegung eines Abwasserkanals und eine aufwändige und kostenintensive Anpassung eines Kabelkanals der SBB verbunden wären. Ein Neubau der Unterführung im Einfahrtsbereich zum Hauptbahnhof Zürich mit 3000 Zügen pro Tag stellte sich ebenfalls als unverhältnismässig heraus.

Für die Erarbeitung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie wurde im Februar 2024 ein Projektierungskredit von Fr. 140 000.− bewilligt. Dieser Projektierungskredit wurde am 16. September 2024 von der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements um Fr. 555 000.– auf Fr. 695 000.− erhöht.

Im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie 2024 wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Velo- und Fussverkehrsverbindung untersucht. Die Varianten wurden insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit, Attraktivität und Vernetzung sowie ihrer verkehrlichen Auswirkungen, Kosten und technischen Umsetzbarkeit beurteilt.

Als Bestvariante ging eine Lösung mit erhöhten Einrichtungsradwegen in der MIV-Unterführung hervor. Die bestehenden Fahrstreifen für den MIV bleiben dabei grundsätzlich erhalten. In den seitlichen Unterführungen sind Massnahmen vorgesehen, um die Verträglichkeit zwischen Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Eine bauliche Trennung der beiden Verkehrsarten ist dort aufgrund der beschränkten räumlichen Verhältnisse nicht möglich. Die Bestvariante wurde anschliessend im Rahmen des Vorprojekts weiterentwickelt.

3. Bestvariante

Ein zentrales Element der Bestvariante sind die beidseitig erhöht geführten Einrichtungsradwege in der bestehenden Strassenunterführung. Diese «Velobalkone» ersetzen die heutigen Velostreifen und ermöglichen eine bauliche Trennung des Veloverkehrs vom MIV und ÖV. Die erhöhte Führung weist neben der baulichen Trennung einen weiteren Vorteil auf. Die von den Velofahrenden zu überwindende Höhendifferenz wird gegenüber der heutigen Führung reduziert. Dadurch können der Fahrkomfort und die Attraktivität der Verbindung verbessert werden. Im Rahmen des Vorprojekts wurden die erforderlichen Querschnittsbreiten und die geometrische Anordnung der verschiedenen Verkehrsmittel vertieft untersucht. Die bestehende dreistreifige Verkehrsführung für den MIV und den ÖV kann grundsätzlich beibehalten werden. Gleichzeitig können innerhalb des bestehenden Unterführungsquerschnitts ausreichend breite Einrichtungsradwege angeordnet werden. Die vorgesehenen Einrichtungsradwege weisen an der engsten Stelle eine Breite von ca. 2,20 m auf und erfüllen damit die Velostandards der Stadt Zürich für Hauptrouten. Mit dieser Lösung kann der Veloverkehr baulich getrennt vom MIV durch die Langstrassenunterführung geführt werden, ohne dass eine Verbreiterung des bestehenden Unterführungsbauwerks erforderlich wird.

Neben der Führung innerhalb der Unterführung wurden die Anschlüsse an die beidseitigen Knoten Lang-/Lagerstrasse/Neufrankengasse und Lang-/Röntgen-/Zollstrasse vertieft untersucht. Diese sind für die Funktionsfähigkeit der neuen Verbindung von zentraler Bedeutung, da dort die Verknüpfung mit den weiterführenden Velorouten in den Kreisen 4 und 5 erfolgt. Die heutige Situation ist durch verschiedene Abbiegebeziehungen und Verflechtungen zwischen Velo und MIV geprägt. Die Verkehrsführung ist teilweise wenig intuitiv. Velofahrende müssen sich teilweise über die Vorsortierbereiche des MIV einordnen beziehungsweise diese queren. Im Rahmen des Vorprojekts wurden deshalb unterschiedliche Möglichkeiten für die Führung der Velofahrenden an beiden Knoten geprüft. Dabei wurden insbesondere die Führung der Geradeaus- und Abbiegebeziehungen, die Lage der Veloverkehrsflächen sowie die erforderlichen Lichtsignalanlagen und Haltelinien untersucht. Die Bestvariante sieht eine möglichst separate und verständliche Führung der unterschiedlichen Velofahrbeziehungen vor. Die Veloverkehrsflächen werden soweit möglich seitlich angeordnet und gegenüber den Fahrstreifen des MIV entflochten. Dadurch können insbesondere Verflechtungen über die Vorsortierstreifen des MIV reduziert und die Konfliktpunkte an beiden Knoten vermindert werden.

Die Anschlüsse werden beidseits der Unterführung möglichst gleichartig ausgestaltet. Dadurch soll für die Velofahrenden eine verständliche und durchgehende Verbindung zwischen den angrenzenden Velorouten und den neuen Einrichtungsradwegen in der Langstrassenunterführung entstehen. Neben den verkehrlichen Anforderungen werden bei der weiteren Gestaltung der Knotenbereiche auch die stadträumlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Insbesondere im Bereich Röntgenstrasse ermöglicht die Neuordnung der Verkehrsflächen eine Weiterentwicklung des öffentlichen Grunds und eine Vergrösserung der Grünflächen.

Die beiden seitlichen Unterführungen bleiben weiterhin Bestandteil der Velo- und Fussverkehrsverbindung. Aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse ist eine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr innerhalb der seitlichen Unterführungen nicht möglich. Die Geometrie der bestehenden Unterführungen wird deshalb grundsätzlich beibehalten. Angestrebt wird ein verträglicher Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr. Mit den neuen Einrichtungsradwegen in der Strassenunterführung wird für einen wesentlichen Teil der Velofahrenden eine attraktive, direkte und baulich vom MIV getrennte Alternative geschaffen. Dadurch soll ein möglichst grosser Anteil des Veloverkehrs auf die neuen Einrichtungsradwege gelenkt und die Belastung der seitlichen Unterführungen reduziert werden. Die seitlichen Unterführungen bleiben jedoch für den Veloverkehr nutzbar. Für bestimmte Fahrbeziehungen stellen sie weiterhin eine direkte Verbindung dar. Dies betrifft insbesondere die Beziehungen Neufrankengasse–Röntgenstrasse und Zollstrasse–Lagerstrasse. Eine vollständige Verlagerung des Veloverkehrs auf die neuen Einrichtungsradwege würde bei diesen Beziehungen zusätzliche Querungen der Langstrasse erfordern. Für die seitlichen Unterführungen sind deshalb ergänzende Massnahmen vorgesehen. Insbesondere wird die Nutzbreite zugunsten der Zufussgehenden angepasst, um die gegenseitige Verträglichkeit von Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dazu gehören insbesondere geschwindigkeitsdämpfende Massnahmen. Die konkrete Ausgestaltung dieser Massnahmen wird in der weiteren Projektierung festgelegt. Die Lösung verfolgt damit einen kombinierten Ansatz: Der überwiegende Veloverkehr soll über die attraktiveren Einrichtungsradwege geführt werden, während die seitlichen Unterführungen für jene Fahrbeziehungen erhalten bleiben, für die sie eine direkte Verbindung darstellen.

4. Anforderungen des öffentlichen Verkehrs

In der Langstrasse verkehrt die Buslinie 32. MIV-Rückstau im Bereich der Langstrassenunterführung führt zeitweise zu Busbehinderungen in Fahrtrichtung Limmatplatz. Die Behinderungen treten insbesondere zur Abendspitze, aber auch zu anderen Tageszeiten auf. Parallel zum Vorprojekt «Langstrassenunterführung» werden deshalb im Rahmen des Projekts mit der TAZ-Baunummer 21153 «Langstrassen-Unterführung Buspriorisierung» Möglichkeiten zur Verbesserung der Buspriorisierung untersucht. Dabei wurden unter anderem ein verstärktes Stauraummanagement (Zufahrtsdosierung am Knoten Lang-/Lagerstrasse) sowie die Führung des ÖV über den Linksabbiegestreifen Lang-/Röntgenstrasse (zum Überholen von MIV-Stau auf dem Geradeausfahrstreifen) geprüft. Die Untersuchungen zeigen, dass das Risiko des Überstellens von Knoten, d. h. stehender Verkehr im Knotenbereich bei Grünphasen in andere Richtungen, im stark ausgelasteten Strassennetz beträchtlich ist. Die bestehenden Vorsortier- und Stauräume erfüllen deshalb eine wichtige Funktion für eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung und für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.

Insbesondere soll vermieden werden, dass Rückstaus bis in die angrenzenden Knoten reichen und diese überstellen. Bereits eine geringfügige Überschreitung der vorhandenen Stauräume kann Auswirkungen auf den Busbetrieb haben. Gleichzeitig muss die Verkehrssteuerung ausreichend flexibel bleiben, um bei der Annäherung eines Busses die entsprechenden Verkehrsströme rechtzeitig freigeben beziehungsweise zurückhalten zu können. Von Bedeutung ist zudem ein ausreichend langer Linksabbiegestreifen beim Knoten Lang-/Röntgenstrasse. Dieser ermöglicht es dem Bus, an einem Rückstau in der Unterführung vorbeizufahren. Die Anforderungen des ÖV und die Funktionsfähigkeit der angrenzenden Knoten wurden deshalb bei der Festlegung des Strassenquerschnitts und der weiteren Ausgestaltung der Bestvariante berücksichtigt.

5. Prüfung einer Alternativvariante

Im Rahmen der Vorstellung des Vorprojekts «Langstrassenunterführung» in der SK SID/V wurde von der SP-Fraktion eine weitere Variante eingebracht. Diese sieht eine starke Verkürzung der Vorsortierstreifen und eine zweistreifige Verkehrsführung im Bereich der Langstrassenunterführung vor. Der dadurch gewonnene Strassenraum soll für breitere Einrichtungsradwege genutzt werden. Gleichzeitig sieht der Vorschlag vor, den Veloverkehr in den seitlichen Unterführungen zu unterbinden und diese dem Fussverkehr vorzubehalten.

Der Vorschlag wurde hinsichtlich seiner Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und die gesamte Verkehrsabwicklung geprüft. Mit einer Reduktion auf zwei Fahrstreifen und einer Verkürzung der Vorsortierstreifen in der MIV-Unterführung würden die verfügbaren Stauräume stark reduziert. Dadurch würde das Risiko steigen, dass Rückstaus bis in die angrenzenden Knoten reichen und in der Folge auch die Buspriorisierung beeinträchtigen. Eine verstärkte Zufahrtdosierung kann diese Auswirkungen nicht ausreichend kompensieren. Gleichzeitig muss beim Knoten Lang-/Röntgenstrasse ein ausreichend langer Linksabbiegestreifen erhalten bleiben, damit der Bus an einem Rückstau vorbeifahren kann. Diesen gewichtigen Nachteilen in Bezug auf Verkehrsmanagement und Buspriorisierung steht kein wesentlicher Vorteil gegenüber: Die im Vorprojekt vorgesehenen Einrichtungsradwege mit 2,20 m erfüllen die Velostandards für Hauptrouten. Eine zusätzliche Verbreiterung bringt keinen Mehrwert. Auch die mit dem Vorschlag verbundene vollständige Verlagerung des Veloverkehrs aus den seitlichen Unterführungen ist aufgrund der Verknüpfungen der Velorouten nicht sinnvoll. Unabhängig von der Breite der Einrichtungsradwege sind für bestimmte Fahrbeziehungen im Veloroutennetz weiterhin die seitlichen Unterführungen von Bedeutung. Dies gilt insbesondere für die Beziehungen Zollstrasse–Lagerstrasse sowie Neufrankengasse–Röntgenstrasse, bei denen mit der Benutzung der seitlichen Unterführungen ein zweimaliges Queren der Langstrasse vermieden werden kann. Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie der Funktionsfähigkeit der angrenzenden Knoten wird der von der SP-Fraktion eingebrachte Ansatz deshalb nicht weiterverfolgt. Weiter geplant wird die Bestvariante mit einer dreistreifigen Verkehrsführung in der MIV-Unterführung, den für die Verkehrsabwicklung erforderlichen Vorsortier- und Stauräumen, erhöhten und baulich vom MIV getrennten Einrichtungsradwegen sowie einer optimierten gemeinsamen Führung von Fuss- und Veloverkehr in den seitlichen Unterführungen.

6. Weiteres Vorgehen und Antrag auf Abschreibung Motion GR Nr. 2022/528

Die Projektierung der neuen Velo- und Fussverkehrsverbindung und die Massnahmen zur Buspriorisierung weisen enge räumliche und verkehrliche Abhängigkeiten auf. Die im Projekt mit TAZ-Baunummer 21153 «Langstrassen-Unterführung Buspriorisierung» untersuchten Massnahmen zur Buspriorisierung werden deshalb mit dem Projekt mit TAZ-Baunummer 23039 «Langstrassenunterführung» koordiniert und gemeinsam umgesetzt. Mit dem Vorprojekt liegt eine konkretisierte Lösung vor, welche die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsmittel sowie die bestehenden baulichen und räumlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Als nächster Verfahrensschritt ist vorgesehen, das Vorprojekt «Langstrassenunterführung» gemäss § 13 Strassengesetz (StrG) zur öffentlichen Mitwirkung aufzulegen. Die im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eingehenden Begehren werden geprüft und im weiteren Projektverlauf behandelt. Die öffentliche Mitwirkung bildet damit einen weiteren Schritt zur Konkretisierung und Weiterentwicklung des Projekts. Die Auflage ist im aktuellen Terminplan ab Ende 2026 vorgesehen.

Anschliessend wird das Projekt in den nachfolgenden Projektierungsphasen weiterbearbeitet. Die erforderlichen Beschlüsse und Kredite für die weitere Projektierung beziehungsweise die spätere Realisierung werden zu gegebener Zeit den zuständigen Instanzen unterbreitet.

Mit der Machbarkeitsstudie und dem Vorprojekt wurden unterschiedliche Lösungsansätze für die Velo- und Fussverkehrsverbindung untersucht und die wesentlichen verkehrlichen und baulichen Fragestellungen vertieft. Mit der Bestvariante liegt eine konkrete Grundlage für die Weiterführung des Projekts vor. Die Abschreibung der Motion bedeutet dabei nicht den Abschluss des Projekts. Das Projekt mit TAZ-Baunummer 23039 «Langstrassenunterführung» wird im ordentlichen Mitwirkungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren weitergeführt.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat deshalb, die Motion GR Nr. 2022/528 abzuschreiben. Berichte unterstehen gemäss Art. 37 lit. h GO nicht dem Referendum.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

1. **Vom Bericht betreffend Projektierungskredit für den Bau einer attraktiven Velo- und Fussverbindung der Langstrasse in der Unterführung sowie sicherer und attraktiver Verbindungen in die Kreise 4 und 5 wird Kenntnis genommen.**
2. **Die Motion, GR Nr. 2022/528, der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen vom 2. November 2022 betreffend Projektierungskredit für den Bau einer attraktiven Velo- und Fussverbindung der Langstrasse in der Unterführung sowie sicherer und attraktiver Verbindungen in die Kreise 4 und 5, wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter