



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 25. Ratssitzung vom 30. November 2022

### Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2022/421 und 2022/528

#### 1041. 2022/421

**Weisung vom 07.09.2022:**

**Motion von Marco Denoth betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs, Bericht und Abschreibung**

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/315, von Marco Denoth (SP) vom 13. September 2017 betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird abgeschrieben.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/421 und 2022/528

Referentin zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferentin:

**Anna Graff (SP):** Die Weisung geht zurück auf die Motion von Marco Denoth, die am 19. September 2018 an den Stadtrat überwiesen wurde. Im November 2020 und Juli 2021 gewährte der Gemeinderat zwei Fristverlängerungen. Die Motion verlangte vom Stadtrat, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, die den Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse vorsieht. Fuss- und Veloverkehr sollen getrennt geführt werden. Die Langstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse, die im regionalen Richtplan als Veloroute klassifiziert ist. Der Teil der Unterführung an der Langstrasse, der die Gleise unterquert, gehört den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Rampe der Stadt. Mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von bis zu 9000 Velofahrerinnen und -fahrern ist die Unterführung ein elementarer Bestandteil des Zürcher Veloroutennetzes. Für die Verbesserung der aktuellen Situation für den Fuss- und Veloverkehr sind zwei Projekte nötig. Das erste Projekt wurde im Juni 2021 abgeschlossen. Das zweite Projekt sieht eine Verbreiterung der höher gelegenen Nebenunterführung von 4 auf 6 Meter vor, um Fuss- und Veloverkehr voneinander zu trennen. Seit der Fristerstreckung hat die Stadt an der Weiterentwicklung dieses Projekts gearbeitet. Die Abklärungen ergaben, dass es zur Umsetzung zwar grosse bautechnische Herausforderungen gibt, die Verbreiterung aber durchaus möglich ist. Im Rampenbereich ist die Verbreiterung auf 6 Meter nicht durchgehend möglich. Die SBB fordern zudem, dass die erforderlichen Sperrungen an dieser für den gesamtschweizerischen Bahnverkehr kritischen Lage 30 Monate vor Baubeginn –



auf die Minute genau – beantragt werden. Der verbindliche Antrag auf Sperrung sieht eine weit fortgeschrittene Planung vor Baubeginn vor, was aber auch durch die rechtlichen Grundlagen so verlangt wird. Zu Bedenken ist, dass das Projekt in ein Zeitfenster passen müsste, das frei von anderen Projekten der SBB ist. Das Tiefbauamt Zürich (TAZ) hat aufgrund der langen Vorlaufzeit für die Bewilligung der Sperrungen ein detailliertes Vorprojekt erstellt, das der SBB zur Vorprüfung abgegeben wurde. Diese Vorprüfung muss aufgrund hoher Sicherheitsbedürfnisse seitens SBB durch eine detailliertere Prüfung ergänzt werden, die noch nicht abgeschlossen ist. Parallel dazu prüft das TAZ, ob die Engstelle beim Portal an der Zollstrasse durch eine Verlegung des Abwasserkanals beseitigt werden kann. Aufgrund der Revision der Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) für Anlagen von Fuss- und Veloverkehr vom April 2022 wären aber auch diese 6 Meter ungenügend. Deswegen wird eine Breite von über 6 Metern geprüft, auch wenn dieses Alternativprojekt mehr Kosten zur Folge hätte. Die Machbarkeitsprüfung dieses zweiten Projekts wird auf 2 Jahre geschätzt. Der Prozess der SBB für die Prüfung des aktuellen Vorprojekts zu einer Verbreiterung auf 6 Meter ist entsprechend sistiert. Insgesamt rechnet das TAZ mit einem Baubeginn ab frühestens dem Jahr 2030 für die Verbreiterung auf 6 Meter oder mehr. In der Kommission wurde mit der Projektleitung diskutiert, wie sich die veränderten VSS-Normen und zeitlichen Vorgaben der SBB auf die Zukunft des Projekts auswirken. Die Kommission empfiehlt die Kenntnisnahme des Berichts und Abschreibung der Weisung. Mit der zweiten Fristerstreckung erfolgte gemäss der Geschäftsordnung des Gemeinderats die letzte Möglichkeit zur regulären Fristerstreckung um 2 Jahre. Es wäre nur eine letzte Erstreckung von 12 Monaten möglich, die nicht genügen, um das Anliegen der Weisung umzusetzen. Darum folgt eine neue Motion.

**Markus Knauss (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 860/2022): Es gibt mehrere Gründe, wieso es wichtig ist, eine neue Motion einzureichen. Die städtische Morphologie westlich des Hauptbahnhofs ist stark durch die Gleisanlagen geprägt. Sie haben eine Barrierewirkung für den Verkehr. Umso wichtiger sind die Überquerungen der Gleise, um das Funktionieren des Stadtverkehrs zu gewährleisten. Für den Autoverkehr erfolgte das durch die Hardbrücke. Für die Velofahrenden fehlt eine ähnlich grosszügige Infrastruktur, was schrittweise behoben werden soll. Die Langstrassenunterführung hat nach wie vor eine besondere Bedeutung, da sie es erlaubt, die Gleisanlagen in minimaler Distanz zu unterqueren. Das ist besonders attraktiv, da die Gleise an dieser Stelle zu einem Flaschenhals verengt sind. Der zweite grosse Vorteil an dieser Stelle ist die minimale Höhendifferenz, die für Velofahrende wichtig ist. Die Unterführung stellt zudem Verbindungen in alle Richtungen der Stadt sicher und wird als innerstädtische Veloverkehrsdrehscheibe stark frequentiert. Es braucht nebst den beiden Spuren im Autotunnel also weitere Optimierungen. Auf diesen Tatsachen beruht die neue Motion der Fraktionen SP, Grüne, GLP und AL zur Planung einer Langstrassenunterführung. Es wird darin unter anderem festgehalten, dass die Drehscheibenfunktion verbessert werden soll. Die Komplexität des Anliegens ist grösser, als in den Vorjahren angenommen. Darum soll nicht nur ein Objektkredit in einer kreditschaffenden Weisung, sondern auch ein Projektierungskredit beantragt werden. Zudem wird auf die Verlegung des Abwasserkanals östlich der Unterführung verzichtet, da dieses Vorhaben die Koordination mit den SBB



*nicht vereinfachen würde. Der positive Nebeneffekt ist die Einsparung von 25 bis 30 Millionen Franken. Die geschätzte Summe des Projekts beläuft sich nun auf 15 bis 20 Millionen Franken, womit die Langstrassenunterführung im Vergleich mit dem Stadttunnel und anderen die günstigste Option für einen Übergang über die Gleise ist. Die Motion gibt dem Stadtrat einen Planungsauftrag und dem Parlament die Möglichkeit, diese wichtige Veloinfrastrukturanlage in der Planung zu begleiten.*

**Dr. Josef Widler (Die Mitte)** begründet den von Karin Weyermann (Die Mitte) namens der Die Mitte/EVP-Fraktion am 16. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Markus Knauss (Grüne) sagte viel Wahres, aber etwas Wichtiges wurde vergessen: Die Unterführung liegt an solch wichtigen Strukturen, dass man nicht viel Spielraum hat. Einen wirklichen Eingriff zu tätigen, der wesentliche Änderungen bringt, ist unmöglich. Der finanzielle Einsatz lohnt sich unseres Erachtens nicht, darum lehnen wir diese Motion ab.

Weitere Wortmeldungen:

**Johann Widmer (SVP):** Das Velo sei das effizienteste, platzsparendste und günstigste Verkehrsmittel – doch jetzt braucht es sehr viel Platz an dieser Langstrassenunterführung. Platz für den Veloverkehr hat es schon genügend und ich sehe nicht ein, wieso noch mehr geschaffen werden soll. Das ist unsinnig und verschwendetes Geld.

**Andreas Egli (FDP):** Das Einzige, was ich zu den Vorstellungen der Kommissionsmitglieder hinzufügen möchte, ist, dass die Motion wegen ihrer Komplexität abgeschrieben wird. Das Bauwerk Unterführung erfüllt seine Funktion in Bezug auf die Eisenbahn perfekt, aber in Bezug auf die Verbindung der Stadtteile für den Fuss-, Auto- und Veloverkehr nur sehr bedingt. Im Vergleich zur vorherigen Motion bringt die Neue weitere Punkte, wie den idealen Anschluss an die Unterführung und die Erfüllung der VSS-Normen. Wenn aber der Abwasserkanal, dessen Verlegung ja unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würde, an Ort und Stelle bleibt, stellt sich die Frage, wo der Velotunnel verbreitert werden soll. Vielleicht müsste das Projekt grossräumiger betrachtet werden – womöglich ist eine oberirdische Überführung sinnvoller. Genau an dieser Stelle die Verbreiterung des Tunnels durchführen zu wollen, sehen wir als planungsrechtliches und finanzielles Fass ohne Boden. Darum lehnen wir diese Motion ab.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Simone Brander:** Anna Graff (SP) hat die Vorgeschichte und Komplexität des Vorhabens gut erklärt. Natürlich ist diese Unterführung ein wichtiger Bestandteil der Stadt, da sie es ermöglicht, das Gleisfeld mit dem Velo zu queren. Eine Besserung in diesem Bereich ist im Sinne des Stadtrats. Eine weitere Dimension der Komplexität betrifft den Kabelkanal an dieser Stelle. Dieser darf bei der Durchführung auf keinen Fall beschädigt werden. Auch diesbezüglich ist man mit den SBB im Gespräch – eine Antwort ist ausstehend, doch das Vorhaben ist nicht unmöglich. Das Abschreiben einer Motion, worauf eine praktisch identische folgt, hat Seltenheitswert im Gemeinderat. Doch wie Markus Knauss (Grüne) bereits erläutert hat, gibt es feine Unterschiede, wie die Abschreibung



4 / 5

*der Abwasserkanalverlegung. Der Stadtrat ist bereit, diese Motion entgegenzunehmen.*

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Zustimmung: Anna Graff (SP), Referentin; Präsident Andreas Egli (FDP), Peter Anderegg (EVP),  
Monika Bättschmann (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Heidi Egger (SP),  
Patrick Hässig (GLP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP),  
Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)  
Abwesend: Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 101 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Anna Graff (SP), Referentin; Präsident Andreas Egli (FDP), Peter Anderegg (EVP),  
Monika Bättschmann (Grüne) i. V. von Dr. Roland Hohmann (Grüne), Heidi Egger (SP),  
Patrick Hässig (GLP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP),  
Michael Schmid (AL), Claudio Zihlmann (FDP)  
Abwesend: Vizepräsident Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 97 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/315, von Marco Denoth (SP) vom 13. September 2017 betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 7. Dezember 2022



5 / 5

**1042. 2022/528**

**Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 02.11.2022:  
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**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/421, Beschluss-Nr. 1041/2022.

Markus Knauss (Grüne) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 860/2022).

Dr. Josef Widler (Die Mitte) begründet den von Karin Weyermann (Die Mitte) namens der Die Mitte/EVP-Fraktion am 16. November 2022 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

Die Motion wird mit 68 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat