



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 20. August 2025

GR Nr. 2022/528

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, Antrag auf 2. Fristerstreckung

Am 2. November 2022 reichten die Fraktionen SP, Grüne, GLP- und AL 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, der mit hohen Kosten und weiteren baulichen Unwägbarkeiten verbunden wäre, verzichtet werden.

Begründung: Seit vielen Jahren ist eine für Velofahrende und Fussgängerinnen 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.

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. Gestützt auf Art. 130 Abs. 2 Geschäftsordnung des Gemeinderats (AS 171.100) 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. Nun ersucht der Stadtrat gestützt auf Art. 130 Abs. 2 Geschäftsordnung des Gemeinderats (AS 171.100) den Gemeinderat, die am 30. November 2025 ablaufende Bearbeitungsfrist erneut um zwölf Monate bis zum 30. November 2026 zu erstrecken.



2/4

2. Ausgangslage

Die Langstrassenunterführung verbindet die beiden Stadtkreise 4 und 5 und unterquert die gesamte Gleisanlage der SBB. 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 Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) sowie ein 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 zwar 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 des Abwasserkanals und eine aufwändige und kostenintensive Anpassung des Kabelkanals der SBB verbunden wäre. Ein Neubau der Unterführung im Einfahrtsbereich zum Hauptbahnhof Zürich mit 3000 Zügen pro Tag stellte sich ebenfalls als unrealistisch heraus.

3. Antrag auf Fristerstreckung

Für die Erarbeitung der verkehrlichen Machbarkeitsstudie wurde im Februar 2024 ein Projektierungskredit von Fr. 140 000.– bewilligt. Dieser Projektierungskredit wurde mit Verfügung vom 16. September 2024 erhöht, um Fr. 555 000 auf Fr. 695 000.–. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde ein breiter Variantenfächer untersucht und bewertet, der die Bedürfnisse und Bestimmungen sowie die Anforderungen der Motion GR Nr. 2022/528 berücksichtigt. Konkret wurden Varianten für eine zweckmässige Führung des Velo- und Fussverkehrs in den seitlichen Unterführungen sowie Varianten zur baulichen Trennung des Veloverkehrs in der MIV-Unterführung untersucht. Alle Varianten wurden anhand verschiedener Kriterien wie Attraktivität, Sicherheit und Vernetzung für den Velo- und Fussverkehr bewertet. Zudem wurden die Kosten und die Umsetzbarkeit der verschiedenen Varianten berücksichtigt.

Die empfohlene Bestvariante sieht vor, in der MIV-Unterführung erhöhte Einrichtungradwege als Ersatz für die bestehenden Radstreifen einzurichten. Dadurch würde die heutige Höhendifferenz für den Veloverkehr zwischen dem tiefsten Punkt der MIV-Unterführung und den bei-



3/4

den Knotenbereichen reduziert. Das Überholen von Velos auf dem Höhenversatz in der Unterführung wäre jedoch nur eingeschränkt möglich. Am Ende der Begradigung im Rampenbereich soll der erhöhte Radweg in einen Radstreifen in den Knoten münden. Die bauliche Trennung und die erhöhte Führung der Einrichtungsradwege in der MIV-Unterführung sollen die Attraktivität sowie die objektive und subjektive Sicherheit für die Velofahrenden erhöhen. Dadurch können die seitlichen Unterführungen entlastet und die Forderungen der Motion GR Nr. 2022/528 nach einer baulichen Trennung des Veloverkehrs in der MIV-Unterführung erfüllt werden.

In den seitlichen Unterführungen soll die bisherige Verkehrsführung beibehalten werden. Die seitlichen Unterführungen stellen ein wichtiges Netzelement für den Veloverkehr dar, insbesondere für die Fahrbeziehungen Zollstrasse–Lagerstrasse oder Neufrankengasse–Röntgenstrasse. Um ein Veloangebot bereitstellen zu können, auf dem sich alle Zielgruppen sicher fühlen, müssen die seitlichen Unterführungen weiterhin von Velofahrenden benutzt werden können. Die geplanten Massnahmen in der MIV-Unterführung sollen zu einer Verlagerung des Veloverkehrs aus den seitlichen Unterführungen in die MIV-Unterführung führen. Mit zusätzlichen signaletischen Massnahmen soll zudem die Verträglichkeit zwischen Velo- und Fussverkehr in den seitlichen Unterführungen erhöht werden.

Im Rahmen des laufenden Vorprojekts werden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben Zürich, der Dienstabteilung Verkehr, dem Amt für Städtebau sowie Grün Stadt Zürich die verkehrlichen, gestalterischen und städtebaulichen Auswirkungen des Projekts auf die betroffenen Verkehrsknotenpunkte untersucht. Das Ziel besteht darin, eine optimale und zukunftsfähige Lösung zu erarbeiten. Bereits in dieser frühen Phase ist vorgesehen, eine Fachperson für eine gestalterische und städtebauliche Begleitung beizuziehen. Diese Fachbegleitung soll insbesondere bei der Entwicklung und Bewertung von Varianten sowie bei der Planung der Knotenpunkte einen wesentlichen Mehrwert leisten. Die Kosten dafür sind ebenfalls im erhöhten Projektierungskredit enthalten.

Aktuelle Arbeiten im Vorprojekt betreffen auch die Prüfung des baulichen Zustands der Wände, der Fundamente, der Entwässerungsleitungen und -schächte im Bereich der Unterführung. Zudem fand eine Werkleitungserhebung statt, bei der die verschiedenen Bedürfnisse der Werkleitungseigentümerinnen und -eigentümer erfasst wurden. Der Perimeter wurde durch Höhenaufnahmen vermessen und als Grundlage für die weitere Planung dokumentiert.

Ein zentrales Element des Projekts ist der baulich getrennte, erhöht geführte Veloweg in der Unterführung. Die erforderlichen Fahrspurbreiten wurden erfasst, müssen jedoch abschliessend geklärt werden. Die Länge und Anbindung des Velowegs an die Knotenpunkte haben direkten Einfluss auf den Komfort und die Sicherheit für die Velofahrenden. Derzeit werden verschiedene Varianten ausgearbeitet, bei denen unter anderem die Führung direkter oder indirekter Linksabbieger für Velos, die Anpassung beziehungsweise Verschiebung von Lichtsignalanlagen sowie die Lage der Haltelinien geprüft werden. Die Führung des Veloverkehrs soll durchgehend auf einem baulich getrennten Weg erfolgen, wodurch gefährliche Spurwechsel mit dem motorisierten Individualverkehr vermieden werden sollen. Dies soll nicht nur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, sondern auch die Höhendifferenz für Velofahrende möglichst gering halten. Die durchgehende Veloführung soll die Sichtbarkeit verbessern,



4/4

Konfliktzonen reduzieren und eine klarere Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.

Neben den funktionalen Aspekten sollen auch die städtebauliche Qualität des Raums verbessert und ein ästhetisch ansprechendes Erscheinungsbild im Knotenbereich geschaffen werden. Dies soll zu einer positiven Wahrnehmung des öffentlichen Raums beitragen. Zusätzlich werden gezielte Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in der seitlichen Unterführung geprüft.

Es ist vorgesehen, die obgenannten Punkte in der nun folgenden Projektierungsphase vertiefter zu untersuchen, um die definitive Machbarkeit zu klären resp. die Ausgestaltung zu konkretisieren und ein Bauprojekt inklusive Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Weiter soll zu gegebener Zeit bei der dafür zuständigen Instanz ein Ausführungskredit für die Umsetzung der geforderten attraktiven Velo- und Fussverbindung beantragt werden. Es ist davon auszugehen, dass ein Ausführungsprojekt ab 2026 erstellt und frühestens ab 2028 mit der Ausführung des Bauprojekts begonnen werden kann.

Da die Frist für die Bearbeitung der Motion GR Nr. 2022/528 für die Erledigung dieser weiteren Arbeiten nicht ausreicht, beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die am 30. November 2025 ablaufende Bearbeitungsfrist um weitere zwölf Monate bis zum 30. November 2026 zu erstrecken.

Dem Gemeinderat wird zur sofortigen materiellen Behandlung beantragt:

Die Frist zur Erfüllung der am 30. November 2022 überwiesenen 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 auf der Langstrasse in der Unterführung sowie sicherer und attraktiver Verbindungen in die Kreise 4 und 5, wird um weitere zwölf Monate bis zum 30. November 2026 verlängert.

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter