



## Auszug aus dem substanziellen Protokoll 183. Ratssitzung vom 25. März 2026

6007. 2025/588

**Weisung vom 10.12.2025:**

**Tiefbauamt, Teilumsetzung Velovorzugsroute Andreasstrasse, Aufteilung  
Rahmenkredit Velo**

Antrag des Stadtrats

Für den Kostenanteil der Stadt an den Ausführungskosten für das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur, Gebiet Stadt Zürich, zur Teilumsetzung der Velovorzugsroute Andreasstrasse, Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse, einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen bestehend aus Landerwerb, Markierungen und Signalisationen, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und von oberirdischen Stromnetzanlagen sowie der Fällung von Bäumen und Rekultivierung der Böschung, werden Fr. 19 160 000.– (Preisstand 1. April 2025, Bahnbau-Teuerungsindex) zulasten des Rahmenkredits Velo für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich gemäss Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 bewilligt.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

**Markus Knauss (Grüne), Präsidium:** *Es geht um das SBB-Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur. Ich war immer der Meinung, dass es um einen Ausbau der Strecke zwischen Dietlikon und Winterthur geht. Es ist aber im wörtlichen Sinn ein Projekt mit einem Perimeter bis nach Zürich. Ganz konkret geht es um die Brücke an der Opfikonstrasse in Schwamendingen. Diese Brücke wird im Rahmen des Gesamtprojekts als nicht mehr betriebssicher angeschaut. Die SBB sind verpflichtet, einen besseren Abprallschutz zu installieren. Es wurde das Gespräch mit der Stadt gesucht und der Stadtrat fragte, ob man sich vorstellen könnte, eine neue Brücke zu bauen, die den Interessen der Stadt und des Kantons Zürich dient. Der Kantonsrat beschloss vor zwei Tagen einen Zusatzkredit zur kantonalen Veloschnellroute von Wallisellen nach Opfikon, die in die Stadt Zürich weiterführt. Die Veloschnellroute des Kantons hat eine gewisse Berühmtheit, weil für 4 Kilometer 103 Millionen Franken ausgegeben werden. Wir sind bei einem bescheideneren Projekt. Wenn man diese Brücke realisieren würde, könnte man die kantonale Veloroute aufnehmen und in die Stadt über die Andreasstrasse bis zum Bahnhof Oerlikon und zur Birchstrasse weiterführen. Obwohl die Weisung Andreasstrasse heisst, ist sie nicht präjudiziell für die Velovorzugsroute in der Verlängerung dieses Projekts. Es gibt dezidierte Haltungen, die sagen, man müsse die Velovorzugsroute bis zum Bahnhof*



Oerlikon nördlich führen. Es gibt aber auch Leute, die sagen, man müsse sie südlich von den Gleisen führen. Aber darum geht es heute Abend nicht. Wir diskutieren nur über die Brücke. Es geht darum, dass sich die Stadt und die SBB darauf einigten, dass man die Brücke neu bauen will. Die Brücke wird von den SBB projektiert und realisiert. Sie wird nach Eisenbahngesetz bewilligt. Die Plangenehmigungsverfügung liegt vor und ist meines Wissens auch schon rechtskräftig. Wenn wir uns gegen die neue Brücke entscheiden, machen die SBB einfach den verbesserten Abprallschutz und die Brücke, die aus Sicht des Stadtrats nicht als tauglich angeschaut wird, bleibt in ihrem aktuellen Zustand erhalten. Das Projekt sieht vor, dass wir einerseits die Brücke verbreitern und mit Rampen auf beiden Seiten die Steigung für Velofahrende akzeptabel machen. Wir sprechen von Breiten von 6,8 Metern. 4,4 Meter sind für Velowege im Gegenverkehr vorgesehen. Die restlichen 2,4 Meter sind für Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen. Für Rampen sind grössere Erdbewegungen nötig. Die Kosten der Brücke belaufen sich auf 18 Millionen Franken. Die SBB erstattet die 4 Millionen Franken, die für den Abprallschutz angefallen wären, zurück. Zu den 14 Millionen Franken kommen noch weitere Kosten für Markierungen, Signalisationen, die öffentliche Beleuchtung, den Landerwerb, Mehrwertsteuern, Verwaltungskosten und Reserven hinzu. Wir sprechen heute Abend über einen Gesamtobjektkredit von 19,16 Millionen Franken. Mit diesem Objektkredit betreten wir Neuland. Es ist meines Wissens das erste Projekt, bei dem wir als Gemeinderat eine neue Kompetenz nutzen. Das Geld wird dem Rahmenkredit Velo belastet, über den wir abgestimmt haben. Die Bevölkerung akzeptierte damals einen Rahmenkredit für das Ganze. Aber der Gemeinderat sollte abschliessend über Kredittranchen von 5 Millionen Franken beschliessen können. Das bedeutet, dass gegen den Beschluss kein Referendum mehr möglich ist. Die Mehrheit der Kommission erachtet es als sinnvoll, die Gelegenheit zu nutzen. Und zwar unabhängig davon, ob die Velovorzugsroute auf der Andreasstrasse oder auf der Südseite der Gleise kommt. Mit der neuen Brücke wird die Durchlässigkeit eines grossräumigen Velonetzes, das Kanton und Stadt miteinander planen, erhöht. Ausserdem kann die Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger mit der neuen Brücke deutlich verbessert werden.

Kommissionsminderheit:

**Stephan Iten (SVP):** Der Velowahn nimmt langsam ein unglaubliches Ausmass an. Überall, wo Velo drin- oder draufsteht, darf es nicht genug kosten. 19 Millionen Franken für eine Velobrücke – kurz nachdem die Stadt Zürich ein Defizit von 20 Millionen Franken bekanntgegeben hat. Ich verstehe langsam nicht mehr, wie man in diesem Rat mit Geld umgeht. Wir haben einen bestehenden Übergang, der abgerissen und neu erstellt wird. Man ersetzt also bestehenden bösen Beton durch neuen bösen Beton. Aber wenn es ums Velo geht, ist der Beton plötzlich nicht mehr böse. Als wir über eine grössere Unterführung beim Bahnhof Seebach diskutierten, wurden wir hauptsächlich gewarnt, wie schlecht Beton sei. Die Stadt Zürich und die SBB sind ja eigentlich gebrannte Kinder, was Baukosten betrifft. Die Stadt Zürich sowieso, wenn es um Brücken geht: die Rathausbrücke kostet doppelt so viel. Ich glaube, wir können davon ausgehen, dass am Schluss auch diese Velobrücke um die 30 Millionen Franken kosten wird. Die Veloroute, die dort durchgeführt werden soll, wird auch noch kosten. Es wird beispielsweise noch



eine Werkstoffsammlung versetzt werden müssen. Ob die Route am Schluss – abgesehen von Sven Sobernheim (GLP) – wirklich genutzt wird, bezweifle ich. Auch bei Velorouten sollte man wieder einmal zurück zur Vernunft finden. Diese Woche wollte der Kanton 108 Millionen Franken für vier Kilometer Veloweg – man musste zusätzlich 35 Millionen Franken reinbuttern. Markus Knauss (Grüne) findet das «lässig». Ich erinnere mich noch an den Rosengartentunnel. Dort zählte er uns auf den Rappen genau auf, wie viel der Kilometer oder der Meter kostet. Aber es geht halt ums Velo. Bei der Finanzlage der Stadt Zürich muss es ja nicht immer eine Luxuslösung sein. Ich finde es völlig unverständlich, dass die FDP hier mitmacht. Es gibt ja bereits eine Brücke. Die hätte man auch ausbauen anstatt abreißen können. Es wäre auch günstiger gegangen. Auch wenn man einen Velokredit hat, sollte man mit dem Geld trotzdem vernünftig umgehen. Deshalb lehnen wir die Brücke ab. Wir hätten uns gewünscht, dass man mit der bestehenden Brücke arbeitet.

Weitere Wortmeldungen:

**Xenia Voellmy (GLP):** Die GLP unterstützt diese Vorlage aus Überzeugung. Was ich nicht verstehe: Stephan Iten (SVP), sollte eigentlich froh sein, dass wir jetzt schon viel von diesem Kredit ausgeben. Dann gibt es weniger Velowege. Ich finde es super, wenn wir möglichst sparsam mit dem Kredit umgehen, weil wir dann mit dem Rahmenkredit möglichst viel für unsere Stadt machen können.

**Stephan Iten (SVP):** Nur weil man den Rahmenkredit hat, geht man nicht verschwenderisch mit dem Geld um. Wir sagen nicht, je schneller der Kredit weg sei, desto weniger Velowege. Wir sagen, es müsse vernünftig mit dem Geld umgegangen werden. Aber das hat man inzwischen völlig aus dem Blick verloren. STR Daniel Leupi warnt vor all diesen Ausgaben und Investitionen. Wenn man einen Rahmenkredit von 350 Millionen Franken spricht, heisst das nicht, dass man 350 Millionen Franken ausgeben muss. Man muss deshalb nicht anfangen, goldene Brücken zu bauen. Aber den Bezug zum Geld haben alle ausser die SVP völlig verloren – auch die Grünliberalen, wie sie sich nennen. Ich sehe sie schon lange nicht mehr als liberal.

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

**STR Simone Brander:** Es wurde gesagt: Der Grund, weshalb wir jetzt über diese Veloroute debattieren, liegt in der Spurerweiterung der Bahnstrecke Zürich–Winterthur. Wir haben hier ein «window of opportunity» – ein Fenster, das sich wieder schliesst, wenn wir die Gelegenheit nicht ergreifen. Wir haben einen Fahrplan, der von der Bahn vorgegeben wird. Auf diesen fahrenden Zug springen wir auf, um eine coole neue Brücke über die Gleise zu bauen. Vergoldet wird sie nicht. Es handelt sich um eine Brücke, die einer Velovorzugsroute auch würdig ist. Das heisst, man kommt mit dem Zweirad wesentlich einfacher rüber, als es heute der Fall ist. Eigentlich ist es so simpel. Trotzdem fiel die Weisung recht lang aus. Die Hälfte davon widmet sich im weiteren Sinn dem



4 / 5

*Thema Kosten und dort wird es komplizierter. Aber auch diese lassen sich zusammenfassen: Die SBB bauen die Brücke, die Stadt bezahlt sie grossmehrheitlich. Die Kosten gehen zulasten des Velokredits und wenn die Brücke fertig ist, geht sie ins Eigentum der Stadt über. Die Plangenehmigung ist bereits erteilt und auch rechtskräftig. Dem Vorhaben steht also nur noch eine kleine Hürde im Weg: das Ja des Gemeinderats.*

#### Schlussabstimmung

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Antrag des Stadtrats.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Antrags des Stadtrats.

Mehrheit:	Referat: Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Niyazi Erdem (SP) i. V. von Oliver Heimgartner (SP), Sandra Gallizzi (EVP), Anna Graff (SP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Michael Schmid (AL), Xenia Voellmy (GLP)
Minderheit:	Referat: Stephan Iten (SVP)
Abwesend:	Attila Kipfer (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

Für den Kostenanteil der Stadt an den Ausführungskosten für das Projekt MehrSpur Zürich–Winterthur, Gebiet Stadt Zürich, zur Teilumsetzung der Velovorzugsroute Andreasstrasse, Abschnitt Stadtgrenze bis Opfikonstrasse, einschliesslich der dadurch bedingten Massnahmen bestehend aus Landerwerb, Markierungen und Signalisationen, Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und von oberirdischen Stromnetzanlagen sowie der Fällung von Bäumen und Rekultivierung der Böschung, werden Fr. 19 160 000.– (Preisstand 1. April 2025, Bahnbau-Teuerungsindex) zulasten des Rahmenkredits Velo für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich gemäss Beschluss der Stimmberechtigten vom 30. November 2025 bewilligt.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 1. April 2026 gemäss Art. 37 der Gemeindeordnung



5 / 5

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat