



30. September 2026

### Schriftliche Anfrage

von Wolfgang Kweitel (Die Mitte),  
Selina Frey-Vos (GLP)  
und Martina Zürcher (FDP)

Die Linienführung der Velovorzugsroute Hönegg–Wipkingen stösst im verkehrsrhigen Quartier bei den Betroffenen auf grosse Skepsis, insbesondere die Anpassung gegenüber der im Richtplan eingetragenen Route: So ist die Nötzlistrasse eine Sackgasse mit Tempo 30, die faktisch als Begegnungszone dient: Bei schönem Wetter spielen dort Kinder, zudem ist die Strasse zusammen mit dem schmalen Vogtsrain Teil des Schulwegs zum gleichnamigen Schulhaus Vogtsrain. Das starke Gefälle (16%!) stellt besondere Anforderungen an die Sicherheit und das Zusammenspiel von Veloverkehr und Kindern zu Fuss, insbesondere auch bei Nässe, Schnee und Eis. Aus dem Quartier werden zudem die fehlende direkte Anbindung an die ETH Höngerberg sowie Fragen zur Netzlogik und zur Alternative über die nahe, bereits gut erschlossene Emil-Klöti-Strasse aufgeworfen, die zu einer verbesserungsbedürftigen Route Richtung Bucheggplatz und Zürich-Nord, sowie einer ungeklärten Weiterführung über die Rosengartenachse führt. Nach Abbau der Parkplätze stellt sich zudem die Frage, wie ausreichende Halte- und Parkierungsmöglichkeiten insbesondere für Spitex, Gewerbe, Lieferdienste und mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet werden können. Im Einwendungsbericht vom September 2026 wurden von 19 Einwendungen 10 nicht, 6 teilweise und nur 3 vollständig berücksichtigt; Vogtsrain und Nötzlistrasse bleiben Teil der Route, wobei sich die Frage stellt, wie alternative Linienführungen geprüft und gegeneinander abgewogen wurden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Varianten der Linienführung im Bereich Vogtsrain/Nötzlistrasse wurden geprüft, einschliesslich der im Einwendungsverfahren vorgeschlagenen? Nach welchen Kriterien (Verkehrs- und Schulwegsicherheit, Topografie, Direktheit, Netzanschluss) wurden sie verglichen und weshalb verworfen? Welche Einwendungen führten zu Anpassungen des Projekts?
2. Wie wurde die Schulwegsicherheit am Vogtsrain untersucht? Welche Auswirkungen erwartet die Stadt insbesondere aufgrund des Gefälles und der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von bergauf und bergab fahrenden Velos im Zusammenspiel mit Schülerinnen und Schülern zu Fuss? Wurde für diesen Abschnitt ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt bzw. ist ein solches vorgesehen? Falls nein, weshalb nicht?
3. Welche Alternativen zur vorgesehenen Aufhebung der Parkplätze in der Nötzlistrasse wurden geprüft und wie wird das kurzzeitige Halten und Parkieren insbesondere für Spitex, Handwerk, Lieferdienste und mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet?
4. Wurde in der Nötzlistrasse eine Signalisation Begegnungszone geprüft und falls nicht, wieso nicht?
5. Unter welchen Voraussetzungen wäre der Stadtrat bereit, aufgrund der Erkenntnisse aus Sicherheitsprüfung, Einwendungsverfahren oder weiteren Abklärungen die Linienführung oder konkrete Ausgestaltung im Bereich Vogtsrain/Nötzlistrasse nochmals zu überprüfen?
6. Mit welchem heutigen und zukünftigen Veloverkehrsaufkommen aus dem Quartier rechnet die Stadt auf Vogtsrain und Nötzlistrasse bzw. auf der Route bis

M. Zürcher M. Kweitel S. Frey-Vos

Rosengartenstrasse bzw. Bucheggplatz und auf welchen Erhebungen bzw. Modellierungen beruhen diese Annahmen?

7. Welche Rolle spielt die künftige Anbindung der ETH Höggerberg für die gewählte Linienführung? Wie ist diese vorgesehen und wie beurteilt der Stadtrat Attraktivität und Netzfunktion der Route, solange diese Anbindung nicht realisiert ist?
8. Welche Überlegungen liegen dem Teilstück Giacomettistrasse – Appenzellerweg – Appenzellerstrasse zugrunde, deren Bau eines strassenähnlichen Velowegs über bisher intaktes Kulturland führt?
9. Weshalb wird die Route nur bis zur Appenzellerstrasse aufgelegt? Gemäss Richtplan führt die Route zuerst stark bergab über Rebbergstrasse – Wunderlistrasse um anschliessend über die Rosengartenstrasse (343 müM) – Scheffelstrasse – Rötelstrasse wieder stark bergwärts Richtung Bucheggplatz / Zürich-Nord zu führen. Wird diese Routenführung überarbeitet, und wie wird die Querung der Rosengartenachse sichergestellt?
10. Wie beurteilt die Stadt insgesamt die Attraktivität der gewählten Linienführung der Gesamtroute am Höggerberg für Velofahrende und Quartierbevölkerung hinsichtlich Steigung, Direktheit, Reisezeit und Sicherheit?