

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Februar 2020

**88.**

### **Schriftliche Anfrage von Simone Brander und 11 Mitunterzeichnenden betreffend Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon, allfällige Prüfergebnisse und Vor- und Nachteile einer unterirdischen Lösung und mögliches Vorgehen zur Realisierung einer solchen Variante sowie allfällige Alternativen zur Verbesserung der Veloverbindung**

Am 30. Oktober 2019 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und 11 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2019/475, ein:

Die Stimmbevölkerung hat die Förderung des Velos in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich festgehalten und das Velo gewinnt an Bedeutung im Hinblick auf eine klimaverträglichere Mobilität in der dichter werdenden Stadt. Deshalb ist es notwendig, auch über neue, visionäre Velovorhaben nachzudenken. Eine Idee, die immer wieder auftaucht, ist eine schnelle Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon. Aktuell stellt sowohl die Topographie von Wipkingen über den Bucheggplatz nach Oerlikon als auch die unwirtliche Achse Rosengartenstrasse/Bucheggplatz ein Hindernis dar, um diese Strecke mit dem Velo zu bewältigen. Deshalb wird immer wieder die Idee eines Velotunnels (z. B. parallel zur bestehenden Bahnlinie Wipkingen-Oerlikon) aufgebracht. So liesse sich eine direkte und schnelle Veloverbindung realisieren. Längere Velotunnels haben sich an anderen Orten bewährt – z. B. der Alte-Elbtunnel in Hamburg.

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

1. Wurde die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon bereits einmal vertieft geprüft? Falls ja, was war das Ergebnis dieser Prüfung?
2. Welche Vorteile und Nachteile sieht der Stadtrat für eine Veloverbindung im Tunnel zwischen Wipkingen und Oerlikon?
3. Falls der Stadtrat die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon für prüfungswert hält, was wäre das diesbezügliche weitere Vorgehen?
4. Falls der Stadtrat die Idee einer unterirdischen Veloverbindung nicht weiterverfolgen möchte, welche Alternativen sieht der Stadtrat, um die Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die wie folgt:

Dem Stadtrat ist die Förderung des Veloverkehrs, insbesondere die vermehrte Nutzung des Velos durch breite Bevölkerungsschichten, ein zentrales Anliegen. Um Velofahren in der Stadt Zürich attraktiver und sicherer zu machen, braucht es vielfältige Ansätze und Innovationen.

Nach dieser einleitenden Bemerkung können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Wurde die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon bereits einmal vertieft geprüft? Falls ja, was war das Ergebnis dieser Prüfung?»):**

Die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon wurde bis anhin nicht geprüft.

**Zu Frage 2 («Welche Vorteile und Nachteile sieht der Stadtrat für eine Veloverbindung im Tunnel zwischen Wipkingen und Oerlikon?»):**

Ein Velotunnel könnte zwei Quartiere mit einer direkten, hindernisfreien, steigungsarmen und damit schnell befahrbaren Veloverbindung verknüpfen. Je nach Anbindung des Tunnels könnte er auch einen grösseren Wirkungsradius aufweisen und somit die beiden Stadtteile beidseits des Milchbucks miteinander verbinden.

Diesem Potenzial stehen jedoch auch gewisse Bedenken gegenüber, die vertieft untersucht werden müssten, unter anderem die Gewährleistung der Sicherheit, das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die stadträumliche Integration. Zudem stellt ein solcher Tunnel lediglich eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung dar, die keine weiteren Anschlüsse an das übrige Veloroutennetz

zwischen Wipkingen und Oerlikon aufweist. Erkenntnisse aus dem erwähnten Beispiel Elbtunnel können nicht übertragen werden, da die Längen der beiden Tunnels nicht vergleichbar sind. Die Länge des Elbtunnels beträgt etwa 400 Meter und die des Tunnels Wipkingen–Oerlikon würde mindestens 1500 Meter betragen. Zudem handelt es sich beim Elbtunnel um einen bestehenden Tunnel, der umgenutzt werden konnte, ähnlich wie bei der geplanten Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr wenn immer möglich oberirdisch geführt werden sollen, weil dies für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer attraktiver ist. Dementsprechend müssen die oberirdischen Verbindungen aufgewertet und sicher für den Veloverkehr gestaltet werden. Er sieht jedoch durchaus Potenzial in ergänzenden Ansätzen und ist bereit, diese zu prüfen.

**Zu Frage 3 («Falls der Stadtrat die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon für prüfenswert hält, was wäre das diesbezügliche weitere Vorgehen?»):**

Im Rahmen des Postulats GR Nr. 2019/488 ist der Stadtrat bereit, die Potenziale von Velotunnels zur Förderung des Veloverkehrs grundsätzlich zu prüfen. Dabei sollen verschiedene Varianten an Tunnelverbindungen auf ihre potenzielle Nachfrage, die Anforderungen an die Ausgestaltung, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Gegenüberstellung zum Ausbau der oberirdischen Verbindungen untersucht werden. Bestandteil dieser Überprüfungen ist auch die Verbindung zwischen Oerlikon und Wipkingen.

**Zu Frage 4 («Falls der Stadtrat die Idee einer unterirdischen Veloverbindung nicht weiterverfolgen möchte, welche Alternativen sieht der Stadtrat, um die Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon zu verbessern?»):**

Unabhängig vom Ergebnis der Studie zu den Velotunnels sollen die Planung der Lückenschliessungen und Defizitbeseitigungen auf den ausgewiesenen Velorouten zwischen Wipkingen und Oerlikon weiterverfolgt werden. So lässt der Stadtrat aktuell ein Projekt ausarbeiten, mit dem die kombinierte Komfort- und Hauptroute des Masterplans Velo zwischen Gugachstrasse und Rosengartenstrasse im Abschnitt Bucheggplatz bis Rötelstrasse durchgehend ausgebaut wird. Weiter kann mit der im Rahmen des Agglomerationsprogramms Generation 3 angemeldeten Massnahme «Zentrumsverbindung Velo» (Z\_LV3) die angefragte Verbindung im Abschnitt Oerlikon bis Rothstrasse aufgewertet werden. In der Fortsetzung Richtung Wipkingen auf dem Teilstück Rothstrasse bis Nürnbergstrasse wird zudem voraussichtlich ab 2022 die Querung der Rötelstrasse für das Velo verbessert.

Neben den genannten Projekten setzt die Stadt laufend kleinere bauliche und betriebliche Verbesserungen für den Veloverkehr um, so auch im Gebiet zwischen Wipkingen und Oerlikon.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**