



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 21. August 2024

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 Fristerstreckung

Am 2. November 2022 reichten die SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen 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. Antrag auf Dringlichkeitserklärung und gemeinsame Behandlung mit der Weisung 2022/421.

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) ersucht der Stadtrat den Gemeinderat, die am 30. November 2024 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 30. November 2025 zu erstrecken.

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: Haupttroute) eingetragen. Das Bauwerk wurde im Jahr 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 Velostreifen. In den beidseitigen höher gelegenen



2/4

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 des Veloverkehrs (rund 75 Prozent) die seitlichen Unterführungen. Die bestehenden Mischverkehrsflächen Fuss/Velo in den seitlichen Unterführungen werden dem Anspruch an Sicherheit und Attraktivität nicht gerecht. Das Angebot in der Unterführung selbst 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. Ein Variantenstudium dazu wurde 2019 durchgeführt. In der Folge stellte sich die Verbreiterung der seitlichen Unterführungen als sehr aufwändig heraus, da damit eine Verlegung des Abwasserkanals und eine aufwendige und kostenintensive Anpassung des Kabelkanals der SBB verbunden wäre. Ein Neubau der Unterführung ist im Einfahrtsbereich zum Hauptbahnhof Zürich mit 3000 Zügen pro Tag unrealistisch.

3. Motion GR Nr. 2022/528 / Antrag auf Fristerstreckung

Mit der Motion wird eine kreditschaffende Weisung (Projektierungskredit) für die weitere Projektierung mittels Ausarbeitung eines Vor- und Bauprojekts für eine attraktive Velo- und Fussverbindung und noch nicht für die Realisierung verlangt. Die Projektierung bezweckt auch, dass bei der zuständigen Instanz ein Ausführungskredit für die Umsetzung der mit Motion GR Nr. 2022/528 geforderten attraktiven Velo- und Fussverbindung beantragt werden kann. Der Kostenvoranschlag für den Ausführungskreditantrag wird erst im Rahmen der Projektierung (Bauprojekt) erstellt werden. Gegenwärtig ist damit zu rechnen, dass ein Ausführungskreditantrag ab 2026 erstellt und voraussichtlich frühestens 2029 mit der Projektausführung gestartet werden kann.

Im Rahmen der zur Projektierung vorgelagerten Machbarkeitsstudie wurde von Februar 2024 bis Juli 2024 ein breiter Variantenfächer untersucht und bewertet, der die Bedürfnisse und Bestimmungen sowie die Anforderungen der Motion GR Nr. 2022/528 berücksichtigt. Es wurden verschiedene Varianten für eine klare 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 bei den verschiedenen Varianten berücksichtigt.

Die empfohlene Bestvariante sieht vor, in der MIV-Unterführung als Ersatz für die bestehenden Radstreifen über eine Länge von rund 120 m erhöhte Einrichtungsradwege einzurichten. Durch die erhöhte Führung der Einrichtungsradwege würde die heutige Höhendifferenz zwischen dem tiefsten Punkt der MIV-Unterführung und den beiden Knotenbereichen um rund 1,20 m reduziert. Die Fahrstreifenbreiten für den motorisierten Verkehr blieben nach Abzug der Sicherheitszuschläge und der Konstruktion des Höhenversatzes für die Radwege inklusive



3/4

Geländer bestehen. Für den Veloverkehr stünde somit beidseitig eine Breite von etwa 1,95 m als Radweg zur Verfügung. Die Überholbarkeit für Velos auf dem Höhenversatz in der Unterführung wäre eingeschränkt. Am Ende der Begradigung im Rampenbereich würde der erhöhte Radweg auf einen Radstreifen in der Zuführung auf die Knoten münden. Damit könnte gewährleistet werden, dass Velofahrende (Alltagsverkehr) weiterhin direkt links abbiegen könnten. Somit blieben an den Knoten Lang-/Lagerstrasse/Neufrankengasse und Lang-/Röntgen-/Zollstrasse alle Verkehrsbeziehungen möglich. Für die weniger geübten Velofahrenden könnte an beiden Knoten zusätzlich das indirekte Linksabbiegen ermöglicht werden. Die bauliche Trennung und die erhöhte Führung der Einrichtungsradwege in der MIV-Unterführung könnten die Attraktivität und die objektive und subjektive Sicherheit für den Veloverkehr erhöhen. Damit würden die seitlichen Unterführungen entlastet und die Forderungen der Motion GR Nr. 2022/528 nach einer baulichen Trennung des Veloverkehrs in der MIV-Unterführung erfüllt.

In den seitlichen Unterführungen ist vorgesehen, die bisherige Verkehrsführung beizubehalten. Die seitlichen Unterführungen stellen ein wichtiges Netzelement für den Veloverkehr dar, insbesondere für die Fahrbeziehungen Zoll-/Lagerstrasse oder Neufrankengasse-/Röntgenstrasse. Um ein Veloangebot zu erstellen, auf dem sich alle Zielgruppen sicher fühlen, ist das Befahren der seitlichen Unterführungen von grosser Bedeutung. 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. Die Forderung der Motion GR Nr. 2022/528 nach einer klaren Trennung von Velo- und Fussverkehr könnte damit mehrheitlich erfüllt werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in den seitlichen Unterführungen ist jedoch keine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr möglich.

Es ist vorgesehen, die Bestvariante 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.

Da die Frist für die Bearbeitung der Motion für die Erledigung dieser weiteren Arbeiten nicht ausreicht, beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat, die am 30. November 2024 ablaufende Bearbeitungsfrist von zwei Jahren um zwölf Monate bis zum 30. November 2025 zu erstrecken.



4/4

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 2025 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