



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 7. September 2022

GR Nr. 2022/421

Motion von Marco Denoth betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs, Bericht und Abschreibung

Am 13. September 2017 reichte das Gemeinderatsmitglied Marco Denoth (SP) folgende Motion, GR Nr. 2017/315, ein, die dem Stadtrat am 19. September 2018 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, welche den Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse bzw. Unterführung zwischen Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit attraktiven Verbindungen in die Kreise 4 und 5 vorsieht. Der Veloverkehr soll dabei vom Fussverkehr getrennt geführt werden.

Begründung:

In den letzten Wochen sind in der Langstrassenunterführung und deren Einfahrten Massnahmen getroffen worden, welche unserer Meinung nach die Sicherheit weder für FussgängerInnen noch für die Velofahrenden fördern. So wurden früher mindestens an den heiklen Punkten des Mischverkehrs optisch der Fuss- und der Veloverkehr getrennt. Diese Trennung ist mit den neuen Massnahmen aufgehoben worden. Seit kurzem ist zudem ein Schild angebracht, welches die Velofahrenden zum Schrittempo in der Unterführung auffordert. Dies mag zwar zur Förderung der Verkehrssicherheit beitragen, ist aber ein grosser Schritt rückwärts in der Entwicklung zu einer Velostadt, ausgerechnet bei der wichtigsten Über- bzw. Unterquerung des ca. 5.5 km langen Gleisfeldes. Auf dringliches Ersuchen der Verkehrskommission im Zusammenhang mit den Diskussionen um den Veloweg Hardbrücke hat das Tiefbauamt im November 2015 eine Prioritätenliste der Gleisquerungen erstellt. Darin wurde ausgeführt, dass eine Machbarkeitsstudie zur Klärung der Kosten für eine Verbreiterung der Langstrassenunterführung notwendig sei, diese sei aber noch nicht in Auftrag gegeben worden. Weiter liegt der im Postulat 2014/349 geforderte Bericht nicht vor, obwohl die Frist der Berichterstattung Anfang 2017 abgelaufen ist. In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage 2016/147 wurde eine Verbesserung der Situation in Aussicht gestellt und eine Machbarkeitsstudie angekündigt. Wenn man den aktuellen Medienberichten vertrauen darf, liegt diese Machbarkeitsstudie bald zwei Jahre nachdem die Dringlichkeit einer Verbreiterung der Langstrassenunterführung vom Tiefbauamt erkannt worden ist, immer noch nicht vor. Offenbar braucht es einen Auftrag des Gemeinderates, damit diese für die Velostadt Zürich so wichtige Verbindung für FussgängerInnen und Velofahrende an die Hand genommen und angemessen ausgebaut wird.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen selbstständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, 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.

Vorbemerkungen

Der Stadtrat beantragte am 7. März 2018 die Ablehnung der Motion und die Entgegennahme als Postulat. Der Gemeinderat lehnte die Entgegennahme als Postulat ab und überwies die Motion dem Stadtrat am 19. September 2018. Mit Beschluss vom 11. November 2020 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristerstreckung um zwölf Monate bis am 19. September 2021. Am 6. Juni 2021 beantragte der Stadtrat eine zweite Fristerstreckung. Der Gemeinderat stimmte diesem Antrag am 23. Juni 2021 zu und verlängerte die Frist bis am 19. September 2022.



Ausgangslage und ausgelöste Projekte

Die Langstrasse ist eine überkommunal klassierte Strasse, die im regionalen Richtplan (Kapitel Veloverkehr) als Veloroute festgesetzt ist. Die im 1986 erstellte etwa 92 m lange Unterführung Langstrasse unterquert die Gleisanlagen der SBB und befindet sich auch in deren Eigentum. Sämtlicher Zugsverkehr des Hauptbahnhofs Zürich (Sackbahnhof, Bahnhof Museumsstrasse, Bahnhof Löwenstrasse) fährt über die Unterführung. Die Rampen zum Unterführungsbauwerk befinden sich im Eigentum der Stadt.

Auf Basis einer Varianten-/Machbarkeitsstudie wurden für die Verbesserung der Situation für Zufussgehende und Velofahrende in der Langstrassenunterführung zwei Projekte ausgelöst.

Mit dem ersten Projekt, das im Juni 2021 abgeschlossen werden konnte, wurden in der Hauptunterführung auf beiden Seiten 2 m breite Radstreifen markiert. Dadurch wurde die Velokapazität erhöht und ein rasches Vorwärtskommen ermöglicht.

Mit dem zweiten Projekt wird die Verbreiterung auf 6 m der beiden hochgelegenen, jeweils 4 m breiten Nebenunterführungen für Fuss- und Veloverkehr verfolgt, was eine Trennung von Zufussgehenden und Velofahrenden ermöglichen würde. Die Verbreiterung würde mittels Ersatz der abgeschrägten, neu vertikalen, Aussenwände erfolgen. Diese Aufweitung auf 6 m entspräche der maximal möglichen Verbreiterung, ohne dass die gesamte Struktur der etwa 92 m langen und knapp 30 m breiten Baustruktur der Unterführung, mit heute unabherrschbaren Folgen, tangiert wäre. In den Portalbereichen oder Rampen würde die Verbreiterung aufgrund bestehender Bauten (Bereich Liegenschaft Langstrasse 149 sowie Abwasserkanal Portal Zollstrasse) nicht durchgehend auf 6 m erfolgen können.

Bahnbetrieb SBB und Sicherheitsanforderungen

Die Gleisanlagen über der Unterführung der Langstrasse gehören zu den am stärksten frequentierten Bahnstrecken der Schweiz. Trotz Bahnhofsnähe werden die Gleise teilweise mit hohen Geschwindigkeiten befahren (80 km/h). Störungen im Bahnverkehr des Hauptbahnhofs Zürich dürften schweizweite Auswirkungen auf den Bahnverkehr haben.

Der Zugverkehr der SBB muss ohne Einschränkungen aufrecht erhalten bleiben. Risiken aufgrund von baulichen Eingriffen, die den Bahnbetrieb beeinträchtigen könnten, werden von den SBB nicht akzeptiert. Die Projektierung, das Riskmanagement und in der Folge die Baumassnahmen müssen diese Vorgaben berücksichtigen.

Die Anforderungen und Komplexität von betriebskritischen Baumassnahmen in solch zentraler Bahninfrastruktur zeigt sich beispielsweise an der Forderung der SBB, dass erforderliche Sperrungen 30 Monate (2,5 Jahre) vor Baubeginn minutengenau bei den SBB beantragt werden müssen.

Der verbindliche Antrag auf Sperrungen setzt eine weit fortgeschrittene Planung verhältnismässig lange vor Baubeginn voraus. Im aktuellen Fall schränken weitere Grossprojekte der SBB, wie etwa die Sanierung des Wipkingerviadukts, den Baustart und Bauablauf ein. D. h. Arbeiten an der Unterführung Langstrasse müssen sich an den verbleibenden Zeitfenstern orientieren.

Die Verbreiterung der Unterführung hat tiefgreifende Auswirkungen auf die Bauten der SBB (Unterführung, Betriebseinrichtungen) sowie den Betrieb (Bahnverkehr). Entsprechend ist neben den Bewilligungen gemäss § 13 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) und § 16 SrtG auch



3/4

die Bewilligung nach Art. 18 lit. m Eisenbahngesetz (EBG) SR 742.101 erforderlich. Zu diesem Bewilligungsprozess gehören die «Vorprüfung» des Vorprojekts sowie die Sicherheitsüberprüfung (SIOPA) durch die SBB vor dem eigentlichen Bewilligungsprozess der SBB nach Eisenbahngesetz.

Bautechnische Herausforderungen bei der Aufweitung

Für die Verbreiterung ist der Abbruch von Aussenwänden der Unterführung und die damit einhergehenden Unterfangungen der Tragstruktur erforderlich. Bevor diese abgebrochen werden können, ist der Untergrund mit Injektionen zu stabilisieren, um Setzungen oder gar das Nachrutschen der darüber liegenden Gleisanlagen auszuschliessen. Bei Zugsgeschwindigkeiten von teilweise 80 km/h müssen auch kleinste Setzungen ausgeschlossen werden können. Selbstverständlich muss das Unterführungsbauwerk nach Teilabbruch und Wiederherstellung den SBB wieder ohne Einschränkungen für den Rest der normgemässen Nutzungsdauer übergeben werden.

Aufgrund des Bauvorhabens ist zudem die Anpassung des SBB-Kabelkanals, der die Unterführung quert, erforderlich. Erschwerend kommt bei den baulichen Anpassungen hinzu, dass sich der Kanal unter der Unterführung im Grundwasser mit den entsprechenden Risiken befindet.

Mit den Anpassungen der Baustruktur des Kabelkanals gehen auch Anpassungen der sich im Kanal befindenden Kabelanlagen einher. Dabei handelt es sich um 11 Hochspannungskabel, 35 Stellwerkkabel, 28 Streckenkabel und weitere kabel-betriebliche Anlagen. Die Kabel stellen den Bahnbetrieb (Energieversorgung, Steuerung usw.) sicher. Auch der Betrieb der Kabelanlagen ist über die ganze Bauzeit aufrecht zu erhalten und zu gewährleisten.

Aktueller Projektstand

Aufgrund der langen Vorlaufzeit für die Bewilligung von Sperrungen bei den SBB, den laufenden Anpassungen von Bauprozessen infolge Koordination zur Berücksichtigung von Sperrungen und Bahnbetrieb, hat das Tiefbauamt (TAZ) bereits ein sehr detailliertes und weitreichendes Vorprojekt erstellt.

Das TAZ hat den SBB das Vorprojekt zur Vorprüfung abgegeben. Erste Prüfergebnisse liegen dem TAZ vor. Das hohe Sicherheitsbedürfnis bezüglich der zentralen Infrastrukturanlage zieht eine detaillierte Prüfung des Projekts bei den SBB nach sich. Dieser Prozess (Methoden und Risiken) ist noch nicht abgeschlossen. Des Weiteren wird das TAZ prüfen, ob beim Portal Seite Zollstrasse die Engstelle durch eine Umlegung des Abwasserkanals doch noch beseitigt werden könnte.

Entwicklungen und weiteres Vorgehen

Die Unterführung Langstrasse ist mit einem DTV von bis zu 9000 Velofahrenden (Sommer 2020) wichtiger Teil des Veloroutennetzes der Stadt Zürich. Die mit den Zählstellen um die Unterführung Langstrasse erhobenen Verkehrszahlen lassen Zweifel aufkommen, ob die Verbreiterung auf 6 m den künftigen Ansprüchen einer attraktiven Veloverbindung, wie es die Motion verlangt, zu genügen vermag. Die am 30. April 2022 in Kraft getretene VSS Norm 40246 Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs – Unterführungen zeigt ebenfalls, dass die aktuell geplanten lichten Weiten für eine attraktive Velounterführung voraussichtlich nicht mehr genügen.



4/4

Die Verbreiterung auf 6 m zieht wie aufgezeigt ausserordentliche Herausforderungen nach sich. Eine Aufweitung über 6 m hinaus bringt noch grössere Herausforderungen mit den entsprechenden Kostenfolgen mit sich. Die Machbarkeit muss entsprechend erst geprüft werden.

Angesichts der Entwicklung des Veloverkehrs, der hohen Kosten und dem Erfordernis einer Veloverbindung, die auf Jahre hinaus das Prädikat attraktiv verdient, ist es gerechtfertigt, die Machbarkeit einer Verbreiterung grösser als 6 m zu prüfen oder allenfalls auf eine Alternativlösung auszuweichen gegenüber der Variante der reinen Verbreiterung.

Die Velo-/Fussgänger Verbindung der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse wird bezüglich verkehrstechnischen Anforderungen (Breite der Veloverbindung) überprüft und in der Folge mit einer ergänzenden Varianten-/Machbarkeitsstudie neu beurteilt. Gegebenenfalls wird eine angepasste/neue Bestvariante weiterverfolgt.

Der Prozess mit den SBB für die Prüfung des Vorprojekts einer Verbreiterung von 6 m wird bis dahin sistiert.

Für die Projektüberprüfung ist von einem zusätzlichen Zeitbedarf von zwei Jahren auszugehen. Weitere terminliche Rahmenbedingungen wie z. B. von den SBB priorisierte eigene Grossprojekte, verlängerte Bewilligungszeiten aufgrund der Projektgrösse der Unterführung Langstrasse behindern eine schnelle Realisierung. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Baubeginn frühestens ab 2030 möglich sein wird.

Für die Aufweitung auf eine Breite von 6m wurden oben die technischen Herausforderungen aufgezeigt. Einleitend wurde darauf hingewiesen, dass eine Aufweitung auf über 6 m substantiell grössere Aufwendungen nach sich zieht. Es ist davon auszugehen, dass bei einer entsprechend angepassten Bestvariante die Projektierungskosten die Kompetenzgrenze von 2 Millionen Franken übersteigt und ein Projektierungskredit auf Basis der ergänzenden Varianten-/Machbarkeitsstudie im Gemeinderat beantragt werden muss.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2017/315, von Marc Denoth (SP) vom 13. September 2017 betreffend Bau einer attraktiven Veloverbindung auf der Langstrasse zwischen der Zoll- und Militär-/Schöneeggstrasse mit getrennter Führung des Fussverkehrs wird abgeschrieben.**

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

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti