



## Beschluss des Stadtrats

vom 11. Januar 2023

GR Nr. 2022/543

### Nr. 14/2023

#### **Schriftliche Anfrage von Carla Reinhard und Serap Kahriman betreffend Gender Mainstreaming beim Bau des Velotunnels, Auflistung der Sicherheitsanlagen, Massnahmen zur Stärkung des Sicherheitsgefühls, gendersensible Planungsschwächen und Erfahrungen sowie berücksichtigte Planungsrichtlinien**

Am 2. November 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Carla Reinhard und Serap Kahriman (beide GLP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/543, ein:

Der Bau des Velotunnels hat im September 2022 begonnen und sollte im Herbst 2024 abgeschlossen werden. Der überdeckte Teil des Tunnels beträgt 320 m. Darin wird sich auch noch eine Velostation befinden.

Aus Studien ist bekannt, dass Frauen insbesondere Unterführungen und Tunnel mit Angst assoziieren (Koskela/Pain 2000, Revisiting Fear and Place: Women's Fear to Attack and the Built Environment. Geoforum, S. 274) und diese Assoziation kann zu Vermeidung solcher Bauten und Plätzen führen.

Bereits heute nutzen andere Städte wie zum Beispiel Wien das Konzept Gender Mainstreaming, um eine Stadt für alle zu planen und zu bauen.

Damit das Projekt «Velotunnel» zu einem Erfolg wird und von allen Menschen in der Stadt rege benutzt wird, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Der Velotunnel wird gemäss Webseite mit Sicherheitsanlagen ausgerüstet. Um welche Sicherheitsanlagen handelt es sich hierbei? Nach welchen Kriterien wurden diese Sicherheitsanlagen gewählt?
2. Welche Massnahmen hat der Stadtrat geplant, damit das Sicherheitsgefühl von Frauen, Kindern, Jugendlichen, älteren Personen etc. gestärkt werden kann?
3. Welche Massnahmen hatte der Stadtrat zwar berücksichtigt, dann jedoch verworfen? Weshalb wurden diese verworfen?
4. Welche gendersensiblen bzw. inklusiven Planungsschwächen sind dem Stadtrat bekannt und werden nicht ausgeglichen?
5. Gibt es Erfahrungen zu gendersensibler bzw. inklusiver Planung von anderen städtischen Projekten und was waren die Erkenntnisse daraus?
6. Welche Planungsrichtlinien wurden miteinbezogen?
7. Wurden Projektbeteiligte wie die SBB bzw. deren Planungsrichtlinien miteinbezogen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

#### **Einleitung**

Generell ist der Velotunnel von der Velostation zu unterscheiden.

- Der Velotunnel ist ganzjährig und rund um die Uhr geöffnet und dient als reine Velounterführung. Für Zufussgehende ist die Benutzung nicht gestattet. Der Velotunnel wird, bezogen auf die Gesamtlänge, zu zwei Dritteln im bestehenden Stadttunnel gebaut.
- Die Velostation ist nur während der Öffnungszeiten der SBB-Passage Sihlquai geöffnet. Die Velostation befindet sich vollumfänglich innerhalb des bestehenden Stadttunnels.



2/4

Der Stadttunnel gehört weiterhin dem Kanton Zürich. Mit der Stadt Zürich wurde lediglich eine Nutzung bis 2041 vertraglich vereinbart. Der bestehende Grundriss des Tunnels kann nur sehr geringfügig angepasst werden, da sich die tragende Struktur unter den Gleisen 3–18 sowie über den Gleisen 31–34 und 41–44 befindet.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

#### **Frage 1**

**Der Velotunnel wird gemäss Webseite mit Sicherheitsanlagen ausgerüstet. Um welche Sicherheitsanlagen handelt es sich hierbei? Nach welchen Kriterien wurden diese Sicherheitsanlagen gewählt?**

Der Begriff «Sicherheitsanlagen» auf der Projektwebseite bezeichnet die Videoüberwachungsanlagen innerhalb der Velostation sowie die technischen Sicherheitsanlagen wie z. B. Brandschutzvorrichtungen (Sprinkler, Nasslöschposten usw.) in der Velostation und im Velotunnel.

Bei Anlagen, die zur Überwachung der Sicherheit dienen, wie beispielsweise die Videoüberwachung, werden bundesweite Planungsrichtlinien, beispielsweise SIA-Normen, die «Standards Stadträume» der Stadt Zürich sowie die GenderKompass Planung (édition suisse) von Lares (Verein für gender- und alltagsgerechtes Planen und Bauen) berücksichtigt. Für technische Sicherheitsanlagen gelten die Brandschutzvorschriften sowie diverse technische Normen der SIA.

In der Velostation ist eine Videoüberwachung vorgesehen und sind sporadische Rundgänge des Sicherheitspersonals des Hauptbahnhofs geplant. Im Velotunnel sind keine Videoüberwachung und kein Einsatz von Sicherheitspersonal geplant.

#### **Fragen 2**

**Welche Massnahmen hat der Stadtrat geplant, damit das Sicherheitsgefühl von Frauen, Kindern, Jugendlichen, älteren Personen etc. gestärkt werden kann?**

Im Tunnelbereich wurde auf eine übersichtliche Geometrie geachtet, um eine Weitsicht durch den gesamten Bereich zu gewährleisten. Die Abzweigungen wurden möglichst grosszügig ausgestaltet, damit genügend grosse Sichtweiten resultieren. Die Oberflächen sind in einem hellen Ton gewählt. Die Wände werden zusätzlich mit einem Graffitienschutz versehen, um allfällige Schmierereien zu verhindern.

Die Ausleuchtung erfolgt überall gemäss den SIA-Normen. Ferner unterstützt das Beleuchtungskonzept wie auch das Signaletik-Konzept die Wegführung und Orientierung. Ebenso soll die klare Zuordnung der einzelnen Flächen in der Velostation einer guten Orientierung dienen. Die Längsgänge in der Velostation sind vom zentralen Zugang durchgehend einsehbar.

All diese Massnahmen dienen dazu, tote Winkel und dunkle Ecken zu verhindern sowie die Bereiche im Tunnel heller zu gestalten, um den Velofahrenden ein positives Sicherheitsgefühl zu vermitteln.



3/4

**Frage 3**

**Welche Massnahmen hatte der Stadtrat zwar berücksichtigt, dann jedoch verworfen? Weshalb wurden diese verworfen?**

Es wurden keine gendersensiblen Massnahmen durch den Stadtrat verworfen.

**Frage 4**

**Welche gendersensiblen bzw. inklusiven Planungsschwächen sind dem Stadtrat bekannt und werden nicht ausgeglichen?**

Der Stadttunnel ist wie einleitend erwähnt ein bestehendes Bauwerk, das nur sehr eingeschränkt angepasst werden kann. Der Grundriss wurde nicht für eine Velostation oder einen Velotunnel gebaut. Unter anderem sind die Dimensionen in Länge, Höhen und Breiten für einen Autobahntunnel konzipiert. Die Trennwand zwischen den damals vorgesehenen Fahrspuren ist aufgrund der Statik unveränderbar, ausgenommen zwei kleine Durchbrüche, die als Durchgänge zwischen der Velostation und dem Velotunnel dienen. Die Geometrie der Velostation und des Velotunnels fördert daher das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden nicht an jeder Stelle optimal. Dies wird jedoch durch diverse Massnahmen (vergleiche Frage 2) ausgeglichen.

**Frage 5**

**Gibt es Erfahrungen zu gendersensibler bzw. inklusiver Planung von anderen städtischen Projekten und was waren die Erkenntnisse daraus?**

Im Jahr 2021 hat das Tiefbauamt die Bevölkerungen dazu eingeladen, ihre Bedürfnisse einzubringen. Bei dieser Partizipation «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» wurde explizit darauf geachtet, möglichst viele gesellschaftliche Gruppen zu beteiligen. So wurden in die Echo-gruppe Vertretungen von Pro Juventute, Lares und dem Ausländerbeirat einbezogen. Ebenso wurde mit verschiedenen Mitwirkungsgefässen gearbeitet, darunter auch eine spielerische Partizipation, die in fünf verschiedenen Quartieren stattgefunden hat und sich auch an Kinder und Jugendliche richtete. Die aus dieser Partizipation resultierenden Empfehlungen haben gezeigt, dass zielgruppenspezifische Räume im Hinblick auf Geschlecht, Alter, Fähigkeiten und Alltagsbedürfnisse gewünscht werden.

Bei der Planung städtischer Projekte werden die Normen für städtische Tiefbauvorhaben, Richtlinien für den Strassenbau der Normverbände VSS und SIA und «Standards Stadträume» der Stadt Zürich berücksichtigt. Zudem wird projektspezifisch mit verschiedenen Anspruchsgruppen wie Behindertenverbänden, Spitälern, Schulen und anderen wichtigen Institutionen im Umfeld des jeweiligen Bauprojekts ein Dialog geführt und deren Anliegen, sofern dies möglich ist, umgesetzt. Dabei werden Bedürfnisse von sämtlichen Nutzungsgruppen berücksichtigt.

**Frage 6**

**Welche Planungsrichtlinien wurden miteinbezogen?**

In die Planung wurden die «Standards Stadträume» der Stadt Zürich und die GenderKompass-Planung (édition suisse) des Vereins Lares miteinbezogen.



4/4

**Frage 7**

**Wurden Projektbeteiligte wie die SBB bzw. deren Planungsrichtlinien miteinbezogen?**

Der Velotunnel und die Velostation sind ein kommunaler Ausbau. Der Kanton wurde als Eigentümer des Stadttunnels miteinbezogen. Zudem wurde das vorliegende Projekt dem zuständigen Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Begehrensäusserung i. S. v. § 45 Abs. 1 Strassengesetz (LS 722.1) zugestellt. Das Amt für Mobilität äusserte Begehren. Die Veloverbindung wurde mit RRB Nr. 1291 vom 17. November 2021 durch den Kanton bewilligt.

Die SBB ist in diesem Projekt eine technische Bewilligungsinstanz gemäss Eisenbahngesetz. In die Planung waren die SBB nicht direkt involviert.

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti