



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 152. Ratssitzung vom 23. Juni 2021

4125. 2019/488

Postulat von Severin Pflüger (FDP) und Marcel Müller (FDP) vom 13.11.2019: Verbindung der Quartiere Oerlikon mit Wipkingen und Affoltern mit Höngg durch Velotunnels sowie Nutzung des Lettentunnels für Velos

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Severin Pflüger (FDP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1877/2019): Als wir das Postulat im November 2019 einreichten, hatten wir Angst, dass wir erst erklären müssen, wo Zürich-Nord liegt und was die verkehrstechnischen Herausforderungen eines Velofahrers sind, der von Zürich-Nord in die Stadt und wieder zurückfahren will. Mittlerweile sind Sie sich gewohnt, jeden Mittwoch nach Zürich-Nord zu kommen und erleben am eigenen Leib, was es bedeutet, über den Hügel zu fahren. In Zürich starten sie bei 410 m ü. M., steigen am Milchbuck auf 475 m ü. M., um wieder auf 430 m ü. M. hinunterzufahren, bis sie hier sind. Ich überlegte mir mehrfach, dass ich auch mit dem Velo ins Büro fahren könnte. Ich musste aber erkennen, dass meine Arbeitskleidung und die Höhenmeter mit dem Velo unvereinbar sind. So bleibt es für mich bei der S-Bahn. Aber auch im Freizeitverkehr ist der zu überwindende Bergrücken eine gewisse Schranke. Wenn es einen Tunnel gäbe, könnte man mit einer minimalen Neigung von hier auf Wipkingen rollen oder die 30-Meter-Steigung von Wipkingen nach Zürich-Nord fahren. Das wäre witterungsunabhängig; es wäre eine Schnellstrasse für das Velo; es wäre der ultimative Durchstich – die 50 Kilometer Veloschnellstrasse, die sonst nirgends entstehen können. Das Tollste dabei ist, dass es zu keinen Kreuzungen mit anderen Verkehrsträgern kommt. Das führte zu gewissen Ablehnungen und wir erhielten Zuschriften. Es gehe uns nur darum, Zürich oberirdisch von Velos zu befreien, damit wir oben mit unseren Geländewagen fahren können. Ich habe keinen Geländewagen. Mir wäre es recht, wenn die Autos im Boden verschwinden; das Projekt Rosengartentunnel wurde aber abgelehnt. Es wurde immer wieder angeführt, dass das unsäglich teuer wird. Verkehrsinfrastruktur kostet unabhängig davon, für welchen Verkehrsträger die Infrastruktur gebaut wird. Das Ziel des Postulats ist, dass abgeklärt wird, wie die Kosten ausfallen würden und wie viele Nutzer der Tunnel haben würde. Je mehr Nutzer er haben wird, desto schneller werden die Kosten amortisiert. Ich glaube, dass es ein echtes Bedürfnis ist, kreuzungsfrei und ohne Neigung zwischen Zürich-Nord und der «Stadt» mit dem Velo zu verkehren. Ich bin überzeugt, dass es genügend Nutzer geben wird, die die Kosten amortisieren werden. Eine Frage war, ob Rettungswagen in den Tunnel fahren können müssen. Selbstverständlich ist das der Fall. Wenn der Tunnel stark genutzt wird, wenn es eine Gegenfahrbahn gibt und man allenfalls Überholmanöver zulässt, dann ermöglicht der Durchmesser ohnehin ein Rettungsfahrzeug. Alle Einwände technischer, finanzieller oder ideologischer Natur können problemlos wegdiskutiert werden. Ich erwähnte die Verbindung von Oerlikon nach Wipkingen. Den Velofahrern von Zürich-

Nord soll Wipkingen dabei als Tor zum gesamten Limmattal dienen. Aber noch viel schöner ist die Verbindung von Affoltern nach Höngg. Diese Verbindung ist für alle Verkehrsträger schlecht gelöst und insbesondere für das Velo schlecht gelöst. Ob dort das gleiche Nutzeraufkommen herrschen wird wie in der Verbindung Oerlikon-Wipkingen, das soll untersucht werden. Machen Sie Zürich-Nord einen Gefallen. Das Gebiet leidet eigentlich bereits seit Jahrzehnten am additiven Städtebau. Es ist voller städtebaulicher Bauten, die sonst an keinem Ort erstellt werden können.

Ernst Danner (EVP) begründet den namens der Parlamentsgruppe EVP am 27. November 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Ein Tunnel von Oerlikon von der Glatt zur Limmat als Tor für das Limmattal ist eine bestechende Idee. Ich sah mir die geographische und topographische Situation an. Das Glatttal liegt dreissig bis vierzig Meter höher. Rechnet man die Höhendifferenz mit dem Milchbuck, sind es etwa siebzig Meter. Netto sind es weniger, weil Zürich-Nord höher gelegen ist. Netto sind es also etwa dreissig bis vierzig Höhenmeter Differenz. Alle Kolleginnen und Kollegen, die mit dem Velo hierher gelangen, wissen, wie das aussieht und wirkt. Severin Pflüger (FDP) hat recht. Wenn er von uns aussen mit Anzug und Krawatte in die Stadt arbeiten geht, dann wäre ein Tunnel toll. Die Fahrt geht leicht nach unten, man ist nicht verschwitzt. Aber bei einem Tunnel, der wegen dreissig oder vierzig Höhenmeter entstehen soll, muss ich als langjähriger Velofahrer ein Velo mit mehr Gängen empfehlen. Dann ist es nur noch eine Zeitfrage. Die Höhendifferenz ist für uns kein Argument dafür, um einen solchen Tunnel zu bauen. Betrachten wir das Fahrgefühl in einem Tunnel. Einige kennen vielleicht den Tunnel im Glarnerland vom Kalktrittli zum Limmernstausee. Er ist etwa 2,5 Kilometer lang. Er ist nicht beleuchtet und gibt ein sehr beklemmendes Gefühl. Wenn ich mir vorstelle, wie ein Velotunnel dieser Länge ausgebaut sein muss, damit sich überhaupt ein Mensch traut, ihn zu benutzen, dann müsste er schöner gestaltet werden als der 900-Meter-Tunnel unter dem Hauptbahnhof. Die Kosten dafür beliefen sich bereits auf 13 Millionen Franken. Wenn ich das auf die 2,5 Kilometer extrapoliere, dann komme ich pro Röhre auf etwa 160 Millionen Franken. Das sind 320 Millionen Franken für dreissig gewonnene Höhenmeter. Die Verhältnismässigkeit von einem solchen Tunnel stimmt also überhaupt nicht. Dazu kommt die Energie, die für die Beleuchtung kommt. Und damit man im Winter nicht friert, müsste der Tunnel geheizt werden. Es wäre ein Verhältnisblödsinn, einen solchen Tunnel zu bauen. Ich frage mich, warum die FDP auf eine solche für sie atypische Idee kommt. Ich kann mir das nur mit einem Argument erklären; Severin Pflüger (FDP) muss mich vielleicht korrigieren. In der Psychologie gibt es die paradoxe Intervention. Er dachte vielleicht, dass sie ein absurdes Beispiel bringen, damit die linke Seite zur Zustimmung verführt werden kann. So kann man vorführen, wie absurd gewisse Ideen sind. Es wäre vielleicht nicht schlecht, wenn das ab und zu demonstriert wird, aber es ist das falsche Objekt.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Eine solche Tunnellösung forderte die SVP bereits mehrfach für den motorisierten Individualverkehr. Wir forderten das, weil wir uns eine Entlastung des Verkehrs im Limmattal und vom Meierhofplatz versprochen. Uns wurde immer wieder gesagt, dass die Kosten nicht mit dem Nutzen vereinbar seien. Es fragt sich, warum es

günstiger kommen sollte, wenn so etwas für den Veloverkehr geplant wird. Welcher Velofahrer wird jemals einen solch langen und dunklen Tunnel benutzen? Es werden sicher nicht viele sein. Eine Entlastung des Verkehrs kann mit einem Velotunnel nicht erreicht werden. Das Postulat wird unter anderem damit begründet, dass die Topografie ein wesentlicher Grund sei. Gemäss Pro Velo ist die Topografie mit den heutigen Velos längst kein Grund mehr, um in Zürich auf das Velo zu verzichten oder einen solch teuren Tunnel zu erstellen. Das Thema Lettentunnel wurde von STR Filippo Leutenegger aufgegriffen. Er kam aber zum Schluss, dass er verschüttet bleiben soll. Wieso reicht ausgerechnet die FDP einen solchen Vorstoss ein? Nachdem die FDP als ehemalige Gewerbetypenpartei sich neu zur Kunst-, Kultur-, Umwelt-, Tagesschule- und ÖV-Partei wandelte, versucht sie es neu auch als Velopartei. Darum ging sie mit dem Vorstoss zu TeleZüri, bevor sie ihn einreichte. Eigentlich befindet sie sich lediglich in der Findungsphase für die nächsten Wahlen. Was für den MIV zu teuer sein wird, wird für das Velo nicht günstiger sein. 40 Millionen Franken für den Velotunnel beim Hauptbahnhof; 50 Millionen Franken für den Veloweg auf der Rämistrasse; wahrscheinlich etwa 60 Millionen Franken für die Veloverbindung über die SBB-Gleise zwischen den Kreisen 4 und 5. Die Kosten für diese Idee sind unbekannt. Sie werden aber exorbitant sein. Es ist unverständlich, wie ein Budget zurückgewiesen werden kann, wenn im gleichen Atemzug ein derart überzogen teures Projekt gefordert werden kann. Wir durchschauten die FDP: Das ist Wahlkampf auf Kosten des Steuerzahlers.

Markus Knauss (Grüne): *Auch ich versuche mich in der Motivforschung. Ich muss Stephan Iten (SVP) recht geben. Vermutlich ist es der Versuch der FDP, moderner und urbaner zu werden. Sie wollen sich tatsächlich als Velopartei profilieren. Mich würde das freuen. Sie sagten Ja zum Velotunnel, sie sagen auch Ja zur Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5. Aber Veloförderung besteht nicht daraus, einige wenige Grossprojekte für Velofahrende zu realisieren. Wichtig ist ein sicheres, durchgehendes und attraktives Velowegnetz. Während den Diskussionen in der Kommission zum Richtplan Verkehr hörte ich nicht viele konstruktive Beiträge der FDP. Sie wird das neue Kapitel Velo, mit dem wir ein taugliches Veloroutennetz vorschlagen wollen, wohl nicht unterstützen. Die FDP will isolierte Tunnel. Man soll offenbar auf unsicheren Strecken zu den Tunnel hin fahren. Das verstehe ich nicht. Ein Netz ist nur so gut wie seine schwächsten Teile. Wir müssen uns um viele Routen Gedanken machen, nicht nur um einen einzelnen Tunnel. Die Grünen sind – es gibt Ausnahmen – gegen diese Art von Tunnel. Solch lange Tunnel sind eigentliche Angsträume. Velotunnel sollten nur dann erstellt werden, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Ein Beispiel ist der Velotunnel am Hauptbahnhof, der mit einer Velostation kombiniert wird. Dort ist auch gewährt, dass es immer Personen hat, was eine gewisse soziale Kontrolle und Sicherheit garantiert. Bei diesem Tunnel ist das nicht gegeben. Ein weiteres Beispiel in Zürich ist der Velotunnel beim Ulmberg. Die Strecke ist aber mit vielleicht 300 oder 400 Metern vergleichsweise kurz. Es ist trotzdem unangenehm, dort hindurchzufahren. Der Tunnel ist bestens unterhalten, aber er ist voller Sprayereien es stinkt immer grauenhaft. Wenn ich mir das bei einer drei-, vier- oder fünffachen Länge vorstelle, macht es mir noch weniger Spass. Im Postulat wird festgehalten, dass sonst nur die sportlich und verkehrstechnisch unattraktiven Routen bestehen. Ich bin der Meinung, dass man verkehrstechnisch attraktive Routen er-*

stellen soll. Daran arbeiten wir. Dass die Routen aber als sportlich unattraktiv bezeichnet werden, erstaunt mich. Ich persönlich freue mich jeden Mittwoch, wenn ich mit dem Velo nach Oerlikon fahren darf. Für den Weg nach Oerlikon brauche ich zwanzig Minuten und für den Rückweg vierzehn Minuten. Es ist sehr schwierig, mit einem Velotunnel schneller zu sein.

Simone Brander (SP): Wenn man am Bahnhof Wipkingen auf dem Perron steht und auf den Zug wartet, dann kann man durch den Tunnel nach Oerlikon blicken. Bereits viele Leute fragten sich, ob man nicht parallel zu diesem Tunnel ebenerdig von Wipkingen nach Oerlikon fahren könnte. Diese Idee kam in der Bevölkerung immer wieder auf. Darum reichte ich zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der beiden Enden des Tunnels im Jahr 2019 eine Schriftliche Anfrage ein. Wir wollten wissen, ob diese Idee bereits ernsthaft angeschaut wurde und ob es einen Sicherheitsstollen gibt, der für das Velo umgenutzt werden könnte. Der Stadtrat antwortete, dass die Idee einer unterirdischen Veloverbindung zwischen Wipkingen und Oerlikon noch nie geprüft wurde. Ich gehe davon aus, dass die Schriftliche Anfrage die FDP zu diesem Vorstoss inspirierte. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort auch, dass er der Meinung ist, dass der Fuss- und Veloverkehr wenn immer möglich oberirdisch geführt werden soll, weil das viel attraktiver ist. Selbstverständlich teile ich diese Meinung. Entsprechend sollen die oberirdischen Verbindungen aufgewertet und sicherer ausgestaltet werden. Weiter schreibt der Stadtrat aber auch, dass er durchaus Potenzial in ergänzenden Ansätzen sieht und bereit ist, diese zu prüfen. Konkret nimmt er Bezug auf das vorliegende Postulat und hält fest, dass er bereit ist, das Potenzial von Velotunnel zur Förderung des Veloverkehrs grundsätzlich und somit unabhängig von den von der FDP vorgeschlagenen Strecken zu prüfen. Dabei sollen die verschiedenen Varianten von Tunnelverbindungen auf die mögliche Nachfrage, auf die Anforderungen und auf die Ausgestaltung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses geprüft werden. Es soll zudem eine Gegenüberstellung zum Ausbau der oberirdischen Verbindungen erstellt werden. Ich glaube, dass eine solche Analyse durchaus spannend wäre. Auch wenn ich mir von der Prüfung des Vorstosses nicht sehr viel verspreche, kann es meiner Meinung nach nicht schaden, wenn eine solche Auslegung vorgelegt wird und wir dabei über den Tellerrand blicken. Es wäre nicht das erste Mal, wenn in Zürich ein bestehender Tunnel gefunden wird, der für das Velo umgenutzt werden kann.

Sven Sobernheim (GLP): Als Zürich den Lettentunnel zuschüttete, lebte ich zwar bereits auf diesem Planeten, beschäftigte mich aber nicht damit. Das Postulat greift etwas auf, das wir heute nicht mehr nachvollziehen können. Wir schütteten einen bestehenden Tunnel zu, den wir umnutzen hätten können. Es ist darum gut und prüfenswert, ob es eine solche Tunnelverbindung geben könnte, die in das Netz eingebunden werden kann. Darum soll geprüft werden, wo ein Netzanschluss oder eine Einbindung in ein solches Netz interessant und sinnvoll wäre. Wegen dieser Forderung unterstützt die GLP das Postulat. Wenn dieser Netzanschluss nicht gefunden wird, dann muss nicht geprüft werden, ob auf Biegen und Brechen ein Tunnel gebaut werden kann. Das Problem der Topografie ist nicht mehr so gross. Das sage ich als E-Bike-Fahrer, der in Seebach wohnt. Beinahe jeder Velofahrende kann Distanz und Höhenmeter mit gewisser Unterstützung überwinden.

5 / 5

Matthias Probst (Grüne): Die Grünen sind bei dieser Frage nicht ganz einig. Ich persönlich halte die Prüfung für eine gute Idee. Für verschiedene ÖV-Träger wurden bereits Tunnel gebaut. Für den ÖV wurde gerade für 1,8 Milliarden Franken durch den Berg gebohrt. Warum sollte also nicht eine kleine Prüfung für das Velo erfolgen? Der Ulmberg wurde erwähnt. Ich glaube, dass das ein schlechtes Beispiel ist: Es handelt sich um einen Fluchtstollen, der zu schmal ist. So sollten wir definitiv keine Velotunnel bauen. Ein vernünftiger Velotunnel ist in meiner Vision ungefähr zehn Meter breit, hat mehrere Spuren, damit man aneinander vorbeifahren kann, ist gut ausgeleuchtet, gut gelüftet und attraktiv gestaltet. Es gibt verschiedene Beispiele in Europa von längeren Velotunnel. Der längste befindet sich in San Sebastián und ist zwei Kilometer lang. Es gibt einen sehr schönen Velotunnel in Lyon. In Amsterdam gibt es einen mittellangen Tunnel unter dem Bahnhof. Solche Standards können hinzugezogen werden, wenn in Zürich ein vernünftiger Velotunnel gebaut werden kann. In der Debatte ging die Diskussion darüber vergessen, wo die Tunnelportale liegen sollen. Ich stelle mir ähnlich wie Simone Brander (SP) vor, dass sie ungefähr auf der Höhe Bahnhof Wipkingen und Bahnhof Oerlikon liegen können. Das wären die natürlichen Kandidaten und das Gefälle beträgt nur noch zehn Meter Höhenunterschied. Es sind auch weniger als zwei Kilometer, wenn die kürzeste Strecke genommen wird. Für das Veloroutennetz sind solche Schlüsselprojekte durchaus wichtig. Es ist wichtig, dass das gesamte Netz ausgebaut wird. Aber die attraktiven Haupttrouten sind der Schlüssel zum Erfolg. Das bedingt aber auch, dass die attraktiven Haupttrouten erreicht werden können. Man muss einiges zudienen, damit die Portale vernünftig angefahren werden können – mit den Tunneln ist es noch nicht getan. Das Postulat mag ein wenig überladen sein. Ich würde den Fokus auf die Hauptverbindung legen und eventuell Affoltern-Höngg anschauen. Man kann sich eventuell generell Gedanken darüber machen, wie solche Tunnel gebaut werden können und welche Standards es dafür braucht. Denn ich bin mir sicher, dass eine ebenerdige Verbindung früher oder später ein Thema sein wird. Die Nutzung eines solchen Tunnels ist freiwillig, sie ist aber schnell und ich hoffe, dass etwas Spannendes herausgefunden wird, dass es nicht dabeibleibt und dass wir bereit sind, etwas zu investieren, wenn es Sinn macht.

Das Postulat wird mit 62 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat