

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 132. Ratssitzung vom 10. Februar 2021**

### **3574. 2020/298**

**Weisung vom 08.07.2020:**

**Tiefbauamt, Ausbau Stadttunnel, Veloverbindung, Objektkredit**

Antrag des Stadtrats

Zuhanden der Gemeinde:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlussstunnel an die Velostation Europa-platz, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von Fr. 27 400 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

**Res Marti (Grüne):** *Der Stadttunnel ist ein langersehntes Projekt vieler Velofahrender der Stadt Zürich. Wer heute mit dem Velo von einer Seite des Bahnhofs zur anderen gelangen möchte, muss diverse – vorwiegend zweispurige – Strassen mit wenig oder gar keinen Velomassnahmen rund um den Bahnhof herum befahren. 2011 wurde das Projekt Stadttunnel über eine Petition von Pro Velo mit mehr als 3000 Unterschriften zum ersten Mal gefordert. Das Projekt ist also schon lange in Planung. Ursprünglich sollte die Eröffnung 2014 stattfinden. Leider hat sich das Projekt aus den verschiedenen Gründen in die Länge gezogen – unter anderem wegen schwieriger Verhandlungen mit dem Kanton. Die Eröffnung ist nun für 2024, also zehn Jahre später, vorgesehen. Der Stadttunnel als leere Hülle unter dem Hauptbahnhof gibt es schon seit vielen Jahren. Dieser wird nun mit diesem Projekt endlich für eine Veloverbindung unter dem Bahnhof genutzt. Es wird einen Anschluss von Seiten Sihlpost geben. Diesen gibt es schon als Einfahrt in die Velostation. Neu entsteht eine Rampe beim Sihlquai und ein unterirdischer Abzweiger in die Konradstrasse. Durch den Stadttunnel sollen Velos fahren können, langsame und schnelle E-Bikes, E-Mofas, E-Leichtmotorfahrzeuge, Kleinmotorräder und alles mit Elektromotor bis Tempo 20. Ebenfalls im Umfeld des Stadttunnels soll in der zweiten Autobahnrohre eine Velostation mit rund 1000 Abstellplätzen und direktem Zugang zur Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs erstellt werden. Während der Stadttunnel von der Sihlpost bis zum Sihlquai eine überkommunale Veloroute ist, ist die Velostation und der Abzweiger in die Konradstrasse ein kommunales Projekt. Die Velostation und der Abzweiger in die Konradstrasse werden dementsprechend aus dem Rahmenkredit Velo finanziert und müssen heute von uns nicht beschlossen werden. Die Kosten werden mit*

16,3 Millionen Franken veranschlagt und mit ungefähr 4 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm finanziert. Der Rahmenkredit wird also um etwa 12 Millionen Franken erleichtert. Für den überkommunalen Teil – also die gerade Verbindung – wird vom Stadtrat in der Weisung 27,4 Millionen Franken beantragt. Davon sind rund 8,8 Millionen Franken für den relativ fiktiven Rückbau budgetiert. Die eigentlichen Erstellungskosten für den überkommunalen Teil betragen 8,6 Millionen Franken. Dazu werden etwa 14 Millionen Franken vom Kanton übernommen. Zusammenfassend kann man also sagen, dass das gesamte Projekt 44 Millionen Franken kostet, davon sind 9 Millionen Franken für den fiktiven Rückbau budgetiert, weitere 18 Millionen Franken werden von externen Kassen beigesteuert und die verschiedenen Kassen der Stadt Zürich werden also insgesamt mit 17 Millionen Franken belastet. Trotzdem unterliegt der überkommunale Teil des Projekts dem obligatorischen Referendum und die Bevölkerung wird voraussichtlich im Juni darüber abstimmen können. Wir haben dieses Projekt in der Kommission intensiv und detailliert diskutiert. Wir brachten verschiedene Optimierungsmassnahmen ein, die gemäss Versprechen des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements STR Richard Wolff so weit als möglich umgesetzt werden. Ich zähle kurz auf, was wir vorgeschlagen haben: Minimierung der Neigung der Rampe Kasernenstrasse; Ausrundung des horizontalen Knicks der Rampe Kasernenstrasse, so dass kein starker Knick, sondern eine runde Führung entsteht; Anpassung der Zufahrt zur Velostation, was vor allem eine Sicherheitsmassnahme darstellt; eingeschossige, dafür grösser ausgeführte Velostation; Erhöhung der Anzahl Abstellplätze für Spezialvelos; Ausweitung der Kreuzung beim Abzweiger Kasernenstrasse; und Optimierung des Gefälles im eigentlichen Tunnel unter dem Bahnhof. Für all diese Massnahmen beantragt die Kommission eine Krediterhöhung um 250 000 Franken. Zumindest am Anfang der Beratung in der Kommission bestanden einige Bedenken, dass es zu gefährlichen Situationen im Tunnel kommen könnte. Insbesondere der Kreuzungsbereich mit dem Abzweiger Konradstrasse und der Einfahrtsbereich in die Velostation lösten grosse Diskussionen aus. Ein paar der beschlossenen Massnahmen führen hoffentlich zu einer ersten Entlastung. Auch wurde diskutiert, ob die Rampe Konradstrasse nicht gleich ganz gestrichen werden sollte, weil dann der Abzweiger wegfallen würde. Mehrheitlich kamen wir aber zum Schluss, dass dies schade wäre, handelt es sich doch um eine wichtige Verbindung für das Quartier in den und aus dem Hauptbahnhof. Andere Optimierungen, wie etwa die signifikante Abflachung der Rampe auf Seite Sihlquai haben wir auch diskutiert, mussten allerdings feststellen, dass dies aufgrund des engen Raums schwer realisierbar ist. Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sicherte ebenfalls zu, dass aus ihrer Sicht die Verkehrssicherheit erst einmal gewährleistet ist. Sollte es doch zu gefährlichen Situationen kommen, könne man zusätzliche Massnahmen ergreifen – im schlimmsten Fall eine Umlaufsperrung, so dass die Velofahrenden von der Rampe Konradstrasse wirklich stark abbremsen müssen. Der Stadttunnel und der Änderungsantrag wurden in der Kommission einstimmig bei einer Enthaltung verabschiedet. Der Stadttunnel ist ein Schlüsselprojekt für den Umbau der Stadt Zürich zur Velostadt – in diesem Fall sogar ohne Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Ich bin sehr erfreut, dass alle Fraktionen diese Vorlage unterstützen können und freue mich auf die Eröffnung, die hoffentlich termingerecht Mitte 2024 stattfinden wird. Es ist schade, dass sich die SVP nun doch dazu entschieden hat, die Weisung abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

**Derek Richter (SVP):** Wir befinden uns auf dem Höhepunkt des heutigen Abends, geht es doch immerhin um eine Volksabstimmung über ein Projekt, welches sehr emotional behaftet ist. Die SVP wechselt von der Zustimmung in die Ablehnung. Wir haben uns lange und intensiv mit diesem Projekt auseinandergesetzt. Es gibt durchaus Punkte, die für das Projekt sprechen. Insbesondere ist das die Abstimmung vom 27. September 2020, in der die Stadt Zürich die Vorlage «Sichere Velorouten für Zürich» mit 70,5 Prozent annahm – das tut der SVP richtig weh. Die SVP hat schon immer den Willen des Souveräns respektiert und wir würden das auch in diesem Fall gerne tun. Bei der Vorstellung dieser Weisung wurde darauf hingewiesen, dass es sich um eine Veloverbindung handelt und es auch Abstellplätze geben soll. Was nicht erwähnt wurde, ist, dass diese 1000 Veloabstellplätze nicht bewirtschaftet werden sollen. Das heisst, sie sollen gratis sein. Damit hat man über das Ziel hinausgeschossen. Es gibt einen weiteren Grund, der aus unserer Sicht diese Durchfahrt unplausibel macht: Die Sicherheit bei der Abzweigung Konradstrasse wurde erwähnt. Wir erkennen dort, aber auch bei der Veloquerung über die Kantonsstrasse beim Sihlquai, ein profundes Sicherheitsrisiko. Für eine reine Durchfahrt unter dem Bahnhof hindurch wären wir zu haben gewesen – also einer pragmatischen Lösung. Dies, weil wir heute brachliegende Infrastruktur haben und brachliegende Infrastruktur ohne Grünzeug nützt niemandem. Mit dieser Weisung – und das ist der Hauptgrund für unsere Ablehnung – wird eine Kannibalisierung betrieben. Bei der Einfahrt von der Sihlpost her kann man künftig entweder links abbiegen in die Velostation Süd, in der 1600 Plätze bestehen, oder geradeaus in eine Abstellstation, die gratis sein wird. Die Velostation Süd wird bewirtschaftet und hat im Jahr 2017 13,5 Millionen Franken gekostet, im Jahr 2020 bestanden rund 1100 aktive Kunden bei einer Auslastung von etwa 71 Prozent. Sie generierte einen Aufwand von 163 000 Franken, einen Ertrag von 164 000 und somit einen schlanken Gewinn von 1000 Franken. Das hätte den Bau in 13 500 Jahren amortisiert – wenn man nie sanieren müsste. Welche Velostation wird nun eher genutzt: Die kostenpflichtige oder diejenige, die gratis ist? Es liegt somit auf der Hand, dass sich die Velostation Süd und der Velotunnel niemals rechnen werden. Das Velo ist für die SVP nicht die Milchkuh der Nation – für die linken Parteien ist dies das Auto. Gerade heute konnten wir aus einer Pressemitteilung vernehmen, dass der Stadtrat für eine weitere Veloinfrastruktur über 6 Millionen Franken ausgeben möchte. Da sind wir nicht bereit, für ein solches Luxusprojekt so viel Geld auszugeben. Ein solches Verhalten erachten wir als degoutant. Wir bitten Sie, lehnen Sie die Weisung ab und zeigen Sie einmal ein wenig Verantwortungsgefühl gegenüber unseren Finanzen, weil wir im Moment auf der Kreditkarte unserer Enkel leben.

**Hans Jörg Käppeli (SP):** Den Velotunnel braucht es. Zürich ist keine Velostadt und wenn es im gleichen Tempo weitergeht, wird sie es auch in zehn Jahren noch nicht sein. Wir können es aber auch positiv betrachten: Es wurde viel aufgegleist und Druck gemacht, so dass wir es in zehn Jahren sein werden. Wir werden über ein zusammenhängendes Netz verfügen und es werden viel, viel mehr Velos unterwegs sein. Was hat das mit dem Velotunnel zu tun? Dieser verbindet die beiden Seiten des Hauptbahnhofs, er ist aber auch ein Bestandteil des Netzes. Wir haben aber keinerlei Angaben erhalten

über die Anzahl der Velos. In den Morgenspitzen wird es bestimmt 1000 Velos pro Stunde geben. Im Endausbau werden wir über 4300 Abstellplätze verfügen – mit der Velostation Süd. Wie viele Velos werden in der Morgenspitze in die Velostation hineinfahren? Es ist doch sonnenklar, dass dort Pendler ihr Velo abstellen möchten. Es wird also in den Spitzenstunden nochmals 1000 Velos zusätzlich geben. Total sind das in den Spitzenstunden über 2000 Velos. Pendler kommen in der Regel zeitlich knapp, sie wollen ihr Velo abstellen, es kommt zum Stau, es werden nicht alle den Zug rechtzeitig erreichen. Beim Eingang zur Velostation gibt es keinen Stauraum, keine Abbiegespur: Es wird krachen. Das kümmert das Tiefbauamt (TAZ) und die DAV nicht. Es gibt drei enge, unübersichtliche, unterirdische Verbindungen. Während Knoten oder Kreuzungen einer normalen Strasse separate Abbiegespuren verlangen, ein Lichtsignal, standardmässig die Sichtweiten geprüft werden, um Kollisionen zu vermeiden und manchmal umfangreiche Verkehrsstudien angefertigt werden, geschieht hier nichts dergleichen. Dann gibt es noch die Rampe Konradstrasse, die Bestandteil des Kredits des Stadtrats ist, aber eng verbunden ist mit dem Velotunnel. Das führt zu einer Verschlechterung des Velotunnels, indem die Rampe Sihlquai viel steiler wird, eine gefährliche, unterirdische Verknüpfung entsteht und erhebliche Mehrkosten zulasten des Velotunnels entstehen. STR Filippo Leutenegger erklärte damals als Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) in der Kommission, er habe die Rampe Konradstrasse verlangt. Das ist vordergründig eine gute Idee, weil dadurch der Kreis 5 direkt an den Velotunnel angeschlossen werden könnte. Ich finde, gute Ideen – und das ist eine – sollte man unvoreingenommen prüfen. Wenn sie etwas taugt, würde ich den Erfinder öffentlich loben, auch wenn er Filippo Leutenegger heisst. Aber es gibt weder einen Nachweis über den Nutzen, eine Kosten-Nutzenüberprüfung noch eine Auseinandersetzung mit den Sicherheitsrisiken. Wegen der engen Platzverhältnisse und der Querung der Tramgleise und vieler Werkleitungen ist in diesem Bereich alles sehr aufwändig und teuer – und das Kollisionsrisiko steigt gleichzeitig überproportional. Wir haben einen Velotunnel bestellt und ein Werkleitungsprojekt mit ein wenig Velo erhalten. Erste Priorität sollte aber das Velo haben – Kabel des Elektrizitätswerks (ewz) kann man auch anders verlegen. Ich habe eine einschlägige Norm verlangt, was mir mit dem Hinweis auf das Urheberrecht verwehrt wurde. Ich sollte mir die Norm doch selbst kaufen. Ich habe die Norm gelesen: Wie ein roter Faden zieht sich das Thema Sicherheit dadurch. Die Rampe Konradstrasse verletzt die Norm mehrfach: Die Steigung von 12 Prozent ist nicht zulässig – insbesondere nicht bei einer offenen Rampe. Weil das dem Tiefbauamt nicht geheuer ist, wir diese Rampe gar beheizt. Die Rampe Sihlquai verletzt die Norm ebenfalls mehrfach. Diese Norm ist eigentlich für einfachere Anlagen und hört bei der Anzahl Velo dort auf, wo das Verkehrsaufkommen des Velotunnels erst beginnt. Diese Norm ist aber sehr hilfreich, weil sie einen Wert auf Sicherheit legt und hilft, Risiken in den Griff zu bekommen oder gar zu eliminieren. Diese Rampen schädigen ein wichtiges und notwendiges Projekt, bis es nicht mehr richtig funktioniert. Damit werden 10 Millionen Franken in den Sand gesetzt. Wo ist der Aufschrei der bürgerlichen Seite, die links-grün sonst immer die Verschleuderung von Steuergeldern vorwirft? Im Bahnhof Oerlikon haben wir eine Quartierverbindung für Velos. Die Norm wird ohne Abstriche erfüllt, die Rampen haben nur 6 Prozent Gefälle – gerade mal die Hälfte der Konradstrasse. Man muss auf halber Höhe eine Richtungsänderung vornehmen. Wer dort mit den zulässigen 20 Kilometern pro Stunde herunterfährt, donnert unweigerlich in eine Betonwand. Die Anlage ist sehr

*schön und übersichtlich, aber sie hat nie mehr als fünf Prozent des Veloaufkommens im Velotunnel. Gibt es Unfälle, sind die Velorowdys schuld – man könne Spiegel und Stoppsignale anbringen. Aber das ist dann auch schon alles. Den Platz kann man später nicht mehr vergrössern. Dieser Velotunnel wird so nicht funktionieren und ist brandgefährlich. Ich habe immer genau hingeschaut und die Kommission und die Verwaltung genervt. Ich brauche dazu keine Ermahnung durch eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK), sondern trage Verantwortung. Einem derart mangelhaften Projekt stimme ich nicht zu.*

**Sven Sobernheim (GLP):** *Wir beschliessen heute Abend bis zur weiteren Bearbeitung durch das Stimmvolk eine der wichtigsten Lückenschliessungen, die in unserem Velonetz bestehen – zumindest vom Velonetz, von dem wir noch träumen und das Stimmvolk vergangenen September angenommen hat. Wenn uns dieser Tunnel jetzt einen wichtigen Schritt weiterbringt, schaffen wir das, was wir 2014 schon eröffnen wollten. Der Stadttunnel ist ein langjähriges Projekt, das im Tiefbauamt viele, viele Runden drehte. 2019 zum Beispiel erschrakten wir als Verkehrskommission, als es plötzlich im Budget und öffentlich hiess, den Velotunnel könnten wir noch etwas später umsetzen. Dass der Velotunnel mehrere Hürden nehmen musste und Dinge vergessen gingen, sieht man auch daran, dass die Rampe Konradstrasse im Gegensatz zum Velotunnel selbst und den anderen beiden Zugangsrampen nicht im regionalen Richtplan eingetragen ist. Dies, obwohl wir den regionalen Richtplan 2016 beschlossen hatten. Auch wir als Kommission kamen nicht auf die Idee, die Rampe Konradstrasse einzutragen. Ehrlicherweise taten wir dies auch darum, weil die Rampe erst 2015 detailliert geprüft wurde. Es ist aber so, dass wir in der Kommission lange über die Rampe Konradstrasse diskutiert und gestritten hatten. Ich bin unterdessen überzeugt – und auch meine Partei ist es – dass die Rampe Konradstrasse, so wie sie ist, einen riesigen Netznutzen bringt und wir darum mit den Begleitmassnahmen, die wir heute beschliessen, eine wichtige Verbindung schaffen können, die wir auch verkehrssicher anschliessen können. Man muss aber auch sagen, dass es merkwürdig ist, dass das Volk dazu noch Ja sagen muss. Nicht, weil ich das Volk ausschliessen möchte, aber weil das Volk eigentlich nur über das Geld abstimmen muss, welches wir gar nicht selbst ausgeben. Das Geld, das die Stadt bezahlt, beschliesst der Stadtrat in eigener Kompetenz. Das Geld, das durch den Kanton ersetzt wird, muss das Volk beschliessen. Ich habe es juristisch verstanden, politisch und inhaltlich kann ich diese Abstimmung aber noch immer nicht verstehen. Es ist schön, dass wir über Rückbaukosten abstimmen können, bloss weil das Astra meint, dass der Bundesbeschluss Autobahnen aus den 1960er-Jahren noch immer realisiert werden sollte. Es ist so, als würde man in der heutigen Zeit noch sagen: Wir bauen das Y noch. Obwohl: Manche wollen das tatsächlich. Wir werden das Y nicht mehr bauen und den Tunnel auch nicht mehr fürs Auto umnutzen. Vielleicht bauen wir mal noch ein Tram hindurch, aber das braucht eine derart lange Rampe, dass auch das wohl bloss eine Illusion ist. Lieber Derek Richter (SVP), ich muss dich enttäuschen: Ich zahle für meinen Abstellplatz am Bahnhof Oerlikon 100 Franken pro Jahr, obwohl ich nur zwei Schritte weiter einen Gratis-Abstellplatz hätte, der ebenfalls gedeckt ist. Ich tu das, weil ich einen freien Platz möchte und auch den bewachten, abgeschlossenen Bereich mag. Daher bin ich überzeugt, dass auch hier beide Veloabstellplätze ihre Daseinsberechtigung haben.*

gung und Nutzenden haben werden – auch wenn ich nicht sagen kann, wie viele Nutzende wir in Zukunft im Stadttunnel haben werden. Betrachte ich aber das Fahrverhalten der Bevölkerung und mein eigenes und wie häufig ich durch die Langstrassenunterführung fahre, obwohl der Stadttunnel näher wäre, bin ich auch ohne Studien überzeugt, dass er genug Nutzende haben wird. Wir brauchen diese Daten nicht, da wir schon aus unserem Alltag und aus dem, was das Volk von uns will, sicher sein können, dass der Velotunnel eine wichtige Infrastruktur sein wird, die das Velo in dieser Stadt nochmals sehr viel attraktiver machen wird. Wenn ich dann sogar noch direkt in eine Velostation fahren kann, um den Intercity nach Bern zu nehmen, dann ist die Attraktivität so hoch, dass wir wahrscheinlich die zweite Etappe der Velostation bald bauen werden müssen. In diesem Sinne freue ich mich, dass wir dieses Projekt dem Volk vorlegen können und bin froh, wenn wir nicht nochmal eine Ehrenrunde drehen müssen, sondern die Baumaschinen auffahren lassen und wir bald hindurchfahren können.

**Dominique Zygmunt (FDP):** Ein schwarzes Loch – dies war die Aussage in der Kommission, als jemand die Idee hatte, man könnte mal diesen Tunnel besichtigen. Jemand von der Verwaltung sagte darauf: «Das ist doch nur ein schwarzes Loch. Dort sieht man nichts, vergessen Sie das.» Wir haben die Besichtigung damals auch nicht durchgeführt, obwohl ich gerne dieses schwarze Loch angeschaut hätte. Schliesslich trifft man nicht jeden Tag einen leeren Tunnel an, der nicht ausgebaut ist – und dann auch noch unter dem grössten Bahnhof der Schweiz. Dieser ist unserer Politikerinnen- und Politikergeneration eigentlich in den Schoss gefallen. Wieso ist das so? Weil vorhergehende Generationen eine Idee zulassen, sie ein wenig weiterverfolgt haben, es dann aber doch offenliessen. Vielleicht stünde es uns gut an, dies doch noch etwas öfters mit Ideen zu machen, die es für andere Probleme in dieser Stadt gibt: Diese einfach mal zulassen und nicht beim ersten Gedanken ungespitzt in den Boden zu stossen. Heute sehen wir den Nutzen des Tunnels anders als die Generation, die ihn erstellen liess, und erkennen die Chancen dieses schwarzen Lochs. Das Bauprojekt schafft einen deutlichen Mehrwert im Velonetz der Stadt Zürich im Zentrum. Es verbindet zwei Stadtquartiere, die verbunden gehören; es schafft eine rasche Verbindung und Attraktivität im Umsteigen auf dem Hauptbahnhof. Darum ist es für die FDP eine Schlüsselinfrastruktur. So unwahrscheinlich es dabei aber ist, dass der Tunnel jemals für etwas anderes genutzt werden soll, so ist es doch richtig, sich diese Flexibilität zu erhalten. Mein Vorredner fragte sich: Was ausser Velos soll da jemals hindurchfahren? Die Rückbaukosten sind etwas speziell, sie sind aber auch richtig, damit man sich irgendwann fragen kann, ob der Tunnel nun für die Ewigkeit ist oder ob es noch andere Nutzungen gibt. Es ist aber auch klar, dass der Tunnel schafft, was ein leerer Autotunnel bietet. Vielleicht ist er nicht perfekt gemäss dem Züri-Maximalismus und -Perfektionismus, der in Verkehrsprojekten oft angestrebt wird. Er schafft, was realistisch, pragmatisch und machbar ist. Darum gibt es in der Kommission eine so grosse Zustimmung – leider seit heute Abend nicht mehr einstimmig. Für uns ist auch klar, dass wir den Kredit für die Aufstockung der Sicherheit unterstützen. Wir denken, dass diese Anpassungen sinnvoll sind. Es ist sinnvoll, die Geschwindigkeit auf 20 Kilometer pro Stunde zu begrenzen. Ich bin auch Hans Jörg Käppli (SP) dankbar, der sagt, er habe uns in der Kommission genervt – das hast du manchmal ein wenig, aber du hast auch den Finger auf diese Sicherheit gehalten. Dort sind wir auch einen Schritt vorwärtsgekommen, wenn auch vielleicht nicht so, wie du es

*dir wünschst. Die Verwaltung hat uns – und da bin ich ihr dankbar – rasch gezeigt, was möglich ist. Dass das etwas kostet, ist so. Wir sind aber auch bereit, diese Kosten zu tragen, da dies zur Sicherheit des Tunnels und der Attraktivität der Veloverbindung beiträgt. Darum wird die FDP heute Abend und in der Volksabstimmung den Velotunnel unterstützen.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Ich war bereits in diesem schwarzen Loch und empfehle dies allen. Es ist ein eindruckliches Bauwerk. Für den Veloverkehr in der Stadt Zürich ist dieser Stadttunnel extrem wichtig, weil wir verschiedene Besonderheiten haben: In der Kernstadt haben wir im Westen des Hauptbahnhofs bis hinaus nach Altstetten die Gleisanlagen, die für Velofahrende diverse Probleme bringen. Ein Problem können wir mit dem Stadttunnel lösen. Weitere Querungen müssen folgen, wie etwa die Verbreiterung der Langstrassenunterführung oder die Verbindung vom Polizei- und Justizzentrum (PJZ) hinüber zum Bahnviadukt im Kreis 5, wozu wir heute bereits eine erste Weisung angekündigt erhalten haben. Wichtig ist dieser Stadttunnel aber auch für die Veloabstellplätze. Derek Richter (SVP), ich bin froh, sind diese gratis, denn rund um den Hauptbahnhof braucht es sehr viele Veloabstellplätze. Ich erlaube mir drei weitere Anmerkungen zum Projekt. Erstens möchte ich dem Freisinn für die Unterstützung des Projekts danken, genauso wie der SVP für diese fast schon differenzierte Stellungnahme, die Derek Richter (SVP) abgegeben hat. In der Kommission hat die SVP noch zugestimmt, was bedeutet hätte, dass man die Autoträume eines Stadttunnels für die nächsten 20 Jahre beerdigt hätte. Ich kann nachvollziehen, dass man im letzten Moment doch noch umgelenkt hat. Die Kommissionsberatungen haben gezeigt: Es hat sehr lange gedauert, bis die Weisung und das Projekt standen. Man muss aber betonen, dass das Projekt nicht optimal war. Wir haben in der Kommission Verbesserungen angeregt, die meiner Meinung nach wichtig sind – es geht um Durchfahrtsbreiten, teilweise reduzierte Rampenneigungen – und dazu gehört nun einmal die Konradstrasse. Im Jahr 2014 wurden zwei Rampen-Varianten verglichen: Die eine an der Zollstrasse, die andere an der Konradstrasse. Die Rampe Konradstrasse wurde damals mit etwa zwei Millionen Franken angegeben. Das TAZ hat diese Rampenideen nicht weiterverfolgt und darum hat man sich überhaupt keine Gedanken gemacht, dass man dies eigentlich im regionalen Richtplan eintragen müsste. STR Filippo Leutenegger kam dann auf die Idee – er sprudelt ja jeweils von Ideen, die aber meist Risiken und Nebenwirkungen haben. Ein Problem der Rampe Konradstrasse sind die technischen Probleme, die Sicherheit: Wenn am Morgen um fünf vor acht Uhr sehr viele Velofahrende dort hinunterfahren und vielleicht drei oder vier Minuten Zeit haben, bis der Zug abfährt, sind diese relativ gestresst. Ich kann in dieser Situation nur hoffen, dass die DAV die Sicherheitsversprechen einhalten kann. Ein Bauwerk, bei dem man schon vor Baubeginn überlegen muss, eine Umlaufsperre einzurichten, scheint mir nicht ein verkehrssicheres Bauwerk zu sein. Planerisch haben wir folgendes Problem: Weil es den Eintrag in den regionalen Richtplan nicht gibt, bezahlt die Stadt Zürich diese Rampe Konradstrasse. Sonst hätte der Kanton dies übernommen. Hier mache ich nicht STR Filippo Leutenegger an und für sich einen Vorwurf. Dass niemand in dieser Verwaltung auf die Idee kam, man müsste dies eintragen, kostet die Stadt viel Geld. Im Jahr 2014 sprach man von 2 Millionen Franken, mittlerweile sind wir bei 5,3 Millionen Franken. Ich bin nach wie vor froh, dass die FDP hier mitmacht. In der Kommission stellte sich die Frage, ob wir die Weisung zurückweisen oder*

*optimieren – ich bin mir nicht sicher, ob es bei einer Rückweisung besser herausgekommen wäre. Es bleiben zwar Fragezeichen, aber wir haben so lange auf diese derart wichtige Veloinfrastruktur gewartet, dass es klar ist: Wir müssen heute Ja sagen und schnell in eine Volksabstimmung gehen, damit das Velonetz der Stadt Zürich endlich einen grossen Schritt vorwärts machen kann.*

**Simone Brander (SP):** *Der praktische Velotunnel ist das Herzstück unseres zukünftigen Velonetzes. Er wird es erlauben, auf kurzem Weg den Hauptbahnhof zu queren und das Velo in der Nähe abzustellen, wenn man auf den Zug möchte. Nach einer sehr, sehr langen Vorgeschichte hat man für den Stadttunnel endlich eine gute Lösung gefunden, mit der man das ursprünglich als Autotunnel erstellte Bauwerk zukunftssträchtig für das Velo nutzen kann. Wir als SP haben uns in den vergangenen Jahren immer wieder dafür eingesetzt, dass es mit dem Velotunnel endlich, endlich vorwärts geht. Darum sind wir froh, stehen wir heute an diesem Punkt. Uns als SP ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig, darum hat die Sicherheit viel zu diskutieren gegeben. Auch dank Hans Jörg Käppeli (SP) stellten wir viele Fragen und erhielten entsprechende Antworten. Alle unsere Zweifel konnten dabei nicht ausgeräumt werden. In der Kommissionsdiskussion haben sich aber die folgenden Punkte herauskristallisiert, die aus unserer Sicht wichtig sind, um die Sicherheit der Velofahrenden in diesem Bauwerk zu erhöhen: das Gefälle der Rampe und innerhalb des Tunnels; die Aufweitung des Bereichs zwischen der Rampe Konradstrasse zur Rampe Sihlquai zur Verbesserung der Sichtverbindung und der Verkehrssicherheit; die Ausrundung des horizontalen Knicks in der Rampe Kasernenstrasse; und die Anpassung der Zufahrt zur Velostation – mindestens sieben Meter breit und zwölf Meter lang. Wir sind froh, konnten wir diese Punkte in einer Beilage zum Kommissionssitzungsprotokoll festhalten und mit einem Dispozusatz verbindlich aufnehmen und das nötige Geld einstellen. Die Verwaltung konnte in der Kommission auch aufzeigen, inwiefern die aufgezählten Punkte in der weiteren Planung berücksichtigt werden können. Noch zu Derek Richter (SVP): Die Nachfrage nach Veloabstellplätzen rund um den Hauptbahnhof ist ungebrochen. Heute schon gibt es die Möglichkeit, zu wählen, ob man sein Velo gratis oder kostenpflichtig im Hauptbahnhof abstellen möchte. Daran ändert sich mit der neuen Veloabstellanlage nichts. Ich bin sicher, die neue Veloabstellanlage wird genutzt werden, weil sie einen sehr kurzen Weg zum Perron erlaubt. Wir als SP freuen uns, dass man mit dem Stadttunnel endlich etwas Sinnvolles machen kann.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Richard Wolff:** *Diese Diskussion hat nun doch eine interessante Wende genommen, vor allem mit dem Votum von Hans Jörg Käppeli (SP). Er hat sicher nicht in allen Punkten Unrecht, aber er übertreibt. Er sagt apodiktisch, es werde nicht funktionieren. Er sagt, es werde krachen. Er sagt, wir hätten 10 Millionen Franken in den Sand gesetzt. Er sagt, statt eines Velotunnels erhielten wir einen Werkleitungstunnel. Das ist nur Negatives, statt sich zu freuen. Eigentlich, und das habe ich heute Abend erwartet, ist heute ein Freudentag. Wir sind am Ziel von drei Jahrzehnten Diskussion darum, was wir mit diesem Y-Relikt Vernünftiges anstellen könnten. Was gab es nicht schon alles für*



*Ideen! Das Tram wollte man schon hindurch leiten. Es gab tausende von guten Ideen. Nun verwirklichen wir eine. Ja, es bestehen wohl noch Haken und das eine oder andere Problem. Im Grossen und Ganzen ist es aber eine gute Lösung. Sie schliesst eine der wichtigsten Lücken im Velonetz der Stadt Zürich. Es ist, wie die FDP sagte, eine Schlüsselinfrastruktur, ein Herzstück, wie die SP sagt, des Velonetzes in der Stadt Zürich. Sieht man an diesem Projekt nun Haken und Ösen, muss man auch sehen: Dieser vier-spurige Autobahntunnel wurde nie als Velotunnel gebaut. Es handelt sich um eine Art Umnutzung eines Projekts. Dass da nicht alles so perfekt passt, wie wenn man es auf der grünen Wiese geplant hätte, ist auch meine Meinung. Es ist nicht der perfekte Velotunnel. Aber sieht man, was er an Nutzen bringt und was wir dank der Diskussionen in der Kommission an Verbesserungen einbringen konnten – an dieser Stelle danke für die guten Ideen – ist das Wesentliche, dass man zwischen Sihlpost und Sihlquai hin und her fahren kann, ohne mit etlichen Adrenalinschüben um den Hauptbahnhof fahren zu müssen. Stattdessen fährt man in einer oder zwei Minuten mit wenigen Problemen in Ruhe und Sicherheit unter dem Bahnhof durch und befindet sich dabei nicht im Verkehrsterror rund um den Bahnhof. Wir haben hier eine schöne und gute Lösung. Gibt es noch Probleme, werden wir diese auch noch lösen – im Vergleich zum Riesenprojekt können wir diese kleineren Probleme lösen und werden ein schönes und attraktives Velonetz haben, auf das wir schon lange warten.*

#### Änderungsantrag

Die SK SID/V beantragt folgende Änderung zum Antrag des Stadtrats:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europa-platz, Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von ~~Fr. 27 400 000.–~~ Fr. 27 650 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Zustimmung: Res Marti (Grüne), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 95 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

10 / 10

### Schlussabstimmung

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum bereinigten Antrag des Stadtrats.

Zustimmung: Res Marti (Grüne), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Heidi Egger (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Enthaltung: Hans Jörg Käppeli (SP)

Abstimmung gemäss Art. 43<sup>bis</sup> Abs. 1 lit. a und Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 98 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Damit ist beschlossen:

Zuhanden der Gemeinde:

Für den Ausbau des Stadttunnels als Veloverbindung zwischen der Kasernenstrasse und dem Sihlquai, die Rampe Sihlquai, den Anschlusstunnel an die Velostation Europaplatz, Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr, die dafür nötigen Strassen- und Werkleitungsarbeiten, die eventuellen Rückbaukosten für diese Bauten und Anlagen sowie die Aufwendungen der VBZ aufgrund des Bauvorhabens wird ein Objektkredit von Fr. 27 650 000.– (einschliesslich rund Fr. 8 823 000.– für die eventuellen Rückbaukosten) bewilligt (Preisbasis 1. April 2020).

Der Objektkredit erhöht oder vermindert sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2020) und der Bauausführung.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 17. Februar 2021 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat