

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 31. August 2016

**690.**

### **Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Verbreiterung der Langstrassenunterführung für Velofahrende und FussgängerInnen, Angaben zur konkreten Projektierung, zur Kostenübernahme durch den Kanton sowie zu den Szenarien zur Fortsetzung der Radroute nördlich und südlich der Unterführung**

Am 20. April 2016 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/147, ein:

Seit Jahren weisen wir immer wieder auf die Bedeutung einer Verbreiterung der Langstrassenunterführung für Velofahrende und FussgängerInnen hin. Die Langstrassenunterführung ist heute schon sehr stark genutzt und viel zu schmal für die Menge an Personen, die sie täglich benutzen wollen. Bisher fanden unsere Interventionen aber kein Gehör. Nun überrascht uns der Vorsteher des Tiefbaudepartementes am 13. April 2016 im Tagblatt der Stadt Zürich mit der Aussage, dass eine Verbreiterung der Langstrassenunterführung geplant sei. Es freut uns zwar, solches zu lesen, da die Verbreiterung aber dringend ist, bitten wir doch um die Beantwortung folgender Fragen, um abschätzen zu können, wie schnell dieser Missstand behoben wird.

1. Wird nur eine einseitige Verbreiterung geplant oder ist die Verbreiterung der Langstrassenunterführung auf beiden Seiten geplant? Wenn man sich für eine einseitige Verbreiterung entschieden hat, für welche Seite hat man sich entschieden? Verspricht diese Seite eine bessere Netzwirkung für die Velofahrenden oder aus welchen Gründen hat man sich für diese Seite entschieden?
2. Besteht für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung bis heute schon eine Machbarkeitsstudie?
3. Besteht für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung bis heute schon ein Vorprojekt?
4. Da die Langstrassenunterführung im regionalen Richtplan als Radweg eingetragen ist, ist mit einer Kostenübernahme durch den Kanton Zürich zu rechnen. Haben die Verhandlungen über die Kostenübernahme mit dem Kanton Zürich schon stattgefunden, resp. wann werden diese stattfinden?
5. Wie sieht der Zeitplan für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung aus und bis wann darf man mit einer Eröffnung dieser dringend nötigen Erweiterung rechnen?
6. Welche Planungsschritte wurden zur Fortsetzung der Radroute in der Langstrasse nördlich der Langstrassenunterführung, die bisher lediglich als „geplant“ im Richtplan eingetragen ist, unternommen?
7. Südlich der Langstrassenunterführung ist die Fortsetzung der Radroute auf der Langstrasse mit der so genannten „autofreien Langstrasse“ geplant. Welche Szenarien für einen beidseitigen Veloverkehr entlang der Langstrasse hat sich die Stadt überlegt, sollte es nicht möglich sein, die autofreie Langstrasse umzusetzen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Rahmen eines Vergleichs aller bestehenden und geplanten Querungen der SBB-Gleise hat sich gezeigt, dass die Langstrassenunterführung, insbesondere für den Veloverkehr einen sehr hohen Stellenwert hat. So wird sie durchschnittlich von etwa 8000 Velofahrenden täglich benutzt (Summe beider Seiten). In Kombination mit den vielen Zufussgehenden führen die hohen Velofrequenzen zeitweise zu Engpässen und Konfliktsituationen. Der Stadtrat hat diesen Mangel erkannt, die Planung der Verbreiterung der Unterführung wurde aufgenommen und der Stadtrat hat sie auch in seinen Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm 3. Generation neu priorisiert.

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

**Zu Frage 1 («Wird nur eine einseitige Verbreiterung geplant oder ist die Verbreiterung der Langstrassenunterführung auf beiden Seiten geplant? Wenn man sich für eine einseitige Verbreiterung entschieden hat, für welche Seite hat man sich entschieden? Verspricht diese Seite eine bessere Netzwirkung für die Velofahrenden oder aus welchen Gründen hat man sich für diese Seite entschieden?»):**

In der aktuellen Machbarkeitsstudie wird eine beidseitige Verbreiterung der Langstrassenunterführung geprüft. Aufgrund der Erkenntnisse (Machbarkeit, Kosten, Nutzen) wird nach Abschluss der Studie entschieden, ob beide oder nur eine der beiden Seiten verbreitert werden soll.

**Zu Frage 2 («Besteht für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung bis heute schon eine Machbarkeitsstudie?»):**

Das Tiefbauamt hat erst eine grobe Abschätzung der Machbarkeit durchgeführt.

**Zu Frage 3 («Besteht für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung bis heute schon ein Vorprojekt?»):**

Nein, die Projektierung startet im Anschluss an die Machbarkeitsstudie.

**Zu Frage 4 («Da die Langstrassenunterführung im regionalen Richtplan als Radweg eingetragen ist, ist mit einer Kostenübernahme durch den Kanton Zürich zu rechnen. Haben die Verhandlungen über die Kostenübernahme mit dem Kanton Zürich schon stattgefunden, resp. wann werden diese stattfinden?»):**

Es wurden noch keine Gespräche mit dem Kanton geführt. Über die anteilmässige Kostenübernahme durch den Kanton (Anrechnung an Bau- oder Unterhaltspauschale) wird im Rahmen der Begehrensäusserung entschieden. Dies ist mit Vorliegen des Bauprojekts der Fall. Parallel ist das Projekt im Agglomerationsprogramm 3. Generation des Bundes zur Mitfinanzierung angemeldet.

**Zu Frage 5 («Wie sieht der Zeitplan für die Verbreiterung der Langstrassenunterführung aus und bis wann darf man mit einer Eröffnung dieser dringend nötigen Erweiterung rechnen?»):**

Der Zeitpunkt der Realisierung hängt von den bautechnischen Gegebenheiten ab, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie abgeklärt werden. Dazu gehören auch die bautechnischen Abläufe zur Aufrechterhaltung des SBB-Betriebs. Weiter wird der Zeitpunkt des Baubeginns durch die Genehmigungsverfahren bestimmt (u. a. Kreditgenehmigung und Planaufgabe). Die Machbarkeitsstudie wird voraussichtlich 2017 abgeschlossen sein. Nach heutigem Kenntnisstand ist frühestens im Jahr 2021/22 mit der Realisierung der Verbreiterung der Langstrassenunterführung zu rechnen. Die Bauzeit wird voraussichtlich zwei oder mehr Jahre dauern.

**Zu Frage 6 («Welche Planungsschritte wurden zur Fortsetzung der Radroute in der Langstrasse nördlich der Langstrassenunterführung, die bisher lediglich als „geplant“ im Richtplan eingetragen ist, unternommen?»):**

Auf der Langstrasse im Kreis 5 sind keine Massnahmen geplant, da der schmale Strassenquerschnitt keine Velomassnahmen zulässt. In Richtung Limmatplatz besteht eine Alternative über die Mattengasse.

**Zu Frage 7 («Südlich der Langstrassenunterführung ist die Fortsetzung der Radroute auf der Langstrasse mit der so genannten „autofreien Langstrasse“ geplant. Welche Szenarien für einen beidseitigen Veloverkehr entlang der Langstrasse hat sich die Stadt überlegt, sollte es nicht möglich sein, die autofreie Langstrasse umzusetzen?»):**

Basierend auf der zweiten Begehrensäusserung vom Juni 2014 hat das kantonale Amt für Verkehr das Projekt «Verkehrssarme Langstrasse» nicht bewilligt (vgl. die Antworten des Stadtrats auf die Schriftliche Anfrage von Matthias Probst, GR Nr. 2014/344, STRB Nr. 132/2015). In der Zwischenzeit wurden die verkehrlichen Grundlagen aktualisiert und das Verkehrskonzept optimiert, momentan werden Verkehrsgutachten und Situationspläne erstellt. Mit diesen Grundlagen wird beim Kanton Ende 2016 eine erneute Begehrensäusserung durchgeführt und das Vorhaben mit allfälligen Lärmsanierungsmassnahmen koordiniert. Falls die Umsetzung der «Verkehrssarmen Langstrasse» nicht möglich ist, bestehen kaum Möglichkeiten, den Veloverkehr in der Langstrasse beidseitig und durchgängig zu führen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**