

ro Meter Veloweg, lionen Franken für eine rücke: Der Zürcher im Thema Velo jegliches

Rot-Grün schaut beim Bau der Velorouten buchstäblich nicht nach links und rechts.

31 Kommentare →

07.06.2025, 05.00 Uhr ⌚ 3 min



Eine geschwungene Velobrücke soll über das Gleisfeld führen.
 Zeitgewinn für Velofahrer: zwei bis drei Minuten. Kostenpunkt:
 mutmasslich ein dreistelliger Millionenbetrag.

Visualisierung Stadt Zürich

Für den rot-grün dominierten Zürcher Stadtrat hat das Velo absolute Priorität. Nicht nur alle anderen Verkehrsträger müssen hinter dem Fahrrad, auf das rund neun Prozent des Stadtverkehrs entfallen, zurückstehen. Sondern zum Beispiel auch eine Sportanlage, die von Zehntausenden von Hobbysportlern genutzt wird.

Diese Woche wurde bekannt, dass der Stadtrat die grösste

Badmintonhalle der Stadt im Kreis 5 abreißen will. Eine Veloroute brauche mehr Platz, lautet die Begründung.

Hier will die Stadt bis 2030 eine Velobrücke über das Gleisfeld vom Kreis 5 in den Kreis 4 errichten. Das Vorhaben ist seit Jahren bekannt. Doch jetzt wirft die Stadt ihre eigenen Pläne über den Haufen und plant eine breitere Auffahrtsrampe. Die beiden Unternehmer, die die Badmintonhalle vor fast dreissig Jahren ins Leben gerufen haben, sind konsterniert.

Perfektionismus wird zum Bumerang

Der Fall zeigt die Schwächen der Velostrategie des Zürcher Stadtrats auf. Er will ein 130 Kilometer langes Veloroutennetz auf dem ganzen Stadtgebiet bauen. Velowege sollen es aber gerade nicht sein – sondern breite Velostrassen. Entsprechend gross ist der Platzbedarf.

Hinzu kommt, dass das Tiefbauamt unter Stadträtin Simone Brander (SP) streng nach Regelbuch arbeitet. Buchstäblich, ohne nach links und rechts zu schauen. Ob, wie im Enge-Quartier, direkt an der Veloroute ein Traditionsbetrieb steht, der Ware anliefern müsste, oder ob eine Badmintonhalle mit 29 000 eingeschriebenen Mitgliedern ausradiert wird – die städtischen Planer scheinen es immer erst im Nachhinein zu realisieren. Oder es ist ihnen egal.

Man darf bezweifeln, dass die Stimmberechtigten diese Art der Umsetzung vor Augen hatten, als sie der Velorouten-Initiative der SP 2020 zustimmten. Diese schürt Widerstände in den Quartieren. Dort werden die Pläne der Stadt von Hunderten von Einwendungen und Einsprachen blockiert. Der Perfektionismus wird zum Bumerang.

Auch bei der Velobrücke über die Gleise sind die strikten Vorgaben der Grund, weshalb die Auffahrtsrampe nun plötzlich mehr Platz braucht und die Badmintonhalle wegmuss. Die ursprünglich geplante Rampe sei zu steil, so der Stadtrat – als könnte den Velofahrerinnen und Velofahrern nichts zugemutet werden. Und dies, obwohl der Anteil an E-Bikes stetig zunimmt und es vor Ort heute schon einen Lift hat, in dem Bequeme auch ein Velo transportieren können.

Immerhin hat das Tiefbauamt unter Stadträtin Brander die Tür für eine gütliche Lösung einen Spalt weit offen gelassen. Vielleicht kommt selbst der so sicher im Sattel sitzende rot-grüne Stadtrat zum Schluss, dass es

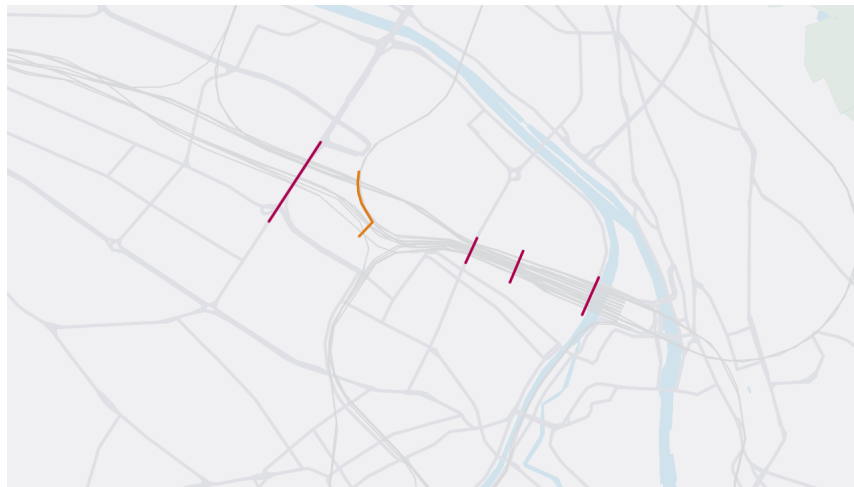
nicht ideal ist, Zehntausende von Hobbysportlern vor den Kopf zu stossen.

Die verkorkste Planung wirft aber auch ein Schlaglicht auf das Velobrückenprojekt insgesamt. 75 Millionen Franken sind für die 530 Meter Veloroute darauf vorgesehen, 140 000 Franken pro Meter. In Wahrheit dürften es am Ende weit mehr sein. Es sei daran erinnert, dass der kürzlich eröffnete Velotunnel unter dem Zürcher Hauptbahnhof viermal so viel gekostet hat wie ursprünglich geplant.

Lediglich drei Minuten Fahrzeit eingespart

Mit rund 40 Millionen Franken Baukosten für 320 Meter war der Velotunnel zwar ebenfalls teuer genug. Aber der Tunnel war ein Verkehrsinfrastrukturprojekt mit einem unmittelbaren Nutzen, weil Velofahrer den Hauptbahnhof nicht mehr umfahren müssen. Dies ist bei der Velobrücke anders.

Bestehende und geplante Gleisquerungen für Velofahrer und Fussgänger



Kartengrundlage: © Openstreetmap, © Maptiler

Die Querungen sind nur schematisch eingezeichnet.

NZZ / joe.

Dort gibt es im Abstand von lediglich einem Kilometer zwei Querungsmöglichkeiten über das Gleisfeld, via Hardbrücke oder Langstrasse. Bei der Hardbrücke wird zwar oft moniert, dass sich Velofahrer und Trampassagiere in die Quere kommen könnten, doch in der Praxis gibt es kaum Probleme. Und die Langstrassenunterführung hat die Stadt kürzlich sogar grosszügig fürs Velo ausgebaut.

Zwei bis drei Minuten Fahrzeit würden Velofahrerinnen und Velofahrer mit der Velobrücke bestenfalls einsparen. Dem stehen Kosten in

mutmasslich dreistelliger Millionenhöhe gegenüber.

Der Stadtrat hält dies offenbar für ein gesundes Verhältnis. Das zeigt: Ihm ist in der Velopolitik jegliches Mass abhandengekommen.

31 Kommentare

Christoph Niederberger vor einem Tag

1 Empfehlung

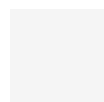
Wie viel kostet eigentlich ein Meter einer Brücke für Autos?

Marc Anderson vor einem Tag

In New York gäbe es mitten auf der Brücke noch eine „Insel“ mit etwas urban gardening etc. Starbucks, sowas. Ist die Langstrasse nicht diese verruchte, an solchen Orten sind Tunnel eventuell nicht ideal.

Alle Kommentare anzeigen

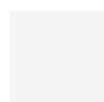
Passend zum Artikel



Eine Veloroute gefährdet Zürichs grösste Badmintonhalle. Einer der Inhaber sagt: «Sport richtet sich gegen Sport. Das ergibt doch keinen Sinn»

Die Stadt taxierte die geplante Rampe für die Brücke als zu steil und schmal für Velofahrer. Im neuen Plan hat es keinen Platz mehr für die Halle.

Michael von Ledebur 03.06.2025 ⌚ 5 min



In Zürich annectieren die Velofahrer ein Stück Autobahn – eine Spritztour durch den neuen Velotunnel unter dem Hauptbahnhof

Wie aus einer gescheiterten Vision für den Autoverkehr das Prestigeprojekt der Zürcher Veloturbos wurde.

Giorgio Scherrer 20.05.2025 ⌚ 6 min



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.