

A N F R A G E von Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon) und Monica Sanesi (GLP, Zürich)

Betreffend Fluchttunnel als Velowege

In Norwegen und Frankreich sind Velotunnels aus vorhandenen Fluchtstollen geschaffen worden, so zum Beispiel der 3 km lange Fyllingsdalstunneln bei Bergen. Er unterquert den Løvtakken, den Hausberg Bergens. Nur halb so lang, aber ursprünglich auch als Fluchttunnel gebaut, ist der Velotunnel durch den Mont du Chat im französischen Departement Savoien.

Ein weiteres Beispiel ist der Velotunnel beim Zürcher Hauptbahnhof, der Ende 2024 in Betrieb genommen werden soll. Gebaut wurde er bereits vor über 30 Jahren, Ende der 80er-Jahre als Stadttunnel zur Weiterführung der Sihlhochstrasse. Während Jahrzehnten existierte er lediglich als Rohbau, ohne in Betrieb genommen zu werden. 2021 stimmten die Zürcher Stimmberechtigten mit 74 Prozent ja zu einer Umfunktionierung in einen Velotunnel.

Diese Beispiele zeigen exemplarisch, dass vorhandene Fluchtstollen oder Tunnels im Rohbau durchaus Potenzial für ein Upgrade und eine Umnutzung zu Velo- und Fussgängerwegen haben.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Tunnel im Kanton Zürich haben durchgehende Fluchtwege/-stollen, wie lang und breit sind diese und welche sind einseitig oder zweiseitig der Tunnelverbindung vorhanden (bitte einzeln auflisten)?
2. Welche dieser Fluchtstollen könnten nach einem entsprechenden Ausbau theoretisch auch als Fuss- und/oder Velowege genutzt werden?
3. Gibt es weitere Tunnels oder Stollen, die sich unter Umständen als Fuss- und/oder Velowege nutzen lassen?
4. Wie steht der Regierungsrat zu einem moderaten Ausbau solcher Tunnels oder Stollen, damit sie für zu Fuss Gehende und Velofahrende genutzt werden könnten?

Sonja Gehrig
Andreas Hasler
Monica Sanesi