

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 140/2024

Sitzung vom 10. Juli 2024

### **792. Anfrage (Fluchttunnel als Velowege)**

Kantonsrätin Sonja Gehrig, Urdorf, Kantonsrat Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, und Kantonsrätin Monica Sanesi, Zürich, haben am 22. April 2024 folgende Anfrage eingereicht:

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

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 Fluchttunneln oder Tunneln 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 Fluchttunneln könnten nach einem entsprechenden Ausbau theoretisch auch als Fuss- und/oder Velowege genutzt werden?
3. Gibt es weitere Tunneln oder Stollen, die sich unter Umständen als Fuss- und/oder Velowege nutzen lassen?
4. Wie steht der Regierungsrat zu einem moderaten Ausbau solcher Tunneln oder Stollen, damit sie für zu Fuss Gehende und Velofahrende genutzt werden könnten?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sonja Gehrig, Urdorf, Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, und Monica Sanesi, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die folgenden Tunnel wurden für die Beantwortung der Anfrage geprüft:

– *Tunnel entlang von Staatsstrassen:*

Auf dem Gebiet der Staatsstrassen des Kantons Zürich bestehen keine Tunnel mit durchgehenden Fluchtwegen oder Fluchtstollen.

– *Tunnel entlang von Nationalstrassen:*

Gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist auf dem Nationalstrassennetz im Kanton Zürich ein einseitig parallel geführter Sicherheitsstollen bzw. Fluchtstollen in Betrieb. Es handelt sich dabei um den Sicherheitsstollen des Tunnels Milchbuck (Länge: 1822 m, Innenbreite: 3,75 m).

Im Tunnel Cholfirst (A4) baut das ASTRA zurzeit einen weiteren Sicherheitsstollen. Die meisten Tunnel des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet bestehen aus zwei getrennten Fahrrohren und verfügen deshalb über keinen zusätzlichen Sicherheitsstollen.

– *Tunnel entlang von Eisenbahnlinien:*

Gemäss den Schweizerischen Bundesbahnen besteht entlang des Weinbergtunnels ein einseitig parallel geführter Flucht- und Rettungsstollen (Länge: 4977 m, Innendurchmesser: 4,35 m).

Zu Frage 2:

In Sicherheitsstollen eines Strassentunnels herrscht Überdruck, sodass in einem Brandfall kein Rauch in diesen eindringen kann. Ferner muss der Tunnel in einem Ereignisfall innert kürzester Zeit in Anspruch genommen werden können. Die bauliche Ausstattung, der Betrieb des Stollens im Überdruck und weitere potenzielle Nutzungskonflikte lassen somit eine Nutzung als öffentlich zugänglichen Fuss- oder Veloweg nicht zu.

Auch bei Flucht- und Rettungsstollen von Eisenbahntunneln ist eine Mitnutzung durch den Fuss- und Veloverkehr nicht kompatibel mit dem Betrieb und dem Sicherheitskonzept der Anlage. Im Evakuationsfall muss der Tunnel zur Rettung der Zugpassagierinnen und -passagiere frei verfügbar sein. Zudem befinden sich in den Stollen Schleusen und technische Ausrüstung, die aus Sicherheitsgründen nicht frei zugänglich sind, weshalb eine öffentliche Nutzung der Flucht- und Rettungsstollen nicht infrage kommt.

Zu Frage 3:

Der Lettentunnel in der Stadt Zürich (Länge: 2033 m) ist ein stillgelegter Eisenbahntunnel und wurde mit der Teilinbetriebnahme der S-Bahn Zürich um 1990 ausser Betrieb genommen. Weil die Stadt Zürich seinerzeit keine Verwendung für den Lettentunnel hatte, wurde er schichtweise mit Aushubmaterial aus umliegenden Baustellen aufgefüllt. Die Prüfung einer allfälligen zukünftigen Nutzung des Tunnels als Fuss- und Veloweg bleibt der Stadt Zürich als Eigentümerin der Anlage vorbehalten.

Im Weiteren bestehen im Kanton einzelne Hochwasserentlastungsstollen und -kanäle. Ein neuer Entlastungsstollen wird derzeit zwischen der Sihl in Langnau a. A. und dem Zürichsee in Thalwil gebaut. Solche Hochwasserentlastungsanlagen eignen sich jedoch nicht für die genannten Zwecke, da sie sich im Ereignisfall sehr rasch mit Wasser füllen und so zur tödlichen Falle werden könnten.

Zu Frage 4:

Der Kanton Zürich konzentriert sich auf die Umsetzung des kantonalen Velonetzplans sowie auf die Behebung der darin ausgewiesenen Schwachstellen, um der velofahrenden Bevölkerung eine bedarfsgerechte Infrastruktur bieten zu können. Der Ausbau von Tunneln bzw. von Flucht- und Rettungsstollen ist aufgrund der beschriebenen Anforderungen, die solche Anlagen zu erfüllen haben, und aufgrund ihrer sicherheitstechnischen Relevanz kein zweckmässiges Mittel, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**