

Sitzung vom 28. Juli 1999

**1424. Motion (Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs für die Zürcher Altstadt [Niederdorf], Uni/ETH und dem Hochschulgelände Irchel)**

Die Kantonsräte Hans-Peter Portmann, Vilmar Krähenbühl, und Thomas Dähler, Zürich, haben am 12. April 1999 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche ein Projekt und einen Verpflichtungskredit für die Verbesserung der Feinverteilung des öffentlichen Verkehrs für die Zürcher Altstadt (Niederdorf), Uni/ETH und dem Hochschulgelände «Irchel» vorsieht.

Begründung:

Die Stadt Zürich plant das Limmatquai für den Individualverkehr zu schliessen. Dieses Vorhaben wird die Attraktivität der Innenstadt steigern. Dabei werden auch neue Anforderungen an den öffentlichen Verkehr gestellt. Ein Überdenken der heutigen Situation bietet auch die Chance, mit einem neuen grosszügigen Konzept heute bestehende Lücken zu schliessen. So sollte zum Beispiel eine neue S-Bahn-Station «Hirschengraben-Predigerhof-Uni/ETH» wieder überprüft werden. Aber auch eine Weiterführung der Forchbahn-Linie in den Hauptbahnhof sollte bei der Konzeptierung als Möglichkeit miteinbezogen werden. Gleichzeitig könnte die Anschliessung des Hochschulgeländes «Irchel» an ein verbessertes Feinverteilungsnetz zwischen Hauptbahnhof, Altstadt-Unigelände und Bahnhof Stadelhofen in ein solches Projekt miteinbezogen werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Hans-Peter Portmann, Vilmar Krähenbühl, und Thomas Dähler, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Ein Gebiet gilt als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, wenn die Entfernung zu einer Haltestelle von Linien, die der Feinerschliessung dienen, höchstens 400 Meter und zu einer Linie, die der Groberschliessung dient, höchstens 750 Meter beträgt (§4 Abs. 3 Angebotsverordnung, LS 740.3). Im Gebiet der Altstadt rechts der Limmat und von ETH und Uni-Zentrum liegen nur wenige Liegenschaften am Hirschengraben und an der Oberen Zäune mehr als 400 Meter von der nächsten Tram- oder Bus-Haltestelle entfernt, wobei alle diese Haltestellen von mindestens zwei Linien bedient werden. Mindestens eine dieser Linien führt jeweils zum Hauptbahnhof oder zum Bellevue/Bahnhof Stadelhofen. Das von der Motion angesprochene Gebiet kann darum als gut erschlossen bezeichnet werden, was nicht ausschliesst, dass – nicht zuletzt nach einer Entlastung des Limmatquais vom Individualverkehr – vielleicht das Angebot einzelner Tramlinien verbessert werden kann.

Die Motion beschränkt sich jedoch nicht auf die Sicherstellung einer guten Feinerschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern verlangt ausdrücklich ein Projekt und einen Verpflichtungskredit. In der Begründung werden zwei konkrete Massnahmen aufgeführt, für die ein solcher Verpflichtungskredit verwendet werden könnte.

Eine S-Bahn-Haltestelle «Universität» war bereits zu Beginn der Bauarbeiten für die S-Bahn Gegenstand einer Volksabstimmung und wurde von den Stimmberechtigten des Kantons und der Stadt Zürich abgelehnt. Inzwischen ist die S-Bahn verwirklicht worden, weshalb eine neue Haltestelle unter Aufrechterhaltung des Betriebs gebaut werden müsste. Die damals genannten Baukosten von 50 Mio. Franken (Preisbasis 1980) würden bei weitem nicht ausreichen, um heute eine Haltestelle einzubauen. Würde sie als zweigleisige Haltestelle erstellt, wie dies dem damaligen Kredit zu Grunde lag, würde sie sich überdies als kapazitätsbestimmender Engpass des gesamten S-Bahn-Systems auswirken. Eine solche Haltestelle könnte ausserdem keine neuen Gebiete erschliessen, sondern würde nur eine zusätzliche Feinerschliessung für ein bereits gut erschlossenes Gebiet darstellen, in dem der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Hauptverkehrszeit schon mehr als 70% beträgt. Weil damit vor allem Verlagerungen erreicht, aber kaum neue Kunden gewonnen würden, wäre eine solche Investition auch wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Eine Verlängerung der Forchbahn zum Hauptbahnhof, wie sie schon mehrmals diskutiert wurde, wäre keine geeignete Massnahme zur Erschliessung der Altstadt rechts der Limmat,

sondern würde vor allem einem Anschluss des Forchgebietes an den Fernverkehrs der SBB dienen. Dieser ist aber inzwischen durch die S-Bahn besser gewährleistet. Auch eine Forchbahn-Verlängerung wäre überdies mit einem erheblichen Investitionsaufwand verbunden, weil die 70 Meter langen Forchbahnzüge auf dem bestehenden Tramnetz, das auf 40 Meter lange Züge ausgerichtet ist, nur nach grösseren Umbauten verkehren könnten. Der Kantonsrat hat darum vor zehn Jahren einen Antrag, die Forchbahn-Verlängerung in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufzunehmen, abgelehnt.

Die Vorlage eines Verpflichtungskredites für die Verbesserung der Erschliessung eines bereits gut erschlossenen Gebietes ist auch aus finanziellen Gründen abzulehnen. Die knappen Mittel des Verkehrsfonds sind gezielt für Projekte einzusetzen, die einer Verbesserung der Erschliessung von Gebieten mit grossem Entwicklungspotenzial oder dem Wirtschaftsraum als Ganzem dienen. Die Prioritäten liegen darum bei den Ausbauten im Bereich des Zürcher Hauptbahnhofs, in Zürich-Nord und möglicherweise in Zürich-West, nicht aber in der Zürcher Altstadt.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
i.V. **Hirschi**