

Sitzung vom 14. September 2011

**1113. Postulat (Verbesserung der Verkehrssituation
und des Verkehrsflusses im Raume der Haltestelle Balgrist
und der umliegenden Spitäler)**

Die Kantonsräte Hans-Peter Amrein, Küsnacht, und Roger Liebi, Zürich, haben am 30. Mai 2011 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Verkehrssituation und der Verkehrsfluss im Raume der Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler (Uniklinik Balgrist, Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Klinik Hirslanden, Schulthess Klinik und bald auch Universitäts-Kinderklinik Zürich) in Zürich verbessert werden kann. Insbesondere wird er eingeladen, in Zusammenarbeit mit dem ZVV, der Stadt Zürich und der VBZ zu prüfen, ob die Einleitung eines (Vor-)Planungsverfahrens betreffend einer Unterwerfung von Forchbahn und Tram sowie dem Bau von (dazu benötigten) zusätzlichen, unterirdischen Fussgängerverbindungen zwingend in die Wege geleitet werden sollte?

Begründung:

Die Verkehrssituation im Raume Balgrist ist schon heute für alle Verkehrsteilnehmer aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der beschränkten Platzsituation, besonders in den Verkehrsspitzenzeiten, absolut unbefriedigend und gefährlich. Mit dem geplanten Neubau der Universitäts-Kinderklinik Zürich im Raume Lengg wird sich diese Situation schon in der Bauphase noch massgeblich verschlechtern.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Hans-Peter Amrein, Küsnacht, und Roger Liebi, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Allgemeines:

Die bestehende Haltestelle Balgrist liegt in Mittenlage in der Forchstrasse. Zur Querung der Fahrbahn der Forchstrasse sowie der Gleise besteht eine Personenunterführung, die jedoch keine Aufgänge auf die Perrons der Haltestelle aufweist. Diese werden über Fussgängerstreifen erreicht. Die Forchstrasse ist eine bedeutende, im kantonalen Richtplan

eingetragene Hauptverkehrsstrasse, die in die Stadt Zürich hineinführt. Die Kapazitätsgrenze wird werktags während den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden erreicht. Die Zuständigkeit für die Strasse liegt aufgrund der Regelung von §43 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) bei der Stadt Zürich. Der Regierungsrat genehmigt die Projekte, wenn sie mit übergeordneten öffentlichen Interessen übereinstimmen (§45 Abs. 3 StrG).

Die Forchstrasse ist letztmals Ende 2005 mittels eines umfassenden Gestaltungs- und Betriebskonzepts untersucht worden. Zur Haltestelle Balgrist heisst es darin unter anderem, dass die Haltestelle behindertengerecht ausgestaltet werden soll, die Verkehrssicherheit beim Einlenker Lenggstrasse verbessert werden soll sowie untergeordnete Strassen mit Trottoirüberfahrten ausgestaltet werden sollen.

Funktion der Haltestelle Balgrist für den öffentlichen Verkehr:

Die Haltestelle Balgrist wird von der Forchbahn (S18) und der Tramlinie 11 bedient. Die S18 verkehrt tagsüber im Viertelstundentakt und wird zu Spitzenverkehrszeiten auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Die Linie 11 verkehrt tagsüber im 7,5-Minuten-Takt. Während der Spitzenverkehrszeiten bestehen so an der Haltestelle Balgrist pro Stunde 16 Verbindungen je Richtung. Im Jahr 2010 wurde die Haltestelle insgesamt von rund 9100 ein- und aussteigende Fahrgäste pro Werktag benutzt. Die Haltestelle Balgrist dient neben der Quartiererschliessung auch insbesondere den umliegenden Spitälern (Balgrist, Hirslanden, Schulthess, Burghölzli), weshalb sie überdurchschnittlich stark von Mobilitätsbehinderten benützt wird. Finanzielle Mittel zur behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestelle Balgrist sind im Beschluss des Kantonsrates vom 22. Oktober 2007 betreffend Rahmenkredit für Staatsbeiträge an die Anpassung verschiedener S-Bahn-Stationen und Tramhaltestellen für mobilitätsbehinderte Personen (Vorlage 4379) eingestellt. Der behindertengerechte Umbau der Haltestelle Balgrist ist im Rahmen des geplanten Umbaus der Forchstrasse (Oktober 2012–Frühjahr 2015) vorgesehen.

Bauprojekt Forchstrasse:

Im Rahmen des Bauprojekts «Forchstrasse» (Burgwies bis Rehalp), das vom 8. April bis 9. Mai 2011 gemäss §16 StrG aufgelegt worden ist, erhält die Haltestelle Balgrist über die ganze Länge durchgezogene hohe Haltekanten. Damit werden der Ein- und Ausstieg aus der Forchbahn und dem Tram deutlich verbessert. Drei Fussgängerstreifen sorgen dafür, dass Querungen auf der ganzen Länge der Haltestelle möglich sind. Der Baubeginn ist für den 1. Oktober 2012 geplant; die Bauzeit wird auf 2½ Jahre veranschlagt.

Ziele des Postulats:

Das Postulat schlägt eine unterirdische Anordnung der Haltestelle Balgrist mit Personenunterführung vor. Dadurch soll eine vollständige Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vom öffentlichen Verkehr (Tram- und Forchbahn) sowie der Fussgängerströme von und zur Haltestelle erreicht werden. Ziele sind die Verbesserung des Verkehrsflusses und der allgemeinen Verkehrssituation. Der Regierungsrat wird deshalb ersucht zu prüfen, ob zwingend ein entsprechendes Planungsverfahren einzuleiten sei.

Beurteilung:

Eine unterirdische Haltestelle Balgrist mit den entsprechenden Unterführungen und Aufgängen ist aus verschiedenen Gründen abzulehnen. Eine Entflechtung der Verkehrsströme des MIV vom öffentlichen Verkehr und der Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich der Haltestelle Balgrist würde lokal zwar zu einer Steigerung der Verkehrskapazität führen. Eine Beurteilung der Situation auf dem gesamten Streckenabschnitt von der Stadtgrenze bis ins Stadtzentrum im Bereich Kreuzplatz ergibt aber, dass die kapazitätsbestimmenden Knoten auf der Forchstrasse der Hegibach- und der Kreuzplatz sind. Der Haltestellenbereich Balgrist hat darauf keinen Einfluss. In Bezug auf die Gesamtleistungsfähigkeit der Forchstrasse hätte die im Postulat geforderte Massnahme somit keine leistungssteigernde Wirkung. Im Gegenteil würde durch eine Verflüssigung im Bereich Balgrist der Zufluss auf die kapazitätsbestimmenden Knoten Hegibach- und Kreuzplatz verbessert, was dort zu entsprechend längeren Rückstausituationen führen würde. Auch in Bezug auf den Verkehrsfluss könnten eine Unterwerfung von Forchbahn und Tram sowie zusätzliche unterirdische Fussgängerverbindungen nur im engen lokalen Umfeld der Haltestelle Balgrist eine Verbesserung bringen. Das Verkehrsmanagement würde an den neuralgischen Punkten Hegibach- und Kreuzplatz durch erhöhte Zuflussmengen sogar eher erschwert. Aus städtebaulichen Gründen lässt sich die Verkehrssituation an Hegibach- und Kreuzplatz aufgrund der dortigen beengten Platzverhältnisse nicht verändern. Eine Kapazitätssteigerung an Hegibach- und Kreuzplatz würde im Übrigen das Problem auch hier nur weiter verlagern, d. h. in Richtung Heimplatz und Bellevue.

Unterirdische Haltestellen sind bei den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs weniger beliebt. Gründe hierfür sind u. a. das mangelnde Sicherheitsgefühl, der verstärkte Vandalismus, die eingeschränkte Einsehbarkeit der Haltestelle und die zusätzlich zu überwindende Höhendifferenz. Da die Haltestelle Balgrist von überdurchschnittlich vielen

Mobilitätsbehinderten benützt wird, sind ein möglichst ebenerdiger Zugang und eine behindertengerechte Ausgestaltung von übergeordneter Bedeutung. Eine unterirdische Anordnung der Haltestelle Balgrist mit Zugängen über Rampen, Treppen und Lifte steht dieser Zielsetzung entgegen.

Hinzu kommt, dass die technische Machbarkeit einer unterirdischen Haltestelle Balgrist voraussichtlich nicht gegeben ist. Die Steigung der Forchstrasse am Ende der Haltestelle Balgrist zwischen dem Knoten Witellikerstrasse und dem Friedhof Enzenbühl beträgt etwa 7% und liegt damit im Höchstbereich der Steigungen für Gleise. Würde die Haltestelle Balgrist unterirdisch angelegt, könnte das Tram die Differenz auf dem Streckenabschnitt Knoten Witellikerstrasse–Friedhof Enzenbühl somit nicht kompensieren. Die Höhendifferenz zwischen der unterirdischen Linienführung und dem Strassenniveau könnte erst ab Friedhof Enzenbühl wieder abgebaut werden. Weil die Forchstrasse dort aber immer noch eine Steigung von 3–4% aufweist, ist es fraglich, ob die Trampspur das Strassenniveau vor der Tramwendschleife Rehalp angesichts der kurzen Distanz von 150 Metern überhaupt erreichen könnte. Wäre das nicht der Fall, wäre die technische Machbarkeit nicht gegeben. Ausserdem müsste die Haltestelle Friedhof Enzenbühl ebenfalls tiefer gelegt, allenfalls sogar unterirdisch angeordnet werden, was sich zusätzlich auf die Kosten auswirken würde.

Für die Verwirklichung einer unterirdischen Haltestelle Balgrist, der dazu notwendigen Rampen- und Tunnelbauwerke (einschliesslich der tiefergelegten bzw. unterirdischen Haltestelle Friedhof Enzenbühl), der zugehörigen Unterführungen, Liftanlagen und Treppen sowie der Verlegungen der Werkleitungen wären erhebliche finanzielle Mittel notwendig. Es ist davon auszugehen, dass die Investitionen ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würden. Hinzu kommt, dass unterirdische Haltestellen auch höhere Betriebskosten aufweisen. Die Zufahrten zu den unterirdischen Haltestellen mit den zugehörigen Rampenbauwerken würden ausserdem zu markanten Einschnitten im städtischen Strassenraum führen und sichtbare Eingriffe ins Stadtbild bewirken.

Zusammenfassend ist damit festzuhalten, dass dem geforderten Projekt mit grossem baulichen Aufwand und erheblichen Investitions- und Folgekosten ein nur sehr lokaler und damit geringer Nutzen gegenübersteht. Die Leistungsfähigkeit der Forchstrasse würde mit einem solchen Projekt nicht verbessert. Die grossen Investitions- und Betriebskosten für eine solche Unterwerfung wären aus volkswirtschaftlicher Sicht

nicht zu rechtfertigen. Eine unterirdische Haltestelle Balgrist ist auch wegen der fraglichen technischen Machbarkeit sowie der Verschlechterung der Zugänglichkeit für die Fahrgäste abzulehnen.

Der kantonale Richtplan gibt vor, dass zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen sind. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist dabei schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Der Richtplan hält fest, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. In der Stadt Zürich ist gemäss Richtplantext auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Die vorgeschlagene Massnahme dürfte den Richtplanvorgaben widersprechen, indem für die zukünftige Entwicklung eine punktuelle Förderung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitig verschlechtertem Zugang zum öffentlichen Verkehr erfolgen würde. Der Regierungsrat berücksichtigt die Anliegen des Individualverkehrs im Rahmen seiner Zuständigkeit sehr wohl, aber im Rahmen einer umfassenden Abwägung und unter Berücksichtigung des Gebots der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit.

Bei dieser Ausgangslage ist die Einleitung eines Planungsverfahrens nicht angezeigt. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 157/2011 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi