

Sitzung vom 13. April 2016

336. Anfrage (Verkehrerschliessung des Hochschulquartieres)

Kantonsrat Christian Schucan, Uetikon a. S., und Kantonsrätin Bettina Balmer-Schiltknecht, Zürich, haben am 25. Januar 2016 folgende Anfrage eingereicht:

In Zusammenhang mit dem laufenden Richtplanverfahren werden für die Erschliessung des Hochschulquartiers verschiedene Verkehrsträger geprüft. Die verschiedenen Verkehrsmittel weisen unterschiedliche Eigenschaften auf, wie z. B. Beförderungskapazität, Platzbedarf oder Lärmemissionen. Für die betroffene Bevölkerung sind in dieser Hinsicht viele Fragen offen und der Informationsbedarf entsprechend hoch.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fragen

1. Welche Verkehrsträger und verkehrsentflechtende Massnahmen, wie z. B. Fussgängerbrücken oder Unterführungen sind in der aktuellen Planung für eine verbesserte Erschliessung des Hochschulquartiers in Prüfung?
2. Welche Kriterien werden für die Beurteilung der verschiedenen Verkehrsträger und verkehrsentflechtenden Massnahmen angewandt? Wie werden die Kriterien gewichtet?
3. Wie sieht der konkrete Zeitplan für die Planung der Verkehrerschliessung im Rahmen des laufenden Richtplanverfahrens aus?
4. Wird die Idee der Realisierung einer Luftkissen-Magnetbahn, welche über den bestehenden Strassen geführt wird und damit den bestehenden Verkehrsfluss nicht tangiert, als prüfenswert beurteilt? Wenn ja, würde die Führung dieser Bahn eher vom Bellevue/Stadelhofen oder vom Hauptbahnhof weiterverfolgt? Wenn nein, welche Überlegungen begründen die ablehnende Haltung?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Schucan, Uetikon a. S., und Bettina Balmer-Schiltknecht, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gestützt auf den Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum (RRB Nr. 679/2014) und den Synthesebericht zu den städtebaulichen Vertiefungsstudien (RRB Nr. 862/2014) hat der Regierungsrat am 8. April 2015 die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum, dem Kantonsrat zur Beschlussfassung überwiesen (Vorlage 5180).

Als Grundlage für die nachfolgenden Planungen wurden gestützt auf diese Dokumente folgende vier Vertiefungsthemen bearbeitet: Frei- und Grünräume, Verkehr und Mobilität, Energieversorgung, Umweltauswirkungen.

Dafür wurde vom federführenden Amt für Raumentwicklung jeweils ein externes Büro mit der Bearbeitung beauftragt. Begleitet wurden diese Arbeiten von Vertreterinnen und Vertretern der kantonalen und städtischen Fachstellen sowie der drei Institutionen Universität, Universitätsspital und ETH Zürich. Die Schlussberichte der drei Vertiefungsthemen Verkehr und Mobilität, Energieversorgung, Frei- und Grünräume dokumentieren die Arbeiten zu den jeweiligen Vertiefungsthemen, dienen als Grundlage für die weiteren Planungen und enthalten Empfehlungen für weiter zu vertiefende Gesichtspunkte. Die Erkenntnisse dieser Arbeiten dienen als gemeinsamer Orientierungsrahmen aller Projektpartner für die weiteren Arbeiten. Alle Berichte sind im Internet unter www.hochschulgebiet.zh.ch einsehbar.

Im Hinblick auf Fragen der Verkehrserschliessung ergaben sich folgende zusammenfassenden Erkenntnisse:

Die eigentliche Herausforderung bezüglich des Verkehrs liegt darin, den in der Morgenspitze erwarteten bzw. in diesen Vertiefungen angenommenen Zuwachs des Personenverkehrs von rund 40% im Endausbau zu bewältigen. Ein Kapazitätsausbau des Strassennetzes ist weder möglich noch erwünscht. Der Fokus liegt daher auf dem öffentlichen Verkehr (öV), dem Fuss- und dem Veloverkehr. Mit einer neuen dreiteiligen Haltestelle «Universität» im Bereich Rämi-/Gloriastrasse und der Verschiebung der Haltestelle «Platte» vor den neuen Haupteingang des Universitätsspitals kann das öV-Angebot verbessert werden. Es ist davon auszugehen, dass verbunden mit längeren Trams und Taktverdichtungen 50% des erwarteten Mehrverkehrs mit dem öV bewältigt werden können. Zudem wird der Neubau der Universität auf der Wässerwies direkt an den Hauptbahnhof (Linie 6) und das Bellevue (Linie 5) angebunden.

Dieses öV-Konzept weist nur geringfügige Abhängigkeiten zu Massnahmen ausserhalb des Hochschulgebiets auf und kann auf die tatsächliche Entwicklung im Gebiet abgestimmt werden. Verbesserungen im Fusswegnetz, betriebliche Massnahmen zur Brechung der Morgenspitze (z. B. verschobener Vorlesungsbeginn) und optimierte Velowege und -abstellplätze sind gleichermassen erforderlich. Der angedachten neuen Fussgängerverbindung vom HB/Central ins Hochschulgebiet entlang der Polysteig – dem Polysteig – kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Zur Begleitung der Umsetzung des Masterplans 2014 und zur Koordination der Planungsprozesse wurde ein Gebietsmanagement eingerichtet, in dem Stadt, Kanton und die drei Institutionen Universität, Universitätsspital und ETH vertreten sind. Als zentrale Arbeitsgrundlage dafür ist die Erarbeitung einer Umsetzungsagenda vorgesehen. Aus verkehrlicher Sicht stehen heute folgende Gesichtspunkte im Vordergrund:

- Vorprojekt für Haltestelle «Universität» einschliesslich Knotengestaltung Rämi-/Gloriastrasse
- Vorprojekt Verlegung Haltestelle «Platte» einschliesslich Knoten Gloria-/Plattenstrasse und Erschliessung Parkhaus USZ
- Auswirkungen Sperrung Künstlergasse und Vorprojekt für deren Umgestaltung
- Vorprojekt Polysteig und Verbindungen in der Gartensequenz
- Machbarkeitsstudie mechanische Aufstiegshilfe zur Attraktivitätssteigerung der Fusswegverbindungen von der Stadtebene ins Hochschulgebiet (z. B. Lift/Rolltreppe vom Central ins Hochschulgebiet)

Bei der gesamten Entwicklung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum sind verschiedenste Anforderungen an die zu treffenden Massnahmen zu beachten. Im Vordergrund steht dabei, dass die Verkehrserschliessung bereits bei Inbetriebnahme der ersten Neubauten funktions- und genügend leistungsfähig ist. Dies kann erreicht werden, indem auf der bestehenden Infrastruktur aufgebaut wird und betriebliche Massnahmen insbesondere zur Brechung der Morgenspitze getroffen werden. Die hierzu nötigen Arbeiten wurden an die Hand genommen.

Zu erwähnen ist, dass die Planungshoheit für die in der Anfrage genannten verkehrlichen Massnahmen bei der Stadt Zürich liegt. Aus kantonalen Sicht ist wichtig, dass die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen erhalten bleibt. Es findet daher eine enge Zusammenarbeit der zuständigen Stellen von Stadt und Kanton statt. Zur Beantwortung der Anfrage wurde auch die Stadt Zürich zum Mitbericht eingeladen.

Zu Fragen 1 und 2:

Derzeit werden Massnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs vertieft geprüft. Dies betrifft zum einen die Anpassungen im Strassenraum zur Verschiebung der Tramhaltestelle Platte und die Erstellung der neuen Haltestelle «Universität». Es handelt sich dabei um ingenieurtechnische Arbeiten. Es sind Lösungen zu suchen, welche die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit gewährleisten. Besonders herausfordernd werden die Steuerung und Ausgestaltung der Knoten sein. Aus Sicht des Kantons kommen nur Lösungen infrage, welche die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen nicht einschränken. Zum anderen werden verschiedenste Optionen zur Attraktivitätssteigerung der Fussgängerverbindungen vom Central und vom Bellevue ins Hochschulgebiet geprüft. Dies sind beispielsweise neue Treppen, Lifte oder andere leistungsfähige Personenbeförderungsanlagen. Die Ansätze sind noch nicht soweit entwickelt, als dass bereits vertiefte Aussagen gemacht werden können.

Zu Frage 3:

Mit den bisherigen Arbeiten wurde nachgewiesen, dass die mit dem Richtplan vorgegebene Entwicklung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum verkehrlich bewältigt werden kann. Unter Federführung der Stadt Zürich laufen die Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung der ersten Massnahmen bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ersten Baustappe von Universitätsspital und Universität. Dies umfasst auch betriebliche Massnahmen der Institutionen.

Zu Frage 4:

Eine Luftkissen-Magnetbahn könnte – falls überhaupt – erst langfristig verwirklicht werden. Solche Optionen wie z. B. auch Seilbahnen oder neue Bahnhaltestellen werden bedarfs- und phasenweise geprüft. Vorerst sind jedoch die Erkenntnisse der laufenden Arbeiten abzuwarten. Darauf gestützt kann besser abgeschätzt werden, inwieweit neue Infrastruktursysteme in Betracht gezogen werden sollen. Es ist zu vermeiden, dass aufwendige Abklärungen auf Vorrat gemacht werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, an den Stadtrat von Zürich sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi