

7. Verlängerung der SZU zur Erschliessung der städtischen Hochschulgebiete und Für die Bewilligung eines Projektierungs-Kredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom heutigen Endbahnhof Shop-Ville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni-Irchel und zur ETH-Hönggerberg

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 380/2019 und Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5802

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, auch hier dem Regierungsrat folgend, gemäss Dispositiv Ziffer I das Postulat betreffend Verlängerung der SZU (*Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn*) zur Erschliessung des städtischen Hochschulgebietes abzuschreiben und gemäss Dispositiv Ziffer II die Einzelinitiative 476/2020 betreffend «Für die Bewilligung eines Projektierungskredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn vom heutigen Endbahnhof Shopville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni Irchel und zur ETH Hönggerberg» abzulehnen. Es wird also bei der Postulatsab-schreibung ja wohl keine Abstimmung geben, weil kein gegenteiliger Antrag besteht, aber sicher wird es eine Abstimmung geben bezüglich der Einzelinitiative. Wie schon gesagt, diese Vorlage wurde in der KEVU jeweils zusammen mit der Vorlage 5803 beraten. Der Erstpostulant, Kommissionskollege Thomas Wirth, hat seine mündliche Stellungnahme abgegeben. Ebenfalls wurde der Einzelinitiant, Paul Stopper (*Altkantonsrat*), für ein Hearing in die Kommission eingeladen. Ich begrüsse Herrn Stopper ganz herzlich hier im Kantonsrat und möchte in Erinnerung rufen, dass er ja nicht nur Panaschierkönig bei den Gemeinderatswahlen 2022 in der Stadt Uster war, sondern nachweislich auch ein versierter Verkehrs-experte.

Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, in einem Bericht darzulegen, wie die künftige Erschliessung der Hochschulgebiete in der Stadt Zürich mit einer unterirdischen Verlängerung der SZU sichergestellt werden kann, was diese ungefähr kosten wird und welche gesamtverkehrlichen Vor- und Nachteile damit verbunden sind.

Die Einzelinitiative hat folgenden Wortlaut: «Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Kantonsrat einen Projektierungskredit zu einer Verlängerung der SZU vom derzeitigen Kopfbahnhof unter dem Shopville zum Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni Irchel und zur ETH Hönggerberg mit Erweiterungsmöglichkeit bis Regensdorf zu unterbreiten.» Mit den in den Raum platzierten Forderungen und Fragestellungen haben sich die Volkswirtschaftsdirektion und der ZVV mittels Erteilung einer sehr ausführlichen externen Studie vertieft auseinandergesetzt und so die Vorgaben aus dem Kantonsrat ernst genommen. Die Notwendigkeit einer zusätzlichen Erschliessung der Hochschulquartiere ist, da gehen Sie sicher

mit mir einig, unbestritten. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Hochschulgebiet Zürich Zentrum, kurz HGZZ, wurde dies bereits 2016 festgestellt. Im Zusammenhang mit einem anderen, zwischenzeitlich abgeschriebenen Postulat (*KR-Nr. 379/2019*) haben sich KEVU und Kantonsrat bereits damit auseinandersetzen dürfen. Betreffend Erschliessung des Standorts ETH Hönggerberg wird die Leistungsfähigkeit des ÖV-Angebots mit der Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 deutlich verbessert werden. Der entsprechende Kreditantrag (*Vorlage 5862*) der Regierung wurde in der KEVU in den vergangenen Wochen im Eilzugstempo beraten und verabschiedet. Das Geschäft wird hier im Rat zeitnah traktandiert und somit ein weiteres Puzzle-Teil auf der Angebotsseite platziert werden können.

Die vorhin erwähnte Studie hat, basierend auf dem Postulat beziehungsweise der Einzelinitiative, zwei Varianten zur Erschliessung des HGZZ, der Uni Irchel und der ETH Hönggerberg vertieft abgeklärt. Details können Sie auch hier dem Postulatsbericht entnehmen. Bei Variante 1 geht es um die Verlängerung aus dem bestehenden Bahnhof der SZU am Hauptbahnhof zu den drei Hochschulstandorten, in der Subvariante Stopper danach noch weiter nach Regensdorf. Bei der Variante 2 soll der HB Zürich quer zu den bestehenden Gleisachsen unterquert werden und dann nur die Uni Irchel und den Hönggerberg unterirdisch erschliessen. Variante 2 wurde schnell wegen bedeutender, vor allem baulicher Nachteile beziehungsweise Herausforderungen verworfen und im Rahmen der besagten Studie nicht mehr weiter vertieft. Über die Subvarianten 1A und 1B steht im Bericht des Regierungsrates sehr viel. Auch hier bestehen Kostenschätzungen in der Grössenordnung zwischen 1,5 und 2,5 Milliarden Franken, sehr hohe Beträge, die darauf hindeuten, wie anspruchsvoll neue Infrastrukturbauten auf Stadtgebiet sind. Es folgt eine Abhandlung auch hier über die verkehrlichen Auswirkungen und eine Kosten-Nutzen-Analyse. Das Fazit ist wiederum klar: Eine Verlängerung der SZU gemäss den Vorschlägen des Postulats und der Einzelinitiative ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht zweckmässig. Für die Erschliessung der Hochschulstandorte mit ihren ausgeprägten Nachfragespitzen sind punktuelle Verdichtungen des Angebots zielführender als teure und aufwendige Infrastrukturausbauten, die wohl Jahrzehnte in Anspruch nehmen werden. Die vorliegend geprüften Varianten der Verlängerung der SZU sollen daher nicht weiterverfolgt werden, daher auch die Abschreibung des Postulates und die Ablehnung der Einzelinitiative. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mein Votum ist viel kürzer als der ausführliche Bericht der Regierung. Wir haben ursprünglich das Postulat und die Einzelinitiative unterstützt, da es auch aus unserer Sicht Sinn machte, diese Forderungen etwas genauer abzuklären. Die Regierung hat nun einen ausführlichen Bericht vorgelegt. Die beiden Vorstösse zur unterirdischen Bewältigung des erwarteten Mehrverkehrs von und zu den Zürcher Hochschulen waren Regierung, ZVV und VBZ sorgfältigste und aufwendige Abklärungen wert. Der resultierende Bericht hat gezeigt, dass zum einen die technische Realisation einer solchen Lösung sehr anspruchsvoll wäre und zum anderen die Kosten in Milliardenhöhe in einem ausserordentlich schlechten Verhältnis zum Nutzen stünden. Mit dem Ausbauschnitt

STEP 35 (*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur 2035*) und der in Arbeit stehenden Netz-Entwicklungsstrategie von ZVV und VBZ ist sichergestellt, dass das künftige Nachfragewachstum im öffentlichen Verkehr angemessen berücksichtigt wird. Wir danken dem Einzelinitianten Paul Stopper für seinen unermüdlichen Einsatz für den ÖV im Kanton Zürich. Trotzdem wird die SVP das Postulat abschreiben und die Einzelinitiative Stopper ablehnen.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Auch hier haben wir es mit einer Vorlage zu tun, die den Ausbau einer einzelnen Linie behandelt, namentlich die Weiterführung der SZU über die Uni Irchel zur ETH Höggerberg und weiter nach Regensdorf. Und wie bei der Forchbahn-Vorlage (5803) liegt die Finanzierungs- und Planungshoheit teilweise beim Bund. So beinhaltet auch diese Vorlage ähnliche Nachteile und Schwierigkeiten, mit dem Unterschied, dass die Streckenführung einfacher, aber der Bau von Haltestellen aufwendiger ist. Die Haltestellen würden teils in einer Tiefe von 60 Metern unter Terrain fallen. Solch tiefe Stationen findet man sonst nur in den grossen Metropolen. Eine Rolltreppe mit einer Fahrdauer von drei Minuten wie in Sankt Petersburg beispielsweise würde in Zürich aber wohl kaum zur Attraktivität beitragen, und Lifte sind schlicht zu wenig leistungsfähig. Wir Grünen sind nicht dafür bekannt, dass wir bei Investitionen in den ÖV klemmen, aber Projekte mit unverhältnismässig hohen Betriebskosten müssen auch den notwendigen Umlagerungseffekt bringen. Eine Porta-Alpina-Kopie (*nicht realisierte unterirdische Bahnstation im Gotthardtunnel*) zum reinen Selbstzweck wäre für uns reine Zeit- und Ressourcenverschwendung.

Notwendig sind gute Verbindungen von Wohn- und Arbeitsgebiet. Diese Vorlage hätte einen Ausbau einer einzigen Linie und nur eine Umlagerung innerhalb des ÖV von anderen Linien her zur Folge. Wichtig und richtig war es aber, die Potenziale der beiden Linien auch vom vorherigen Postulat einmal zu untersuchen. Man kommt nur weiter, wenn man hin und wieder über den Tellerrand hinausschaut. Aus den genannten Gründen lehnen wir die Einzelinitiative ab und schreiben das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wie schon beim vorherigen Geschäft kann man sagen: Wenn der Platz oben ausgeht, dann geht man in die Tiefe. Im Hauptbahnhof ist man schon zweimal auf die Idee gekommen, in die Tiefe zu gehen, nämlich mit dem Bahnhof Museumsstrasse und dem Bahnhof Löwenstrasse. Bei der SZU ist man so halb in die Tiefe gegangen, weil man ja gestoppt hat (*in einem Kopfbahnhof*). Wenn man das nun zum dritten Mal durchziehen will, dann kommt man zur Problematik, dass man sehr tief gehen muss, denn man muss ja an den anderen Tunnels vorbeikommen. Dies führt zu der vorher erwähnten Problematik von sehr tiefen Haltestellen, insbesondere, da es ja Gebiete im übrigen Gelände erschliessen soll.

Grundsätzlich haben wir die Postulatsantwort und auch die Vorlage zur Einzelinitiative mit sehr viel Interesse angeschaut. Und grundsätzlich ist die SP auch der Meinung, dass es langfristig mehr Kapazität im Raum Zürich im Normalspurnetz braucht. Wir fragen uns aber tatsächlich, ob das dritte Mal durch den Zürcher

Hauptbahnhof in die Tiefe zu gehen der Weisheit letzter Schluss ist. Wir sehen eher mehr Potenzial in der Idee von Tangentiallinien, die den Hauptbahnhof umfahren statt unterfahren.

Wir sind überzeugt, dass wir eben auch auf der Normalspur längerfristig weitere Ausbauschritte brauchen in unserem Schienennetz. Wir haben die Hoffnung, dass die Volkswirtschaftsdirektion sich nicht auf dem Erfolg des Bahnhofs Stadelhofen ausruhen will und schaut, was sinnvolle weitere Schritte sind. Die Verlängerung der SZU ist es wohl nicht, aber es gibt doch noch viel Potenzial im Normalspurnetz rund um den Kanton Zürich. Wir sind gespannt, was die nächsten Projekte sein werden, und werden vielleicht auch dem einen oder anderen mit einem Vorstoss noch etwas nachzuhelfen versuchen. Herzlichen Dank.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Es ist nun das zweite Geschäft heute am Morgen, bei welchem es um Kapazitätsfragen des ÖV geht. Klar ist, dass das Anliegen uns alle beschäftigt, aus lokaler, aber auch aus übergeordneter Sicht. Das Postulat wie auch die Einzelinitiative, über die wir heute reden, regen ja angesichts des Bevölkerungs- und Mobilitätswachstums eine Neubetrachtung der Situation am Zürcher Hauptbahnhof an, genauer am heutigen Endbahnhof Shopville, mit einer möglichen Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn vorzunehmen sei. Es war das Ziel, dass die Möglichkeiten einer Verlängerung der SZU ins Zürcher Hochschulquartier und bis zur ETH Hönggerberg auszuloten seien.

Die FDP stützt ganz klar das Anliegen der besseren Erschliessung von Hochschulquartier und ETH Hönggerberg vollumfänglich und wir sind auch zufrieden, dass mit der Elektrifizierung der Zubringerbuslinie zur ETH Hönggerberg in Kürze hoffentlich eine schnell realisierbare Lösung gefunden werden kann. In Bezug auf die gestellte Aufgabe haben sich Regierung, VBZ und ZVV der Frage der Erschliessung der Verlängerung der SZU mit sehr grosser Ernsthaftigkeit angenommen. Die präsentierte umfangreiche Auslegeordnung zeigt aber auch, wie schwierig dies angesichts der Platzverhältnisse ist und wie komplex die technische Realisierbarkeit überhaupt wäre. Zudem – und leider müssen wir das heute Morgen auch zum zweiten Mal betonen – würde der Nutzen der durch die Vorstösse geforderten Lösungen in keinem Verhältnis zu den erwarteten Kosten stehen. Wir stehen hier von einem klassischen Zielkonflikt.

Für die FDP ist zentral, dass Regierung und ZVV weiterhin an Lösungen arbeiten und diese in die langfristige Entwicklung über STEP 2035 hinaus einbauen. Die FDP ist mit diesem Fokus auf die Weiterentwicklung des Gesamtsystems zufrieden und wir sind auch – das habe ich bereits erklärt – sehr glücklich, dass bezüglich der ETH Hönggerberg doch wohl sehr kurzfristig eine Lösung gefunden werden kann, um das Mobilitätswachstum, das da erwartet wird, etwas abzufangen. Wir stimmen den Anträgen der Regierung auf Abschreibung beziehungsweise auf Ablehnung der Einzelinitiative zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wenn ich heute diese Diskussion hier drin verfolge, stelle ich doch fest: Es hat sich langsam etwas gewandelt. Der erste Vorstoss der GLP zum Bau einer U-Bahn (*KR-Nr. 319/2015*) sagte beispielsweise ganz explizit «wir wollen den HB nicht angeschlossen haben an diesem Netz», also ein Unterschied zu diesem Postulat, das wir jetzt hier haben, das darauf baute, eine Gelegenheit zu nutzen, die eigentlich ursprünglich bereits einmal eingeplant war.

Der zweite Versuch war ein Gegenvorschlag zum Rosengartentram, wo wir auch gesagt haben: Eigentlich ist es sinnvoll, wenn wir eine Tangentialverbindung von Altstetten zum Kochareal, Bahnhof Hardbrücke, Uni Irchel und dann nach Oerlikon schaffen. Dieser Vorschlag wurde gar nicht erst vernünftig diskutiert, es war kein Interesse im Rat vorhanden, sich solche Sachen anzuschauen. Das hat sich geändert und darüber bin ich froh. Und ich bin auch froh, dass sich das in der Verwaltung und in der Regierung geändert hat. Auch dieser Vorschlag hier wurde wieder vertieft geprüft und angeschaut. Dafür möchte ich wiederum der Verwaltung und dem ZVV und der Regierung danken. Aber auch hier fehlt es wieder, dass dieses Projekt, diese Idee nicht in einen Gesamtkontext gestellt wurde. Wir haben vorhin beispielsweise beim Objektkredit, als es um Dietikon ging (*Vorlage 5759*), gesehen, dass wir ein Problem im Strassenraum haben. Wir haben dort immer weniger Platz pro Nutzer zur Verfügung, aber gleichzeitig immer höhere Ansprüche, die dieser Platz erfüllen soll. Wir möchten dort den Verkehr entflechten, wir möchten den Klimawandel bekämpfen und die Stadt kühlen und wir möchten für Starkniederschläge Retentionsräume für das Wasser schaffen. Aber all diese Überlegungen spielen dann keine Rolle, wenn es darum geht, eine Kosten-Nutzen-Berechnung anzustellen, denn wir haben ja den Platz oben, wir brauchen nichts zu ändern. Und das ist aus meiner Sicht sehr bedauerlich.

Wir werden jetzt auch bei diesem Postulat der Abschreibung zustimmen und wir werden auch die Einzelinitiative ablehnen, denn es ist klar: So werden wir hier nicht weiterkommen, es wird etwas anderes brauchen. Aber ich hoffe, dass die Anregungen, die wir mit diesen beiden Postulaten gemacht haben, etwas bewirkt haben. In Ihren Köpfen, weiss ich, dass es schon ganz langsam etwas genutzt hat, und anderenorts, bin ich mir sicher, wird das auch der Fall sein.

Beat Habegger (FDP, Zürich): Ich erlaube mir auch einige Worte dazu, als Postulant und auch als Vertreter des betroffenen Quartiers. Insbesondere möchte ich etwas zur Anbindung der ETH Höggerberg und der Verkehrslage in Zürich Nord, insbesondere in den Quartieren Affoltern und Oerlikon, und eben auch in Regensdorf sagen. Zweifellos werden die Kapazitäten mit dem Ausbau der Buslinien 80 und 69, mit der Elektrifizierung und den grösseren Kapazitäten gesteigert. Das ist auch nötig, denn der Campus wird wachsen. Und wir sollten nicht vergessen, dass auch sogenannte publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgesehen sind. Das heisst, es sollen auch mehr Leute dorthin gehen, die möglicherweise nicht zum Studieren oder für andere Ausbildungsaktivitäten auf den Höggerberg gehen. Das Problem ist natürlich, dass viele dieser Busse, die heute schon dort hochfahren, heute schon im Stau stehen, insbesondere während den

Rushhours am Morgen und am Abend. Da helfen natürlich auch grössere Busse nur bedingt, wenn sie dann im Stau stehen. Der grössere Kontext ist natürlich, dass wir neben der Logistik auch einen starken Pendlerverkehr in die Stadt hinein haben, nicht nur aus dem Kanton Zürich übrigens, sondern auch aus angrenzenden Kantonen. Und wenn wir schauen, wie die bauliche Entwicklung weitergeht, dann sehen wir, dass es nicht einfach so zu Ende geht. Also in Regensdorf beispielsweise haben wir heute schon eine starke Verkehrsüberlastung, das ist übrigens explizit erwähnt im Strassenbauprogramm (*Vorlage 5858*), das ja vorher auf unserer Agenda stand. Und diese Überlastung zieht sich dann natürlich auch weiter in die Stadt hinein. Es ist also offensichtlich, dass sich die Verkehrsprobleme nur mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr überhaupt irgendwie lösen lassen. Deshalb hat es mich auch überhaupt nicht stark überrascht, dass in der Vorlage zum Postulat und zur Einzelinitiative explizit gesagt wird, der Modalsplit zwischen ETH Höggerberg, Affoltern und Regensdorf könne mit diesen Massnahmen gesteigert werden, er sei nämlich heute unterdurchschnittlich. Das, glaube ich, muss sich verbessern. Wir brauchen einen höheren Anteil des Verkehrs, der als öffentlicher Verkehr abgewickelt wird, als dies heute der Fall ist. Das heisst auch: Wir brauchen in der Mobilität eben Lösungen für ganze Regionen und nicht für einzelne Gemeinden. Es ist nicht zielführend, wenn wir jetzt bei diesem Raum, über den wir sprechen, nur auf die Stadt Zürich schauen und irgendwelche Inselösungen für die Stadt entwickeln, wenn in den angrenzenden Regionen und Gemeinden eine starke bauliche Entwicklung und damit auch eine starke Verkehrsentwicklung stattfindet. Mobilitätspolitik ist eben auch etwas Regionalpolitik und so braucht es Lösungen, die das Ganze im Blick haben. Ja, diese Lösungen, diese Varianten sollen es nun also nicht sein. Aber wir werden nicht darum herumkommen, attraktive Lösungen für den ÖV zu finden, um diesen Modalsplit zu verbessern, um mehr Leute auch auf den ÖV zu bringen und so die Massenmobilität in einem wachsenden Kanton effizient und bevölkerungsverträglich abzuwickeln. Vielen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht): Zuerst eine Frage an meinen Vorredner Beat Habegger: Ich weiss nicht, ob das ein freudscher Versprecher war von ihm oder eine neue Gendersprache, als er sich «Postulent» nannte. Ist das ein neues Wort, «Postulent»? Dann könnte man das ja vielleicht noch in den kantonsrätlichen Duden aufnehmen.

Jetzt zu dieser Vorlage: Ich bin einverstanden mit der Abschreibung des Postulates, aber nicht mit der Ablehnung der Einzelinitiative Stopper. Ich begrüsse Paul Stopper, einen der prominentesten und interessantesten Verkehrsplaner in unserem Land. Ich hatte auch die Freude und die Möglichkeit – und habe die Möglichkeit –, mit ihm zusammenzuarbeiten. Und ich glaube, dass diese Einzelinitiative Stopper in der KEVU nicht die genügende Aufmerksamkeit erhalten hat, denn Sie haben nur zwei Varianten angeschaut, aber nicht alle, die Herr Stopper vorgeschlagen hat. Und Herr Stopper hat ja auch vorgeschlagen, dass man sich eine Variante mit fünf und nicht nur mit zwei Stopps anschaut, und das haben Sie nicht gemacht. Das zeugt für mich wieder davon, was für eine Qualität wir in

diesem Amt für Verkehr und jetzt in dieser Verkehrsplanungsabteilung Traber/Walker Späh (*Markus Traber, Chef des Amtes für Mobilität, und Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) haben, von wo uns vorher erzählt wurde, dass der Riesbachtunnel unter dem Unterwerfungssperimeter von MIV oder ÖV in der Lengg liegt. Das stimmt einfach nicht, Frau Regierungsrätin, und auch hier hat man dem Herrn Stopper nicht zugehört, sondern lehnt jetzt diese Einzelinitiative Stopper ab. Ich werde sie annehmen und ich hoffe, dass sich noch der eine oder andere hier drin das nochmals anschaut, denn was Herr Stopper hier angebracht hat, macht Sinn.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist mir wichtig zu betonen: Der öffentliche Verkehr muss sich weiterentwickeln, darin sind wir uns einig. Und wir haben ein Verlagerungsziel im Richtplan und auch ein Gesamtverkehrskonzept der Regierung, wo wir klar gesagt haben, dass der öffentliche Verkehr für die Mobilität der Zukunft insbesondere in den urbanen, verdichteten Gebieten eine zentrale Rolle hat. Nun, es gibt immer verschiedene Ideen und Lösungen, wie man diesem gerecht wird. Beim Gebiet Zentrum und Uni Irchel kann man sicher sagen, dass das Tramangebot weiter ausgebaut werden kann. Es ist also nicht fertig, sondern es kann ausgebaut werden. Und auf dem Hönggerberg – es wurde darauf hingewiesen – werden wir mit den Buslinien 69 und 80, die wir elektrifizieren, auch neue Doppelgelenk-Trolleybusse fahren lassen können, diese werden sehr viel mehr Kapazität haben.

Der ZVV hat die vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten für die SZU zusammen mit den Verkehrsunternehmen, verschiedenen Amtsstellen und auch externen Fachleuten im Detail geprüft, ich verweise hier ausdrücklich auf den Bericht. Dabei hat sich halt gezeigt, dass eine solche Verbindung aus baulichen Gründen nicht so einfach zu realisieren ist. Entweder muss man mit der Bahnstrecke vom Tiefbahnhof im HB einen grossen Bogen bauen, um überhaupt Höhe zu gewinnen, oder die Station Hochschulgebiet Zürich Zentrum müsste etwa 60 Meter unter dem Boden gebaut werden. Das kann man ja machen, wenn man das will, aber das Entscheidende ist: Es entsteht nicht mehr Attraktivität für den öffentlichen Verkehr. Und darum geht es, wenn wir so viel Geld investieren, dass dann auch der ÖV attraktiver wird. Beide Varianten wären sehr aufwendig, sehr teuer. Für die Variante bis ETH Hönggerberg rechnen wir mit 1,5 Milliarden und für die Verlängerung bis Regensdorf gar mit 2,5 Milliarden Franken, das ist mehr, als uns die ganze Durchmesserlinie gekostet hat, und dem steht nicht ansatzweise ein verkehrlicher Nutzen wie bei der Durchmesserlinie gegenüber. Die Reisezeiten würden nicht massgeblich kürzer, der Modalsplit würde sich nicht verändern, das haben wir Ihnen alles dargelegt. Und dann wäre eben in diesem Sinne das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht. Ja, ich verweise auch hier auf die VBZ-Netz-Strategie 2040. Wir werden sicher im Rahmen der ZVV-Strategie darauf zu sprechen kommen, aber etwas ist mir schon wichtig hier zu betonen: Erinnern Sie sich? Es ist zwar schon etwas lange her, aber in den 70er-Jahren hat das Zürcher Stimmvolk die U-Bahn abgelehnt. Und ja, wahrscheinlich ist das eine Folge, dass wir halt keinen unterirdischen Ring haben, den wir zwar sukzessive zu erreichen

und zu ergänzen versuchen, aber das ist halt jetzt viel komplizierter, weil es nicht angelegt ist und wir im Kanton Zürich eine andere Strategie gefahren haben. Das muss man vielleicht bei aller Diskussion und allen Vorlieben für Tunnels, die ich ja grundsätzlich sehr teile, einfach mitberücksichtigen. Herzlichen Dank für die Abschreibung.

Detailberatung

I.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 380/2019 ist abgeschrieben.

II.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Kommissionsmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der Einzelinitiative gestellt. Dies ist bekanntlich einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 165 : 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 abzulehnen.

III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.