

Sitzung vom 6. Februar 2019

**99. Anfrage (Lebensqualität und Verkehrserschliessung
Bezirk Meilen)**

Kantonsrat Lorenz Schmid, Männedorf, hat am 19. November 2018, folgende Anfrage eingereicht:

Die Planergruppe «Hecht» hat unter dem Titel «sechs Vorschläge für eine lebenswerte und wirtschaftlich attraktive Zukunft» eine «Vision zur Entwicklung der Region Zürichsee» verfasst (<http://seestadt.org/wp-content/uploads/Plan-Hecht-180425-b.pdf>). Nebst einem Pfannenstiel- und See-Autotunnel, einem durchgehenden Seeuferweg sowie neun Passagierbootverbindungen über den See, werden auch ein U-Bahnring rund um den Zürichsee und ein Bike-Trail auf dem obsolet werdenden alten Bahntrasse zur Steigerung der Lebensqualität und zur Lösung der Pendlerverkehrsüberlastung vorgeschlagen. Die Planergruppe erachtet – dem Bedürfnis und dem Zeitgeist entsprechend – die Realisierung in Etappen als zielführend, weshalb in dieser Anfrage der Schwerpunkt auf die unterirdische Trasseeführung bis Männedorf und den entsprechenden Bike-Trail gelegt wird.

Die bestehende Trasseeführung der Bahn durchschneidet im Bezirk Meilen – noch deutlicher als im Bezirk Horgen – die Seegemeinden. Dies verursacht längere Wege innerhalb der Gemeinden sowie zum See hin, sowie unerwünschte Lärmbelastung. Eine unterirdische Bahnführung würde nicht nur zu einer höheren Lebensqualität beitragen, sondern würde auch die Grundstücke aufwerten und die Grundstückgewinnsteuern der Gemeinden in die Höhe schnellen lassen.

Das E-Bike wird grundlegend neue Möglichkeiten im Pendlerverkehr ermöglichen, unter der Voraussetzung, dass attraktive und sichere Velowege geschaffen werden. Viele Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass unter guten Bedingungen bis zu 25% des Pendlerverkehrs mit dem herkömmlichen Velo bewältigt werden. Das Bundesamt für Strassen ASTRA geht davon aus, dass sich der Aktionsradius des Pendlers mit herkömmlichem Velo von ca. 5 km auf bis zu 10 km mit dem E-Bike ausweiten wird. Erhöhtes Öko- sowie Gesundheitsbewusstsein werdenden E-Bike Pendlerverkehr fördern.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Weder im Richtplan noch in der ZVV Strategie ist eine unterirdische Führung der Bahninfrastruktur angedacht. Bestehen in der Verwaltung Visionen, die Bahninfrastruktur in Zukunft unterirdisch zu führen, wie dies schon weltweit in Ballungszentren in Form von U-Bahnen der Fall ist?
2. Welche Kosten würden für eine unterirdische Bahnführung bis Meilen, inkl. Bike-Trail, entstehen? Und in welchem Verhältnis stünden diese zur Aufwertung der Immobilien?
3. Welche Chance zur Entlastung der herkömmlichen Pendlerströme sieht der Regierungsrat im Aufkommen des E-Bikes unter der Voraussetzung, dass attraktive Velowege geschaffen werden? Gerade die Mittelschule und deren Schüler könnten in vielerlei Hinsicht (Ökologie und Gesundheitsförderung) von einer attraktiven Veloerschließung profitieren.
4. Der «Masterplan und Bauprogramm Velo» der Stadt Zürich plant eine Verdoppelung der Velofrequenz von 2012 auf 2025. Beteiligt sich der Kanton Zürich an den städtischen Projekten im Sinne eines Anschlusses der Agglomerationen? Und wenn ja, wie?
5. Ist der Regierungsrat bereit, die Vision der Hechtgruppe vertieft als zukunftsweisende Vision für Lebensqualität und ökologische Mobilität zu prüfen? Wenn ja, mit welchem Instrument wäre einer solchen Vision politisch zum Durchbruch zu verhelfen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Schmid, Männedorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Mit dem Konzept «Zürcher S-Bahn 2G (2. Generation)» wurde in den letzten Jahren eine Vision für das gesamte Verbundgebiet geschaffen. S-Bahn 2G sieht eine gezielte Erweiterung der Bahninfrastruktur in einem vertretbaren Kostenrahmen vor, verbessert die Angebotsqualität und stellt die benötigten Kapazitäten zur Verfügung. Eine unterirdische Trasseeführung am linken Zürichseeufer ist dabei nicht vorgesehen.

Ein erster Umsetzungsschritt von S-Bahn 2G wird durch das vom Bund finanzierte Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur, Ausbauschnitt 2035, ermöglicht. Der Vollausbau ist in diesem Horizont noch nicht möglich.

Zu Frage 2:

Mit FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) wird die Finanzierung der Bahninfrastruktur durch den Bund sichergestellt. Zentral ist dabei der Bahninfrastrukturfonds, aus welchem die Infrastrukturausbauten finanziert werden. Eine Kostenschätzung für die vorgeschlagene unterirdische Linienführung besteht nicht. Es gilt jedoch, zu berücksichtigen, dass neben den Kosten für den Tunnelbau zusätzlich hohe Kosten für die unterirdischen Haltestellen und deren Erschliessung entstehen würden. Ferner sind die Betriebskosten von langen Tunnels und unterirdischen Stationen erheblich grösser als bei oberirdischen Strecken. Solch komplexe Ausbauprojekte wären zudem mit einer langen Planungs- und Ausbaudauer verbunden.

Der Kanton hat zuletzt Untersuchungen zur Mehrfachnutzung von Verkehrsinfrastrukturen durchgeführt. Dabei wurden insbesondere die räumlichen Situationen untersucht, die eine relativ einfache Überbauung der vorhandenen Verkehrsfläche ermöglichen. Dazu zählen beispielsweise Einschnitte, die mit wenig Aufwand überdacht werden könnten. Das Ergebnis weist eine sehr geringe Zahl von Situationen aus, die alle innerstädtisch liegen und ein knapp positives Kosten-Nutzen-Verhältnis besitzen. Selbst in diesen Fällen kann der Landgewinn die Baukosten nicht oder nur sehr knapp decken. Da eine wie in der Anfrage beschriebene Tieferlegung deutlich höhere Kosten verursachen würde, wird ein positives Ergebnis ausgeschlossen.

Zu Frage 3:

Die aufkommende Elektromobilität bei Velos, aber auch bei kleineren fahrzeugähnlichen Geräten wird einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und insbesondere die Verkehrsmittelwahl haben. Attraktive Angebote können dies weiter beeinflussen. Aus dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich 2018, Kapitel 3.2, Wachsende Mobilität von Personen und Güter, ist ersichtlich, dass der Anteil der Velos leicht gestiegen ist, wobei sich dabei auch der zunehmende Gebrauch von E-Bikes niederschlägt. Aus Sicht des Regierungsrates kann das Velo/E-Bike mit einer bedarfsgerechten Infrastruktur, wie sie im kantonalen Velonetzplan vorgesehen ist, wesentliche Anteile am künftigen Mobilitätswachstum übernehmen.

Das Potenzial der E-Bikes ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten im Kanton Zürich gross. Velos mit Elektrounterstützung erhöhen die Reichweite erheblich, wobei Pendlerdistanzen von bis zu 20 km realistisch sein dürften.

Zu Frage 4:

Die Finanzierung dieser Programme obliegt grundsätzlich der Stadt Zürich. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden einzelne konkrete Infrastrukturvorhaben zugunsten des Veloverkehrs durch den Bund mitfinanziert. Der Kanton erarbeitet die Agglomerationsprogramme unter Mitwirkung der Stadt Zürich. In den ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme wurden bereits 14 Velomassnahmen der Stadt Zürich vom Bund zur Mitfinanzierung anerkannt. Insgesamt sind Bundesbeiträge von bis zu 32 Mio. Franken für diese Velomassnahmen (teilweise kombinierte Velo-/Fussgänger-massnahmen) vom Bund in Aussicht gestellt.

Zu Frage 5:

Der Ersatz der heutigen Bahn durch einen unterirdischen U-Bahn-Ring wäre mit sehr hohen Baukosten verbunden. Diese stünden in einem entsprechend ungünstigen Verhältnis zum Zusatznutzen gegenüber der klassischen Bahnerschliessung. Zudem kann das Angebot mit S-Bahn 2G mit deutlich kleinerem Aufwand im erforderlichen Masse ausgebaut und verbessert werden. Im Lichte der vorstehenden Ausführungen und unter Berücksichtigung aller Aspekte verzichtet der Regierungsrat darauf, die Vision der Planergruppe «Hecht» vertieft zu prüfen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli