

Sitzung vom 29. August 2018

**781. Anfrage (Verkehrerschliessung «ETH-Campus
Hönggerberg 2040»)**

Die Kantonsräte Beat Habegger und Alexander Jäger, Zürich, haben am 7. Mai 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem Masterplan 2040 plant die ETH eine Erweiterung ihres Standorts auf dem Campus ETH Hönggerberg. Die erhebliche bauliche Erweiterung, die eine Anpassung des kantonalen Richtplans verlangt, soll grundsätzlich nach innen erfolgen. Während keine direkte bauliche Anbindung des Campus an die Quartiere Zürich-Höngg und Zürich-Affoltern geplant ist, sollen neue Hochbauten, sogenannte Portalgebäude, auf beide Seiten hin entstehen. Die Personenfrequenzen werden gemäss ETH erheblich zunehmen, von heute rund 11 500 Personen, die auf dem Campus Hönggerberg arbeiten, auf rund 13 500 Personen im Jahr 2020; im Jahr 2040 könnten es gar über 20 000 Personen sein.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Grundlagen nutzt der Regierungsrat für die Planung der Erschliessung des ETH-Campus Hönggerberg?
2. Gemäss Mobilitätsbefragung der ETH kommen heute bereits 75% der ETH-Angehörigen mittels ÖV auf den Hönggerberg (22% zu Fuss und mit Velo, 3% MIV). Mit dem ÖV erfolgt die Erschliessung des Hönggerbergs über die drei Buslinien 37, 69 und 80. Zudem finanziert die ETH bereits heute einen Pendelbus (ETH Link) zwischen ETH Zentrum und ETH Hönggerberg.
 - a. Die Buslinie 80, welche die Strecke Bahnhof Oerlikon – ETH Hönggerberg – Bahnhof Altstetten – Triemlispital bedient, ist heute bereits stark ausgelastet und fährt in hoher Frequenz durch die Wohnquartiere. Wir bitten darzulegen, mit welchen zusätzlichen Personenfrequenzen zu rechnen ist (unter Berücksichtigung der Neubautätigkeit in Affoltern, Oerlikon und Altstetten), und wie sich diese auf die Frequenzen der Busse der Linie 80 auswirken.
 - b. Die Buslinie 69 (Milchbuck – ETH Hönggerberg) ist ebenfalls sehr gut ausgelastet.

Wir bitten darzulegen, mit welchen zusätzlichen Personenfrequenzen zu rechnen ist (unter Berücksichtigung der Neubautätigkeit in Oerlikon), und wie sich diese auf die Frequenzen der Busse der Linie 69 auswirken.

- c. Auch die Buslinie 37 (Bahnhof Zürich-Affoltern – ETH Höggerberg) liefert einen Beitrag zur Erschliessung des Campus Höggerberg. Affoltern hat sich zum begehrten Wohnort von Studierenden und ETH-Angestellten entwickelt. Wird auch hier die Frequenz erhöht, insbesondere zu Spitzenzeiten? Wäre eine Verlängerung der Linie 37 denkbar?
3. Mit welchen Massnahmen will der Regierungsrat die Verkehrserschliessung des ausgebauten ETH-Campus Höggerberg mittels Öffentlicher Verkehr verbessern und ist der Regierungsrat gewillt, diesen Massnahmen die notwendige Priorität einzuräumen?
4. Welche Massnahmen sind geplant, um die Erschliessung des Campus Höggerbergs mittels Veloverkehr (Stichwort: E-Bike) weiter zu verbessern?
5. Der Zürcher Gemeinderat hat am 11. April 2018 ein Postulat überwiesen, das den Stadtrat beauftragt, die nötigen planerischen Grundlagen für eine Anbindung der ETH Höggerberg mittels Seilbahn zu erarbeiten. Ist der Regierungsrat bereit, die Erschliessung des Höggerbergs mittels einer Luft- oder Standseilbahn auf beiden Seiten des Höggerbergs zu prüfen?
6. Gemäss Richtplanentwurf sollen «publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen» den Campus zusätzlich beleben. Ziehen diese Nutzungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen nach sich, insbesondere an den Wochenenden (nach MIV, ÖV, Langsamverkehr)?
7. Da die ETH bekannt ist für ihre Forschungsstärke und Innovationskraft, stellt sich die Frage, welche innovativen Erschliessungsvarianten für eine stadtverträgliche Erschliessung des Höggerberg geprüft werden. Sind dem Kanton Zürich innovative Erschliessungsvarianten bekannt und wenn ja, wie sieht er deren Realisierung? Die ETH wird zu den Sonderbauvorschriften ein Mobilitätskonzept liefern. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
8. Zu den geplanten Portalgebäuden: Welche Planungsmassnahmen sind bereits festgelegt bzw. in die Wege geleitet? Erachtet der Regierungsrat die geplanten Hochpunkte des Masterplanes 2040 als sinnvoll und angemessen? Wir bitten um eine Begründung der Antwort.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Beat Habegger und Alexander Jäger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die ETH Zürich entwickelt den Standort Höggerberg seit 2005 auf der Grundlage des Masterplans «Science City». Gestützt darauf wurden die rechtskräftigen Sonderbauvorschriften ausgearbeitet. Da die demnach zulässige Baumasse demnächst aufgebraucht sein wird, ist seit 2015 der Masterplan «ETH Campus Höggerberg 2040» erarbeitet worden. Er dient als Grundlage für die Überarbeitung der Sonderbauvorschriften, die vom Kanton geprüft werden müssen. Die ETH Zürich hat hierbei auch aufzuzeigen, wie und mit welchen Massnahmen der Verkehrszuwachs am Standort Höggerberg bewältigt werden kann.

Zu Frage 2:

Die ETH Zürich steht in regelmässigem Austausch mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und dem Zürcher Verkehrsverbund, damit der Fahrplan frühzeitig angepasst werden kann. Die Studie «zürilinie 2030» der VBZ prognostiziert für die Linie 80 für den Zeitraum 2010–2030 am Querschnitt Binzmühlestrasse eine Zunahme von 62% (Personen pro Spitzenstunde in Lastrichtung); am Querschnitt Schumacherweg von 46% und am Querschnitt Höggerberg von 27%. Die Linie 80 verkehrt tagsüber in einem 7,5-Minuten-Takt und wird zurzeit in der Hauptverkehrszeit punktuell verdichtet. Künftig soll die Linie 80 sowohl während der morgendlichen als auch der abendlichen Hauptverkehrszeit zu Semester- und Prüfungszeiten in einem 6-Minuten-Takt verkehren. Mit diesem Ausbau von acht auf zehn Kurse pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit soll das Nachfragewachstum bewältigt werden.

Für die Linie 69 wird für den Zeitraum 2010–2030 eine Zunahme von 15% ausgewiesen. Mit dem während des Semesterbetriebs bestehenden 3,75-Minuten-Takt auf der Linie 69 werden für die heutigen und für die für 2030 prognostizierten Fahrgastzahlen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt.

Für die in der Netzhierarchie untergeordnete Linie 37 weist die Studie keine Prognose aus. Die Buslinie 37 verkehrt im 30-Minuten-Takt und hat nur eine auf den Raum Affoltern begrenzte lokale Bedeutung für die Erschliessung der ETH Höggerberg. Bei sich abzeichnendem Bedarf kann eine Verdichtung im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden.

Zu Frage 3:

Wie der Regierungsrat bereits bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 194/2015 betreffend ÖV-Anbindung ETH-Hönggerberg dargelegt hat, ist die ETH Hönggerberg sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die geeignetste Lösung für die Verbesserung der Erschliessung der ETH Hönggerberg durch den öffentlichen Verkehr ist der Ausbau der bestehenden Buslinien sowie die Verdichtung des Angebots während der Nachfragespitzen. Die beiden Hauptlinien 69 und 80 bieten genügend Möglichkeiten zur Vergrösserung der Kapazität. Neben weiteren Taktverdichtungen ist vor allem die Umstellung auf grössere Fahrzeuge möglich. Mit der geplanten Elektrifizierung der Linien 69 und 80 wird künftig der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen möglich. Die Umstellung von Gelenkbus auf Doppelgelenkbus vergrössert (bei gleichem Takt) die Kapazität um rund 35%. Die Elektrifizierung der Linien 69 und 80 ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms 3. Generation und wurde vom Regierungsrat dem Bund zur Mitfinanzierung unterbreitet.

Die Erschliessung der ETH Hönggerberg durch eine Tramlinie wurde in der Vergangenheit geprüft und abgelehnt (vgl. die Beantwortung der erwähnten Anfrage). Zum einen ist die Topografie anspruchsvoll, was hohe Baukosten zur Folge hat. Zum anderen beschränken sich die Nachfragespitzen auf einen kurzen Zeitraum, vor allem am Morgen während des Vorlesungsbetriebs. Über den ganzen Tag und das ganze Jahr betrachtet rechtfertigt die Nachfragestruktur keinen Trambetrieb; das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre sehr ungünstig. In der Beantwortung der Anfrage wurde zudem darauf hingewiesen, dass eine «Metrobahn»-Verbindung oder eine neue S-Bahn-Verbindung nicht zielführend wäre. Der Ausbau und die Verdichtung der bestehenden Buslinien ist daher der geeignete Ansatz.

Zu Frage 4:

Gemäss Masterplan Velo sollen im Jahr 2025 durchgängige Velorouten von Altstetten, Oerlikon, Höngg und vom Bucheggplatz zur ETH Hönggerberg führen. Auch eine durchgängige Veloroute zum Standort ETH Zentrum ist geplant. Das Thema der Wegführung für schnelle E-Bikes wurde gemäss Auskunft der ETH beim Tiefbauamt der Stadt Zürich platziert.

Zu Frage 5:

Die Erschliessung der ETH Hönggerberg weist ausgeprägte Nachfragespitzen auf, die vor allem durch Vorlesungsbeginn und -ende gegeben sind. Deshalb wäre beim Umstieg auf eine Seilbahn im Bahnhof Altstetten oder im Bahnhof Oerlikon mit Wartezeiten zu rechnen. Dies würde auf der Hinfahrt zu einem verspäteten Eintreffen und auf der Heimfahrt zu

Anschlussbrüchen führen. Im Gegensatz zu Buslinien, die hinsichtlich Fahrzeuggrösse und Takt variabel sind, kann bei Seilbahnen die Kapazität nur sehr beschränkt angepasst werden.

Der Vorteil von Seilbahnen besteht darin, dass diese rasch grosse Steigungen überwinden und Gebiete erschliessen können, die mit konventionellen Systemen nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand erschlossen werden können. Dies ist bei der Erschliessung der ETH Höggerberg nicht der Fall, insbesondere da schon ein hochstehendes öV-Angebot vorhanden ist, das zudem Ausbaupotenzial aufweist. Zudem wäre mit einem geringen Fahrzeitgewinn zu rechnen, da auch der Weg zwischen S-Bahn und Seilbahnstation Zeit beanspruchen würde. Schliesslich ist wahrscheinlich, dass eine Seilbahn, die über dicht besiedeltes Wohngebiet führen würde, auf grossen Widerstand stossen dürfte.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die ETH Höggerberg bereits heute wesensgerecht erschlossen ist und sich Investitionen in ein neues Verkehrssystem nicht rechtfertigen lassen. Bereits bei der Festsetzung des regionalen Richtplans der Stadt Zürich hat sich der Regierungsrat zu Seilbahnverbindungen vom Bahnhof Altstetten zur ETH Höggerberg sowie von Affoltern zum Höggerberg ablehnend geäussert und beide Seilbahnprojekte nicht festgesetzt (RRB Nr. 576/2017). An dieser Einschätzung hat sich seither nichts geändert.

Zu Frage 6:

Mit den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind vor allem Nutzungen des täglichen Hochschul-Bedarfs gemeint (wie Cafés, Seminarräume, Ausstellungsflächen, Läden usw.). Diese sollen auch von der Bevölkerung und insbesondere von Spaziergängerinnen und Spaziergängern mitbenutzt und besucht werden können. Zusätzlicher Wohnraum soll gemäss Masterplan 2040 nicht geschaffen werden. Es ist nicht mit einem nennenswerten zusätzlichen Verkehrsaufkommen aufgrund dieser Nutzungen zu rechnen.

Zu Frage 7:

Die ETH Zürich muss den Nachweis erbringen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgenommen und bewältigt werden kann. Für die Frage nach innovativen Erschliessungen verweisen wir auf den zweiten Teil der Beantwortung der Frage 3.

Zu Frage 8:

Im Rahmen der mit verschiedenen Teams durchgeführten Testplanung zur Weiterentwicklung des Standorts Höggerberg wurde untersucht, wie und wo sich die ETH städtebaulich am überzeugendsten weiterentwickeln kann. Es hat sich gezeigt, dass eine Innenentwicklung im bestehenden

Perimeter mit den geplanten Hochpunkten die überzeugendste Lösung ist. Planungsmassnahmen wurden noch nicht festgelegt. Die Erstellung der Portalgebäude ist erst in der sogenannten zweiten Etappe zwischen 2020–2040 vorgesehen, wenn der Bedarf dafür besteht.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli