

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 194/2015

Sitzung vom 30. September 2015

924. Anfrage (ÖV-Anbindung ETH-Hönggerberg)

Kantonsrat Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., Kantonsrätin Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Kantonsrat Christian Schucan, Uetikon a. S., haben am 6. Juli 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Erschliessung der ETH-Hönggerberg er-
suchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fra-
gen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die heutige Erschliessung der ETH-Hönggerberg durch den öffentlichen Verkehr?
2. Plant der Regierungsrat Massnahmen zur Verbesserung der verkehrstechnischen Erschliessung?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Idee einer automatischen «Metrobahn» zwischen dem Hochschulquartier und dem ETH-Hönggerberg?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Idee einer Erschliessung der ETH-Hönggerberg durch das S-Bahnnetz via einem Tunnel vom HB nach Regensdorf mit einem Tunnelbahnhof Hönggerberg?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Christian Schucan, Uetikon a. S., wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die ETH Hönggerberg ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Drei Buslinien verbinden die ETH Hönggerberg direkt mit wichtigen Umsteigehaltstellen, S-Bahn-Knoten und mit dem Fernverkehr. Die Linie 37 verkehrt im 30-Minuten-Takt und verbindet die ETH Hönggerberg mit dem Bahnhof Affoltern. Die Linie 69 verbindet die ETH Hönggerberg mit dem Bucheggplatz und dem Milchbuck. Von diesen Umsteigehaltstellen bestehen verschiedene Anschlüsse an den Hauptbahnhof und an das übrige städtische Tram- und Busnetz. Sie verkehrt in einem 7,5-Minuten-Takt (acht Kurse pro Stunde), der zu den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung zu einem 3,75-Minuten-Takt (16 Kurse pro Stunde) verdichtet wird. Die Linie 80 verbindet die ETH Hönggerberg mit

den Bahnhöfen Oerlikon und Altstetten, die von zahlreichen S-Bahn-, Bus- und Tramlinien und von Fernverkehrszügen bedient werden. Sie verkehrt in einem 7,5-Minuten-Takt, der zu den Hauptverkehrszeiten durch Zusatzkurse verstärkt wird.

Zu den Hauptverkehrszeiten fährt rund alle zwei Minuten ein Bus an der ETH Hönggerberg vor. Das schafft attraktive Transportketten sowohl zur Stadt Zürich als auch zum restlichen Kantonsgebiet. Zusammen mit dem Bus-Shuttle «Science City Link», der alle 20 Minuten zwischen den ETH-Standorten Hönggerberg und Zentrum und am Morgen zusätzlich als Direktverbindung vom Hauptbahnhof verkehrt, ergibt sich eine sehr gute Anbindung der ETH Hönggerberg an den öffentlichen Verkehr.

Zu Frage 2:

Gemäss der Studie «Züri-Linie 2030» wird zwischen 2010 und 2030 in der Hauptverkehrszeit ein Nachfragezuwachs von 15% auf der Linie 69 und von 25% bis 40% auf der Linie 80 erwartet. Das entspricht dem durchschnittlichen Nachfragewachstum über 20 Jahre im öffentlichen Verkehr. Dieses kann mit weiteren Verdichtungskursen zur Hauptverkehrszeit aufgefangen werden. Im Zusammenhang mit der Prüfung der Umstellung auf einen Trolleybusbetrieb ist mittelfristig auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen eine Option. In Abhängigkeit der Finanzierbarkeit durch den Bund und den Kanton soll für die Umstellung der Linien 69 und 80 von einem Dieselbus- auf einen Trolleybusbetrieb eine Kreditvorlage ausgearbeitet werden.

Die Erschliessung der ETH Hönggerberg durch eine Tramlinie wurde geprüft (u. a. in der genannten Studie «Züri-Linie 2030»). Es wurden Varianten ab Bucheggplatz, ab Bahnhof Oerlikon sowie kombinierte Varianten untersucht. In allen Fällen erwies sich die Erschliessung durch eine Tramlinie aus zwei Gründen als nicht zweckmässig:

- Die Nachfragespitzen beschränken sich auf einen kurzen Zeitraum und treten vor allem am Morgen auf. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit herrscht hingegen eine vergleichsweise geringe Nachfrage. Die Nachfragespitzen selber treten wiederum nur während des Semesterbetriebs auf. Über den ganzen Tag und das ganze Jahr betrachtet rechtfertigt die Nachfragestruktur keinen Trambetrieb.
- Aufgrund der anspruchsvollen Topografie ist mit sehr hohen Baukosten für eine Tram-Infrastruktur zu rechnen.

Insgesamt ergibt sich ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Erschliessung der ETH Hönggerberg durch ein Tram. Der Ausbau der bestehenden Buslinien sowie die Verdichtung des Angebots während der Nachfragespitzen ist der geeignetere Ansatz.

Zu Frage 3:

Die ETH Höggerberg ist wie eingangs dargelegt sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies gilt noch mehr für den Standort ETH Zentrum mit seiner zentralen Lage in der Stadt Zürich.

Aufgrund der Siedlungsdichte müsste eine solche knapp fünf Kilometer lange «Metrobahn»-Verbindung weitgehend unterirdisch verlaufen. Bei der Skymetro am Flughafen Zürich betragen die Investitionskosten rund 155 Mio. Franken pro Kilometer. Es würden sich somit auch bei bescheidener Ausführung Baukosten von mehreren hundert Millionen Franken ergeben. Um eine solche Investition zu rechtfertigen, müsste nachfrageseitig ein entsprechendes Potenzial vorhanden sein. Als Potenzial für eine Verbindung zwischen den ETH Standorten dürften im Wesentlichen nur Fahrten von Studierenden und Angestellten anfallen. In einer Gesamtnetz Betrachtung des öffentlichen Verkehrs ist die Nachfrage nach einer solchen Verbindung als marginal einzustufen. Das Nachfragepotenzial auf der Direktverbindung lässt sich aufgrund des bestehenden Bus-Shuttle «Science City Link» abschätzen: Ein Gelenkbus verkehrt im 20-Minuten-Takt zwischen den ETH-Standorten und kann nur von Studierenden und Angestellten der ETH Zürich genutzt werden. Unter der optimistischen Annahme, dass die einzelnen Bus-Kurse jeweils zu 100% besetzt sind, ergibt sich daraus eine Nachfrage von höchstens 300 Fahrgästen pro Stunde und Richtung während des Semesterbetriebs. Als Vergleich beträgt die Förderkapazität der Skymetro am Flughafen Zürich 4100 Personen pro Stunde und Richtung. Das deutlich bescheidenere Potenzial zwischen ETH Zentrum und ETH Höggerberg rechtfertigt in keiner Weise die hohen Investitionskosten für den Bau einer neuen Tunnelverbindung zwischen den Standorten.

Zu Frage 4:

Die Baukosten dieser neuen S-Bahn-Verbindung wären sehr hoch. Neben dem Tunnel wären eine unterirdische Haltestelle und die Erschliessungsbauwerke (Liftanlagen) umzusetzen. An den Anschlusspunkten im bestehenden Netz wären aufwendige Entflechtungsbauwerke und voraussichtlich auch Bahnhofs- und Streckenausbauten notwendig. Eine neue S-Bahn-Verbindung von Zürich Hauptbahnhof via Tunnelbahnhof «Höggerberg» nach Regensdorf-Watt müsste mindestens im Viertelstundentakt verkehren, um kurze Umsteigezeiten am Hauptbahnhof und damit attraktive Verbindungen gewährleisten zu können. Auf der bestehenden Furttal-Linie ist ebenfalls ein Viertelstundentakt bis Regensdorf-Watt und ein Halbstundentakt bis Baden erforderlich. Diese Verbindung erschliesst mit den Bahnhöfen Affoltern, Seebach, Oerlikon und Hardbrücke zudem wichtige innerstädtische Orte. Somit würden zwischen

Zürich Hauptbahnhof und Regensdorf-Watt insgesamt acht Verbindungen pro Stunde und Richtung (je vier über die bestehende Furttal-Linie und die neue Tunnellinie) angeboten werden. Dies würde zu einem beträchtlichen Überangebot führen. Die neue Tunnellinie wäre für Reisende aus Westen (via Bahnhof Altstetten), Norden und Osten (via Bahnhof Oerlikon) ausserdem nicht schneller, da der Umstieg via Hauptbahnhof eine zeitraubende Umwegfahrt bedeuten würde. Im Weiteren wäre der Zugang zur unterirdischen Haltestelle über Lifte nicht leistungsfähig, was sich wiederum nachteilig auf die Reisezeit auswirken würde. Insgesamt würde die neue Tunnellinie hohe zusätzliche Betriebskosten auslösen. Gleichzeitig könnte das Angebot auf den Buslinien, die via Höniggerberg verkehren, nicht abgebaut werden, da diese wichtige Funktionen innerhalb der Stadt haben.

Die hohen Betriebskosten und die sehr hohen Baukosten stehen in keinem vertretbaren Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen. Eine vertiefte Prüfung ist daher nicht erforderlich.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi