

Sitzung vom 2. September 1998

**1966. Anfrage (Regionaler Richtplan öffentlicher Verkehr in der Stadt Zürich)**

Kantonsrat Laurenz Styger, Zürich, hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Der Stadtrat von Zürich hat den regionalen Richtplan beschlossen. Darin sind auch zwei unterirdische Verbindungen zwischen Hardplatz und der Station Hardbrücke sowie Bahnhof Altstetten und Aargauerstrasse enthalten. Diese beiden Querungen führen unter den Geleisen der SBB durch. Obwohl eine Eintragung im regionalen Richtplan noch keine Planungs- und Bauarbeiten auslöst, würden diese Bauten enorme Kosten verursachen. Nur schon für die Aufwendungen der Hilfsbrücken und die Langsamfahrkosten der SBB müssten mehrere Millionen Franken aufgewendet werden. Für die beiden SBB-Querungen stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat bitte:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum weiteren Ausbau des im ZVV eingebundenen Tramnetzes der Stadt Zürich?
2. Wie beurteilt er die Finanzierbarkeit neuer Tramachsen aus heutiger Sicht bzw. aus zukünftiger Sicht, soweit dies überhaupt möglich ist?
3. Welche Erwartungen bezüglich des Entwicklungsgebiets Zürich West für das Personenaufkommen und damit die Transportkapazitäten prognostiziert die Stadt Zürich? Stützt der Regierungsrat diese Prognose?
4. Welche Anteile obiger Personen würden auf Grund bisheriger Erfahrungen ein öffentliches Verkehrsmittel benützen? Könnten auf Grund dieser Zahlen diese neuen Querungen kostendeckend betrieben werden?
5. Lässt sich auf Grund der abnehmenden Bevölkerung in der Stadt Zürich und der abwandernden Wirtschaft ein solcher Ausbau rechtfertigen? Ist der Regierungsrat gewillt, solche Richtplanfestlegungen gutzuheissen und damit indirekt für die Planung dieser Bauten grünes Licht zu geben?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Laurenz Styger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Richtplanung soll in verschiedensten Bereichen die räumlichen Voraussetzungen für die anzustrebenden Entwicklungen schaffen und unter anderem sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und Strassen erschlossen werden. Richtplaneinträge können im kantonalen, regionalen oder kommunalen Richtplan erfolgen. Die regionalen Richtpläne werden durch den Regierungsrat festgesetzt. Der Regionale Richtplan der Stadt Zürich ist derzeit im Gemeinderat der Stadt Zürich in Behandlung. Eine Festsetzung durch den Regierungsrat hat noch nicht stattgefunden.

Damit öffentliche Verkehrsmittel in Städten erfolgreich betrieben werden können, sind sie vom motorisierten Individualverkehr möglichst zu trennen. Hierzu sind im Richtplan eigene Trassees zu sichern. Für künftige Projekte stellen frühzeitige Richtplaneinträge sicher, dass die Möglichkeit der Realisierung eines Projektes oder einer Projektoption auch in Zukunft gewährleistet ist. Ob ein Projekt dann tatsächlich realisiert wird, hängt von anderen Faktoren ab. Infrastrukturvorhaben beim Verkehr sind unter anderem der räumlichen Verfügbarkeit unterworfen und werden massgeblich durch die vorhandenen oder zu erwartenden Verkehrsströme beeinflusst, die ihrerseits von der Siedlungsentwicklung abhängig sind und sich in einem dauernden Veränderungsprozess befinden. So haben sich z.B. bezüglich der Stadt Zürich die tangentialen Verkehrsströme vor allem infolge der Nordumfahrung verstärkt, während die radialen nur geringe Veränderungen erfuhren.

Kernstück der Mobilität im urbanen Gebiet bildet das schienengebundene Verkehrsmittel, wobei die Feinverteilung in der Stadt Zürich zu einem grossen Teil vom Tram übernommen wird. Dementsprechend hat der Kantonsrat mit Beschluss betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung im Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1995 festgelegt, dass der Verkehrsraum für die Erweiterung des Tramnetzes in der Stadt Zürich langfristig zu sichern ist. Der vom Stadtrat von Zürich vorgeschlagene Richtplaneintrag bildet dazu einen ersten Schritt. Die Stossrichtung der Entwicklung wurde

zwischen den Verkehrsbetrieben Zürich und dem Zürcher Verkehrsverbund abgesprochen und entspricht den Grundsätzen des Kantonsratsbeschlusses.

Gestützt auf die §§4 und 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr werden Investitionen für feste Anlagen, welche das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, aus Mitteln des Verkehrsfonds finanziert. Diese Mittel werden in den nächsten fünf bis zehn Jahren von der S-Bahn und der geplanten Stadtbahn Glatttal weitgehend beansprucht. Grössere Investitionen in neue Tramlinien könnten darum frühestens ab etwa 2005 finanziert werden. Sie sind heute noch in keiner Finanzplanung enthalten.

Das Gebiet Zürich West, welches das heutige Industriegebiet zwischen Escher-Wyss-Platz, Hardstrasse und Europabrücke umfasst, bietet interessante Entwicklungsmöglichkeiten für ein modernes Arbeitsplatzgebiet mit über 20000 Beschäftigten und Wohnzonen für rund 5000 Einwohner. In der Haupterschliessungssachse Pfingstweidstrasse rechnen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) bei Vollendung dieses Stadtteiles mit täglich rund 30000 Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Mit der Realisierung des im kantonalen Richtplan vorgesehenen Zentrumsgebietes könnten diese Werte durchaus noch höher ausfallen. Eine Überprüfung dieser Angaben durch kantonale Fachstellen wird erst dann durchgeführt, wenn der Richtplan von der Stadt Zürich dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht wird.

Treffen die Prognosen der VBZ zu, kann das Volumen nur mit einer Tramlinie bewältigt werden. Der Modal Split der Zupendler dürfte dank der guten Anbindung auf gegen 60% steigen, entsprechend anderen gut erschlossenen Stadtquartieren. Da der öffentliche Personennahverkehr im Kanton Zürich nicht kostendeckend ist und die Einnahmen aus Fahrgeldern nur etwa die Hälfte der Aufwendungen tragen, kann auch bei neuen Tramlinien keine Kostendeckung erwartet werden. Entsprechende Untersuchungen werden im Hinblick auf einen Realisierungsentscheid eingehend durchgeführt.

Eine allfällige Einführung neuer Tramlinien wird nicht nur davon abhängen, wie sich die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen in der Stadt gesamthaft verändern, sondern wie sich einzelne Stadtgebiete entwickeln. Im Gebiet Zürich West kann sich mittelfristig durchaus eine positive Entwicklung anbahnen, was leistungsfähige Angebote des öffentlichen Verkehrs bedingt und zumindest die Prüfung einer Sicherung notwendiger Trassees im Richtplan rechtfertigt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**