

6. Unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn S18 im Stadtgebiet

Antrag des Regierungsrates vom 2. März 2022 zum Postulat KR-Nr. 379/2019 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2022

Vorlage 5803

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, dem Regierungsrat folgend, das Postulat «Unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn» – das ist die S18 – «im Stadtgebiet» abzuschreiben. Das Postulat forderte den Regierungsrat auf, in einem Bericht die Möglichkeiten zur unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen darzulegen. Ein sehr ausführlicher Bericht dazu liegt vor und wurde in der KEVU anlässlich von vier Sitzungen beraten. Der Erstpostulant, Kommissionskollege Thomas Wirth, hat seine mündliche Stellungnahme auch abgegeben.

Im Fokus steht die verkehrliche Erschliessungssituation in der Lengg beziehungsweise beim Balgrist im Zusammenhang mit den bereits realisierten Bauten, mit den Bauten, die im Bau sind, beziehungsweise solche, die noch folgen werden – ich verweise hier auf die Vorlage 5518, Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans, Kapitel 6, öffentliche Bauten und Anlagen – wird ein Mehrverkehr generiert. Wie soll dieser auf der Angebotsseite aufgefangen werden? Das ist die entscheidende Frage.

Folgendes ist kurzfristig geplant: Bereits nächsten Monat wird das Gebiet Lengg durch die neue Buslinie 99 und eine Verlängerung der Buslinie 77 besser mit dem ÖV erschlossen. Mittelfristig soll zudem die Tramlinie 15 während der Spitzenzeiten nach Zürich-Rehalp verlängert werden. Die betriebliche Machbarkeit dieser Verlängerung wurde durch die Zürcher Verkehrsbetriebe, VBZ, nachgewiesen, und die Vertreter der VBZ wurde im Zusammenhang mit diesem Geschäft, mit dieser Vorlage wie auch mit dem nachfolgenden Geschäft (*Vorlage 5802*) in der Kommission angehört. Deren Abklärungen haben gezeigt, dass mit diesen Massnahmen das prognostizierte Nachfragewachstum aus dem Gebiet Lengg abgedeckt werden kann. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die Hauptlastrichtung für das Gebiet Lengg während der Spitzenzeiten entgegengesetzt zur Hauptlastrichtung der städtischen Wohngebiete und des Einzugsgebiets der Forchbahn liegt. Neue Buslinien und eine zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Forchbahn sollten also genügen. Nichtsdestotrotz haben der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und das Amt für Mobilität (*AFM*) umfassende Abklärungen betreffend eine unterirdische Linienführung und Verlängerung der Forchbahn getätigt. Dafür danke ich namens Kommission den Vertretern des ZVV und des AFM für die detaillierten Grundlagen und den Austausch in der Kommission.

Die vorgeschlagenen Varianten – Umspurung, Tieferlegung der Forchbahn zwischen Zollikerberg und Stadelhofen und Verlängerungsvariante 1, sprich eine Verlängerung bis Altstetten, beziehungsweise eine Verlängerungsvariante 2, bis Oerlikon – wurden systematisch beurteilt und mögliche Linienführungen aufgezeigt. Details können Sie dem Postulatsbericht entnehmen. Die Kostenschätzung zeigt nötige Investitionen zwischen knapp 800 Millionen und 1,6 Milliarden Franken. Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen wurden ausführlich aufgelistet wie auch eine Kosten-Nutzen-Analyse. Das Fazit lautet: Die Tieferlegung der Forchbahn mit oder ohne Verlängerung in die im Postulat vorgeschlagenen Korridore ist nicht zweckmässig. Dies liegt insbesondere daran, dass die unterirdischen Verlängerungen auf Achsen liegen, die mit schnellen S-Bahn-Verbindungen und einer guten, durchgehenden Feinerschliessung mit Bussen bereits heute ein hochwertiges ÖV-Angebot aufweisen. Ebenfalls macht es Sinn, die Resultate der Liniennetz-Entwicklungsstudie 2014, die derzeit die VBZ unter Einbezug des ZVV prüfen, abzuwarten. Dabei geht es um die Fragestellung, welche Angebots- und Infrastrukturausbauten für die Weiterentwicklung des Angebots im städtischen Perimeter mittelfristig erforderlich werden.

Wie schon eingangs gesagt: Wir beantragen Ihnen Abschreibung. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Im Richtplan steht viel Richtiges und viele Ziele sind richtig formuliert. Darin steht beispielsweise, dass wir das Bevölkerungswachstum auf die Zentren und die urbanen Wohnlandschaften konzentrieren. Wir haben darin verankert, dass wir die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten möchten, den Wald, Schutzgebiete und unserer wichtigen Erholungsräume. Das Verkehrswachstum soll sich auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr konzentrieren, und wir streben eine Stadt oder einen Kanton der möglichst kurzen Wege an. Der Weg zu diesem Ziel heisst «innere Verdichtung», das haben wir hier drin schon x-mal diskutiert. Innere Verdichtung bedeutet weniger Fläche pro Person. Das wiederum bedeutet: Wir brauchen eine höhere Flächeneffizienz, was letztlich im Bereich Verkehr zu mehr Velo-, zu mehr Fuss- oder zum ÖV-Verkehr führen muss. Wenn wir neue Flächen schaffen möchten, ist dies nur in der dritten Dimension möglich.

Was heisst das ganz konkret beim Verkehr? Wir müssen die Mobilitätsbedürfnisse von mehr Menschen zukünftig mit weniger Verkehr befriedigen. Wir brauchen diese höhere Flächeneffizienz und das müssen wir dringend schaffen. Was können wir aber bis jetzt beobachten? Wir stellen fest: Wir haben eine Zunahme des ÖV, aber eben auch eine starke Zunahme des MIV. Die Richtplan-Vorgaben werden nicht erreicht. Das ist ein Problem, aber eben nicht einmal das einzige. Denn mittlerweile stellen wir fest: Wenn die Fahrzeuge, die Autos immer breiter und grösser werden, sind die Strassen zu schmal und die Parkplätze zu eng für den heutigen Verkehr. Das Ergebnis ist: Die Kapazität nimmt ab, Parkplätze müssen aufgegeben werden. Und hier ist die Lösung einiger dann das Jammern und Schimpfen und das Ignorieren der Zusammenhänge.

Und wie reagiert die Regierung auf diese Herausforderung? Auch sie ignoriert wichtige Zusammenhänge im Bereich Verkehr. Die Planungen orientieren sich an

der Fortschreibung der aktuellen Realität. Die bestehenden Infrastrukturen sollen zukünftig einfach stärker belastet werden, bis sie an die Überlastung kommen, bis die Kapazitätsgrenzen überschritten sind; dies beispielsweise bei der Forchbahn-Linie auf dem Abschnitt Kreuzplatz–Hegibachplatz. Darauf sollen zukünftig plötzlich vier Linien Platz haben. Verspätungen können nicht mehr abgebaut werden, Staus von Fahrzeugen werden den Verkehr, den MIV, den Fuss- und Veloverkehr massiv belasten, wenn diese Fahrzeuge im Querschnitt stehen. Es wird also nicht funktionieren und die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan werden nicht erreicht.

Mit diesem Postulat sollte ein Ansatz gefunden werden, um dies zu ändern. Weder hat die Regierung einen Plan, wie sie die Ziele aus dem Richtplan erreichen will, noch kennt sie eine andere Lösung als den Ansatz, der 1990 noch funktioniert hat und offensichtlich nach Ansicht der Regierung bis in alle Ewigkeiten weiter funktionieren soll. Immerhin, im Vergleich zum ersten Versuch, den ich mit einem Postulat hier drin eingereicht habe, wurde diesmal tatsächlich geprüft. Es wurden verschiedene Routen angeschaut, und dafür möchte ich der Regierung, der Verwaltung und dem ZVV danken. Die Antwort bleibt aber im Rahmen der Erwartungen. Die Antwort heisst: Nicht nötig, wir machen das, was wir schon immer gemacht haben. Dabei ist es so, Gemeinden kennen das: Die Einwohnerzahl steigt und alles funktioniert bestens. Plötzlich braucht es aber ein neues Schulhaus, leistungsfähigere Leitungen, eine grössere ARA (*Abwasserreinigungsanlage*), das sind sogenannte Sprunginvestitionen. Und die Regierung macht es so wie manche Gemeinden. Obwohl alle wissen, dass es passieren wird, ignorieren sie es und lassen sich dann überraschen, wenn es plötzlich ansteht, wenn sie plötzlich an den Punkt kommen, wo es nicht mehr funktioniert und Handeln dringend notwendig ist. Und wir werden im Kanton Zürich auch an diesen Punkt kommen, wo das Verkehrssystem Sprunginvestitionen braucht, um seine Aufgaben zukünftig erfüllen zu können. In Anbetracht der langen Planungs- und Realisierungszeiträume müssen wir uns jetzt diese Gedanken machen und Lösungen aufgleisen. Sehenden Auges in diese Probleme hineinzufahren ist nicht die Lösung, die ich mir für den Kanton Zürich wünsche und die meiner Ansicht nach des Kantons Zürich auch nicht würdig ist.

Eine Ursache dieser Misere ist das Gesamtverkehrsmodell 2040. Dieses ist genau auf die Fortschreibung der Gegenwart ausgerichtet. Wie können wir unsere Ziele erreichen, die wir uns selbst gegeben haben, wenn wir diese Ziele nicht abbilden können? So muss es scheitern. Ich hoffe, das Gesamtverkehrsmodell 2050 – und das ist auch der Grund, weshalb ich hier nicht weiter insistiert habe – ist besser und hilft, die Planungen so auszurichten, dass die Ziele erreicht werden und es ist nicht einfach nur heisst «ja, wir machen es, es wird dann schon irgendwie gehen, und wir machen so, wie wir es immer gemacht haben».

Vielleicht noch als Ergänzung zuletzt: Ein Teil dieses Postulatsberichts ist die Kosten-Nutzen-Analyse, und diese ist, so können wir sagen, natürlich sehr einfach, fast lächerlich. Für den Nutzen nimmt sie nämlich nur den Zeitgewinn an oder berechnet nur diesen. Wir stellen aber natürlich fest, wenn wir das an-

schauen, dass ein solches Investitionsvorhaben viel weiteren Nutzen hat und helfen könnte, Richtplanung und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen, die Richtplanung ins Zentrum zu stellen, die Ziele ins Zentrum zu stellen und Wege zu suchen, wie wir diese Ziele erreichen können. Mit diesen Bemerkungen sind wir mit der Abschreibung des Postulats einverstanden.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Das Postulat hat ein wichtiges Anliegen aufgenommen, nämlich die verbesserte Erschliessung des Standortes Lengg. Gleichzeitig wurde mit der Verlängerung und unterirdischen Führung der Forchbahn bereits ein Lösungsvorschlag präsentiert. Das Anliegen ist beim ZVV bekannt, und ab dem nächsten Fahrplanwechsel werden neu die Linien 77 und 99 im Gebiet Lengg verkehren. Einzelne Anschlüsse könnten zwar insbesondere von einer Verlängerung profitieren, aber insgesamt wäre eine unterirdische Führung der Forchbahn mit Verlängerung nicht zweckmässig, heisst es im Bericht. Bei übermässig hohen Betrieb- und Folgekosten wäre gleichzeitig der Verlagerungseffekt vom MIV hin zum ÖV vergleichsweise klein. Dazu kommt: Haltestellen werden nicht unbedingt attraktiver, wenn sie in den Untergrund verlegt werden. Wer die langen Rampen in der Metro von Paris kennt, der weiss, welche Wege die ÖV-Benutzer bei unterirdischen Haltestellen zurücklegen.

Wir Grüne wollen eine Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV. Dazu müssen nicht einzelne Linien in den Boden verlegt werden. Es braucht aber attraktivere Anschlüsse zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten, so wie es die VBZ bald umsetzen, und es braucht eine Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Wir werden das Postulat abschreiben.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Mit dem Postulat wurde ein Bericht zu den Möglichkeiten einer unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen verlangt. Avisiert wurde mit dem Postulat vor allem die Situation auf der Lengg, wo durch die Wachstumspläne der verschiedenen dort ansässigen Institutionen starker Mehrverkehr generiert wird. Mit der geforderten vertieften Abklärung wurde bestätigt, dass mit dem Ausbau der bestehenden Verkehrsträger das prognostizierte Verkehrswachstum aufgenommen werden kann. Auf längere Frist macht es Sinn, die Resultate aus der Liniennetz-Entwicklungsstudie abzuwarten, um weitere Ausbauschritte zu konkretisieren; dies auch deshalb, weil die Idee einer unterirdischen Linienführung der Forchbahn gegen 1,6 Milliarden Franken kosten dürfte. Es ist allen Beteiligten bewusst, dass es sich bei der Forchstrasse im Bereich der Haltestelle Balgrist um einen kritischen Bereich handelt, welcher mit dem Mehrverkehr von MIV und ÖV an die Kapazitätsgrenze stösst. Für die Zeit nach dem Linienausbaue der VBZ im Jahr 2040 müssen Lösungen gesucht werden. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass medizinische Einrichtungen auch mit dem MIV erreicht werden können oder erreicht werden müssen. Es wird nicht jeder mit gesundheitlichen Problemen mit dem ÖV anreisen. Problematisch ist im Moment und auch in Zukunft die Situation besonders für den MIV. Einzelne Linien des ÖV werden auf separater Trasse geführt. Durch die Situation am Knoten Balgrist staut sich der MIV teilweise bis ins Stadtzentrum

zurück. Der Knoten Balgrist ist lediglich mit einer Lichtsignalanlage im Bereich Forchstrasse/Zollikerstrasse ausgestattet. Dadurch werden der MIV und auch die Fahrzeuge der Rettungsdienste durch den stetigen Fussgängerfluss stark beeinträchtigt. Bereits vor dem Liniennetz-Ausbau sollte dieses Problem angegangen werden, um den Verkehrsfluss zu befördern. Wir schreiben das Postulat ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP stimmt der Abschreibung des Postulates zur unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn S18 im Stadtgebiet zu. Die Auslegeordnung, für deren umfassende Bearbeitung der Regierung und dem ZVV herzlich gedankt sei, hat Gelegenheit gegeben, die Möglichkeiten einer unterirdischen Linienführung und Verlängerung der Forchbahn sowie deren Auswirkungen noch einmal à fond zu beurteilen. Unsere Anliegen wurden damit ernst genommen. Mit dem Postulat war ja vor allem die Situation der Lengg, die durch die Wachstumspläne der verschiedenen dort ansässigen Institutionen starken Mehrverkehr generieren wird, avisiert worden. Mit der geforderten vertieften Abklärung wurde bestätigt, dass mit dem Ausbau der bestehenden Verkehrsträger – das sind die neue Buslinie 99, die Verlängerung der Buslinie 77 und die Verlängerung des Trams 15 – das prognostizierte Verkehrswachstum einigermaßen gut aufgefangen werden kann. Wir stimmen daher nicht mit der GLP überein, deren Sprecher Thomas Wirth gesagt hat, die Regierung halte Nichtstun für angezeigt. Wir sind der Meinung, die Regierung sagt nicht, es sei nicht nötig, sondern sie hat Umsetzungspläne vorgelegt. Auf längere Frist macht es aber auch in den Augen der FDP Sinn, die Resultate aus der Liniennetz-Entwicklungsstudie 2040 von VBZ und ZVV abzuwarten, um eben die weiteren Ausbauschnitte zu konkretisieren; dies auch deshalb, weil die Idee einer unterirdischen Linienführung der Forchbahn, so charmant sie auch ist, gegen 1,6 Milliarden Franken kosten dürfte. Das Verhältnis des erwarteten Nutzens, nämlich des Zugewinns an Reisezeiten, wäre damit gegenüber den prognostizierten Kosten sehr ungünstig. Wir schreiben daher das Postulat ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wenn der Platz oben ausgeht, geht man gerne in die Tiefe. Die Tiefe aber hat so ihre Tücken. Bekanntlich ist sie nicht allzu günstig. Im betreffenden Strassenabschnitt müsste man für die Erstellung mit dem Tagbau vorgehen, was den Bau auch nicht ganz einfach macht. Und wir haben es gehört, für den ÖV ist sind unterirdische Stationen und Streckenführungen nicht immer nur attraktiv. Denn wir haben vor allem ein Interesse, dass hier eine grosse Verlagerung Richtung ÖV stattfindet. Im Gegensatz zur SVP sind wir der Meinung, dass sich eben ÖV und MIV hier nicht unbedingt konkurrieren, sondern dass es im Interesse des MIV ist, wenn der ÖV ausgebaut wird. Dadurch, dass der ÖV die Flächen besser nutzt als der MIV, schafft jeder, der vom MIV auf den ÖV umsteigt, Platz eben für den MIV, damit dieser funktionieren kann. Die Situation in diesem Gebiet ist tatsächlich nicht ganz trivial. Wenn man es heute anschaut, erscheint es nicht allzu sinnvoll, die Forchbahn tiefer zu legen. Allerdings muss man sich bewusst sein, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse sich

auch wieder ändern kann, insbesondere, wenn man merkt, dass entgegen den jetzigen Prognosen das System tatsächlich an den Anschlag kommen und eventuell kollabieren könnte. Dann wird dann der Nutzen plötzlich sehr schnell steigen, während die Kosten verhältnismässig stabil bleiben. Daher sind wir der Meinung, dass man in der zukünftigen Planung die Situation immer wieder kritisch analysieren sollte und das jetzige Projekt nicht ad infinitum begraben sollte, auch wenn es unter dem Boden liegt. Es kann sein, dass das, was heute noch nicht sinnvoll erscheint, sich in Zukunft ändern wird. Aktuell teilen wir die Einschätzung, dass es nicht Sinn macht, die Forchbahn tiefer zu legen. Aber wie schon gesagt, man soll die Option im Kopf behalten und nicht auf unendlich begraben. Danke.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die Redezeit verkürzt sich jetzt auf fünf Minuten.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht): Danke für die fünf Minuten, Frau Präsidentin, und danke Frau Joss für das pragmatische Votum.

Womit haben wir es hier zu tun? Mit einem Postulat zur Lengg. Ich habe 2011 auch eines gemacht mit dem Titel «Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsflusses im Raum Haltestelle Balgrist und der umliegenden Spitäler» (KR-Nr. 157/2011). Mein Kollege Liebi (*Altkantonsrat Roger Liebi*) und ich postulierten für die Unterwerfung der Forchbahn. Ich habe 2018 eine dringliche Anfrage gemacht Kantonsratsnummer 127/2018, «GAU am Balgrist». Unterdessen, seit 2011, haben wir nicht nur Stau, sondern GAU. Und was macht die Regierung? Nichts. Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), das ist eine eklatante Planungsleiche, es wurde nichts gemacht seitens Ihres Amtes. Es wurde nichts gemacht unter dem Vorgänger Stocker (*Regierungspräsident Ernst Stocker*). Man hat zugeschaut und jetzt steht man vor dem GAU am Balgrist. Und wie wir hören, gibt es jetzt nur noch die dritte Dimension, er will jetzt fliegen, der Herr Wirth, der Postulant Wirth. Nein, wir können nicht fliegen über den Balgrist, über die Lengg, wir brauchen in der Lengg eine Lösung, und zwar rasch. Und es gibt nur eine und das ist wahrscheinlich den meisten Pragmatikern hier drin klar: Man kann nur die Bahn und/oder das Tram unterwerfen, kurz unterwerfen an der Lengg, etwa 200 Meter, und das muss gemacht werden und ist die Lösung. Denn, wie es Kollega Gantner sagte, Sie fahren im Notfall mit Ihren Kindern nicht mit dem ÖV zum Kinderspital, ganz sicher nicht, auch der Herr Wirth nicht und auch der Kollege der Grünen Partei nicht. Nein, Sie fahren mit dem Auto. Und wenn Sie dann im Stau stehen und warten müssen, weil die Kolonne schon am Hegibachplatz anfängt, dann geht das nicht. Und warum hat die Regierung nichts gemacht, Frau Walker Späh, ich möchte mal eine Antwort, und warum macht sie immer noch nichts? Und warum wird hier immer noch gesäuselt – ich brauche das Wort «gesäuselt» –, es würde dann schon irgendeinmal eine Lösung geben. Die Lösung kommt nicht vom Himmel, die Manna kommt nicht, man muss planen. Und Sie haben jetzt ja nur noch die Planung in Ihrer kleinen Direktion und vielleicht könnten Sie sich jetzt einmal auf das konzentrieren und könnten den

GAU an der Lengg wirklich anschauen und die Unterwerfung der Forchbahn planen. Es braucht eine Unterwerfung von Tram und Forchbahn an der Lengg. Ich danke Ihnen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Im Gegensatz zu Hans-Peter Amrein spreche ich eher für die Quartierbevölkerung. Das Projekt, über das wir diskutieren, liegt in meinem Wohnquartier, das hat das Miteinreichen sicher erleichtert. Ja, die Sorgen der Bevölkerung rund um die Forchstrasse sind gross. Da ist einmal das geplante Wachstum der verschiedenen dort ansässigen Institutionen. Dies wird die Nachfrage nach ÖV und MIV steigern. Kapazitätsbedenken beim ÖV werden befürchtet, mehr Stausituationen, zudem Schleichverkehr durch das sogenannte Seefeld zulasten des Quartiers, der Kunden dieser Institutionen, aber auch des Durchgangsverkehrs. Wir müssen berücksichtigen, wir reden hier von einer Hauptfallachse, die es entsprechend zu behandeln gibt. Die Antwort lautet: Ein bisschen mehr ÖV auf der Stammachse. Ob das reicht? Ich bin überzeugt, die Lengg wird weiter wachsen und wir steuern langfristig auf einen Mobilitätsengpass zu. Damit sind wir beim weiteren Wachstum. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass eine Lösung, wie sie angedacht ist, so um die 2050, vielleicht 2060 möglich wäre. Was war 1980 oder 1990 bezüglich der Entwicklung der Lengg bekannt? So gut wie nichts, oder? Und da sehen wir, in welches Risiko wir da hineinlaufen.

Zweitens: Auch ohne diese Entwicklung ist die Situation auf der Forchstrasse unbefriedigend. Wir haben einen schmalen Strassenquerschnitt. Wenn wir keinen Mischverkehr wollen, was wir sicher nicht wollen, dann haben wir keinen Platz für Bäume, keinen Platz für Velospuren und notabene auch nicht für gewerbeorientierte Parkplätze, und es ist leider keine sinnvolle Entflechtung des Veloverkehrs möglich. Das ist unbefriedigend.

Und drittens: Der Stadtraum Lengg ist nicht auf die geplanten Entwicklungen ausgerichtet, sondern auf ein kleines «Spitäli», das mal dort stand. Wir haben unbefriedigende ÖV-Haltestellen und eine unbefriedigende Einfallspforte in dieses Gebiet. Heute schon haben wir entsprechend Stausituationen aufgrund des verständlicherweise grossen Fussgängeraufkommens. Der Vorstoss von GLP und FDP zur Tieferlegung des ÖV war eine naheliegende Möglichkeit, um oberirdisch Raum zu schaffen – für Bäume, Velospuren, Aufenthaltsqualität.

Anvisiert wurde insbesondere auch die Situation im Gebiet Lengg. Nun haben wir die Antwort, und wir danken für die Antwort, sie ist sehr profund und umfassend. Wir müssen einsehen, die Tieferlegung eventuell Verlängerung gemäss Postulat wäre nicht zweckmässig und preislich nicht verhältnismässig. Jeder Franken kann nur einmal ausgegeben werden und hier wäre er sicher nicht optimal eingesetzt. Es gibt wirtschaftlichere und nützlichere Projekte, insbesondere, wenn man berücksichtigt, dass das Tram eben trotzdem weiterhin oberirdisch fahren würde, also nur die Forchbahn unterirdisch fahren würde, dann gewinnt man ja keinen Raum. Das heisst, die Forchstrasse ändert sich letztlich nicht wirklich und die die

Haltestellen der Forchbahn werden einfach unattraktiver. Man muss auch einsehen, wenn eine gute Idee nicht so gut war. Immerhin bleibt dem Quartier so eine jahrelange Grossbaustelle erspart.

Trotzdem wird es beim ÖV in der Stadt Zürich künftig mehr Tunnel- und Tangential-Lösungen brauchen. Unserer FDP-Stadtrat Michael Baumer arbeitet daran und hat auch schon erste Ideen präsentiert. Wir werden uns künftig schwerewichtig auf eine Aufwertung des engeren Gebiets Lengg konzentrieren. Im Gegensatz zu Hans-Peter Amrein glauben wir aber nicht an eine Unterwerfung von Tram und Forchbahn, weil die nie mehr aus dem Boden kommt, wenn Sie sich überlegen, wie steil das nachher wird, sondern vielleicht eher an eine Unterwerfung der Autos, also eine autofreie «Plaza Lengg», wenn Sie so möchten, das wäre attraktiv. Das wäre eine attraktive Einfallspforte und ein schöner Platz für dieses Quartier, das heute eigentlich nur eine Strasse ist.

Und noch zu Rosmarie Joss: In diesem Fall ist es nicht ganz so eindeutig mit der Flächeneffizienz. Wenn man die gut 20'000 Personen anschaut, die der MIV oder die Strasse über den MIV täglich abwickelt, dann ist der ÖV nicht so weit weg und beide haben je eine Spur. Es ist also nicht immer ganz so eindeutig mit der Flächeneffizienz. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) spricht zum zweiten Mal: Eigentlich kam bei allen Vorrednerinnen und Vorrednern ganz klar zum Ausdruck: Man betrachtet das irgendwie als eine Linie, die einen Punkt, eine verkehrsintensive Anlage, erschliesst. Wenn wir das aber anschauen, müssen wir natürlich feststellen, ein solches Projekt steht in einem Gesamtkontext und dieser Gesamtkontext ist ausgerichtet auf ein Bevölkerungswachstum in diesen zentralen Lagen und dieser Gesamtkontext ist eben auch mit weiteren verkehrlichen Projekten verknüpft. Es reicht also nicht einfach nur zu sagen «für dieses Projekt ist das keine Lösung und für das andere Problem ist es auch keine Lösung», denn am Endeffekt ist genau die Summe dieser Nicht-Lösungen das, was uns zum Scheitern bringt. Und ich habe auch nicht gesagt, dass die Regierung nichts macht. Die Regierung macht etwas: Sie will ein neues Tram auf dieser Linie fahren lassen. Das bedeutet aber eben genau, dass diese Infrastruktur absolut ausgelastet ist. Bei irgendeinem kleinen Problem steht alles still und es gibt keine Möglichkeiten, den Fahrplan wieder einzufangen. Und das ist das falsche Denken, das dahintersteht, zu glauben, wir könnten einfach so weitermachen wie bisher, ohne dass wir etwas ändern, und die Infrastrukturen absolut an die Kapazitätsgrenze und vielleicht noch darüber hinaus belasten.

Herr Amrein hat dann gemeint, die GLP würde hier wegen der dritten Dimension verlangen, dass wir fliegen sollen. Offensichtlich hat er das Postulat auch nicht gelesen, denn das Postulat verlangt genau das Gegenteil von Fliegen, es verlangt, den Untergrund zu nutzen. Und es ist klar, dass es hier Herausforderungen gibt. Aber wenn man dann von Unterwerfungen als Lösung spricht, dann zeigt das, dass man eben gewisse Sachen auch nicht bedacht hat. Es braucht eine Verbindung, wie man vom Untergrund wieder an die Oberfläche kommt. Das ist bei einer ÖV-Station dann eine Treppe, die hinaufführen kann und zugegebenermassen

nicht zwangsläufig sehr attraktiv ist. Aber wenn ein Tram oder auch Autos wieder hervorkommen müssen, dann braucht es Rampen. Und diese Rampen sind insbesondere dann, wenn wir im steilen Gelände sind, extrem gross, grosse Hindernisse, wo dann beispielsweise wegen der Rampe eine Strasse auch nicht mehr gekreuzt werden kann. Wir brauchen also hier wirklich gute Lösungen, gute Gedanken, und das sehe ich leider in der Antwort der Regierung noch nicht, weder hier noch bei den anderen Fragestellungen noch grundsätzlich: Wie wollen wir die Ziele erreichen? Das ist etwas, was wir uns Grünliberalen wirklich wünschen und wo wir Fortschritte sehen möchten. Herzlichen Dank.

Hans-Peter Amrein (parteilos, Küssnacht) spricht zum zweiten Mal: In einem gehe ich mit meinem Vorredner überein und er mit mir wahrscheinlich auch, dass es eine Lösung braucht, das hat er auch gesagt. Und wir haben keine Lösung im Raume Lengg. Die dritte Dimension habe ich jetzt als kreative Lösung angeschaut. Ich habe das Postulat und die Antwort sehr wohl gelesen, wo aufgezeigt wurde, dass diese lange Tunnelierung der Forchbahn nicht möglich ist, nur schon aufgrund der Normalspur, die dann eingeführt werden müsste. Aber die Lösung der Grünen, jemandem mit Atemproblemen eher die Luft abzuschneiden – und das machen Sie ja, das machen Sie an der Bellerivestrasse und das machen Sie hier jetzt auch und das machen Sie generell mit ihrer MIV-Feindlichkeit –, die ist es nicht. Es müssen die verschiedenen Verkehrsträger nebeneinander fahren können. Und Marc Bourgeois, ich bin im Quartier präsent, ich habe mein Büro dort und ich fahre regelmässig, ob mit dem ÖV oder mit dem Auto, diese Strecke, wahrscheinlich mehr als du, da du nicht in der Lengg wohnst. Und ich muss dazu sagen: Das kann so nicht weitergehen. Wäre die Lengg der Rosengarten (*Anspielung auf das Projekt Rosengartentunnel und -tram, das in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 abgelehnt wurde*), hätten wir schon lange ein Projekt, weil Frau Regierungsrätin dann selbst betroffen wäre. Aber sie ist es halt nicht. Und sie hat ja schon gesagt – oder hat es schriftlich gesagt, ich kann mich nicht genau erinnern – 50 Millionen seien zu viel für die Lengg. Nein, 50 Millionen sind nicht zu viel für die Lengg. Die Lengg ist eine der wichtigsten Einfallsachsen oder liegt an einer der wichtigsten Einfallsachsen in die Stadt Zürich. Und man kann den Sauerstoff nicht einfach abschneiden, denn dann kommt es zum totalen Kollaps. Und zum totalen Kollaps kommt es meines Erachtens dann, wenn das neue Kinderspital dort steht. Es geht nicht mehr so.

Jetzt noch zu den Fussgängern: Das ist, glaube ich, schon in der Ägide der erfolgreichen Verkehrsdirektorin passiert (*Anspielung auf das ehemalige Amt für Verkehr, heute Amt für Mobilität*), dass man in der Lengg die Unterführungen zugemacht hat. Das ist auch so ein Witz, Entschuldigung. Wenn Sie durch die Lengg, durch den Balgrist fahren, dann hat es Hunderte, ja, Tausende von Fussgängern, Mitarbeitern der Spitäler, Patienten, Besucher, die da irgendwie über die Forchstrasse laufen müssen. Man hat es fertiggebracht, einen Teil dieser Leute, die sehr wohl und gerne unterirdisch von der einen Strassenseite auf die andere Strassenseite gegangen sind, jetzt auch noch auf die Strasse zu treiben, weil man in der Stadt Zürich diese tolle Grundsatz-Utopie hat, jede Unterführung müsse weg. Und

auch hier hat der Kanton zugeschaut, hat nichts gemacht. Ich sage es noch einmal: Die Lengg, der Balgrist ist das Zeichen eines eklatanten Planungsversagens dieser Direktion, dieses Kantons, und zeigt auch uns in unserem Rate, dass wir besser etwas weniger schwatzen würden und uns eingesetzt hätten (*Heiterkeit*). Ja, geschätzte Damen und Herren der Linken, genau! Wir haben 2011 mit einem Postulat gefordert, dass der Verkehr, ob MIV oder Forchbahn, unterworfen wird. Kein Problem, man kann auch den MIV unterwerfen, es ist möglich dort oben. Und Sie haben es schnöde abgelehnt, schnöde abgelehnt! Und ich als Benutzer dieser Strasse – wie viele, viele andere Leute auch – mache Sie verantwortlich für diesen GAU am Balgrist. Dafür sind Sie verantwortlich und dafür ist dieser Rat verantwortlich. Wir haben nichts gemacht, wir haben zugeschaut, und jetzt ist es zu spät. Jetzt kann man vielleicht noch etwas machen für die Fussgänger, aber mehr nicht. Und ich sage es noch einmal, Frau Regierungsrätin, gehen Sie endlich an die Arbeit und legen Sie diesem Rat eine Vorlage vor. Es ist möglich, den Verkehr dort kurz zu unterwerfen, und es ist nicht zu steil.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Geschätzter Hans-Peter Amrein, es bestreitet niemand die Stausituation beim Balgrist aufgrund der ÖV-Haltestelle. Das ist eine unglückliche Situation, das wissen wir, das haben wir aber schon heute und es wird sicher nicht besser werden. Du hast auch gesagt, grundsätzlich seien beide Varianten für dich denkbar: Auto unten, Tram oben oder umgekehrt. Ich glaube, rein technisch kann nur das Auto unten sein, wenn es überhaupt so eine Lösung ist. Aber wir reden hier über die Stadt Zürich. Die Planung von Unterführungen in der Stadt Zürich ist Sache der Stadt Zürich. Und das weiss die Stadt Zürich auch und das weiss der Gemeinderat auch. Entsprechend hat vor nicht allzu langer Zeit die AL zusammen mit der GLP ein Postulat eingereicht, GR-Nummer 2022/476. Darin fordern sie korrekterweise eine Machbarkeitsstudie zur Entflechtung der Fussgänger und des motorisierten Verkehrs. Das, was sie da anregen, ist also eigentlich genau das, was du gerne hättest. Das ist sicher eine gute Stossrichtung, ich würde das unterstützen. Es hat einen Ablehnungsantrag gegeben. Ja, Hans-Peter Amrein, du darfst dreimal raten, welche Partei den Ablehnungsantrag gestellt hat. Richtig, es ist deine ehemalige Partei, die SVP. Vielen Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Idee, die Forchbahn unterirdisch zu führen und über den Bahnhof Stadelhofen hinaus zu verlängern, kommt ja immer wieder. Und dieses Mal war der Auslöser die Erreichbarkeit des Forschungs- und Gesundheitsclusters Lengg mit dem öffentlichen Verkehr, und wir waren bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen und diese Idee wirklich vertieft abzuklären. Und wir haben einen grossen Aufwand betrieben, der Präsident hat auf die Studie hingewiesen. Darin kann man gerne lesen – sie ist sehr umfangreich –, wie wir zu diesem Resultat gekommen sind. Ich möchte einzelne Aspekte hervorheben: Erstens: Die Erschliessung des Gebiets Lengg mit dem öffentlichen Verkehr ist sichergestellt, das ist sehr wichtig. Und es ist auch ein weiterer Ausbau möglich mit Tram und Bus, ebenfalls sehr wichtig.

Zweitens: Eine Tieferlegung der Forchbahn wäre sehr, sehr aufwendig. Aus baulichen Gründen könnte man nicht direkt unter der bestehenden Streckenführung bauen, das käme nämlich in Konflikt mit dem Riesbach-Tunnel der S-Bahn. Der Tunnel müsste also über diese Linie hinaus bis zum Spital Zollikerberg gehen, und das macht die ganze Sache sehr teuer. Nun teuer ist das eine, wenn es dann als verhältnismässig erschiene. In diesem konkreten Fall muss man aber konstatieren, dass die Reisezeit bei einer Tieferlegung eben nicht wesentlich verkürzt würde, und darum geht es, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Es nützt nichts, Millionen zu investieren, wenn die Reisezeiten nicht kürzer werden. Das heisst, es gäbe keine Einsparmöglichkeiten bei einem oberirdischen Tramangebot. Und das heisst eben auch, es braucht weiterhin die Feinerschliessung. Und auch diese hätte, würde man diesen Tunnel bauen, ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Und drittens: Auch die vorgeschlagenen Verlängerungsvarianten nach Altstetten oder Oerlikon – auch diese haben wir sehr genau angeschaut – würden keinen grösseren Nutzen bringen, die Investitionen wären ausserordentlich hoch, wir sind auf 1,6 Milliarden Franken gekommen. Und auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre schlecht. Das heisst aber nicht, dass wir nichts tun. Wir legen sicher nicht die Hände in den Schoss. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich muss weitergehen. Die Überlegungen der VBZ über die Entwicklungsstrategie 2040 sind wir am Studieren, am Diskutieren mit den VBZ. Und Sie werden hier im Rat bei den künftigen ZVV-Strategien ja mitreden können. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass Sie hier im Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs beschliessen, und die Regierung nicht eigene Überlegungen gegen das Parlament anstrebt. Und in diesem Sinne danke ich Ihnen für die Abschreibung des Postulates.

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. 379/2019 ist abgeschlossen.

Das Geschäft ist erledigt.