

3. Verkehrserschliessung des Hochschulquartieres mit einer Seilbahn

Antrag des Regierungsrates vom 21. August 2019 zum Postulat KR-Nr. 47/2016 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 7. Juli 2020

Vorlage 5599

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wie der Regierungsrat mit Antrag vom 12. Februar 2020 beantragt die KEVU dem Kantonsrat einstimmig, das Postulat KR-Nr. 47/2016 betreffend «Verkehrserschliessung des Hochschulquartiers mit einer Seilbahn» als erledigt abzuschreiben.

Die Erkenntnisse aus dem Postulat und auch aus den Beratungen kurz zusammengefasst: Eine Seilbahn ist für die Erschliessung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum, kurz HGZZ, nicht zweckmässig. Nun beschreibe ich Ihnen auch relativ kurz den Weg zu dieser Schlussfolgerung. Das ursprüngliche Postulat hatte folgenden Wortlaut: «Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, ob die Erschliessung des Hochschulquartiers mit einer Seilbahn sinnvoller und kostengünstiger ist als herkömmliche Erschliessungslösungen. Gegebenenfalls sollen dazu eine eigenständige Richtplan-Teilrevision wie das notwendige Plangenehmigungsverfahren des Bundes veranlasst werden.»

Die KEVU hat die Vorlage an den beiden Sitzungen vom 16. Juni 2020 und 7. Juli 2020 behandelt. Der Erstpostulant, Kollege und Kantonsrat Jonas Erni, der sicher auch noch sprechen wird, hat in der Kommission die Möglichkeit wahrgenommen, anlässlich der Vorlagenpräsentation durch die Baudirektion eine mündliche Stellungnahme abzugeben und Fragen von Kommissionsmitgliedern zu beantworten. Er führte aus, dass der Hintergrund zum Einreichen des Postulats die Behandlung der Richtplanvorlage zum HGZZ in der Kommission für Planung und Bau gewesen war.

Was steht nun im Bericht des Regierungsrates auch mit entsprechenden Hinweisen auf getätigte und abgeschlossene Abklärungen bereits in der Zeit vor der Einreichung des Vorstosses? Erstens, der Bericht beschreibt die gegenwärtige Erschliessung des HGZZ. Der Regierungsrat qualifiziert – was den öffentlichen Verkehr betrifft – die Erschliessung als insgesamt hochwertig, ein Triple A also, oder in ÖV-Sprache Güteklasse A, diese nebst einer guten, bis sehr guten Erschliessung durch den Fuss-, Velo- und Individualverkehr. Zweitens, der Bericht gibt einen Ausblick auf die Verkehrsentwicklung von heute zirka 47'000 Personen pro Tag auf 53'000 Personen pro Tag, also ein Plus von 13 Prozent nach der etappierten Realisierung des Masterplans HGZZ. Drittens, eben dieser Hinweis auf den Masterplan «Hochschulgebiet Zürich» inklusive der Vertiefungsstudie zum Verkehr und zur Mobilität. Darin ist man zum Schluss gekommen, dass ein alternatives Beförderungssystem vom Hauptbahnhof nicht zwingend sei, um die Entwicklung des Hochschulgebiets zu ermöglichen. Und viertens, ein Hinweis auf das

Verkehrskonzept, kurz GVK, aus dem Jahre 2016, das aufzeigte, dass das steigende Verkehrsaufkommen quantitativ bewältigt werden kann, wobei aber Verbesserung im Bereich der Qualität der Verbindungen wünschenswert seien und im Vordergrund stünden.

Die bestehenden Verkehrsträger und die Möglichkeiten der Erreichbarkeit des HGZZ von allen Richtungen, vor allem vom Hauptbahnhof und vom Bahnhof Stadelhofen, Hohe Promenade vom Bellevue her sollen für den Nachfragezuwachs verfeinert und ausgebaut werden. Neue Verkehrsträger beziehungsweise Beförderungssysteme sollen aber nicht eingeführt werden. Dies die Erkenntnis der vertieften Prüfung verschiedener Erschliessungsvarianten in der besagten Studie und im GVK.

Geprüft und schlussendlich verworfen worden sind konkret: Rolltreppen beim Weinbergfussweg, ein Lift zur ETH, eben die Seilbahnen – auf die komme ich nachher noch zu sprechen –, eine Hochbahn, dann Fahrsteige über Hirschengraben, Fahrsteig Hohe Promenade, Fahrsteig Stadelhofen bis HGZZ und auch ein S-Bahnhof Hochschulen zwischen Stadelhofen und dem HB. Beim Thema Seilbahnen wurden folgende Varianten vertieft angeschaut: Eine kurze Variante vom Hauptbahnhof zur Polyterrasse ohne Zwischenhalt und eine lange Variante vom Hauptbahnhof zur neuen Sternwartstrasse mit einer Zwischenstation im Hochschulgebiet. Mit den dazugehörigen indikativen Baukosten und einer SWOT-Analyse, wobei die Elimination von Leistungsengepässen und Sicherheitskonflikten an den Übergängen Central und Seilgraben positiv hervorstachen. Aber es gibt auch folgende Nachteile: Seilbahnen sind stetig Förderer und für ausgeprägte Nachfragespitzen, wie zum Beispiel im HGZZ am Morgen, wenig geeignet. Eine Taktverdichtung ist kaum möglich. Ausserhalb der Nachfragespitze wäre das HGZZ übererschlossen. Die Linienführung führt über die höchst sensible Altstadt, hier das Stichwort ISOS (*Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz*), und notwendige Überfahrtsrechte können ... (*die Redezeit ist abgelaufen*)

Sandra Bossert (SVP, Wädenswil): Als ursprünglich Innerschwyzerin sind mir Seilbahnen per se sympathisch. Die Idee von Jonas Erni und Mitunterzeichner das Hochschulquartier aus der Luft zu erschliessen, haben viele und spannende Diskussionen auch bei uns in der KEVU ausgelöst. Dass die Idee trotzdem verworfen werden muss, hat vor allem mit den Überfahrtsrechten zu tun. Die Einblicke auf die Liegenschaften von oben wird als störend und als Eingriff in die Privatsphäre empfunden, Das sind auch die Verhinderungsgründe der beiden anderen geplanten Seilbahnen: Zürich Zoo und ZKB (*Zürcher Kantonalbank*). Nicht zu vergessen ist die Unvereinbarkeit mit den ISOS-Richtlinien von Zürich. Eine Seilbahnstation oder einen Mast in diesem sensiblen Altstadtgebiet zu erstellen, wird nicht möglich sein. Oder um es mit den Worten der ehemaligen SP-Stadträtin Ursula Koch zu sagen: «Die Stadt ist gebaut, sie muss nicht neu-, sondern umgebaut werden». In ganz Europa gibt es kein ständiges Seilbahnprojekt, welches über Siedlungsgebiete führt. Die vorhandene Seilbahn in England, welchen von London

nach Greenwich führt, überquert die Themse und danach fast ausschliesslich Industriegebiet. Seilbahnen dienen als kontinuierlichen Personentransport, die bei ständiger Nachfrage ihr Potenzial voll ausschöpfen können. Bei der angedachten Entlastung des Hochschulquartiers müsste vor allem die hohen Frequenzen während der morgendlichen Rushhour brechen können. Dazu ist aber eine Seilbahn als stetiger Förderer nicht ideal. Das Team von Herrn Neukom hat uns verschiedene angedachte Alternativen zur Entlastung vom Hochschulquartier aufgezeigt. So ist ein Ausbau vom Polysteig, beispielsweise mit integrierten Rolltreppen oder Rollbänder, angedacht. Auch können nach Abschluss der Umbauarbeiten und Verlegung der Haltestellen künftig längere Trams über den Heimplatz geführt, und so die Kapazitäten erhöht werden. Das Problem ist erkannt und an der Lösung wird gearbeitet. Eine andere Möglichkeit wäre die Vorlesungen zeitversetzt zu starten und dass sich die heutige Klimajugend CO₂-neutral zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegt.

Die SVP schreibt das Postulat ab. Danke.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Ich bedanke mich bei der Baudirektion für ihre Bemühungen. Der fehlende Wille, die entsprechenden konkreten Planungen in Angriff zu nehmen und die anderweitige Beurteilung bezüglich Machbarkeit, ist jedoch bedauerlich. Denn wir stehen nach wie vor vor einer teilweise ungelösten Situation, was die Verkehrserschliessung des Hochschulquartiers nach dem Ausbau gemäss Richtplan anbelangt. Eine direkte Seilbahn vom Kopfbau des Hauptbahnhofes entweder direkt zum Leonardgebäude oder via Central entlang der Polybahn zur Bergstation derselben wäre aus meiner Sicht weiterhin die beste Lösung für dieses Problem. Denn dies ist die direkteste Verbindung vom Hauptbahnhof ins Hochschulquartier.

Zur Erinnerung: Die Experten schätzen das realisierbare Maximum der Passagierkapazität von modernen Seilbahnen auf immerhin 5000 Passagiere pro Stunde, was für die Erschliessung des Hochschulquartiers genügen würde. Die weiteren Vorteile, die im vorliegenden Bericht leider nicht berücksichtigt wurden, sind vielseitig und liegen auf der Hand. Die Seilbahn muss auf den Straßenverkehr keine Rücksicht nehmen und sie ersetzt teure und langwierige Bauprojekte wie Tunnel oder Brücken. Und die Energiebilanz – damit wären wir wieder bei den vorangehenden Traktanden – der Seilbahn entspricht etwa der von Fahrrädern; wenn man den Strom für den Antrieb aus erneuerbaren Energien bezieht, ist das Verkehrsmittel nahezu CO₂-neutral. Der ablehnende Bericht ist auch deshalb eine verpasste Chance, da die geplante ZKB-Seilbahn über den Zürichsee nun doch nicht dort realisiert wird und folglich idealerweise zwischen dem Hauptbahnhof und dem Hochschulquartier gebaut werden könnte.

Ich komme zum Fazit: Seilbahnen sind schneller, sauberer und billiger als andere Verkehrsmittel und auch zügig realisierbar, wenn der Wille da ist: Denn wo ein Wille ist, ist bekanntlich auch ein Weg oder eben auch eine Seilbahn.

Trotzdem stimmen wir der Abschreibung zu, denn wenn man merkt, dass man ein totes Pferd reitet, sollte man bekanntlich absteigen. (*Heiterkeit*)

Ann Barbara Franzen (FDP, Wädenswil): Es war wirklich eine durchwegs von Sympathien begleitete Idee, das Hochschulquartier mit einer Seilbahn zu erschliessen. Wenn auf den Strassen und Trottoirs Dichtstress herrscht, dann könnte doch die Dimension des Luftraumes erschlossen werden. Das fanden wir von der FDP eine sehr smarte Idee und deswegen haben wir auch mitunterzeichnet. Angesichts der grossen Beliebtheit unserer Hochschulen, die mit einer Zunahme der Studierendenzahlen rechnen, halten wir es auch für die richtige Idee, die Erschliessungsfrage aufzuwerfen und zu prüfen.

Allerdings ist die Umsetzung an diesem Ort, wie sich gezeigt hat, mehr als nur kompliziert. Es stellen sich diverse Fragen: Erstens, ist das Terrain ideal für eine Seilbahn? Da muss man ganz klar antworten: eher nicht; Seilbahnen machen eben dann am meisten Sinn, wenn das Terrain sehr steil ist. Zweitens ist die Seilbahn geeignet, die zu bestimmten Zeiten anfallenden Benutzer aufzunehmen? Ja, schon, aber eigentlich ist eine Seilbahn ideal als Stetigförderer geeignet. Im Bereich, über den wir hier reden, fallen die Spitzen aber periodisch an, hauptsächlich in den Morgenstunden. Und drittens führt die Seilbahn über unproblematisches Gelände? Können wir einfach eine Seilbahn realisieren? Da muss man klar antworten: Ganz und gar nicht. Eine Seilbahn im Bereich der Polybahn über äusserst dicht besiedeltes Gebiet würde mit Sicherheit zu Einsprachen betroffener Eigentümer führen, insbesondere wegen der Überfahrtsrechte und auch die Bedürfnisse des ISOS wären wohl kaum zu erfüllen. Seilbahnen verlangen nach Masten, was in Bezug auf die städtebauliche Integration mit ISOS kaum ein zu erfüllendes Kriterium wäre.

Fazit: Eine Seilbahn tönt sympathisch, ist aber an diesem Ort keine gute und praktikable Lösung. Für die FDP ist aber klar, auch wenn eine Seilbahn hier eben nicht Sinn macht, möchte wir doch diese Mobilitätsform keinesfalls für andere Situationen abschreiben; die Idee einer Seilbahn von Dübendorf zum Zoo unterstützen wir nach wie vor. Und jüngst hat Sonja Rueff mit einem Postulat angeregt, dass als alternative Verkehrsplanung auch Hochbahnen geprüft werden. Die dritte Dimension wird sicherlich in Zukunft wichtig werden; sie bedarf aber immer im Einzelfall der sorgsam, städtebaulichen Einordnung und der umsichtigen Einbettung in die Gesamtverkehrsplanung.

Wir danken an dieser Stelle für die Prüfung des Anliegens und für das Aufzeigen der Alternativen. Das ist in den Augen der FDP der gangbare Weg. Wobei uns vor allem die Idee des «Polysteiges» überzeugt.

Wir stimmen der Abschreibung zu.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Nach dieser langen und geplanten Klima-Debatte und den vielleicht nicht notwendigen Gehässigkeiten haben wir jetzt ein leichteres Thema vor uns. Das Postulat stammt noch aus dieser Zeit, als alle sich bemüssigt fühlten, jungen Leuten einen Weg zu bieten, damit sie nicht zu Fuss gehen müssen. Dies zu einer Zeit, in der vermutlich jede eine Uhr oder eine App hat, die anzeigt, dass man genügend Schritte gemacht hat. Die Idee war vermutlich, dass sie dann in den ASVZ-Sportklub (*Akademischer Sportverband Zürich*) gehen und dort auf dem Laufband die notwendigen Schritte machen.

Ob hier unterirdische Rolltreppen oder Seilbahnen vorgeschlagen wurden, alle diese Ideen werden nicht realisiert; realisiert wird ein Steig, damit die Leute zu Fuss hochgehen können, und das finden wir gut so. Wie man auf die Idee kommen kann, eine Seilbahn dort vorzuschlagen, ist doch ziemlich gewagt. Die Idee ist, man baut in einem denkmalgeschützten Gebäude eine Station rein, in ein ISOS-Gebiet stellt man Pfosten hin, damit man über die Gärten und die Balkone fährt und dort reinschauen kann, um am Ende in einem denkmalgeschützten Gebäude die nächste Station zu bauen. Das war die Überlegung, die die SP und ihre Mitunterzeichnende dazu brauchte, dieses Anliegen prüfen zu lassen.

Der Regierungsrat hat diese Idee geprüft und ist zum Schluss gekommen, nein, wir bauen keine Stationen in denkmalgeschützte Gebiete, wir bauen keine Masten in ISOS-geschützte Gebiete und wir wollen nicht, dass die Seilbahn über Gärten und Balkone fährt, damit man dort reinschauen kann.

In diesem Sinne wird das Postulat abgeschrieben, und ich bin froh, dass wir dies nun erledigt haben. Herzlichen Dank.

Thomas Honegger (Grüne, Greifensee): Liebe Gabi Petri, ich zitiere: «Für eine funktionierende Verkehrserschliessung genügt der Sandkasten oder vielleicht das Lego-Spiel schon längst nicht mehr. Wie bringt man in kurzer Zeit in genügender Menge die Fahrgäste auf die Startplattform der Seilbahn, damit sie mit genügender Höhe über die bestehenden Häuser gondeln können? Und wie bringt man sie wieder runter? Findet man geeignete Standorte für solche Plattformen im dicht bebauten Gebiet? Und notabene mit den nötigen Überfahrtsrechten und noch dazu im schützenswerten Stadtbild der Stadt Zürich? Das führt unweigerlich zu zahlreichen Konflikten.» Dieses Votum stammt nicht von der Postulatsantwort der Regierung, sondern von meiner Fraktionskollegin Gabi Petri, als sie im Rat das Nein der Grünen zum Postulat Erni begründete. Sie sehen, für eine erste Einschätzung zu Verkehrsfragen dürfen Sie ungeniert den Weg zur Grünen Fraktion wählen.

Ich selbst wählte übrigens den Fussweg hoch zur Polyterrasse, als ich vor 24 Jahren an der ETH eine Lehre als Chemielaborant machte. Der Weg zu Fuss ist platzsparend, emissionsfrei, beinahe kostenlos für die öffentliche Hand und spart uns den Weg ins Fitnesscenter.

Ratspräsident Benno Scherrer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulats vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Das Postulat ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.