

**13. Für die Bewilligung eines Projektierungs-Kredites für eine Verlängerung der Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn (SZU) vom heutigen Endbahnhof Shop-Ville ins Hochschulquartier Zentrum Unispital, zur Uni-Irchel und zur ETH-Hönggerberg**

Einzelinitiative Paul Stopper vom 2. Dezember 2020

KR-Nr. 476/2020

*Ordnungsantrag*

*Alex Gantner (FDP, Maur):* Wir haben unseren Erstinitianten hier anwesend, Herrn Paul Stopper. Ich glaube, das sollten wir gebührend anerkennen. Es geht um ein mögliches Grossprojekt im öffentlichen Verkehr, das die Stadt Zürich betrifft, den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) betrifft, auch richtplanrelevant ist.

*Ich beantrage Ihnen daher freie Debatte.*

*Abstimmung*

**Für den Antrag auf freie Debatte stimmen 92 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht.** Die Einzelinitiative wird in freier Debatte behandelt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Eintreten auf Einzelinitiativen ist obligatorisch. Gemäss Paragraph 139 des Gesetzes über die politischen Rechte ist festzustellen, ob die vorliegende Einzelinitiative von mindestens 60 Ratsmitgliedern unterstützt wird.

Zudem haben wir am 22. März 2021 beschlossen, dass der Einreicher an den Verhandlungen teilnehmen und die Einzelinitiative begründen darf.

*Paul Stopper, Einreicher der Einzelinitiative:* Ich danke Ihnen vielmals, dass ich das Anliegen persönlich vortragen darf. Die Verlängerung der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn vom damaligen Endbahnhof Selnau unter der Sihl zum Hauptbahnhof mit der heutigen Endstation unter dem Shopville konnte 1990 gleichzeitig mit der Zürcher S-Bahn in Betrieb genommen werden. Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich stimmten im März 1983 einem Kredit von gut 100 Millionen Franken für die rund 1 Kilometer messende Verlängerung mit 67,5 Prozent Ja zu. Die Verlängerung war erst die erste Etappe. Bereits beim Bau der Verlängerung wurde wohlweislich vorgesorgt, damit die Bahn unter der Limmat verlängert werden kann, nämlich im Trasse der damals geplant gewesen, jedoch abgelehnten U-Bahn. Der SZU ging es also etwa so wie den Sinfonien von Beethoven (*Ludwig van Beethoven, deutscher Komponist*) und Schubert (*Franz Schubert, österreichischer Komponist*): Sie blieb unvollendet. Im Gegensatz zu den ausserordentlich imposanten und eindrucklichen Musikwerken kann die SZU jedoch zu einer

grossartigen dritten Durchmesserlinie vollendet werden, auch wenn viele der damaligen Protagonisten nicht mehr unter uns sind.

Es stellt sich die Frage: Weshalb gerade jetzt? Sowohl das Hochschulgebiet Zentrum als auch die Standorte Uni Irchel und ETH Hönggerberg sollen ja grosszügig ausgebaut werden. Diese drei Gebiete sind als Bildungsinseln weder untereinander noch mit den übrigen Stadtgebieten gut verbunden. Die Uni Irchel und die ETH Hönggerberg sind heute nicht durchgängig mit dem Hauptbahnhof verbunden.

Nicht etwa, dass die Stadt Zürich und der Kanton keine eigenen Überlegungen zur Verbesserung des ÖV gemacht hätten. Allerdings hielt der Bericht «Gesamtverkehrskonzept Hochschulgebiet Zürich Zentrum» von 2016 keine generelle Neukonzeption für nötig. Es genügten kosmetische Massnahmen wie die Verschiebung von Tramhaltestellen und eine Taktverdichtung der Tramlinien 5, 6 und 9 sowie der generelle Einsatz von längeren Tramzügen. Dass die Gutachter nicht noch doppelstöckige Trams vorgeschlagen haben, erstaunt etwas, aber Spass beiseite.

Die beiden Linien vom Sihltal und vom Uetliberg sollen je zu einem 7,5-Minuten-Takt verdichtet werden. Das heute auf dem Uetliberg-Ast vorhandene Gleichstrom-System soll umgepolt und dort auch auf das bei der Sihltal-Bahn und bei den SBB vorhandene Wechselstrom-System umgerüstet werden. Dadurch wird der Betriebsablauf massiv erleichtert und die Vertaktung erst ermöglicht. Die SZU ist übrigens eine Normalspurbahn. Deren Erweiterung ist für das S-Bahn-System und das Rollmaterial idealtypisch und kompatibel.

Das damalige Stadtplanungsamt der Stadt Zürich sah bereits in den 90er-Jahren die Verlängerung in Richtung Hochschulen vor. Zur Linienführung bestanden verschiedene Lösungsansätze, welcher der beste ist, soll mit dem angebotenen Projektungskredit untersucht werden. Klar scheint aber, dass auch im unterirdischen Geflecht der neuen SBB-Durchmesserlinie mit dem Weinbergtunnel eine Unterquerung der Limmat möglich ist. Die Uetliberg-Bahn bewältigt heute grosse Steigungen bis zu 79 Promille, und die Rampen-Neigung im Selnau beträgt ebenfalls 50 Promille. Somit kann eine Linienführung gewählt werden, die es erlaubt, die Haltestellen sinnvollerweise nahe an der Erdoberfläche zu führen.

Mit dem «Aufknacken» des SZU-Endbahnhofes Shopville zu einem Durchgangsbahnhof können neue, attraktive Stadtquartiere angebunden werden, zum Beispiel von der Binz oder von Adliswil kann direkt zum Unispital oder zur ETH-Hönggerberg gefahren werden. Diese Verbindungen sind heute mit Tram und Bus sehr beschwerlich. Mit weiteren Stadtbahnhöfen, zum Beispiel am Schaffhauserplatz, am Bucheggplatz oder beim Waidspital, können zusätzliche, sehr rasche ÖV-Verbindungen in der Stadt Zürich geschaffen werden; denken wir zum Beispiel an einen «Spitalexpress» vom Spital Triemli zum Uni-Spital und zum Waidspital.

Die aktuelle ÖV-Erschliessung des Furttals ist heute eher mangelhaft. In Regensdorf ist ebenfalls ein grosses Wachstumsgebiet vorgesehen. Die SZU-Verlängerung bis nach Regensdorf würde es ermöglichen, rasche Verbindungen

vom Furttal in viele bevölkerungsreiche Zürcher Stadtquartiere zu schaffen. Zudem wird der verkehrstechnische Engpass eines Sackbahnhofes auch in der ETH Höggerberg vermieden.

Wie soll das finanziert werden? Das ist selbstverständlich die wichtigste Frage: Es muss sicher mit Kosten von mehreren hundert Millionen Franken gerechnet werden, das ist unbestritten. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten: Einerseits ist seit der FABI-Abstimmung (*Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur*) grundsätzlich der Bund für die Finanzierung der Bahn-Infrastrukturen zuständig. Da müssten wir aber bis 2040 warten, das ist etwas zu lange.

Gemäss dem Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur» können nach Artikel 58b die Kantone oder Dritte selbstverständlich eigene Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist.

Der Kanton Zürich muss nun – wenn er gewillt ist, ein Projekt beim Bund anzumelden und einzureichen – also ohnehin selber Geld in die Hand nehmen, wenn er ein Projekt rechtzeitig genehmigungsfähig machen will, damit er es beim Bund auch tatsächlich und insbesondere frühzeitig und gut begründet anmelden kann.

Mit dem vorgeschlagenen Projektierungskredit lassen sich folgende Ziele für den Wirtschaftsstandort Zürich erreichen: Ein substanzieller Know-how-Gewinn in der Verkehrsplanung, eine vorausschauende ÖV-Erschliessung von Wachstumszonen, die Nutzung von Synergien beim Ausbau der Standorte, eine geschickte Behebung von heutigen Engpässen, ein entscheidender Zeitgewinn für die Umsetzung und ein Vorsprung in der Reihenfolge bei den Bundesfinanzierungen.

Ich bitte Sie, die Initiative vorläufig zu unterstützen, den ersten Schritt zu tun. Die Einzelinitiative steht nicht in Konkurrenz zum bereits überwiesenen Postulat (*KR-Nr. 380/2019*) in der gleichen Sache, sondern es stärkt dieses Postulat. Ich danke Ihnen vielmals. Ich danke Ihnen für die vorläufige Unterstützung der EI.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ich möchte im Voraus dem anerkannten Experten Paul Stopper auch für die unermüdliche Denkarbeit und die fortwährenden Inspirationen in Verkehrsfragen danken. Das gibt uns Gelegenheit, doch einige wichtige Punkte beleuchten zu können.

Mit einer gewissen Regelmässigkeit taucht die Idee der unterirdischen Erschliessung der Hochschulzentren auf. Würden wir die Stadt Zürich heute auf einem weissen Papier entwerfen und hätten wir unendliche Mittel zur Verfügung – also so ein bisschen SimCity (*Videospiel*) spielen –, dann würden wir dort tatsächlich mit grosser Wahrscheinlichkeit eine U-Bahn planen. Die Realität sieht etwas anders aus und vor allem sind die Mittel begrenzt. Hier liegt auch die Schwäche der Einzelinitiative. Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur, dem FABI-Beschluss von 2014, wurde dann auf 2016 der Bahninfrastrukturfonds (*BIF*) gegründet, in welchen der Kanton Zürich jährlich kräftig einen dreistelligen Millionenbeitrag beisteuert. Schienenprojekte werden seither vollständig vom Bund finanziert. Sei die Idee noch so bestechend: Es kann

nicht sein, dass der Kanton Zürich dieses System, auch wenn es gesetzlich möglich wäre, durchbricht und von sich aus Projekte vorfinanziert, welche möglicherweise niemals realisiert werden.

Trotzdem: Träumen darf man ja. Die Einzelinitiative bringt eine an sich logische Idee wieder aufs Tapet und es lohnt sich, im Detail damit auseinanderzusetzen. Die Initiative kann mit Sicherheit nicht eins zu eins umgesetzt werden. Doch sie soll Anlass sein, in der Kommission die Varianten zu prüfen und deren Machbarkeit oder Grenzen aufzuzeigen. Die SVP ist daher bereit, die Einzelinitiative mit einigen Vorbehalten zu unterstützen. Ich danke Ihnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Vielen Dank, Herr Stopper, für Ihre Einführung hier im Rat und auch bereits bei uns in der Fraktion. Trotz Ihren wortreichen Erklärungen und den ausführlichen Unterlagen liessen wir uns nicht von der Möglichkeit überzeugen. Die Situation mit dem neuen Weinbergtunnel macht die Platzverhältnisse unter Hauptbahnhof und Limmat noch enger. Darum glauben wir nicht, dass es hier überhaupt möglich ist, einen weiteren Bahntunnel hindurchzuführen. Ausserdem ist der unterirdische Gewässerstrom rund um die Limmat bereits mit den zwei bestehenden Bahntunnels belastet, eine weitere Belastung ist eine zu viel.

Wir von der SP unterstützen den Zürcher öffentlichen Verkehr, und wir sind stolz, dass dieser weitgehend oberirdisch geführt ist. Diese weitere Lösung, die uns zwingt, an dunkle Tunnelwände zu starren, ist keine attraktive Erweiterung. Darum setzen wir neben der S-Bahn 2G weiterhin auf Tram und Elektrobuss mit oder ohne Oberleitung. Und hier dürfen neue Linien gerne auch über die Stadtgrenzen hinaus geplant werden.

Das Hochschulgebiet braucht eine bessere Erschliessung – insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr. Aber die Hoffnung auf diese Lösung verhindert die Planung von realistischen Lösungen. Neue Tramlinien oder auch eine Erschliessung in dem nun stillgelegten Parkhaus Central sollen jetzt geplant werden. Wenn wir auch noch diese Einzelinitiative auf die Traktandenliste setzen, dann verzögern wir nur die umsetzbaren Lösungen. Darum lehnt die SP eine vorläufige Unterstützung ab und gibt der Einzelinitiative keine Stimme. Herzlichen Dank.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich):* Wir haben zu Hause seit Samstag einen Hamster und der macht nichts anderes, als den ganzen Tag Tunnels zu graben. Da ist es naheliegend, dass ich jetzt hier stehe und auch für einen Tunnel sprechen werde. Ich bin begeistert.

Ein kleiner Rückblick: Am 20. Mai 1973 hat die Bevölkerung des Kantons Zürich das Gesamtpaket «U-Bahn und S-Bahn im Kanton Zürich» abgelehnt – das ist fast 50 Jahre her –, nicht wegen der S-Bahn, sondern wegen der geplanten U-Bahn. Eine der damals geplanten Strecken führte notabene vom Hauptbahnhof über das Hochschulgebiet, damals noch nach Oerlikon, die ETH Hönggerberg war noch kein Thema, und dann weiter in Richtung Regensdorf. Da gibt es doch gewisse Parallelen. Das Volks-Nein zu diesem U-Bahn-Projekt war dann der Startschuss für das S-Bahn-Projekt, das dann im Anschluss bekanntlich von FDP-

Regierungsrat Hans Künzi vorangetrieben und seither weiterentwickelt wurde. Das S-Bahn-Projekt wurde dann im Jahr 1981 von zwei Dritteln der Kantonsbevölkerung angenommen. Die SZU nutzt heute im Shopville Infrastruktur, die einst für die U-Bahn vorgesehen war. Im Jahr 2015 wollte die GLP die Idee eines vollständigen U-Bahn-Systems wiederbeleben. Sie blieb 2017 im Kantonsrat allein mit dieser Idee. Das Risiko, dass sich drei ÖV-Verkehrssysteme zu stark überlappen und finanziell eben dann auch kannibalisieren, stand nicht nur bei der SVP im Vordergrund. Die FDP sagte damals aber auch klar: Wo lokal Lücken geschlossen werden müssen, soll dies geschehen. Und wir denken, das ist genau eine dieser möglichen Lücken, die Erschliessung und vor allem die Verknüpfung der drei Hochschulgebiete mit einer möglichen Verlängerung in Richtung Regensdorf, also quasi eine Science-Line. Das ist jetzt genau so ein Fall: Eine punktuelle U-Bahn für eine relativ lange Strecke, die thematisch zusammengehört, direkt angebunden am HB, ohne das oberirdische Verkehrssystem am HB noch weiter zu belasten. Wir gewinnen Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit in einem. Denn eines ist klar: Oberirdisch bringen wir rund um den HB nicht mehr ÖV hin, als wir heute haben, die Eigenbehinderung ist schlicht zu gross.

Die wichtigsten Gründe, die grundsätzlich für dieses Projekt sprechen, wurden bereits im Postulat 380/2019 von der GLP und der FDP dargelegt, das vom Regierungsrat entgegengenommen und vom Kantonsrat vor gut einem Jahr ohne Gegenstimme überwiesen wurde. Der Hauptgrund ist offensichtlich: Zürich wächst, Zürich wächst stark. Zweitens sind die Hochschulinstitutionen – und ich spreche hier nicht nur vom HGZZ (*Hochschulgebiet Zürich Zentrum*) –, die Hochschulinstitutionen sind ungenügend erschlossen und auch ungenügend miteinander verknüpft. Schon im Jahr 2015 reichte die FDP eine Anfrage ein und wies dabei auf die schlechte Erschliessung der ETH Höggerberg hin. Auch bei der Universität Irchel stehen wir vor einem grossen Ausbauschnitt. Und dann kommt noch das HGZZ, wo die Lösung heute lautet: Ein bisschen mehr und ein bisschen längere Trams und eine schöne Treppe. Das reicht nicht. Wenn wir einfach ein bisschen mehr Tram machen, dann reizen wir das oberirdische ÖV-System in der Stadt bis an die letzte Grenze aus. Wir haben keine Handlungsfreiheit mehr im Anschluss, ausser bei Tangentiallinien.

Eine reine Erschliessungslösung für das HGZZ, das hat sich gezeigt, ist wahrscheinlich zu teuer. Aber hier haben wir eben nicht einfach eine HGZZ-Lösung, das geht weit darüber hinaus. Die Lösung ist unterirdisch, sie braucht keinen Platz und sie verursacht keinen Lärm. Und vielleicht löst dieses Projekt auch einen Teil des Problems «Wehntalerstrasse». Die Wehntalerstrasse ist zusammen mit der Bellevuestrasse die am meisten befahrene Einfallsachse in die Stadt Zürich. Das Tramprojekt dort kennen sie ja. Nach einer Umelektrifizierung der Uetliberglinie haben wir zudem ein einheitliches und technisch bewährtes System. Wir müssen nicht irgendwie noch ein weiteres technisches System entwickeln und betreiben. Was sicher offen und zu klären ist, ist, ob wir eine einigermaßen ausgeglichene Belastung dieser beiden Äste nach Nordost und nach Westen hinkriegen.

Das Fazit für die FDP: Seien wir endlich wieder einmal Macher, es gibt beim Verkehr genügend «Stopper». Prüfen wir diese Science-Line verbindlich, parallel

zum bereits eingereichten Postulat, und dazu gerne parallel auch noch eine Health-Line ins Entwicklungsgebiet Lengg.

Wir sind sehr erfreut über die Grünliberalen, über ihr Verhalten in dieser Sache. Vielleicht brechen Sie ja im Verkehrsbereich aus der Klimaallianz aus und sind bereit, in eine Allianz der Vernunft einzusteigen, ohne die einzelnen Verkehrsmittel in einem ständigen Kleinkrieg gegen einander auszuspielen. ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Dass die GLP diese Einzelinitiative unterstützen wird, ist vermutlich für niemanden eine Überraschung. Seit vielen Jahren setzen wir uns dafür ein, dass wir einen Mittelverteiler als Ergänzung zum bestehenden Tramnetz und zur S-Bahn, die wir bereits haben, bekommen. Es ist uns allen klar: Wenn wir wachsen, haben wir mehr Verkehr, und den müssen wir irgendwie auffangen. Daher haben wir gesagt, es ist ganz klar: Ein Mittelverteiler, der bestehende Lücken verbessert, der attraktivere Verbindungen schafft, wird es schaffen, diesen Mehrverkehr, der sich durch verstärkte Nutzungen und durch das Wachstum der Stadt Zürich entsteht, aufzufangen. In den vergangenen Jahren haben wir sehr viel übers Hochschulgebiet Zürich Zentrum gesprochen und auch die SP, Felix Hoesch, hat diesen Fehler wieder gemacht: Es geht nicht ums Hochschulgebiet Zürich Zentrum. Ich weiss, dass dieses im Zentrum steht. Es ist teuer, es geht um viel Geld, es wird viel Beton verbaut, es hat bekannte Architekten, die dort ihre Gebäude realisieren dürfen, das ist attraktiv. Man hat intensive Diskussionen geführt und man hat auch sehr intensive Diskussionen über den Verkehr geführt, wie man es machen soll. Kreative Lösungen wurden gefordert, kreative Lösungen wurden vorgeschlagen, übrig bleibt nicht viel. Es geht aber nicht um dieses Hochschulgebiet Zentrum. Wenn wir nämlich die Strategien der ETH und der Universität Zürich anschauen, dann verstehen Sie ganz klar: Die haben eine Strategie, einen Fokus auf zwei Standorte, und das Wachstum findet am Irchel und am Hönggerberg statt. Also wir bauen zwar viel im Hochschulgebiet Zentrum, wir bekommen ein sehr schönes, neues Spital, ein zukunftsgerichtetes Spital, aber es werden dort nicht viel mehr Leute unterwegs sein als heute. Aber es werden sehr viele Leute zusätzlich zum Irchel oder auf den Hönggerberg gehen müssen. Dort müssen wir also die Verkehrsprobleme lösen. Im schlimmsten Fall ist das Hochschulgebiet Zürich Zentrum auch noch fussläufig zu erreichen, gerade, weil es ja Studenten oder viele noch gesund sind. Das ist beim Irchel nicht gegeben, dieser ist von den S-Bahnhöfen viel zu weit weg, es bleiben dort also nur Bus und Tram. Und dieses System ist, wie wir hier drin eigentlich auch alle wissen müssten, am Anschlag. Die Kapazitätsreserven sind nicht gross. Wir können gerade noch die einen Trams ein bisschen verlängern, aber im Grundsatz ist die Länge der Tramfahrzeuge durch unsere Stadt und deren Struktur gegeben. Auch Taktverdichtungen sind nur beschränkt möglich, sie stehen sich auf der Quaibrücke und am Bellevue jetzt schon gegenseitig im Weg. Wir können dort nicht viel mehr Fahrzeuge durchleiten, das Potenzial ist sehr beschränkt, und wir müssen viel mehr Leute transportieren.

Diese Lösung mit der Verlängerung der SZU ist eine gute Möglichkeit. Diese Möglichkeit haben wir ja auch schon entdeckt. Zusammen mit der FDP haben wir das Postulat (*KR-Nr. 380/2019*) eingereicht, das überwiesen wurde, und die Regierung macht einen Bericht. Ich stelle also fest: Im Kantonsrat ändert sich ganz langsam etwas. Man ist zumindest mal bereit, darüber nachzudenken.

Diese Einzelinitiative geht nun weiter als nur ein Bericht. Felix Hoesch hat zu Recht auch verschiedene Fragen aufgeworfen: Wie ist es mit dem Grundwasserstrom? Wie machen wir es mit der Linienführung? Hat es überhaupt Platz zwischen all den Tunnels? Was kostet es? All diese Fragen können wir nur beantworten, wenn wir einen Projektierungskredit haben und hier ernsthaft drangehen. In diesem Sinne bin ich sehr, sehr froh, dass diese Einzelinitiative gekommen ist und wir ganz klar sagen können: Ja, wir sprechen einen Projektierungskredit. Das ist noch kein Baukredit, das ist noch kein Entscheid, ob diese Linie gebaut wird oder ob sie nicht gebaut wird. Aber wir klären diese Fragen definitiv und vertieft ab. Somit können wir dann einen informierten guten Entscheid für die Zukunft des Kantons Zürich und der Stadt Zürich treffen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung dieser Einzelinitiative.

*Lorenz Schmid (Die Mitte, Männedorf)*: Lieber Herr Stopper, herzlichen Dank, ich finde es wirklich toll, dass Sie solche Ideen einbringen, innovativ, disruptiv, offen, spritzig, abseits von normalen Planungen, Raum- und Verkehrsplanung Ihre Ideen zu formulieren. Es sind bezeichnenderweise private Personen, die im aktiven Ruhestand solche Eigenschaften aufweisen. Pionierarbeit kennt die ältere Generation und sie leistet sie auch. Ich bin auch einem älteren Herrn, seiner Idee erlegen, die Zürichseeregion um den Zürichsee, inklusive das Einzugsgebiet der Forchbahn, in einer unterirdischen U-Bahn zu erschliessen, mit Einfahrt eben nicht über die aus allen Nähten platzenden Stadelhofen und Hauptbahnhof, sondern eben disruptiv über die Lengg direkt ins Hochschulquartier der ETH, der Universität, des Universitätsspitals, weiter in den Irchel, Hönggerberg, Flughafen. Der ältere Herr ist ein Architekt (*Hannes Strebel*) im aktiven Ruhestand, der Trägerverein heisst «Lake Area Metro». Die Pläne liegen vor. Und sogleich streiten wir über die Linienführung hier im Saale, ob unterirdisch, oberirdisch. Lieber Felix Hoesch, die Zukunft liegt unterirdisch. Weder ist die Linienführung noch die Frage, ob oberirdisch oder unterirdisch, in der Planung eine politische Frage. Die politische Debatte würde sich nämlich im Hickhack der verschiedenen Interessen in ein Patt begeben, und das ist nicht wünschenswert. Und auch der ZVV ist unfähig, Visionen zu formulieren, Visionen, die vielleicht erst in 25 oder 30 Jahren realisiert würden. Dazu ist der ZVV einfach zu wenig innovativ, gelöst von seinen festgefahrenen Trassees und Linienführungen zu denken. Die Antwort auf meine Anfrage (*KR-Nr. 346/2018*) vom 19. November 2018 über eben dieses Projekt «Lake Area Metro» war verdammend, uninspiriert, geradezu betriebsblind. Weder Politik noch Verwaltung sind geeignete Promotoren solcher frischen Ideen, Herr Stopper. Weder der Gotthardtunnel 1871 noch die heutige Idee der Swiss Metro wurden und werden vom Staat erfunden. Dazu ist der Staat einfach nicht fähig. Ihre Trägerschaften mussten sie bei den Privaten, bei Unternehmungen, bei

Institutionen finden. Und so werden auch Sie und auch das Projekt «Lake Area Metro» diese Institutionen finden, sei es die Universität oder die ETH, sei es das USZ oder andere. Findet das Projekt Zuspruch in Wirtschaft und Gesellschaft, gelingt ihnen die Finanzierung und die Realisierung über einen Projektkredit, gegründet vielleicht durch irgendeine Aktiengesellschaft. Erst dann wird der Staat Ihr Projekt übernehmen, feindlich oder freundlich, ansonsten werden es andere Träger tun.

Suchen Sie somit private Träger. Der Rat ist auch an uns gegeben, wir können nicht einfach auf jede Initiative eines Verkehrsplaners einen Zuspruch einer Finanzierung geben. Das ist nicht zielführend. Wir sind dazu einfach nicht das richtige Gremium. Ich bitte Sie, mit der Mitte die Einzelinitiative abzulehnen. Es ist erst zu einem späteren Zeitpunkt eine politische Frage, wie wir in einen solchen Prozess einsteigen können. Wir, Lake Area Metro, gehen so vor und wir sind guten Mutes, auch die Spitäler in der Lengg, die Universität und das Universitäts-spital hinter unsere Idee stellen zu können – vielleicht in Zusammenarbeit mit Ihnen, Herr Stopper. Ich danke.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Bei manchen Ideen macht es Sinn, diese genauer zu prüfen und nicht gleich abzutun, wenn sie ein bisschen weitergehen. So verhält es sich auch bei dieser Einzelinitiative. Der Initiant fordert hierbei aber keine Neuerung, denn die mögliche Verlängerung der Sihltalbahn ins Zürcher Hochschulquartier, allenfalls auch weiter, ist nichts Neues. Viele werden hier auch ein Déjà-vu haben, denn diese Idee kam bereits in verschiedenen Versionen, sei es nun mit einer U-Bahn oder auch schon sehr viel früher mit der Bahnstation Haltestelle Niederdörfli, die später nicht umgesetzt wurde. Die AL anerkennt hier, dass der Initiant auch ausdrücklich einen Projektierungskredit fordert und nicht gleich, wie es sich bei manchen parlamentarischen Vorstössen hier drin verhält, mit der Tür ins Haus fällt, sondern zuerst eine Überprüfung fordert. Dies ermöglicht nämlich zuerst einmal eine genauere Auslegeordnung, ob solch eine Verlängerung der Sihltalbahn überhaupt möglich wäre. Mit diesem Planungskredit kann ein «Proof of Concept» dieser Idee gemacht werden, um zu sehen, ob sie umsetzbar ist. Ein Stichwort ist hier sicher auch die nötige Steigung, damit solch ein Projekt auch verwirklicht werden kann. Maximal 70 Promille dürften es wohl sein. Auch der bereits zugebaute Untergrund wurde schon erwähnt. Jedoch kann wohl niemand, der bereits hier die Vorprüfung ablehnt, von sich behaupten, dass er dies ingenieurmässig sorgfältig geprüft hat und hier eine abschliessende Antwort bieten kann.

Die Alternative Liste ist der Idee, hier eine genauere Prüfung durchzuführen, daher wohlgesinnt. Wir werden daher diese Einzelinitiative vorläufig unterstützen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Marc Bourgeois, habe ich dich von der FDP richtig verstanden, dass du mit diesem Projekt die Wehntalerstrasse entlasten willst? Und willst du damit das Tram Affoltern noch weiter verzögern? Ich als Wahlkreisvertreter kann diesen Punkt überhaupt nicht unterstützen. Dann habe ich noch eine Frage: Wie sollen die Umsteigebeziehungen



funktionieren? Wer will schon wirklich, also welche Menschenmassen wollen aus dem Sihltal ins Hochschulgebiet oder auf den Irchel? Nein, die Leute werden grösstenteils im Zürcher Hauptbahnhof einsteigen und die Allerwenigsten werden aus dem Sihltal kommen, sprich: Der Personenstrom im Hauptbahnhof, im Untergrund, wird noch weiter belastet, und diese Menschen gelangen einfacher mit dem Tram oder die jungen Studenten zu Fuss ins Hochschulgebiet. Dieses Projekt ist disruptiv, das ist es tatsächlich, aber für mich ist es weiterhin primär eine Verzögerung. Und dass das unseren Ratsbetrieb weiterbringt, glaube ich nicht. Der öffentliche Verkehr ist ein Service public. Das soll er auch bleiben, sonst entstehen sinnlose Parallellinien, und das kann nicht das Ziel unserer Politik sein. Ich bleibe hier beim Kampfspruch der Gegnerinnen und Gegner von «Stuttgart 21» (*Tiefbahnhofprojekt*): Oben bleiben.

*Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Lieber Felix, sorry, aber diesen Kleinkrieg kannst du alleine führen. Ich halte zuhanden des Protokolls fest, dass ich nie gesagt habe, dass das irgendeine Konkurrenz oder ein Ersatz für das Tram auf der Wehntalerstrasse sein soll – nie, mit keinem Wort, mit keiner Andeutung. Okay, einfach damit das ganz klar ist.

Ich bedaure schon ein bisschen, dass wir inzwischen für ÖV-Projekte eine Koalition von SVP, FDP, GLP suchen müssen und ein Teil der Linken da nicht mehr mitmacht. Ich habe da schon meine Fragezeichen. Wir können schon einfach warten und warten und warten, wir wissen alle: Die Projekte dauern eh schon zu lange. Wenn wir jetzt Ja sagen, dann haben wir ungefähr zeitgleich die Antwort auf das Postulat, wir haben auch eine bessere Vorstellung, was ein Projektierungskredit ungefähr auslösen könnte. Und wir können dann immer noch Nein sagen. Ich verstehe wirklich nicht, weshalb man hier jetzt Fundamentalopposition betreiben will. Die Stadt Zürich wächst, und Tempo 30 und ein paar Velowege – es tut mir leid – ist keine verkehrspolitische Vision. Ich bin sehr froh, dass die GLP hier ein bisschen offener unterwegs ist. Vielen Dank.

*Paul Stopper, Einreicher der Einzelinitiative:* Ich möchte der Freude Ausdruck geben über die vielen positiven Voten, herzlichen Dank. Selbstverständlich müssen wir auch die Bedenken zur Kenntnis nehmen. Aber ich erinnere mich: Bei der S-Bahn-Abstimmung war auch der grösste Teil der SP gegen die S-Bahn und heute loben Sie alles. Also es kann sich durchaus noch wenden. Damals waren auch die Bürgerlichen geschlossen für die S-Bahn, das noch zur Geschichte.

Als damaliger, ehemaliger Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes Zürich und auch als einer der Väter sowohl der SZU-Verlängerung als auch der Durchmesserlinie kann ich mindestens so gut beurteilen, dass eine Unterquerung der Limmat technisch machbar ist. Was noch untersucht werden müsste, ist sicher die Gewässerschutzfrage, da bin ich offen.

Ich danke den Fraktionen auch dafür, dass ich bei den meisten vorsprechen durfte, sogar bei der SP durfte ich vorsprechen. Super gut. Das war eine gute Geste und ein guter Beginn eines hoffnungsvollen Projektes. Ich danke Ihnen schon jetzt für die grosse Unterstützung. Das ist alles.

*Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative KR-Nr. 476/2020 stimmen 94 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Einzelinitiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Die Einzelinitiative wird an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Das Geschäft ist erledigt.