

Antrag des Regierungsrates vom 12. Februar 2020

5599

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 47/2016 betreffend
Verkehrerschliessung des Hochschulquartiers
mit einer Seilbahn**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 12. Februar 2020,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 47/2016 betreffend Verkehrerschliessung des Hochschulquartiers mit einer Seilbahn wird als erledigt abgeschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 26. März 2018 folgendes von den Kantonsräten Jonas Erni, Wädenswil, Olivier Hofmann, Hausen a. A., und Josef Widler, Zürich, am 8. Februar 2016 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

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 Richtplanteilrevision sowie das notwendige Plangenehmigungsverfahren des Bundes veranlasst werden.

*Bericht des Regierungsrates:***1. Heutige Erschliessung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum**

Das Hochschulquartier wird durch die Haltestellen ETH/Universitäts-spital (Tramlinien 6, 9 und 10) und Platte (Tramlinien 5 und 6) direkt erschlossen. Zusätzlich liegen die Hochschulen im Einzugsbereich der Haltestellen Neumarkt und Kunsthaus (vgl. § 4 Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr, LS 740.3) und gelten somit auch als durch die Tramlinie 3 und die Buslinie 31 erschlossen. Ebenfalls im Einzugsbereich liegt die Haltestelle Kantonsschule (Tramlinien 5 und 9). Zusätzlich verbindet die Polybahn die ETH mit dem Central (weitere Tramlinien 4, 7 und 15 sowie Buslinie 46). Für den Grobver-teiler gelten gemäss Angebotsverordnung 750m als Einzugsbereich. Je nach Ausgang vom Hauptbahnhof Zürich (HB) und je nach Zielort im Hochschulgebiet liegen die Wege unter oder über 750m. Das Hochschul-quartier kann damit als teilweise auch durch die S-Bahn erschlossen gelten. Aus diesen Gründen ist das Hochschulquartier insgesamt hoch-wertig durch den öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen.

2. Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum – Vertiefungsstudie Verkehr/Mobilität

In Ergänzung des Masterplans Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ) wurde das Thema verkehrliche Erschliessung 2015 durch das Amt für Raumentwicklung in der Vertiefungsstudie Verkehr/Mobilität untersucht (Schlussbericht Vertiefungsthema Verkehr/Mobilität, Hoch-schulgebiet Zürich Zentrum, Amt für Raumentwicklung, Juni 2015). Für den öV-Bereich werden in dieser Vertiefungsstudie verschiedene Massnahmen empfohlen (Verlegung der Haltestelle Platte, Ersatz der Haltestelle Kantonsschule durch die neue Haltestelle Wässerwies, Ein-satz von längeren Fahrzeugen auf allen Tramlinien, Taktverdichtung in der Morgenspitze auf den Tramlinien 5 und 6). Durch den Einsatz von längeren Fahrzeugen (durchgehender Einsatz von Cobra bzw. dem 43-m-Nachfolgemodell) kann die Kapazität gegenüber 2015 auf den Tramlinien 5 und 9 um 30% und auf der Tramlinie 6 um 60% gesteigert werden. Die Vertiefungsstudie kommt zum Schluss, dass die erforder-lichen öV-Kapazitäten mit dem vorgeschlagenen Ausbau geschaffen werden können, um die Nachfrage auch beim vollständigen Ausbau (Etappe 3) in der Morgenspitze abwickeln zu können. Ein alternatives Beförderungssystem vom HB her sei vor diesem Hintergrund nicht zwin-gend, um die Entwicklung des Hochschulgebietes zu ermöglichen.

3. Gesamtverkehrskonzept

Im Auftrag des Amts für Verkehr wurde 2016 für das Hochschulgebiet ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) erarbeitet (Gesamtverkehrskonzept, Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Amt für Verkehr, 9. Dezember 2016). Auch hier hat sich gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen quantitativ bewältigt werden kann, wobei aber Verbesserungen im Bereich der Qualität der Verbindungen wünschenswert sind (insbesondere bei den Verbindungen zwischen HB/Central und Hochschulgebiet bzw. Bahnhof Stadelhofen und Hochschulgebiet).

4. Erschliessung durch eine Seilbahn

Basierend auf der Vertiefungsstudie Verkehr/Mobilität und dem GVK wurden mögliche Aufstiegshilfen zwischen dem HB und dem Hochschulgebiet sowie zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und dem Hochschulgebiet untersucht und beurteilt (Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Aufstiegshilfen – Auslegeordnung und Beurteilung Tiefbauamt Stadt Zürich, 30. November 2016). In diesem Bericht wurde ein breiter Fächer von Varianten für mechanische und nichtmechanische bzw. ober- und unterirdische Aufstiegshilfen erarbeitet. Diesbezüglich wurden auch zwei Seilbahnvarianten vom HB in das Hochschulgebiet geprüft, eine kurze Seilbahn vom Hauptbahnhof zur Polyterrasse, ohne Station am Central und eine lange Seilbahn vom Hauptbahnhof zur Neuen Sternwartstrasse (optional mit einer Zwischenstation Rämistrasse, aber ohne Station am Central). Die beiden Seilbahnvarianten führen über ein stadträumlich höchst sensibles Gebiet der Altstadt, des HB, des Limmatraums und der Hochschulgebäude an der Hangkante. Diese Gebiete sind im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) als geschützte Ortsbilder aufgeführt. Eine Seilbahn vom HB über das Central in das Hochschulgebiet würde mit den Stationen, den Masten, dem Seil und den Gondeln das geschützte Ortsbild hinsichtlich Nah- und Fernwirkung stark beeinträchtigen. Eine notwendige bestmögliche Schonung der geschützten Ortsbilder kann somit nicht sichergestellt werden.

Ein weiterer Nachteil mit nur sehr schwer abschätzbaren Folgen stellen die für eine Seilbahn notwendigen Überfahrtsrechte dar. Die Regelung dieser Überfahrtsrechte mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der darunterliegenden Liegenschaften kann erfahrungsgemäss zu hohen Kosten und zu lange dauernden Rechtsmittelverfahren führen. Hinsichtlich der Kosten der Seilbahnerschliessung wurde in der Studie zu den Aufstiegshilfen eine grobe Kostenschätzung der beiden Seilbahnvarianten dargelegt. Die Baukosten der kurzen Seilbahn wurden grob

auf 4–8 Mio. Franken, diejenigen der langen Seilbahn auf 10–15 Mio. Franken geschätzt. In diesen groben Kostenschätzungen sind u. a. die Landerwerbskosten einschliesslich Rechtserwerb (also z. B. auch die Regelung mit Dienstbarkeiten), Reserven, Teuerung und Mehrwertsteuer nicht eingerechnet.

Aus verkehrstechnischer Sicht zeichnen sich Seilbahnen vom Typ Umlaufseilbahn (Gondelbahn) durch ein kontinuierliches Angebot (Stetigförderer) aus. Sofern die Kapazität nicht überschritten wird, weisen sie keine Wartezeiten für die Fahrgäste aus. Sie eignen sich damit insbesondere für Verbindungen, die eine gleichmässige Nachfrage über den Tag verteilt aufweisen. Für die Bewältigung von Nachfragespitzen können bei Seilbahnen allerdings Wartezeiten an den Stationen entstehen. Das Hochschulgebiet weist ausgeprägte Nachfragespitzen aus, die vor allem durch den Vorlesungsbeginn und – in etwas schwächerem Ausmass – durch das Vorlesungsende gegeben sind. Unter der Annahme, dass die Talstation der Seilbahn am HB bezüglich Umsteigewege ideal und besser als die Haltestellen der Tram- und Buslinien gelegen wäre, wäre beim Umstieg am HB bzw. beim Einsteigen im Hochschulgebiet nach Vorlesungsende mit Wartezeiten zu rechnen. Dies würde auf der Hinfahrt zu einem verspäteten Eintreffen und auf der Heimfahrt zu Anschlussbrüchen führen. Im Gegensatz zu Tramlinien (variabel hinsichtlich Fahrzeuggrösse und Takt) kann bei Seilbahnen die Kapazität nur sehr bedingt erhöht werden (z. B. durch Erhöhung der Geschwindigkeit oder der Zahl der eingesetzten Gondeln). Umgekehrt gilt für die nachfrageschwachen Zeiten, in denen auf den Tramlinien das Angebot reduziert werden kann, dass das Angebot der Seilbahn ebenfalls nur bedingt angepasst werden kann. Die Stärke von Seilbahnen ist es, grosse Steigungen zu überwinden und Gebiete zu erschliessen, die mit konventionellen Systemen nicht oder nur mit sehr grossem Aufwand erschlossen werden können. Diese spezifische Einsatzmöglichkeit von Seilbahnen kommt jedoch bei der Erschliessung des Hochschulgebietes nicht zum Tragen, da dieses, wie aufgeführt, bereits über ein hochstehendes öV-Angebot verfügt, das auch in Zukunft (vollständiger Ausbau des Hochschulgebiets) die Nachfrage bewältigen kann.

Demzufolge wurde in der Studie zu den Aufstiegshilfen entschieden, dass die Seilbahnvarianten nicht weiterzuverfolgen sind: «Seilbahnen vom HB bieten zwar den Vorteil, dass sie die Konflikte und Leistungsengpässe für Fussgänger zwischen Bahnhofquai und Seilergraben aufheben. Sie werden aber im stadträumlich höchst sensiblen Gebiet der Altstadt, des HB, des Limmatraums und der Hochschulgebäude an der Hangkante (geschütztes Ortsbild; ISOS) als nicht realisierbar eingestuft. Einerseits stellt die Integration der Stationen am HB und im Hochschulgebiet eine grosse Herausforderung dar, und wesentliche,

technische Fragen, insbesondere zum Brandschutz, sind ungeklärt. Andererseits wird die Eingliederung in die betroffenen, stadträumlich höchst sensiblen Gebiete als nicht vertretbar eingestuft.»

5. Schlussfolgerung und Antrag

Diese Ausführungen zeigen, dass das Hochschulquartier wesensgerecht erschlossen ist und sich Investitionen in ein neues Verkehrssystem, das zudem den spezifischen Anforderungen der Verkehrsströme nicht entspricht, nicht rechtfertigen lassen. Der Bau einer Seilbahn, die entlang der gesamten Strecke über ein dicht bebautes städtisches Gebiet führt, wird einerseits das sich im ISOS befindende Ortsbild beeinträchtigen und dürfte andererseits auf grossen Widerstand der Eigentümerinnen und Eigentümer der darunterliegenden Liegenschaften stossen. Zudem würde sich mit dem Bau einer Seilbahn sogar eine Überschiessung des Gebiets ergeben, was dem in den §§ 1 und 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) formulierten Auftrag, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen, widerspräche.

Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen und der dargelegten Stärken und Schwächen eines Typs Seilbahn kann festgehalten werden, dass die Erschliessung des Hochschulquartiers mit einer Seilbahn weder sinnvoller noch kostengünstiger ist als herkömmliche Erschliessungslösungen. Aus diesem Grund werden weder eine Richtplanteilrevision noch ein Plangenehmigungsverfahren des Bundes veranlasst.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 47/2016 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Carmen Walker Späh	Kathrin Arioli