5. Urbane Mobilität: Potential von Seil-/Hoch-/Hängebahn

Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 21. Januar 2025

KR-Nr. 207a/2021

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat eingeladen, das Potenzial von Seil-, Hoch- und Hängebahnen im urbanen Raum aufzuzeigen. Zudem sollte geprüft werden, ob eine solche Bahn an der Rosengartenstrasse eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs bringt. Zur Beantwortung des Postulats gab der Regierungsrat eine Studie in Auftrag, die drei Korridore untersuchte, nämlich Albisriederplatz–Irchel, also wie verlangt die Rosengartenstrasse, dann Altstetten–ETH Hönggerberg und Oerlikon–ETH Hönggerberg. Dabei entpuppte sich die Seilbahn als die beste Technologie.

Das weitere Fazit ist leider ernüchternd, erstens: Der Bau einer solchen Bahn ist, so er denn überhaupt machbar ist, mit grossen Herausforderungen verbunden. Um nur einige Beispiele zu nennen: Es müssten diverse Privatgrundstücke überquert werden, es bräuchte Stationen in Hoehlage bis zu 8 Meter über dem Strassenniveau und es müssen bis zu 90 Meter hohe Stützen gebaut werden, die am Boden entsprechend viel für die Fundamente beanspruchen.

Zweitens: Im urbanen Raum, der durch den ÖV bereits bestens erschlossen ist, bringt eine Seilbahn keinen relevanten Zusatznutzen. So verursacht die dritte Dimension aufgrund des Zugangs längere Umsteigewege, deshalb wird die Reisezeit höchstens wenig kürzer. Auch kann keine bestehende ÖV-Linie aufgehoben werden, es könnten lediglich Verdichtungskurse in der Hauptverkehrszeit eingespart werden. Und schliesslich ist in den untersuchten Korridoren keine Modellsplit-Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr feststellbar.

Drittens: Die Kostendeckung beträgt bei allen drei Korridoren unter 50 Prozent. Sie bleibt damit sehr deutlich unter dem heutigen Kostendeckungsgrad der VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*) von 86 Prozent und auch deutlich unter dem kantonsweiten Kostendeckungsgrad. Mein Schlusssatz: Insgesamt scheint zumindest die Zeit noch nicht reif, in Zürich Seilbahnen zu bauen. Bleiben wir also beim altbewährten «Beam me up, Scotty».

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Die Regierung hat in einem umfassenden Bericht dargelegt, welche Grundvoraussetzungen gegeben sein müssen, damit eine Seil-, Hoch- oder Hängebahn realisiert werden könnte. Entsprechend wird aufgezeigt, dass Hoch- und Hängebahnen eine sehr aufwendige Infrastruktur nach sich ziehen, welche wiederum negativen Einfluss auf die bestehende ÖV-Infrastruktur, auf die Infrastruktur des MIV und auf das Ortsbild haben könnten. Seilbahnen sind diesbezüglich weniger problematisch, schneiden aber in Bezug auf den Nutzen meist nicht sonderlich gut ab. Zudem ergeben sich oftmals Probleme, wenn

dicht besiedelte Gebiete überfahren werden müssen, Einsprachen sind vorprogrammiert. Es kann hier auf die geplante Zoo-Seilbahn verwiesen werden, welche mehrheitlich über dünn besiedeltes Gebiet führt und trotzdem aus unterschiedlichen Gründen im Gegenwind steht. Wir danken für den ausführlichen Bericht und schreiben ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Das war ein spannendes Postulat, wir haben uns nicht gegen die Überweisung gewehrt, und wir haben einen lehrreichen Bericht bekommen, vielen Dank dafür. Aber für mich ist das Fazit ganz klar: Der ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) und die marktverantwortlichen Unternehmungen machten einfach eine gute Arbeit in den letzten Jahrzehnten, schon fast Jahrhunderten. Wir haben einen wunderbaren ÖV mit den bewährten und guten Mitteln. Aber man sieht doch, eine Seilbahn hätte am meisten Potenzial, und ich gebe zu, ich bin Fan von Seilbahnen in den Bergen. Aber auch in gewissen Städten habe ich schon Seilbahnen gesehen, ich sehe ein Potenzial darin, und darum hoffe ich, dass die Zoo-Seilbahn dennoch irgendwann realisiert wird, aber viele weitere sehe ich nicht unbedingt. Herzlichen Dank.

Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich): Als wir das Postulat vor dreieinhalb Jahren eingereicht haben, waren uns noch die Diskussionen in Erinnerung, als wir uns im Rahmen der Richtplan-Debatte «Hochschulgebiet Zürich Zentrum» über eine Seilbahn zum Hochschulgebiet Zürich Zentrum, aber auch zur ETH Höggerberg ausgetauscht haben. Auch vor dreieinhalb Jahren war eine Lösung für die Rosengartenstrasse nicht in Sicht und ist es übrigens auch heute noch nicht. Aufgrund dieser und vieler anderer, scheinbar nicht oder schwer lösbarer Verkehrsprobleme und der damit zusammenhängenden offenen Fragen wollten wir mit dem Postulat das Potenzial von Seil-, Hoch- und Hängebahnen im urbanen Raum prüfen lassen. Der Regierungsrat hat unser Anliegen sehr ernst genommen und einen umfangreichen Bericht erstattet, wofür wir wirklich vielmals danken. In der Studie wurden dann die generellen Charakteristika aufgeführt und verschiedene Korridore geprüft. Die Studie ist wirklich sehr empfehlenswert und sehr lesenswert. Der Bericht kam zum Schluss, dass die technische Machbarkeit zwar teilweise knapp gegeben ist, die Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu den bisherigen Erschliessungen mit unserem sehr guten ÖV aber schlechter ist. Und auch der Modalsplit verschiebt sich nicht zugunsten des ÖV.

Ich möchte auf zwei genannte Nachteile kurz eingehen, und zwar auf die Kosten: Bei den Kosten hätte man vielleicht noch ein Augenmerk auf die Verkehrssicherheit legen können, denn es gab 2023 im Zusammenhang mit Trams 675 Unfälle, und die Zahlen steigen. Ich denke, dass Seilbahnen eine bessere Bilanz und damit, neben dem persönlichen Leid, auch keine Kostenfolge oder eine geringere Kostenfolge für Wirtschaft und Gesellschaft hätten. Zur Akzeptanz, auch die Akzeptanz wurde als Nachteil aufgeführt: Auch heute haben es neue ÖV-Projekte sehr schwer, ich erinnere an die Limmattalbahn und das Tram Affoltern, die Akzeptanz ist auch hier nicht unproblematisch. Trotz dieses Berichts, der das Potenzial

umfassend aus Sicht des Regierungsrates geprüft hat, möchte ich darauf hinweisen, dass in anderen Städten und auch in Europa die Vision von urbanen Seilbahnen in Planung oder sogar in Wirklichkeit besteht. In Toulouse ist eine Seilbahn Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes und in Paris ist eine 4,5 Kilometer ...
(Die Redezeit ist abgelaufen.)

Daniel Rensch (GLP, Zürich): Auch die GLP dankt sehr für den Bericht und ich persönlich könnte mir aufgrund meiner persönlichen Wurzeln aus den Bergen eine Stadt Zürich oder auch Winterthur mit vielen Seilbahnen und entsprechendem Pistenplan gut vorstellen. Aber ich sehe die grossen Implikationen solcher Anlagen bei gleichzeitig geringem Zusatznutzen. Die GLP schreibt deshalb das Postulat ab. Dennoch würde es mich, wie es auch Felix Hoesch schon gefreut hat, sehr freuen, wenn zumindest eine touristische Attraktion mit einer Seilbahn zu erklimmen wäre, nämlich der Zoo Zürich. Dort stimmen die Vorteile der Seilbahn mit dem gewünschten Zweck, einer besseren Anbindung, sehr gut überein. Zudem könnte der S-Bahnhof Stettbach am Wochenende besser ausgelastet werden. Besten Dank.

Benjamin Walder (Grüne, Wetzikon): Auch wir danken der Regierung für den sehr ausführlichen Bericht. Nachdem an der Rosengartenstrasse eine Lösung unter dem Boden nicht möglich ist, zeigt sich mit diesem Bericht jetzt auch keine Lösung in der Luft. Zur Lösung des Verkehrs muss nun der Fokus auf die Strasse gelegt werden, indem nicht zwingend nötiger motorisierter Individualverkehr, wenn möglich, vermieden wird. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich teile deine Begeisterung, geschätzter Herr Kantonsrat Felix Hoesch, ich komme aus dem Kanton Uri. Und dieser ist ziemlich bekannt für eine sehr variantenreiche, vielfältige Nutzung von Seilbahnen, vor allem auch für die Überwindung von Hindernissen, die man eben nicht anders überwinden kann, um in die steilen Hänge hinaufzukommen. Und das ist gerade das hauptsächlichste Argument. Es ist halt schon so, wir haben im Kanton Zürich – wir führten heute schon die Diskussion zum Rahmenkredit (*Vorlage 5971*) – einen hervorragenden öffentlichen Verkehr. Und dieser ist so gut ausgebaut, dass eine Seilbahn im urbanen Gebiet einfach keine Alternative darstellen würde, das hat unser Bericht klar ausgewiesen. Das heisst aber nicht, dass wir in unserem Kanton keine Situationen haben, in denen man eben diese Hindernisse nicht anders und besser überwinden könnte. Wir haben ja eine Seilbahn Felsenegg und, so hoffen wir, dann auch einmal eine Seilbahn zum Zoo. In diesem Sinne Merci für den Auftrag und Danke fürs Abschreiben.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 207/2021 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.