

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 232/2009

Sitzung vom 28. Oktober 2009

**1683. Postulat (Tram nach Zürich-Affoltern, zum Katzensee
und nach Regensdorf)**

Kantonsrätin Silvia Seiz-Gut, Zürich, und Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, haben am 6. Juli 2009 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, den kantonalen Verkehrsrichtplan dahingehend zu ändern, dass der Grosse (Untere) Katzensee schnellstmöglich mit einer Tramlinie zwischen Zürich und Regensdorf über die Wehntalerstrasse erschlossen werden kann.

Begründung:

Im kantonalen Verkehrsrichtplan (Kapitel 4.3.2) ist als «Objekt 3» die Prüfung von Machbarkeit und Linienführung einer Tramerschliessung ETH Hönggerberg «mittel- bis langfristig» eingetragen. Es wäre prüfenswert, diese Tramerschliessung allenfalls um die Tramerschliessung des Katzensees via Zürich-Affoltern zu ergänzen und dann in «kurzfristig» umzuteilen.

Der Grosse (Untere) Katzensee ist in der Badesaison ein von der Bevölkerung sehr beliebtes und stark genutztes Erholungsgebiet. Im Winter, wenn die Eisfläche tragfähig ist, suchen ihn ebenfalls Tausende auf. Auch als Wander- und Naturerlebnisgebiet wird die nähere Umgebung die beiden Katzenseen das ganze Jahr über von vielen Menschen genutzt.

Das grosse und wichtige Naherholungsgebiet Katzensee ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar. Im Sommer (Baden, Grillieren) und im Winter (Eislaufen) ist die nähere Umgebung des Katzensees auf den Wiesen und im Wald mit Hunderten von Autos umstellt. Eine polizeiliche Ahndung dieses weitgehend verbotenen Parkierens ist aufgrund der schieren Masse praktisch unmöglich.

Um das Naturschutzgebiet Katzensee zu entlasten und um den rechtsfreien Raum zu verhindern, muss eine verkehrstechnische Alternative geboten werden. Dazu eignet sich am besten der öffentliche Verkehr. Den Naherholungssuchenden aus den Furttalgemeinden und der Stadt Zürich wäre mit einer Tramlinie Regensdorf–Katzensee–Zürich auf der Wehntalerstrasse bestens gedient.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Silvia Seiz-Gut, Zürich, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt Stellung genommen:

Gemäss § 32 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1) setzt der Kantonsrat den kantonalen Richtplan fest. In der Praxis erfolgen die Richtplanfestsetzungen vielfach auf Antrag des Regierungsrates. Das Postulat wäre daher in dem Sinne auszulegen, dass der Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage zuhanden des Kantonsrates beauftragt würde.

Mit Beschluss vom 26. März 2007 stimmte der Kantonsrat der Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans zu (Vorlage 4222a). Bei den Zielsetzungen zum öffentlichen Verkehr wurde festgehalten, dass dieser sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen auszeichnet. Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität wurden alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz bezeichnet. Insgesamt sind 48 Infrastrukturvorhaben aufgelistet. Da die Mittel zur Umsetzung aber nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehen, ist eine Priorisierung unumgänglich. Die Projekte wurden deshalb in die Realisierungshorizonte «kurzfristig», «mittelfristig» und «langfristig» eingeteilt. Die aus Nachfragesicht dringlichsten oder zur Sicherstellung des heutigen Betriebs notwendigen Ausbauvorhaben finden sich dementsprechend im Realisierungshorizont «kurzfristig».

Die einzelnen Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn) unterscheiden sich stark hinsichtlich ihres am besten geeigneten Einsatzgebietes. Die S-Bahn erschliesst als Grobverteiler die grossen Siedlungsgebiete und nachfragestarken Korridore und verbindet sie mit den Zentren. Ergänzend dazu bedienen Tram und Bus als Feinverteiler die Fläche. Das Tram verursacht gegenüber dem Bus höhere Kosten bei Bau und Unterhalt der Infrastruktur, stellt aber grössere Kapazitäten bereit. Deshalb wird das Tram wesensgerecht auf den nachfragestärkeren Korridoren bzw. in dichter besiedelten Gebieten eingesetzt.

Um die bestmögliche Weiterentwicklung des Tramnetzes sicherzustellen, erstellten die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) 2006 die Studie «Das VBZ-Netz 2025». Im Rahmen der Studie wurde das heutige Liniennetz analysiert und die zukünftige Nachfrage prognostiziert. Sämtliche Planungsideen für künftige Tramlinien wurden aus Nachfragesicht auf

ihre Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit überprüft. In das Netz 2025 wurden nur Infrastrukturausbauten aufgenommen, die aus Nachfragesicht notwendig sind. Alle anderen Projekte wurden in der Studie auf einen Zeitpunkt nach 2025 verwiesen.

Mit Beschluss vom 23. Februar 2009 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hat der Kantonsrat festgelegt, dass die Neustrukturierung und die Erweiterung des Tramlinienetzes der Stadt Zürich entsprechend den Prioritäten des Zielkonzeptes 2025 der VBZ voranzutreiben ist (Vorlage 4531a). Als erstes Element steht im Dezember 2011 die Einführung des Trams Zürich West an. Anschliessend soll als zweite Netzerweiterung die Tramlinie 8 ab Hardplatz über die Hardbrücke nach Werdhölzli verlängert werden. Dazu ist eine Neubaustrecke zwischen Hardplatz und Schiffbau über das SBB-Gleisfeld erforderlich.

Weitere Netzergänzungen betreffen ab 2020 eine Tramtangente über die Rosengartenstrasse, die eine direkte und schnelle Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten im Norden und Westen der Stadt herstellen soll. Dazu sind Neubaustrecken zwischen Hard- und Albisriederplatz, auf der Hardbrücke sowie zwischen Wipkingerplatz, Bucheggplatz und Milchbuck erforderlich. Im Weiteren soll eine Tramtangente im Süden die direkte Verbindung zwischen den Entwicklungsgebieten im Süden und Westen der Stadt ermöglichen. Dazu sind Neubaustrecken zwischen Kalkbreite und Bahnhof Wiedikon sowie zwischen Schmiede Wiedikon und Laubegg erforderlich. Vorgesehen ist ebenfalls die Verlängerung der Forchbahn zum Hauptbahnhof, was einen Ausbau des Streckenabschnitts Central–Bahnhofbrücke–Bahnhofplatz/Bahnhofquai bedingt.

Im Rahmen der Studie «Das VBZ-Netz 2025» wurde auch die Einführung einer Tramlinie vom Bucheggplatz über die ETH Hönggerberg nach Zürich Affoltern geprüft. Dieser Korridor weist aber gegenüber den anderen überprüften Korridoren eine deutlich tiefere Nachfrage und eine schlechtere Wirtschaftlichkeit aus. Dieses Netzelement wurde in der Studie deshalb auf einen Realisierungszeitpunkt nach 2025 verwiesen. Der bestehende Eintrag im kantonalen Richtplan für eine Tramverbindung vom Bucheggplatz über die ETH Hönggerberg via Glaubenstrasse nach Oerlikon (Pt. 4.3.2, Nr. 3) als «mittel- bis langfristig» ist daher angemessen. Eine Umteilung in die Kategorie «kurzfristig» mit einer Verlängerung nach Zürich Affoltern und Katzensee ist angesichts der vordringlich zu verwirklichenden und teilweise bereits begonnenen Projekte nicht sinnvoll.

Hinzu kommt, dass das Erholungsgebiet beim Unteren Katzenssee nur während einiger Wochen pro Jahr ein grösseres Verkehrsaufkommen aufweist, was den Bau einer Tramlinie aufgrund der hohen Kosten in den Bau und Unterhalt der Infrastruktur und der tiefen Wirtschaftlichkeit wegen der geringen und stark schwankenden Nachfrage nicht rechtfertigen würde. Die Erschliessung der Katzensseen durch eine Tramlinie ist – isoliert betrachtet – nicht wesensgerecht. Eine Erschliessung der Katzensseen könnte allenfalls im Rahmen einer künftigen Flughafen-West-Bahn erfolgen. Dieses Vorhaben wurde als zu prüfende Linienführung im kantonalen Richtplan festgelegt (Pt. 4.3.2, Nr. 29). Die Verwirklichung wäre in Form einer Stadtbahn oder als Bus vorgesehen. Es handelt sich aber lediglich um eine Trasseesicherung, weshalb der Zeithorizont zutreffend als «langfristig» bezeichnet wird.

Im Zusammenhang mit der Erschliessung der Katzensseen sind weitere Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Katzensseen könnte einen unerwünschten zusätzlichen Nutzungsdruck in einem ökologisch sensiblen Gebiet auslösen. Zu beachten gilt ausserdem, dass der Bau eines Tramtrassees voraussichtlich eine Verbreiterung der Wehntalerstrasse im Bereich des Katzenssees bedingen würde. Der Strassenabschnitt verläuft zwischen zwei Flachmoorzonen von nationaler Bedeutung (Nr. 849 «Katzenssee» und Nr. 850 «Hänsiried») und durchquert eine national geschützte Landschaft (BLN-Objekt Nr. 1407 «Katzenssee»). Die Feuchtbiotope wurden im kantonalen Richtplan als Naturschutzgebiete festgelegt, das Gebiet um die Katzensseen ist zudem als Landschafts-Schutzgebiet (Pt. 3.6.2, Nr. 1) bezeichnet. Eine Verbreiterung der Wehntalerstrasse könnte daher nur in sorgfältiger Abstimmung mit dem Moorschutz erfolgen.

Eine Verlängerung der im kantonalen Richtplan eingetragenen Tramlinie Bucheggplatz–Oerlikon nach Zürich Affoltern und Katzenssee sowie deren Umteilung von «mittel- bis langfristig» auf «kurzfristig» ist angesichts der dringenden und teilweise bereits gestarteten anderen Tramprojekte nicht gerechtfertigt. Sie würde auch dem Zielkonzept 2025 für die Tramnetzentwicklung widersprechen. Die Erschliessung des Unteren Katzenssees mit einer Tramlinie ist zudem aus Nachfragesicht nicht wesensgerecht und wegen der hohen Kosten mit einem auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichteten öffentlichen Verkehr nicht zu vereinbaren.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 232/2009 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi