

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 92. Ratssitzung vom 30. März 2016

1807. 2016/83

Postulat von Roger Liebi (SVP) und Peter Schick (SVP) vom 16.03.2016: Erstellung einer Schnellbahn/U-Bahn unter Gegenüberstellung der Kosten und des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzens

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

***Roger Liebi (SVP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1749/2016): Wir haben heute mehrfach gehört, dass sich die Stadt in einer Wachstumsphase befindet. Es besteht die Befürchtung, dass es oberirdisch für den Verkehr nicht genug Platz gibt. Die Idee einer Schnell- und U-Bahn ist nicht sehr innovativ. Dazu gab es auch schon Volksabstimmungen. Die GLP hat dies beim Kanton eingereicht. Uns geht es darum, zu evaluieren, wie die verschiedenen Verkehrsträger aneinander vorbeikommen. Man kann dies nicht nur über die Kosten abhandeln. Wir sagen nicht, dass wir unbedingt eine Schnell- U-Bahn wollen. Es geht uns auch um eine Evaluation des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzens. Es ist durchaus relevant, wie schnell jemand zu seinem Arbeitsplatz gelangt. Die Oberfläche der Stadt kann entlastet werden. Es ist zu früh, diesen Vorschlag pauschal abzulehnen. Es ist möglich, dass ich die Umsetzung nicht mehr erleben würde. Die Planung können wir ins Auge fassen. Der Regierungsrat findet dies zu teuer, in Deutschland seien solche Bahnen nur in Grossstädten vorhanden. Christine Seidler (SP) sprach davon, Zürich sei eine Grossstadt. In Salzburg wurde eine U-Bahnplanung aufgenommen. Salzburg hat ein Verkehrsproblem. Deshalb hat Salzburg diese Idee aufgenommen. Dies ist auch unsere Idee, hier eine Verbindung zwischen den bestehenden Verbindungen aufzunehmen. In unseren Augen müsste dies einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen ergeben. Dies müsste anhand eines Gesamtkonzepts überprüft werden, damit künftig alle Verkehrsträger aneinander vorbeikommen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

***STR Andres Türler:** Gute Ideen haben immer ihre Zeit. 1973 war die Zeit für die Idee einer U-Bahn. Dies ist nun 45 Jahre her. Damals fand ich es eine gute Idee, sie wurde trotzdem abgelehnt. Das Fenster der Geschichte schloss sich wieder. Der Kanton entwickelte sich auf andere Weise. Wir haben den ZVV eingeführt, wir haben S-Bahnen gebaut und wir haben Netzentwicklungen vollzogen. Dies hat dem Kanton und der Stadt nicht zum Nachteil gereicht. Wenn man die Siedlungsentwicklung anschaut, vollzieht sich diese nicht den Radialachsen entlang. Es ist nicht zwingend notwendig, dass alle ins Zentrum fahren. Morgens um 8 Uhr gibt es schon sehr viele Leute am Bahnhof. Es ist nicht die Hauptaufgabe, noch mehr Leute zum Bahnhof zu bringen. Wenn wir die Erschliessung verbessern wollen, müssen wir Tangenten fördern. Die erste haben wir nun mit dem Tram an der Hardbrücke. Das Potenzial für einen solchen Verteiler oder*

eine solche Bahn können wir nicht erreichen. Wir bräuchten dafür etwa eine Million Einwohner. Ich will nicht sagen, die Idee sei völlig abzulehnen. Wir müssen aber sagen, dass die Stadt zu klein ist. Dies kann nur funktionieren, wenn wir den ganzen Kanton anschauen. Der Kanton ist derjenige, der die Verkehrsplanung durchführt und den öffentlichen Verkehr finanziert. Der Stadtrat kann ohne Kanton nichts ausrichten. Wir benötigen den Kanton, der mitmacht. Bei einer U-Bahn gibt es keine Synergie mit unserem Tramnetz. In der Stadt ist es sehr eng für eine teilweise oberirdische Linienführung. Es wurde gesagt, es gäbe kürzere Reisezeiten. Das Tram- und Busnetz in der Stadt ist sehr engmaschig. Die Wege sind kurz, weil man schnell zu einer Haltestelle gelangt. Wenn eine U-Bahn fährt, ist sie schnell, man muss jedoch weiter gehen, um zu einer Haltestelle zu kommen. Die Fahrzeit wird, wenn man die Fusswege berücksichtigt, nicht kürzer. Die Kosten nimmt der Stadtrat immer sehr ernst. Man rechnet mit Kosten in Höhe von etwa 150 bis 250 Millionen Euro pro Kilometer. Der Nutzen der Linien liegt in der Hauptverkehrszeit. Die Betriebskosten sind etwa gleich hoch. Wir würden eigene Werkstätten und Abstellanlagen benötigen. Wir würden einige Rampen benötigen, diese sind städtebaulich eine Herausforderung. Ich denke, wir haben sehr hohe Investitionskosten, kaum Einsparungen bei den Betriebskosten und kaum Reiseersparnisse. Das zeitliche Fenster für eine U-Bahn ist geschlossen. Gestern gab es im Tages Anzeiger eine Zusammenfassung, derzufolge der Kanton eine U-Bahn in der Stadt und Agglomeration weder sinnvoll, noch erforderlich findet. Vor diesem Hintergrund meint der Stadtrat, dass es nicht genügt, zu sagen, eine Abklärung sei interessant. Eine Abklärung braucht Zeit, Personal und Geld. Eine Abklärung ohne Unterstützung des Kantons ist nicht zielführend.

Weitere Wortmeldungen:

Guido Trevisan (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Roger Liebi ist gemäss meiner Information seit beinahe 14 Jahren im Gemeinderat. Vertreter der SVP sagen, dies solle in den nächsten 15 bis 25 Jahren umgesetzt werden. Wir haben die Idee vor einigen Jahren überprüft und kamen zu einem ähnlichen Fazit wie der Stadtrat. Bis 2030 wird es etwa 500 000 Personen in der Stadt geben. Man braucht etwa eine Million Personen, um eine U-Bahn einigermaßen rentabel betreiben zu können. Das Postulat war gut gemeint, jedoch nicht gut umgesetzt. Wir befürchten ein planerisches Chaos. Die SVP will alles über das Zentrum befördern. Das Zentrum ist in seinem Potential ausgeschöpft. Deshalb setzen wir stark auf den Ausbau der Tangenten. Ein Fokus auf das städtische Gebiet ist nicht zielführend. Wir müssen auch die Agglomeration einbeziehen. Vor einigen Anträgen sagte Michael Baumer (FDP), durch das Wachstum könne eine Korrelation zur Anzahl Autos hergestellt werden. Wir müssen auch die neuen Technologien berücksichtigen. Kürzlich habe ich an einer Messe gehört, dass man demnächst keine Parkhäuser mehr benötigen wird, weil die Autos nach Bedarf abgerufen werden. Dies kann das eigene Auto oder ein Fahrzeug aus einem Sharing-Modell sein. Wir dürfen nicht in den bestehenden Mustern verharren. Eine U-Bahn kann in Zukunft sinnvoll sein. Erst sollten wir die bestehende Infrastruktur ausbauen. Wir haben Vorstösse zum Tram Altstetten behandelt. Dort war klar, dass das ohne kantonale und nationale Beteiligung nicht geht. Langfristig finden wir eine U-Bahn prüfenswert. Uns interessiert, wie das die bürgerlichen Parteien im Kantonsrat angehen werden.

Markus Knauss (Grüne): Stadtrat Andres Türler führte bereits aus, dass man sich vor Jahrzehnten in Zürich für eine S-Bahn entschieden hat. Diese S-Bahn funktioniert, wir werden europaweit darum beneidet. Nichtsdestotrotz gibt es Optimierungsbedarf. Dies betrifft beispielsweise den Bahnhof Stadelhofen oder den Bahnhof Hardbrücke. Hier geht es im Vergleich zum Bau einer U-Bahn um einen läppischen Betrag beim Bahnhof Stadelhofen in der Höhe von rund 800 Millionen Franken. Der Volkswirtschaftsdirektor sagt, dies müsse der Bund finanzieren. Wenn das ganze System auf eine U-Bahn ausgerichtet werden soll, handelt es sich um finanzielles Freibeutertum. Der Kanton kann dies nicht finanzieren, der Bund will nicht. Wir müssten, wenn die U-Bahn gebaut würde, Abstriche machen. Wir können nicht drei Netze finanzieren. Dies ist unnötig. Zürich hat ein sehr gutes Feinverteilnetz mit Trams und Bussen. Wenn beim Tramnetz eingespart wird, ist der Aufstand in der Bevölkerung gewiss. Um eine U-Bahn finanzieren zu können, muss es aber beim Tramnetz zu Einsparungen kommen. Man müsste ganze Linien stilllegen. Eine U-Bahn ist nicht zielführend. Ich möchte nicht die Verwaltung mit derart weitgehenden Abklärungen betrauen. In zehn Jahren können wir erneut über eine U-Bahn diskutieren.

Patrick Hadi Huber (SP): Die SP unterstützt diesen Vorstoss, teilt jedoch nicht die Begründung. Der Planungshorizont ist unrealistisch. Wir verstehen eine U-Bahn als Teil einer künftigen Verkehrsbewältigung, die im Rahmen der Netzstrategie 2030 von der VBZ umgesetzt werden kann. Die Transportkapazität in der Stadt kann verbessert werden. Es wirkt an diesem Antrag scheinheilig, dass der oberirdische Raum befreit werden soll. Wenn wir über den Tellerrand des regionalen Richtplans hinausschauen, können manche Linien auch unterirdisch geplant werden. Wir befinden uns auf der Ebene, auf der wir den Kanton einbeziehen könnten. Die Idee ist prüfenswert, auch wenn die Formulierung sehr einengend ist. Die Anzahl Haltestellen wird vorgegeben. Die Formulierung sollte offener sein, auch die Tangentialen sollen erwähnt werden.

Markus Hungerbühler (CVP): Wir haben vor etwa einer halben Stunde über das Bevölkerungswachstum und die damit verbundene Verkehrszunahme gesprochen. Es wurde gesagt, man müsse den Zuwachs in den Fuss- und Veloverkehr kanalisieren. Dies wurde angenommen. Die Realität ist eine andere. Deshalb unterstützen wir das Postulat. Der öffentliche Verkehr ist teuer. Es ist nicht erstaunlich, dass die Grünen dagegen sind. Sie befürchten vermutlich, dass die Velofahrer weniger Geld bekommen. Es gibt ein Bevölkerungswachstum. Wir müssen die Bevölkerungszunahme im öffentlichen Verkehr bewältigen. In den Verkehrsträgern wird es immer enger. Wir müssen auch visionär sein. Natürlich wurde der Vorschlag 1973 abgelehnt und wir haben ein Problem mit den Zuständigkeiten. Es handelt sich hierbei um ein Postulat. Ich glaube, es ist nicht zu viel verlangt. In diesem Rat werden auch andere Postulate relativ kritiklos überwiesen. Ich verstehe nicht, weshalb die Grünen so vehement dagegen sind.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Andres Türler: *Gibt es einen Unterschied zwischen dem Postulat des Gemeinderats und einem Postulätchen in der Behandlungsform durch den Stadtrat? Sollte es dies nicht geben, ist das etwas, womit dem Stadtrat der Auftrag erteilt wird. Ich habe mich nicht in aller Vehemenz dagegen gewehrt, ich habe nur gesagt, dass wir uns auf der falschen Flughöhe befinden.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Es ist erfreulich zu hören, dass der Stadtrat unsere Postulate ernst nimmt. Zürich hat über eine U-Bahn abgestimmt. Damals wäre die Finanzierung gewährleistet gewesen. Mit den Rampen gab es auch kein Problem. Die Frage ist, weshalb das abgelehnt wurde. Die SP stellte sich gegen die U-Bahn, weil bei einer unterirdischen Linienführung Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen würden. Bereits damals war die Ablehnung rein ideologisch. Es ist auch heute klar, dass eine U-Bahn nicht nur schneller wäre, sondern sie wäre auch eine willkommene Entflechtung des Verkehrs im Zentrum. Es wurde behauptet, Zürich sei für ein solches Projekt zu klein. In Porto wurde vor Kurzem ein U-Bahn-Projekt realisiert. Auch in Lissabon gibt es eine U-Bahn. Als Präsident der Verkehrskommission wollte ich damals eine Kommissionsreise nach Lissabon durchführen, die Mehrheit der Kommission wollte sich jedoch das Roadpricing in London anschauen. Die Debatte ist ideologisch. Zürich sollte sich dafür schämen, etwas nicht zu schaffen, was in Porto möglich ist. Die Federführung wird auch beim Kanton liegen. Das, was die Stadt postuliert, ist mindestens ein Signal an den Kanton. Trams werden priorisiert. Der motorisierte Individualverkehr wird behindert. Die Ablehnung der U-Bahn ist ein Instrument zur Behinderung des motorisierten Individualverkehrs.*

Peter Schick (SVP) *ist mit der Textänderung einverstanden: Es war interessant, zuzuhören, wie dieses Postulat Emotionen weckt. Es wurde Vieles gesagt. Ich möchte sagen, dass die SVP den Textänderungsantrag annimmt.*

Michael Baumer (FDP): *Bei der Eintretensdebatte wurde klar gesagt, mit dem Bevölkerungswachstum gingen Probleme einher. Wenn die Prognose 2030 weiter extrapoliert wird, werden wir in 20 bis 30 Jahren noch mehr Einwohner haben. Wir müssen etwas mit dem Verkehrsnetz machen. Eine neue Verbindung kann eine mögliche Lösung sein. In diesem Sinn ist es positiv. Grundsätzlich unterstützen wir dies und wir sind froh, dass die Textänderung angenommen wurde. Teilweise ist das Postulat bereits erfüllt. Wenn man vom Bahnhof Stadelhofen nach Altstetten fährt, erfüllt die S-Bahn die Funktion einer U-Bahn. Diese U-Bahn kann eine Ergänzung zu bereits existierenden Strecken darstellen. In diesem Fall wäre auch kein drittes Netz notwendig und es kann viel für die Stadt erreicht werden.*

Niklaus Scherr (AL): *Die SVP will einerseits die Masseneinwanderung drosseln und ist gegen das Wachstum der Stadt, andererseits will die SVP eine U-Bahn wie andere Grossstädte. Die Bahn der SZU befindet sich bereits tief im Grundwasser. Das Kopfbahnhoftsystem, das viele innerstädtische Verbindungen ermöglichte, wurde in den Untergrund verlegt. In diesem Bereich können wir keine weiteren Röhren bauen. In Paris gibt es eine vierstöckige U-Bahn. Eine U-Bahn ist ineffizient. Die S-Bahn wird unterirdisch ins Zentrum eingespeist. Dies ist das Maximum, das wir haben können. Werden*

unterirdisch weitere Linien erstellt, müssen wir oberirdisch Tramlinien abbauen. Dagegen werden die Leute protestieren. Dies war 1973 so und hat sich bis heute nicht verändert. Ich verstehe nicht, wie sich die SP diesem Vorstoss anschliessen kann. Dieses Postulat soll in den nächsten zwanzig bis dreissig Jahren seriös angegangen werden. In dieser Richtplandebatte wird es keine strategische Entscheidungen geben, jedoch eine Menge Visionen zu U-Bahnen und Seilbahnen. 1973 habe ich die U-Bahn bekämpft, weil sie mit einer S-Bahn verknüpft war. In den 80er Jahren wurde die S-Bahn realisiert, dies war positiv. Schade war, dass bereits damals die Mehrwertabgeltung fehlte. Zürich hat heute ein S-Bahnsystem, das in der Stadt teilweise als U-Bahnsystem geführt wird. Die Rosengartenstrecke sollte angegangen werden. Diejenigen, die nicht wachsen, aber eine grössenwahnsinnige U-Bahn wollen, haben einen grössenwahnsinnigen Beitrag zur Richtplandebatte geleistet.

Matthias Probst (Grüne): *Es ist unbegreiflich, wie dieser Vorstoss eine Mehrheit finden konnte. Die Forderung ist grössenwahnsinnig. In Zürich wird ein Milliardenprojekt gefordert, es soll ein neues System eingeführt werden. Wir haben bereits ein S-Bahnsystem in Zürich, das in der Stadt die Funktion einer U-Bahn einnimmt. Wenn wir im Verkehr etwas beschleunigen, dann führt dies nicht dazu, dass Verschiebungen von einem Verkehrsmittel zu einem anderen erfolgen, sondern dazu, dass die Leute weiter reisen. Es ist noch attraktiver, einen weiteren Agglomerationsgürtel zu bauen und von dort aus in die Stadt zu pendeln. Wir brauchen einen Ausbau der Kapazitäten und keine Beschleunigung des bestehenden Systems. Wir müssen in einen sinnvollen Nahverkehr investieren, wir müssen das Veloroutennetz ausbauen. Wir können auch einen Velotunnel bauen. Wir brauchen keine Beschleunigung, die dazu führt, dass sich noch mehr Firmen im Zentrum niederlassen. Wir brauchen eine bessere Verteilung. Die Flächenplanung muss optimiert werden. Dies kann nicht mit einer U-Bahn erreicht werden.*

Roger Liebi (SVP): *Ich kann nur sagen, dass wir die Textänderung annehmen. Insbesondere sagt die GLP, dass es um Tangentialverbindungen geht. Es geht nicht darum, dass noch mehr Leute in die Stadt kommen. Die Stadt sollte in sich stärker verbunden werden. Es ist untragbar, dass man von Wiedikon nach Seebach 40 bis 50 Minuten braucht. Es geht um die langfristige Planung. Der Bezug auf die Mittelfristigkeit war unüberlegt. Wir haben im Postulat nicht geschrieben, dass wir das wollen. Die nächste Richtplandebatte wird kommen. Wir müssen die Idee wenigstens evaluieren können. Wir dürfen nicht nur die Kosten berücksichtigen, sondern auch den volkswirtschaftlichen Nutzen berücksichtigen. Die Grünen haben Angst, dass die Autos plötzlich mehr Platz hätten.*

Angenommene Textänderung:

Wir bitten den Stadtrat um Evaluierung einer im Terminus des Richtplanes langfristig mittelfristig zu erstellenden Schnellbahn/U-Bahn. Dies soll unter Gegenüberstellung der voraussichtlichen Kosten, entsprechenden Beteiligungen von Bund und Kanton und dem volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen geschehen. Die Schnellbahn / U-Bahn soll primär die Tangenten um und im Stadtgebiet stärken und damit das ÖV-Zentrum weiter entlasten. Um den Verkehrskollaps zu vermeiden muss zumindest ein Teil unterirdisch abgewickelt werden. Diese Bahn soll von 5-6 Endstationen aus sternförmig zum HB verlaufen. Im HB selber kann man auf alle Linien umsteigen. Endstationen könnten sein ZH-Affoltern/Oerlikon, Stettbach, ZH-Altstetten, Tie-



6 / 6

fenbrunnen, Wollishofen. Jede der Linien hat max. 4-6 Haltestellen, um möglichst schnell von der Stadtgrenze ins Zentrum zu gelangen.

Das geänderte Postulat wird mit 95 gegen 23 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat