

Zürich, 22. September 1997

KR-Nr. 329/1997

ANFRAGE von Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich)

betreffend Flügelbahnhof beim Hauptbahnhof Zürich

In der Vorlage Nr. 3544 vom 27.11.1996 wird unter Ziffer 5.2.1 "Bahnverkehr" folgendes ausgeführt: "Die zusätzlichen Ankünfte und Abfahrten erfordern einen Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich (zusätzlicher Flügelbahnhof auf der Seite der Sihlpost)." Von einem solchen Flügelbahnhof ist auch immer wieder im Zusammenhang mit "Eurogate" die Rede. Es ist daher anzunehmen, dass der sog. Flügelbahnhof im Bereich des neuen Eurogate angesiedelt würde.

Diese Lage des neuen Bahnhofes wäre damit aber inbezug auf den übrigen Bahnhof (Hallengleise 3-18, Gleise 21-24 im unterirdischen Bahnhof, Gleise 1-2 der SZU), aber auch bezüglich der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt Zürich (Tram und Bus auf dem Bahnhofplatz, dem Bahnhofquai und in der Bahnhofstrasse) sehr ungünstig. Die stark verlängerten Umsteigewege innerhalb des Bahnhofes und die Fusswege zu den Hauptzielen in der Stadt würden erheblicher länger und damit an Attraktivität stark einbüßen.

Es stellen sich daher folgende Fragen, für deren Beantwortung ich dem Regierungsrat zum voraus bestens danke:

1. Seit wann ist dem Regierungsrat die Planung eines Flügelbahnhofes bekannt? Wer hat diese Planung veranlasst (SBB oder Kanton?) und sind Kanton und Stadt Zürich einbezogen worden?
2. In welchem Zusammenhang ist dieser Flügelbahnhof in Planung genommen worden? War "Eurogate" Ausgangspunkt der Planungsidee oder waren es andere Gründe? Welche?
3. Welcher Verkehrsart (Fern- oder S-Bahn-Verkehr) soll dieser neue Bahnhof dienen? Wenn S-Bahn-Verkehr: Welchen Linien?
4. Auf welche Beträge werden die Kosten des neuen Bahnhofes geschätzt? Kommen dafür die SBB allein auf oder müssen sich daran auch Stadt und Kanton Zürich beteiligen? Wenn ja, in welchen Prozentsätzen oder Beträgen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Lage dieses neuen Flügelbahnhofes bezüglich
 - der übrigen Personenverkehrsanlagen des Zürcher Hauptbahnhofes,
 - der Umsteigewege zu den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie
 - bezüglich der Fusswege ins Stadtzentrum (Bahnhofstrasse, Stadtteile rechts der Limmat wie Niederdorf, kant. Verwaltungen, Hochschulen, Spitäler etc)?Um welche Distanzen verlängern sich durchschnittlich die Umsteige- und Fusswege für die Benützer des öffentlichen Verkehrs?
6. Ist geplant, den Flügelbahnhof besser an den öffentlichen Verkehr der Stadt Zürich anzubinden? Wenn ja, zu welchen voraussichtlichen Kosten und mit welchen Kostenträgern?

7. Ist der Regierungsrat bereit - oder hat er es bereits unternommen -, Alternativen zum Standort des Flügelbahnhofes zu suchen? Falls schon geschehen: Welches sind die Resultate?
8. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass heute der Zeitpunkt gekommen ist, eine generelle Planungsrunde zum weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich einzuleiten? Darin wären auch die weiterhin ungelösten Probleme mit dem noch kaum vorhandenen öV-Tangentialverkehr einer befriedigenden Lösung zuzuführen.

Dr.Rudolf Aeschbacher