

Sitzung vom 26. Februar 1992

590. Anfrage

Kantonsrat Willy Volkart, Zürich, hat am 25. November 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Im Hauptbahnhof Zürich ist zurzeit eine Baustelle unter dem Titel "vorsorgliche Massnahme SN 3.4.1" im Gange. Auftraggeber ist die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich.

Aus dieser vorsorglichen Anpassung entsteht, wenn auch nicht in riesigen Mengen, Aushubmaterial. Dieses Material wird teilweise auf Eisenbahnwagen geladen, in den Bahnhof Letten gefahren, dort auf Lastwagen umgeladen und mit diesen ins Rafzerfeld zur Ablagerung geführt. Ein anderer Teil vom Aushub wird direkt auf Lastwagen von der schienenerschlossenen Baustelle nach der Ablagerungsstelle geführt. Dies, obwohl im gleichen Bahnhof die Firma Debag sich auf Bahntransporte von Deponiematerial spezialisiert hat.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

- Warum wird ein Teil des Aushubs im Bahnhof Letten vom Eisenbahnwagen wieder auf Lastwagen umgeladen?
- Warum wird der Rest des Aushubmaterials von der schienenintegrierten Baustelle nicht mit der Bahn ins Rafzerfeld geführt?
- Wurde eine Abfuhr über die Firma Debag geprüft?
- Da die Baustelle noch längere Zeit dauert, ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass in Zukunft der Aushub direkt mit der Bahn ins Rafzerfeld geführt wird?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Willy Volkart, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Hauptbahnhof Zürich werden im Rahmen der 3. Etappe des Umbaus der Perron- und Gleisanlagen der SBB vorsorgliche Massnahmen für die geplante städtische Nationalstrasse SN 3.4.1 Letten-Sihlhölzli ausgeführt. Damit der Bahnbetrieb während der Bauzeit vollumfänglich aufrechterhalten werden kann, ist die Realisierung der Bauten nur etappenweise möglich und erstreckt sich von Juni 1990 bis ins Frühjahr 1993. Während der rund dreijährigen Bauzeit fallen ungefähr 15 000 m³ Aushubmaterial an. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde anfänglich angestrebt, das Aushubmaterial per Bahn abzuführen. Deshalb wurden mit der Firma Debag und den SBB Möglichkeiten eines Bahnabtransports eingehend untersucht. Die damaligen Abklärungen haben ergeben, dass eine Abfuhr per Bahn dann zweckmässig ist, wenn alles Aushubmaterial direkt verladen und per Bahn an den Bestimmungsort geführt werden kann. Für die Submission wurde den Unternehmern dieses Konzept vorgeschrieben. Unter den eingereichten Angeboten fand sich auch eine Unternehmervariante, die ein alternatives Abfuhrkonzept, insbesondere die Wiederaufbereitung des Aushubmaterials in einer kantonseigenen Deponie, vorsieht. Die genauere Überprüfung der Unternehmervariante hat ergeben, dass das vorgeschlagene Konzept neben dem Vorteil der Wiederaufbereitung und Wiederverwendung des anfallenden Aushubs auch eine grössere Flexibilität und terminliche Vorteile dank einer zusätzlichen bahnunabhängigen Erschliessung der Baustelle mit sich bringt. Diese Vorteile legten es nahe, der Unternehmervariante den Vorzug zu geben und den Abtransport des Aushubs wie folgt zu organisieren:

- Qualitativ gutes Aushubmaterial:
Dieses Material macht etwa 40 % des gesamten Aushubs aus und kann zu ca. 10 % auf der Baustelle für Schüttungen wiederverwendet werden. Die restlichen 30 % werden per Lastwagen auf die kantonseigene Deponie in Weiningen zur späteren Wiederverwendung abtransportiert. Ein Bahntransport ist wegen des fehlenden Gleisanschlusses nicht möglich.
- Betonabbruch und zur Wiederverwendung ungeeignetes Aushubmaterial (ca. 60 %):
Hiebei handelt es sich zunächst um Abbruchmaterial (ca. 10 %), das auf der Baustelle aussortiert und per Lastwagen zur Wiederaufbereitung nach Regensdorf abtransportiert wird. Ein Bahntransport ist in Anbetracht der verhältnismässig geringen Mengen nicht rationell. Zudem verteilt sich der Transport zeitlich bis ins Jahr 1993 und verursacht daher kaum eine nennenswerte Strassenbelastung.
Sodann fällt unter diese Aushubkategorie das bei der Schlitzwandbauweise anfallende, mit einer Flüssigkeitssuspension (Bentonit) durchsetzte Aushubmaterial. Es muss in Mulden einer speziellen Deponie zugeführt werden. Die Mulden werden mit dem Bauzug bis zum Bahnhof Letten transportiert und müssen hier wegen fehlenden Gleisanschlusses der Deponie auf Lastwagen umgeladen werden.
Die restlichen 20 % des Aushubs sind für die Wiederverwendung ungeeignet. Sie werden von der Baustelle mit Lastwagen ins Rafzerfeld abtransportiert.

Die bis heute gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass sich das gewählte Konzept für die vorliegende Baustelle mit den knappen Terminen und den strengen, zur Gewährleistung des Bahnbetriebs notwendigen Auflagen der SBB bewährt. In Anbetracht der beschränkten Kiesreserven einerseits und des sich längerfristig abzeichnenden Mangels an genügender Deponiekapazität andererseits ist das gewählte Konzept sinnvoll und zweckmässig. Es misst der Wiederverwendung des Aushubmaterials mehr Gewicht bei als dem Abtransport des Aushubs per Bahn.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 26. Februar 1992

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller