

INTERPELLATION von Lucius Dürri (CVP, Zürich)

betreffend Bau des 3. und 4. Gleises der SBB zwischen Zürich HB und Wipkingen; neutrales verkehrsplanerisches Gutachten durch den Kanton

Bekanntlich planen die SBB im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Erweiterung des sogenannten "Knotens Zürich". Zwischen Zürich HB und Oerlikon soll nach Ansicht der SBB eine zweite Doppelspur (3. und 4. Gleis) erstellt werden. Dazu soll der bestehende Steinbo-genviadukt zwischen dem Vorbahnhof und dem Bahnhof Wipkingen verdoppelt und zwischen Wipkingen und Oerlikon ein neuer Tunnel gebaut werden.

Vor einigen Jahren entschieden sich die SBB, aufgrund der hohen Kosten auf den zweiten Tunnel Wipkingen - Oerlikon vorläufig zu verzichten und die Erweiterung der Bahnanlagen nur noch zwischen HB und Oerlikon zu verfolgen. Gemäss den heute vorliegenden Plänen soll der neue doppelspurige Bahnviadukt auf der östlichen Seite (Seite Josefwiese) bis zur Wasserwerkstrasse erstellt werden. Ab der Josefstrasse bis Wipkingen sollen aber nur drei Gleise verlegt und in Betrieb genommen werden. Im Bahnhof Wipkingen soll auf der östlichen Seite ein drittes Gleis ohne Bahnperonkante angehängt werden. Zwischen der Nordbrücke und Oerlikon soll weiterhin nur der bestehende Doppelspurtunnel zur Verfügung stehen.

Es stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Seit wann planen die SBB den Ausbau der Strecke Zürich HB - Wipkingen - Oerlikon auf zwei Doppelspuren? Trifft es zu, dass die SBB früher nur drei Gleise für notwendig gehalten haben, in einer Zwischenphase sogar nur die bestehenden zwei Gleise und erst seit ein paar Jahren wieder vier Gleise? Warum dieser ständige Gesinnungswandel?
2. Wann haben die SBB entschieden, auf den Bau des zweiten Tunnels Wipkingen-Oerlikon zu verzichten? Welches waren die genauen Gründe dafür? Soll dieser Tunnel überhaupt noch jemals erstellt werden? Wenn ja, wann? Mit welchen Kosten wäre dafür zu rechnen?
3. Weshalb haben die SBB nach dem Entscheid für einen Verzicht auf den zweiten Tunnel Wipkingen - Oerlikon, keine grundsätzliche Neubeurteilung der Lage vorgenommen? Weshalb wurde stur am vierspurigen Brückenbauwerk zwischen dem Vorbahnhof und Wipkingen festgehalten? In welchem Zeitpunkt entschieden die SBB, zwischen der Josefstrasse und Nordbrücke nur drei Gleise zu legen und in Betrieb zu nehmen?
4. Wie begründen die SBB die Notwendigkeit für das dritte Gleis vom Vorbahnhof bis Wipkingen konkret? Trifft es zu, dass dies - wie dies ein SBB-Vertreter an einer öffentlichen Veranstaltung geäussert hat - nur wegen der Überholmöglichkeit der S 14 durch Intercityzüge nach St. Gallen nötig ist? Könnte dieses Problem nicht mit einer kleinen Anpassung des Fahrplans der S 14 gelöst werden?

5. Wie ist die Position des Kantons bei diesem Bahnprojekt? Der Kanton war ja im Preisgericht mit dem ehemaligen Kantonsbaumeister vertreten. Wer vertritt heute die Interessen des Kantons gegenüber den SBB bei diesem Projekt? Welches sind die Interessen des Kantons bei diesem Projekt? Wie beurteilt der Regierungsrat die städtebaulichen Auswirkungen des neuen doppelspurigen Viaduktes auf die Wohn- und Lebensqualität der Kreise 5 und 10?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass bei fehlendem Bedarf auf eine vier-spurige Brücke verzichtet werden sollte und allenfalls nur ein drittes Gleis gebaut werden sollte? Wäre es nach Ansicht des Regierungsrates möglich, dieses dritte Gleis auf der Westseite des heutigen Steinbogenviaduktes anzugliedern, allenfalls auch ostseitig über dem stillgelegten Lettenviadukt? Welche Kosteneinsparungen könnten durch eine solche Lösung erreicht werden?
7. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit einer neutralen - frei von sonstigen SBB-Aufträgen - Gruppe von Verkehrsexperten die SBB-Planung für den Knoten Zürich auf ihre Zweckmässigkeit zu überprüfen? Hat nicht auch der Kanton ein Interesse, dass steuerliche Mittel für SBB-Investitionen in einem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen für den Bahnbetrieb haben?

Lucius Dürri

Begründung:

Mit der Etappierung dieses Bauprojektes entsteht eine sowohl bahntechnisch als auch städtebaulich nicht zu verantwortende Lösung. Es ist mehr als unwahrscheinlich, dass der zweite Tunnel Wipkingen-Oerlikon je gebaut werden wird. Für den Bau eines dritten Gleises benötigt es aber nicht die vorsorgliche Erstellung des vollständigen Doppelspurviaduktes, der kaum je vollständig benötigt wird, jedoch hohe Unterhaltskosten verursachen wird. Die SBB sollten zu einem hausälterischen Umgang mit den ihnen anvertrauten Geldern angehalten werden.

Für die Erstellung bloss eines dritten Gleises ist es auch nicht notwendig, dieses auf der östlichen Seite anzuhängen, es kann ohne grosse technische Schwierigkeiten auf der Seite der KVA-Josefstrasse erstellt werden, allenfalls östlich auf dem Trasse des stillgelegten Lettenviaduktes. Die geplante Linienführung belastet die Wohnqualität der Kreise 5 und 10.