

Sitzung vom 17. August 2005

**1164. Anfrage (Grundwasserschutz bei Projektstudie Stadttunnel /  
Verkehr Zürich West)**

Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, hat am 6. Juni 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Am 1. April 2005 hat die Baudirektion, zusammen mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich, über das Ergebnis der Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West informiert. Aus Gründen des Grundwasserschutzes wurde dabei die Variante «Waidhaldetunnel lang» als Lösung präsentiert, dies an Stelle der Variante mit Unterquerung der Limmat gemäss Vorschlag des Runden Tisches «Verkehr Zürich West». Grundwasserschutzgründe scheinen ebenfalls ausschlaggebend gewesen zu sein, weshalb die Unterquerung der Hardstrasse ab Pfingstweidstrasse unter der Hardbrücke hindurch als Verbindung zum unterirdischen Sihlquai nicht weiter verfolgt worden ist. Letzteres hätte zum Beispiel einen weitergehenden Verzicht auf die Hardbrücke ermöglicht.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat:

1. In welchem Detaillierungsgrad wurden die grundwassertechnischen Abklärungen im Rahmen der Projektstudie vorgenommen?
2. Welches ist der entsprechende Anteil an den Gesamtkosten der Projektstudie?
3. Auf welche gesetzlichen Grundlagen stützt sich dieser grundwassertechnische Entscheid gegen eine Unterquerung der Limmat?
4. Besteht – je nach Detaillierungsgrad der Abklärungen – noch die Möglichkeit, dass diese grundwasserbedingten Aspekte im Rahmen der Detailprojektierung nochmals neu beurteilt werden, sodass die Unterquerung der Limmat gemäss Variante Runder Tisch nochmals zur Diskussion steht?
5. Wurde im Rahmen der Studie – neben dem Waidhaldetunnel gemäss Variante des Runden Tisches – auch die Variante mit einer Unterquerung der Hardstrasse von der Pfingstweidstrasse zum Sihlquai geprüft, sodass ein weitergehender Verzicht auf die Hardbrücke wieder zur Disposition stünde?
6. Wenn Ja, was sind die Gründe, dass diese Variante nicht weiter verfolgt worden ist?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Carmen Walker Späh, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die lokalen hydrogeologischen Verhältnisse wurden durch zwei Geologiebüros, gestützt auf vorhandene Sondierdaten und langjährige Wasserspiegelmessungen, ermittelt. Die aussergewöhnlich hohe Datendichte im Stadtgebiet (Baugrunduntersuchungen, Spiegelmessungen bei Wassernutzungen usw.) führte zu hydrogeologischen Kenntnissen, die im Detaillierungsgrad deutlich über den Anforderungen der jetzigen Projektstufe liegen und eindeutige Aussagen zur Zulässigkeit der Teilprojekte ermöglichten.

Zu Frage 2:

Die Frage der Bewilligungsfähigkeit der Waidhaldetunnel-Varianten unter grundwasserrechtlichen Aspekten wurde vorerst in der Studie «Verkehr Zürich West» (2002) und noch vertiefter in der Analyse Waidhaldetunnel-mittel Bucheggplatz-Pfingstweidstrasse (ebenfalls 2002) behandelt. Sie wurde in der Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West dann nochmals umfassend geklärt (2004/2005). Die Kosten für die bautechnischen und hydrogeologischen Analysen beliefen sich im Limmatraum auf insgesamt rund Fr. 40'000 (analoge Untersuchungen im Sihlraum also nicht eingerechnet). Gemessen an den Gesamtkosten der genannten Studien sind dies rund 2%.

Zu Frage 3:

Vorbemerkung: Diese Frage wird dahingehend verstanden, dass sie sich nicht nur auf die Unterquerung der Limmat bezieht, sondern auch auf die Unterquerung von Zürich West zwischen Limmat und Pfingstweidstrasse.

a) Grundsätzliches

Obwohl kaum wahrnehmbar, haben unterirdische Gewässer eine beachtliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung, denn rund zwei Drittel des zürcherischen Trinkwassers stammen aus Grundwasser. Verschiedene Projektelemente der Studie Stadttunnel / Verkehr Zürich West sind im Bereich des Limmatgrundwasserstroms geplant. Dieser wird intensiv genutzt und dient insbesondere auch zur Versorgung von über 100'000 Einwohnern mit Trink- und Brauchwasser. Verschiedenste bundesrechtliche Bestimmungen beabsichtigen, derartige unterirdische Gewässer vor übermässigen qualitativen und quantitativen Beeinträchtigungen zu schützen und sie für kommende Generationen zu erhalten. Bezüglich der zur Diskussion

stehenden Bauvorhaben sind insbesondere Art. 1, 3, 6 und 43 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 (SR 814.20) sowie Art. 31 und 32 und die Anhänge 1, 2 und 4 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201) zu beachten.

b) Bewilligungspraxis

Der fortschreitende Siedlungsdruck sowie neue Baumethoden, die das Bauen im Grundwasser erleichtern, führen zu zahlreichen Bauprojekten in unterirdischen Gewässern (100 bis 150 Bewilligungen im Kanton pro Jahr). Trotz dieser Bauten und anderer Gefahrenbilder muss sichergestellt werden, dass der unterirdische Wasserfluss und die natürlich vorhandene Qualität des Wassers weitgehend unbeeinflusst bleiben. Die Umsetzung der erwähnten bundesrechtlichen Bestimmungen bedarf deshalb einer ganzheitlichen Betrachtungs- und Bewilligungsweise. Für übergeordnete Infrastrukturbauten der Bahn und Strasse gelten gemäss langjähriger Praxis folgende Grundsätze:

1. Bei der Planung ist der Raumbedarf unterirdischer Gewässer zu beachten. Grossprojekte sollen womöglich die Gewässer nicht nachteilig beeinflussen.
2. Falls erforderlich, können Infrastrukturbauten bis auf den mittleren Grundwasserspiegel bewilligt werden. Durch gezielte Ersatzmassnahmen muss jedoch in der Regel die vorhandene Durchflusskapazität bei Hochwasser wieder hergestellt werden.
3. Ausnahmegewilligungen für das Erstellen von Bauten unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels können nur erteilt werden, falls zwingende Gründe dies erfordern und der Eingriff möglichst gering bzw. randlich erfolgt.

c) Unterquerung der Limmat und abgesenkte Fortführung des Waidhaldetunnels-mittel bis zur Pflingstweidstrasse

Im Rahmen der Projektstudie wurden verschiedene Waidhaldetunnel-Varianten untersucht.

Der Waidhaldetunnel-kurz berührt die Grundwasserverhältnisse nicht.

Das dem Stadtrat vom Runden Tisch im Dezember 2002 empfohlene Verkehrskonzept Zürich West fordert einen Waidhaldetunnel-mittel mit Verlagerung des Verkehrs von der Rosengartenstrasse auf eine neue Achse Bucheggplatz–Förrlibuckstrasse–Duttweilerstrasse–Toni-Knoten. Nach der Unterquerung der Limmat soll diese Strasse in der Förrlibuckstrasse und der Duttweilerstrasse städtebaulich verträglich und grundwasserkonform abgesenkt und überdeckt werden.

Aus grundwasserrechtlicher Sicht ist beim Konzept des Runden Tisches die Unterquerung der Limmat als «randlicher Eingriff» zu klassieren und im Rahmen einer Ausnahmegewilligung gerade noch reali-

sierbar. Unmittelbar nach der Hardturmstrasse wäre der Tunnel aber zwingend anzuheben, sodass die Sohle über dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen käme. Dies würde bedeuten, dass eine Überdeckung des Strassenzugs je nach Lage 2 bis 4 m über das Terrain herausragen würde.

Eine vollständige unterirdische Linienführung des Waidhaldetunnels von der Limmat bis zur Pfingstweidstrasse liegt weiträumig unter dem mittleren Grundwasserspiegel in gut durchlässigen Bodenschichten und widerspricht den gesetzlichen Bestimmungen bezüglich eines nachhaltigen Grundwasserschutzes.

Der Waidhaldetunnel-lang, dessen Fortsetzung in Zürich West in Hochlage erfolgen soll, berührt das Grundwasser nicht.

Zu Frage 4:

Im Bereich der bisher geprüften Projektelemente sind die hydrogeologischen Verhältnisse detailliert bekannt und erlauben eindeutige, stabile Aussagen zur Zulässigkeit der Teilprojekte. Bezüglich Unterquerung der Limmat ist somit die Antwort zu Frage 3 massgebend.

Zu den Fragen 5 und 6:

Die angesprochene Unterquerung der Hardstrasse von der Pfingstweidstrasse zum Sihlquai wurde im Rahmen der Studie untersucht.

Sie liegt weiträumig unter dem mittleren Grundwasserspiegel in gut durchlässigen Bodenschichten und ist mit den bundesrechtlichen Zielsetzungen zum Schutz des Grund- und Trinkwassers nicht vereinbar.

In der Projektstudie wurde auch eine Verbindung zwischen Pfingstweidstrasse und Sihlquai mittels Tieflegung der Viaduktstrasse geprüft. Auch diese Lösung ist aus grundwasserrechtlicher Sicht nicht tolerierbar.

Ergänzende Bemerkungen:

Ablehnende Haltung gegenüber der Absenkung der Förrlibuck- und der Duttweilerstrasse gemäss Lösung Waidhaldetunnel-mittel:

Die Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West kommt zum Schluss, dass die dem Zürcher Stadtrat im Dezember 2002 vom Runden Tisch empfohlene grundwasserkonforme Absenkung und Überdeckung im Bereich Förrlibuckstrasse / Duttweilerstrasse aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht abzulehnen ist. Das gleiche gilt für eine ebenerdige Fortsetzung des Waidhaldetunnels-mittel durch Zürich West hindurch.

Die «grundwasserkonforme Absenkung» des Waidhaldetunnels-mittel würde entweder in Form eines 4–5 m tiefen Einschnitts oder (überdeckt) als 2–4 m hoher Damm in Erscheinung treten. Sowohl der Einschnitt wie auch der Damm hätten zur Folge, dass der lokale Erschliessungsverkehr von Motorfahrzeugen und Velos, aber auch die

Fussgänger über diese Zäsur hinweg geführt werden müssten. Zudem würden die langen Rampenbauwerke sowohl in der Förrlibuckstrasse (Aufstieg aus der Limmatunterquerung) wie auch in der Duttweilerstrasse (Verkehrsführung über die Pflingstweidstrasse hinweg zur Duttweilerbrücke) sehr stark in Erscheinung treten. Die Zäsur störte die wichtigen internen Verbindungen zwischen den inneren und äusseren Teilen von Zürich West somit empfindlich. Insbesondere auch aus städtebaulicher Sicht ist die Umgebung des zur Umnutzung vorgesehenen Toni-Komplexes und des unmittelbar neben der Tunnelachse liegenden Freiraums «Gleisbogen» vor solchen Beeinträchtigungen zu bewahren.

Bei einer ebenerdigen Fortsetzung des Waidhaldetunnels-mittel würde Zürich West von rund 50 000–60 000 Fz/Tag durchquert, was nicht nur unter Lärmaspekten, sondern auch wegen des beanspruchten Platzes (zum dreistreifigen Waidhaldetunnel kämen noch beidseitige Spuren für die Quartiererschliessung) und der erschwerten Querungsmöglichkeiten abzulehnen ist.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**