

Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2000

3817

**A. Beschluss des Kantonsrates
über die Volksinitiative
«Pro Durchgangsbahnhof» –
kein Flügelbahnhof – In den Tunnel
statt 4-gleisig durch Wohnquartiere
(Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB
mit einem Tunnel nach Oerlikon) und einen
Gegenvorschlag dazu**

<i>KR-Nr. 264/1999</i>
<i>KR-Nr. 51/1998</i>
<i>KR-Nr. 54/1998</i>
<i>KR-Nr. 181/1998</i>
<i>KR-Nr. 216/1998</i>

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2000,

beschliesst:

I. Die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon) wird den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.

II. Der nachfolgende Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für einen Staatsbeitrag an den Ausbau der SBB-Anlagen Wiedikon/Altstetten–Zürich HB–Oerlikon wird als Gegenvorschlag den Stimmberechtigten zur Annahme empfohlen.

III. Initiative und Gegenvorschlag unterstehen der Volksabstimmung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

—

B. Beschluss des Kantonsrates über die Erledigung von Vorstössen

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2000,

beschliesst:

I. Die Postulate KR-Nrn. 51/1998, 54/1998, 181/1998 und 216/1998 werden als erledigt abgeschrieben.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

C. Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon)

I. Der Kanton Zürich setzt sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür ein, dass die SBB-Projekte «Flügelbahnhof» beim HB Zürich und «3./4. Gleis Zürich HB bis Wipkingen» nicht realisiert werden.

II. Für den Bau

- eines neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofes (parallel zum bestehenden S-Bahnhof «Museumstrasse» und zur SZU-Endstation) mit
 - einem neuen doppelspurigen Tunnel nach Zürich-Oerlikon
- wird zu Lasten des Verkehrsfonds (Art. 30 und 31 des Personenverkehrsgesetzes vom 6. März 1988) ein Rahmenkredit von 280 Mio. Franken bewilligt.

III. Der Staat kann den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu Lasten dieses Rahmenkredites Beiträge zum Ausgleich ausgewiesener Kosten-Differenzen gegenüber den SBB-Projekten «Flügelbahnhof» und «3./4. Gleis Zürich HB–Wipkingen–Oerlikon» bis zum Höchstbetrag des Rahmenkredites ausrichten. Die SBB haben dem Kanton baureife Projekte mit Kostenvoranschlägen einzureichen.

IV. Der Staatsbeitrag vermindert sich um allfällige Beiträge Dritter.

V. Der Staatsbeitrag erhöht sich oder ermässigt sich entsprechend der Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages und der Bauausführung.

Der Regierungsrat regelt in einem Vertrag mit den Schweizerischen Bundesbahnen die Modalitäten der Beitragsleistung und die Mitbestimmungsrechte des Kantons bei der Projektierung, der Bauausführung und beim Betrieb.

Begründung:

Der öffentliche Verkehr muss gut erreichbar sein

Der von den SBB geplante Flügelbahnhof zwischen Sihlpost und Langstrasse liegt weitab vom Hauptbahnhof Zürich. Die Umsteigedistanz von den S-Bahn-Zügen im abgelegenen Flügelbahnhof hin zu den Schnellzügen und zum Nahverkehr ist nicht zumutbar. Das SBB-Projekt vermag einem benutzerfreundlichen und zukunftsweisenden öffentlichen Verkehr nicht zu genügen. Der unterirdische Durchgangsbahnhof auf der Seite Löwenstrasse/Bahnhofplatz garantiert hingegen rasche und bequeme Umsteigewege, weil er direkteste Verbindungen zu den übrigen Gleisen ermöglicht und eine gute Erreichbarkeit der Zürcher Innenstadt schafft.

Der Bahnverkehr muss die Wohnquartiere schonen

Zwischen Hauptbahnhof und Wipkingen soll nach den offiziellen Plänen der SBB eine zweite Doppelspur (3./4. Gleis) gebaut werden. Die massive Erhöhung und Verbreiterung zu einer Betonbrücke, der zusätzliche Verkehr und Lärm sind für die angrenzenden Wohnquartiere und Erholungsgebiete nicht verträglich. Im Gegensatz dazu würde bei einem unterirdischen Durchgangsbahnhof die S-Bahn in einem Tunnel nach Oerlikon geführt. Auf die fragwürdige Erweiterung der Betonbrücke mitten im Wohnquartier kann somit verzichtet werden. Eine vernünftige Lösung, die auch städtebaulich überzeugt.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof ist eine vernünftige Lösung

Die offiziellen SBB-Projekte weisen mehr Nachteile als Vorteile auf. Sie sind weder kundenfreundlich noch zeitgemäss; eine kurz-sichtige Planungspolitik der SBB, die baulich und betrieblich für das nächste Jahrhundert nicht zu überzeugen vermag.

Nur mit einem unterirdischen Durchgangsbahnhof ist eine Weiterentwicklung der erfolgreichen Zürcher S-Bahn möglich. Neue, zukunftsweisende Verbindungen z. B. vom Limmattal nach Zürich Nord und zum Flughafen werden endlich realisiert. So kann die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich konsequent weitergeführt werden.

Initiativkomitee: Dr. Ruedi Aeschbacher*, Feldblumenweg 47, 8047 Zürich, Kantonsrat EVP; Hanspeter Amstutz, Tisliacher 23, 8320 Fehraltorf, Kantonsrat EVP; Dr. Nicola Behrens*, Kronenstrasse 42, 8006 Zürich; Markus Bischoff, Jacob Burckhardt-Strasse 14, 8049 Zürich, Gemeinderat AL; Heinz Bögle, Luisenstrasse 19, 8005 Zürich, Gemeinderat SP; Marlène Butz*, Culmannstrasse 59, 8006 Zürich; Franz Cahannes, Kleinalbis 78, 8045 Zürich, Kantonsrat SP und Präsident GBKZ; Thomas Dähler, Zielackerstrasse 41, 8048 Zürich, Kantonsrat FDP; Lucius Dürr, Frohburgstrasse 240, 8057 Zürich, Kantonsrat CVP und Präsident CVP Stadt Zürich; Ruth Genner, Haumesserstrasse 16, 8038 Zürich, Nationalrätin Grüne; Julia Gerber Rüegg, Am Zopfbach 21, 8804 Au, Kantonsrätin SP; Dr. Andreas Honegger, Alte Landstrasse 18, 8702 Zollikon, Kantonsrat FDP; Barbara Hunziker Wanner*, Huebacher 16, 8153 Rümlang, Kantonsrätin Grüne; Robert Kaeser, Gässli 11, 8049 Zürich, Gemeinderat FDP; Markus Knauss*, Zentralstrasse 161, 8003 Zürich, Gemeinderat Grüne und Geschäftsführer VCS Zürich; Vilmar Krähenbühl, Kleinalbis 35, 8045 Zürich, Kantonsrat SVP; Astrid Kugler, Stöckenackerstrasse 22 a 3, 8046 Zürich, Kantonsrätin LdU und Präsidentin LdU Kanton Zürich; Max Künzig, Agnesstrasse 33, 8004 Zürich, Präsident Quartierverein Aussersihl-Hard; Gabi Petri*, Zentralstrasse 161, 8003 Zürich, Kantonsrätin Grüne und Geschäftsführerin VCS Zürich; Toni W. Püntener*, Margaretenweg 19, 8055 Zürich, Präsident VCS Zürich; Adrian Ramsauer, Lagerhausstrasse 9, 8400 Winterthur, Gemeinderat Grüne; Niklaus Scherr, Feldstrasse 125, 8004 Zürich, Gemeinderat AL; Peter Schneider*, Mettlistrasse 6, 8492 Oberrieden; Robert Schönbächler, Neugasse 163, 8005 Zürich, Gemeinderat CVP; Kurt Schreiber, Johannes-Hirt-Strasse 27, 8804 Au, Kantonsrat EVP und Präsident VöV Zürich; Thomas Schweizer*, Breitenstrasse 24, 8908 Hedingen; Paul Stopper*, Falmenstrasse 25, 8610 Uster, Gemeinderat LdU; Myrta Studer, Josefstrasse 190, 8005 Zürich, Präsidentin Kreisschulpflege Limmattal; Dr. Thomas Wagner, Krähbühlstrasse 10, 8044 Zürich, Stadtrat FDP und Vorsteher des Departementes der Industriellen Betriebe; Esther Zumbrunn, Reutlingerstrasse 95, 8404 Winterthur, Kantonsrätin DaP.

Rückzugsklausel:

Die mit * bezeichneten Mitglieder des Initiativkomitees sind berechtigt, die Initiative zurückzuziehen.

Die Volksinitiative wurde am 21. Mai 1999 dem Büro des Kantonsrates eingereicht.

D. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für einen Staatsbeitrag an den Ausbau der SBB-Anlagen Wiedikon/Altstetten–Zürich HB–Oerlikon

(vom

I. Für die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 40% an die Gesamtkosten von 1450 Mio. Franken an die Schweizerischen Bundesbahnen für den Bau einer neuen Durchmesser Verbindung Wiedikon–Hauptbahnhof–Oerlikon mit Westanschluss nach Altstetten und viergleisigem unterirdischem Bahnhof mit 400 m langen Perrons in Zürich wird zu Lasten des Verkehrsfonds ein Kredit von 580 Mio. Franken bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich um 40% der Kosten, die durch eine allfällige Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Kostenberechnung (Preisstand August 2000) und der Bauausführung entstehen.

Weisung

I. Beurteilung der Volksinitiative

Der Kantonsrat hat am 6. September 1999 dem Regierungsrat die am 21. Mai 1999 eingereichte und mit 10 099 Unterschriften zu Stande gekommene Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» zu Bericht und Antrag unter dem Vorbehalt überwiesen, dass Ziffer I der Volksinitiative für ungültig erklärt worden ist.

Die Volksinitiative verlangt die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 280 Mio. Franken für den Bau eines neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofes im Hauptbahnhof Zürich und eines neuen doppelspurigen Tunnels nach Zürich-Oerlikon. Anlass für die Initiative war das Vorhaben der SBB, im Rahmen des Projekts Bahn 2000 1. Etappe vier S-Bahn-Linien, die heute über die Gleishalle verkehren (S1, S2, S8 und S14), in einen neuen Bahnhof auf der Seite der Sihlpost zu verlegen. Sodann sollte die Strecke zwischen dem Hauptbahnhof und Wipkingen ausgebaut werden.

Die Verlegung der S-Bahn in den Bahnhof Sihlpost stiess wegen der Verlängerung der Umsteigewege und der verschlechterten Zugänglichkeit der Innenstadt auf breite Ablehnung. Der Ausbau des Wipkinger Viadukts wurde vor allem wegen der Beeinträchtigung der Wohngebiete bekämpft; dieses Projekt ist inzwischen von den SBB redimensioniert worden. Die Initiantinnen und Initianten begründen ihre Forderung nach einem neuen Durchgangsbahnhof und einer unterirdischen Linienführung nach Oerlikon damit, dass einerseits die mit dem SBB-Projekt verbundenen Nachteile überwunden, andererseits neue Entwicklungsmöglichkeiten für die S-Bahn geschaffen werden könnten.

Der Regierungsrat akzeptiert den geplanten Bahnhof Sihlpost («Flügelbahnhof») nur als unumgängliche, jedoch möglichst schnell zu überwindende Übergangslösung. Er hat anfangs 1998 den Auftrag erteilt, für die bestehenden und sich mit der Inbetriebnahme der Bahn 2000 1. Etappe im Jahr 2005 verschärfenden Kapazitätsengpässe im Knoten Zürich eine umfassende Lösung zu suchen, die der Entwicklung im internationalen, nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr im Wirtschaftsraum Zürich langfristig Rechnung trägt.

Das Investitionsprogramm des «Projekts Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich», das im Rahmen dieses Auftrags entwickelt worden ist, sieht ebenfalls den Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs und einer neuen Verbindung nach Zürich-Oerlikon vor. Es deckt sich damit weitgehend mit der Stossrichtung der Volksinitiative, geht aber darüber hinaus, indem es auch die Räume Oerlikon - Flughafen und Altstetten-Zürich einbezieht und auch die künftigen Be-

dürfnisse des überregionalen Verkehrs berücksichtigt. Dabei hat sich gezeigt, dass ein zweiter Durchgangsbahnhof auch längerfristig von der S-Bahn allein nicht genügend ausgelastet werden kann, während sich demgegenüber im Fernverkehr Bedürfnisse abzeichnen, für die zusätzliche Kapazität im Hauptbahnhof und insbesondere auf der Strecke nach Oerlikon benötigt wird. Die Infrastruktur des Durchgangsbahnhofs muss darum so ausgelegt werden, dass sie sowohl für die S-Bahn als auch für den überregionalen Verkehr genügt.

Die Abklärungen im Rahmen des Projekts haben zudem ergeben, dass für einen Ausbau, wie ihn die Initiative vorschlägt, mit Gesamtkosten von rund 1080 Mio. Franken gerechnet werden muss, an denen sich die SBB nur mit einem beschränkten Interessenbeitrag beteiligen würden. Mit einem Staatsbeitrag von 280 Mio. Franken kann deshalb auch eine reine S-Bahn-Lösung im Sinne der Initiative nicht verwirklicht werden.

Der Regierungsrat anerkennt die Ziele, die von der Initiative angestrebt werden, und hat deren Impulse zu einem entwicklungsfähigen Ausbau der Zürcher Bahnanlagen aufgenommen. Weil das Ziel unter den von der Initiative formulierten Bedingungen nicht erreicht werden kann, muss diese jedoch abgelehnt werden. An ihrer Stelle unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Gegenvorschlag, der sachlich und finanziell auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten des Kantons und der SBB abgestützt ist.

II. Der Inhalt des Gegenvorschlages

1. Politische Ausgangslage

In seinen Legislatorschwerpunkten setzt sich der Regierungsrat u. a. zum Ziel,

- die Attraktivität des Wirtschaftsraumes Zürich weiter zu stärken, damit im verschärften globalen Wettbewerb immer wieder neue Arbeitsplätze geschaffen werden;
- einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des wirtschaftlichen Standortwettbewerbs, der dafür erforderlichen Mobilität und der Sicherung der Lebensqualität zu finden.

Zürich soll auch im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweiz seine Bedeutung als Wirtschaftsraum in Europa ausbauen. Die bedeutendsten Standortfaktoren, vor allem die Verfügbarkeit hoch qualifizierter Arbeitskräfte und der Zugang zu internationalen Verkehrsverbindungen, sollen besonders gepflegt werden.

Im Hinblick auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrs- und Transportsystems ist eine Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton zu erarbeiten, die in einen nationalen und internationalen Kontext zu stellen ist. Die Mobilität ist durch leistungsfähige Schlüsselinfrastrukturen im Bereich des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu sichern. Gleichzeitig ist aber auch auf eine ausgewogene räumliche Entwicklung des Kantons zu achten und der Boden zweckmässig, haushälterisch und umweltgerecht zu nutzen. Geplante und bereits bewilligte Projekte sind rasch zu verwirklichen, vor allem auch in den Ballungszentren und Entwicklungsachsen im Bereich Glattal/Flughafen.

Zürich verfügt als bedeutendster Knoten im schweizerischen Eisenbahnnetz über eine ausgezeichnete Bahnerschliessung. Das bisherige finanzielle Engagement des Kantons Zürich für die S-Bahn und die mit dem Verkehrsverbund geschaffenen Voraussetzungen für die Steuerung und Entwicklung des Regionalverkehrs haben sich ausbezahlt. Die hohe Verkehrsgunst von Zürich im öffentlichen Verkehr – einschliesslich Luftverkehr – haben wesentlich zu seinem Erfolg beigetragen. Nicht zuletzt dank seiner ausgezeichneten Verkehrserschliessung erhält der Wirtschaftsraum Zürich weit über die Kantonsgrenzen hinaus Bedeutung und reiht sich damit in die europäischen Metropolen mit hohem Entwicklungspotenzial ein.

Die Zukunft der Bahn ist auch entscheidend für die Zukunft des Standortes Zürich. Das Ziel, sich im Wettbewerb mit den übrigen europäischen Wirtschaftsräumen auf Rang 5 zu positionieren, kann nur erreicht werden, wenn der Verkehr effizient und umweltgerecht bewältigt werden kann. Die Lebens-, Siedlungs- und Umweltqualität des Wirtschaftsraums Zürich ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Nur eine leistungsfähige, attraktive Bahn im Zusammenwirken mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Lage, den Verkehr in den grossen Verkehrsströmen und in dichten Siedlungsgebieten in der erforderlichen Qualität sicherzustellen.

Die zunehmende geografische Ausweitung des Wirtschaftsraums kommt in den Siedlungs- und Verkehrsprognosen zum Ausdruck. Abschätzungen der Entwicklung innerhalb der nächsten 25 Jahre lassen erwarten, dass das Bevölkerungswachstum vor allem ausserhalb der Kernstädte und des ersten Agglomerationsgürtels hohe Dynamik aufweist, während sich die Arbeitsplätze neben den Kernstädten Zürich und Winterthur im Wesentlichen im Glattal und im Limmattal ansiedeln. Ein funktionierender Verkehr ist wesentliche Voraussetzung für einen funktionierenden Wirtschaftsraum. Die Ausgangslage ist ausgezeichnet; doch müssen mit einer weitsichtigen Investitionsplanung auch auf lange Sicht die Voraussetzungen geschaffen werden, dass es dabei bleibt.

Die zunehmende geografische Ausdehnung des Wirtschaftsraums erfordert auch eine Überprüfung der Bahnangebote. Die Unterscheidung zwischen Regional- und Fernverkehr verliert an Deutlichkeit. Interregionale Verbindungen, Halte von Fernzügen an Mittelzentren im Agglomerationsbereich, eine Ausdehnung des S-Bahn-Netzes und andere Stossrichtungen gewinnen an Bedeutung. Standortpolitisch besonders bedeutsam ist die Vernetzung mit anderen europäischen Wirtschaftsräumen. Moderne internationale Bahnangebote mit Reisezeiten, die den Luftverkehr zu konkurrenzieren vermögen, sind für den Erfolg massgeblich.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird einen wesentlichen Bestandteil der kantonalen Gesamtverkehrskonzeption bilden, die Ende 2001 abgeschlossen wird. Eine koordinierte Weiterentwicklung der Verkehrsträger ist eine der wichtigsten Funktionen der Gesamtverkehrskonzeption. Der öffentliche Verkehr hat gute Marktchancen in grossen Verkehrsströmen zwischen Siedlungsschwerpunkten sowie flächendeckend innerhalb grosser Siedlungsgebiete. Das vorliegende Projekt schafft – entsprechend den Leitideen des kantonalen Richtplans – die Voraussetzung für die Stärkung der Bahn in den Siedlungszentren, einerseits im Stadtzentrum von Zürich, andererseits in den wachstumsstarken Zentrumsgebieten gemäss kantonalem Richtplan.

2. Ziele und Stossrichtungen für die langfristige Entwicklung des Bahnangebots

a) Internationale Bahnverbindungen

Der internationale Verkehr macht zwar heute nur einen vergleichsweise geringen Anteil am Gesamtverkehr aus, weist jedoch in Bezug auf die Entwicklungstendenzen die grösste Dynamik auf: Prognosen zeigen, dass sich die Nachfrage auf der Bahn in den nächsten 25 Jahren mehr als verdoppeln lässt. Schnelle, attraktive Bahnverbindungen sind für die Integration des Wirtschaftsraums im europäischen Umfeld von grosser Bedeutung. Mit konkurrenzfähigen Angeboten lassen sich überdies in erheblichem Ausmass Flug- sowie Strassenverkehr substituieren und so die künftigen Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Das Ziel, insbesondere den Luftverkehr durch verbesserte Bahnangebote zu konkurrenzieren, steht im Einklang mit der Strategie der SBB im internationalen Personenverkehr. Diese verfolgt das Ziel, im Tagesverkehr zwischen grossen Zentren von/nach der Schweiz die Bahn im Distanzbereich 400–600 km zum schnellsten Verkehrsmittel mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis und Preis-Qualitäts-Verhältnis zu machen. Allianzen mit den ausländischen Bahnunternehmen sind geschlossen. Konkurrenzfähige Reisezeiten der Bahn zu den

wichtigsten Zentren sind absehbar: Nach Mailand dank dem neuen Gotthard-Basistunnel, nach Paris dank neuen TGV-Verbindungen, nach Deutschland auf der Rheintalachse dank Streckenausbauten, nach Stuttgart und München vor allem dank Neigetechnik.

Benachbarte europäische Metropolen rücken längerfristig auch auf dem Bahnnetz deutlich näher: Paris, Frankfurt und München werden in gut 3^{1/2} Stunden, Mailand und Stuttgart in gut 2^{1/2} Stunden erreichbar sein, wobei auf den nachfragestarken Verbindungen nach Paris, Frankfurt und Mailand der Stundentakt, nach Stuttgart und München der 2-Stunden-Takt angestrebt wird. Die Strategie der SBB verfolgt die Stossrichtung, die internationalen Züge in das schweizerische Taktsystem zu integrieren und damit optimale Anschlüsse zum nationalen Verkehr herzustellen. Unabhängig davon, ob und wie schnell sich die Schweiz politisch in die Europäische Union integriert: die Integration von Zürich in die Europäischen Verkehrsnetze ist von zentraler Bedeutung.

Der beschriebene Quantensprung im internationalen Personenverkehr erfordert im In- und Ausland hohe Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial. Der Infrastrukturausbau im In- und Ausland ist Gegenstand bilateraler Abkommen des Bundes mit den Nachbarstaaten.

b) Nationale Verbindungen

Langfristige Nachfrageschätzungen lassen erwarten, dass der Verkehr des Wirtschaftsraums Zürich mit der übrigen Schweiz (Ziel-/Quell- und Transitverkehr) in den nächsten 25 Jahren um rund 50 Prozent wachsen wird. Für die Bahn besteht eine gute Ausgangslage für Marktanteilsteigerungen: Die Nachfragesteigerung auf dem Bahnnetz kann, entsprechende Angebotsverbesserungen vorausgesetzt, über 70 Prozent betragen. Dieser verkehrspolitisch erwünschte Trend ist mit geeigneten Massnahmen zu unterstützen.

Die Planung für die langfristige Entwicklung des Bahnangebots im nationalen Verkehr ist im Rahmen von Bahn 2000 2. Etappe in allen schweizerischen Regionen angelaufen. Die dadurch geförderte Zusammenarbeit des Kantons Zürich mit Bund, SBB und den anderen Kantonen ermöglicht es, die im Rahmen des vorliegenden Projekts definierten Angebotskonzepte gesamtschweizerisch abzustimmen. Dieser Prozess wird zusätzlich unterstützt durch die nach unternehmerischen Gesichtspunkten vorgenommene Strategieplanung der SBB. Die Planungsarbeiten in den verschiedenen Kantonen lassen erkennen, dass die Bahnentwicklung am Konzept «vernetztes Städtesystem Schweiz» ausgerichtet werden soll. Folgende Stossrichtungen im Fernverkehr werden auf Grund der bisherigen, vorläufigen Projektergebnisse sichtbar:

- weitere Taktverdichtungen;
- Bildung zusätzlicher Anschlussbahnhöfe;
- neue Bahnprodukte für die Erschliessung wachsender Potenziale in Mittelzentren in ländlichen Gebieten und im Agglomerationsbereich bzw. am Stadtrand.

Es kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt Bahn 2000 2. Etappe eine Konsolidierung und Verfeinerung des Grundkonzepts Bahn 2000 mit sich bringen wird: Optimierung der Transportketten mittels Anschlussknoten. Dieses Konzept bildet einen Meilenstein in der Entwicklung der Eisenbahn, eine Errungenschaft, die auch langfristig nicht preisgegeben werden darf.

Die Stossrichtung der optimierten Transportkette im Konzept Bahn 2000 wird in der Angebotsentwicklung ergänzt durch zusätzliche Taktverdichtungen auf nachfragestarken Verbindungen. Im Rahmen des Projekts Bahnperspektiven wird für 2025 davon ausgegangen, dass die Angebotsdichte auf den Verbindungen nach Bern und Basel auf dem Niveau Viertelstunden-Takt, auf den übrigen Hauptverbindungen auf dem Niveau Halbstunden-Takt mit selektiven Verdichtungen festgelegt sein wird. In dieses Taktgefüge integriert verkehren die internationalen Reisezüge. Dieses dichte Angebot hat zur Folge, dass die Notwendigkeit von Anschlüssen in den grossen Anschlussbahnhöfen abnimmt: Die zunehmend dichten Zugfolgen führen dazu, dass sich die Umsteigezeiten von selbst verkürzen. Von bleibender Bedeutung hingegen sind die Anschlüsse in weniger stark frequentierten Knoten bzw. systemweit in den weniger aufkommensstarken Randzeiten.

Wenn im überregionalen Verkehr, bezogen auf den Knoten Zürich, eine vergleichbare Fahrplandichte absehbar ist wie im S-Bahn-Bereich, lässt sich klar der Schluss ziehen, dass die zusätzlichen Verdichtungen nicht sinnvoll im gleichen Anschlusskonzept verkehren wie das mit der Bahn 2000 1. Etappe 2005 in Betrieb kommende Regelangebot. Auf Grund der – noch nicht abgeschlossenen – Strategieplanung der SBB ist davon auszugehen, dass die zusätzlichen Züge neue Funktionen übernehmen und mit einer geänderten Haltepolitik zukunftssträchtige Marktpotenziale erschliessen können. So kann beispielsweise angenommen werden, dass eine zusätzliche überregionale Verbindung in der Viertelstundenlage nicht nur die Stadtzentren erschliesst, sondern auch an wichtigen Stadtbahnhöfen wie Altstetten und Oerlikon anhält. Damit würden wichtige Mittelzentren direkt erschlossen, und es ergäben sich neue Optionen für Anschluss-Systeme vom und zum S-Bahn-Netz. Für solche zusätzlichen Angebote ist der Hauptbahnhof als Umsteigepunkt weniger wichtig. Die Zahl der aus- und einsteigenden bzw. der durchfahrenden Passagiere überwiegt deutlich diejenige der Umsteigenden.

Zusammenfassend ergeben sich für den nationalen Fernverkehr folgende Perspektiven:

- Gesamtschweizerisch entsteht ein Anschlusskonzept im Sinne des Konzepts Bahn 2000. Neue Anschlussknoten kommen hinzu. Damit besteht netzweit über die ganze Betriebszeit ein regelmässiges, merkbares Angebot mit guten Anschlüssen.
- Zusätzlich zu diesem Regelangebot entstehen neue, an wachsenden Teilmärkten orientierte Bahnangebote mit geänderter Haltepolitik und neuen Direktverbindungen. Neben den Stadtzentren werden auch wichtige Mittelzentren bedient, womit auch ein erhebliches Umlagerungspotenzial zwischen Strasse und Schiene erschlossen werden kann. Die Angebotsmerkmale «dicht» und «direkt» vermindern in dieser Strategie die Bedeutung von Anschlussknoten in den Stadtzentren.

c) *S-Bahn*

Der Binnenverkehr innerhalb des Wirtschaftsraums Zürich ist das Feld der S-Bahn. Dieser bezogen auf die Anzahl Personenfahrten mit über 90 Prozent wichtigste Markt weist im Vergleich mit dem Fernverkehr eine geringere Wachstumsdynamik auf. Gestützt auf die verkehrspolitischen Ziele des kantonalen Richtplanes besteht der Grundsatz, die Hälfte des Verkehrswachstums auf dem öffentlichen Verkehrsnetz zu übernehmen. Für die S-Bahn bedeutet diese Vorgabe ein Wachstumsziel von 30 Prozent in den nächsten 25 Jahren.

Im Regionalverkehr besitzt der Wirtschaftsraum Zürich mit der S-Bahn eines der weltbesten Produkte dieser Art. Künftige Marktchancen für die S-Bahn bestehen insbesondere zwischen den grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten im Wirtschaftsraum Zürich (Städte Zürich und Winterthur, Limmattal und Glattal). Zentraler Erfolgsfaktor für die S-Bahn ist neben der Zuverlässigkeit und dem Komfort die Reisezeit. Reisezeitverbesserungen lassen sich durch Taktverdichtungen, Eilzüge sowie durch Direktverbindungen in Form von Durchmesser- oder Tangentiallinien erzielen. Das langfristige Angebotskonzept des Zürcher Verkehrsverbundes (S-Bahn-Vision 2025) setzt auf folgende Stossrichtungen:

- Angebotsverdichtungen, wo das Nachfragepotenzial eine hohe Auslastung erwarten lässt;
- Direktverbindungen von Wohnregionen in die grossen Arbeitsplatzgebiete von Zürich, Winterthur, Glattal und Limmattal;
- direkte Verbindung des Flughafens mit den wichtigsten kantonalen Regionen;

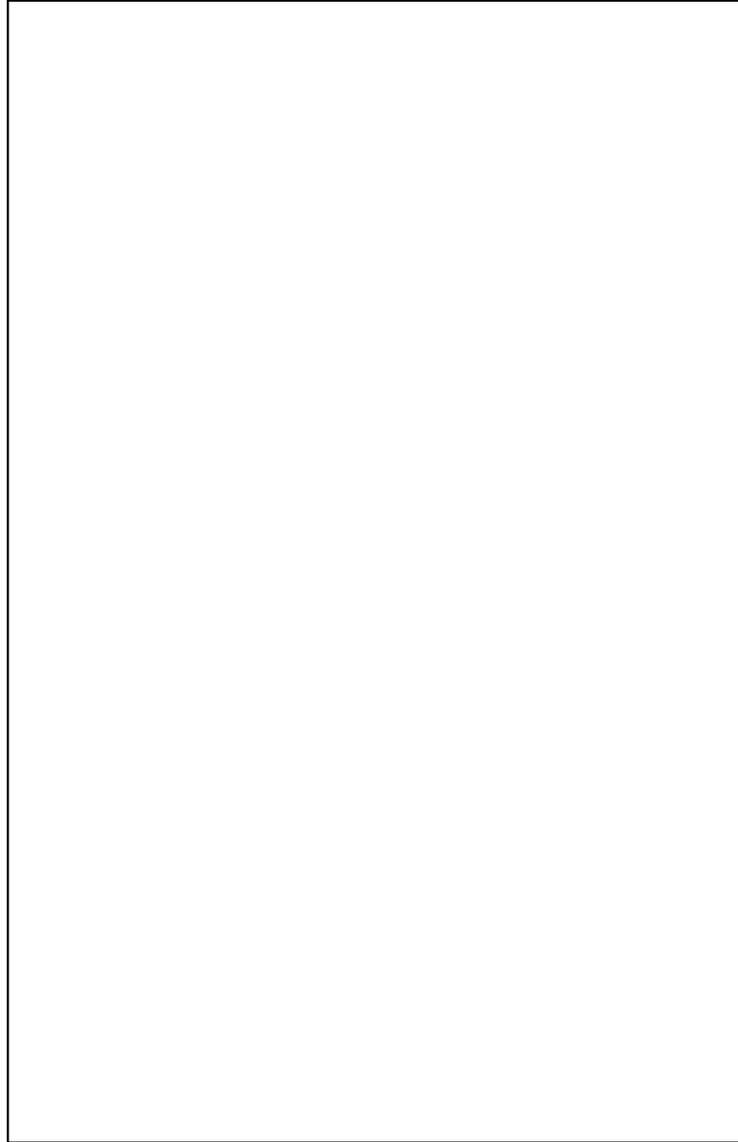
- zusätzliche schnelle Verbindungen für grosse Verkehrsströme;
- Weiterführung von S-Bahnen in Nachbarkantone;
- Anbindung von Mittelzentren an den Fernverkehr.

Die Direktverbindungen lassen sich durch zusätzliche oder geänderte Durchmesserverbindungen durch das Stadtzentrum oder – unter Umfahrung des Zentrums – auf tangentialen Verbindungen herstellen. Oberste Priorität hat eine Tangentiale Limmattal–Glattal, ferner eine Direktverbindung Limmattal–linkes Zürichseeufer. Die verbesserte Integration des Flughafens in das S-Bahn-Netz erhält noch zusätzliche Bedeutung.

Die Verlängerung von S-Bahn-Linien in die Nachbarkantone trägt der Tatsache Rechnung, dass sich der Wirtschaftsraum Zürich ausdehnt: Die Mobilität im Pendler-, Geschäfts- und Freizeitverkehr ist Ausdruck der weit über die Kantonsgrenzen greifenden Funktionen. Die zunehmende Länge der S-Bahn-Linien verändert deren Charakter. Ein Halt an allen Stationen bis zu den Zielorten würde ihre Attraktivität zu stark beeinträchtigen. Eine Kombination der Funktionen «sammeln» und «schnell verbinden» analog dem Beispiel der erfolgreichen bestehenden S-Bahn-Eilverbindungen S12, S5 usw. enthält grosse Marktchancen. Die Ausdehnung des S-Bahn-Netzes weist auf die noch zunehmende Überlagerung des Fern- und des Regionalverkehrs hin.

d) Die Angebotspalette der Zukunft

In allen hier beschriebenen Angebotsbereichen wird der Zürcher Hauptbahnhof auch in Zukunft eine ganz zentrale Rolle zu übernehmen haben. Sowohl als Start- und Endpunkt wichtiger Verbindungen wie auch als Zentrum eines umfassenden Anschluss-Systems und als Haltepunkt von Durchmesserlinien der S-Bahn und des überregionalen Verkehrs wird er hohen Ansprüchen der Kunden und des Betriebs zu genügen haben. Zusammengefasst ergibt sich daraus eine umfangreiche Palette von verschiedenen Zugsgattungen, wie aus der nachstehenden Darstellung zu entnehmen ist.



Schwarz markierte Zugsgattungen: bestehend; grau: neu

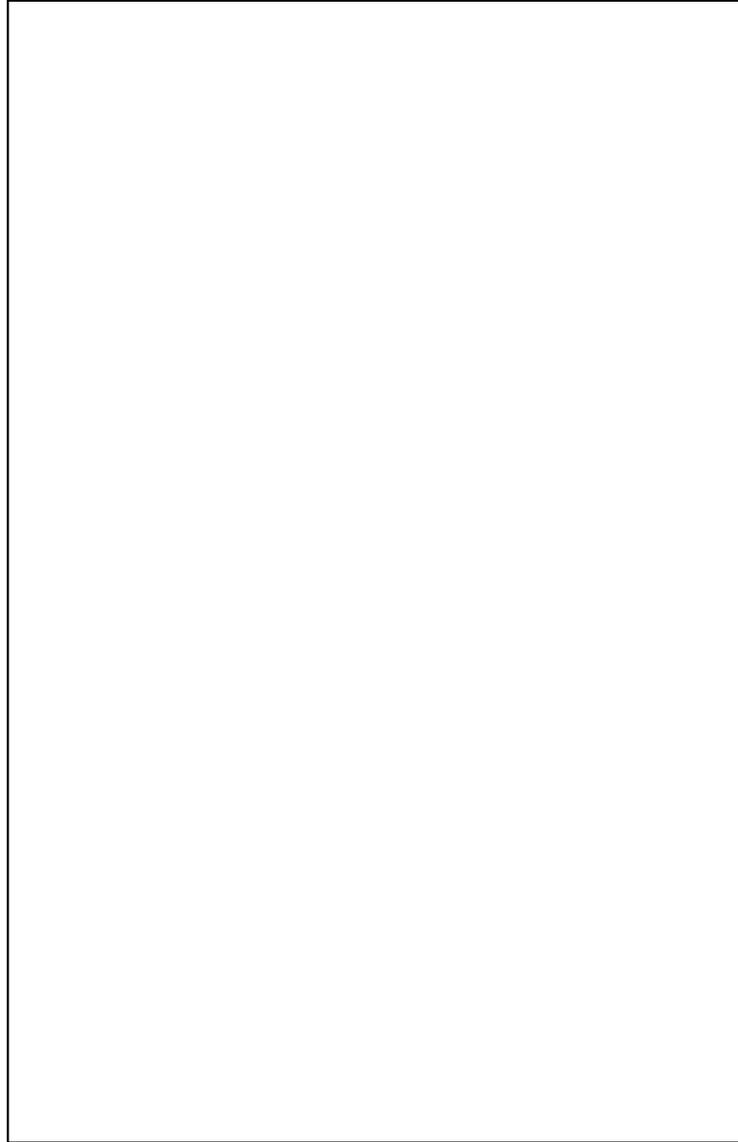
Diese Palette zeigt den unterschiedlichen Charakter der einzelnen Angebote, der sich in unterschiedlichen Anforderungen an die Bahnanlagen niederschlägt:

- Internationale Züge und nationale Züge im Anschluss-System von Bahn 2000 werden über die Haupthalle verkehren.
- S-Bahnen oder S-Bahn-ähnliche Angebote werden hauptsächlich die beiden unterirdischen Durchgangsbahnhöfe benützen.
- Für neue Zugsgattungen im überregionalen Verkehr vom und zum Wirtschaftsraum Zürich steht die freizügige Benützung der Bahnhofanlagen offen. Solange Kapazität in der Gleishalle und den Zufahrtstrecken zur Verfügung steht, kann ebenerdig angehalten werden, mit entsprechenden Vorteilen für ein-, aus- oder umsteigende Passagiere. Der neue Bahnhof Löwenstrasse stellt zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung und ermöglicht im Durchgangsbetrieb kürzere Reisezeiten mit entsprechenden Vorteilen für durchfahrende Passagiere.

3. Anforderungen an die Eisenbahn-Infrastruktur

a) Belastungen rund um den Zürcher Hauptbahnhof

Werden die zuvor skizzierten Angebotsstrategien in Strecken- und Knotenbelastungen übersetzt, zeigt sich, dass die grösste Zusatzbelastung im Verkehr über den Hauptbahnhof zu verzeichnen ist. Sodann ist auf Grund der beschriebenen Angebotskonzepte deutlich, dass der wichtigste Kapazitätsengpass auf dem Korridor Stadtzentrum - Oerlikon - Flughafen besteht.



Die gegenwärtig in Ausführung begriffenen Ausbauprojekte sind massgeschneidert für die 1. Etappe von Bahn 2000. Zusätzliche Verbindungen zum Flughafen und in die Ostschweiz sind kaum mehr möglich. Wegen des redimensionierten Ausbaus des Wipkinger Viadukts ist zurzeit noch nicht gesichert, ob der für 2005 vorgesehene Fahrplan ohne Einschränkungen in Betrieb genommen werden kann. Um die standort- und verkehrspolitisch, aus Sicht der SBB aber auch unternehmerisch unerlässliche langfristige Entwicklung der Bahnangebote zu ermöglichen, ist eine dauerhafte Beseitigung dieses Engpasses unbedingt erforderlich. Die Kombination eines neuen Durchgangsbahnhofs mit einer neuen Doppelspur nach Oerlikon ist deshalb das Schlüsselement für weitere Fortschritte in der Verkehrserschliessung des Wirtschaftsraums Zürich mit dessen Zentrum.

Eine Erhöhung der Kapazitäten im Zentrum ist allerdings nur beschränkt nutzbar, wenn nicht auch die Strecken im weiteren Einzugsgebiet für die Bewältigung des grösseren Angebots ausgerüstet werden. Bei einem Leistungsausbau auf der nationalen West-Ost-Achse und bei der Einführung zusätzlicher S-Bahn-Linien Richtung Aargau oder Winterthur werden die Kapazitäten auf dem Streckenabschnitt Rapperswil-Killwangen-Spreitenbach (Heitersberg) sowie im Raum Effretikon zu leistungsbestimmenden Faktoren.

b) Strategie für die Bahnperspektiven im Wirtschaftsraum Zürich

Die neue Bahninfrastruktur wird 100 Jahre und mehr Bestand haben und eröffnet damit langfristige Optionen. Sie muss so ausgelegt werden, dass sie die Entwicklung der Bahnangebote langfristig ermöglichen kann. Es reicht nicht, nur die Nachteile des derzeitigen reduzierten Ausbaus im Rahmen der ersten Etappe Bahn 2000 beseitigen zu wollen. Eine erfolgreiche Strategie verbindet Stärken mit Chancen, sie beschränkt sich nicht auf die Beseitigung von Schwächen. Es ist unbestritten, dass der neue Durchgangsbahnhof u. a. der S-Bahn dienen soll. Die S-Bahn allein lastet die Infrastruktur jedoch auch auf lange Sicht nicht aus, auch wenn zusätzliche Angebote angestrebt werden. Die Verlegung des überwiegenden Teils des heutigen S-Bahn-Verkehrs von der Wipkinger Linie auf die neue Durchmesser Verbindung schafft Raum für den Fernverkehr. Dieser Kapazitätseffekt ist jedoch begrenzt. Es ist deshalb nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll, wenn die neue Infrastruktur langfristig flexibel für den regionalen und den überregionalen Verkehr genutzt werden kann. Damit bestehen auch andere Voraussetzungen für die Finanzierung.

In den Ausführungen zur Entwicklung im Fernverkehr ist zum Ausdruck gekommen, dass sich die Vielfalt an Bahnangeboten in den nächsten Generationen vergrössern wird. Und nicht zuletzt durch den Grundsatz des free access dürfte dies noch verstärkt werden. Nicht nur

dritte Bahnanbieter, auch die SBB AG werden in Zukunft verstärkt standardmässiges Rollmaterial beschaffen. International zeichnen sich Standardlängen von Kompositionen ab: Für S-Bahnen im Bereich von 100 m (S-Bahn Zürich als Pionier) und 200 m für Mittel- bis Langstreckenkompositionen. Bei diesen neuen Kompositionen geht die Tendenz zu fixen Triebkopf- oder Triebwagenkompositionen. Die Länge von 200 m ist als Grundkomposition für den Mittel- und Langstreckenverkehr sowohl von der Nachfrage wie vom technischen Aufwand (Anzahl Führerstände usw.) her ideal und scheint sich auch in dem für uns bedeutsamen Ausland (Deutschland, Österreich) durchzusetzen. Zwei Kompositionen von 200 m sind bei grosser Nachfrage auf 400 m erweiterbar. Es rechtfertigt sich unter diesen Umständen, die neue Bahnhofinfrastruktur auf eine Zuglänge von 400 Metern auszurichten, zumal die Mehrkosten mit knapp 30 Mio. Franken im Verhältnis zur gesamten Investition bescheiden sind.

Aus diesen Angebotsperspektiven und Rahmenbedingungen ergibt sich für die Weiterentwicklung der Infrastruktur, dass einem vielseitig nutzbaren Durchgangsbahnhof mit neuer Linie nach Oerlikon und Anschlüssen von Wiedikon und Altstetten die erste Priorität zukommt.

c) Alternative Projekte

Im Zuge der Bestrebungen, die Nachteile des Kopfbahnhofs zu beheben, werden immer wieder auch alternative Standorte diskutiert, an denen beispielsweise der gesamte Fernverkehr in einen Durchgangsbahnhof verlegt werden könnte. Aus Sicht des Bahnbetriebs und der möglichen neuen Infrastrukturen käme für eine solche Anlage fast nur das Gebiet Herdern-Hardbrücke in Frage. Eine Verlegung dorthin wurde vor einigen Jahren auch aus städtebaulichen Überlegungen vorgeschlagen, wobei vor allem auch daran gedacht worden war, das heutige Entwicklungsgebiet Zürich-West zu einer neuen Zürcher City aufzuwerten.

Genauere Untersuchungen haben gezeigt, dass eine solche Verlegung sowohl städtebaulich wie verkehrsplanerisch als fragwürdig erscheint. Das bestehende Stadtzentrum würde vom Fernverkehrsknoten getrennt und damit nur noch mit Umsteigen und der entsprechenden Belastung der Nahverkehrsverbindungen erreichbar. Die Trennwirkung des heutigen Bahnareals zwischen Hardbrücke und Altstetten könnte nicht gemildert werden, weil der neue Bahnhof nicht nur in seiner Breite fast das ganze heutige Bahnareal beanspruchen, sondern auch in seiner Höhenlage raumwirksam würde. Für die Verkehrsbeziehung zwischen dem Fernverkehr und der S-Bahn müsste hauptsächlich der bestehende Bahnhof Hardbrücke benützt werden, der in seiner heutigen Ausgestaltung den Anforderungen in keiner

Weise zu genügen vermöchte. Entscheidend ist aber, dass es nicht möglich wäre, den neuen Bahnhof zwischen den beiden nach Norden führenden Linien durch den Käferberg und über Wipkingen zu platzieren, sodass westlich der Käferberglinie eine zusätzliche Verbindung erstellt werden müsste. Dies und die baulichen Probleme beim Bahnhof selber würden eine Bahnhofverlegung auch aus finanziellen Überlegungen zu einem nicht vertretbaren Abenteuer machen. Diese Alternative wird darum nicht mehr weiterverfolgt.

In früheren strategischen Überlegungen war als langfristige Option auch eine neue Verbindung aus dem Durchgangsbahnhof durch die Innenstadt zum linken Zürichseeufer enthalten. Diese hätte erlaubt, auch die Direktverbindungen Altstetten–linkes Seeufer über den Durchgangsbahnhof zu führen und gleichzeitig eine zusätzliche Haltestelle im Raum Paradeplatz oder Bürkliplatz zu bedienen. Inzwischen musste von dieser Option wieder Abstand genommen werden, weil einerseits ihr möglicher Nutzen mit höchstens ein bis zwei Zügen pro Halbstunde und Richtung äusserst klein wäre und andererseits der Bau im sehr schlechten Untergrund und mit zweimaliger Limmatquerung unverhältnismässig teuer wäre. Diese Option wird deshalb ebenfalls nicht mehr weiterverfolgt.

4. Das Projekt

a) Beschreibung

Die neue Linie beginnt ungefähr auf der Höhe der Langstrasse, wo sie an die von Wiedikon her kommende Doppelspur anschliesst. Die rund 400 m lange zweigleisige Rampe zum künftigen Bahnhof Löwenstrasse liegt – im Gegensatz zur Rampe in den Bahnhof Museumstrasse – mitten im stark befahrenen Gleisfeld. Damit die Zufahrt zu den Hallengleisen 3–6 auch künftig gewährleistet bleibt, muss das Niveau des unterirdischen Bahnhofs schon sehr früh erreicht werden, was ein verhältnismässig steiles Rampengefälle von rund 40% erfordert. Der Einfluss der Perronlängen (300 oder 400 m) ist für das Gefälle von untergeordneter Bedeutung; entscheidend ist die Lage der Rampe im oberirdischen Gleisfeld. Auf Grund von Berechnungen der SBB können die meisten im regionalen und überregionalen Verkehr zum Einsatz kommenden Züge diese Rampenneigung bewältigen.

Die vier Gleise des neuen Durchgangsbahnhofs «Löwenstrasse» liegen auf einer Höhe von 392,0 m und damit knapp 2 m tiefer als jene des bestehenden S-Bahnhofs unter der Museumsstrasse. Der Grund für diese tiefere Lage liegt vor allem bei den Raumbedürfnissen der künftigen Sihltiefstrasse und bei der Notwendigkeit des anschliessen-

den bergmännischen Tunnelvortriebs unter den Gebäuden des Hauptbahnhof-Südtrakts (Restaurant Arcade usw.). Weil das Bahnhofsniveau aus technischen Gründen schon früh erreicht werden muss, können die beiden Mittelperrons des neuen Bahnhofs mit geringem Aufwand mit einer Länge von 420 m erstellt werden. Damit sind sie gleich lang wie die Perrons der oberirdischen Bahnhofshalle, was auch langfristig eine sehr hohe Flexibilität gewährleistet. Beide Perrons werden 13 m breit und damit etwas breiter als jene des Bahnhofs Museumsstrasse, die sich in der Praxis als eher etwas knapp bemessen erwiesen haben. Insbesondere sollen die Aufgänge aus dem neuen Bahnhof grosszügiger ausgestaltet werden und je sowohl eine feste Treppe wie auch zwei Rolltreppen umfassen. Das östliche Perronende liegt etwa unter der heutigen Haupthalle. Die Erschliessung des neuen Bahnhofs erfolgt über ein Zwischengeschoss, das wiederum als Ladenpassage ausgestaltet werden kann. Vorgesehen ist ausserdem eine weitere Querverbindung auf der Höhe der Gessnerallee.

Unmittelbar nach dem östlichen Perronende beginnt der neue Tunnel nach Oerlikon, der zuerst mit einem Gefälle von 28% absinkt, um dann die Limmat und den Hirschengrabentunnel zu unterqueren und nach 725 m seinen tiefsten Punkt zu erreichen. Von hier führt die Linie in einem grossen Bogen nach Oerlikon. Der ganze Tunnel ohne den unterirdischen Bahnhof wird 4,8 km lang. Im bestehenden Bahneinschnitt vor Oerlikon findet die Verknüpfung mit der heutigen Wipkinger Linie und den Verbindungen nach Flughafen und Wallisellen statt. In diesem Bereich werden auch die nötigen Vorinvestitionen zu tätigen sein, um später bei Bedarf eine unterirdische Umfahrung von Oerlikon anschliessen zu können.

Der Anschluss des Bahnhofs Löwenstrasse nach Altstetten beginnt bei der Langstrasse. Dabei überquert das stadtauswärts führende Gleis die vom Seebahneinschnitt her kommenden Linien auf einer rund 800 m langen einspurigen Brücke. Im Bereich Hardbrücke schliesst es an die bestehende Verbindungslinie Wiedikon-Altstetten an. Die südliche Doppelspur im Limmattal wird über die bestehende Verbindungslinie erreicht. Die nördliche Doppelspur wird über eine eingleisige Unterquerung der Gleisfelder angeschlossen, die im Bereich Herdern in die bestehende Strecke einmündet. Die stadteinwärts führenden Gleise benutzen ab Altstetten die bestehende Verbindungslinie Richtung Wiedikon sowie die zurzeit im Bau befindliche Südeinfahrt. Im Bereich Hardbrücke zweigt das Zufahrtsgleis zum neuen Durchgangsbahnhof ab und wird parallel zur neuen Überführung der Wipkinger Linie geführt, um bei der Langstrasse an das von Wiedikon kommende Gleis anzuschliessen.

b) Die Kosten

Für das oben beschriebene Kernprojekt, das auch Gegenstand dieser Vorlage ist, betragen die Gesamtkosten 1,45 Mrd. Franken (Preisbasis 2000). Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Abschnitte:

Altstetten–Langstrasse	250 Mio. Franken
(Wiedikon–)Langstrasse–Durchgangsbahnhof	139 Mio. Franken
Durchgangsbahnhof	423 Mio. Franken
Tunnel Durchgangsbahnhof–Oerlikon	400 Mio. Franken
Anschluss in Oerlikon	148 Mio. Franken
Vorinvestition Unterfahung Oerlikon	90 Mio. Franken
Total Investitionen Kernbereich	1450 Mio. Franken

In diesen Kosten ist eine Reserve von 10% für Unvorhergesehenes enthalten. Nicht berücksichtigt sind Mehrkosten, die bei einer Verwirklichung des Projekts Eurogate entstehen würden. In einem solchen Fall müsste die Finanzierung der betreffenden Projektbestandteile mit der Trägerschaft von Eurogate ausgehandelt werden.

Die Kostenunterschiede zu einem Projekt gemäss Volksinitiative erklären sich im Wesentlichen durch den Anschluss nach Altstetten, der in der Initiative nicht vorgesehen ist, die Mehrkosten eines 400 Meter langen Durchgangsbahnhofs im Vergleich zu 300 Metern Länge (knapp 30 Mio. Franken) und Mehraufwendungen für den Anschluss von Oerlikon.

c) Termine

Um den neuen Durchgangsbahnhof überhaupt mit vertretbarem Aufwand verwirklichen zu können, müssen im Zusammenhang mit den bevorstehenden Perronverlängerungen im Rahmen von Bahn 2000 1. Etappe und den Fundationsarbeiten für Eurogate erste Vorinvestitionen getätigt werden. Für diese hat der SBB-Verwaltungsrat am 29. September 2000 einen Kredit von 145 Mio. Franken bewilligt. Diese Arbeiten werden 2002–2004 ausgeführt. In der gleichen Zeit werden Vor- und Auflageprojekt für die neue Linie ausgearbeitet, sodass etwa ab 2004 das Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden kann. Wenn sich dabei keine Verzögerungen durch Rechtsmittelverfahren oder unvorhergesehene Probleme ergeben, kann für die Strecke Wiedikon–Oerlikon mit einer Betriebsaufnahme im Jahr 2012 gerechnet werden. Bis zu diesem Zeitpunkt muss der Betrieb des S-Bahnhofs Sihlpost als Übergangslösung aufrechterhalten werden. Der Anschluss Altstetten folgt möglicherweise etwas später.

5. Weitere Ausbauschritte im Wirtschaftsraum Zürich

Mit dem Kernprojekt, wie es oben beschrieben wurde, werden die Kapazitäten im Zürcher Hauptbahnhof und auf dessen unmittelbaren Zufahrtstrecken deutlich erhöht, sodass sie für den angestrebten Angebotsausbau für einige Jahrzehnte die nötige Flexibilität gewährleisten. Um die neuen Anlagen aber voll nutzen zu können, müssen die notwendigen Kapazitäten schrittweise und abgestimmt auf die Angebotsschritte der 2. Etappe von Bahn 2000 auch auf den äusseren Streckenabschnitten bereitgestellt werden.

a) *Raum Effretikon*

Einer der empfindlichsten Engpässe ist schon seit längerer Zeit der Raum Effretikon, wo sich beim so genannten Hürlistein die vier Linien zwischen Zürich und Winterthur vereinen. Dieser Flaschenhals erschwert sowohl für den Fern- und Güterverkehr wie auch für die S-Bahn die Weiterentwicklung des Angebots. Es ist heute unbestritten, dass einer Umfahrung von Effretikon hohe Priorität zukommen muss. Das Projekt ist aber noch nicht so weit fortgeschritten, dass darüber bereits ein Entscheid getroffen werden könnte. Je nach Ausbau wird mit Gesamtkosten von 300–500 Mio. Franken gerechnet werden müssen, an denen sich der Kanton nach Massgabe seiner Interessen an einem S-Bahn-Ausbau zu beteiligen haben wird.

b) *Kurzfristige Ergänzungen zur S-Bahn*

Der Erfolg der Zürcher S-Bahn hat dazu geführt, dass in einzelnen Zügen bereits sehr empfindliche Platzprobleme festzustellen sind. Diese erfreulichen Fahrgastzunahmen begründen einen kurzfristigen Handlungsbedarf. Vor allem im Zürcher Oberland, auf der Winterthurer Linie und im Knonaueramt müssen so rasch wie möglich zusätzliche Züge geführt werden, beispielsweise die S5 im Viertelstundentakt und eine zweite S-Bahn-Linie im Knonaueramt. Da der Streckenausbau bisher immer auf ein bestimmtes Angebot ausgerichtet wurde und kaum Reserven enthält, erfordert der vorgesehene Leistungsausbau an einzelnen Orten auch einen Streckenausbau. Die Projekte und deren Umfang sind gegenwärtig noch nicht bereinigt. Die Vorbereitung wird aber von den SBB und vom ZVV so vorangetrieben, dass entsprechende Kreditbeschlüsse etwa in zwei Jahren beantragt werden können.

Zusammen mit dem Projekt im Raum Effretikon wird dafür mit Gesamtkosten von etwa 600–800 Mio. Franken zu rechnen sein. Der kantonale Anteil ist noch auszuhandeln, dürfte aber in der Grössenordnung von 200–250 Mio. Franken liegen. Noch in diesem Jahr wird im Zusammenhang mit dem Halbstundentakt im Weinland ein Staatsbeitrag von 13 Mio. Franken für den Bau einer Doppelspur zwischen Hettlingen und Henggart beantragt.

c) 2. Etappe Bahn 2000

Ein weiterer Engpass im SBB-Netz, der sich auf die optimale Nutzung der Anlagen im Zürcher Hauptbahnhof auswirken wird, ist die Zufahrt von Westen her. Dabei geht es vor allem um den Abschnitt Rapperswil–Killwangen–Spreitenbach (Heitersberglinie), dem sich die West-Ost-Achse und die Gotthard-Transitachse kreuzen. In diesem Bereich und später auch im Limmattal werden weitere Kapazitäten geschaffen werden müssen, an deren Kosten sich aber der Kanton Zürich nicht beteiligen kann. Diese Aufwendungen werden im Rahmen der zweiten Etappe von Bahn 2000 über den so genannten FinöV-Kredit gemäss eidgenössischer Volksabstimmung vom 29. November 1998 finanziert werden müssen. Im gleichen Zusammenhang wird der Kanton Zürich auch sein Interesse an einer schnellen und leistungsfähigen Verbindung nach Basel und zu den internationalen Verbindungen unterstreichen müssen (neuer Juradurchstich). Voraussichtlich 2004 wird der Bundesrat den eidgenössischen Räten eine Botschaft über die 2. Etappe von Bahn 2000 unterbreiten, für die gemäss der seinerzeitigen FinöV-Vorlage ein Investitionsvolumen von rund 6 Mrd. Franken vorgesehen ist. Diese Mittel werden jedoch erst gegen 2010 zur Verfügung stehen.

d) S-Bahn-Vision

Um seinen Auftrag auch längerfristig erfüllen und die prognostizierten Fahrgastzunahmen bewältigen zu können, hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine S-Bahn-Vision 2025 entwickelt. Die kurzfristig vorgesehenen Sofortmassnahmen stellen einen ersten Schritt in dieser Richtung dar und sind entsprechend aufwärts kompatibel. Die Vision zeigt aber auf, dass die Entwicklung mit den Sofortmassnahmen nicht abgeschlossen sein wird. Nach 2012 werden weitere Ausbauschritte notwendig sein, die ihrerseits wieder einzelne Streckenausbauten erfordern werden, die aber heute weder umschrieben noch beziffert werden können.

6. Finanzierung

a) Kostenaufteilung

Es besteht Einigkeit mit den SBB, dass die vorgeschlagene Lösung die richtige Alternative zu den ursprünglichen Plänen für einen Ausbau der Linie über Wipkingen auf durchgehend vier Gleise bis Oerlikon darstellt. Die neue Verbindung erfüllt die Anforderungen, denen die Verbindung Limmattal–Zürich–Flughafen–Winterthur als zentraler Abschnitt der nationalen West-Ost-Achse langfristig zu genügen hat. Die SBB sind darum bereit, ihre Anlagen entsprechend auszubauen, sofern die Finanzierung gesichert werden kann.

Gestützt auf Art. 3 Abs. 3 und 4 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 743.3) sind die SBB nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Sie erhalten die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand und passen sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik an. An Investitionen und Leistungen, die nicht diesen Kriterien entsprechen, haben sich Dritte, die daran besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen zu beteiligen.

Im FinöV-Kredit, dem das Schweizer Volk am 29. November 1998 zugestimmt hat, sind 5,9 Mrd. Franken für die zweite Etappe von Bahn 2000 vorgesehen, über deren Aufteilung aber erst 2004 den eidgenössischen Räten eine Botschaft unterbreitet werden soll. Diese Mittel, die unter anderem auch für die dringende Kapazitätserweiterung zwischen Zürich und Aarau und den für den Anschluss Zürichs an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz wichtigen neuen Juradurchstich benötigt werden, stehen darum erst etwa ab 2010 zur Verfügung. Um die neuen Anlagen im Kanton Zürich schon früher verwirklichen zu können, sind die SBB bereit, dafür eigene Mittel einzusetzen. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen sind sie aber weder gesetzlich verpflichtet noch finanziell in der Lage, die gesamten Kosten allein zu tragen. Der Kanton Zürich hat sich nach Massgabe seiner Interessen an einer weiteren Entwicklung der S-Bahn und einem möglichst raschen Ersatz des nur als Übergangslösung vertretbaren S-Bahnhofs Sihlpost angemessen zu beteiligen.

Bei der Bemessung des kantonalen Anteils ist davon auszugehen, dass der neue Durchgangsbahnhof mit der Hälfte seiner Kapazität der S-Bahn zur Verfügung steht. Entsprechend dem Schlüssel, der bei der S-Bahn-Neubaustrecke und beim Rahmenkredit für die Ergänzungen zur Anwendung kam, trägt der Kanton bei Ausbauten, die ganz der Angebotssteigerung der S-Bahn zugute kommen oder von dieser ausgelöst wurden, 80% der Kosten. Bezogen auf die hälftige Nutzung der neuen Anlagen sind das 40% der Gesamtkosten von 1450 Mio. Fran-

ken oder 580 Mio. Franken. Die SBB sind bereit, ihren Anteil von 60% zu leisten. Für die weiteren Projekte im Raum Effretikon und für die anstehenden Sofortmassnahmen für die S-Bahn, an denen sich der Kanton ebenfalls zu beteiligen hat, stellt dieser Schlüssel kein Präjudiz dar. In beiden Fällen wird der Kanton einen tieferen Anteil zu tragen haben.

b) Belastung des Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds)

Gestützt auf § 4 sowie § 30 und § 31 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1) gewährt der Staat Beiträge für feste Anlagen, die in Übereinstimmung mit der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern. Diese Investitionen werden durch den Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert, dem grundsätzlich Einlagen von jährlich mindestens 70 Mio. Franken zuzuweisen sind. Während der rezessiven Phase der vergangenen Jahre wurden die vorgesehenen Fondseinlagen gemäss § 30 Abs. 2 mangels Investitionsperspektiven und infolge der angespannten Situation des Staatshaushaltes um insgesamt 150 Mio. Franken gekürzt, weshalb der Fondsbestand Ende 2000 lediglich etwa 27 Mio. Franken betragen dürfte. Er wird zudem durch noch notwendige Abschreibungen von insgesamt rund 200 Mio. Franken aus den in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen (2. Teilergänzung S-Bahn) belastet. Um die Staatsbeiträge an die SBB ohne starke Fondsverschuldung finanzieren zu können, sind die Fondseinlagen noch vor den anstehenden Investitionsausgaben über die gesetzliche Minimaleinlage zu erhöhen.

Gemäss den finanzpolitischen Grundlagen sind deshalb ab 2002 Fondseinlagen von jährlich 95 Mio. Franken im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) eingestellt. Verglichen mit der Mindesteinlage von 70 Mio. Franken wird allerdings damit in den nächsten Jahren gerade die seit dem Erlass des Gesetzes im Jahr 1988 aufge Laufene Teuerung kompensiert. Sofern die jährlichen Einlagen in den Verkehrsfonds längerfristig auf 95 Mio. Franken erhöht werden können, sind die finanziellen Belastungen aus dieser Vorlage sowie die weiteren gegenwärtig geplanten Investitionsvorhaben (3. Teilergänzung S-Bahn, Stadtbahn Glattal und Tramentwicklung der Stadt Zürich) verkraftbar.

c) Folgekosten

Die Investitionsbeiträge von 580 Mio. Franken aus dem Verkehrsfonds sind mit 4,5% zu verzinsen und mit 15% vom Restwert jährlich abzuschreiben, was während den nächsten 25 Jahren durchschnittliche jährliche Kapitalfolgekosten von rund 37 Mio. Franken ergibt. Die tat-

sächlichen Kapitalfolgekosten sind in der Finanzplanung des Verkehrsfonds berücksichtigt.

Noch nicht genau festgelegt sind die Folgekosten, die durch die Zusatzleistungen auf dem SBB-Netz für den Zürcher Verkehrsverbund entstehen. Dies liegt einerseits darin, dass diese, bedingt durch die Etappierung, zeitlich gestaffelt hinzukommen und andererseits in der noch offenen Klassifizierung der zusätzlichen Züge zwischen Regional- und Fernverkehr sowie deren unterschiedlicher Finanzierung. Zudem wäre es vermessen, den zeitlich unterschiedlich anfallenden Fahrausweisertrag bereits heute zuverlässig berechnen zu wollen. Während gemäss geltender Gesetzgebung sämtliche Kosten der Zusatzleistungen im Fernverkehr von den SBB bzw. deren Kunden bezahlt werden, muss die Kostenunterdeckung dieser Zusatzleistungen für den Regionalverkehr ab 2001 zu 56 Prozent der Zürcher Verkehrsverbund tragen, dessen Kostenunterdeckung wiederum hälftig auf Kanton und Gemeinden aufgeteilt wird.

Mit personellen Folgekosten oder indirekten Folgekosten seitens des Kantons ist nicht zu rechnen. Dagegen werden sich aus der gesteigerten Attraktivität des Wirtschaftsraums Zürich als Wohnraum und Arbeitsplatzgebiet zusätzliche, jedoch nicht quantifizierbare Steuererträge ergeben.

7. Parlamentarische Vorstösse

Am 28. September 1998 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat das folgende von Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, Kantonsrätin Julia Gerber Rüegg, Wädenswil, und Kantonsrat Josef Vogel, Zürich, am 2. Februar 1998 und eingereichte Postulat (KR-Nr. 51/1998) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

«Der Regierungsrat ist gemäss Beschluss der Behördendelegation für den SBB-Knoten Zürich (Bahn 2000) beauftragt, zusammen mit SBB, ZVV und Stadt Zürich unverzüglich die konzeptionellen und planerischen Arbeiten für den nächsten Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich aufzunehmen:

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat ersucht, mit Priorität nach Lösungswegen zu suchen und aufzuzeigen, wie die <Übergangslösung> des S-Bahnhofs <Flügelbahnhof> in angemessener Zeit in eine endgültige Lage nahe am Bahnhofplatz übergeführt werden kann.

Mindestens ein Lösungsansatz ist zu entwickeln, wonach der endgültige neue S-Bahnhof im Rahmen der zweiten Etappe von Bahn 2000 verwirklicht werden könnte.»

Der Kantonsrat hat am 25. Januar 1999 das folgende von den Kantonsräten Vilmar Krähenbühl, Zürich, und Dr. Andreas Honegger, Zollikon, am 2. Februar 1998 eingereichte Postulat (KR-Nr. 54/1998) dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

«Der Regierungsrat wird eingeladen, einen Verpflichtungskredit zur Abdeckung der Mehrkosten für zwei neue Geleise neben dem Gleis 3 über eine neue und verstärkte Postbrücke zu sprechen, um die zukünftigen Bedürfnisse der SBB abzudecken.»

Am 25. Januar 1999 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat das folgende von den Kantonsräten Dr. Rudolf Aeschbacher, Zürich, und Kurt Schreiber, Wädenswil, am 18. Mai 1998 eingereichte Postulat (KR-Nr. 181/1998) zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den SBB und der Stadt Zürich eine Planungsvariante auszuarbeiten, die die höchst unerfreuliche Situation zweier wichtiger Ausbauprojekte der SBB, die aus verschiedenen Gründen wenig befriedigen oder gar auf massiven Widerstand stossen, wie folgt auflösen würde:

- An Stelle des geplanten, ungünstig gelegenen <Flügelbahnhof> ist ein neuer, benutzerfreundlicher, ebenfalls unterirdisch angelegter Durchgangsbahnhof parallel zur und nördlich der SZU-Station vorzusehen.
- An Stelle des projektierten 3./4. Gleises zwischen Zürich HB und Wipkingen (mit voraussichtlicher späterer Fortsetzung mittels eines Tunnels nach Oerlikon) ist aus dem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof eine neue Tunnelverbindung nach Zürich-Oerlikon zu planen, die in etwa dem Verlauf der früheren Planung <Zürichberglinie West> folgt.

Diese Alternativplanungen sind bis Ende 1998 auf einen derartigen Stand zu bringen, dass die technische Machbarkeit unter den heutigen Voraussetzungen bestätigt ist, ein grober Kostenvergleich möglich wird und die betrieblichen Vorteile (Abläufe, Kapazität, Betriebskosten) ebenfalls grob abgeschätzt werden können.»

Am 25. Januar 1999 hat der Kantonsrat dem Regierungsrat die folgende von Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, und Kantonsrätin Ingrid Schmid, Zürich, am 15. Juni 1998 eingereichte Motion (KR-Nr. 216/1998) als Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

«Der Regierungsrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den SBB planerische Massnahmen zu ergreifen mit dem Ziel, die Realisierung eines weiteren Durchgangsbahnhofs im Bereich des Hauptbahnhofs Zürich zu sichern.

Dabei sollen der kantonale Richtplan und dementsprechend die kommunalen Pläne mit den notwendigen Festsetzungen im Sinne von Planungskorridoren (Optionen) ergänzt werden.»

Mit dem vorliegenden Antrag werden die Forderungen der vier Postulate aufgenommen und sinngemäss erfüllt. Indem eine Lösung beantragt wird, mit der sowohl der S-Bahnhof Sihlpost wie auch das 3. und 4. Gleis nach Wipkingen ersetzt und langfristig überflüssig werden, können alle vier Postulate als erledigt abgeschrieben werden.

8. Abstimmungsverfahren

Initiative und Gegenvorschlag unterstehen dem obligatorischen Referendum (Art. 30 Ziffer 3 Kantonsverfassung). Wird die Initiative erst nach der Beschlussfassung durch den Kantonsrat zurückgezogen, untersteht der verbleibende Gegenvorschlag weiterhin dem obligatorischen Referendum.

9. Zusammenfassung und Antrag

Mit den Ausbauvorhaben der SBB im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 hat sich gezeigt, dass die Entwicklungsmöglichkeiten des Zürcher Hauptbahnhofs an seinem heutigen Standort und auf dem heutigen Niveau stark eingeschränkt sind. Die vorgesehenen Projekte für den S-Bahnhof Sihlpost und die Verbreiterung des Viadukts nach Wipkingen tragen den Charakter von Notlösungen und vermögen nicht zu befriedigen. Sie enthalten auch keinerlei Entwicklungsperspektiven. Mit einer Volksinitiative und vier Postulaten wurden Alternativlösungen verlangt. Eine solche liegt nun vor, indem eine neue Linie von Wiedikon durch einen neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof nach Oerlikon mit einem Anschluss von und nach Altstetten gebaut werden soll. Von der Kapazität dieser neuen Anlagen soll etwa die Hälfte für die S-Bahn reserviert sein, während die SBB die andere Hälfte mittelfristig für eigene Bedürfnisse beanspruchen. Entsprechend dieser Interessenlage würde sich die SBB mit 60% an den Gesamtkosten von 1450 Mio. Franken beteiligen. Der Anteil des Kantons beträgt 40% oder 580 Mio. Franken. Dieser Betrag ist dem Verkehrsfonds zu belasten und verteilt sich auf eine Bauzeit von etwa acht Jahren.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof – kein Flügelbahnhof – In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere (Für einen Durchgangsbahnhof in Zürich HB mit einem Tunnel nach Oerlikon)» zur Ablehnung zu empfehlen, die Postulate KR-Nrn. 51/1998, 54/1998, 181/1998 und 216/1998 als erledigt abzuschreiben und den nachgesuchten Kredit von 580 Mio. Franken zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi