

Sitzung vom 24. Mai 2000

831. Interpellation (Eurogate und Durchgangsbahnhof)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 10. April 2000 folgende Interpellation eingereicht:

Bei all den verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Vorzügen des Projekts Eurogate muss aber auch die Frage gestellt werden, wie das Projekt mit einem späteren Projekt Durchgangsbahnhof vereinbar ist. Für einen Durchgangsbahnhof sind je nach Zulaufstrecken verschiedene Varianten denkbar. Entsprechende Planungskorridore sind in den Richtlinien aber noch nicht gesichert, so wie sie das Postulat KR-Nr. 216/1998 («Durchgangsbahnhof Zürich HB») verlangen würde. Konfliktpunkte zwischen dem Projekt Eurogate und einem Projekt Durchgangsbahnhof sind deshalb nicht auszuschliessen, vor allem wenn die Gleisgeometrie auf Eurogate fixiert würde.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Konnte ein Durchgangsbahnhof beim Projekt Eurogate tatsächlich berücksichtigt werden, nachdem erst vage Vorstellungen von einem Durchgangsbahnhof bestehen? Wenn ja, in welcher Form?
2. Was unternimmt der Regierungsrat, damit ein unterirdischer Durchgangsbahnhof durch Eurogate nicht erschwert und verteuert wird? Was unternimmt er andererseits, damit die Realisierung des Projekts Eurogate durch weitere Abklärungen nicht verzögert wird?
3. Ist der Regierungsrat bereit, unverzüglich Richtplangänzungen mit zusätzlichen Planungskorridoren (Optionen) vorzulegen?
4. Wegen der weit höheren Kapazität von Durchgangsgeleisen entstünden mit einem unterirdischen Durchgangsbahnhof oberirdische Raumreserven. Ist der Regierungsrat bereit, solche in die Planung einzubeziehen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Beim ursprünglichen Baueingabeprojekt von Eurogate ist ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof noch nicht berücksichtigt worden. Auf Grund der Vereinbarung zwischen der Eurogate AG und der Stadt Zürich wird das Projekt aber zurzeit erheblich überarbeitet. Diese Überarbeitungsphase wird dafür genutzt, um die Kompatibilität zwischen Eurogate und einem zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof sowie allenfalls dafür notwendige Vorinvestitionen sicherzustellen. Zwischen den Fachleuten von Eurogate Zürich AG bzw. ARGE Eurogate Zürich und der SBB AG besteht dabei ein enger Kontakt. Damit wird gewährleistet, dass Vorgaben, die sich aus den Studien für den Durchgangsbahnhof ergeben, zeitlich, bautechnisch, mit Bezug auf die Bauabläufe und betrieblich mit dem Eurogate-Projekt abgestimmt werden können.

Im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» ist im Januar 2000 das Vorprojekt Vorinvestitionen ausgelöst worden, das bis im September dieses Jahres den Entscheid der SBB AG über allfällig zu treffende Vorinvestitionen für einen zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof ermöglichen wird. Auch dabei werden die Zusammenhänge mit dem Projekt Eurogate berücksichtigt. Nach den bisher gewonnenen Erkenntnissen erscheint der Durchgangsbahnhof machbar, auch wenn die Eurogate-Überbauung verwirklicht wird. Um den Risiken von Verzögerungen, Erschwernissen oder Verteuerungen zu begegnen, werden die beiden Projekte Eurogate und Durchgangsbahnhof gegenseitig abgestimmt und in enger terminlicher Koordination bearbeitet. Sowohl SBB AG wie auch Eurogate AG bzw. ARGE Eurogate Zürich erklären sich zu dieser Koordination ausdrücklich bereit.

Der neue unterirdische Bahnhof allein befindet sich samt seiner Zufahrten von Wiedikon und Altstetten her auf bestehendem Bahnareal und erfordert darum keine besondere Richtplaneintragung. Die Koordination mit anderen Bauvorhaben auf diesem Areal wird, wie oben erwähnt, durch die Zusammenarbeit zwischen der Bauträgerschaft und der Bahunternehmung als Baurechtsgeberin sichergestellt. Für die Ausgestaltung der unterirdischen Anlage als Durchgangsbahnhof und die neue Verbindung nach Oerlikon ist jedoch eine

Richtplanergänzung erforderlich. Diese wird unabhängig von Eurogate aus den Ergebnissen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» erarbeitet. Die Volkswirtschaftsdirektion wird zusammen mit der Baudirektion zu gegebener Zeit darüber Antrag stellen. Aus heutiger Sicht wird dies im Spätherbst 2000 geschehen können.

Welche Reserven sich dank der Erstellung des unterirdischen Durchgangsbahnhofs im bestehenden Kopfbahnhof ergeben werden, ist stark vom jeweiligen Angebotskonzept abhängig. Bei der künftigen Angebotsplanung werden SBB und Zürcher Verkehrsverbund darauf achten, dass die zur Verfügung stehenden Anlagen einen möglichst grossen Gesamtnutzen bringen können.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi