

Sitzung vom 10. Dezember 1997

2699. Anfrage (Flügelbahnhof beim Hauptbahnhof Zürich)

Kantonsrat Dr. Rudolf Aeschbacher, Zürich, hat am 22. September 1997 folgende Anfrage eingereicht:

In der Vorlage Nr. 3544 vom 27. November 1996 wird unter Ziffer 5.2.1 «Bahnverkehr» folgendes ausgeführt: «Die zusätzlichen Ankünfte und Abfahrten erfordern einen Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich (zusätzlicher Flügelbahnhof auf der Seite der Sihlpost).» Von einem solchen Flügelbahnhof ist auch immer wieder im Zusammenhang mit «Eurogate» die Rede. Es ist daher anzunehmen, dass der sogenannte Flügelbahnhof im Bereich des neuen Eurogate angesiedelt würde. Diese Lage des neuen Bahnhofes wäre damit aber in bezug auf den übrigen Bahnhof (Hallengleise 3–18, Gleise 21–24 im unterirdischen Bahnhof, Gleise 1–2 der SZU), aber auch bezüglich der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt Zürich (Tram und Bus auf dem Bahnhofplatz, dem Bahnhofquai und in der Bahnhofstrasse) sehr ungünstig. Die stark verlängerten Umsteigewege innerhalb des Bahnhofes und die Fusswege zu den Hauptzielen in der Stadt würden erheblicher länger und damit an Attraktivität stark einbüßen.

Es stellen sich daher folgende Fragen, für deren Beantwortung ich dem Regierungsrat zum voraus bestens danke:

1. Seit wann ist dem Regierungsrat die Planung eines Flügelbahnhofes bekannt? Wer hat diese Planung veranlasst (SBB oder Kanton?), und sind Kanton und Stadt Zürich einbezogen worden?
2. In welchem Zusammenhang ist dieser Flügelbahnhof in Planung genommen worden? War «Eurogate» Ausgangspunkt der Planungsidee, oder waren es andere Gründe? Welche?
3. Welcher Verkehrsart (Fern- oder S-Bahn-Verkehr) soll dieser neue Bahnhof dienen? Wenn S-Bahn-Verkehr: Welchen Linien?
4. Auf welche Beträge werden die Kosten des neuen Bahnhofes geschätzt? Kommen dafür die SBB allein auf, oder müssen sich daran auch Stadt und Kanton Zürich beteiligen? Wenn ja, in welchen Prozentsätzen oder Beträgen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Lage dieses neuen Flügelbahnhofes bezüglich der übrigen Personenverkehrsanlagen des Zürcher Hauptbahnhofes, der Umsteigewege zu den städtischen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie bezüglich der Fusswege ins Stadtzentrum (Bahnhofstrasse, Stadtteile rechts der Limmat wie Niederdorf, kantonale Verwaltungen, Hochschulen, Spitäler usw.)? Um welche Distanzen verlängern sich durchschnittlich die Umsteige- und Fusswege für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs?
6. Ist geplant, den Flügelbahnhof besser an den öffentlichen Verkehr der Stadt Zürich anzubinden? Wenn ja, zu welchen voraussichtlichen Kosten und mit welchen Kostenträgern?
7. Ist der Regierungsrat bereit – oder hat er es bereits unternommen –, Alternativen zum Standort des Flügelbahnhofes zu suchen? Falls schon geschehen: Welches sind die Resultate?
8. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass heute der Zeitpunkt gekommen ist, eine generelle Planungsrunde zum weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich einzuleiten? Darin wären auch die weiterhin ungelösten Probleme mit dem noch kaum vorhandenen öV-Tangentialverkehr einer befriedigenden Lösung zuzuführen.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Rudolf Aeschbacher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Auswirkungen des Projekts Bahn 2000 auf den Hauptbahnhof Zürich

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Projektes Bahn 2000, 1. Etappe, wird der Hauptbahnhof Zürich ab 2005 pro Tag mit 200 zusätzlichen Fernzügen bedient (1100

gegenüber heute 900). Um gute Anschlüsse herzustellen, wird die bestehende Anschlussgruppe zur vollen Stunde konzentriert und um die halbe Stunde mit einer zusätzlichen Anschlussgruppe ergänzt. Dadurch wird auch der Bahnbetrieb in den betreffenden Zeitabschnitten Spitzenbelastungen aufweisen.

Trotz der 1990 erfolgten deutlichen Kapazitätserweiterung mit dem Durchgangsbahnhof Museumstrasse kann diese Zusatzbelastung nicht mit den heutigen Anlagen des Hauptbahnhofs Zürich bewältigt werden, sondern erfordert den Bau von drei bis vier zusätzlichen Gleisen. In der Haupthalle steht dafür kein Platz zur Verfügung. Deshalb, und nicht wegen Eurogate, planen die SBB für die S-Bahn-Linien S1, S2, S8 und S14 den Bau eines Flügelbahnhofs auf der Höhe der Sihlpost. Dadurch wird das Gleisende für die betreffenden Linien um rund 300 Meter zurückversetzt. Für den neuen Flügelbahnhof rechnen die SBB mit Kosten von rund 30 Mio. Franken. Die Finanzierung ist im Rahmen des Projekts Bahn 2000 durch die SBB sichergestellt.

Die Nutzung des Flügelbahnhofs durch den Fernverkehr ist mit der geplanten Gleisführung nicht möglich. Im Konzept Bahn 2000 werden die Wipkingerlinie und die alte Seebahnlinie (linkes Zürichseeufer) auf der Südseite des Vorbahnhofs miteinander verknüpft. Auf diesen Strecken werden künftig die erwähnten S-Bahn-Linien artrein verkehren. Eine Änderung der Gleisführung würde das gesamte Konzept «Knoten Zürich», einschliesslich des im Bau befindlichen Zimmerbergtunnels, in Frage stellen

Für die Begleitung aller Ausbauprojekte, die im Raum Zürich durch die Bahn 2000 notwendig werden, bildete die Kreisdirektion III SBB eine Behördendelegation, an der Vertreterinnen und Vertreter von Kanton und Stadt Zürich, des Zürcher Verkehrsverbundes, des Bundesamtes für Verkehr und der Projektleitung Bahn 2000 beteiligt sind. Die erste Sitzung der Behördendelegation fand am 19. September 1996 statt. Die SBB hatten schon zuvor über die Ausbauprojekte informiert.

Von den täglich 30000 in Zürich ankommenden Fahrgästen der S-Bahn-Linien S1, S2, S8 und S14 steigen je 15% auf Fernverkehrszüge bzw. auf andere S-Bahn-Linien im Bahnhof Museumstrasse um. Für 70% der Fahrgäste ist die Stadt Zürich das Reiseziel. Abgesehen von einem kleinen Teil der Fahrgäste, deren Ziel sich in den Stadtkreisen 4 und 5 befindet, müssen zusätzliche Fusswegstrecken in Kauf genommen werden. Zwar wird sich der Weg nicht für alle Passagiere um die volle Distanz von 300 Metern verlängern, insbesondere weil sich die Fussgängerströme teilweise verlagern werden.

Entscheidend ist letztlich nicht die genaue Berechnung der zusätzlichen Fusswegstrecken, sondern die Tatsache, dass die betreffenden S-Bahn-Linien in eine periphere Lage versetzt werden, was die Attraktivität der S-Bahn insgesamt beeinträchtigt.

Alternativen zum Flügelbahnhof

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe haben die SBB in Zusammenarbeit mit Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich mögliche Alternativen für den Flügelbahnhof gesucht:

- Verlängerung des Flügelbahnhofs über die Sihl
- Tieflage des Flügelbahnhofs und Verlängerung unter der Sihl
- Hochlage des Flügelbahnhofs mit Verlängerung über die Sihl
- Erweiterung der Hallengeleise auf Seite des Landesmuseums
- Neuer Durchgangsbahnhof

Die Abklärungen haben gezeigt, dass das aktuelle Projekt mit einem ebenerdigen Flügelbahnhof neben der Sihlpost unter den bis zum Jahr 2005 realisierbaren Varianten die beste Lösung darstellt. Ausserdem ist sichergestellt, dass durch diese Investition die Erstellung eines künftigen neuen Durchgangsbahnhofs nicht verbaut wird.

Der geplante Flügelbahnhof stellt eine Übergangslösung dar. Eine umfassende Lösung, welche der Entwicklung im internationalen, nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich langfristig Rechnung trägt, liegt noch nicht vor. Die Behördendelegation hat beschlossen, dass dieses Projekt unter Leitung der Volkswirtschaftsdirektion an die Hand genommen wird. Die Projektarbeiten werden im 1. Quartal 1998 beginnen.

Flankierende Massnahmen

Abgesehen von diesem langfristigen Projekt legen die beteiligten Partner Wert darauf, die nachteiligen Folgen der Lage des Flügelbahnhofs nach Möglichkeit zu mildern. Folgende Projekte zur Verbesserung der Verhältnisse für die betroffenen Fahrgäste befinden sich derzeit in Planung:

- Rollband (analog den bekannten Anlagen auf Flughäfen) entlang Gleis 3, vom Kopf des geplanten Flügelbahnhofs bis zur Rolltreppe ins ShopVille
- Passerelle von der Lagerstrasse (Kreis 4) zur Zollstrasse (Kreis 5) mit zusätzlichen Zugängen bzw. Abgängen zu den Hallenperrons
- Fussgängerbrücke über die Sihl
- Bessere Erschliessung durch die VBZ (Haltestelle «Clipper», Umleitung Buslinie 31 via Lagerstrasse)
- Attraktive Gestaltung des neuen Flügelbahnhofs bezüglich Licht- und Platzverhältnissen

Mit der Realisierung sämtlicher flankierenden Massnahmen können die Zeitverluste für ankommende und umsteigende Reisende halbiert werden.

Erste grobe Schätzungen der Investitionen für die flankierenden Massnahmen liegen bei rund 18 Mio. Franken. Die Investitionen für das Rollband sind darin noch nicht berücksichtigt. An den Kosten für die flankierenden Massnahmen möchten die SBB Stadt und Kanton Zürich beteiligen. Dem steht jedoch entgegen, dass das bestehende S-Bahn-Angebot aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen zwischen SBB und Zürcher Verkehrsverbund Priorität vor künftigen Angebotsausbauten im Fernverkehr hat. Nachdem dies im vorliegenden Zusammenhang aus baulichen und betrieblichen Gründen nicht möglich ist, ist es Sache der SBB, die Folgekosten, einschliesslich der Finanzierung der flankierenden Massnahmen, zu tragen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi