

Sitzung vom 9. September 1998

2050. Anfrage (Kostenschätzung für einen zweiten unterirdischen S-Bahn-Durchgangsbahnhof im Zürcher Hauptbahnhof)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 15. Juni 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Im Postulat KR-Nr. 181/1998 schlugen Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP) und Kurt Schreiber (EVP) vor, zum Flügelbahnhof und zum 3. Gleis Zürich–Wipkingen (neues Viadukt) eine Planungsvariante ausarbeiten zu lassen. In der Folge wird in der «NZZ» vom 23./24. Mai 1998 ein zweiter unterirdischer S-Bahn-Durchgangsbahnhof im Zürcher Hauptbahnhof mit einem anschliessenden Tunnel nach Oerlikon diskutiert.

Der Infrastrukturplaner und Baufachmann der SBB-Kreisdirektion 3 schätzt die Investitionskosten folgendemassen ein:

	in Mio. Franken
– Unterirdischer Bahnhof mit drei Gleisen	225
– Rampe	20
– Tunnel (nach Oerlikon)	325
– Sanierung des bestehenden Viadukts nach Wipkingen	60–100
– Überwerfung aus Richtung Wipkingen	20
Total	<u>650–690</u>

Demgegenüber rechnet der Direktor der SBB-Kreisdirektion 3 für die von den Postulanten Aeschbacher und Schreiber vorgeschlagene Variante pauschal mit 875 Mio. Franken.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Sind die vom Infrastrukturplaner der Kreisdirektion 3 in der «NZZ» vom 23./24. Mai gemachten Kostenschätzungen in der Grössenordnung nachvollziehbar und aus heutiger Sicht richtig?
2. Wie lässt sich die pauschale Kostenschätzung des SBB-Kreisdirektors im «Tages-Anzeiger» vom 13. Juni 1998 von 875 Mio. Franken erklären?
3. Auf welche Bauvorhaben könnte verzichtet werden, wenn ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof mit anschliessendem Tunnel nach Oerlikon realisiert würde, und wie hoch sind die einzelnen Investitionskosten dieser Bauvorhaben?

Auf Antrag der Dirktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Für die neue S-Bahn-Linienführung mit einem zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof und anschliessendem Tunnel nach Oerlikon, die als Alternative zu den von den SBB im Rahmen der 1. Etappe von Bahn 2000 vorgesehenen Projekten vorgeschlagen wurde, gibt es noch keine detaillierten Projektstudien. Kostenschätzungen lassen sich daher nur in grossen Bandbreiten und anhand von Vergleichsobjekten erstellen. Der SBB-Planer hat die gesprächsweise genannten Zahlen denn auch mit den entsprechenden Vorbehalten versehen. Beim zweiten Durchgangsbahnhof wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dafür mindestens mit den Kosten des Museumsbahnhofs gerechnet werden müsse. Bei der in diesem Zusammenhang genannten Zahl von 225 Mio. Franken handelt es sich um den Kostenvoranschlag von 1980. Die tatsächlichen Kosten betragen 278 Mio. Franken, was umgerechnet auf die Preisbasis 1998 den Betrag von 298 Mio. Franken ergibt. Weil die preisgünstige Deckelbaumethode, die im Bereich der Museumsstrasse zur Anwendung kam, unter den Bauten der Bahnhofhalle nicht möglich ist, ist davon auszugehen, dass ein zweiter Durchgangsbahnhof bedeutend mehr kosten würde. Unter Berücksichtigung der Erschliessungskosten und Ausbauten auf dem Fussgänger-/Ladengeschoss rechnen die SBB heute mit einer Bandbreite von 300–400 Mio. Franken. Die aus dem Gespräch mit dem SBB-Planer abgeleiteten Zahlen sind darum sicher zu tief.

Die von SBB-Kreisdirektor Erwin Rutishauser gemachte Schätzung berücksichtigt die für den Bau eines zweiten Durchgangsbahnhofs anfallenden Mehrkosten im Vergleich zum Museumsbahnhof. Die im Postulat KR-Nr. 181/1998 vorgeschlagene Lösung würde zwi-

schen 745 und 875 Mio. Franken kosten. Diese Summe setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

	in Mio. Franken
– Rampe Langstrasse bis Durchgangsbahnhof	20
–ingleisige Überwerfung	20–30
– Durchgangsbahnhof	300–400
– Doppelspurtunnel nach Zürich-Oerlikon (3,5 km zu Fr. 50000/m und 1,5 km zu Fr. 100000/m)	325
– Sanierung der bestehenden Viadukte unter Vollbetrieb	80–100
Insgesamt	<u>745–875</u>

Falls der vorgeschlagene zweite Durchgangsbahnhof mit anschliessendem Tunnel nach Oerlikon innert der für die erste Etappe von Bahn 2000 gesetzten Frist verwirklicht werden könnte, könnte auf die folgenden Elemente des aktuellen Projekts verzichtet werden:

	in Mio. Franken
S-Bahnhof Sihlpost	60
Flankierende Massnahmen zum S-Bahnhof	24
3./4. Gleis Zürich–Wipkingen inkl. zweigleisige Überwerfung	149
Sanierung der bestehenden Viadukte gemäss aktuellem Projekt	57
Total Bahn 2000 1. Etappe	<u>290</u>

Ausserdem könnte auf den für eine spätere Etappe vorgesehenen, zurzeit aber noch nicht finanzierten 2. Wipkingertunnel verzichtet werden. Dieser würde etwa 150–200 Mio. Franken kosten, was insgesamt längerfristige Einsparungen von 440–490 Mio. Franken ergäbe. Ein Vergleich zwischen dem Bahn 2000-Projekt einschliesslich zweiter Wipkingertunnel und dem Alternativprojekt (zweiter S-Bahn-Durchgangsbahnhof mit Tunnel nach Oerlikon) ergäbe damit Mehrkosten des Alternativprojekts von 305–385 Mio. Franken.

Nicht berücksichtigt in diesem theoretischen Kostenvergleich ist der Zeitfaktor. Die Ausbauten im Knoten Zürich müssen bis 2005 fertig sein, um die erste Etappe von Bahn 2000 in der ganzen Schweiz in Betrieb nehmen zu können. In dieser Zeit liesse sich die vorgeschlagene Variante, für die weder ein Projekt vorhanden noch die Finanzierung geregelt ist, nicht verwirklichen. Sie ist darum keine Alternative zu den gegenwärtigen Projekten, sondern ein Lösungsansatz für Ausbauten nach der Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000. Für diesen Planungshorizont sind aber auch weitere Lösungsansätze in die Diskussion einzubeziehen.

Die Behördendelegation hat beschlossen, den Flügelbahnhof als Übergangslösung zu akzeptieren. Das neu gebildete Amt für Verkehr hat seine Tätigkeit soeben aufgenommen. Die Konzeption und Planung der endgültigen Lage des neuen Bahnhofs wird eines der zentralen Projekte des neuen Amtes darstellen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi