

Sitzung vom 6. Mai 1998

1045. Interpellation (Bau des 3. und 4. Gleises der SBB zwischen Zürich HB und Wipkingen)

Die Kantonsräte Benedikt Gschwind und Lucius Dürri, Zürich, haben am 23. März 1998 folgende Interpellation eingereicht:

Bekanntlich planen die SBB im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Erweiterung des sogenannten «Knotens Zürich». Zwischen Zürich HB und Oerlikon soll nach Ansicht der SBB eine zweite Doppelspur (3. und 4. Gleis) erstellt werden. Dazu soll der bestehende Steinbogenviadukt zwischen dem Vorbahnhof und dem Bahnhof Wipkingen verdoppelt und zwischen Wipkingen und Oerlikon ein neuer Tunnel gebaut werden.

Vor einigen Jahren entschieden sich die SBB, aufgrund der hohen Kosten auf den zweiten Tunnel Wipkingen–Oerlikon vorläufig zu verzichten und die Erweiterung der Bahnanlagen nur noch zwischen HB und Wipkingen zu verfolgen. Gemäss den heute vorliegenden Plänen soll der neue doppelspurige Bahnviadukt auf der östlichen Seite (Seite Josefswiese) bis zur Wasserwerkstrasse erstellt werden. Ab der Josefstrasse bis Wipkingen sollen aber nur drei Gleise verlegt und in Betrieb genommen werden. Im Bahnhof Wipkingen soll auf der östlichen Seite ein drittes Gleis ohne Bahnperronkante angehängt werden. Zwischen der Nordbrücke und Oerlikon soll weiterhin nur der bestehende Doppelspurtunnel zur Verfügung stehen.

Es stellen sich folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Seit wann planen die SBB den Ausbau der Strecke Zürich HB–Wipkingen–Oerlikon auf zwei Doppelspuren? Trifft es zu, dass die SBB früher nur drei Gleise für notwendig gehalten haben, in einer Zwischenphase sogar nur die bestehenden zwei Gleise und erst seit ein paar Jahren wieder vier Gleise? Warum dieser ständige Gesinnungswandel?
2. Wann haben die SBB entschieden, auf den Bau des zweiten Tunnels Wipkingen–Oerlikon zu verzichten? Welches waren die genauen Gründe dafür? Soll dieser Tunnel überhaupt noch jemals erstellt werden? Wenn ja, wann? Mit welchen Kosten wäre dafür zu rechnen?
3. Weshalb haben die SBB nach dem Entscheid für einen Verzicht auf den zweiten Tunnel Wipkingen–Oerlikon keine grundsätzliche Neubeurteilung der Lage vorgenommen? Weshalb wurde stur am vierspurigen Brückenbauwerk zwischen dem Vorbahnhof und Wipkingen festgehalten? In welchem Zeitpunkt entschieden die SBB, zwischen der Josefstrasse und Nordbrücke nur drei Gleise zu legen und in Betrieb zu nehmen?
4. Wie begründen die SBB die Notwendigkeit für das dritte Gleis vom Vorbahnhof bis Wipkingen konkret? Trifft es zu, dass dies – wie dies ein SBB-Vertreter an einer öffentlichen Veranstaltung geäussert hat – nur wegen der Überholmöglichkeit der S14 durch Intercityzüge nach St. Gallen nötig ist? Könnte dieses Problem nicht mit einer kleinen Anpassung des Fahrplans der S14 gelöst werden?
5. Wie ist die Position des Kantons bei diesem Bahnprojekt? Der Kanton war ja im Preisgericht mit dem ehemaligen Kantonsbaumeister vertreten. Wer vertritt heute die Interessen des Kantons gegenüber den SBB bei diesem Projekt? Welches sind die Interessen des Kantons bei diesem Projekt? Wie beurteilt der Regierungsrat die städtebaulichen Auswirkungen des neuen, doppelspurigen Viaduktes auf die Wohn- und Lebensqualität der Kreise 5 und 10?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass bei fehlendem Bedarf auf eine vierspurige Brücke verzichtet werden sollte und allenfalls nur ein drittes Gleis gebaut werden sollte? Wäre es nach Ansicht des Regierungsrates möglich, dieses dritte Gleis auf der Westseite des heutigen Steinbogenviaduktes anzugliedern, allenfalls auch ostseitig über dem stillgelegten Lettenviadukt? Welche Kosteneinsparungen könnten durch eine solche Lösung erreicht werden?
7. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit einer neutralen – frei von sonstigen SBB-Aufträgen – Gruppe von Verkehrsexperten die SBB-Planung für den Knoten Zürich auf ihre Zweckmässigkeit zu überprüfen? Hat nicht auch der Kanton ein Interesse, dass

steuerliche Mittel für SBB-Investitionen vernünftiges Verhältnis zum Nutzen für den Bahnbetrieb haben?

Begründung:

Mit der Etappierung dieses Bauprojektes entsteht eine sowohl bahntechnisch als auch städtebaulich nicht zu verantwortende Lösung. Es ist mehr als unwahrscheinlich, dass der zweite Tunnel Wipkingen–Oerlikon je gebaut werden wird. Für den Bau eines dritten Gleises benötigt es aber nicht die vorsorgliche Erstellung des vollständigen Doppelspurviaduktes, der kaum je vollständig benötigt wird, jedoch hohe Unterhaltskosten verursachen wird. Die SBB sollten zu einem haushälterischen Umgang mit den ihnen anvertrauten Geldern angehalten werden.

Für die Erstellung bloss eines dritten Gleises ist es auch nicht notwendig, dieses auf der östlichen Seite anzuhängen; es kann ohne grosse technische Schwierigkeiten auf der Seite der KVA-Josefstrasse erstellt werden, allenfalls östlich auf dem Trasse des stillgelegten Lettenviaduktes. Die geplante Linienführung belastet die Wohnqualität der Kreise 5 und 10.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Benedikt Gschwind und Lucius Dürr, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die SBB führen für den Knoten Zürich seit Jahren einen sogenannten Rahmenplan mit den langfristigen Ausbauvorhaben; dieser Rahmenplan wird periodisch überarbeitet. Darin werden die Zusammenhänge zwischen Marktbedürfnissen, Angebotsstrategien, Produktionsplanungen untersucht und deren Auswirkungen auf die Infrastrukturausbauten abgestimmt. Die zurzeit geplanten und im Bau befindlichen Projekte beruhen auf diesem Rahmenplan, der auf den Endausbau von Bahn 2000 ausgerichtet ist. Zwei Schwerpunkte sind für diesen Rahmenplan massgebend:

- Gemäss Konzept Bahn 2000 sollen die Zugsangebote im Knoten Zürich künftig um rund 20% höher sein.
- Durch die starke Bündelung der Zugläufe im Personenverkehr in halbstündlichen Anschlussgruppen entsteht eine entsprechende Belastung der Zulaufstrecken der Bahnhofeinfahrten.

Der Rahmenplan zeichnet sich durch zwei betrieblich-konzeptionelle Kernelemente aus, die insbesondere in den Korridoren Nord und Süd zu veränderten Ausbaustrategien führen:

- Der nationale und regionale Reisezugsverkehr auf den Achsen Zürich Oerlikon–Zürich HB und Zürich HB–Thalwil soll entflochten werden.
- Im gleichen Korridor sollen sich sowohl im Fernverkehr als auch im Nahverkehr die Züge gleichzeitig begegnen können.

Für den Bau einer zusätzlichen Doppelspur im Korridor Nord wurden insgesamt sieben Varianten einer Eignungsanalyse unterzogen. Die Führung via Wipkingen schwang aufgrund der optimalen Einbindung in die Knoten Zürich HB und Zürich Oerlikon, aufgrund der Etappierungsmöglichkeiten, der Kosten und der optimalen Voraussetzung für eine gründlichen Sanierung der bestehenden Wipkingertunneln oben aus.

1993 zeichnete sich ab, dass das Konzept Bahn 2000 mit dem ursprünglich bewilligten Kredit von 5,3 Mia. Franken (Basis 1985, ohne Teuerung) etappiert werden muss, um den gegebenen Kreditrahmen einhalten zu können. Das revidierte Angebotskonzept Bahn 2000, 1. Etappe, enthält unter anderem Abstriche im Halbstundenangebot nach Schaffhausen und Romanshorn sowie bei der Einbindung des Flughafens Zürich in das nationale Netz. Dies erlaubte, den Bau des zweiten Wipkingertunnels, aber auch des Brüttenertunnels zwischen Zürich Flughafen und Winterthur in eine spätere Etappe zurückzustellen. Es handelt sich somit nicht um einen Verzicht, sondern um eine den Angebotsschritten entsprechende Etappierung.

Der Bau weiterer Etappen ist abhängig von der Nachfrageentwicklung und der darauf ausgerichteten Angebotserweiterung im Teilkorridor Zürich HB–Zürich Flughafen und auf dem Gesamtkorridor Zürich HB–Winterthur–Ostschweiz (–München) und Zürich–Stuttgart. Das vorliegende Bauvorhaben deckt das Angebot Bahn 2000, 1. Etappe, sowie das S-Bahn-Angebot (einschliesslich zweiter Teilergänzung) ab. Die Kapazitäten im Korridor Nord sind damit praktisch ausgeschöpft. Weitere Angebotsschritte werden rasch zusätzliche Infrastrukturausbauten bedingen. Neben dem Brüttenertunnel und einem Ausbau des Bahnhofs Oerlikon steht dabei vor allem der zweite Wipkingertunnel (Kosten 150–200 Mio. Franken) im Vordergrund.

Die SBB führten mit der Etappierung von Bahn 2000 eine grundsätzliche Neubeurteilung der Lage auf dem gesamten SBB-Netz durch. Diese umfasste die Marktsituation, das Angebot, das Produktionskonzept, das Rollmaterial sowie die Infrastrukturausbauten. In dieser Phase wurde auch der etappierte Ausbau der Wipkingerinie neu beurteilt, wobei alle Varianten von zwei bis vier Spuren analysiert wurden. Die durchgeführte Untersuchung zeigte deutlich, dass das vorliegende Projekt mit vierspurigem Ausbau des Abschnittes Zürich HB bis Josefstrasse und drei Spuren bis und mit Wipkingen für das Angebot Bahn 2000, 1. Etappe, und Aufrechterhaltung des S-Bahn-Angebotes als Minimum notwendig ist. Der Entscheid für diese Projektvariante wurde 1994 gefällt.

Der Endausbau im Gesamtkorridor Zürich HB–Winterthur sieht gemäss Rahmenplan eine vollständige Trennung von Fernverkehr und S-Bahn mit den hauptsächlichlichen Infrastrukturelementen der zweiten Doppelspur Zürich HB–Zürich Wipkingen–Zürich Oerlikon und des Brüttenertunnels vor. Die gegenwärtig vorgesehene Etappierung führt zu entsprechenden Reduktionen im Angebot. Die für Bahn 2000, 1. Etappe, notwendige, etappierte Kapazitätserweiterung wird durch sogenannte Vorsortier- und Entflechtungsanlagen im engeren Knotenzulauf erreicht. Im dazwischenliegenden Bereich herrscht weiterhin Mischverkehr vor. Als Vorsortier- und Entflechtungsanlage dient im Korridor Zürich–Winterthur für Bahn 2000, 1. Etappe, neben dem 3./4. Gleis Zürich HB–Zürich Wipkingen auch das 3. Gleis Winterthur–Tössmühle.

Die Parallelfahrt der S 14 mit zwei Fernverkehrszügen (IC St. Gallen und Schaffhausen) ist zwar das anschaulichste Beispiel, aber bei weitem nicht die einzige Notwendigkeit für das 3./4. Gleis Zürich HB–Zürich Wipkingen. Ab Langstrasse führen zwei unabhängige Doppelspur für S-Bahn und Fernverkehr bis auf Höhe Josefstrasse. Diese übernehmen die Funktion der Entflechtung der einzelnen Verkehrsarten und Verkehrsströme. Ab Josefstrasse bis und mit Wipkingen dienen drei Gleise zur Vorsortierung.

Je nach Fahrplansituation werden zwei Gleise für den Fernverkehr und ein Gleis für die S-Bahn benötigt oder umgekehrt. Zum Beispiel verkehren im Zeitfenster der Ein- und Ausfahrten der S 14 zwischen Zürich HB und Zürich Oerlikon und umgekehrt in gleicher Fahrplage die Fernverkehrszüge nach St. Gallen und Schaffhausen. Im Zeitfenster der Fahrten der S 2, welche sich in Wipkingen begegnen, werden zwei Perronkanten und zwei Streckengleise für die S-Bahn benötigt. Das dritte Gleis dient dem Fernverkehr. Diese Bündelung führt zur Notwendigkeit von drei Gleisen bis über den Haltepunkt Wipkingen hinaus. Die Belassung des zweisepurigen Nadelöhrs zwischen Wipkingen und Oerlikon ist nur möglich, weil sich die Spuren in Oerlikon bereits vor den Perronkanten wieder auf vier Gleise auffächern (Doppelspur Richtung Flughafen/Glattbrugg und Wallisellen).

Eine Fahrplananpassung der S 14 führt nicht zum Ziel, da drei Minuten später bereits der Fernverkehrszug Richtung Romanshorn folgt und ab Oerlikon kurz danach die ersten Gegenzüge der Anschlussgruppe zur halben Stunde anstehen.

Sowohl der Kanton (Dezember 1991) als auch die Stadt Zürich (Oktober 1990) wurden über die Ergebnisse des Rahmenplanes frühzeitig informiert. Der Regierungsrat hat stets ein Interesse an der Verbesserung aller Verkehrsarten im internationalen, nationalen und vor allem auch im S-Bahn-Verkehr bekundet. Er anerkennt, dass die Netzwirkung der einzelnen Ausbauprojekte auf das Angebot im Fern- und S-Bahn-Verkehr gegeben ist. Er ist sich mit den SBB einig, dass, falls ein einzelnes Bauvorhaben aus dem Konzept Bahn 2000, 1. Etappe, in Frage gestellt wird, dies nicht ohne Auswirkungen auf das Angebot sowohl im Fern- als auch im S-Bahn-Verkehr bleiben würde.

Angesichts des sensiblen Raumes haben die SBB frühzeitig mit dem Kanton und der Stadt Zürich Kontakt aufgenommen und sie eingeladen, an der Erarbeitung einer städtebaulichen und umweltverträglichen Lösung des Ausbauprojektes mitzuwirken. Die Suche nach einer entsprechenden Lösung erfolgte in einem zweistufigen Wettbewerb, wobei in der ersten Stufe die möglichen Gleislagen (West- oder Ostseite der bestehenden Linie) offen waren.

Im Preisgericht war der Kanton durch den Kantonsbaumeister vertreten und während der gesamten Dauer am mehrstufigen Wettbewerbsverfahren beteiligt. Die durch das Preisgericht vorgenommene Gesamtbeurteilung wird aus städtebaulicher Sicht vom Kanton mitgetragen. Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um eine zeitgemässe Lösung, die neben städtebaulichen und gestalterischen Vorteilen auch technisch und denkmalpflegerisch hohe Qualitäten aufweist und insgesamt zu überzeugen vermag.

Heute werden die Interessen von Stadt und Kanton in der 1996 geschaffenen Behördendelegation Knoten Zürich wahrgenommen. Ausserdem sind Stadt und Kanton auch in der technischen Projektkommission des Knotens Zürich vertreten.

Mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung haben die kantonalen Umweltfachstellen im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens gemäss Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte am 23. Januar 1998 Stellung genommen. Dabei wurden insbesondere aus der Sicht des Lärmschutzes verschiedene Anträge gestellt und u.a. die Ausarbeitung eines Lärmschutzkonzeptes verlangt. Unter Berücksichtigung der entsprechenden Anträge konnte aus umweltschutzrechtlicher Sicht dem Vorhaben zugestimmt werden.

Der Ausbau der Wipkingerlinie mit nur einem zusätzlichen Gleis zwischen der Josefstrasse und Wipkingen wurde im Rahmen der Neubeurteilung der Lage im Jahre 1994 durch die SBB untersucht. Ins Gewicht fallen bei dieser Variante die zahlreichen Provisorien sowie der komplexe Bauvorgang, die nötig würden, um die bestehende Wipkingerlinie sanieren zu können. Diese Sanierung ist dringlich, da die bestehenden Stahlbrücken das Ende ihrer Lebensdauer erreichen und mit einem Ersatz eine wesentliche Reduktion bei den Lärmimmissionen erzielt werden kann. Gegenüber dem bestehenden Ausbauprojekt sind deshalb nur geringe Kosteneinsparungen von weniger als 10% zu erzielen. Hinzu kommt, dass ein späterer Nachbau des vierten Gleises erheblich aufwendiger ausfallen und städtebaulich zu einer unverträglichen Lösung führen würde.

Der Ausbau der Linie Zürich HB–Wipkingen ist Bestandteil des Konzepts Bahn 2000, dessen erste Etappe nach verschiedenen Verzögerungen im Jahr 2005 abgeschlossen sein soll. Weil dem Knoten Zürich in diesem Konzept eine zentrale Rolle zukommt, würde sich jede Verzögerung in diesem Knoten unweigerlich auf das ganze Netz auswirken. Die Verantwortung für die rechtzeitige Fertigstellung von Bahn 2000 und für den haushälterischen Umgang mit den Mitteln liegt allein bei den Schweizerischen Bundesbahnen, welche diese Verantwortung auch wahrnehmen. Der Regierungsrat hat darum keine Veranlassung, einzelne Teile dieses Gesamtkonzepts in Frage zu stellen und von einem Dritten überprüfen zu lassen; dies um so mehr, als der Kanton in verschiedenen Stadien bei der Bearbeitung der Projekte beigezogen wurde.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi