

Sitzung vom 23. Dezember 1998

2820. Anfragen (SBB-Projekt 3./4. Gleis Zürich–Wipkingen und Stellungnahme im verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahren)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 5. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Am 6. Dezember 1987 stimmte das Schweizervolk in einer Referendumsabstimmung dem Bundesbeschluss betreffend Konzept BAHN 2000 zu. Darin enthalten war unter anderem eine dritte Spur zwischen Zürich und Oerlikon. In der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte vom 11. Mai 1994 ist im Anhang 10 (Infrastruktur BAHN 2000, 1. Etappe) für die Strecke Zürich–Wipkingen ein drittes Gleis «Limmatbrücke–Wipkingen» aufgeführt. Am 14. September 1994 antwortete der Bundesrat auf die Motion Baumberger betreffend Neubaustrecke Zürich–Flughafen–Winterthur, dass zwischen Zürich HB und Wipkingen ein drittes Gleis genüge.

Die Kreisdirektion 3 der SBB in Zürich veranstaltete aber bereits 1990 einen Brückenbauwettbewerb für das 3. und das 4. Gleis Zürich HB–Wipkingen. Die entsprechenden Ergebnisse wurden 1993 öffentlich präsentiert. Im SBB-Auflageprojekt «3./4. Gleis Zürich–Wipkingen» von 1998 sieht man nun, dass von der Josefstrasse bis und mit Bahnhof Wipkingen tatsächlich nur drei Gleise verlegt und betrieben werden sollen. Die neue Brücke soll aber bereits für vier Spuren gebaut werden. Die Weiterführung der zweiten Doppelspur zwischen Wipkingen und Oerlikon (Tunnel) ist heute sowohl zeitlich als auch finanziell nicht bekannt. Die Notwendigkeit des dritten Gleises wird damit begründet, dass in Wipkingen eine Möglichkeit geschaffen werden müsse, damit der IC Zürich–St.Gallen in Wipkingen die S14 überholen kann. Auf das vierte Gleis kann offensichtlich auf lange Sicht verzichtet werden. Sowohl technisch als auch städtebaulich unverständlich ist die von den SBB bereits jetzt vorgesehene Erweiterung des Viaduktes auf vier Spuren, das heisst auf einen vielleicht einmal eintretenden Zustand, nämlich wenn auch der zweite Tunnel Wipkingen–Oerlikon erstellt und in Betrieb sein könnte.

Es stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Umstand, dass der Bundesrat seit 1987 konstant davon ausging, dass zwischen Zürich und Wipkingen ein drittes Gleis genüge, dass die Kreisdirektion 3 jedoch seit 1990 entgegen diesen Vorgaben an einem Projekt für das 3. und 4. Gleis projektiert?
2. Genügen nach Ansicht des Regierungsrates die Rechtsgrundlagen für das gegenwärtig laufende Plangenehmigungsverfahren für das 3./4. Gleis unter dem Aspekt der Frage 1?
3. Womit begründen die SBB den Bau des vierspurigen Viaduktes zwischen Zürich und dem Bahnhof Wipkingen zum jetzigen Zeitpunkt, wenn betrieblich auf einen weiten Horizont hinaus lediglich drei Gleise benötigt werden?
4. Wie viele Gleise werden zwischen Zürich und Wipkingen für die BAHN 2000, 1. Etappe, wirklich benötigt?
5. Wenn tatsächlich nur drei Gleise benötigt werden: Welches ist die Kostendifferenz zwischen dem SBB-Projekt für das vierspurige Brückenbauwerk und einer einspurigen Brücke für ein drittes Gleis, beispielsweise auf der westlichen Seite des Viaduktes?
6. Haben die SBB diese Variante einmal ins Auge gefasst? Wenn nicht, weshalb nicht?
7. Sind nach Ansicht des Regierungsrates fahrplantechnische Massnahmen möglich, damit der IC Zürich–St. Gallen und die S14 in Wipkingen auch mit der heutigen Doppelspur gegenseitig keine Probleme mehr haben, indem zum Beispiel die S14 in Zürich zwei bis drei Minuten früher losfahren würde? (Damit könnte die S14 auch die gewünschten neuen S-Bahn-Haltestellen «Auzelg» und «Oberuster» bedienen).

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 5. Oktober 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Herbst 1997 das verwaltungsinterne Vorprüfungsverfahren zum SBB-Projekt «3./4. Gleis Zürich HB–Wipkingen» durchgeführt. Darin konnten sich sowohl der Kanton als auch die Stadt Zürich zum Projekt äussern. Während sich die Stadt Zürich interessanterweise damals nicht gegen das Projekt äusserte, kamen von den kantonalen Stellen sehr grundsätzliche Einwände.

Die kantonale Denkmalpflegekommission stellte fest, dass der geplante neue Viadukt «ein Schutzobjekt von erheblicher bahngeschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung»

tangiere. Die Kommission vermisste im technischen Bericht Parameter und Ausführungen, welche denkmalpflegerische und industriearchäologische Werte der Anlage würdigen würden. Diese Sicht bedürfe im Plangenehmigungsverfahren dringend der fachlichen Ergänzung, vorzugsweise mit der Denkmalpflege.

Die Fachstelle Lärmschutz (FALS) stimmte dem Projekt aus der Sicht der Bereiche Lärm und Erschütterungen nicht zu. Der Umweltverträglichkeitsbericht sei zu überarbeiten und zu ergänzen. Grundsätzlich seien die Planungswerte (Lärm) bzw. die Planungsrichtwerte (Erschütterung und Körperschall) einzuhalten.

Auf Bundesebene hat das Bundesamt für Raumplanung das Gesamtprojekt des Ausbaus des Knotens Zürich in Frage gestellt. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege hält nochmals fest, dass sie bereits 1991 in einer Stellungnahme zuhanden der SBB-Kreisdirektion 3 die hohe Bedeutung der Viaduktbauten herausgestrichen habe. Sie schrieb damals: «Die Gesamtanlage der Aussersihler Bauten besitzt nationalen Wert. Sie stellt ein bahn- und technikgeschichtliches Denkmal ausserordentlichen Ranges dar.» Die Kommission empfahl deshalb schon 1991: «Die Pflicht, die Gesamtanlage als Zeugnis von nationalem Rang möglichst ungeschmälert zu erhalten, gehört unseres Erachtens zu den Wettbewerbsaufgaben.»

Trotz dieser gravierenden Vorbehalte schreibt das BAV, grundsätzlich sei davon auszugehen, «dass das vorliegende Projekt als unter den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang stehend zu beurteilen ist».

Es stellen sich folgende Fragen;

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das SBB-Projekt «3./4. Spur Zürich HB–Wipkingen» aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes und aus der Sicht der Denkmalpflege?
2. Wie verhält sich der Regierungsrat beim nun laufenden Plangenehmigungsverfahren? Wird er sich gegen das Projekt einsetzen? Wenn ja, in welcher Form?
3. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit dem Bund, den SBB und mit der Stadt Zürich das Alternativprojekt mit dem zusätzlichen unterirdischen Durchgangsbahnhof und dem neuen Tunnel nach Oerlikon seriös zu prüfen und dem Kantonsrat Bericht und Antrag zu stellen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Astrid Kugler, Zürich, werden wie folgt beantwortet:

Grundlage für die Botschaft des Bundesrates zum Konzept Bahn 2000 vom 16. Dezember 1985 war der Rahmenplan der SBB für den Knoten Zürich von 1983. Dieser sah auf der Wipkinger Achse ein durchgehendes drittes Gleis zwischen Zürich und Oerlikon vor. 1989 wurde dieser Rahmenplan überarbeitet. Der neue und heute noch gültige Rahmenplan sieht für den Endzustand eine durchgehend vierspurige Verbindung vor. Die Behörden des Kantons wurden darüber sofort informiert. In der Folge wurde die zweite Doppelspur auch in den kantonalen Verkehrsrichtplan vom 31. Januar 1995 aufgenommen. Wenn alle langfristigen Pläne von vier Gleisen ausgehen, war es zweifellos richtig, Viadukt und Brücken auf dieses Ziel auszurichten und auch dem Projektwettbewerb von 1992/93 eine viergleisige Anlage zu Grunde zu legen. Mit der Etappierung von Bahn 2000 wurde vorläufig auf den Ausbau des Abschnitts zwischen Wipkingen und Oerlikon verzichtet. Die SBB sehen in der ersten Etappe im Bereich der Entflechtung von S-Bahn- und Fernverkehr bis etwa auf die Höhe der Josefstrasse vier Gleise und von dort bis Wipkingen drei Gleise vor. Die Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte hat nicht den Charakter eines definierten Bauprojekts. Planerische Weiterentwicklungen stehen darum auch nicht in Widerspruch dazu. Dennoch wird parallel zum Plangenehmigungsverfahren geprüft, ob das dritte Gleis für das Angebot von Bahn 2000, 1. Etappe, tatsächlich nötig ist oder ob dieses allenfalls ab Josefstrasse mit der bestehenden Doppelspur möglich wäre.

Die SBB vertreten den Standpunkt, dass für das aktuelle Fahrplankonzept von Bahn 2000, 1. Etappe, das dritte Gleis bis Wipkingen das absolute Minimum darstellt. Sollte sich bei der Überprüfung die Notwendigkeit nicht bestätigen, wäre auf diesem Abschnitt das ganze Viadukt in Frage zu stellen.

Die Frage, auf die vierspurige Brücke zu verzichten und nur ein drittes Gleis auf der Westseite oder über dem stillgelegten Lettenviadukt zu bauen, wurde von den SBB 1994 geprüft, wobei in den Überlegungen auch die Notwendigkeit einer gleichzeitigen Sanierung der bestehenden Wipkinger Linie eine zentrale Rolle spielte. Es ergab sich ein komplizierter Bauvorgang mit zahlreichen Provisorien und umfangreichen und lärmigen Nachtarbeiten.

Die möglichen Kosteneinsparungen gegenüber dem aktuellen Ausbauprojekt werden von den SBB mit weniger als 10% angegeben. Ausserdem wäre der spätere Nachbau eines vierten Gleises und dessen Integration in eine städtebauliche Gesamtlösung stark erschwert.

Für das Fahrplankonzept gibt es auch auf der Wipkinger Linie nicht nur eine einzige Lösung. Es wird darum gegenwärtig geprüft, welche Konsequenzen ein Verzicht auf das dritte Gleis für das Angebot hätte. Sicher ist, dass eine frühere Abfahrt der S14, wie sie in der Anfrage angeregt wird, den Verlust aller wichtigen Fernverkehrsanschlüsse von Westen her zur Folge hätte. Auch andere Alternativvorschläge hätten neben betrieblichen Auswirkungen verschiedene Vor- und Nachteile, die es gegen einander abzuwägen gilt, bevor daraus definitive Schlüsse über die Notwendigkeit des Streckenausbaus gezogen werden.

Sowohl aus der Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes wie auch aus der Sicht des Denkmalschutzes beurteilt der Regierungsrat den Ausbau der Wipkinger Linie als ausserordentlich empfindlich. Im Rahmen des verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahrens wurde denn auch darauf hingewiesen, dass die damals vorgelegenen Unterlagen für eine Zustimmung noch nicht genügen konnten. Die Berichte wurden darum für die öffentliche Auflage ergänzt und konnten nun von den Fachstellen neu beurteilt werden. Im Bereich Lärm und Erschütterungen sind dabei einige Fragen noch offen geblieben. Sie erfordern weitere Ergänzungen und werden teilweise zu Auflagen in der Plangenehmigungsverfügung führen, werden aber das Projekt als Ganzes nicht mehr in Frage stellen. Von Seiten des Denkmalschutzes wird auf die Bedeutung der Aussersihler Bahnanlagen als technikgeschichtliche Baudenkmäler von ausserordentlichem Rang hingewiesen und die möglichst weitgehende Erhaltung des Hausteinviadukts und der Stahlbrücke über die Limmatstrasse gefordert.

Im laufenden Plangenehmigungsverfahren wird der Kanton von den zuständigen Bundesbehörden noch zur Stellungnahme zum Projekt und den eingegangenen Einsprachen eingeladen. Der Regierungsrat wird bei seiner Haltung berücksichtigen, ob für das Angebot von Bahn 2000, 1. Etappe, das er ausdrücklich nicht behindern will, das dritte Gleis bis Wipkingen tatsächlich notwendig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, wird er sich dafür einsetzen, dass die Verwirklichung des Projekts so lange zurückgestellt wird, bis im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» geklärt ist, für welches Angebot und mit welcher Linienführung langfristig eine zusätzliche Bahnverbindung Richtung Glatttal geschaffen werden soll. Dieses Projekt soll zusammen mit SBB und Stadt Zürich rasch vorangetrieben werden. Ein wichtiger Punkt dieses Projekts ist die verbesserte Integration Zürichs in das künftige europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz. In diesem Rahmen wird auch die Variante eines zusätzlichen S-Bahn-Durchgangsbahnhofs unter dem Hauptbahnhof objektiv und nach allen massgebenden Gesichtspunkten geprüft. Der Regierungsrat ist aber nicht bereit, diese eine S-Bahn-Lösung isoliert zu behandeln und damit dem Resultat des Gesamtprojekts vorzugreifen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrats und des Regierungsrats sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi