

Antrag der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr* vom 8. Mai 2001

3816 a

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Verkehrsplan)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 1. November 2000 und der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 8. Mai 2001,

beschliesst:

I. Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 wird wie folgt geändert:

Karte Verkehr: Festlegung eines geplanten doppelspurigen Eisenbahntunnels vom neuen Hauptbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels.

Text: Pt. 4.3.5 b Öffentlicher Personenverkehr, Schwerpunkte der langfristigen Angebotsplanung, S. 94:

Durch die Verwirklichung der Projekte Bahn 2000 I. Etappe, Alp-Transit sowie die Optimierung der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Zürich werden die heute bereits bestehenden sowie die sich infolge der kurzfristigen Nachfrageentwicklungen abzeichnenden Kapazitätsengpässe nach Möglichkeit behoben. Für die mittel- und langfristig erkennbaren Nachfrageentwicklungen im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr sind jedoch weitere, zukunftstaugliche Investitionen vor allem im Knoten Zürich sowie dem Kernbereich im Dreieck Altstetten - Hauptbahnhof - Oerlikon zu tätigen. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons an diesen Investitionsvorhaben hat sich nach dem Nutzen für die S-Bahn zu richten.

* Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern: Esther Arnet, Dietikon (Präsidentin); Hans Badertscher, Seuzach; Adrian Bergmann, Meilen; Reto Cavegn, Oberengstringen; Willy Germann, Winterthur; Gaston Guex, Zumikon; Lorenz Habicher, Zürich; Martin Mossdorf, Bülach; Roland Munz, Zürich; Toni W. Püntener, Zürich; Werner Schwendimann, Oberstammheim; Peter Stirnermann, Zürich; Laurenz Styger, Zürich; Sabine Ziegler, Zürich; Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur; Sekretärin: Dr. Franziska Gasser.

2

- Unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich ist im Bereich unter den Hallengleisen 3 bis 9 ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof sowie ein doppelspuriger Eisenbahntunnel von diesem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels vorgesehen.
- Bei Realisierung dieses Vorhabens ist vorgesehen, die geplante zweite Doppelspur über Wipkingen im Zuge der Realisierung des neuen Tunnels aus dem Richtplan zu streichen.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Zürich, 8. Mai 2001

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin:	Die Sekretärin:
Esther Arnet	Dr. Franziska Gasser

Kantonaler Richtplan

Antrag der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr vom 8. Mai 2001 (Vorlage 3816 a)

Verkehr

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse mit Tunnel nach Oerlikon



Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Bereich Verkehr, bezweckt die Festlegung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse mit Tunnel nach Oerlikon. Mit Beschluss vom 1. November 2000 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat einen entsprechenden Antrag unterbreitet (Vorlage 3816), welcher von der Kommission für Energie, Umwelt und Verkehr am 6. Februar 2001 unverändert für die 60-tägige öffentliche Auflage (16. Februar bis 16. April 2001) verabschiedet wurde.

Es sind 3 Schreiben mit insgesamt 7 teilweise gleich lautenden Anträgen eingegangen. Soweit Anregungen oder Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte oder des Textes in den Richtplan eingeflossen. Nachfolgend wird Bericht erstattet über die nicht oder nur teilweise berücksichtigten Einwendungen sowie einen Antrag, der nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans ist (vgl. Pt. 1).

1. *Ein Einwender beantragt, es sei für die Bearbeitung der komplexen Problemstellung bezüglich funktionaler und städtebaulicher Auswirkungen auf den Raum Bahnhofplatz/Postbrücke/Eurogate schon zu Beginn der Planungs- und Projektierungsphase eine Projektorganisation unter Einbezug der Stadt Zürich zu schaffen.*

Gemäss § 6 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr sorgen die Gemeinden für eine gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltestellen für Fussgänger und für den Zubringerverkehr sowie für diejenigen Publikumsanlagen, welche über den Normalausbau hinausgehen. Diese Regelung macht deutlich, dass die Stadt Zürich bezüglich der Erschliessung des neuen Durchgangsbahnhofs und von Eurogate nicht nur einzubeziehen ist, sondern diese Projekte federführend zu betreuen hat. Diese Arbeitsteilung ist auch in der Projektorganisation für die Planung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs vorgesehen, in welcher die SBB die Planung und Realisierung der eigentlichen Bahnanlagen leiten, während – darauf abgestimmt – die Stadt Zürich die Erschliessung für sämtliche Verkehrsarten plant und realisiert. Die Projektorganisation bedarf keiner Festlegung im kantonalen Richtplan.

2. *Ein Einwender beantragt, es sei im Gebiet Schaffhauserstrasse/ Irchelstrasse eine S-Bahn-Haltestelle «Milchbuck» zu prüfen.*

Eine Haltestelle «Milchbuck» käme unter die Schaffhauserstrasse in einer Tiefe von rund 60 m zu liegen und könnte nur mit sehr aufwendigen, für die Passagiere wenig attraktiven Rolltreppenanlagen mit der Tramhaltestelle «Milchbuck» verbunden werden (zum Vergleich: bei der Polybahn sind nur 41 Höhenmeter zu überwinden). Eine zweigleisige unterirdische S-Bahn-Station würde zu grossen Kapazitätseinschränkungen für die neue Durchmesserlinie führen. In einer viergleisigen Ausführung wäre sie mit unverhältnismässigen Kosten verbunden. Auch ist die 15-Promille-Steigung auf dem betreffenden Streckenabschnitt für eine Bahnhofanlage eine schlechte Voraussetzung.

3. *Zwei Einwender beantragen, es sei in der Richtplankarte eine als «geplant» zu bezeichnende Bahnlinie vom Hauptbahnhof Zürich zum Bahnhof Enge via Paradeplatz mit neuer S-Bahn-Haltestelle «Paradeplatz» aufzunehmen (City-Linie).*

Die Untersuchungen im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» haben ergeben, dass eine Innenstadt-Verbindung vom Hauptbahnhof über Paradeplatz an das linke Seeufer mit ausserordentlich hohen Baukosten und Baurisiken verbunden wäre. Die neue Infrastruktur könnte höchstens mit zwei S-Bahn-Linien im Halbstundentakt sinnvoll bedient werden, was ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben würde. Diese Linienführung würde auch zumindest teilweise zu Lasten der Bedienung von Wiedikon gehen. Das Gebiet um den Paradeplatz ist bereits heute sehr gut über das Tramnetz mit dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Enge verbunden, sodass kaum zusätzliches Fahrgastpotenzial gewonnen werden könnte. Es ist unbestritten, dass die von den Einwendern erwähnte S-Bahn-Haltestelle Wipkingen auch nach der Inbetriebnahme der neuen Durchmesser Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Oerlikon angemessen mit der S-Bahn bedient werden soll. Die entsprechende S-Bahn-Verbindung kann jedoch ebenso gut aus der bestehenden Gleishalle im Hauptbahnhof heraus erfolgen. Eine Verbindung zwischen Wipkingen und dem neuen Durchgangsbahnhof wäre, sofern baulich überhaupt machbar, mit sehr hohen Investitionen verbunden.

4. *Mehrere Einwender beantragen, es sei die Festlegung des von zwei auf vier Spuren geplanten Ausbaus der Bahnlinie Hauptbahnhof Zürich–Wipkingen–Oerlikon (zu Gunsten der neuen Linie mit unterirdischem Bahnhof und Tunnel nach Oerlikon) zu streichen.*

Die Abklärungen im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» haben ergeben, dass zwischen Zürich und Oerlikon zwingend drei doppelspurige Eisenbahnabschnitte erforderlich sind. Auf die Option eines Ausbaus der Wipkinger Linie kann darum erst verzichtet werden, wenn der Bau der neuen Durchmesser Verbindung aus dem Durchgangsbahnhof sichergestellt ist. Vorläufig ist die Option einer alternativen Linienführung über Wipkingen in der Richtplankarte zu belassen. Durch eine entsprechende Ergänzung des Richtplantextes ist der Antrag dennoch zumindest teilweise berücksichtigt.