

POSTULAT von Dr. Rudolf Aeschbacher (EVP, Zürich) und Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)

betreffend Planungsalternativen zum "Flügelbahnhof" und zum 3./4. Gleis Zürich-Wipkingen

Der Regierungsrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den SBB und der Stadt Zürich eine Planungsvariante auszuarbeiten, die die höchst unerfreuliche Situation zweier wichtiger Ausbauprojekte der SBB, die aus verschiedenen Gründen wenig befriedigen oder gar auf massiven Widerstand stossen, wie folgt auflösen würde:

- Anstelle des geplanten, ungünstig gelegenen "Flügelbahnhofes" ist ein neuer, benützerfreundlicher, ebenfalls unterirdisch angelegter Durchgangsbahnhof parallel zur und nördlich der SZU-Station vorzusehen.
- Anstelle des projektierten 3./4. Gleises zwischen Zürich HB und Wipkingen (mit voraussichtlicher späterer Fortsetzung mittels eines Tunnels nach Oerlikon) ist aus dem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof eine neue Tunnelverbindung nach Zürich-Oerlikon zu planen, die in etwa dem Verlauf der früheren Planung "Zürichberglinie West" folgt.

Diese Alternativplanungen sind bis Ende 1998 auf einen derartigen Stand zu bringen, dass die technische Machbarkeit unter den heutigen Voraussetzungen bestätigt ist, ein grober Kostenvergleich möglich wird und die betrieblichen Vorteile (Abläufe, Kapazität, Betriebskosten) ebenfalls grob abgeschätzt werden können.

Dr. Rudolf Aeschbacher
Kurt Schreiber

Begründung:

1. Der von den SBB geplante "Flügelbahnhof" hat vor allem wegen seiner peripheren Lage gewichtige Nachteile und ist nicht benützerfreundlich. Im Gegensatz dazu liegt ein neuer unterirdischer Bahnhof parallel zur und nördlich der SZU-Station in jeder Hinsicht optimal und bietet wegen der Möglichkeit, als Durchgangsbahnhof betrieben zu werden, auch entscheidende betriebliche und ökonomische Vorteile.
2. Die geplante zweite Doppelspur zwischen Zürich HB und Oerlikon ist ausserordentlich kostspielig, stellt im Bereich des Stadtkreises Zürich 5 städtebaulich eine schier unlösbare Aufgabe dar und stösst trotz aufwendiger Planungen und Wettbewerbe statt auf die erhoffte Akzeptanz auf starken und verständlichen Widerstand in der Bevölkerung. Demgegenüber schafft die von den Postulanten aufgezeigte Planungsvariante die Chance, auf diese Streckenführung ganz verzichten und statt dessen aus dem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof eine neue Tunnelverbindung nach Zürich-Oerlikon erstellen zu können.

3. Die vorgeschlagene Planungsvariante löst also zwei höchst unbefriedigende Planungen elegant und auf einen Streich. Sie bringt den SBB zudem gewichtige betriebliche Vorteile und eine starke Steigerung der betrieblichen Flexibilität. Die grundsätzliche technische Machbarkeit ist Ende der Siebzigerjahre mit der damaligen Planungsvariante "Zürichberglinie West" untersucht und als gegeben bezeichnet worden.
4. Die SBB rechnen im Knoten Zürich für Ausbauten und Leistungssteigerungen (Leistungssteigerungen Altstetten Süd, Halle Langstrasse, 3./4. Gleis Zürich HB-Wipkingen und Sanierung der bestehenden Wipkingenerlinie) mit Kosten in der Grössenordnung von rund 650 Mio Franken. Sollte die zweite Doppelspur von Wipkingen nach Oerlikon weitergeführt werden, kämen nochmals geschätzte Kosten zwischen 200 und 300 Mio Franken dazu. Die von den Postulanten vorgeschlagene Alternative würde die meisten der vorgenannten Ausbauten und Leistungssteigerungen unnötig machen. Die eingesparten Beträge könnten auf die neue Planungsvariante umgelegt werden. Es ist zu erwarten, dass damit zumindest Kostenneutralität entsteht.
5. Der Widerstand im Industriequartier gegen das 3./4. Gleis nach Wipkingen wird zu einer zeitlichen Blockierung der Arbeiten führen. Diese Zeit ist nur dann nicht verloren, wenn sie dazu genutzt wird, die postulierte Planungsvariante auf einen Stand zu bringen, der verlässliche Vergleiche mit der heutigen SBB-Planung erlaubt. Erst solche Vergleiche machen es hernach möglich, solid abgestützt zu entscheiden, ob die SBB bei ihrer unbefriedigenden Planung belassen werden oder ob der Kanton Zürich mit all seinen Mitteln in dem Sinne auf sie einwirken sollte, dass sie auf die von den Postulanten aufgezeigte Alternative umsteigen würden.
6. Dafür hat auch der Bundesrat seine Offenheit signalisiert: Er hat am 22. April 1998 aus dem Nationalrat das Postulat 97.3677 entgegengenommen, mit welchem ein Teil unserer Planungsalternative, nämlich der unterirdische Bahnhof anstelle des "Flügelbahnhofes", angeregt wurde.