

Sitzung vom 13. August 2008

**1204. Anfrage (Durchmesserlinie; Bauvorgang im Bereich östlicher
Bahnhofplatz–Globus-Provisorium Limmatunterquerung)**

Kantonsrätin Sabine Ziegler und Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, haben am 26. Mai 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Zurzeit sind die umfangreichen Bauarbeiten für die Durchmesserlinie (DML) im Bereich des östlichen Bahnhofplatzes im Gange. Auf engstem Raum und unter Unterbindung des Fussgängerverkehrs sowie Störung des allgemeinen Verkehrs auf der Oberfläche wird an der östlichen Ecke des Südtraktes des HB ein Bauschacht erstellt. Dieser Schacht soll u. a. als «Angriffsstollen» für eine ausserordentlich aufwendige Unterfahrung des Globus-Provisoriums dienen. Weiter soll durch diesen Bauschacht die Tunnelbohrmaschine nach ihrer «Ankunft» von Oerlikon in kleinste Einzelteile zerlegt und durch den Schacht an die Oberfläche gehievt und von dort abtransportiert werden. Dies alles unter Aufrechterhaltung des Verkehrs und unter Berücksichtigung des Fahrdrachtgewirrs von Tram und Bus.

Es ist wenig einsichtig, weshalb ausgerechnet der engste Platz und verkehrsreichste Raum für einen bauleistungsstrategisch so wichtigen Schacht ausgewählt wurde und weshalb das Globusprovisorium überhaupt aufwendig unterfahren werden soll, wo doch der Wert dieses Gebäude Null ist (finanziell und architektonisch). Das Provisoriums-Grundstück ergäbe den idealen Bauplatz für die Durchmesserlinie: Grosszügige Baustellenzu- und -wegfahrten, grosszügige Raumverhältnisse für Bauinstallationen, der Verkehr wird wenig eingeschränkt, die Limmat-Unterquerung kann unter fast idealen Verhältnissen vorbereitet und ausgeführt werden, auf die aufwendige (und nicht nachvollziehbare) Unterquerung des Globus-Provisoriums kann verzichtet werden. Mit dem Abbruch des Provisoriums kann endlich über die künftige Nutzung dieses Grundstückes diskutiert werden.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welches sind die Gründe dafür, dass das Globus-Provisorium aufwendig unterquert werden soll?
2. Welche Kosten verursachen die Unterquerung des Globus-Provisoriums und die unter engsten Verhältnissen zu erfolgende Demontage und der Abtransport der Tunnelbohrmaschine beim Schacht auf Seite Bahnhofgebäude?

3. Wurde bei der Bauplanung der DML in Erwägung gezogen, das Grundstück des Globus-Provisoriums im Einvernehmen mit der Stadt Zürich als Bauinstallationsplatz und als Bauschacht für die DML zu benützen (unter Abbruch des Provisoriums)?
4. Wenn ja, weshalb wurde diese Lösung nicht weiter verfolgt? Welche Kosteneinsparungen sind mit dieser Lösung zu erzielen gewesen?
5. Ist eine Änderung der Bauplanung in dem Sinne noch möglich, das Grundstück des Globus-Provisoriums als Bauinstallationsplatz zu benützen, um einerseits dringend notwendige Kosteneinsparungen bei der DML zu erzielen und andererseits die Voraussetzungen für eine Neunutzung, des Grundstückes zu schaffen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sabine Ziegler und Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Weinbergtunnel ist Teil der Durchmesserlinie (DML), die sich zurzeit im Bau befindet. Er wird den Bahnhof Oerlikon mit dem künftigen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse verbinden. Die genehmigte Linienführung ist die kürzest mögliche Verbindung zwischen dem Bahnhof Löwenstrasse und dem Anschluss des Tunnels an die bestehenden Gleise im Einschnitt Oerlikon. Die teilweise Unterquerung des Globus-Provisoriums ist durch die bestmögliche Linienführung vorgegeben.

Zu Frage 2:

Der mechanische Tunnelvortrieb für den Weinbergtunnel erfolgt vom Installationsschacht Brunnenhof beim Radiostudio aus in Richtung Hauptbahnhof. Um die Auswirkungen auf die bestehenden Bauwerke im Raum Hauptbahnhof möglichst gering zu halten, werden vorgängig zum mechanischen Tunnelvortrieb Bauhilfsmassnahmen durchgeführt. Die Rücksichtnahme auf die über dem Tunnel liegenden Strassenbereiche im Raum des Bahnhofquais und die Tramgleise der Verkehrsbetriebe Zürich zwingt zu Baumethoden, welche die Geländesetzungen gering halten. Die Bauhilfsmassnahmen müssen ohnehin vorgenommen werden und sind unabhängig von der Sicherung des Globus-Provisoriums erforderlich. Die Aufwendungen für die Bauhilfsmassnahmen sind Bestandteil der Gesamtausschreibung für den Tunnelrohbau des Weinbergtunnels und können nicht gesondert beziffert werden.

Die Arbeiten für die Bauhilfsmassnahmen erfolgen ab dem heute im Bau befindlichen Schacht Südtrakt, der sich vor der Fassade des denkmalgeschützten Südtrakts des Hauptbahnhofs Zürich befindet. Der Schacht Südtrakt erfüllt drei Aufgaben: Erstens werden daraus die Bauhilfsmassnahmen Richtung Limmat vorgetrieben. Nach erfolgtem Durchstich wird das Schneidrad der Tunnelbohrmaschine im Schacht demontiert; der grosse Rest der Maschine wird rückwärts zum Installationsschacht Brunnenhof gezogen und dort zerlegt. Zweitens werden aus dem Schacht heraus die Abfangkonstruktion für das Gebäude des Südtrakts und drittens der Rohbau der Tunnelröhre in Richtung Bahnhof Löwenstrasse erstellt.

Einzelkosten für die Unterquerung des Globus-Provisoriums sowie für die Demontage des Schneidrads lassen sich nicht beziffern. In Bezug auf die Demontagekosten ist die Standortwahl des Schachtes aber weitgehend kostenneutral.

Durch die sachgerechte Etappierung der Arbeiten können Störungen des Motorfahrzeugverkehrs verhindert werden. Die heutigen Fussgängerverbindungen werden unterbruchlos mittels Provisorien in allen Hauptrichtungen aufrechterhalten.

Zu Fragen 3 und 4:

Im Rahmen der siebenjährigen Planungs- und Projektierungszeit für den Weinbergtunnel wurden die Installationsmöglichkeiten im Bereich des Schachts Südtrakt detailliert untersucht. Der Abbruch des Globus-Provisoriums wurde dabei in Erwägung gezogen. Aus bautechnischer Sicht wäre ein Schacht im Bereich des Globus-Provisoriums möglich, aber aufwendiger gewesen. In diesem Falle wäre neben dem Schacht beim Globus-Provisorium für die Unterquerung des Südtraktes des Hauptbahnhofs Zürich entweder ein zweiter Schacht unmittelbar vor dem genannten Bahnhofstrakt oder eine Änderung des Bauverfahrens notwendig gewesen. Für die Tunnelstrecke zwischen dem Angriffsschacht Globus-Provisorium und dem Gebäude des Bahnhofssüdtraktes hätte das gleiche Bauverfahren angewendet werden müssen wie für die Unterquerung des Bahnhofssüdtraktes, was Mehrkosten von mindestens 50 Mio. Franken und eine längere Bauzeit zur Folge gehabt hätte.

Zu Frage 5:

Eine Änderung des Bauablaufs zum jetzigen Zeitpunkt mit Nutzung der Fläche des Globus-Provisoriums ist unmöglich. Alleine die erforderliche Planänderung einschliesslich einer Neuverhandlung der Unternehmerverträge würde das Projekt um voraussichtlich mindestens drei

Jahre verzögern. Wie in der Beantwortung der Fragen 3 und 4 dargestellt, würden die veränderten Baumethoden in keiner Weise Kosteneinsparungen ergeben.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi