

Max Künzig und Mitunterzeichnende  
Agnesstrasse. 33  
8004 Zürich

KR-Nr. 429/1997

An das  
Büro des Kantonsrates  
8090 Zürich

**Einzelinitiative betreffend Staatsbeitrag an den Bau eines neuen unterirdischen Bahnhofes beim Hauptbahnhof Zürich anstelle des geplanten Flügelbahnhofes bei der Sihlpost/Lagerstrasse**

Sehr geehrter Herr Präsident

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen reichen wir Ihnen folgende Einzelinitiative ein:

1. An die Erstellung eines neuen, unterirdischen, viergleisigen Bahnhofes parallel zur bestehenden SZU-Station wird den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zulasten des Verkehrsfonds (Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) ein Staatsbeitrag von maximal 170 Millionen Franken ausgerichtet.  
Eine Erweiterung des neuen Bahnhofes zu einem Durchgangsbahnhof in südöstlicher Richtung ist zu gewährleisten.
2. Der Staatsbeitrag vermindert sich um allfällige Beiträge Dritter (z.B. der Stadt Zürich).
3. Der Staatsbeitrag erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Bauverteuerung oder -verbilligung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Annahme der Initiative durch die Stimmberechtigten) und der Bauausführung.
4. Der Regierungsrat regelt in einem Vertrag mit den Schweizerischen Bundesbahnen die Modalitäten der Beitragsleistung und die Mitbestimmungsrechte des Kantons bei der Projektierung, der Bauausführung und beim Betrieb.
5. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.
6. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.
7. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Begründung:

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wollen zur Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofes im Bereich zwischen der Sihlpost und des Zentralstellwerkes, parallel zur Lagerstrasse im Stadtkreis 4, einen neuen, viergleisigen Bahnhof für die S-Bahn-Linien S1, S2, S8 (linkes Seeufer) und S14 (Zürcher Oberland-Wallisellen) bauen. Die Kosten werden auf 30 Millionen Franken geschätzt. Diese würden durch die SBB getragen.

Die Lage dieses sog. Flügelbahnhofes ist extrem ungünstig, sowohl in Bezug auf die Umsteigewege zwischen den S-Bahn-Linien untereinander als auch zwischen den S-Bahn-Linien und den Fernzügen. In die Innenstadt müssen ebenfalls lange Wege zurückgelegt wer-

den. Der Zugang zur nahen Lagerstrasse ist durch die Sihlpost grösstenteils versperrt. Anschlüsse an die städtischen Verkehrsbetriebe (Tram und Bus der VBZ) fehlen gänzlich.

Die Distanz zwischen dem westlichen Perronende beim Zentralstellwerk bis zum "Treffpunkt" in der Bahnhofhalle und zur VBZ-Tramhaltestelle Bahnhofplatz beträgt über 650 Meter. Zur Tramhaltestelle Bahnhofquai wären mehr als 850 Meter zurückzulegen. Dies entspricht der Distanz vom Bahnhofplatz bis zum Paradeplatz!

Dass es den Planern bei diesen Fussgängerdistancen nicht wohl ist, zeigt die vage Andeutung, es werde gleichzeitig mit dem Flügelbahnhof vielleicht ein langes Rollband erstellt. Wie und wo und mit welchem Kostenaufwand weiss jedoch noch niemand so genau.

Der Anschluss des weit vom eigentlichen Hauptbahnhof abgelegenen Flügelbahnhofes an die VBZ ist unausweichlich. Eine neue Tramlinie, allenfalls eine neue Buslinie, via Postbrücke-Kasernenstrasse über die Lagerstrasse zur Langstrasse müsste gebaut werden. Die immensen Kosten hätte die öffentliche Hand (Stadt und Kanton gemeinsam) zu tragen. Auf die Öffentlichkeit würden also noch hohe Investitionskosten zukommen.

Eine kundenfreundlichere Alternative zum geplanten Flügelbahnhof mit der Option eines späteren Durchgangsbahnhofes könnte nur in einem unterirdischen Pendant zum Bahnhof Museumstrasse neben dem zweigleisigen Kopfbahnhof der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) bestehen. Die technische Machbarkeit ist unbestritten, doch wurde aus Spargründen diese Möglichkeit nicht näher untersucht, weiss die Neue Zürcher Zeitung in ihrer Ausgabe vom 10. November 1997 zu berichten. Gerade aber diese Alternative sollte projektiert und verwirklicht werden.

Dass die Kosten eines solchen unterirdischen Bahnhofes mehrere Hundert Millionen Franken betragen sollen, ist eine reine Schutzbehauptung der SBB. Die Aussagen entspringen nicht einer seriösen Abklärung. Die Endkosten des Bahnhofes Museumstrasse lagen bei 170 Mio. Franken, plus ca. 5 Millionen Franken für die westliche Rampe (Quelle: "Projektierung und Bau der Zürcher S-Bahn", Prof. Robert Fechtig und alt SBB-Oberingenieur Max Glättli; Stäubli Verlag Zürich, 1990).

Da die Baupreise seither massiv gesunken sind, die Probleme unter dem Bahnhofgebäude, resp. unter der Haupthalle etwas komplizierter ausfallen könnten als unter der Museumstrasse, sind geschätzte Kosten von 200 Millionen Franken für einen neuen viergleisigen Bahnhof gemäss Alternative nicht unrealistisch.

Der oberirdische Flügelbahnhof hat keine Zukunftsperspektiven, ein Weiterausbau zu einem Durchgangsbahnhof für rationelleren Betrieb ist mit dieser Billigstvariante der SBB, die alle Folgekosten Stadt und Kanton abwälzt, nicht möglich. Zieht man die hohen Investitionskosten von Stadt und Kanton für den Anschluss des geplanten oberirdischen Flügelbahnhofes an die VBZ sowie die Zufahrts- und Umsteigeeinrichtungen für VBZ, Taxi und Privatverkehr in der Lagerstrasse in Betracht, sind die Mehrkosten für einen unterirdischen Bahnhof mit Anschluss an die bestehenden Strukturen des Hauptbahnhofes mehr als nur gerechtfertigt.

Eine Beteiligung des Kantons im Umfang von ca. 170 Millionen Franken sind deshalb angemessen. Die finanziellen Mittel müssten vorhanden sein, besteht doch seit 1990 der Verkehrsfonds (Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs), in welchen der Kantonsrat gemäss § 30 des "Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr" vom 6. März 1988 alljährlich Einlagen von 70 Millionen Franken tätigen muss. Mit den Mitteln dieses Fonds wurde bis heute auch die S-Bahn-Zürich finanziert.

Angesichts der Dringlichkeit des Geschäftes bitten wir Sie, diese Einzelinitiative zur vorläufigen Unterstützung auf die nächstmögliche Traktandenliste zu setzen.

Zürich, 24. November 1997

Mit freundlichen Grüßen  
Max Künzig  
und Mitunterzeichnende