

Protokolleintrag vom 14.06.2006

2006/243

Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler (CVP) und Anton Stäbler (CVP) vom 14.6.2006: SBB, Freileitung entlang dem Wipkingerviadukt

Von Robert Schönbächler (CVP) und Anton Stäbler (CVP) ist am 14.6.2006 folgende *Schriftliche Anfrage* eingereicht worden:

Die SBB Kreisdirektion III erstellte im Jahre 1988 entlang dem Wipkingerviadukt eine 15-kV-Speiseleitung vom Unterwerk Zürich am Sihlquai bis zur Rampe Museumsstrasse der Zürcher S-Bahn. Bereits zu diesem Zeitpunkt war bekannt, dass für diese Freileitung eine spätere Aufrüstung und Nutzung als 132-kV-Freileitung vorgesehen war. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konnten sich die Stadt Zürich wie auch Dritte zur Planvorlage vom 26. Juni 1987 äussern.

Wegen der Ausbauten für Bahn 2000 im Knoten Zürich plante im Jahre 1996 die Direktion Energie der SBB die Aufrüstung der 1988 gebauten Freileitung auf 132 kV und der Neubau des Unterwerks Zürich am Sihlquai. Nach erteilter Plangenehmigung im September 1997 durch das Bundesamt für Verkehr wurde die auf 132 kV ausgelegte Freileitung im Abschnitt Sihlquai bis zum Lokomotiven Depot G (Geroldstrasse / Neugasse) erstellt.

Im Zusammenhang mit dem damals geplanten Ausbauprojekt des Wipkingerviaduktes – welcher erfreulicherweise nicht erfolgte – stellten die SBB der Bevölkerung in Aussicht, dass die Verkabelung gleichzeitig mit dem Ausbau der Wipkingerlinie erfolgen würde.

Trotz Einwänden des Stadtrates und der Verfügung des BAV von 1997, steht die städtebaulich und ästhetisch „hässliche“ 132-kV-Freileitung in den Stadtkreisen Wipkingen und Industrie auch heute immer noch.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Stadtrat um die Beantwortung nachstehender Fragen:

1. Welche Stellungnahme hat der Stadtrat im Jahre 1987 im Rahmen des damaligen Baubewilligungsverfahrens zum Vorhaben der SBB gegenüber der Direktion des Volkswirtschafts des Kantons Zürich abgegeben? Für den Fall einer ablehnenden Stellungnahme, warum konnten die Schweizerischen Bundesbahnen die Hochspannungsleitung zwischen Zürich-Wipkingen und dem Gleisfeld trotzdem bauen?
2. Beinhaltet die Plangenehmigungsverfügung des Bundesamts für Verkehr vom Herbst 1997 auch den Abbruch der heutigen, für 132 kV ausgelegten Freileitung, im Abschnitt Sihlquai bis Depot G? Wenn ja, was sind die Gründe, weshalb dieser Rückbau bzw. eine Verkabelung nicht erfolgte?
3. Wie gedenkt der Stadtrat sich für eine Verkabelung der Freileitung und für den Abbruch der Masten, auch im Hinblick auf den Ausbau der Viaduktbögen, einzusetzen?
4. Welche Synergien können allenfalls mit dem Ausbau der Viaduktbögen und dem Bau der Durchmesserlinie genutzt werden?
5. Mit welchen Massnahmen könnte die Verkabelung beschleunigt werden?

Mitteilung an den Stadtrat.