

# Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom

GR Nr. 97/395

04.02.98

268. Interpellation von Robert Schönbächler und acht Mitunterzeichnenden betreffend Ausbau der SBB-Strecke Zürich HB-Zürich Wipkingen. Am 24. September 1997 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und acht Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 97/395 ein:

Im Zusammenhang mit den Ausbauvorhaben für die Kapazitäten des Zürcher Hauptbahnhofes beabsichtigen die SBB das Angebot Bahn 2000 1. Etappe umzusetzen. Eines der Bauprojekte im Grossraum Zürich betrifft den Ausbau der Strecke Zürich HB-Zürich Wipkingen. Bis im Jahre 2005 soll die Wipkinger-Linie zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch ein 3. und 4. Gleis erweitert werden.

Das Projekt bedeutet eine grosse Veränderung für die Anwohner der Bahnstrecke, weshalb sich die nachstehenden Fragen an den Stadtrat ergeben:

1. Zu welchem Zeitpunkt wurde die Stadtverwaltung von den Ausbauplänen der SBB in Kenntnis gesetzt? Welche weiteren konkreten Ausbaupläne beabsichtigen die SBB im Rahmen der Kapazitätserweiterung in und um den Hauptbahnhof Zürich?
2. Wann, wie und in welchem Umfang wurde die Stadtverwaltung in die Planung miteinbezogen? Welche Interessen hat die Stadt Zürich im vorliegenden Projekt vertreten und durch wen wurde sie im Preisgericht in der Phase "Projektwettbewerb" und Submissionswettbewerb vertreten?
3. Nach der Jury genehmigte der Verwaltungsrat der SBB das Projekt "FIL ROUGE". Wie sieht das weitere Plangenehmigungsverfahren aus und welche Bedingungen müssen für die Bewilligung durch das Eidg. Volks- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) erfüllt werden?
4. Welche Auswirkungen ergeben sich aus der Sicht des Stadtrates durch dieses SBB-Grossprojekt auf die Wohnbevölkerung im Industriequartier und Wipkingen?
5. Da nicht primär die Notwendigkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs bestritten wird, wohl aber die vorgesehene Linienführung die Bevölkerung beunruhigt, drängen sich Fragen nach Alternativen auf. Welche Gründe würden gegen zwei neue Gleise Westseite (keine Wohnbevölkerung) der bestehenden Doppelspur sprechen und was gegen eine Tunnelvariante Zürich HB/Vorbahnhof-Zürich Oerlikon?
6. Welche Auswirkungen ergeben sich während der Bauphase auf die Bevölkerung? Was gedenkt der Stadtrat zu tun, um die betroffene Wohnbevölkerung vor den entstehenden Lärmimmissionen zu schützen?
7. Welche Auflagen müssen die SBB mit dem Bau der 3. und 4. Spur bezüglich Lärmschutzmassnahmen auf die umliegenden Wohnhäuser erfüllen?
8. Der Bau der zusätzlichen Doppelspur und deren Finanzierung ist Sache der SBB. Welche Kosten entstehen der Stadt Zürich wegen der Bauarbeiten (z.B. Verlegung von städtischen Werkleitungen) der SBB. Wenn ja, wieviel?
9. Welche Auswirkungen ergeben sich durch den Neubau auf das in den Brückenbögen angesiedelte Klein- und Mittelgewerbe?
10. Was hält der Stadtrat davon, wenn bis zum voraussichtlichen Baubeginn im Jahre 2000, der stillgelegte Lettenviadukt für eine Fussgängerverbindung zwischen dem Kreis 5 und dem Lettenareal freigegeben werden könnte? Welche Verhandlungen führt der Stadtrat und mit wem?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Hochbaudepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Nachdem bereits früher informelle Kontakte stattgefunden hatten, wurde der Stadtrat im Sommer 1990 offiziell durch die SBB über die Ausbaupläne informiert. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Stadtverwaltung regelmässig über den Planungsverlauf in Kenntnis gesetzt. Die Stadt war zudem im Preisgericht des Wettbewerbs vertreten (vgl. unter Frage 2).

Im Rahmen der Kapazitätserweiterung für die Realisierung des Konzepts Bahn 2000 befinden sich im Bereich des Hauptbahnhofs Zürich folgende Projekte in Planung oder in Ausführung:

- Zürich Herdern, Abstell- und Unterhaltsanlage; Plangenehmigungsverfahren im Gang
- Zürich Altstetten, Ersatz des Stellwerks
- Zürich HB-Zürich Altstetten, Leistungssteigerung Altstetten Süd, Unterquerungsbauwerk östlich des Bahnhofs Altstetten; Plangenehmigungsverfahren im Gang
- Auflageprojekt Kohledreieck, enthält Teile des Projekts Leistungssteigerung Altstetten Süd sowie den Abschnitt Überwerfung mit Tagbautunnel des Projekts Zürich HB-Zürich Wipkingen; Plangenehmigungsverfahren im Gang
- Unterwerk Kohledreieck; Plangenehmigungsverfahren im Gang Zürich HB, Halle Langstrasse, neuer S-Bahnhof (sogenannter "Flügelbahnhof"); Plangenehmigungsverfahren soll Mitte 1998 eingeleitet werden
- Zürich HB-Thalwil, 2. Doppelspur (Zimmerbergtunnel); Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen, im Bau.

**Zu Frage 2:** Die Stadt wurde im Preisgericht durch den damaligen Stadtbaumeister H. R. Rüegg vertreten. Nach seiner Pensionierung wurde er im April 1997 durch den neuen Direktor des Amtes für Siedlungsplanung und Städtebau, F. Eberhard, abgelöst.

Bei der Beurteilung der Projekte haben die städtischen Vertreter ihr besonderes Augenmerk auf planerische, städtebauliche und denkmalpflegerische Interessen der Stadt sowie auf den Schutz der Bevölkerung vor Immission gerichtet.

**Zu Frage 3:** Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahngrossprojekte vom 21. Juni 1991 (SR742.100.1), welcher für alle Neubaustrecken des Konzepts Bahn 2000 anwendbar ist. Das Verfahren ist zweigeteilt: Vor dem eigentlichen Plangenehmigungsverfahren wird ein verwaltungsinternes Vorprüfungsverfahren durchgeführt. Dieses steht unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und bezweckt eine Prüfung des Projekts auf Vollständigkeit und Rechtmässigkeit durch die zuständigen Bundesbehörden. Zudem werden die betroffenen Kantone und Gemeinden angehört. Im Anschluss an das Vorprüfungsverfahren findet das eigentliche Plangenehmigungsverfahren vor dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) statt, welches mit einer Plangenehmigungsverfügung abgeschlossen wird. Diese kann mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden.

Das Vorprüfungsverfahren wurde im November 1997 eingeleitet. Die Stadt hat sich kürzlich zum Projekt geäussert. Im Frühjahr 1998 sollte die öffentliche Auflage des Projekts im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens stattfinden.

Damit das Projekt bewilligt werden kann, muss es sämtliche relevanten gesetzlichen Vorschriften erfüllen. Dazu gehören insbesondere die einschlägigen Normen des Eisenbahnrechts und des Umweltrechts. Letzteren wird in der im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung besondere Bedeutung zukommen.

**Zu Frage 4:** Bei dieser Frage ist zu unterscheiden zwischen der Bau- und der Betriebsphase des Projekts. Da sich die Frage 6 mit der Bauphase befasst, beschränken wir uns an dieser Stelle auf die in der Betriebsphase entstehenden Auswirkungen.

Laut Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) werden in der Betriebsphase (ab dem Jahr 2005) die Lärmimmissionen niedriger sein als heute. Die prognostizierten Immissionsreduktionen betragen über die gesamte Ausbaustrecke sowohl tagsüber (6.00-22.00 Uhr) als auch nachts 3 bis 4 Dezibel. Die Belastungsverminderungen bei den einzelnen Liegenschaften sind zum Teil aber grösser.

Die tieferen Immissionen ergeben sich aus mehreren Gründen:

- Im Zuge der von den SBB beabsichtigten sukzessiven Erneuerung des Rollmaterials werden leisere Wagen eingesetzt.
- Das Bahntrasse wird im Bereich der Viadukte höher gelegt.
- Mit dem Ersatz der bestehenden Stahlbrücke durch eine Stahlbetonbrücke wird die Lärmabstrahlung reduziert.

Die Verminderung der Immissionsbelastung geht aber nicht mit einer Verminderung der Verkehrsfrequenz einher, da die bestehende Linie etappenweise um eine Doppelspur (3. und 4. Gleis) erweitert wird. Ab dem Vorbahnhof bis zu den Viadukten wird die Doppelspur voll ausgebaut (3. und 4. Gleis), zwischen den Viadukten und Wipkingen wird vorderhand nur das 3. Gleis verlegt. Bereits durch diesen Teilausbau wird sich der heutige Gesamtverkehr um ungefähr 38 Prozent erhöhen. Da der Mehrverkehr aber fast ausschliesslich am Tage (6.00-22.00 Uhr) stattfinden wird, nimmt während dieses Zeitraums der Verkehr um ungefähr 45 Prozent zu. Mit dem Vollausbau ist wahrscheinlich eine weitere markante Verkehrszunahme zu erwarten. Die höheren Verkehrsfrequenzen resp. die immer kürzer werdenden Ruhepausen zwischen den Zugsvorbeifahrten können die lärmreduzierende Wirkung des leiseren Rollmaterials vermindern oder sogar zunichte machen. Eine entsprechende Bilanzierung lässt sich aber aufgrund der vorhandenen Unterlagen heute noch nicht durchführen.

Die massgebenden Immissionsrichtwerte für Körperschall und Erschütterungen werden gemäss Umweltverträglichkeitsbericht eingehalten.

**Zu Frage 5:** Von den beiden erwähnten Alternativen wurde in der Planungsphase nur die Variante mit einer westseitigen Anordnung der neuen Doppelspur geprüft. Eine Tunnelvariante zwischen Zürich HB und Zürich Oerlikon stand wegen der enormen Kosten gar nie zur Diskussion.

Im Rahmen des Projektwettbewerbs wurde das Projekt "Janus", welches eine neue Doppelspur westlich der bestehenden Viadukte vorgesehen hätte, eingereicht und eingehend durch das Preisgericht beurteilt. Das Projekt schied jedoch in dieser Wettbewerbsphase aus. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Mehrkosten gegenüber dem Projekt "Fil Rouge" betragen rund 56 Mio. Franken (ungefähr 60 Prozent), wobei in erster Linie der umfangreichere Landerwerb und vermehrte Provisorien ins Gewicht fallen.

Das uneinheitliche konstruktive Konzept vermag städtebaulich nicht zu überzeugen, da der Lettenviadukt in die Gesamtkonstruktion nicht einbezogen wird. Die Neubauteile auf der Westseite widersprechen dem ästhetischen Dialog zwischen Alt und Neu. Demgegenüber wird beim Projekt "Fil Rouge" der bestehende Viadukt glaubwürdig einbezogen.

Nach der einstimmigen Überzeugung des Preisgerichts ist das gewählte Projekt "Fil Rouge" die städtebaulich beste Lösung.

Die Analyse der eingereichten Projekte hat im übrigen ergeben, dass es für die Lärmimmissionen in den angrenzenden Wohnquartieren praktisch bedeutungslos ist, ob die neuen Gleise westlich oder östlich der bestehenden Linie angeordnet werden. Massgebend für die Lärmbelastung ist vielmehr die Höhenlage der Gleise. Gerade hier weist das Projekt "Fil Rouge" gegenüber den anderen Projekten wesentliche Vorteile auf, da alle vier Gleise zwei bis drei Meter höher gelegt werden als die bestehende Linie. Dadurch geraten grössere Teile der an der Bahnlinie stehenden Gebäude in den Lärmschatten.

**Zu Frage 6:** Die Auswirkungen, die sich während der insgesamt rund 4½ Jahre dauernden Bauphase für die Anwohnerschaft ergeben, werden im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) ausführlich dargestellt und erläutert. Im Rahmen der Beantwortung der vorliegenden Interpellation können diese nur stark zusammengefasst aufgeführt werden.

Da es sich um eine Linienbaustelle handelt, fallen die Lärmimmissionen an einer bestimmten Stelle nur während weniger Monate an; dies allerdings je zweimal beim Bau der neuen Doppelspur und bei der Aufständigung des alten Viadukts. Laut UVB werden bei diesen Bauarbeiten die zulässigen Grenzwerte der kantonalen Verordnung über den Baulärm und der städtischen Lärmschutzverordnung

eingehalten. Darüber hinaus wird sich die Stadt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gestützt auf das im Umweltschutzgesetz statuierte Vorsorgeprinzip für einen optimalen Lärmschutz einsetzen, indem beispielsweise verbindliche Auflagen für den Einsatz lärmarmen Geräte und Fahrzeuge verlangt werden.

Gemäss Art. 4 der städtischen Lärmschutzverordnung sind lärmige Arbeiten zwischen 12.00 und 14.00 Uhr sowie zwischen 19.00 und 7.00 Uhr grundsätzlich nicht zulässig. Davon ausgenommen sind jedoch insbesondere diejenigen Arbeiten, die aus technischen Gründen nicht unterbrochen werden können. Die Stadt wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens verlangen, dass die Vorgaben der städtischen Lärmschutzverordnung situationsgerecht und im Einvernehmen mit den städtischen Behörden eingehalten werden.

Bei der Festlegung der Lärmschutzmassnahmen sind allerdings auch die Interessen der Bauherrschaft angemessen zu berücksichtigen. Da der Bahnverkehr auf der Wipkinger Linie während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden soll, müssen Arbeiten, die den ordentlichen Bahnverkehr behindern, in der Nacht ausgeführt werden. Gemäss UVB sind verteilt über die gesamte Strecke und die Bauzeit maximal 153 Nachteinsätze notwendig. Dabei handelt es sich zumeist um wenig lärmintensive Arbeiten.

Gewisse Arbeiten (Abbruch von Brückenteilen, Foundationen von Brückenpfeilern und Erstellung der dafür notwendigen Baugrubenabschlüssen sowie Auffüllen und Verdichten von Baugruben) werden Erschütterungen verursachen. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird sich die Stadt dafür einsetzen, dass die dadurch entstehenden Immissionen durch die Wahl geeigneter Verfahren und allfällige zeitliche Einschränkungen ein erträgliches Mass nicht überschreiten.

Schliesslich führen die Bauarbeiten im gesamten Bereich zwischen Hohlstrasse und Nordbrücke zu einem gewissen Mehrverkehr, welcher sich auch auf die angrenzenden Zubringerachsen (Hohlstrasse, Hardbrücke, Limmatstrasse, Sihlquai, Höggerstrasse, Wasserwerkstrasse, Nordstrasse, Rosengartenstrasse) auswirken wird. Der durch die Baustelle verursachte Lastwagenverkehr ist allerdings gering und erhöht die Lärmbelastung für die Anwohnerschaft nur unwesentlich.

**Zu Frage 7:** Die Auflagen bezüglich Lärmschutz hängen davon ab, ob das Projekt als Neuanlage oder als wesentliche bzw. nicht-wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage im Sinne der Lärmschutzverordnung (LSV) beurteilt wird. Diese Frage wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu entscheiden sein.

Bei neuen Anlagen sind die Emissionen soweit zu beschränken, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die von der Anlage erzeugten Immissionen die Planungswerte nicht überschreiten. Es sind jedoch Erleichterungen zu gewähren, wenn die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und an dieser ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht. Die Immissionsgrenzwerte, welche um 5 Dezibel über den Planungswerten liegen, sind aber einzuhalten (Art. 7 LSV).

Bei Änderungen bestehender Anlagen sind die Emissionen der neuen oder geänderten Anlagenteile soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Bei wesentlichen Änderungen sind zusätzlich die Emissionen der gesamten Anlage soweit zu begrenzen, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Als wesentlich gelten diejenigen Änderungen, welche erwarten lassen, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen stärkere Lärmimmissionen erzeugen (Art. 8 LSV).

**Zu Frage 8:** Grundsätzlich entstehen der Stadt keine Kosten im Zusammenhang mit dem fraglichen Projekt. Sämtliche Anpassungen oder vorübergehenden Verletzungen von städtischer Infrastruktur (Strassen, Werkleitungen usw.) sind durch die SBB zu bezahlen.

Hingegen wird sich die Stadt allenfalls finanziell an Bauwerken beteiligen müssen, die sie selbst im Zusammenhang mit dem SBB-Projekt veranlasst. Zu denken ist dabei an ganz oder teilweise im Interesse der Stadt liegende An-

schlussbauwerke oder zusätzliche Ausbauten von Bahnanlagen. Selbstverständlich müssten für derartige Ausgaben entsprechende Kredite durch die zuständigen städtischen Behörden bewilligt werden.

**Zu Frage 9:** Während der Bauarbeiten können die Brückenbögen durch die Gewerbebetriebe zeitweise nicht genutzt werden. Die SBB haben deshalb die bestehenden Mietverträge auf Sommer 2000 für die Betriebe im Lettenviadukt bzw. Sommer 2003 für die Betriebe im Hausteinviadukt vorsorglich gekündigt. Erst nach einer Untersuchung des Hausteinviadukts im nächsten Jahr kann ein detailliertes Bauprogramm erstellt werden, aus dem genau hervorgeht, welche Mieter zu welchem Zeitpunkt die Brückenbögen für wenige Monate räumen müssen. Die SBB haben mit den Mietern Kontakt aufgenommen und sind bestrebt, für alle Betriebe bestmögliche Lösungen für vorübergehende Ausweichstandorte und die definitiven Verhältnisse nach dem Ende der Bauarbeiten zu finden.

**Zu Frage 10:** Im Rahmen des Stadtforums wurde die Umnutzung des Lettenviaduktes zu einem Fuss- und Radweg mehrfach diskutiert und im Schlussbericht vom September 1997 zur Umsetzung empfohlen. Der Stadtrat hat beschlossen, sich am Verfahren zur Aufwertung Zürich West zu beteiligen. Die vom Stadtforum mit der Weiterbearbeitung und Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen beauftragte "Impulsgruppe Aufwertung Zürich West" sieht eine Umnutzung des alten Lettenviaduktes als Fussgänger- und Veloverbindung als Auftaktprojekt im Jahr 1998 vor.

Die SBB haben der Stadt mit Schreiben vom 3. Juli 1995 den alten, für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Lettenviadukt zur Übernahme angeboten. Die Chance einer attraktiven und erlebnisreichen Verbindung der getrennten Stadtteile und insbesondere die so mögliche Aufwertung des Kreises 5 soll im Rahmen der Aufwertung Zürich West genutzt werden. Zudem kann auf diese Weise der baugeschichtlich bedeutende Viadukt erhalten bleiben. Für den Auftakt 1998 ist eine symbolische Inbesitznahme des Viaduktes durch die Bevölkerung vorgesehen. Der Viadukt muss dafür zwischen Lettenareal und Limmatstrasse soweit nötig instand gestellt werden. Die ursprünglich vorgesehene zwischenzeitliche Nutzung des Viaduktes bis zur Josefswiese kommt aus zeitlichen und finanziellen Gründen kaum in Frage, da die SBB bereits 1999 mit den Installationsarbeiten für den Ausbau Zürich HB-Wipkingen beginnen wollen. Die Weiterführung der Wegverbindung nach dem Ausbau ab dem Jahr 2005 bis zur Josefswiese, evtl. weiter bis in den Kreis 4, wird jedoch als Option weiterverfolgt.

Das Projekt Lettenviadukt soll im Gegensatz zu den weiteren Auftaktprojekten, welche von Stadt und Privaten zu gleichen Teilen finanziert werden, von der Stadt alleine getragen werden, da die Stimmberechtigten im März 1989 mit grossem Mehr der Umnutzung des Viaduktes in eine Fussgänger- und Veloverbindung zugestimmt haben. Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, welche sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Gartenbau- und Landwirtschaftsamtes (Leitung), des Tiefbauamtes, des Amtes für Siedlungsplanung und Städtebau sowie des Amtes für Soziokultur zusammensetzt, befasst sich mit der Bearbeitung des Projektes.

Die Weisungen zur Finanzierung der Auftaktprojekte wurden am 3. Dezember 1997 vom Stadtrat bewilligt. Der Objektkredit betreffend Lettenviadukt liegt mit Fr. 1 400 000.-- in der Kompetenz des Gemeinderates. Der Stadtrat hat mit Weisung 424, GR Nr. 97/518 vom 3. Dezember 1997, dem Gemeinderat die Bewilligung eines entsprechenden Kredites beantragt.

Die Verhandlungen mit den SBB über die technischen und finanziellen Modalitäten der Übernahme des Viaduktes werden vom Tiefbauamt geführt.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, den Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements, die Vorsteherinnen des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Hochbaudepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, das AGU, das Tiefbauamt, das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Siedlungsplanung und Städtebau und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber