

Interpellation

von Robert Schönbächler (CVP)
und *g* Mitunterzeichnenden

An der Sitzung des „Runden Tisches Wipkingerviadukt“ vom 6. März 2000 wurde bekannt, dass für den zweiten Durchgangsbahnhof beim Zürcher Hauptbahnhof noch immer kein Vorprojekt vorliegt.

Die vom Kanton Zürich geleitete Studie „Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich“ bestätigte die bereits bei der Ausarbeitung des Ausbau-Projektes für das 3./4. Gleis Zürich HB-Wipkingen-Oerlikon vor 10 Jahren feststehende Erkenntnis, dass die Bahnanlagen zwischen Zürich und Oerlikon um eine weitere Doppelspur erweitert werden müssen.

Neu ergibt diese Studie, dass der Ausbau des SBB-Knotens Zürich nochmals 2 Milliarden Franken kosten würde. Dieser Betrag liegt rund Fr. 1,3-1,4 Milliarden höher, als der mit der Volksinitiative „Pro Durchgangsbahnhof“ geforderte Durchgangsbahnhof mit der anschliessenden unterirdischen, neuen Linienführung nach Oerlikon.

Ohne im heutigen Zeitpunkt über ein Vorprojekt für den Durchgangsbahnhof zu verfügen, beabsichtigen die SBB, dem SBB-Verwaltungsrat im Herbst 2000 Anträge für mögliche Vorinvestitionen im Bereich der Hallengeleise 3-9 vorzulegen.

Da die Stadt Zürich in den entscheidenden Gremien vertreten ist, welche die weitere Planung der Bahninfrastrukturen bearbeiten, ergeben sich die nachstehende Fragen an den Stadtrat:

1. Weshalb liegt drei Jahre nach der öffentlichen Präsentation des zweiten S-Bahn-Durchgangsbahnhofes noch immer kein Vorprojekt vor, welches die Vor- und Nachteile, eines solchen Tiefbahnhofes aufzeigt? (verweis auf meine Schriftliche Anfrage GR-Nr. 98/260, vom 02.12.1998).
2. Welche Bestandteile (Infrastruktur Grossprojekte) beinhalten die vom kantonalen Amt für Verkehr angeführten 2 Milliarden Franken für den Ausbau des SBB-Knotens Zürich?
3. Welches sind neben den Perronlängen die Anforderungen und weiteren baulichen Unterschiede zwischen einem neuen, unterirdischen Fernverkehrsbahnhof und einem der S-Bahn-Norm entsprechenden Tiefbahnhof? Welche Vor- und Nachteile ergeben sich für die Benutzer der Bahn?
4. Welche Anforderungsbedingungen müssen erfüllt werden, damit Zürich im europäischen Netz der Hochgeschwindigkeitszüge ein fester und wichtiger Standort sein wird?

5. Trifft es zu, dass bei einem Fernverkehrsbahnhof die Rampe vom Limmattal westlich der Langstrasse zu liegen käme, der Anschluss an die Linke Seelinie unterirdisch erfolgen müsste und die Wipkingerinie nicht oder nur mit einer zusätzlichen Rampe östlich der Langstrasse in den neuen unterirdischen Bahnhof geführt werden könnte?

6. Wie tief kommt ein neuer Durchgangsbahnhof zu liegen? Sind das 16 Meter, so wie der existierende S-Bahnhof Museumstrasse oder 30 bis 40 Meter unter der Bahnhofhalle? Welche Auswirkungen ergeben sich auf die Kundenbenutzerfreundlichkeit?

7. Wie stellt sich der Stadtrat vor, dass im Herbst 2000 über den Einsatz von Vorinvestitionen beschlossen werden soll, wenn heute noch über kein gültiges Vorprojekt verfügt wird? (Perronlängen unklar; Tiefenlage nicht bekannt; Rampenstandorte unklar, usw.).

8. Könnte das Kostendach (2 Milliarden Franken) und die schwerfällige Projektierung des Tiefenbahnhofes eine Verzögerungstaktik bedeuten, welche letztlich den Durchgangsbahnhof unmöglich und die 3./4. Spur Zürich-Wipkingen nötig macht?

9. Stehen dem Stadtrat Instrumente zur Verfügung, um diese Arbeiten zu beschleunigen? Könnte die Stadt Zürich selbständig und unverzüglich ein realistisches Vorprojekt gemäss Volksinitiative ausarbeiten? Wenn ja, ist der Stadtrat bereit, sofort seinen Vertretern in den massgebenden Gremien den Auftrag zu erteilen, um ein kostengünstiges Projekt für den zweiten Durchgangsbahnhof auszuarbeiten? Wenn nein, warum nicht?

10. In Anbetracht der Ausbautvorhaben des Hauptbahnhofes mit seiner verkehrlichen Bedeutung und seiner geographischen Ausdehnung, sei die Frage in Anlehnung an frühere Vorstösse nochmals erlaubt, welche Gründe aus Sicht der SBB bekannt sind, um lohnende Investitionen in einen neuen Fernbahnhof im Gebiet Herdern vorzusehen?

A. Jung

K. R. K.
M. K. K.

D. F. C.
M. A. C.

D. K. K.

K. K. K.
L. K. K.

K. P. K.
L. K. K.