

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 23. August 2000

**1358. Interpellation von Robert Schönbächler und 9 Mitunterzeichnenden betreffend Durchgangsbahnhof, Vorprojekt.** Am 8. März 2000 reichten Gemeinderat Robert Schönbächler (CVP) und 9 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2000/112 ein:

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 Ausbauprojektes 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 1,3 bis 1,4 Milliarden Franken 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 bis 9 vorzulegen.

Da die Stadt Zürich in den entscheidenden Gremien vertreten ist, welche die weitere Planung der Bahninfrastrukturen bearbeiten, ergeben sich die nachstehenden 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 2.12.1998).
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 Wipkingerlinie 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 Tiefbahnhofes 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 Ausbauvorhaben 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?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten interpretieren Ziel und Terminierung der Planung, wie sie zurzeit unter Führung des kantonalen Amtes für Verkehr im Rahmen des Projekts «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» abläuft, nicht ganz richtig.

Zurzeit laufen unter Federführung der SBB verschiedene Studien technischen Inhalts über Teilaspekte eines möglichen zukünftigen zweiten Durchgangsbahnhofs. Konkret sind dies:

1. Überlegungen auf Vorprojektstufe über allfällige Vorinvestitionen, welche im Zusammenhang mit laufenden Arbeiten für den Ausbau des Knotens Zürich zu tätigen wären.
2. Eine «Planungsstudie Kernbereich», welche Geometrien und bauliche Machbarkeit möglicher Trasseeführungen zum und vom neuen Durchgangsbahnhof untersucht.
3. Eine Studie «Netzwerkung», welche die Auswirkungen eines neuen Durchgangsbahnhofs auf das weitere Bahn-Netz des Wirtschaftsraums Zürich zum Thema hat.

Weitere laufende Arbeiten betreffen

- die Quantifizierung und Beurteilung der Nachfrage OeV/MIV mit, beziehungsweise ohne Durchgangsbahnhof
- den betriebs- und volkswirtschaftlichen Vergleich mit oder ohne Durchgangsbahnhof
- den langfristigen Nutzen eines neuen Durchgangsbahnhofs
- Finanzierungsmodelle und Etappierungsmöglichkeiten.

Diese Studien sind Bestandteile des vom Kantonalen Amt für Verkehr geleiteten Projektes «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich». Dieses soll bis Herbst 2000 konkrete Aussagen über die langfristige Entwicklung der Bahninfrastruktur im Wirtschaftsraum Zürich bereitstellen und gleichzeitig auch eine fundierte Stellungnahme des Regierungsrates zur S-Bahn-Durchgangsbahnhof-Initiative erlauben.

Eine konkrete Projektierung eines zweiten Durchgangsbahnhofs läuft noch nicht, und die Stadt ist in den erwähnten drei Studien auch nicht direkt beteiligt. Die Stadt ist hingegen im Lenkungsausschuss der Gesamtstudie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» sowie in der übergeordneten Behördendelegation vertreten.

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat hat im Herbst 1998 im Rahmen des Plan genehmigungsverfahrens zum S-Bahnhof Sihlpost den Antrag gestellt, die SBB habe die Vor- und Nachteile alternativer baulicher und

betrieblicher Varianten, insbesondere eines unterirdischen Durchgangsbahnhofes, aufzuzeigen. Die Vor- und Nachteile eines zweiten Durchgangsbahnhofes können nicht ausschliesslich anhand eines Vorprojektes im engeren Sinne dargestellt werden. Neben den baulichen Aspekten sind es vor allem übergeordnete verkehrliche Zusammenhänge, die den Nutzen eines Durchgangsbahnhofes bestimmen. Diese werden zurzeit im Rahmen der Studie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» unter Federführung des kantonalen Amtes für Verkehr untersucht. Dazu gehören insbesondere die Evaluation der beidseitigen Zufahrten zum Durchgangsbahnhof, die Netzwirkung einer neuen Durchmesserlinie und die dazu erforderlichen Ausbauten im übrigen Bahnnetz. Diese Resultate werden im Herbst 2000 vorliegen, also zeitlich immer noch im Rahmen des für die Entscheidungsfindung verfügbaren Zeitfensters. Auch dies entspricht den von der Stadt im Herbst 1998 gestellten Forderungen.

**Zu Frage 2:** Die aufgeführten zwei Milliarden Franken beinhalten, wie im Strategiebericht des Amtes für Verkehr vom Januar 2000 dargelegt, sämtliche Elemente der Strategie im Kernbereich des Wirtschaftsraums Zürich. Dies sind neben der Durchmesserlinie Wiedikon/Altstetten-Zürich HB-Oerlikon einschliesslich neuem Durchgangsbahnhof auch die beiden Tangentialverbindungen vom Limmattal ins Glatttal und ans linke Seeufer.

**Zu Frage 3:** Mit Ausnahme der Perronlängen bestehen für die verschiedenen Verkehrssegmente (S-Bahnen im Kurzstreckenverkehr, Mittelstrecken- und Fernverkehr) keine Anforderungsunterschiede an einen zweiten Durchgangsbahnhof. Die in diesem Zusammenhang oft erwähnte Frage der Rampenneigung ist nicht in erster Linie eine bauliche Anforderung sondern vor allem eine Frage des Betriebskonzeptes beziehungsweise des eingesetzten Rollmaterials (vergleiche Frage 5).

Für die Benutzenden der Bahn entstehen damit keine Vor- oder Nachteile.

**Zu Frage 4:** Die Standortgunst von Zürich im europäischen Netz der Hochgeschwindigkeitszüge hängt entscheidend von den Kapazitäten für schnelle Fahrplantrassen auf den Zufahren nach Zürich sowie von qualitativ hochwertigen Anschlüssen an das Bahnnetz des Wirtschaftsraumes Zürich und der übrigen Schweiz ab. Wichtig ist die Erkenntnis, dass das Potenzial für den Hochgeschwindigkeitsverkehr via Zürich nur im nationalen Ziel-/Quellverkehr, nicht aber im Transitverkehr vorhanden ist. Deshalb ist die Bedienung von Zürich HB, wo sämtliche Anschlüsse sichergestellt werden können, von zentraler Bedeutung.

**Zu Frage 5:** Bezüglich der Anforderungen an die Rampenneigungen für S-Bahnen und den Personenfernverkehr bestehen gemäss Angaben der SBB AG keine wesentlichen Unterschiede. Für Strecken ohne Güterverkehr empfiehlt sich generell eine Maximalneigung von 27 Promillen. Mit diesem Richtwert hat die SBB AG gute Erfahrungen gemacht, da er ein ausgewogenes Mittel zwischen Entwicklungslänge der Rampen, der Gleislagestabilität und dem Traktionsenergieverbrauch darstellt. Steilere Rampen sind nicht a priori ausgeschlossen, haben aber neben dem erhöhten Unterhaltsaufwand auch direkten Einfluss auf den Motorisierungsgrad des Rollmaterials.

Die mögliche Neigung einer Rampe östlich der Langstrasse ist nicht nur abhängig von den Perronlängen im Durchgangsbahnhof, sondern auch von dessen Längslage unter dem Hauptbahnhof. Die Differenz der Rampenneigung zwischen einem Durchgangsbahnhof mit 320 m und 420 m langen Perrons beträgt im Maximum 8 Promille und liegt im schlechtesten Fall der Längslage bei rund 40 Promillen. Im Rahmen der Planungsstudie für die Zufahrten zum Durchgangsbahnhof werden sämtliche Kombinationen von unterirdischen und oberirdischen Anschlüssen untersucht und einander kostenmässig gegenübergestellt. Daher können die gestellten Fragen zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beantwortet werden.

**Zu Frage 6:** Gemäss heutigem Planungsstand liegt das Gleisniveau des zweiten Durchgangsbahnhofs zwei Meter tiefer als dasjenige des heutigen S-Bahnhofs Museumstrasse, das heisst, 18 Meter unter der Bahnhofhalle. Massgebend dafür sind die Höhenlagen der Vorinvestitionen für die Sihlexpressstrasse und die Unterfahrung der bestehenden Gebäude des Hauptbahnhofs. Neben der Tiefenlage des Durchgangsbahnhofs ist vor allem die Konzeption von möglichst direkten Zugängen für die Benutzerfreundlichkeit von Bedeutung. Die optimale Anordnung derselben ist infolge zahlreicher baulicher Randbedingungen eine komplexe Angelegenheit. Die heute vorgesehene Tiefenlage hat nach Ansicht des Stadtrates keine Auswirkungen auf die Kundenfreundlichkeit.

**Zu Frage 7:** Der Beschluss über den Einsatz von Vorinvestitionen ist eine Angelegenheit der SBB AG und damit deren unternehmerisches Risiko. Wie in Frage 6 beantwortet, ist die Tiefenlage mehr oder weniger bekannt; die genauen Rampenstandorte sowie die Perronlängen beeinflussen die Vorinvestitionen in geringerem Ausmass.

Die SBB AG arbeitet zurzeit ein Vorprojekt für Vorinvestitionen aus, welches bis im Herbst 2000 abgeschlossen ist und dem Verwaltungsrat der SBB AG unterbreitet wird. Gleichzeitig bearbeitet die SBB AG in Zusammenarbeit mit dem Kantonalen Amt für Verkehr Linienführungsvarianten für die Zufahrten zum Durchgangsbahnhof, für welche ebenfalls bis Herbst 2000 konkrete Aussagen bezüglich der baulichen Machbarkeit und der Risiken sowie der Kosten vorhanden sind. Die Vorinvestitionen beschränken sich auf die Bereiche, die im Rahmen der Ausbauten für Bahn 2000, 1. Etappe, bis im Jahr 2003 ausser Betrieb genommen werden sollen. In diesen Bereichen konnte der Variantenfächer bereits soweit eingeschränkt werden, dass die Ausgestaltung der Vorinvestitionen die weitere vertiefte Planung und Projektierung des Durchgangsbahnhofs nicht in negativer Weise behindern kann. Voraussetzung für die Realisierung der Vorinvestitionen ist neben deren Plangenehmigung auch die Teilverfügung 3 des Projektes Leistungssteigerung Halle-Langstrasse.

**Zu Frage 8:** Der Stadtrat legt Wert auf die Feststellung, dass die laufenden Arbeiten im Sinne einer gemeinsamen und kooperativen Lösungsfindung zwischen der Stadt Zürich, dem Kanton Zürich und der SBB AG vonstatten gehen.

Die Zusammenarbeit in den betreffenden Gremien ist gut.

Weder die Stadt noch der Kanton Zürich noch die SBB AG müssen sich deshalb dem Vorwurf einer Verzögerungstaktik aussetzen. Die bauliche und verkehrliche Komplexität des Vorhabens ist gewaltig.

In der Regel findet bei Ausbauten dieser Grössenordnung vor der eigentlichen Projektierung eine übergeordnete Planung und politische Entscheidungsfindung von rund 10 Jahren statt. Dies war bei der S-Bahn Zürich nicht anders. Zurzeit wird immerhin bereits ein Vorprojekt für Vorinvestitionen ausgearbeitet und es finden zwischen der SBB AG und dem Kanton Zürich Verhandlungen über die Finanzierung des Vorhabens statt. Im Gegensatz zum S-Bahnhof Sihlpost, der als Übergangslösung in jedem Fall notwendig wird, hat die SBB AG klar signalisiert, dass ein allfälliger weiterer Ausbau der Wipkingerinie von den Resultaten der Studie «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» abhängig ist.

Die erwähnten Kosten betreffen (siehe Frage 2) sämtliche Elemente der Strategie. Wichtig ist, dass hier die richtigen Etappierungen gefunden werden, um die Investitionspakete in machbaren Grenzen zu halten. Die Stadt wird sich selbstverständlich auch dafür einsetzen.

**Zu Frage 9:** Die vorgängig erwähnten Arbeiten laufen alle unter Hochdruck und mit grossem Einsatz aller Beteiligten. Über die städtischen Vertreter im Lenkungsausschuss und in der Behördendelegation werden die Interessen der Stadt engagiert vertreten. Die Resultate der Arbeiten werden rechtzeitig zuhanden des Regierungsrates zur Beantwortung der Volksinitiative bereit stehen. Aus diesen Gründen besteht für den Stadtrat kein Handlungsbedarf, entsprechende eigene Projekte zu veranlassen.

**Zu Frage 10:** Gemäss Auskunft der SBB AG wurden bis heute keine Vorteile für einen Durchgangsbahnhof Herdern gefunden, die es lohnen würden, den heutigen Standort des Hauptbahnhofs aufzugeben und andernorts in milliardenhohen Beträgen Investitionen zu tätigen, die im Gegensatz zur Strategie der Bahnperspektiven nicht etappierbar und somit wohl kaum finanzierbar wären.

Mitteilung an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt (8) und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber