

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

04.10.2006

1214.

Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und Anton Stähler betreffend SBB, Freileitung entlang dem Wipkingerviadukt.

Am 14. Juni 2006 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Anton Stähler (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/243 ein:

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 den 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 – stellen 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 der Volkswirtschaft 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Mit StRB Nr. 2865/1987 hat der Stadtrat die vorgesehene Hochspannungs-Freileitung entlang des Bahnviaduktes aus städtebaulichen und ästhetischen Gründen abgelehnt. Die Stadt forderte gegenüber der die eisenbahnrechtliche Planaufgabe anordnenden kantonalen Volkswirtschaftsdirektion, die Leitung sei auf der ganzen Strecke zu verkabeln.

Am 2. März 1988 kam der Stadtrat wiedererwägungsweise auf seine Stellungnahme vom 30. September 1987 zurück, indem er an die Volkswirtschaftsdirektion Folgendes schrieb:

Mitte Dezember fand zwischen Vertretern der SBB, der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt Zürich eine Aussprache über das Projekt statt. Das Ergebnis dieser Diskussion ist wie folgt zu umschreiben:

Die vom Stadtrat vorgeschlagene Verkabelung auf 150-kV-Ebene setzt einen begehbaren Kanal voraus und ist zu vertretbarem Aufwand und in der knappen Frist bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn nicht realisierbar.

Dagegen könnte über eine Verkabelung der späteren 132-kV-Leitung auf der Strecke Wipkingen – altes Unterwerk Zürich – Nordbrücke – neues Unterwerk Zürich diskutiert werden, da dann nur noch vier Hochspannungskabel – statt 8 x 2 – erforderlich sind. Diese könnten in einem wesentlich kleineren, nicht begehbaren Kanal geführt werden.

Zusammen mit dem Bau des dritten Gleises nach Wipkingen und einem Ersatz der heutigen Viaduktbauten kann eine solche Verkabelung realisiert werden. Der zu genehmigenden Freileitung kommt demnach die Aufgabe eines Provisoriums zu, welches nach dem Bau des dritten Gleises wieder abgebrochen werden kann.

Die SBB erstellten mit Datum vom 7. Dezember 1987 einen ausführlichen Bericht, welcher die Zusammenhänge auch planlich darstellte und überwies diesen mit einem Wiedererwägungsgesuch dem Stadtrat.

An der DC-Koordinationsitzung vom 29. Januar 1988 liess sich dieses Gremium noch einmal über den Problembereich orientieren. Auf seinen Antrag beschliesst der Stadtrat wie folgt:

Nachdem die geplante Freileitung nur vorübergehenden Charakter bekommt und später durch eine verkabelte Lösung abgelöst werden kann, stimmte der Stadtrat dem Projekt zu. Dieser Beschluss erfolgt allerdings unter der Bedingung, dass die Freileitung als Provisorium aufgefasst wird und ab etwa 1995 durch eine Kabelleitung ersetzt wird.

Zu Frage 2: Laut Auskunft des Bundesamtes für Verkehr (BAV), ist gemäss der Plangenehmigungsverfügung vom 18. September 1997 der Abbruch der heutigen 132-kV-Leitung nach Wegfall des Projektes "vierspüriger Ausbau des Wipkingerviaduktes" nicht erforderlich.

Zu Frage 3: Der Stadtrat wird sich weiterhin bei jeder sich bietenden Gelegenheit in Gesprächen und Verhandlungen mit den SBB dafür einsetzen, dass die 132-kV-Freileitung verkabelt wird.

Zu Frage 4: Derzeit wird geplant, die Viaduktbögen durch Einbauten einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Gemäss Aussage der SBB ist die Freileitung dieser Nutzung in keiner Weise hinderlich. Diese Auffassung kann von Seiten der Stadt nicht widerlegt werden.

Zu Frage 5: Auf Anfrage war von den SBB, Geschäftseinheit Energie, Anlagemanagement Bahnstrom, folgende Auskunft erhältlich:

Betrieblich ist eine Verkabelung des Abschnitts, wenn überhaupt, erst nach der Inbetriebsetzung der zweiten Anbindung des Unterwerks Zürich (vom Süden her) möglich. Sobald dies erfolgt ist, kann im vorliegenden Fall (im Gegensatz zu vielen anderen Fällen) eine Verkabelung im Abschnitt Sihlquai – Depot G betrieblich vertreten werden.

Als südliche Anbindung des Unterwerks Zürich ist die Übertragungsleitung Sihlbrugg – Zürich geplant. Ein massgebender Abschnitt, der Abschnitt Horgenberg bis Nidelbad als ewz/SBB-Gemeinschaftsleitung, befindet sich seit 1997 im Plangenehmigungsverfahren. Im Abschnitt Nidelbad bis Unterwerk Zürich Kohlendreieck, welcher das Züricher Stadtgebiet betrifft, wird diese Leitung als Kabelleitung im Zimmerbergtunnel und ab Portal Lochergut in einem Kabelrohrblock entlang den Gleisen ausgeführt. Die Unterstützung des derzeit laufenden Plangenehmigungsverfahrens der ewz/SBB-Gemeinschaftsleitung seitens der Zürcher Behörden trägt zu einer Entspannung der betrieblichen Situation am Unterwerk Zürich und somit sicherlich zu einer Beschleunigung von Massnahmen an der Übertragungsleitung Seebach – Zürich bei.

Hinsichtlich einer möglichen Verkabelung der Übertragungsleitung im Abschnitt Sihlquai – Depot G stehen die SBB vor dem Dilemma, dass es sich dabei um eine Investition in eine betrieblich schlechtere Lösung handelt.

Für eine Verkabelung sprechen dagegen in erster Linie städtebauliche Aspekte sowie die Wertsteigerung der Liegenschaften entlang der heutigen Hochspannungsleitung.

Eine Beteiligung an den Kosten für die Verkabelung im Abschnitt Sihlquai – Depot G (Kosten für den Kabelrohrblock tragen die SBB; übrige Leistungen mit Richtwert 1,5 Mio. Franken wären Gegenstand der Beteiligung) würde dieses Dilemma lösen. Bei einer schriftlichen Zusage der Übernahme der Verkabelungskosten (garantierter Verkabelungsbeitrag von 1,5 Mio. Franken), beispielsweise durch die angrenzenden Liegenschaftsbesitzer, werden die SBB die Planung einer Verkabelung in diesem Abschnitt umgehend einleiten. Nach Inbetriebnahme der Kabelverbindung würde die heutige Freileitung ausser Betrieb gesetzt; sie bliebe aus Sicherheits- und Verfügbarkeitsgründen (Not einspeisung im Falle eines Kabeldefektes) bis zur Verwirklichung der Südanbindung des Unterwerks Zürich stehen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy