

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

29.06.2005

931.

Schriftliche Anfrage von Hans Jörg Käppeli betreffend Glattalbahn, Stand des Projekts Tramverlängerung Fries-/Binzmühlestrasse

Am 30. März 2005 reichte Gemeinderat Hans Jörg Käppeli (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2005/129 ein:

Der Regierungsrat hat den Kredit für die zweite Etappe der Glattalbahn freigegeben, der auch die Tramverlängerung Fries-/Binzmühlestrasse zwischen Airgate und dem Bahnhof Oerlikon Ost umfasst. Für diese Tramverlängerung sind 16 Mio. Franken vorgesehen. Die Inbetriebnahme ist Ende 2008 geplant. Die neue Linie A der Glattalbahn (Zürich Hauptbahnhof – Flughafen) soll vorerst als Verlängerung der VBZ-Linie 10 realisiert werden. Die Verknüpfung der Tramverlängerung beim Bahnhof Oerlikon mit der Tramlinie nach Seebach kann erst provisorisch erfolgen, da das geplante Umsteigezentrum kaum vor 2015 realisiert werden kann.

Ich bitte den Stadtrat um detaillierte Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Welchen Stand hat das Projekt der Tramverlängerung hinsichtlich Planung, Genehmigungen (finanziell und baurechtlich) und Realisierung? Was sind die Termine? Welche Aufgaben und Verpflichtungen ergeben sich daraus für die Stadt Zürich?
2. Ist die Tramverlängerung vollständig Bestandteil des vom kantonalen Souverän 2003 genehmigten Verkehrskonzepts Glattalbahn oder sind darin auch städtische Projekte enthalten, oder muss die Stadt Zürich Folgeinvestitionen tätigen? Wenn ja welche und zu welchen Kosten? Fallen allfällige Investitionen der Stadt in die Kompetenz des Gemeinderates?
3. Wird die provisorische Haltestelle Oerlikon Ost gemäss Standard der Glattalbahn mit behindertengerechten und durchgehend hohen Perronkanten und den neuen Perronausrüstungen oder gemäss reduziertem VBZ-Standard realisiert?
4. Mit wie vielen Umsteigern zwischen S-Bahn und Glattalbahn wird am Bahnhof Oerlikon bei Inbetriebnahme Ende 2008 gerechnet? Bestehen Prognosen über die Entwicklung der Anzahl Umsteiger und deren Zielen im Einzugsgebiet der Glattalbahn?
5. Welche Massnahmen sind geplant, um die langen Umsteigewege sowie das Überschreiten der stark befahrenen Schaffhauserstrasse zwischen der provisorischen Haltestelle der Glattalbahn und dem Bahnhof Oerlikon erträglich zu gestalten, da dieser Zustand mindestens bis 2015 bestehen wird?
6. Sind die Kosten für die definitive Haltestelle der Glattalbahn im Rahmen des geplanten Umsteigezentrums bereits im kantonalen Kredit enthalten oder bestehen verbindliche Zusicherungen des ZVV, dass diese künftigen Kosten gemäss Art. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 durch den Kanton übernommen werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Die Realisierung der Neubaustrecke Fries-/Binzmühlestrasse erfolgt durch die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Seit November 2004 läuft das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV), in dessen Rahmen auch Landerwerbsverhandlungen geführt werden. Dieses wird voraussichtlich Ende 2005 abgeschlossen. Es liegt dann ein nach Eisenbahnrecht vom Bund genehmigtes Bauprojekt vor. In der anschliessenden Detailprojektierung werden allfällige Auflagen aus dem PGV umgesetzt. Ende 2006 wird der Stadtrat über die Baubewilligung und die Vergabe der Ausführungsarbeiten beschliessen können. Der Baubeginn für die Strecke Fries-/Binzmühlestrasse muss mit Strassenarbeiten im Gebiet koordiniert werden und kann frühestens 2007 erfolgen.

Im zulasten des Verkehrsfonds bewilligten Rahmenkredit von 555 Mio. Franken für die Stadtbahn Glattal sind rund 18 Mio. Franken für eine zusätzliche städtische Verbindung als Anschluss an die Tramachse Schaffhauserstrasse bei der Haltestelle Bahnhof Oerlikon Nord enthalten. Die Verbindung Fries-/Binzmühlestrasse ist Teil der 2. Etappe der Stadtbahn Glat-

tal. Die entsprechenden Mittel wurden vom Regierungsrat im März 2005 freigegeben. Die Verkehrsbetriebe als Bauherrin sind zurzeit an der Erarbeitung einer Vereinbarung mit Bund und Kanton bezüglich einer Mitfinanzierung, wie sie auch schon für den Knoten Airgate abgeschlossen wurde.

Der bewilligte Kredit deckt neben dem Bau der Traminfrastruktur gemäss dem Kantonalen Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (§37 StrG) auch die Kosten für die strassenseitigen Arbeiten. Für die nötigen Werkleitungsverlegungen sind ebenfalls Mittel eingestellt. Für die Stadt fallen keine Folgeinvestitionen an. Die einzig mögliche Kostenpflicht für die Stadt ergibt sich, sofern ein durch die Bauarbeiten entstehender klarer Mehrwert bei Werkleitungen oder an der Strasseninfrastruktur nachgewiesen werden kann. Es handelt sich hier aber um geringfügige Abgeltungen, welche nicht in die Kompetenz des Gemeinderates fallen.

Zur Frage 3: Die provisorische Haltestelle Oerlikon Ost wird unabhängig vom gewählten Erscheinungsbild der Haltestelleninfrastruktur behindertengerecht mit durchgehend hohen Haltekanten ausgestaltet.

Zur Frage 4: Die von den Verkehrsbetrieben Glattal im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung des Stadtbahnprojektes angestellten Verkehrsmodellberechnungen sagen voraus, dass im Jahr 2010 pro Tag in Oerlikon rund 15 800 Personen in die Glattalbahn einsteigen werden. Wie viele davon umsteigende S-Bahn-Passagiere sind, ist nicht ausgewiesen, die Verkehrsbetriebe Glattal gehen aber von einem Anteil von über 50 Prozent aus. Angaben über die genauen Reiseziele im Glattal liegen dem Stadtrat nicht vor.

Für das geplante neue Umsteigezentrum Oerlikon rechnen die VBZ nach Eröffnung der 2. Etappe der Glattalbahn zum Flughafen mit geschätzten Frequenzen von täglich rund 29 000 einsteigenden bzw. 28 000 aussteigenden Fahrgästen.

Zur Frage 5: Von der provisorischen Haltestelle Oerlikon Ost wird ein direkter Treppenzugang auf das Bahnperon eingerichtet. Die in der Anfrage angesprochene Überquerung der Schaffhauserstrasse wird den Umsteigenden auf die S-Bahn damit erspart. Der Fussweg von der provisorischen Haltestelle zum Bahnhofsgebäude entspricht in seiner Länge etwa demjenigen vom Sternen Oerlikon zum Bahnhof, welcher täglich von vielen Fahrgästen der Linien 14 und 10 zurückgelegt wird.

Zur Frage 6: Die Kosten für die definitive Haltestelle der Stadtbahn Glattal im Rahmen des geplanten Umsteigezentrums sind im verabschiedeten Kredit nicht enthalten. Das geplante Umsteigezentrum ist ein städtisches Projekt, für welches noch keine konkreten Projektierungsarbeiten vorgenommen wurden. Die Diskussion über einen kantonalen Beitrag kann erst erfolgen, wenn verlässliche Kostenschätzungen mindestens aus einem Vorprojekt vorliegen. Der Zürcher Verkehrsverbund hat aber im Rahmen der Diskussion um eine Vorinvestition in die Verbreiterung der SBB-Brücke zugesagt, sich bei der Realisierung des Umsteigezentrums rückwirkend noch an dieser Vorinvestition zu beteiligen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy