

Zürich, 5. Oktober 1998

KR-Nr. 371/1998

**ANFRAGE** von Astrid Kugler (LdU, Zürich)

betreffend SBB-Projekt "3./4. Gleis Zürich-Wipkingen"

---

Am 6. Dezember 1987 stimmte das Schweizervolk in einer Referendumsabstimmung dem Bundesbeschluss betreffend Konzept BAHN 2000 zu. Darin enthalten war unter anderem eine dritte Spur zwischen Zürich und Oerlikon. In der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte vom 11. Mai 1994 ist im Anhang 10 (Infrastruktur BAHN 2000, 1. Etappe) für die Strecke Zürich-Wipkingen ein drittes Gleis "Limmatbrücke-Wipkingen" aufgeführt. Am 14. September 1994 antwortete der Bundesrat auf die Motion Baumberger betreffend Neubaustrecke Zürich-Flughafen-Winterthur, dass zwischen Zürich HB und Wipkingen ein drittes Gleis genüge.

Die Kreisdirektion 3 der SBB in Zürich veranstaltete aber bereits 1990 einen Brückenbauwettbewerb für das 3. und das 4. Gleis Zürich HB - Wipkingen. Die entsprechenden Ergebnisse wurden 1993 öffentlich präsentiert. Im SBB-Auflageprojekt "3./4. Gleis Zürich-Wipkingen" von 1998 sieht man nun, dass von der Josefstrasse bis und mit Bahnhof Wipkingen tatsächlich nur drei Gleise verlegt und betrieben werden sollen. Die neue Brücke soll aber bereits für vier Spuren gebaut werden. Die Weiterführung der zweiten Doppelspur zwischen Wipkingen und Oerlikon (Tunnel) ist heute sowohl zeitlich als auch finanziell nicht bekannt. Die Notwendigkeit des dritten Gleises wird damit begründet, dass in Wipkingen eine Möglichkeit geschaffen werden müsse, damit der IC Zürich-St.Gallen in Wipkingen die S 14 überholen kann. Auf das vierte Gleis kann offensichtlich auf lange Sicht verzichtet werden. Sowohl technisch als auch städtebaulich unverständlich ist die von den SBB bereits jetzt vorgesehene Erweiterung des Viaduktes auf vier Spuren, das heisst auf einen vielleicht einmal eintretenden Zustand, nämlich wenn auch der zweite Tunnel Wipkingen-Oerlikon erstellt und in Betrieb sein könnte.

Es stellen sich in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Umstand, dass der Bundesrat seit 1987 konstant davon ausging, dass zwischen Zürich und Wipkingen ein drittes Gleis genüge, dass die Kreisdirektion 3 jedoch seit 1990 entgegen diesen Vorgaben an einem Projekt für das 3. und 4. Gleis projektiert?
2. Genügen nach Ansicht des Regierungsrates die Rechtsgrundlagen für das gegenwärtig laufende Plangenehmigungsverfahren für das 3./4. Gleis unter dem Aspekt der Frage 1?
3. Womit begründen die SBB den Bau des vierspurigen Viaduktes zwischen Zürich und dem Bahnhof Wipkingen zum jetzigen Zeitpunkt, wenn betrieblich auf einen weiten Horizont hinaus lediglich drei Gleise benötigt werden?
4. Wieviele Gleise werden zwischen Zürich und Wipkingen für die BAHN 2000, 1. Etappe, wirklich benötigt?
5. Wenn tatsächlich nur drei Gleise benötigt werden: Welches ist die Kosten-Differenz zwischen dem SBB-Projekt für das vierspurige Brückenbauwerk und einer einspurigen Brücke für ein drittes Gleis, beispielsweise auf der westlichen Seite des Viaduktes?
6. Haben die SBB diese Variante einmal ins Auge gefasst? Wenn nicht, weshalb nicht?
7. Sind nach Ansicht des Regierungsrates fahrplantechnische Massnahmen möglich, damit der IC Zürich-St.Gallen und die S 14 in Wipkingen auch mit der heutigen Doppelspur gegenseitig keine Probleme mehr haben, indem zum Beispiel die S 14 in Zürich zwei bis drei Minuten früher losfahren würde? (Damit könnte die S 14 auch die gewünschten neuen S-Bahn-Haltestellen "Auzelg" und "Oberuster" bedienen).

Astrid Kugler