

«Unnütze Initiative!» – «Warten auf Bern?»

Kantonsrätin Gabi Petri (gp.) und Nationalrat Max Binder (svp.) über das Volksbegehren «Schienen für Zürich»

Mit seiner Initiative fordert der VCS Zürich einen Kredit des Kantons für den baldigen Ausbau der Bahnstrecke Effretikon–Winterthur auf vier Spuren. Die Gegner erwarten, dass der Bund den Brüttener Tunnel baut.

Der VCS will, dass eine über 150-jährige, kurvenreiche Strecke auf vier Spuren erweitert wird. Ist das im 21. Jahrhundert für den meistbefahrenen Bahnkorridor eine zeitgemässe Lösung, Frau Petri?

Gabi Petri: Die Frage suggeriert, es sei eine altmodische Strecke. Mit 12 Promille Steigung gilt sie aber als moderne Flachbahn, wie wir sie schweizweit kennen. Die Initiative deckt sich mit der Absicht des Bundes, der auf die gleiche Weise zwischen Effretikon und Winterthur die Kapazität erhöhen will, für wenig Geld, aber mit grosser Wirkung für die Bahnreisenden. Für einen Tunnel, der die Fahrzeit um 2 bis 3 Minuten reduziert, über eine Milliarde Franken auszugeben, rechtfertigt sich also nicht.

Sie, Herr Binder, wollen den Brüttener Tunnel. Mit der Durchmesserlinie würde ein IC von Zürich nach Winterthur fast nur im Tunnel fahren. Ist das attraktiv?

Max Binder: Bahnfahren ist attraktiver, wenn man die Landschaft sieht, das gebe ich gerne zu. Aber wer fährt zwischen Zürich und Winterthur? Zum grössten Teil Pendler. Diese interessieren sich nicht mehr dafür, was draussen ist. Sie wollen möglichst schnell von A nach B kommen. Sonst müsste man die Frage stellen: Weshalb bauen wir einen 57 Kilometer langen Gotthard-Basis-

«Zukunftsweisend für die nächsten 100 Jahre ist nur der Bau des Brüttener Tunnels.»

Max Binder
Nationalrat (svp.)

tunnel, wo doch die Bergstrecke derart schön ist? Das Beste an dieser Initiative ist der Titel: «Schienen für Zürich». Der Rest ist unnötig, unnützlich und zum Teil sogar schädlich. Nationale Bahnstrecken baut man nicht für 20, sondern für die nächsten 100 Jahre. Dann aber kommt nur die gestreckte Linienführung in Frage, also der Brüttener Tunnel, und nicht der Ausbau der kurvenreichen Strecke durchs Kempttal.

Für die Stimmberechtigten entsteht der Eindruck, sie könnten zwischen zwei Varianten wählen. Es liegt aber weder für die eine noch die andere ein Projekt vor.

Petri: Richtig an dieser Aussage ist: Man kann nicht wählen, dass man gerne den Brüttener Tunnel hätte. Das wird auf Bundesebene entschieden. Heute wird er weder im Sachplan Verkehr noch in Bahn 2030 erwähnt. Wenn der Initiative zugestimmt wird, kann am nächsten Tag die Planung und Projektierung des Bahnausbaus durch den Kanton Zürich beginnen. Das ist entscheidend: Man muss nicht auf den Bund warten.

Binder: Die Initiative ist absolut unnötig, weil der Bund bereits jetzt auf dieser Strecke Ausbauten im Umfang von etwa 435 Millionen Franken plant. Zusammen mit zirka 150 Millionen aus der 4. Teilergänzung der S-Bahn ergibt das eine Grössenordnung von 580 Millionen Franken. Ab 2018 können mehr Fernverkehrszüge fahren, und der Viertelstudententakt von S 11 und S 12 ist möglich. Was die Initiative will, wird teilweise bereits erfüllt.

IM STREITGESPRÄCH

Gabi Petri (49) ist Geschäftsführerin der Sektion Zürich des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Die Zürcherin vertritt seit 1991 die Grünen im Kantonsrat.

Max Binder (62) ist Präsident der Verkehrskommission des Nationalrats. Er politisiert seit 1991 für die SVP in Bern sowie im Stadtrat von Illnau-Effretikon.



Tunnel oder Vierspurausbau? Max Binder und Gabi Petri im Gespräch auf der NZZ-Redaktion.

ANDREAS BODMER / KEYSTONE

Petri: Es fehlt aber das entscheidende Stück.

Binder: Für Bahn 2030 haben Projekte Vorrang, die bereits einmal vom Volk beschlossen wurden und die vordringlich sind. Beides trifft auf den Brüttener Tunnel, der Teil von Bahn 2000 war, zu. Deshalb ist es falsch, jetzt Beton zu legen. Dann wäre der Tunnel kaum mehr machbar. Ich frage mich, wie verbindlich ein solcher Beschluss des Kantons Zürich über eine Linienführung sein kann. Da werden Kompetenzen von Bund und Kanton vermischt.

Petri: Von Effretikon bis Winterthur bleibt ein klassischer Engpass mit nur zwei Gleisen. Wartet man bis 2018, werden die Leute kaum zu einem Sitzplatz kommen. Wenn man erst dann realisiert, dass 6,5 Kilometer noch auszubauen sind, ist das 10 Jahre zu spät. Unzumutbar an der Variante Brüttener Tunnel ist, dass beim Bund vor 2020 sicher gar nichts geht.

Weshalb konnten Sie nicht verhindern, dass der Tunnel aus dem Entwurf für Bahn 2030 herausfiel, Herr Binder?

Binder: Das Problem des Brüttener Tunnels ist tatsächlich, dass er kurzfristig nicht viel Fahrzeitgewinn bringt. Er ist aber für die Zukunft wichtig. Mit Blick auf die weitere technische Entwicklung ist eine begründete Linienführung wesentlich einfacher und kostengünstiger. Wichtig ist die Entflechtung. Warum müssen vier Schienen nebeneinanderliegen? Dann fahren sämtliche Züge durch Effretikon. Da spreche ich auch als Lokalpolitiker. Der Stadtrat von Illnau-Effretikon hat sich klar gegen diese Variante ausgesprochen. Heute haben wir bereits mehr als 600 Züge im Tag. Mit vier Gleisen können es gegen 1000 werden. Ausserdem soll die Initiative gleichzeitig mit der Eröffnung der Durchmesserlinie 2015 umgesetzt sein, was völlig illusorisch ist.

Petri: Das ist nicht verpflichtend. Es würde keinen Sinn ergeben, unser Projekt übermässig zu forcieren.

Binder: Ich messe Sie am Initiativtext.

Der VCS mutet Effretikon zu, was einst mit seiner Initiative «Pro Durchgangsbahnhof» in Wipkingen und im Zürcher Kreis 5 vermieden wurde: dass die Bahn vierspurig durch Wohngebiete führt.

Petri: Beim Durchgangsbahnhof waren die Voraussetzungen anders. Damals ging es um eine funktionale Erweiterung der S-Bahn im grössten Bahnhof der Schweiz. Dass die Verbreiterung eines Viadukts im sehr dicht besiedelten Gebiet von Zürich nicht mehr nötig war, erwies sich als willkommener Nebeneffekt. Zu Effretikon: Auch Bahnbauten geraten in Nutzungskonflikte.

Man muss alle möglichen und notwendigen Lärmschutzmassnahmen ergreifen, den Bahnlärm bekämpfen, aber nicht die Bahn. Heute werden vermehrt Wohnhäuser in Zentren wie Schlieren, Uster, Wetzikon oder Dietikon neu ganz an die Bahn gebaut, weil die Nähe zum Bahnhof auch ein Vorteil ist.

Binder: Sie können das nicht mit Wetzikon und Uster gleichsetzen!

Petri: Aber mit Zürich Wiedikon, dem linken Seeufer oder dem Limmattal.

Binder: Da war die Bahn schon immer. In Effretikon geht es um eine gewaltige Kapazitätserweiterung, um Regional-, Fern- und Güterverkehr. Das ist eine neue Situation.

Petri: Sie bekommen nicht von heute auf morgen eine Verdoppelung des Verkehrs wegen vier Gleisen. Es werden nach und nach, abhängig vom Passagieraufkommen, einzelne Züge in den Pendlerzeiten eingesetzt.

Binder: Die Verdichtung der Zugfolgen wird mit der technischen Entwicklung weitergehen. Das ist absehbar.

Sie haben es selber gesagt, Frau Petri: Der Bund plant bereits, was der VCS will. Wieso soll Zürich da bezahlen?

Petri: Weil es den Ausbau dringend braucht und die Fahrgäste zwischen Winterthur und Zürich in den Morgen- und Abendstunden kaum noch einen Sitzplatz finden. Wenn die Erweiterung der bestehenden Strecke mit einem dritten und vierten Gleis beim Bund ebenso positiv bewertet wird, ist das schön. Da-

«Um mehr Sitzplätze in der S-Bahn zu erhalten, muss der Ausbau des Engpasses jetzt erfolgen.»

Gabi Petri
Kantonsrätin (gp.)

mit ist aber überhaupt noch nicht gesichert, ob und wann die Finanzierung beim Bund zustande kommt. Weil in der Spitzenstunde von den 15 Zügen in jede Richtung 11 Regionalzüge sind, kommt der Ausbau wesentlich der S-Bahn zugute. Das verlangt auch ein aktives Engagement des Kantons Zürich.

Beim VCS entsteht der Eindruck, die eine Hand wisse nicht, was die andere tut. Letzte Woche hat der VCS Schweiz in Bern eine Initiative eingereicht, um mehr Strassengelder zur Bahn umzuleiten. «Schienen für Zürich» signalisiert, dass Zürich auf zusätzliche Mittel verzichtet und in Zukunft alles selber bezahlt.

Petri: Dieses Signal ist überhaupt nicht abzulesen. Zürich kann sich nicht verhalten wie ein Kleinkanton. In unserer

Initiative steht auch, dass wir Beiträge des Bundes erwarten. Der VCS Schweiz will generell mehr Geld für den öffentlichen Verkehr. Sonst stehen alle grössten Bahnprojekte in der Schweiz still.

Wie käme das in Bundesbern an?

Binder: Gewisse Politiker schätzen es, wenn Kantone Bundesaufgaben selber bezahlen. Vor allem jene aus finanzschwächeren Kantonen, die das nicht vermögen, sind gegen Vorfinanzierungen. Sie hegen die berechtigte Befürchtung, dass ihre Projekte immer weiter hinausgeschoben werden. Entscheidend ist, da bin ich mit Frau Petri einig, die Mittel da einzusetzen, wo sie am meisten Effizienz bringen. Das ist dort, wo die grossen Verkehrsströme sind. Ich dränge darauf, dass der Bund diese Aufgabe wahrnimmt. Zur VCS-Initiative gibt es aber keine Planung, kein Projekt, und es bestehen erst Kostenschätzungen. Effretikon ist nicht nur ein Durchgangsbahnhof, er hat die Einmündung der S 3 von Illnau her. Mehr Zugfahrten erhöhen das Sicherheitsrisiko. Da gibt es Probleme, die unterschätzt werden.

Woher nehmen Sie den Optimismus, dass der Brüttener Tunnel noch eine Chance hat?

Binder: Die Metropolitankonferenz und die Städte-Allianz wollen den Brüttener Tunnel. Es gibt auch Stimmen in Bern, die anders denken. Die SBB bevorzugen den Tunnel. Zukunftsweisend für die nächsten 100 Jahre ist nur eine gestreckte Linienführung.

Petri: Planungsbehörde ist aber das Bundesamt für Verkehr.

Binder: Natürlich. Aber das BAV plant doch nicht völlig am Betreiber vorbei.

Was bewirkt ein Ja zur Initiative?

Binder: Es geht auf jeden Fall nicht so schnell, wie die Initianten meinen. Der Kanton Zürich würde etwas finanzieren, das er gar nicht bezahlen muss. Vor allem aber würde in einem laufenden Verfahren ein Entscheid vorweggenommen, für den Zürich nicht zuständig ist. Lokal steht für mich im Vordergrund, dass der Bahnlärm in Effretikon massiv zunähme. Aus diesen Gründen sage ich Nein zu dieser unnötigen Initiative.

Welches sind die Folgen eines Neins?

Petri: Eine der meistbefahrenen Bahnstrecken der Schweiz hat einen Engpass. Warten wir auf ein Projekt des Bundes, warten wir auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Deshalb ist es wichtig, dass der dringend nötige Bahnausbau jetzt erfolgt, denn nur damit schafft man mehr Gleise, mehr Züge, vor allem aber mehr Sitzplätze für die Bahnreisenden.

Interview: Stefan Hotz