

# «Ich bin alarmiert, spüre aber keine Panik»

Der Brüttener Tunnel steht in der Kritik: Der Bund stellt ihn zurück, der Kantonsrat zweifelt ihn an. Trotzdem hält Stadtrat Matthias Gfeller am teuren Bauvorhaben fest.

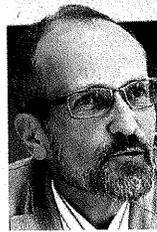
*SP-Kantonsrätin Hedi Strahm nannte den Brüttener Tunnel am Montag eine utopische Idee, der Bund hat ihn aus seinem Konzept «Bahn 2030» gestrichen. Besteht überhaupt noch Hoffnung?*

**Matthias Gfeller:** Ja. Aber natürlich wäre es besser, wenn alle Winterthurer Kantonsräte dahinterstehen würden. Das müssten sie eigentlich, denn sowohl der Brüttener Tunnel als auch der Ausbau der Bahnstrecke zwischen Winterthur und Zürich stehen im kantonalen Richtplan. Dem Brüttener Tunnel wurde dabei ganz klar eine höhere Priorität zugewiesen.

*Dennoch gibt es sehr unterschiedliche Meinungen: Viele Kantonsräte favorisieren die Volksinitiative des VCS, die sich für einen schnellen Streckenausbau*

*starkmacht. Was tun Sie, um den Brüttener Tunnel beliebter zu machen? Ich werde noch intensiver lobbyieren. Vermehrt sollte es auch Gespräche zwischen den Kantonen Thurgau, Sankt Gallen und Schaffhausen geben.*

*Es braucht also die vereinten Kräfte. Ja. Dieses Lobbying wird auch eine*



«Der Streckenausbau auf drei Gleise kommt sowieso recht bald»

Matthias Gfeller (Grüne)

*Aufgabe des künftigen Volkswirtschaftsleiters Ernst Stocker sein.*

*Wurden Sie aufgeschreckt durch die Reaktionen von Bund und Kantonsrat? Aufgeschreckt ist das falsche Wort. Ich spüre keine Panik, bin aber sicher alarmiert darüber, wie kurzfristig gewisse Leute denken.*

*Der Bund hat sein Konzept für die «Bahn 2030» in die Vernehmlassung geschickt. Wird sich der Stadtrat für den Brüttener Tunnel äussern?*

Winterthur wird sicher als Mitglied der Städte-Allianz seine Meinung kundtun. Die Stadt wird sich so oder so äussern – auch wenn sie vom Bund nicht speziell dazu aufgefordert wird.

*Der Bund favorisiert den Streckenausbau. Nützen diese Stellungnahmen überhaupt, oder hat er sich bereits eine abschliessende Meinung gemacht?*

Nach der Vernehmlassung wird der Bund die Projekte nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen prüfen. Ich bin sicher, dass der Tunnel dann eine Chance hat. Schliesslich nützt dieser nicht nur regional, sondern macht das Zugfahren auch national und international schneller und einfacher.

*Pendler wollen, dass sie in den S-Bahnen nicht mehr stehen müssen. Wie erklären Sie diesen, dass sie noch lange auf mehr Platz warten müssen?*

Den Pendlern wird die sogenannte 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahnen

viel bringen. Zum Beispiel eine S12, die ab 2018 jede Viertelstunde nach Zürich fährt, und die neue S4, welche die S16 ersetzt und halbstündlich via Flughafen fahren wird.

*Der VCS fordert den schnellen Streckenausbau, der Regierungsrat hält am Tunnel fest: Die Stimmen aus dem Kanton drohen zu verzetteln. Bleibt am Schluss gar nichts?*

Das glaube ich nicht. Denn der Kapazitätsengpass auf dieser Strecke ist ein Fakt und schliesslich ein Problem des Bundes. Ein Streckenausbau auf weitgehend drei Gleise kommt also sowieso recht bald.

*Dann konkurrieren sich Brüttener Tunnel und VCS-Initiative grundlos.*

Mittelfristig wäre es am besten, beide Bauvorhaben für die öffentliche Vorlage voranzutreiben. Am Schluss würde dasjenige gewinnen, das in der Bevölkerung mehr Akzeptanz findet und weniger durch Rekurse blockiert wird. Vom Tunnel gab es einst ein Projekt, bei dem die Einwände bereinigt werden konnten. (INTERVIEW: MARISA EGGLI)

## Ein Nadelöhr – zwei Visionen

Pendler bekommen den Engpass zwischen Winterthur und Zürich deutlich zu spüren. Am Morgen und Abend sind die Züge gerammelt voll, sodass man oft keinen Sitzplatz mehr findet. Mehr S-Bahnen lässt aber die Kapazität der Bahngeleise zwischen den beiden grössten Städten des Kantons kaum zu. Als Lösung für dieses Problem hat das Volk bereits 1987 den **Brüttener Tunnel** gutgeheissen. Dieser wurde vom Bund jedoch aus Finanzierungsgründen zurückgestellt. In seinem neusten Ausbauprogramm «Bahn 2030» hat er den Tunnel gar ganz gekippt. Dennoch halten Regierungsrat und Städte wie Winterthur oder Effretikon am Bau fest, der rund 1,3 Milliarden Franken kosten würde («Landbote» von gestern). Derweil hat der **VCS Zürich** eine neue Vision: Mittels **Volksinitiative** will er den raschen Ausbau der bestehenden Bahnstrecke auf vier Spuren erreichen. (meg)