

Anzeige



NZZ Online

Freitag, 08. Mai 2009, 11:44:03 Uhr, NZZ Online

Nachrichten > Zürich

8. Mai 2009, Neue Zürcher Zeitung

Zürcher Regierungsrat hält am Brüttener Bahntunnel fest

Kein Gegenvorschlag zur kantonalen Volksinitiative «Schienen für Zürich»

Die Zürcher Regierung setzt beim langfristigen Ausbau des Bahnkorridors zwischen Zürich und Winterthur weiter auf eine Tunnellösung. Sie lehnt die Volksinitiative für den Ausbau der Stammstrecke über Effretikon auf durchgehend vier Spuren ohne Gegenvorschlag ab.

sho. Ein Streitpunkt vor der kantonalen Abstimmung am 17. Mai besteht darin, ob der Bund den Engpass der Bahnstrecke zwischen der Verzweigung Hürlistein bei Effretikon und Winterthur rechtzeitig erweitert. Nur so ist der Halbstundentakt, wie von der Regierung versprochen, bis 2018 überall möglich. **Inzwischen wirft bereits das nächste kantonale Volksbegehren zum öffentlichen Verkehr (öV) seine Schatten voraus: die im Oktober vom VCS Zürich eingereichte Initiative «Schienen für Zürich».** Gefordert wird ein Rahmenkredit von 520 Millionen Franken, um eben diese am meisten befahrene Strecke im Schweizer Schienennetz durchgehend auf vier Spuren zu erweitern. Der Bund will sie im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zwar ausbauen. Zwischen Effretikon und Winterthur Tössmühle soll jedoch ein 6 Kilometer langer Abschnitt zweisepurig bleiben.

Der Bund, nicht der Kanton zuständig

In einer Zwischenentscheidung hat der Regierungsrat nun beschlossen, die VCS-Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen. Grund: Er setzt weiter auf eine Tunnellösung. Zu Beginn der neunziger Jahre war der Brüttener Tunnel zwischen Tössmühle und der Flughafenlinie bei Bassersdorf praktisch baureif. Er fiel jedoch der Etappierung von «Bahn 2000» zum Opfer. **Der Brüttener Tunnel gehört zu den Grossprojekten, deren Realisierung der Bund ab nächstem Jahr im Rahmen von «Bahn 2030» prüfen will.** Für die Initianten ist dieser Zeithorizont viel zu weit gesteckt. Sie argumentieren mit der überdurchschnittlichen Zunahme der Passagiere zwischen Zürich und Winterthur. Überdies benütze zu den Hauptverkehrszeiten die S-Bahn den Flaschenhals stärker als der Fernverkehr. Laut SBB und ZVV gestattet es der Ausbau gemäss ZEB zwar, den Fahrplan zu

verdichten. Auf dem Abschnitt wäre man jedoch bald wieder am Anschlag.



Die Regierung lehnt die Initiative einmal aus staatspolitischen Gründen ab: Der Ausbau dieser nationalen Bahnstrecke sei vom Bund und nicht vom Kanton zu finanzieren. Ausserdem habe der Brüttener Tunnel, der 1987 Teil der Abstimmungsvorlage «Bahn 2000» war, gute Chancen, Teil von «Bahn 2030» zu werden. Eine Annahme der Initiative würde diese Variante faktisch verhindern, befürchtet die Regierung. Aus

verkehrsrechtlicher Sicht sieht sie im Tunnel die zukunftsorientiertere Lösung als im Ausbau der kurvenreichen Stammstrecke durch das Kempttal. Nur so sei es auch mit Doppelstockzügen möglich, die Strecke Zürich–St. Gallen unter 60 Minuten zurückzulegen, was die Voraussetzung bilde, um das Zentrum der Ostschweiz als sogenannten Vollknoten in das Konzept «Bahn 2000» zu integrieren. **Ausserdem verringere sich dank einem Tunnel im Fernverkehr die Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur von 26 auf 15 Minuten.** Die Initianten wollen mit dem Rahmenkredit auch bereits vom Bund beschlossene Massnahmen vorfinanzieren, um deren Umsetzung zu beschleunigen. Die effektiven Zusatzkosten für den bisher nicht geplanten Ausbau Effretikon–Tössmühle auf vier Spuren veranschlagen sie auf 260 Millionen Franken. Die Regierung kommt nun auf 300 Millionen. Der Brüttener Tunnel würde den Bund etwa 850 Millionen Franken kosten.

Ungewisse Finanzierung

Bis er gebaut wäre, dürfte viel Zeit verstreichen. Das zeigt sich an den Problemen, nur schon den Ausbau gemäss ZEB zeitig zu finanzieren. Die Zürcher Regierung und der Bund stellen sich zwar auf den Standpunkt, eine Vorfinanzierung durch den Kanton, wie bei der Durchmesserlinie Zürich, sei nicht nötig. Anfang April hat SBB-Chef Andreas Meyer jedoch die Zufahrten zur DML zu sechs Projekten gezählt, die auf eine Vorfinanzierung angewiesen sind.

Überwerfung Hürlistein auf Kurs

sho. Der Ausbau einer neuralgischen Stelle der Bahn, die Verzweigung Hürlistein zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Effretikon, kommt voran. Laut Bundesamt für Verkehr haben die SBB das Projekt einer Überwerfung eingereicht, das noch im Juni öffentlich aufgelegt werden soll. Das Vorhaben für 80 Millionen Franken läuft unter dem Titel HGV (Anschluss an das europäische Hochleistungsnetz). Eine Überwerfung erlaubt, analog zu einem Autobahn-Dreieck, das kreuzungsfreie Abzweigen der Züge, was die Kapazität erhöht. In den Worten der Zürcher Regierung: «Eine Überwerfung ist eine Überführung eines oder mehrerer Gleise über eines oder mehrere andere Gleise.»

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

http://www.nzz.ch/nachrichten/zuersch/zuersch_regierungsrat_haelt_am_bruttener_bahntunnel_fest_1.2518938.html