



# NZZ Online

Donnerstag, 12. Februar 2009, 08:07:57 Uhr, NZZ Online

Nachrichten &gt; Zürich

11. Februar 2009, Neue Zürcher Zeitung

## Muss der Kanton noch mehr Bahnbauten vorfinanzieren?

### *Der Ausbau des Korridors Zürich–Winterthur hängt in der Luft*

**Für den Bau der neuen Durchmesserlinie Zürich hat der Regierungsrat im letzten Jahr dem Bund einen Vorschuss über 455 Millionen Franken gewährt. Die Frage der Vorfinanzierung könnte sich ein weiteres Mal stellen. Denn für den rechtzeitigen Bahnausbau auf der West-Ost-Achse weiter nach Winterthur fließen die nötigen Mittel zu spät.**

sho. Vor einem Jahr ging man im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) noch davon aus, die dringend nötige Kapazitätserweiterung der Bahnanlagen zwischen dem Flughafen Zürich und Winterthur sei bis 2016 realisiert. Gleichzeitig mit dem vollständigen Bau der Durchmesserlinie (DML) Altstetten–Oerlikon über den neuen Bahnhof Löwenstrasse. Inzwischen nennt der Regierungsrat als Zielvorgabe «ungefähr 2018», das heisst im besten Fall den Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Inzwischen gibt es Signale aus Bern, dass es noch länger dauern könnte.

#### **Zeithorizont bis 2025**

Der Ausbau des Bahnkorridors Zürich–Winterthur bei Kloten, zwischen der Verzweigung Hürlistein und Effretikon sowie nach Tössmühle (siehe Karte) ist zum grössten Teil Gegenstand des Konzepts «zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Bis auf eine nicht ausschlaggebende Differenz zwischen National- und Ständerat ist die ZEB-Vorlage bereinigt. Das Geld fliesst jedoch nicht vor der Mitte des nächsten Jahrzehnts, wenn abhängig vom Baufortschritt der Neat im Finöv-Fonds (Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs) dafür die Mittel zur Verfügung stehen.

Ausbauten im Korridor Zürich–Winterthur



In der «SBB-Zeitung» wird nun der erste «Angebotsschritt» von ZEB auf das Jahr 2020 in Aussicht gestellt. Und das mit Vorbehalt: Ohne «Vorfinanzierung durch einzelne Kantone oder aus anderen Quellen» werde es bis 2025 dauern. Kommt der Kanton Zürich, soll die auch für die S-Bahn wichtige Beseitigung des Engpasses zwischen Flughafen und Winterthur rechtzeitig fertig sein, erneut zum Handkuss? Im letzten Jahr musste er bereits, um einen drohenden Baustopp abzuwenden, dem Bund 455 Millionen Franken an dessen Kostenanteil für die Durchmesserlinie vorschliessen. Die erste Auskunft aus dem Bundesamt für Verkehr (BAV) lautete eindeutig: Ohne Vorfinanzierung sei die

Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnkorridors Flughafen–Winterthur gleichzeitig mit der DML nicht möglich.

Das war für den ZVV neu. Im letzten September, als die Vereinbarung zur Vorfinanzierung der DML bekanntgegeben worden sei, sei ein solcher Schritt auch für die Erweiterung Richtung Winterthur nicht als nötig erachtet worden, erklärte seine Sprecherin Beatrice Henes auf Anfrage. Man habe seither keine entsprechenden Informationen erhalten. Auf Rückfrage krebste das BAV zurück. Die erste Aussage habe sich generell auf die ZEB-Vorhaben in der Schweiz bezogen, hiess es nun. Nach heutigem Wissensstand werde eine Vorfinanzierung des Zürcher Projekts durch den Kanton nicht nötig werden.

### **Ausbau bis 2018 unrealistisch**

Offen bleibt trotzdem, wie seine Finanzierung erfolgen soll. Laut Auskunft aus dem BAV stehen die Mittel für ZEB ab 2015 zur Verfügung (vor wenigen Wochen war von 2016 die Rede). Für weitere zeitliche Angaben sei es zu früh. Es scheint aber unwahrscheinlich, unter diesen Umständen bis 2018, wie von der Zürcher Regierung angekündigt, den komplexen Ausbau der Bahnstrecke für insgesamt 390 Millionen Franken realisieren zu können. Davon hängt aber die Entwicklung des Schienenverkehrs in weiten Bereichen entscheidend ab. So haben der Kanton und die SBB im letzten Jahr die Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon in das Projekt DML integriert. Denn deren zusätzliche Kapazität lässt sich erst dann optimal nutzen, wenn Oerlikon über zwei weitere Gleise verfügt. Das gilt ähnlich für das Nadelöhr zwischen Flughafen und Winterthur. Ohne dessen Erweiterung lassen sich die Vorteile der DML für den Fernverkehr und die S-Bahn nur zum Teil ausschöpfen.

Die Vereinbarung zur Vorfinanzierung der Durchmesserlinie zwischen Bund und Kanton umfasst ebenso ein Finanzierungskonzept für die Weiterentwicklung der S-Bahn und Massnahmen für den Fernverkehr. Der Kanton Zürich wird sich laut ZVV-Sprecherin Henes dafür einsetzen, dass der Bund seine Verpflichtungen wahrnimmt.

### **Folgen für das Tösstal**

Die Ungewissheit über den Ausbau des Bahnkorridors nach Winterthur hat Auswirkungen auf die politische Agenda im Kanton. Er bildet gemäss ZVV nämlich die Voraussetzung, um im Tösstal den 30-Minuten-Takt einzuführen. Das fordert ebenso, aber rascher, die Volksinitiative »S-Bahn halbstündlich für alle«, über die am 17. Mai abgestimmt werden soll. Das Initiativkomitee hat noch einen knappen Monat lang Zeit, um das Begehren zurückzuziehen, was dem Kanton einen Urnengang ersparen würde. Vorausgesetzt, es erhält eine ziemlich verbindliche Zusage, dass das Tösstal bis 2018 den Halbstundentakt erhält. Die Schwierigkeiten des Bundes bei der Finanzierung der Bahnbauten lassen ein solches Versprechen jedoch kaum zu.

---

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:

[http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/muss\\_der\\_kanton\\_noch\\_mehr\\_bahnbauten\\_vorfinanzieren\\_1.1963725.html](http://www.nzz.ch/nachrichten/zuerich/muss_der_kanton_noch_mehr_bahnbauten_vorfinanzieren_1.1963725.html)

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung oder Wiederveröffentlichung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von NZZ Online ist nicht gestattet.

---