

Fuhrer will den Brüttener Tunnel

Volkswirtschaftsdirektion übt Kritik an den Prioritäten des Bundes bei Bahn 2030

Obwohl der Brüttener Tunnel sang- und klanglos aus dem Programm Bahn 2030 herausgefallen ist, will sich der Kanton Zürich weiter für ihn einsetzen. Der VCS Zürich sieht sich dagegen in seiner Position bestätigt.

Stefan Hotz

In den Unterlagen zu den Arbeiten an Bahn 2030, über die das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB am Dienstag informiert haben, sucht man den Brüttener Tunnel vergeblich. Der Engpass auf dem meistbefahrenen Abschnitt im Schweizer Schienennetz zwischen Zürich und Winterthur soll stattdessen durch den Ausbau der bestehenden Strecke beseitigt werden. Der für Zürich weniger bedeutsame Zimmerberg-Basistunnel nach Zug schaffte es dagegen in die Massnahmen 2. Priorität.

SBB für eine Tunnellösung

Erst auf Nachfrage zeigte sich, dass der Brüttener Tunnel intern zu reden gegeben hatte. Immerhin war er im Rahmen der Vorlage für Bahn 2000 einmal in einer Volksabstimmung gutgeheissen worden und müsste gemäss Gesetz bei Bahn 2030 Priorität haben. Darauf angesprochen, entgegnete SBB-Chef Andreas Meyer, da sei noch nicht alles in Stein gemeisselt. Vertreter der Bahn meinten, natürlich würde man einer Tunnellösung der Erweiterung der bestehenden Strecke durch das Kemptal auf vier Spuren den Vorzug geben.

Das Nein des Bundes zum Bau des Brüttener Tunnels ist für die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion «unverständlich». In einer Stellungnahme hält sie fest, es sei ein Befreiungsschlag notwendig. Der Brüttener Tunnel bringe kürzere Reisezeiten, verbessere den Bahnanschluss der Ostschweiz und entlaste die Bevölkerung von Lärm. Die Zürcher



Das Nadelöhr der Bahn zwischen Effretikon und Winterthur.

CHRISTIAN BEUTLER / NZZ

Regierung werde sich «auf allen Ebenen» dafür einsetzen, dass der Tunnel doch noch Aufnahme in Bahn 2030 finde. Der Ausbau des nationalen Eisenbahnnetzes sei eine klare Aufgabe des Bundes, erklärte Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer. Die Sektion Zürich des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) betont dagegen die Übereinstimmung

des Bundes mit ihrer Initiative «Schienen für Zürich», die am Montag vom Kantonsrat behandelt wird. Sie fordert einen Rahmenkredit für den oberirdischen Ausbau auf vier Spuren. Die schnell realisierbare und kostengünstige Lösung sei dem Luxusprojekt Brüttener Tunnel vorzuziehen, so der VCS.

IC wieder über Wallisellen

Die Präsentation in Bern enthielt aus Zürcher Sicht noch zwei Neuigkeiten. Bisher galt, dass sich auf der Stammstrecke (ohne Brüttener Tunnel) die Fahrzeit zwischen Zürich und St. Gallen nur mit Neigezügen auf weniger als eine Stunde verkürzen lässt. Nun wollen die SBB künftig einen Teil der IC-Züge, wie vor der Eröffnung der Flughafenlinie 1980, über Wallisellen führen. Das erlaubt in der Hauptverkehrszeit mit verlängerten Zügen 2400 zusätzliche Plätze pro Stunde. Aufnahme in die Massnahmen mit 3. Priorität erhielt die Engpassbehebung Zürich–Uster durch ein viertes Gleis am Bahnhof Stadelhofen.

Ausbauvarianten

Bahnkorridor Zürich–Winterthur



QUELLE: KANTONALER RICHTPLAN VERKEHR

NZZ-INFOGRAFIK / mfe.