

Brüttener Tunnel ist für den Bund keine Option

Bund und SBB setzen auf eine oberirdische Lösung zwischen Zürich und Winterthur. Die Regierung protestiert, der VCS sieht sich bestätigt.

Von René Donzé

Zürich - Seit gestern ist es klar: Der Bund und die SBB wollen keinen Brüttener Tunnel bauen. Seit über 20 Jahren war dieser im Gespräch, um die Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur zu verkürzen und den Engpass bei Effretikon zu umfahren. Nun haben Experten in Bern berechnet, dass diese Ziele auch oberirdisch zu erreichen seien: Es brauche einen durchgehenden Ausbau auf vier Gleise auch zwischen Effretikon und Winterthur und besseres Rollmaterial, steht in den Unterlagen zu Bahn 2030, die gestern in Bern präsentiert worden sind.

Mit Bahn 2030 will der Bund Engpässe im Schienennetz beseitigen. Die SBB haben zwei Varianten erarbeitet: eine für 12 und eine für 21 Milliarden Franken. Beide gehen nächstes Jahr in die Vernehmlassung und werden anschliessend von National- und Ständerat beraten. «Es gibt sinnvollere Lösungen als den Brüttener Tunnel», sagt Gregor Saladin, Sprecher des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Und vor allem günstigere: Für den oberirdischen Ausbau rechnen die SBB mit Kosten von rund 400 Millionen. Ein Tunnel würde rund 1,3 Milliarden Franken kosten.

Regierung «verantwortungslos»

Für Regierungsrätin Rita Fuhrer (SVP) ist dieser Entscheid «unverständlich». Bei einer oberirdischen Lösung über Effretikon würden viele Millionen fehlinvestiert, bloss um später festzustellen, dass die Kapazität nicht reiche. «Dann muss der Bund den Tunnel doch noch bauen, hat aber bereits viel Geld in den Sand gesetzt.» Der Regierungsrat werde sich weiterhin für die unterirdische Lösung einsetzen. Sie erlaube höhere Geschwindigkeiten, entlaste die Bevölkerung von Lärm und sei auch eine Ausweichroute im Fall von Störungen.

Etwas Positives mag Fuhrer dem Entscheid abgewinnen. «Der Bund anerkennt, dass er für den Ausbau zuständig ist und diesen auch finanziert.» Damit werde die VCS-Initiative «Schienen für Zürich» definitiv überflüssig. Diese verlangt den oberirdischen Ausbau und eine Vorfinanzierung durch den Kanton. VCS-Chefin Gabi Petri (Grüne) bezeichnet es als «verantwortungslos, dass sich die bürgerliche Regierung weiterhin auf ein solches Luxusprojekt wie den Brüttener Tunnel kapriziert». Die Pläne des Bundes bestätigten ihr, dass der Ausbau auf vier Spuren die beste Antwort auf die stetig steigende Nachfrage der Bahnfahren-

den sei. Dennoch will sie ihre Initiative nicht zurückziehen: «Wir haben ja keine Garantie, dass der Ausbau auch wirklich kommt.» Der Kanton müsse dafür sorgen, dass das Projekt zeitgerecht realisiert wird.

Konsternierte Kommission

Die Neuigkeiten aus Bern sind gestern an einer Sitzung der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) diskutiert worden. Konsterniert und enttäuscht hätten die Mitglieder reagiert, sagt ein Teilnehmer. Die bürgerliche Mehrheit war der Meinung gewesen, dass die VCS-Initiative abgelehnt werden müsse, weil damit die Chancen für den Tunnel stiegen. Nun ist die Ausgangslage für die auf nächsten Montag im Kantonsrat angesetzte Debatte eine andere. Dennoch