

Ein falsches Signal zum Ausbau der Bahn

Die kommenden Monate bringen auf Bundesebene wichtige Entscheidungen zur künftigen Infrastruktur für die Bahn im Raum Zürich.

Die Zürcher Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) will zusätzlich für Bewegung sorgen. Vor einer Woche hat sie eine kantonale Volksinitiative lanciert, die den raschen Ausbau des Bahnkorridors zwischen Zürich und Winterthur zum Ziel hat. Gefordert wird vom Kanton ein Rahmenkredit über 520 Millionen Franken als Staatsbeitrag an die Bundesbahnen. Mit dem Geld soll die Strecke ab der Verzweigung Hürlistein westlich von Effretikon bis nach Winterthur durchgehend auf vier Spuren erweitert werden.

Es ist richtig, dass der meistbefahrene Abschnitt im Schweizer Schienennetz mehr Aufmerksamkeit erhält. Um das künftige Wachstum im Fernverkehr und bei der S-Bahn aufnehmen zu können, braucht es zwischen Effretikon und Winterthur eine zweite Doppelspur. Der Engpass ist zwar seit Jahrzehnten als Problem erkannt. Geschehen ist jedoch lange Zeit wenig, und die Zeit drängt. Die Bahn stösst auf dieser Verbindung an ihre Kapazitätsgrenze. Der Passagierstrom zwischen den beiden grössten Zentren im Kanton steigt Jahr für Jahr überdurchschnittlich an. Kann die Bahn ihr Angebot nicht erhöhen, nimmt der Verkehr auf der Strasse zu. Das erklärte Ziel des Regierungsrats, den künftigen Verkehrszuwachs vor allem mit Bahn, Bus und Tram aufzufangen, würde zur Illusion. Den Pendlern droht, dass sie in den Spitzenzeiten zwischen Zürich und Winterthur immer häufiger stehen: Sei es in überfüllten Bahnen oder im Stau auf verstopften Strassen.

Bei dieser Ausgangslage darf man davon ausgehen, dass der im Sammeln geübte VCS in einem halben Jahr die nötigen 6000 Unterschriften zusammenbringen wird. Vor neun Jahren gab bereits die VCS-Initiative «Pro Durchgangsbahnhof» den entscheidenden Anstoss für die Zürcher Durchmesserlinie, die inzwischen in Bau ist.

WIESO SOLL ZÜRICH ZAHLEN?

Das neue Begehren jedoch ist taktisch unklug. Denn inzwischen ist eine Erweiterung der Kapazität zwischen Zürich und Winterthur, wenn auch spät, Thema der nationalen Politik. In der Sommersession wird der Ständerat die Vorlage über die zukünftige Entwicklung der

Bahninfrastruktur (ZEB) behandeln. Angesichts knapper Finanzen sind auf dem genannten Korridor allerdings nur für einzelne Abschnitte zusätzliche Geleise vorgesehen. Dazu sollen einige bahntechnische Verbesserungen kommen, aber insgesamt nur gerade so viel, dass der geplante, dichtere Fahrplan nach Eröffnung der Durchmesserlinie Ende 2015 einzuhalten ist. Ein Wurf für die Zukunft ist es nicht. Auf der gut sechs Kilometer langen Strecke von Effretikon nach Winterthur Töss würde der Verkehr weiterhin auf zwei Spuren abgewickelt.

Dennoch sendet die jetzt lancierte Initiative ein falsches Signal ins Bundeshaus: Zürich sei in der Lage und willens, sogar mehr als den geplanten Ausbau selber zu bezahlen, lautet die Botschaft. Für die Zürcher im Bundeshaus, die um die Verteilung der knappen Mittel ringen, ist ein solches Zeichen nicht hilfreich. Zwar rechnen die Initianten damit, dass gut 200 Millionen Franken, die gemäss der ZEB für den Abschnitt Hürlistein–Winterthur vorgesehen sind, vom Bund zurückerstattet würden. Dass der Kanton Zürich die übrigen 300 Millionen übernehmen würde, begründen sie mit dem Hinweis, der Bau diene primär der S-Bahn. Bisher galt der Korridor Zürich–Winterthur jedoch als nationale Infrastruktur. Es gibt keinen Grund, den Bund aus der Verantwortung zu entlassen.

Die Diskussionen in Bern werden sich weniger um das Kernangebot der ZEB als vielmehr um die vom Parlament geforderten Erweiterungsoptionen drehen. Dabei kommt der Bau einer zusätzlichen, unterirdischen Doppelspur bei Effretikon wieder ins Spiel, an deren Chance der VCS offenbar nicht glaubt. Diese Variante für mehr als eine Milliarde Franken war Anfang der neunziger Jahre als Brüttener Tunnel von Bassersdorf ohne Umweg über Effretikon direkt nach Winterthur praktisch baureif. Damit würde nicht nur die Kapazität erhöht; auf der neuen Strecke wäre zudem die Fahrzeit kürzer. Sie fiel jedoch der Etappierung der Bahn 2000 zum Opfer und verschwand in einer Schublade.

EIN TUNNEL IST NICHT VOM TISCH

Im letzten Herbst hat jedoch der Ständerat mit einer einstimmig überwiesenen Motion auch die erneute Prüfung des Brüttener Tunnels verlangt. Die Mehrheit seiner Verkehrskommission verlangt vom Bundesrat bis 2010 eine Vorlage über Folgeprojekte nach der ZEB. Priorität geniessen vordringliche Projekte, die in einer Volksabstimmung bereits einmal bewilligt worden sind. Beides ist beim Brüttener Tunnel, der 1987 Teil der Vorlage für die Bahn 2000 war, der Fall. Mit einem raschen Ausbau

der Stammstrecke auf vier Spuren, wie vom VCS gefordert, wäre diese Variante jedoch für sehr lange Zeit vom Tisch. Ausgerechnet im Moment, wo der Ständerat sich anschickt, die Tunnellösung aus der Versenkung zu holen, machen sich Fürsprecher der Bahn daran, den Weg zur besseren Lösung zu verbauen.

ZÜRCHERISCHE NABELSCHAU

Die Initianten pflegen eine zürcherische Nabelschau. Ein Tunnel zwischen Winterthur und Bassersdorf ist für die Ostschweiz von grosser Bedeutung. Gemäss der ZEB-Vorlage ist es nach der Eröffnung der Zürcher Durchmesserlinie nur mit Neigezügen möglich, die Strecke zwischen Zürich und St. Gallen in weniger als 60 Minuten zu bewältigen. Erst damit wird das Zentrum der Ostschweiz zu einem sogenannten Vollknoten im Konzept von Bahn 2000 aufgewertet. Neigezüge aber haben eine beschränkte Kapazität. Erst ein gestreckter Tunnel bei Effretikon würde es auch doppelstöckigen IC-Zügen erlauben, die Distanz in der geforderten Zeit zurückzulegen. Der Vorschlag des VCS nimmt den Nachbarn nicht nur eine Chance, er enthebt sie zudem einer Verpflichtung. Der ganze Ausbau soll, da die ZEB-Gelder frühestens ab 2015 fliessen, durch den Kanton Zürich vorfinanziert werden. Das wird zwar auch für das kleinere ZEB-Projekt nötig sein, soll es rechtzeitig zur Eröffnung der Durchmesserlinie realisiert sein. Doch ist nicht einzusehen, weshalb sich die ebenso profitierende Ostschweiz an der Vorfinanzierung nicht beteiligen soll. Schliesslich kann auch die geforderte rasche Lösung mit Projektrisiken behaftet sein. Für Effretikon ist die Aussicht, dass auf Jahrzehnte hinaus der gesamte Fern-, Regional- und Güterverkehr auf der Ost-West-Achse durch sein Siedlungsgebiet fährt, wenig erfreulich. Die VCS-Initiative «Pro Durchgangsbahnhof» trug damals im Titel den Zusatz: «In den Tunnel statt 4-gleisig durch Wohnquartiere». Was im Zürcher Stadtkreis 5 und in Wipkingen dank der Durchmesserlinie vermieden werden konnte, soll nun in Effretikon zumutbar sein.

CHANCE FÜR DIE REGIERUNG

Positiv am Zug des VCS ist, dass er die dringende Erweiterung des Korridors Zürich–Winterthur auch im Kanton auf die politische Agenda setzt. Das gibt dem Regierungsrat in Kenntnis der Prioritäten beim Bund hoffentlich bald einmal die Gelegenheit, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Auf gleiche Weise hat er seinerzeit die frühere VCS-Initiative zur Durchmesserlinie erweitert. Der Ausbau der bestehenden Strecke nach Winterthur auf durchgehend vier Spuren wird erst unumgänglich, falls sich eine unterirdische Umfah-

rung von Effretikon in naher Zukunft als nicht finanzierbar erweist. Bevor das geklärt ist, besteht keine Veranlassung, eine insgesamt bessere Tunnellösung voreilig auszuschliessen. sho.