



ZMS/PMA MEDIENBEOBACHTUNG AG

Artikel "Landbote"

Die Doppelspur, die Kopfzerbrechen macht

Schlechte Chancen für die VCS-Initiative, die durchgehend vier Bahngleise zwischen Winterthur und Zürich verlangt. Die Verkehrskommission lehnt sie ab. Eine Minderheit drängt auf einen Gegenvorschlag – um Zeit zu gewinnen.



S-Bahn unterwegs im Kemptal. Geht es nach den VCS-Initianten, soll hier bis 2015 eine neue Doppelspur den Engpass beseitigen. Bild: Stefan Schaufelberger

ZÜRICH -- Nach dem Regierungsrat spurt nun auch der Kantonsrat auf das Gleis der Initiativgegner ein. Die Mehrheit der vorberatenden Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) lehnt sie ohne Gegenvorschlag ab, wie dem gestern veröffentlichten Antrag zu entnehmen ist. Aus ähnlichen Gründen wie die Regierung, wie Kommissionspräsident Ruedi Menzi (SVP, Rütli) auf Anfrage sagte: «Wir wollen lieber den Brüttener Tunnel.»

Auf diese Alternative setzt auch die Regierung. Der Tunnel wäre mit rund 1,3 Milliarden zwar viel teurer als der Gleisusbau auf durchgehend vier Spuren, wie es die Initiative ver-

langt. Zahlen würde aber der Bund. Nur bleibt es vorderhand ungewiss, ob und wann der Bund den Tunnel baut. «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach», sagt deshalb Gabi Petri (Grüne, Zürich), VCS-Geschäftsführerin. 520 Millionen soll der Kanton aufwerfen, um den Bahngengpass zwischen Zürich und Winterthur möglichst rasch zu beseitigen.

Eine Minderheit der Kevu, bestehend aus SP und Grünen, stellt den Antrag, das Geschäft an die Kevu zurückzuweisen mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag ausarbeiten zu lassen. Wie könnte dieser aussehen? Kommissionsmitglied Sabine Ziegler (SP, Zürich) stellt sich ein Kreditbegehren

von 20 bis 30 Millionen Franken vor. Mit dem Geld könnte die Planung des Brüttener Tunnels an die Hand genommen werden – im Sinne einer Vorfinanzierung für den Bund. «Die Kevu muss zeigen, dass sie hier das Zepter in die Hand nehmen will», sagt Ziegler. Mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags geht es der Minderheit vor allem auch darum, Zeit zu gewinnen. Der Entscheid für oder gegen die Initiative soll hinausgezögert werden, bis klar ist, was der Bund will.

Klarheit in acht Wochen?

Ende März, so wird erwartet, soll der Bundesrat die Karten auf den Tisch

legen und klar machen, ob auch der Brüttener Tunnel zum Ausbauprogramm von Bahn 2030 gehört. Wenn ja, erübrigte sich die Initiative nach Ansicht von Ziegler. Wenn nein, müsste sie unterstützt werden. Für die Rückweisung an die Kommission ist auch Kevu-Mitglied Robert Brunner (Grüne, Steinmaur), ein dezidiertes Anhänger des Brüttener Tunnels. «Denn langfristig genügt der Ausbau auf vier Spuren nicht.» Damit vertritt Brunner die Haltung vieler Grüner, auch jene des Winterthurer Stadtrats Matthias Gfeller. Die grüne Kantonsratsfraktion teilt sich in etwa hälftig

auf in Anhänger der Initiative und Tunnelnfreund.

Scheitert die Rückweisung, was angesichts der Mehrheiten zu erwarten ist, stellen SP, Grüne und GLP in der Kevu den Antrag, die VCS-Initiative dem Volk zur Annahme zu empfehlen. «Ich warte jetzt schon 35 Jahre auf den Brüttener Tunnel», sagt Kevu-Mitglied Benno Scherrer (GLP, Uster). Seiner Meinung nach wäre es naiv, darauf zu hoffen, dass plötzlich alles schnell geht. «Ich bin für die Initiative, weil der Abschnitt zwischen Winterthur und Zürich dringend rasch zusätzliche Kapazität braucht», sagt er. Würde bis zum

Abstimmungstermin klar, dass der Tunnel doch kommt, könne die Initiative zurückgezogen werden. Dies sei auch die Haltung der Fraktion.

Der Streckenabschnitt zwischen Winterthur und Zürich ist der meist befahrene im Schweizer Schienennetz. Schon heute sind die Züge in Stosszeiten stark überfüllt. Gegenüber einer zusätzlichen Doppelspur, wie sie die Initiative vorsieht, bringt der Brüttener Tunnel eine Zeitersparnis von gut zwei Minuten. «Entscheidende zwei Minuten für das Schweizer Bahnnetz», findet Tunnelbefürworter Brunner.

THOMAS SCHRANER