

Der Landbote, 3. Juni 2010

## Streit um die beste Taktik im Politpoker

Einig sind sich die Politiker, dass die Strecke Winterthur–Zürich ausgebaut werden soll. Die Frage ist, wann und wie. Die einen halten am Brüttener Tunnel fest, die anderen sehen im Ausbau der bestehenden Linie die bezahlbare Alternative.

Die Initiative heisst zwar «Schienen für Zürich», doch eigentlich geht es um Schienen für Winterthur. Konkret um eine neue Doppelspur zwischen Tössmühle und Effretikon, für die der Kanton mehrere Hundert Millionen Franken vorschliessen soll. Der VCS Zürich sieht darin die Möglichkeit, nach 2018 zügig und ohne Brüttener Tunnel Platz für mehr Züge zu schaffen und damit den Engpass zu beseitigen. Die Diskussion zur Initiative, über die wohl im Herbst abgestimmt wird, verläuft momentan zweigleisig – nach dem Schema: entweder die Doppelspur oder der Tunnel. So auch bei einem Podium des VCS, das am Dienstag rund 80 Personen ins Restaurant Wartmann lockte. Knackpunkt war die Frage, ob und in welchem Fall der Bund die Millionen investiert. Nationalrat Markus Hutter (FDP) warnte vor der VCS-Initiative: Wenn Zürich jetzt Geld vorschiesse, werfe man die Spielregeln zur Bahnfinanzierung über den Haufen. Zwar brauche es ein neues System. «Aber Zürich sollte nicht vorpreschen», so Hutter. Die anderen Kantone, vor allem in der Ostschweiz, hätten dafür kein Verständnis. Ohne ihre Hilfe bekomme Zürich im schlimmsten Fall nichts. Neben Hutter plädierte auch Max Binder (SVP) für den «Brüttener», obwohl der in der Planung des Bundes nicht mehr auftaucht. Binder sieht trotzdem noch Chancen für den 1,3-Milliarden-Tunnel. Zürich müsse Allianzen schmieden, am besten mit Westschweizer Kantonen, die auch auf Bundesgelder hoffen. Für solches Taktieren ist Benno Scherrer nicht zu haben. Bern habe schon zu viele Bauten durchgewinkt, um einen Kompromiss zu haben, sagte der grünliberale Kantonsrat. Für ihn bietet die VCS-Volksinitiative das richtige Rezept. Der Nutzen pro investiertem Franken sei bei der Doppelspur höher. Ähnlich tönte es bei Nationalrat Mario Fehr (SP). Das Bundesamt für Verkehr biete Hand für den Ausbau. «Wir sollten sie ergreifen.» Das Parlament stimme kaum für den Tunnel, wenn es einen ähnlichen Nutzen für eine Milliarde weniger haben könne. **Kritische Stimmen** Die Initiative hatte im Publikum etwa gleich viele Befürworter wie Gegner. Ein Teilnehmer ging so weit, auf jeden Ausbau zu verzichten. Die S-Bahn habe die Zersiedelung in den letzten 20 Jahren schon genug gefördert. Wie geteilt die Meinungen selbst bei Insidern sind, zeigten die Voten von zwei pensionierten Eisenbahnern. Der eine machte sich für die Initiative stark. Lieber eine pragmatische, rasche Lösung als «ein Tunnel am Sankt-Nimmerleins-Tag», sagt er. Sein Kollege aber war für den Tunnel. Er lehnt es ab, die Kempptallinie aus den 1860er-Jahren noch auszubauen. «Ich weiss nicht, wo bei diesen Radien und Steigungen neue Spuren verlegt werden sollen.» Ein weiterer Zuschauer plädierte für einen Kompromiss. Sein Vorschlag: das dritte Gleis, das nach dem unrühmlichen Ende der Nationalbahn verschwand, wiederbeleben. Auf dem Podium war man sich einig, dass dies nichts bringen würde. Kantonsrat Scherrer: «Auf einem dritten Gleis könnten Sie höchstens ein paar Güterzüge warten lassen.» IRETO FLURY