

## KANTON

**GIGANTISCH:** Der Auftritt der Band U2 erfordert Hunderte von Tonnen Material **SEITE 25**

## REGION

**WETTBEWERB:** In Wiesendangen wird mit alten Spritzen um die Wette gepumpt **SEITE 26**

## REGION

**72 STUNDEN:** Jugendliche setzen Zeichen der Hoffnung auf Ruhebänken **SEITE 28**



Gabi Petri (rechts) will den Ausbau der Strecke auf vier Spuren vom Kanton vorfinanzieren lassen. Das sei Bundessache, entgegnet Max Binder, der den Brüttener Tunnel die bessere Lösung findet. Bild: Moritz Hager

# Selbst ausbauen oder auf den Bund warten?

Die Bahnstrecke Winterthur–Zürich ist ein Nadelöhr, das behoben werden muss. Das ist unbestritten. Ob die Initiative «Schienen für Zürich» das richtige Mittel dagegen ist, darüber debattieren Gabi Petri (Grüne) und Max Binder (SVP).

*Frau Petri, Sie wollen den oberirdischen Vierspurausbau, etwas also, was der Bund als Minimalvariante sowie so vorhat. Sie rennen offene Türen ein und bezahlen noch dafür.*

**Gabi Petri:** Ich bin froh, dass auch der Bund die zweite Doppelspur will. Der Kanton muss trotzdem tätig werden, weil es keine Sicherheit dafür gibt, wann das Nadelöhr ausgebaut wird. Weil vom Ausbau vor allem auch die täglich 100 000 S-Bahn-Pendler profitieren, macht es Sinn, dass der Kanton unabhängig vom Bund die Bahn ausbaut und vorerst finanziert. Dieses Vorgehen ist keineswegs neu: Schon beim Bau der Zürcher S-Bahn gab Zürich mit seiner finanziellen Beteiligung den entscheidenden Impuls.

**Max Binder:** Die Initiative rennt nicht offene Türen, sondern offene Scheuntore ein. Vor allem aber ist der Bau von Eisenbahnlinien Bundessache. Das Bundesparlament hat für den Ausbau Zürich–Winterthur bereits 435 Millionen gesprochen und der Kanton investiert nochmals rund 150 Millionen im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn. Das alles erhöht bis 2018 die Kapazität auf diesem Flaschenhals. Eine Vorfinanzierung ist unnötig.

**Petri:** Der Bund optimiert und investiert zwar auf dieser Strecke. Entscheidend ist aber, dass die 6,5 Kilometer zwischen Effretikon und Winterthur zweispurig bleiben, statt durchgehend auf vier Spuren ausgebaut zu werden.

*Herr Binder, Sie setzen auf den Brüttener Tunnel. Der kommt, wenn überhaupt, frühestens 2030 und kostet deutlich mehr als der Vierspurausbau. Wieso nehmen Sie nicht den Spatz, den Ihnen die Initiative offeriert?*

**Binder:** Weil dieser Spatz nie richtig zum Fliegen kommt. Anders, als die Initianten behaupten, ist der «Brüttener» in Bern nach wie vor ein gewichtiges Thema. Er geniesst dort auch deshalb Priorität, weil er 1987 vom Volk gutgeheissen worden ist.

**Petri:** Im Sachplan Verkehr ist er aber nicht drin und auch das Bundesamt für Verkehr hatte ihn im März nicht mehr auf der Projektliste von Bahn 2030.

**Binder:** Aber er ist Bestandteil des ZEB-Projektes (Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte, die Red.). Zudem stimmt es nicht, dass der Tunnel dermassen viel mehr kostet als ein Vierspurausbau. Die Initiative veranschlagt die Kosten des offenen Ausbaus viel zu tief, etliche neue Kunstbauten werden nötig sein. Die bestehende Linie ist zudem 150 Jahre alt und kurvenreich. Nirgends mehr folgt man bei Neubaustrecken der alten Linie. Man streckt die Bahnlinien, damit höhere Tempi und Zeitgewinne möglich sind.

*Der Bund zieht den offenen Vierspurausbau selber in Betracht. So abwegig kann er also nicht sein.*

**Binder:** Abwegig nicht, aber weniger leistungsfähig als der Tunnel. Klar ist heute nicht hundertprozentig sicher, dass der Brüttener kommt, denn dies entscheidet das Bundesparlament.

**«Es wäre fatal, wenn wir mit dieser Hauruckübung die zweitbeste Lösung vorfinanzierten»**

Max Binder (SVP)

Aber es ist falsch, die Initiative zu unterstützen. Wird sie angenommen, ist die oberirdische Variante betoniert und der Tunnel verunmöglicht.

**Petri:** Vom raschen Ausbau der offenen Strecke profitiert vor allem auch der Kanton. Von den 15 Zügen, die pro Stunde und Richtung zwischen Effretikon und Winterthur verkehren, sind immerhin 11 S-Bahnen, deshalb kommt dieser Bahnausbau wesentlich der Zürcher S-Bahn zugute. Selbst wenn der Bund das vorfinanzierte Geld nicht zurückzahlt, lohnt sich die Investition für die Bahnpendler.

*Beim Ausbau der offenen Strecke sind etliche neue Kunstbauten nötig, wie es erwähnt wurde. Unter dem Strich könnten der offene Ausbau und der Tunnelbau gleich teuer kommen. Dies vermutet auch der SBB-Infrastrukturchef.*

**Petri:** Wir haben die Initiative von einem erfahrenen Bahnspezialisten berechnen lassen. Zudem beziffert auch die Regierung den Ausbau Effretikon–Winterthur wie wir auf 300 Millionen. Dass die SBB nun auf einen höheren Betrag kommen, hängt damit zusammen, dass sie noch andere Ausbauten des Bundes auf der West-Ost-Achse dazurechnen. Das ist nicht fair.

*Auch Ihr Planer spricht von 650 Millionen.*

**Petri:** Weil er zusätzliche Bauten am Hürlstein und am Knoten Winterthur in die Überlegungen einbezieht. Als Planer muss er das. Mit dem Kredit hat das nichts zu tun.

**Binder:** An den verschiedenen Zahlen, die da herumgeistern, sieht man doch genau, dass es sich um eine unausgegangene Vorlage handelt.

*Beziffern Sie beide doch einmal klar Ihre Vorstellungen bezüglich Finanzen und Zeitbedarf für den Tunnel und die offene Strecke gemäss Initiative.*

**Petri:** Der Brüttener kostet zwischen 980 Millionen und 1,37 Milliarden. Auf ihm fährt man sicher nicht vor 2030, eher am St.-Nimmerleins-Tag. Nimmt der Kanton den Bahnausbau entlang der bestehenden Strecke sofort nach der Abstimmung an die Hand, ist sie zwischen 2018 und 2020 fertig und die Bahnpendler können wieder auf einen Sitzplatz hoffen. Die Kosten entsprechen dem Rahmenkredit.

**Binder:** Bei den Kosten für den Brüttener habe ich keine Differenz mit Frau Petri. Bis er benutzbar ist, kann es 2030 werden. Die offene Linienführung ist massiv teurer, als die Ini-

tianten angeben, ich will mich aber auf keine Zahl festlegen. Und sie ist sicher nicht 2018 fertig, aber möglicherweise ein paar Jahre früher als der Tunnel.

*Zwischen Zürich und Winterthur sollen bis 2018 Sofortmassnahmen Linderung bringen. Bis dann ist der Viertelstundentakt möglich. Zum Dampf machen braucht es die Initiative nicht mehr.*

**Petri:** Die Sofortmassnahmen bringen zwar etwas. Sie machen die Durchfahrt von zusätzlichen Zügen pro Stunde und Richtung möglich. Aber wie gesagt: Der zweispurige Engpass bleibt. Beim prognostizierten Passagierzuwachs von jährlich sechs Prozent werden sich die Verhältnisse für die Passagiere leider nicht wesentlich verbes-

**«Selbst wenn der Bund das vorfinanzierte Geld nicht zurückzahlt, lohnt sich die Investition»**

Gabi Petri (Grüne)

sern. Die Optimierungsmassnahmen sind dann eigentlich ausgeschöpft und man wird dann Mühe haben, einen Platz zu finden. Wir haben schon heute Zustände fast wie in Japan.

*Reichen die Sofortmassnahmen, Herr Binder?*

**Binder:** Nein, aber wir warten lieber etwas länger und haben dann mit dem Brüttener eine zukunftstaugliche Lösung für die nächsten 100 bis 150 Jahre, die einen stabilen Fahrplan und eine Fahrzeitverkürzung von zwei bis drei

Minuten bringt. Es wäre fatal, wenn wir uns mit einer Hauruckübung, wie es die Initiative ist, vorschnell auf die zweitbeste Lösung festlegten und etwas vorfinanzierten, was klar Bundessache ist. Mit dem Tunnel und der be-

**26. SEPTEMBER**

stehenden Linie verfügen wir zudem über eine Ausweichstrecke, wenn die andere blockiert ist.

**Petri:** Mit der Initiative erhalten wir für wenig Geld eine hinreichende und für die Zukunft entwicklungsfähige Lösung. Zudem fahre ich lieber auf offenen Strecken durch die Landschaft als im Tunnel. All die Politiker, die heute auf das Luxusprojekt Brüttener setzen, sind für mich finanzpolitisch nicht mehr glaubwürdig, wenn es darum geht, mit wenig Mitteln möglichst viel für die Bahn zu erreichen.

*Herr Binder, müssen Sie nicht befürchten, dass die Güterzüge weiterhin durch Effretikon rattern, selbst wenn es einmal einen Brüttener Tunnel gibt?*

**Binder:** Sicher werden wir auch mit dem Tunnel weiterhin Güterzüge in Effretikon haben. Aber es ist sehr vermessen, von den Initianten zu behaupten, dass keine Güterzüge durch den Tunnel fahren könnten. Im Gotthard geht das auch. Mit der offenen Streckenführung erhalten wir aber in Effretikon statt rund 700 wie heute gegen 1000 Züge pro Tag – tagsüber fast einen pro Minute. Ich bin aber nicht nur als Lokalpolitiker gegen die Initiative, sondern als Verkehrspolitiker des Bundes. Mit einem Nein zur Initiative bekämpfe ich keinesfalls den Bahnausbau, sondern lasse das Tor offen für die beste Lösung der Situation.

**Petri:** Der einzige Vorteil, den man dem Brüttener Tunnel zubilligen kann, besteht darin, dass man mit 140 statt mit 125 Stundenkilometer fahren kann und so drei Minuten schneller in Winterthur oder München ist. Doch dieser kleine zeitliche Vorteil würde durch langsamen Güterverkehr, der nur mit 80 km/h fahren kann, wieder zunichte gemacht. Es ist also zu befürchten, dass Güterzüge weiterhin Effretikon passieren werden. Aber man muss deshalb alle notwendigen Lärmschutzmassnahmen ergreifen und nicht den Bahnausbau bekämpfen.

IMODERATION: THOMAS SCHRANER