

Marcel Wyss
Haltenstrasse 18
8912 Obfelden

KR-Nr. 268/2013

An die
Geschäftsleitung des
Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

betreffend **Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich - Winterthur**

Antrag:

Gestützt auf Art. 169 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich bei den eidg. Räten folgende Standesinitiative ein:

Der Bund wird eingeladen, die bestehenden Engpässe auf der SBB-Strecke Zürich - Winterthur möglichst rasch zu beheben. Dazu gehört insbesondere der immer noch zweispurige Streckenabschnitt Effretikon - Winterthur.

Es ist die Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu wählen. Dem Lärmschutz in Siedlungsgebieten und der Erhaltung von unvermehrbar Kulturland ist besonders hohe Beachtung zu schenken.

Begründung:

1 Anlass/Vorgeschichte

Am 28. Dezember 2010 reichte ich eine Einzelinitiative mit demselben Wortlaut ein (KR-Nr. 14/2011). Am 28. Februar 2011 verpasste diese die vorläufige Unterstützung durch den Kantonsrat um zwei Stimmen. Am 21. November 2011 unterstützte der Kantonsrat mit 157 Ja, 8 Nein und 1 Enthaltung die parlamentarische Initiative von Kantonsrat Martin Farner, Oberstammheim, zur Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels (KR-125/2010).

2 Kantonaler Richtplan

Im gültigen Kantonalen Richtplan sind nach wie vor folgende drei möglichen Varianten eingetragen:

- Das im Rahmen von «Bahn 2000» genehmigte Tunnelprojekt zwischen Bassersdorf und Winterthur-Töss (Variante 25 b)
- Östlich verschobene Linienführung mit niveaufreiem Abzwegebauwerk nach Dietlikon durch das Bassersdorfer Feld (Variante 25 a)
- Ausbau der bestehenden Strecke Effretikon — Winterthur; Wiedereinbau des 3. Gleises oder zweite Doppelspur (Variante 25 c).

3 Überwerfungsbauwerk «Hürlistein»

In der Zwischenzeit ist das Überwerfungsbauwerk «Hürlistein» im Bau. Es wird auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2013 in Betrieb genommen. Dieses dringend notwendige Entflechtungsbauwerk wurde bereits in den Jahren 1976-80 zusammen mit der Flughafenlinie geplant, aber seither mit dem stetigen Hinweis auf den «baldigen» Bau des Brüttenertunnels immer wieder hinausgeschoben.

Mit einem Brüttenertunnel würde dieses Bahnbauwerk nicht mehr genügend ausgelastet.

3 Kulturlandinitiative verunmöglicht Brüttenertunnel gemäss Variante 23 a

Im Juni 2012 hiessen die Stimmberechtigten des Kantons Zürich die Kulturlandinitiative mit einem Ja-Stimmenanteil von 54,5 Prozent gut. Die in Form einer allgemeinen Anregung eingereichte Initiative verlangt, dass die wertvollen Landwirtschaftsflächen und die Flächen von besonderer ökologischer Bedeutung geschützt werden.

Bei der Variante 25 a des Kantonalen Richtplanes würde für den Brüttenertunnel ein grosser Teil der Fruchtfolgefleichen zwischen den Gemeinden Bassersdorf und Dietlikon beansprucht. Dies ist mit der Kulturlandinitiative nicht mehr möglich.

4 Gemeinderat Dietlikon verlangt unterirdischen Spurausbau

Der Gemeinderat von Dietlikon hat am 22. Januar 2013 zum Sachplan Verkehr des Bundes (Teil Infrastruktur Schiene) Stellung genommen, in welchem es auch um den Ausbau der Bahnstrecke Zürich - Winterthur ging (siehe Beilage).

Auszüge aus der Stellungnahme von Dietlikon:

«(...)

Die Inhalte zeigen eine Langfristplanung auf Nicht alles, was in den Sachplänen steht, wird eines Tages umgesetzt. Gründe dafür sind z. B. die nicht vorhandene Finanzierbarkeit oder die Neuaufnahme anderer Varianten. Aktuelles Beispiel für eine solche Nichtrealisierung ist der Brüttenertunnel lang, welcher 30 Jahre im Sachplan Verkehr aufgeführt war und mit der jetzigen Änderung wieder gestrichen worden ist

(....)

Von den vorgesehenen Anpassungen und Ergänzungen an Konzeptteil und Objektblättern ist auch der Kanton Zürich und insbesondere Dietlikon betroffen. Der Gemeinderat Dietlikon hat mit Beschluss vom 22. Januar 2013 dazu Stellung genommen.

Massive Auswirkungen auf Mensch und Natur

Seitens des Bundes ist ein durchgehender Ausbau des Bahnkorridors Bassersdorf/Dietlikon - Winterthur auf vier Gleise vorgesehen. Für diesen Kapazitätsausbau sind zwei Varianten vorgesehen: Einerseits der vierspurige Ausbau der Stammstrecke und andererseits eine Neubaustrecke zwischen Zürich und Winterthur, der sogenannte Brüttenertunnel kurz, welcher vom Bund bevorzugt wird. Mit der Variante des Brüttenertunnels sollen die Strecken von Wallisellen und Stettbach her auf Dietliker Siedlungsgebiet kreuzungsfrei verzweigen. Die bestehende Linie durch Dietlikon soll oberirdisch von drei auf vier Spuren ausgebaut werden.

Der Gemeinderat hat in seiner Stellungnahme sein Unverständnis zum Ausdruck gebracht, dass ein Gebiet, in welchem immer mehr Menschen leben werden, mit vermeidbarem Lärm belastet werden soll. Die direkten Auswirkungen auf die Bevölkerung sind im Sachplan Verkehr ungenügend berücksichtigt worden.

Um den Zielen der Verkehrsinfrastrukturpolitik gerecht zu werden, welche dem Schutz der Umwelt und der Bevölkerung hohe Priorität einräumen, hat ein Spurausbau unterirdisch zu erfolgen. Konsequenterweise würde sich damit die unterirdische Linienführung für sämtliche S-Bahn-Linien sowie die Untergrundlegung des Bahnhofs Dietlikon aufdrängen.

(...)

Insofern ist nur schon unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes und der sich im Bau befindlichen Überführung Hürlistein der Ausbau der Bahnstrecke Effretikon - Winterthur vordringlich zu behandeln. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass damit die Kapazitäten im gewünschten Ausmass gesteigert werden können, ohne dass wertvolle Landschaftsräume zerstört werden und die Bevölkerung im Siedlungsgebiet durch unnötige Ausbauten in ihrer Lebensqualität eingeschränkt wird.

Nachteile überwiegen für die Gemeinde Dietlikon

Ein oberirdischer vierspuriger Ausbau bedeutet eine noch breitere Durchtrennung des Siedlungsgebiets ohne einen zusätzlichen Nutzen für die Gemeinde, da der Ausbau einer reinen Leistungssteigerung für Fernverkehrszüge ohne Halt in Dietlikon dient. Zudem soll das intakte Naherholungsgebiet zwischen Dietlikon und Basersdorf entgegen allen Bestrebungen der Raumplanung durch zwei lärmintensive Verkehrsinfrastrukturbauten (Glattalautobahn und Schienenausbau) zerschnitten oder weiter beansprucht werden.

Die Gemeinde Dietlikon kann folglich nur einem unterirdischen Spurausbau zustimmen. Konsequenterweise hat auch eine allfällige Leistungssteigerung auf Dietliker Gemeindegebiet unterirdisch zu erfolgen. Dem Schutz der Bevölkerung und der Umwelt ist bereits in der Planung die höchstmögliche Priorität zu zuweisen. Einer allfälligen Überführung im Siedlungsgebiet wird der Gemeinderat auf keinen Fall zustimmen.»

Mit dieser Stellungnahme des Gemeinderates Dietlikon kann geschlossen werden, dass ein Brüttenertunnel je länger je unwahrscheinlicher wird, weil die Kosten ins unendliche steigen würden.

Dem Bund ist deshalb mittels der Standesinitiative zu empfehlen, finanzierbare und landschaftsschonende Lösungen wie den Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Effretikon und Winterthur auf Vierspur zu prüfen und die wirtschaftlichste Lösung rasch zu realisieren.

5 Bundesvorlage FABI: keine besondere Eile

In der von den eidgenössischen Räten verabschiedeten Vorlage zum weiteren Ausbau des schienengebundenen Verkehrs (FABI) ist der Brüttenertunnel nicht auf der obersten Liste. Er figuriert unter den zu prüfenden Objekten. Im Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist in Art. 1, lit. p. folgendes festgehalten «Projektierungen für Kapazitätsausbauten Aarau-Zürich, Zürich-Winterthur (Brüttenertunnel Stadelhofen), Thalwil-Zug (Zimmerberg), Zug-Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern) und für die Bahntechnik-Ausrüstung Ferden-Mitholz im LötschbergBasistunnel» Weiter heisst es «Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbausritt 2030 vor. Bis voraussichtlich 2030 werden insbesondere folgende Massnahmen realisiert: a. Aarau-Zürich-Winterthur: Kapazitätsausbau»

Von einer besonderen Eile für den Bau des über 1.2. Mia. Franken kostenden Brüttenertunnels ist in Bern nichts zu spüren. Zudem konkurriert er mit vielen anderen, wichtigen Bahnprojekten in der Schweiz.

6 Vierspur-Ausbau Effretikon - Winterthur als Zwischenlösung

Der kostengünstige Vierspurausbau der Strecke Effretikon - Winterthur kann als Zwischenlösung betrachtet werden, bis in ferner Zukunft vielleicht auch ein teurer Brüttenertunnel nötig sein wird.

Ich bitte um Unterstützung der Einzelinitiative

Obfelden, 12. August 2013

Mit freundlichen Grüßen

Marcel Wyss