

Sitzung vom 18. Oktober 1995

3120. Interpellation (Alternativen zum Brüttenertunnel)

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, und Mitunterzeichnende haben am 4. September 1995 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

In seiner Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 208/1993 lehnte der Regierungsrat Alternativen zum Brüttenertunnel ab. Das Parlament folgte dem Antrag des Regierungsrates am 18. April 1994. Aus der Sicht der Regierung sollte der spätere Bau des Brüttenertunnels «nicht durch einen allzu grossen Aufwand auf der Stammstrecke negativ präjudiziert werden». Diese «Alles-oder-nichts-Haltung» führte schneller als erwartet in die Sackgasse. Der Osten des Kantons Zürich sowie die Ostschweiz könnten bei Neuinvestitionen für die «Bahn 2000» und die NEAT ins Abseits geraten, wenn nicht unverzüglich Alternativen zum Brüttenertunnel gefordert werden. Es würden notwendige Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn und beim nationalen oder internationalen Fernverkehr blockiert.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Alternative Birchtunnel (mit Überwerfungen Hülstein und durchgehendem Vierspurausbau) im Vergleich zum Brüttenertunnel hinsichtlich
 - Integration ins bestehende Netz,
 - Einbindung der Neubaustrecke in den HB Winterthur,
 - Entflechtung Güterverkehr/Personenverkehr,
 - Attraktivität für die Bahnreisenden (Erlebnisgehalt),
 - Fahrplan (Vollspinne in Winterthur),
 - Etappierbarkeit,
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis?
2. Welche zusätzlichen Kosten zum Brüttenertunnel wären für ein Überwerfungs- oder Entflechtungswerk östlich des Tunnels sowie für Anpassungsarbeiten im HB Winterthur zu erwarten? Wie wäre der Finanzierungsschlüssel für diese Zusatzkosten zwischen ZVV (S-Bahn) und SBB?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich in Absprache mit den Ostschweizer Kantonen dafür einzusetzen, dass echte Alternativen zum Brüttenertunnel unverzüglich studiert und etappenweise realisiert werden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Willy Germann, Winterthur, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Im ursprünglichen Konzept «Bahn 2000», welchem das Schweizervolk am 6. Dezember 1987 zugestimmt hat, war zwischen dem Flughafen und Winterthur eine Neubaustrecke (Brüttenertunnel) vorgesehen, um die Streckenkapazität zwischen Zürich und der Ostschweiz zu erhöhen. Seit dem 14. Oktober 1992 liegt für diese Strecke eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vor. Im Rahmen der Etappierung von «Bahn 2000» (Bericht des Bundesrates an die eidgenössischen Räte vom 11. Mai 1994) wurde neben anderen Ausbaumassnahmen auch der Brüttenertunnel in eine spätere Etappe verschoben. An seiner Stelle sollen in der

ersten Etappe Massnahmen für eine Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Ein- und Ausfahrt auf beiden Seiten des Bahnhofs Winterthur und ein drittes Gleis zwischen Winterthur und der Tössbrücke realisiert werden. Als weitere kapazitätssteigernde Massnahme ist zwischen dem Flughafen und Effretikon eine zusätzliche Blockunterteilung vorgesehen. Für dieses Massnahmenpaket ist gegenwärtig die Vorprojektierung im Gang. Es wird ab dem Jahr 2001 zwischen dem Flughafen und Winterthur eine Zugfolgezeit von weniger als 3 Minuten ermöglichen. Alle Neubauten können später in eine zweite Doppelspur von Zürich her integriert werden, unabhängig davon, ob diese durch den Brüttenertunnel oder über Effretikon führt.

Im Raum Effretikon werden gegenwärtig im Rahmen der 2. Teilergänzung der S-Bahn die Voraussetzungen geschaffen, um ab 1996 die S3 in einem reinen Halbstundentakt zwischen Zürich und Wetzikon zu führen und den Anschluss zwischen S2 und S3 in Effretikon am gleichen Perron herzustellen. Für den im Rahmen von «Bahn 2000» erste Etappe vorgesehenen Halbstundentakt Zürich-St.Gallen und für die kurz- und mittelfristigen Bedürfnisse des Regionalverkehrs ist ein darüber hinausgehender Ausbau des Streckenabschnitts Hürlistein-Effretikon-Winterthur nicht notwendig.

Für eine weitere Verdichtung des Schnellzugsangebots Richtung Ostschweiz, wie etwa für Halbstundentakt im Thurtal und regelmässige Schnellzüge Zürich-Winterthur-Schaffhausen, sowie für die nach Ausschöpfung der vorhandenen S-Bahn-Kapazitäten erforderliche Entflechtung von regionalem und nationalem Verkehr sind die notwendigen Optionen zwischen Zürich und Winterthur sicherzustellen. Dabei ist die Planung der SBB für «Bahn 2000» auch aus der Sicht S-Bahn mitzubestimmen. Die Beteiligung des Zürcher Verkehrsverbundes und der für die S-Bahn verantwortlichen Stellen an der Projektorganisation ist sichergestellt.

Die Etappierung von «Bahn 2000» ist von den eidgenössischen Räten gutgeheissen worden. Die erste Etappe soll spätestens im Jahr 2005 fertiggestellt sein, die erwähnten Massnahmen zwischen Flughafen und Winterthur bereits einige Jahre früher. Innerhalb dieser Zeit stehen für darüber hinausgehende grössere Investitionen keine Mittel zur Verfügung. Es hätte darum auch wenig Sinn, von Zürich aus die sofortige Realisierung von Alternativen zum Brüttenertunnel zu fordern. Die Frage stellt sich hingegen im Hinblick auf eine zweite Etappe von «Bahn 2000», über welche etwa um die Jahrhundertwende zu entscheiden sein wird. Im Hinblick auf diesen Entscheid gibt die in der «Schweizer Eisenbahn-Revue» veröffentlichte Studie von P. Romann einen Überblick über die denkbaren Varianten.

Die vom Verfasser favorisierte Variante Birchtunnel ist charakterisiert durch ein Kreuzungsbauwerk im Raum Hürlistein mit teilweise kreuzungsfreier Verzweigung der wichtigsten Verbindungen, einen etwa 2,2 km langen doppelspurigen Tunnel zur Um- und Unterfahrung von Effretikon und einen Ausbau der restlichen Strecke bis Winterthur auf vier Spuren. Eine vorläufige Beurteilung dieser Variante im Vergleich zum Brüttenertunnel ergibt zwei Vorteile der Variante Birchtunnel. Sie ist etappierbar und weist eine kürzere Tunnelstrecke auf. Die aufwendige Verknüpfung im Raum Hürlistein könnte für die S12 gewisse Vorteile bringen, weil diese dann nicht mehr durch Effretikon geführt werden müsste. Eine Entflechtung von Schnell- und Güterzügen zwischen Kloten und Hürlistein wäre jedoch nur mit zusätzlichen Bauten möglich. Für die ideale Einbindung der zweiten Doppelspur in den Bahnhof Winterthur wäre in beiden Varianten eine Überwerfung nötig, beim Brüttenertunnel in der Nähe des Tunnelportals, beim Birchtunnel irgendwo zwischen dessen Portal und der Einfahrt in den Bahnhof Winterthur. In bezug auf Siedlung und Umwelt schneidet die Variante Birchtunnel mit ihrem grossen Kreuzungsbauwerk Hürlistein und der Vierspur im Raum Kempthal deutlich schlechter ab. Eine sogenannte Vollspinne im Bahnhof Winterthur (möglichst kurze Umsteigezeiten in allen Richtungen) ist bei beiden Varianten möglich. Die Variante Birchtunnel eröffnet aber weniger Zukunftsperspektiven im Hinblick auf kürzere Reisezeiten im internationalen Verkehr. Die Kosten für den Endausbau bewegen sich nach Angaben der SBB, welche eine mit der Variante Birchtunnel vergleichbare Variante «Effretikon Tief» im Zusammenhang mit ihrem Rahmenplan Winterthur geprüft haben, für beide Varianten in einer vergleichbaren Grössenordnung. Bei einer Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist ausserdem zu beachten, dass die Linie durch den Brüttenertunnel

um rund 5 km kürzer ist als der Weg über Effretikon, was sich in den Betriebskosten niederschlägt. Die Anpassungsarbeiten im Bahnhof Winterthur sind in bezug auf die Zufahrten variantenneutral und werden so projektiert, dass sie sowohl für den Brüttenertunnel wie auch für eine Vierspur über Effretikon verwendet werden können. Über allfällige Zusatzinvestitionen, welche durch den Regionalverkehr ausgelöst würden und vom Kanton Zürich finanziert werden müssten, wurde nicht verhandelt. Sie dürften sich bei den beiden Varianten nicht wesentlich unterscheiden.

Im Hinblick auf eine zweite Etappe «Bahn 2000» werden sich die Regierungen des Kantons Zürich und der Ostschweizer Kantone entscheiden müssen, ob sie sich für rasch realisierbare Teilschritte einsetzen wollen oder ob man sich auf eine langfristig tragbare Gesamtlösung ausrichten will. Der Regierungsrat hat aufgrund der heute bekannten Tatsachen keinen Anlass, auf die Option des Brüttenertunnels zu verzichten. Er unterstützt darum die Bemühungen der SBB, das Trasse der rechtskräftig bewilligten Neubaustrecke durch den Brüttenertunnel mittels Baulinien gemäss Eisenbahngesetz zu sichern.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi