

Sitzung vom 24. März 1993

**917. Interpellation (Bahn 2000-Neubaustrecke Flughafen-Winterthur)**

Kantonsrat Kurt Wottle, Winterthur, hat am 8. Februar 1993 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Presseberichten zufolge wird aus Kostengründen das Bahn 2000-Konzept überprüft; insbesondere sollen von den fünf Neubaustrecken nur jene gebaut werden, die aus Kapazitätsgründen unbedingt erforderlich sind. Die Neubaustrecke Flughafen-Winterthur ist nach Abschluss aller Verfahren und der UVP zwar baureif, fällt jetzt aber auch unter diese Überprüfung.

Über die Doppelspurstrecke (Hürlistein)-Effretikon-Winterthur fahren alle EC/IC/Schnellzüge sowie alle Güterzüge/Postzüge nach und von der Ostschweiz und weiter nach St. Margrethen-Rheintal und München. Die Strecke wird auch von den S 7, S 8 und S 12 befahren. Mit fast 400 Zügen innert 20 Stunden gehört dieser Streckenabschnitt zu den am stärksten befahrenen Strecken der SBB, und nur dank einer sehr leistungsfähigen Sicherungsanlage mit 2-Minuten-Zugfolgen kann dieser Verkehr bewältigt werden.

Eine Verkehrszunahme im Rahmen der Bahn 2000, z. B. direkte Züge Stuttgart-Schaffhausen-Winterthur-Flughafen-Zürich-Tessin oder solche nach Weinfelden-Konstanz, ist kaum mehr möglich, und auch die für Winterthur enorm wichtige Weiterführung der S 2 vom Flughafen nach Winterthur ist bei einem Verzicht der Neubaustrecke kaum möglich.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Regierungsrat offiziell Kenntnis von dieser Überprüfung, und ist er - nachdem der öffentliche Verkehr im Kanton massgebend beeinflusst wird - zur Vernehmlassung eingeladen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, sich angesichts der grossen Auswirkungen auf das Verkehrssystem der Region Winterthur und den nordöstlichen Kantonsteil für diese Neubaustrecke einzusetzen und auf einen baldigen Baubeginn hinzuwirken (Beschäftigungslage)?
3. Sieht der Regierungsrat eine Koordination mit den Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau und Schaffhausen, um auf die nationale Bedeutung dieser Neubaustrecke hinzuweisen?
4. Sollte diese Neubaustrecke Brüttenertunnel nicht gebaut werden, welche Alternativen können geprüft werden, um die Kapazität der heutigen Strecke zu erhöhen und vor allem die kantonalen Bedürfnisse sicherzustellen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

**b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :**

I. Die Interpellation Kurt Wottle, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Wie den Medien zu entnehmen war, hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements die SBB beauftragt, das Konzept Bahn 2000 zu überarbeiten und aufzuzeigen, welches Konzept mit 8,3 Milliarden Franken (ursprünglicher Betrag gemäss Abstimmungsvorlage von 1987 zuzüglich seitheriger Teuerung) realisiert werden kann. Eine offizielle Mitteilung über diesen Auftrag und dessen allfällige Auswirkungen auf den Kanton Zürich ist dem Regierungsrat bis heute nicht zugegangen. Aus Hinweisen, die im Rahmen anderer Kontakte gemacht wurden, lässt sich aber ableiten, dass für die Definition eines als erste Etappe zu realisierenden Kernprojekts der Verzicht auf die Neu-

baustrecke Zürich Flughafen-Winterthur (Brüttenertunnel) ernsthaft in Erwägung gezogen wird.

Weil die bestehende Linie über Effretikon mit gegen 400 Zügen pro Tag die Kapazitätsgrenze schon heute fast erreicht hat, hätten zusätzliche Züge zur Verbesserung des Schnellzugsangebots für die Ostschweiz, wie es vor der Abstimmung in Aussicht gestellt wurde, nur noch in sehr beschränktem Umfang Platz. Ohne die Erstellung der Neubaustrecke müsste eine Vermehrung der Schnellzüge unmittelbar zu einer Beeinträchtigung des bestehenden S-Bahn-Angebots führen. Auch der in Art. 8 des Alpentransit-Beschlusses festgehaltene Einbezug der Ostschweiz in das europäische Hochleistungsnetz durch Entwicklung der Strecken Zürich-München und Zürich-Stuttgart erfordert mehr Kapazität zwischen Zürich und Winterthur. Wenn die vor den Abstimmungen über Bahn 2000 und Alpentransit gegenüber der Ostschweiz abgegebenen Versprechen weiterhin Gültigkeit haben, dann ist der Brüttenertunnel ein unverzichtbarer Bestandteil des künftigen nationalen Eisenbahnnetzes.

Als einzige der vier mit der Abstimmung vom 6. Dezember 1987 bewilligten Neubaustrecken verfügt der Brüttenertunnel seit 14. Oktober 1992 über eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung. Es könnte darum sehr rasch mit dem Bau begonnen werden. Eine Streichung oder Verschiebung des Brüttenertunnels würde darum bedeuten, dass ein baureifes Projekt zugunsten von Strecken, bei denen das langwierige Plangenehmigungsverfahren erst eingeleitet worden ist, zurückgestellt wird. Dies wäre angesichts der Lage im Baugewerbe nicht verständlich, um so mehr, als es sich um ein Projekt handelt, das längerfristig in jedem Fall notwendig ist. Der Regierungsrat hat sich darum beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement für die rasche Realisierung des Brüttenertunnels eingesetzt. Der Kanton Zürich vertritt damit eine ähnliche Haltung wie die Kantone Glarus, Schaffhausen, Appenzell A. Rh., Appenzell I. Rh., St. Gallen, Graubünden und Thurgau, welche sich in einem Schreiben der Ostschweizer Regierungskonferenz für eine Verwirklichung des gesamten Konzepts Bahn 2000 eingesetzt haben.

Sollte die Neubaustrecke Brüttenertunnel nicht gebaut werden, müsste die notwendige Kapazitätssteigerung zwischen Effretikon und Winterthur auf andere Weise angestrebt werden. Im Hinblick auf den sich stark entwickelnden Siedlungsraum Zürich-Nord und Glattal ist langfristig mit erheblichen zusätzlichen Verkehrsströmen zwischen Winterthur/Ostschweiz und Zürich-Nord zu rechnen. Dafür wären massive Ausbauten entlang der bestehenden Linie erforderlich. Je nach Ausbaugrad wäre dies mit Investitionskosten von bis zu 500 Millionen Franken verbunden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 24. März 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**