

**Beschluss des Kantonsrates
über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 125/2010
von Martin Farner betreffend Einreichung einer
Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 13. September 2011,

beschliesst:

I. Der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 125/2010 von Martin Farner wird in folgendem, abgeändertem Wortlaut zugestimmt:

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

Der Bund wird aufgefordert, den Brüttenertunnel «Variante Kurz» (Bassersdorf / Dietlikon–Winterthur) bis 2025 zu realisieren. Ebenfalls muss der Bund die Finanzierung für den Bau des Brüttenertunnels sicherstellen.

II. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Standesinitiative beim Bund einzureichen.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Ruedi Lais, Wallisellen (Präsident); Robert Brunner, Steinmaur; Gerhard Fischer, Bäretswil; Alex Gantner, Maur; Lorenz Habicher, Zürich; Hanspeter Haug, Weiningen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Benno Scherrer Moser, Uster; Peter Stutz, Embrach; Gabriela Winkler, Oberglatt; Andreas Wolf, Dietikon; Orlando Wyss, Dübendorf; Sabine Ziegler, Zürich; Sekretärin: Franziska Gasser.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 13. September 2011

Im Namen der Kommission

Der Präsident:

Ruedi Lais

Die Sekretärin:

Franziska Gasser

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 11. November 2010 unterstützte der Kantonsrat die von Martin Farner, Oberstammheim, Daniel Oswald, Winterthur, und Hansjörg Schmid, Dinhard, am 10. Mai 2010 eingereichte parlamentarische Initiative «betreffend Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels» mit 131 Stimmen vorläufig.

Die eingereichte parlamentarische Initiative hat folgenden Wortlaut:

«Gestützt auf Art. 169 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich folgende Standesinitiative ein:

Der Bund wird aufgefordert, in die Vorlage Bahn 2030 den Brüttenertunnel aufzunehmen und zu realisieren. Ebenfalls muss der Bund die Finanzierung für den Bau des Brüttenertunnels sicherstellen.»

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 28. März 2011)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der parlamentarischen Initiative «KR-Nr. 125/2010 betreffend Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels», die vom Kantonsrat am 11. November 2010 mit 131 Stimmen vorläufig unterstützt worden ist, vorbehaltlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 22. März 2011 abgeschlossen. Der Erstinitiant nahm das Recht auf Anhörung wahr (§ 68a Geschäftsreglement des Kantonsrats).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis:

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt einstimmig, die parlamentarische Initiative «KR-Nr. 125/2010 betreffend Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels» anzunehmen.

Die KEVU folgt der Argumentation der Begründung des Vorstosses:

Der Zürcher Kantonsrat setzt sich dafür ein, dass der Brüttenertunnel doch noch ins Projekt «Bahn 2030» aufgenommen wird und damit eine zukunftsgerichtete Lösung realisiert werden kann. Die Standesinitiative soll dem Regierungsrat die nötige Unterstützung zur Forderung einer zeitgerechten Realisierung des Brüttenertunnels bei den zuständigen Bundesstellen geben.

Der Bahnkorridor Zürich–Winterthur gehört zu den meistbelasteten Bahnstrecken der Schweiz. Die bestehenden Trassees sind bereits heute bis aufs Äusserste belegt. Rund 80 000 Fahrgäste und 500 Züge verkehren täglich durch das Nadelöhr Kemptthal zwischen Zürich und Winterthur.

Die Vorteile des Brüttenertunnels für die gesamte Ostschweiz und den Kanton Zürich liegen auf der Hand:

- Der Brüttenertunnel erlaubt höhere Geschwindigkeiten und führt zu kürzeren Reisezeiten
- Der Brüttenertunnel entlastet die lärmgeplagte Bevölkerung entlang der heutigen Schienenführung
- Mit dem Brüttenertunnel besteht eine Alternativroute im Fall von Störungen

Die KEVU hat zur Kenntnis genommen, dass die Volkswirtschaftsdirektion die Einreichung dieser Standesinitiative befürwortet. Diese soll gemeinsam mit den unbedingt parallel zu verfolgenden weiteren Bemühungen aller Interessierten auf allen Ebenen den Weg für die Aufnahme des Brüttenertunnels ins Projekt 2030 ebnen. Da die Standesinitiative auch nach Meinung des Volkswirtschaftsdirektors rasch auf den Weg geschickt werden sollte, bittet die Kommission die Regierung, das Geschäft beförderlich zu behandeln.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 25. Mai 2011)

Wir beziehen uns auf Ihren Bericht vom 28. März 2011 und nehmen zum Ergebnis Ihrer Beratungen über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 125/2010 betreffend Einreichung einer Standesinitiative für

den Bau des Brüttenertunnels im Sinne von § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes wie folgt Stellung:

Der Bahnkorridor Zürich–Winterthur gehört zu den meistbefahrenen Bahnstrecken der Schweiz. Alle Züge müssen dabei das Nadelöhr zwischen Effretikon und Winterthur passieren. Das bestehende System hat in den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Strecke wird neben dem Personenverkehr (Regional- und Fernverkehr) auch durch den Güterverkehr beansprucht.

Im Rahmen der nationalen Ausbauprogramme «Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV)» und «Konzept Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)» sowie der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn können die Leistungsfähigkeit des Systems gesteigert und das Angebot bis 2018 laufend verbessert werden. Bis 2030 wird gemäss Prognosen jedoch ungefähr eine Verdoppelung der Nachfrage erwartet. Damit diese Steigerung abgedeckt werden kann, müssen das Angebot und entsprechend auch die Bahninfrastruktur in diesem Korridor weiter ausgebaut werden.

Die Streckenführung der mehr als 150 Jahre alten Bahnlinie zwischen Effretikon und Winterthur eignet sich wenig für den zukunftsgerichteten Ausbau von heute zwei auf vier Spuren. Die bestehende Strecke ist durch zahlreiche Kurven gekennzeichnet, welche die Höchstgeschwindigkeit beschränken, und sie führt teilweise durch dicht besiedelte Gebiete. Die Zürcher Stimmberechtigten haben sich am 26. September 2009 mit der Ablehnung der Volksinitiative «Schienen für Zürich» zudem klar gegen diese oberirdische Lösung und deren Finanzierung durch den Kanton Zürich ausgesprochen.

Der kurze Brüttenertunnel mit Anschluss nach Dietlikon ist im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragen und stellt die zukunftsgerichtete Lösung dar. Es handelt sich um eine direkte und schnelle Verbindung, die das bestehende Netz ideal ergänzt. Der gesamte Güterverkehr kann auf diesem Abschnitt unterirdisch abgewickelt werden, was allein schon zu einer spürbaren Entlastung des Siedlungsgebiets Effretikon führt. Die neu zur Verfügung stehenden Kapazitäten erlauben zudem eine gewisse Verlagerung anderer Züge, sodass mit einem deutlichen Rückgang der Zugsdurchfahrten in Effretikon zu rechnen ist. Der Brüttenertunnel führt damit zu einer Entlastung der lärmgeplagten Bevölkerung entlang der heutigen Strecke. Ausserdem bringt dieses Projekt noch weitere Vorteile: Höhere Geschwindigkeiten führen zu kürzeren Reisezeiten / Alternativroute im Fall von Störungen.

Der Bundesrat anerkennt inzwischen die stichhaltigen Vorteile der Tunnelvariante. Ende März 2011 legte er in der Vernehmlassungsvorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI, Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr») seine

Vorstellungen über den künftigen Ausbau im langfristigen strategischen Entwicklungsprogramm der Bahninfrastruktur (STEP, ehemals Bahn 2030) dar. Darin ist der Brüttenertunnel in die Dringlichkeitsstufe 1 integriert (Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren, Tabelle 4, S. 65). Der Bundesrat anerkennt somit die inhaltliche sowie die terminliche Wichtigkeit dieser Ausbaumassnahme und nimmt klar Stellung zum künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur in diesem Korridor. Über den genauen Umsetzungszeitpunkt äussert sich der Bundesrat jedoch nicht. Im Rahmen von STEP will der Bundesrat dem Parlament jeweils nach vier bis acht Jahren verschiedene Ausbauschritte vorlegen. Im ersten Ausbauschritt bis etwa 2025 ist der Brüttenertunnel in der Vernehmlassungsvorlage jedoch noch nicht enthalten. Aus Sicht der zu erwartenden Nachfrageentwicklung müsste der Brüttenertunnel spätestens bis etwa 2030 gebaut werden und somit im ersten oder spätestens im zweiten Ausbauschritt enthalten sein (abhängig vom vorgesehenen Umsetzungszeitpunkt eines zweiten Ausbauschrittes).

Daher muss sowohl im Vernehmlassungsverfahren als auch in der späteren Parlamentsdebatte zur Vorlage FABI sowohl auf die Wichtigkeit des Brüttenertunnels hingewiesen als auch auf eine fristgerechte Erstellung hingearbeitet werden.

Angesichts dieser jüngsten Entwicklung auf Bundesebene ist der Wortlaut der Standesinitiative zu überdenken und allenfalls zu präzisieren. Der Brüttenertunnel wurde vom Bund in die Nachfolgevorlage von Bahn 2030 aufgenommen, und zwar in der ersten Dringlichkeitsstufe. Damit ist das Anliegen der Standesinitiative in dieser Hinsicht bereits erfüllt, was unter Umständen zu einer frühzeitigen Abschreibung der Initiative führen könnte. Betreffend Umsetzung und Inbetriebnahme stellt die Standesinitiative keine klare terminliche Forderung, sodass auch hier eine Erledigung des Geschäfts vor der Behandlung in den eidgenössischen Räten droht. Aus Sicht der Nachfrageentwicklung wäre daher eine Präzisierung und Ergänzung im folgenden Sinne wünschenswert. Der Brüttenertunnel soll bis 2030 umgesetzt werden, mithin entweder im ersten oder spätestens im zweiten Ausbauschritt von STEP.

Zusammenfassend unterstützen wir die parlamentarische Initiative zur Einreichung einer Standesinitiative und das vorbehaltene Beratungsergebnis Ihrer Kommission im Sinne der vorstehenden Ausführungen und Ergänzungen.

4. Antrag der Kommission

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat in Kenntnisnahme der im Bericht der Regierung ausgeführten Entwicklungen auf Bundesebene (vgl. Ausführungen Ziff. 3) beschlossen, den Wortlaut der Initiative dem aktuellen Stand des Anliegens auf Bundesebene anzupassen.

Dass der Bund die Wichtigkeit des Vorhabens mit der Aufnahme im STEP (strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) in erster Dringlichkeitsstufe anerkannt hat, ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Um aber Wirkung für eine rechtzeitige Realisierung dieser zentralen Infrastruktur für den schweizerischen Ost-West-Bahnverkehr zu entfalten, muss die ursprünglich eingereichte Standesinitiative präzisiert werden: Mit «Variante kurz» wird die auch vom Bund anerkannte Bestvariante und mit 2025 ein konkreter Realisierungszeitpunkt genannt.

Die KEVU empfiehlt dem Rat einstimmig, die im Wortlaut abgeänderte Standesinitiative anzunehmen.