

Zürich, 8. Juni 2009

KR-Nr. 177/2009

ANFRAGE von Gabi Petri (Grüne, Zürich)

betreffend korrekter Fahrzeitangabe beim Brüttener Tunnel

Laut einem Bericht der NZZ vom 8. Mai 2009 hat der Regierungsrat in einem «Zwischenentscheid» beschlossen, bei der Bahn 2030 am Brüttener Tunnel festzuhalten und die VCS-Initiative «Schienen für Zürich» ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Das Volksbegehren verlangt einen Rahmenkredit von 520 Mio. Franken für den raschen Ausbau der bestehenden Strecke auf durchgehend vier Gleise. Der Brüttener Tunnel, wird im NZZ-Artikel behauptet, sei der Etappierung der Bahn 2000 zum Opfer gefallen, während bekanntlich der ungefähr gleich lange Tunnel Zürich-Thalwil (Zimmerberg-Basis I), der 1987 nicht Teil der Abstimmungsvorlage «Bahn 2000» war, als wichtiger erachtet und gegen den «Brüttener» eingetauscht wurde.

Im Fernverkehr zwischen Zürich und Winterthur, argumentiert der Regierungsrat laut der NZZ, verringere sich dank dem Brüttener Tunnel die Fahrzeit von 26 auf 15 Minuten. Nur so sei es möglich, die Strecke Zürich-St. Gallen mit Doppelstockzügen in weniger als 60 Minuten zurückzulegen und das Zentrum der Ostschweiz als sogenannten Vollknoten in das Konzept Bahn 2000 zu integrieren.

Entgegen diesen völlig irreführenden Angaben beschränkt sich der Zeitgewinn durch den Brüttener Tunnel, je nach Lage des Tunnelportals Seite Bassersdorf, auf 2 bis 3 Minuten. Gemäss schriftlich vorliegenden Auskünften des Fahrplanchefs der SBB beträgt die heutige Fahrzeit zwischen Zürich und Winterthur 25 Minuten (26 Minuten bei Behinderungen in den grossen Bahnhöfen oder durch vorauslaufende Züge). Die neue Durchmesserlinie in Zürich spart 1 Minute (Ostausfahrt, Wegfall des Weichengewirrs im Vorbahnhof), woraus Reisezeiten nach Winterthur von 24 Minuten ohne und 21 bis 22 Minuten mit dem Brüttener Tunnel resultierten.

Via Wallisellen benötigen die schnellsten Züge 19 Minuten. Mit der Durchmesserlinie und dem Brüttener Tunnel (der über eine neue Verbindungsstrecke erreicht werden müsste) liesse sich die alte Strecke laut dem Fahrplanchef in 16 Minuten bewältigen. Weder bei den Intercity-Zügen Genf-Bern-Zürich-St.Gallen und Brig-Bern-Zürich-Romanshorn noch bei den ICN Genf/Lausanne-Biel-Zürich-St.Gallen soll auf die Bedienung des Flughafens verzichtet werden. Über Wallisellen können einzelne Zusatzzüge in den Stosszeiten verkehren.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Hat der Regierungsrat den erwähnten «Zwischenentscheid» tatsächlich gefasst?
2. Warum wurde dieser nicht veröffentlicht?
3. Wie kommt der Regierungsrat zu seinen krass falschen Zahlen?
4. Weshalb wurden diese inzwischen nicht korrigiert, obwohl der Regierungsratsbeschluss seit seiner Publikation in der NZZ nicht mehr geheim ist?

177/2009

5. Darf man hoffen, dass der Abstimmungskampf um die Volksinitiative mit den korrekten Fahrzeitangaben der SBB geführt wird?
6. Was kostet der Brüttener Tunnel unter Berücksichtigung der neuen Sicherheitsvorschriften?

Gabi Petri