

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 208/1993
KR-Nr. 212/1993
KR-Nr. 215/1993

Sitzung vom 22. September 1993

**2923. Postulat und Anfragen
(Zusätzliche Bahnkapazitäten zwischen Flughafen und Winterthur)**

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 5. Juli 1993 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Falls weitere Interventionen zugunsten des sofortigen Baus des Brüttenertunnels nichts fruchten sollten, wird der Regierungsrat eingeladen, zusammen mit den SBB unverzüglich auf die Schaffung weiterer Kapazitäten bei den Engpässen Effretikon und Winterthur hinzuwirken.

Neben den vorgesehenen Gleiserweiterungen zwischen Effretikon und Winterthur sind vor allem der Ausbau des HB Winterthur-Süd (Richtung Zürich) sowie eine Unter- oder Umfahrung Effretikons allenfalls zusammen mit einer Überwerfung Hürlistein vorzusehen

Kantonsrat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, hat am 5. Juli 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Die überarbeitete Angebotskonzeption der Bahn 2000 und der beabsichtigte Verzicht auf den sofortigen Bau des baureifen Brüttenertunnels gehen zwangsläufig zu Lasten des Regional- und Güterverkehrs.

Es stellen sich somit folgende Fragen:

1. Wie würde sich der Verzicht auf den Brüttenertunnel auswirken auf den weiteren Ausbau
- der S-Bahn,
- des nationalen und internationalen Güterverkehrs sowie
- des internationalen Personenverkehrs nach Stuttgart und München?
2. In welcher Priorität müssten die Restkapazitäten auf die S-Bahn-Linien und den Güterverkehr verteilt werden?
3. Welche Änderungen müsste die Angebotskonzeption des ZVV erfahren?
4. Wie könnten neben den vorgesehenen Massnahmen der 1. Etappe Bahn 2000 kurzfristig weitere Kapazitäten geschaffen werden?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass das Gefahrenpotential beim Schienenverkehr wächst, wenn mittels Elektronik und weiterer Spurwechsel die Zugsfolge verdichtet werden soll?

Die Kantonsräte Peter Stirnemann, Zürich, und Willy Volkart, Oberrieden, haben am 5. Juli 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss dem neuen, abgemagerten Realisierungskonzept für die Bahn 2000, das am 29. Juni 1993 der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde, ist die Verwirklichung der Neubaustrecke Flughafen-Winterthur auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Die SBB sehen Fahrplan- und Kapazitätsverbesserungen lediglich durch Einsatz neuer schnellerer Züge und Schnellzug-Doppelstockwagen ohne wesentliche Veränderungen an der bestehenden Infrastruktur vor. Gemäss Einschätzung Chef Stabsstelle Öffentlicher Verkehr werden dadurch Entwicklungsmöglichkeiten verbaut, die schon in sehr naher Zukunft gebraucht würden.

Wir ersuchen den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen, die sich aufgrund dieser neuen Situation stellen:

- An welche verbauten Entwicklungsmöglichkeiten denkt der Regierungsrat? Mit welchen langfristigen Folgen für den Eisenbahnschnellverkehr im Raum Zürich-Ostschweiz ist zu rechnen?
- Wie beurteilt der Regierungsrat die neue Situation in bezug auf die Entwicklung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Zürich und Winterthur?
- Wie beurteilt der Regierungsrat unter dem Aspekt der Sicherheit die Tatsache, dass schnellere und mehr IC-Schnellzüge weiterhin und auf unabsehbare Zeit niveaugleich mit dichtem S-Bahn-Verkehr zwischen der Abzweigung Hürlistein und dem Bahnhof Effretikon verflochten werden?
- Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, dennoch in absehbarer Zeit S-Bahn- und EC-/IC-Zugverkehr kreuzungsfrei zu entflechten? Welche Aktivitäten gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen?
- Bestehen weiterhin Chancen für die Agglomerationen Zürich und Winterthur, auch in Richtung Osten an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden?
- Sieht der Regierungsrat nicht auch die Möglichkeit, mit der Verwirklichung des baureifen, verkehrs- und volkswirtschaftlich notwendigen Projekts einen wirkungsvollen Beitrag zur Verbesserung der Auftragslage zu leisten?
- Könnte sich der Regierungsrat dafür verwenden, dass die vom Bund für die Ankurbelung der Wirtschaft bewilligten Mittel für die rasche Verwirklichung dieses Bauvorhabens eingesetzt werden?

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. Zum Postulat Willy Germann, Winterthur, wird unter gleichzeitiger Beantwortung der Anfragen Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, sowie Peter Stirnemann, Zürich, und Willy Volkart, Oberrieden, wie folgt Stellung genommen:

Am 19. Juni 1993 hat die Generaldirektion SBB der Öffentlichkeit ihren Bericht an den Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über eine Etappierung des Konzepts Bahn 2000 vorgestellt. Auftragsgemäss wurde darin aufgezeigt, was im gegebenen Kreditrahmen von 8 Milliarden Franken verwirklicht werden kann. Um Investitionen in feste Anlagen einzusparen, ist vorgesehen, zur Verkürzung der Reisezeiten die Neigetechnik und zur Erhöhung der Kapazitäten doppelstöckige Züge einzusetzen. Aus diesen Gründen sieht die vorgestellte 1. Etappe Richtung Ostschweiz praktisch keine zusätzlichen Züge mehr vor. Mit diesem Verzicht auf zusätzliche Leistungen begründen die SBB auch ihren vorläufigen Verzicht auf die zur Kapazitätserhöhung gedachte Neubaustrecke Flughafen-Winterthur (Brüttenertunnel).

Die bestehende Strecke Bassersdorf-Effretikon-Winterthur weist schon heute mit rund 400 Zügen pro Tag keine Leistungsreserven mehr auf. Sogar für die wenigen zusätzlichen Züge zwischen Zürich und St. Gallen, welche das redimensionierte Konzept der SBB vorsieht, sind auf der bestehenden Linie gewisse bauliche Massnahmen nötig, deren Umfang allerdings noch nicht definiert ist. Je mehr Mittel in diese Strecke investiert werden, um so später wird - wenn überhaupt - die in eine spätere Etappe verschobene Neubaustrecke verwirklicht. Merkliche, zukunftsorientierte Verbesserungen im Verkehr Zürich-Ostschweiz (z. B. Flughafen-Schaffhausen, Zürich-Konstanz oder internationaler Verkehr) sind aber nur möglich, wenn der Brüttenertunnel zur Verfügung steht. Wenn auf der bestehenden Linie mehr als das unerlässliche Minimum investiert würde, bedeutet dies, dass eine tatsächliche Verbesserung im Verkehr mit der Ostschweiz für lange Zeit verunmöglicht würde.

Soweit auf der Linie über Effretikon noch Restkapazitäten vorhanden sind, muss davon ausgegangen werden, dass diese in erster Linie für die bescheidene Angebotsverbesserung im Rahmen der 1. Etappe Bahn 2000 genutzt werden. Der Kapazitätsbedarf des heutigen S-Bahn-Angebots ist jedoch vertraglich gesichert. Unter Ziffer 2.3 des geltenden Zu-

sammenarbeitsvertrags zwischen den SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund sind für die Verteilung der Kapazitäten folgende Prioritäten festgelegt:

1. Nationales Angebot im Personen- und Güterverkehr (je Stand Fahrplan 1991/93);
2. Verbundangebot gemäss Fahrplan Kernprojekt mit 1. und 2. Teilergänzungen;
3. Verdichtungen im nationalen Angebot der SBB (Personen- und Güterverkehr);
4. Verdichtungen im Verbundangebot.

In bezug auf die weitere Entwicklung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Zürich und Winterthur ist festzuhalten, dass die mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 10. Mai 1993 angestrebte Entflechtung von S-Bahn und Fernverkehr verzögert wird. Durch die bestehende Verflechtung werden die Betriebsstörungen häufiger auf das übrige Netz übertragen. Es besteht deshalb die klare Forderung des Verkehrsverbundes, dass mit dem Betriebskonzept und dem Infrastrukturprogramm für die 1. Etappe Bahn 2000 mindestens die gesamtschweizerisch geltenden Pünktlichkeitsnormen auch für die S-Bahn garantiert werden.

Wenn sämtliche Arbeitsplatz- und Wohnzonenreserven im Glattal und in Zürich-Nord ausgeschöpft werden, kann der Pendlerverkehr aus der Ostschweiz und dem Raum Winterthur ins Glattal und nach Zürich langfristig um 30 000 Personen zunehmen, was im Spitzenverkehr etwa eine Verdreifachung der Nachfrage auf den Direktverbindungen zur Folge hätte. Es ist offensichtlich, dass eine solche Nachfrage sowohl im regionalen als auch im nationalen Verkehr nur mit dem Bau der Neubaustrecke bewältigt werden könnte. Die Frage stellt sich jedoch, inwieweit mittelfristig Kapazitätserhöhungen für die S-Bahn notwendig sein werden. Dabei zeigt sich, dass innerhalb des bestehenden S-Bahn-Fahrplans noch erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden sind. Werden im Spitzenverkehr sämtliche S-Bahn-Linien von Winterthur in Richtung Zürich mit Doppelstockpendelzügen in Dreifachtraktion geführt, lässt sich die Sitzplatzkapazität der S-Bahn noch um rund 30% erhöhen. Es kann darum davon ausgegangen werden, dass die Sitzplatznachfrage auf diesen S-Bahn-Verbindungen unter folgenden Voraussetzungen bis 2010 abgedeckt werden kann: Die Zahl der im nationalen Angebot verkehrenden Zusatzzüge wird beibehalten, und die einzelnen Kurse werden nach Bedarf mit zusätzlicher Sitzplatzkapazität ausgestattet. Im Rahmen der 1. Etappe Bahn 2000 wird mindestens stündlich eine Verbindung Zürich-Oerlikon-Flughafen-Ostschweiz angeboten.

Für den Anschluss der Agglomerationen Zürich und Winterthur an ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz in Richtung Osten wären vor allem in Deutschland entsprechende Schnellbahnlinien zu erstellen. Die Zahl der internationalen Züge müsste dafür nicht unbedingt stark erhöht werden. Jeder zusätzliche Zug benötigt aber auch Streckenkapazität zwischen Zürich und Winterthur und könnte darum ohne den Ausbau der Strecke nur auf Kosten anderer Ostschweizer Schnellzüge geführt werden.

Welche Infrastrukturmassnahmen für das Betriebskonzept der 1. Etappe Bahn 2000 im Raum Zürich-Ostschweiz wirklich nötig sind, ist noch nicht abgeklärt worden. Massgebend dafür ist der mittelfristige Bedarf für den Fernverkehr, wobei aus der Sicht des Regierungsrates der spätere Bau des Brüttenertunnels nicht durch einen allzu grossen Aufwand auf der Stammstrecke negativ präjudiziert werden darf. Gemäss dem Bericht der Generaldirektion SBB wird in diesem Zusammenhang auch der Bau einer Überwerfung beim Hürlistein (zwischen Bassersdorf und Effretikon) geprüft, um eine Entflechtung des nationalen und regionalen Verkehrs zu erreichen. Eine solche Massnahme wäre jedoch eindeutig Bestandteil des nationalen Bauprogramms. Der ursprünglich im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn vorgesehene Bau dieser Überwerfung ist aus Kostengründen zugunsten einer Modernisierung des Stellwerks Effretikon aufgegeben worden. Diese kostengünstigere Lösung ist für die Bedürfnisse der S-Bahn gleichwertig. Sollten die SBB endgültig auf die Neubaustrecke verzichten, dürfte die Überwerfung allerdings für die Bedürfnisse des nationalen Verkehrs zusätzlich zur Modernisierung des Stellwerks notwendig werden.

Wenn mit leistungsfähigeren Stellwerkanlagen und zusätzlichen Spurwechseln die Zugfolge auf einzelnen Abschnitten der alten Linie verdichtet werden kann, bedeutet dies nicht gleichzeitig eine Verminderung der Sicherheit. Vielmehr wird gegenwärtig das bisherige Zugsicherungssystem durch das System «Zugbeeinflussung (ZUB)» ergänzt. Die ZUB überwacht rechnerisch kontinuierlich den Abbremsvorgang des Zuges vor Signalen und leitet

nötigenfalls eine Schnellbremsung ein. Damit wird die Sicherheit trotz zunehmender Zugsdichte weiter erhöht.

Mit einem Bauvolumen von rund 650 Millionen Franken entspricht der Brüttenertunnel 7,8% der gesamten Bautätigkeit des Jahres 1992 im Kanton Zürich und fällt damit beträchtlich ins Gewicht. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die gemeldeten Bauvorhaben im Kanton Zürich 1993 wertmässig erneut um 8% unter jenen des Vorjahres liegen, wäre ein Projekt in der Grössenordnung des Brüttenertunnels zweifellos eine Stütze der Bauwirtschaft. Da das Projekt verkehrs- und volkswirtschaftlich gut begründet ist und die rechtskräftige Plangenehmigung bereits vorliegt, ist dessen rasche Verwirklichung auch aus beschäftigungspolitischen Gründen zu unterstützen.

Für den Einsatz von Mitteln des Bundes zur Förderung der öffentlichen Investitionen (Investitionsbonus) sind bei diesem Projekt verschiedene Voraussetzungen nicht erfüllt. Insbesondere erhalten nur Kantone, Gemeinden, Zweckverbände und deren Betriebe, Anstalten und Stiftungen sowie andere Träger öffentlicher Aufgaben von kantonaler, regionaler oder kommunaler Bedeutung Bundeshilfe unter diesem Titel. Die SBB als Trägerin der neuen Linie sind ein Betrieb des Bundes und können darum keine Bundeshilfe beziehen. Ausserdem kann ein Bundesbeitrag nur gewährt werden, wenn der Bund das Vorhaben nicht aufgrund anderer Erlasse finanziell unterstützt, und das Vorhaben muss bis 30. Juni 1995 verwirklicht sein. Unter diesen Umständen ist es dem Regierungsrat nicht möglich, sich für den Einsatz von Mitteln des Investitionsbonus für dieses Projekt zu verwenden.

Indem sich der Kanton im Rahmen der 2. Teilergänzung zur S-Bahn am neuen Stellwerk in Effretikon und an zusätzlichen Weichenverbindungen beteiligt, ist gewährleistet, dass die für den S-Bahn-Betrieb erforderlichen Massnahmen verwirklicht werden. Es besteht keine Veranlassung, sich an den darüber hinausgehenden Massnahmen für den nationalen Verkehr zu beteiligen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen .

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

Zürich, den 22. September 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller