

Sitzung vom 19. August 2009

1289. Anfrage (korrekte Fahrzeitangabe beim Brüttener Tunnel)

Kantonsrätin Gabi Petri, Zürich, hat am 8. Juni 2009 folgende Anfrage eingereicht:

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 Inter-cityzügen Genf–Bern–Zürich–St.Gallen und Brig–Bern–Zürich–Ro-

manshorn 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?
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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabi Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Am 23. Oktober 2008 wurden die ausgefüllten Unterschriftenlisten zur kantonalen Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» bei der Direktion der Justiz und des Innern eingereicht. Gestützt auf § 128 Abs. 3 und 4 des Gesetzes über die politischen Rechte vom 1. September 2003 (GPR, LS 161) hat der Regierungsrat innert sechs Monaten nach der Einreichung über die Rechtmässigkeit der Initiative zu beschliessen. Gleichzeitig entscheidet der Regierungsrat, ob ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll (§ 65a Abs. 1 Verordnung über die politischen Rechte vom 27. Oktober 2004, VPR, LS 161.1). Hält der Regierungsrat die Initiative für nicht vollständig unrechtmässig und verzichtet er auf einen Gegenvorschlag, erstattet er dem Kantonsrat innert neun Monaten nach Einreichung der Initiative Bericht und Antrag darüber (§ 65a Abs. 2 lit. a VPR).

Beim in der Anfrage erwähnten Zwischenentscheid handelt es sich – neben der Prüfung der Rechtmässigkeit – um einen Entscheid des Regierungsrates, ob ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll. Der Zwi-

schenentscheid betreffend die kantonale Volksinitiative «Schienen für Zürich: Rahmenkredit für den Ausbau der Bahnlinie Zürich–Winterthur» wurde fristgerecht am 15. April 2009 gefasst (RRB Nr. 598/2009).

Zu Frage 2:

Zwischenentscheide sind Teil des Meinungsbildungsprozesses des Regierungsrates. Die Veröffentlichung solcher Entscheide kann gestützt auf § 23 Abs. 2 lit.b des Gesetzes über die Information und den Datenschutz vom 12. Februar 2007 (IDG; LS 170.4) verweigert oder aufgeschoben werden. Um den weiteren Meinungsbildungsprozess nicht zu beeinträchtigen, hat der Regierungsrat beschlossen, den Zwischenentscheid bis zur Veröffentlichung des Berichts und Antrags zur Initiative nicht zu veröffentlichen. Da dieser Bericht und Antrag des Regierungsrates zur Initiative dem Kantonsrat mittlerweile vorliegt (Vorlage 4612; ABI 2009, 1346), wurde auch RRB Nr. 598/2009 veröffentlicht (www.rrb.zh.ch).

Zu Fragen 3–5:

In der Weisung zur Vorlage 4612 werden die Entscheidungsgrundlagen ausführlich dargelegt. Es kann vollumfänglich darauf verwiesen werden. Dort wird insbesondere auch ausdrücklich festgehalten, unter welchen Voraussetzungen die schnellste Fahrzeit von Zügen ohne Halt zwischen Zürich und Winterthur auf neu rund 15 Minuten verkürzt werden könnte und was dies für den Anschlussknoten St.Gallen bedeutet. Die Fahrzeit des Fernverkehrs über den Flughafen beträgt heute 26 Minuten. Für den Regierungsrat gab es bei dieser Ausgangslage keinen Anlass, zum NZZ-Artikel korrigierend Stellung zu nehmen, zumal Bericht und Antrag an den Kantonsrat ohnehin innert dreier Monate nach dem Zwischenentscheid zu verabschieden waren, wodurch auch alle entscheidungsrelevanten Erwägungen öffentlich wurden.

Zu Frage 6:

Die voraussichtlichen Kosten des Brüttener Tunnels sind ebenfalls in der Weisung zur Vorlage 4612 ausführlich dargelegt, weshalb darauf verwiesen werden kann. Der Bau des Brüttener Tunnels einschliesslich der notwendigen Massnahmen an bestehenden Strecken dürfte Kosten von 1450 Mio. Franken auslösen (ohne Anschluss Dietlikon). Davon wären 600 Mio. Franken bereits durch die Projekte im Rahmen der Ausbauten des Bundes für einen besseren Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV), des Beschlusses des Bundes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich und durch die Leistungsvereinbarungen SBB abgedeckt. Die Differenz von 850 Mio. Franken müsste aufgrund der heute gültigen Finanzierungszuständigkeiten vom Bund übernommen werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi