

Einfache Anfrage Blumer-Gossau: «Alternativen zum Brüttenertunnel im Interesse der Ostschweiz

Anfangs Oktober gab der Bundesrat den Bericht Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) in die Vernehmlassung. Im Bericht enthalten sind 2 Varianten von STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm). Die Variante 2030 enthält Bahninfrastrukturprojekte für 7 Mrd, die Variante 2035 solche für 11,5 Mrd. Der Bundesrat empfiehlt die Variante mit 11,5 Mrd Investitionsvolumen. Auffallend und enttäuschend ist, dass selbst bei der umfangreicheren Variante die Ostschweiz mit Ausnahme einer Investition bei der Frauenfeld–Wil-Bahn (Kapazitätsausbau und eine zusätzliche Haltestelle Wil-West) völlig leer ausgeht. Auch wenn diese Investition durchaus sinnvoll ist, ist sie verglichen mit dem Gesamtvolumen von AS 2035 nur marginal.

In den Medien war wiederholt zu lesen, dass der Kanton Zürich mit den zwei Grossprojekten Brüttenertunnel (2,66 Mia) und Ausbau Bahnhof Stadelhofen (1.14 Mrd) übermässig profitieren würde. Das wäre ein Drittel der Gesamtinvestitionen. Die Investitionen in Stadelhofen sind absolut gerechtfertigt und auch für die Ostschweiz eminent wichtig. Der Bahnhof Stadelhofen hat nach Zürich HB und Bern eine der höchsten Passagierfrequenzen in der Schweiz und das mit bisher nur drei Perron-Geleisen.

Beim Projekt «Brüttenertunnel» gilt es genau hinzuschauen, auch wenn er als entscheidend für die Ostschweiz gepriesen wird. Alle sind sich einig, der 6 km lange, lediglich zweispurige Abschnitt zwischen Effretikon und Winterthur ist das grösste Nadelöhr auf der West-Ost-Achse. Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan des Kantons Zürich (Stand 18. September 2015) sind zur Behebung dieses Engpasses zwei Varianten eingetragen:

- oberirdischer Ausbau der Strecke Effretikon – Winterthur-Töss auf vier Spuren;
- Brüttenertunnel von Dietlikon und von Kloten/Basserdorf nach Winterthur-Töss.

Die erste Variante würde voraussichtlich etwa 600 Mio. Franken kosten. Das sind 2 Mrd weniger als beim Tunnelprojekt und zudem wäre der Unterhalt wesentlich günstiger und damit wirtschaftlicher (Unterhalt von Tunnels ist sehr aufwändig!). Die oberirdische Variante wäre schneller gebaut, böte den gleichen Kapazitätsgewinn und beinahe die gleichen Fahrzeiten wie beim Tunnel. Das eröffnete Möglichkeiten für Investitionen in der Ostschweiz.

Regierungsrat Damann hält gemäss Tagblatt vom 1. November fest, dass es nicht sein könne, dass 2,5 Mrd in den Brüttenertunnel gesteckt würden – ein Projekt, das der Ostschweiz nichts bringe und uns dafür eine schnelle Verbindung nach Zürich verweigere.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Regierung bereit, sich bei den Bundesstellen (BAV und SBB) mit Nachdruck da-für einzusetzen, dass die Variante mit einem oberirdischen Ausbau der Strecke Effretikon–Winterthur-Töss auf vier Spuren auf denselben technischen und kostenmässigen Stand gebracht wird wie das Projekt Brüttenertunnel, damit eine echte Vergleichbarkeit der beiden Varianten möglich wird?
2. Teilt die Regierung die Feststellung, dass das Kosten-Nutzen Verhältnis bei der oberirdischen Variante Effretikon–Winterthur um ein Vielfaches besser ist als beim Brüttenertunnel?
3. Ist die Regierung auch der Meinung, dass die oberirdische Variante auch bei den weiteren drei Beurteilungskriterien (Beitrag zum Abbau von Engpässen, positive Wirkung auf das gesamte Netz, Übereinstimmung mit den Kriterien der Raumentwicklung), die das BAV bei der Bewertung der AS 2035 Projekte anwendete, mindestens gleichwertig abschneidet wie die Tunnelvariante?

4. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass eine oberirdische und damit wesentlich günstigere und wirtschaftlichere Lösung die Chancen für eine Berücksichtigung von anderen, dringenden Ostschweizer Projekten im AS 2035 wesentlich erhöhen wird bzw. dass der teure Brüttenertunnel andere nötige Ostschweizer Projekte verdrängt (u.a. die Beschleunigungs- und Leistungssteigerungsmassnahmen zwischen Winterthur und St.Gallen)?
5. Ist die Regierung bereit sich im Rahmen der Vernehmlassung zu AS 2035 gegen den Brüttenertunnel auszusprechen und stattdessen den Ausbau auf 4 Spuren zwischen Effretikon und Winterthur-Töss zu fordern und zu unterstützen?»

8. November 2017

Blumer-Gossau