

Einfache Anfrage Blumer-Gossau vom 8. November 2017

Alternativen zum Brüttenertunnel im Interesse der Ostschweiz

Schriftliche Antwort der Regierung vom 12. Dezember 2017

Ruedi Blumer-Gossau erkundigt sich in seiner Einfachen Anfrage vom 8. November 2017 nach der Haltung der Regierung zu den geplanten Ausbauten der Bahninfrastruktur zwischen Zürich und Winterthur. Er erkundigt sich auch nach der Haltung der Regierung zu möglichen Alternativen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Am 29. September 2017 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bericht Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat diesen Bericht federführend in Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Bahnen und der Güterverkehrsbranche erarbeitet. Der Bundesrat empfiehlt die Variante mit 11,5 Mrd. Franken Investitionsvolumen, die bis ins Jahr 2035 in das Schweizer Bahnnetz fliessen. Darin enthalten ist unter anderem das Grossprojekt Brüttenertunnel. Nebst dem eigentlichen Tunnelbauwerk sind in den aufgeführten Kosten von 2,6 Mrd. Franken auch diverse zugehörige Entflechtungsbauwerke zwischen Zürich Oerlikon und Winterthur enthalten. Diese dienen in Kombination mit dem Brüttenertunnel oder einer oberirdischen Vierspurstrecke der Kapazitätserhöhung auf dieser Strecke und ermöglichen, je nach Variante, einen Reisezeitgewinn.

Zu den einzelnen Fragen:

1. In den Jahren 2008 bis 2011 hat das BAV unter dem Titel «Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)» regionale Module bewertet und diese zuhanden der Botschaft «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» zwei Dringlichkeitsstufen zugeordnet. Im Korridor Zürich–Ostschweiz wurden vier Module verglichen. Alle vier umfassten angebotsseitig acht Fernverkehrszüge zwischen Zürich und Winterthur, wovon vier via Zürich Flughafen fahren. Bezüglich Infrastruktur wurden vier mögliche Gleistopologien geprüft:
 - Brüttenertunnel mit Anschlüssen in Bassersdorf, Wallisellen/Dietlikon und Winterthur;
 - Brüttenertunnel mit Anschlüssen in Bassersdorf und Winterthur (ohne Anschluss Wallisellen/Dietlikon);
 - Neubaustrecke Kloten Dorfneest–Tössmühle (Brüttener «Ur-Variante»);
 - Vierspur-Ausbau entlang der bestehenden Strecke.

In der anschliessenden Bewertung wurden der betriebliche Nutzen und die Investitionskosten gegenübergestellt. Die Variante Brüttenertunnel mit Anschlüssen in Bassersdorf, Wallisellen/Dietlikon und Winterthur schnitt dabei deutlich am besten ab. Daraufhin hat das BAV diese Variante der ersten Dringlichkeitsstufe STEP zugeordnet. Damit konnten im Ausbauschnitt 2025 Mittel zur Projektierung eingeplant und abgerufen werden.

Beim Variantenvergleich zeigt sich, dass über die Hälfte der Investitionen in Entflechtungs- und Anschlussbauwerke fliessen. Diese wären auch bei der Realisierung eines oberirdischen Ausbaus nötig, um die Strecke, verglichen mit der Realisierung des Brüttenertunnels, mit der gleichen Leistungsfähigkeit und der gleichen Verkehrsmenge betreiben zu können. Aufgrund des fehlenden Fahrzeitgewinns bei einer oberirdischen Variante wären zudem zusätzliche Investitionen im Bahnhof Winterthur nötig, da zu viele Züge zeitgleich eintreffen.

Die Regierung ist der Ansicht, dass die unterschiedlichen Varianten in genügender Tiefe geprüft wurden, um einen Entscheid zu fällen.

2. Die Regierung teilt diese Ansicht nicht. Die oberirdische Variante schneidet im Kosten-Nutzen-Verhältnis schlechter ab als die Variante Brüttenertunnel.
3. Einen gleichwertigen Beitrag zum Abbau von Engpässen kann die oberirdische Variante nur mit Hilfe der oben beschriebenen Ersatzinvestitionen leisten, was zu insgesamt höheren Investitionskosten führt. Eine positive Wirkung auf das gesamte Netz kann mit der oberirdischen Variante nicht erzielt werden, da kein Fahrzeuggewinn resultiert. Dieser ist zentral, damit neue Angebotskonzepte entwickelt werden können und Überlasten an neuralgischen Stellen abgebaut werden können. Auf die Übereinstimmung mit den Kriterien der Raumentwicklung hat die Variantenwahl keinen Einfluss.
4. Die Bewertungskriterien zum Ausbauschnitt 2030/35 berücksichtigen unter anderem das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Investitionen. Die Fahrgäste von und nach der Ostschweiz profitieren sowohl vom Zeitgewinn als auch vom Ausbau der Kapazitäten. Die Regierung verlangt, dass die bereits vom Bundesparlament beschlossenen Projekte und Massnahmen (Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz HGV [SR 742.140.3] und die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB [SR 742.140.2]) für die Beschleunigung zwischen Zürich und St.Gallen umgesetzt werden.
5. Aus Sicht der Regierung ist die Evaluation der verschiedenen Ausbauvarianten in genügender Tiefe erfolgt. Die Bewertungen zeigen deutlich, dass die Variante Brüttenertunnel mit Anschlüssen in Bassersdorf, Wallisellen/Dietlikon und Winterthur über das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis verfügt. Das Zürcher Stimmvolk hat eine oberirdische Variante am 26. September 2010 mit einem Nein-Stimmenanteil von 70 Prozent abgelehnt. Die Bewilligungsfähigkeit der oberirdischen Variante ist aus raumplanerischer Sicht und aus Gründen der Umweltaspekte (Lärm, Wald, Oberflächengewässer, Vorsorgeprinzip) kaum gegeben. Aus Ostschweizer Sicht hat die Tunnelvariante den Vorteil, dass beim Unterbruch der einen Strecke (Tunnel oder Stammstrecke) die andere Strecke als leistungsfähige Ausweichroute genutzt werden kann. Bei der geforderten Variante mit einem Vierspur-Ausbau besteht diese Möglichkeit nicht. Angesichts des Umstands, dass der Kanton St.Gallen zu einem grossen Teil über den Korridor Winterthur–Zürich an den Rest der Schweiz angebunden ist, ist dies ein gewichtiger Vorteil. Die Regierung spricht sich somit klar für den Bau des Brüttenertunnels aus und unterstützt die in der Anfrage gestellte Forderung nach einem oberirdischen Ausbau auf vier Spuren nicht.