

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Medienkonferenz FABI: Referat Regierungsrat Benedikt Würth

Zürich, 3. Mai 2012

Es gilt das gesprochene Wort

Der Brüttenertunnel ist für Zürich und die Ostschweiz eine zentrale Angebotsverbesserung. Die Verbindung Zürich-Winterthur-St.Gallen (-München) ist Teil der nationalen West-Ost-Achse. Der Abschnitt Zürich-Winterthur ist der fahrgaststärkste S-Bahn-Linienstrang der Schweiz und zugleich auch ein international wichtiger Güterverkehrskorridor. Der ganze Verkehr drängt sich im Abschnitt zwischen Effretikon und Winterthur auf einer einzigen Doppelspur, heute einer der grössten Engpässe im schweizerischen Eisenbahnnetz. Mit stündlich 28 S-Bahnen, Schnellzügen und Güterverkehrszügen, die sich durch diesen Engpass zwängen, ist das Maximum erreicht (500 Züge pro Tag heute).

Die Linie Zürich-Winterthur weist die stärkste Verkehrszunahme im ganzen Kanton Zürich auf: Täglich bewegen sich auf dieser Strecke 80'000 Bahnpendinger. Zum Vergleich: Zwischen Zürich und Bern sind es im Fernverkehr 72'000. Gemäss Wachstumsprognosen des Bundes sollen die Personenfahrten bis 2030 um 90 bis 130 Prozent - im schweizerischen Vergleich also überdurchschnittlich - zunehmen. Die prognostizierten Zunahmen sehen Sie in der eingeblendeten Grafik.

Ein wesentlicher Ausbau des S-Bahn-Angebots zwischen Zürich und Winterthur ist nach 2018 nicht mehr möglich. Der Flaschenhals Zürich-Winterthur schneidet die Ostschweiz von Zürich ab und umgekehrt. Diese Zufahrt zum Zentrum Zürich ist für die gesamte Ostschweiz eine notwendige Voraussetzung, um ihr Potenzial als Wohn- und Wirtschaftsstandort aufrecht zu erhalten.

Dank dem Brüttenertunnel lässt sich der Viertelstundentakt im Fern- und Regionalverkehr auf der Strecke Zürich-Winterthur-St. Gallen erreichen. Damit kann die gemäss BAV erforderliche Sitzplatzkapazität im Fernverkehr und die nötige Entlastung im S-Bahnverkehr erreicht werden.

Der Knoten St. Gallen wird neu mit konventionellem, doppelstöckigem Rollmaterial erreichbar.

Und ein zwar kleiner aber wichtiger Fahrzeitgewinn auf der Strecke St.Gallen-Zürich von 6 Minuten führt dazu, dass wichtige Anschlüsse in Zürich und St. Gallen gewährleistet werden können.

Die neue Strecke ermöglicht darüber hinaus eine störungsfreie Alternativroute zum hochwasser- und erdrutschgefährdeten Streckenabschnitt bei Kempthal.

Schliesslich steigert der Brüttenertunnel die langfristige Netzkapazität in hohem Masse, respektive ermöglicht über einen Planungshorizont von 2030 hinaus zusätzliche Trassen.

Geschätzte Medienschaffende, wir können nicht mehr länger warten: Für Projektierung und Bau des Brüttenertunnels vergehen gut und gerne 15 Jahre. Selbst wenn wir sofort mit der Realisierung beginnen würden, sind wir schon spät dran.

Soviel vorweg: Kurzfristige Kostenüberlegungen dürfen dem langfristigen Nutzen einer gut ausgebauten Bahninfrastruktur nicht vorangestellt werden. Denken Sie daran: Allein der Metropolitanraum Zürich erwirtschaftet über einen Drittel (37%) der nationalen Wertschöpfung und kommt für 41% der direkten Bundessteuern auf. Die dynamische Entwicklung im Metropolitanraum Aargau, Zürich, der Ost- und der Zentralschweiz würde mit dem drohenden „Angebots-Moratorium“ für die nächsten 15 bis 20 Jahre also empfindlich gestört.

Wird die Erreichbarkeit dieser drei Regionen verschlechtert, nimmt die Attraktivität als Wirtschafts- und Wohnstandort ab. Dies hätte negative Auswirkungen auf die ganze Schweizer Volkswirtschaft. Der Ausbauschnitt 2025 muss deshalb auf 6 Mrd. Franken aufgestockt werden.

Nun, woher kommen diese zusätzlichen Mittel?

Im Verbund der KöV Schweiz (Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) haben wir bereits erwähnt, dass der FinöV-Fonds entschuldet, auf die Verzinsung verzichtet oder die Rückzahlung der Bevorschussung weiter erstreckt werden könnte. Die finanziellen Entgleisungen aus der Vergangenheit dürfen nicht dazu führen, dass die Kantone die Zeche mit einem drohenden Verkehrskollaps bezahlen müssen, bzw. unsere Volkswirtschaft aufgrund ausbleibender dringender Investitionen im öffentlichen Verkehr leidet. Einige Ständeräte setzen sich auch für die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer ein. Wir massen uns nicht an, dem Parlament zu sagen, welche Variante es wählen soll. Wir sind aber überzeugt: Wenn der Wille vorhanden ist, den Ausbauschnitt 2025 mit 6 Milliarden Franken zu finanzieren, dann findet sich mit den erwähnten Möglichkeiten auch ein Weg.

Zimmerberg-Basistunnel II und Brüttenertunnel haben in einem 6 Mrd. Franken Paket Platz. Der Brüttenertunnel wurde von der SBB vor wenigen Jahren im Rahmen einer Volksinitiative im Kanton Zürich mit Kosten von rund einer Milliarde Franken beziffert. Das ist weniger als die Hälfte des in der Botschaft FABI angegebenen Betrags. Da sind also in den Beträgen des BAV noch zu übertriebene Reserven drin. Verwenden wir also die optimistischen Schätzungen des BAV in der FABI-Botschaft: Dann belaufen sich Brüttenertunnel und Zimmerberg-Basistunnel II auf 1770 Mio., bzw. 980 Mio. Franken.

Ich danke für Ihr Interesse und gebe zum Chestenbergertunnel das Wort weiter an meinen Kollegen Regierungsrat Peter C. Beyeler.