

Komplettieren statt kompensieren

Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich nimmt mit etwelchem Befremden von den neuesten Plänen zum Bahnausbau in der Schweiz Kenntnis.

Die NEAT wurde als Gesamtwerk dem Volk vorgelegt und von ihm genehmigt. Dazu gehören Zimmerberg II- und Hirzeltunnel. Anstatt das Netz zu komplettieren und dafür zu sorgen, dass auch Richtung Süden schnelle Verbindungen entstehen, ist die Bundesratsmehrheit auf die Idee gekommen, die Neat- Mehrkosten mit den künftigen Projekten zu verrechnen. Dabei bleiben wichtige Ausbauten auf der Strecke, der Umsteigeeffekt ist nicht mehr so wichtig, auch wenn das Problem des Klimawandels in aller Leute Munde ist.

In diesem Zusammenhang sei die scheue Frage an den Bundesrat gestattet: Wie verhält es sich denn mit dem Strassenbau? Wo wird da kompensiert? Wird die N 4 um weitere Jahre hinausgezögert, weil beispielsweise im Jura viermal so viel Geld ausgegeben wurde wie budgetiert? (Zur Erinnerung: bei der Neat machen die Mehrkosten bisher 30 % aus).

Anzufügen ist, dass insbesondere der Verzicht auf den Wisenberg- und Zimmerberg II Tunnel dazu führt, dass künftig die Züge jahrzehntelang um wenige Minuten zu spät in Mailand eintreffen werden und so die Anschlüsse weiter Richtung Süden verpassen. Die Fluggesellschaften werden es zu danken wissen. Der Engpass in Thalwil mit dem gefährlichen Kreuzungsbauwerk bleibt auf Jahrzehnte hinaus bestehen. Wenn schon der Hirzeltunnel aus dem NEAT- Projekt gestrichen wurde, dann sollte zumindest für die Ostschweiz dafür gesorgt werden, dass sie via Zürich schnelle Verbindungen erhält, wo die Anschlusszüge erreicht werden. Das Gleiche gilt für die Nordwestschweiz und die Region Basel. Deshalb gehört zumindest die Realisation des Wisenberg- und des Zimmerberg II- Tunnels in den vordern Teil der Prioritätenliste.

Zum Schluss noch ein Wort an die Compatriotes in der Romandie: Einmal mehr wird Zürich vorgeworfen, es werde bevorzugt. Neuerdings übt sich auch Bundesrat Moritz Leuenberger in dieser Rhetorik. Mit Verlaub: Wie sieht es dann mit der kantonalen Unterstützung der westschweizer Kantone für ihren öffentlichen Verkehr aus? Sie darf als eher bescheiden bezeichnet werden. Es sei daran erinnert, dass der Kanton Zürich jährlich über 350 Millionen Franken an die Betriebskosten von Bahn, Bus und Schiff leistet und dass er seit 1990 schon rund 3 Milliarden Franken in Bahninfrastrukturen investiert hat, wovon im übrigen nicht nur die Nachbarkantone, sondern auch die Kantone der Westschweiz profitieren. Es ist leicht, über den bösen Kanton Zürich herzufallen, aber gleichzeitig vom Bund die Finanzierung der eigenen Projekte zu verlangen, die dann noch zu einem nicht unbedeutenden Teil durch Steuereinnahmen aus dem Kanton Zürich finanziert werden.

Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich verlangt, dass die vom Volk beschlossenen Bahnprojekte ohne Verzug umgesetzt werden, dass nicht kompensiert sondern das Bahnnetz komplettiert wird, wie dies bei den Strassen übrigens auch geschieht.

Auskünfte

Kurt Schreiber, Vizepräsident
Pro Bahn Schweiz, Sektion Zürich
Alte Steinacherstr. 13
8804 Au ZH

044 781 34 08

kurtschreiber@bluewin.ch