

Zürcher Selbstverstümmelung

Eisenbahn- Grossprojekte haben es schwer in Zürich. Nicht nur der Anti-Zürich-Reflex macht der Region Zürich zu schaffen, sondern auch noch eigene Heckenschützen, die es immer wieder verstehen, die eigenen Projekte zu hinterfragen. Kein Wunder, dass die übrige Schweiz sich fragt, wie ernst es den Zürchern mit ihren Projekten überhaupt sei. Kein Wunder, dass bei künftigen Finanzierungsbegehren Zürcher Anliegen mit schöner Regelmässigkeit abgelehnt oder zurückgestellt werden.

So jetzt wieder beim Durchgangsbahnhof. Anlässlich der Volksabstimmung 2001 wurde klar ausgesagt, dass die eidgenössische Finanzierung sichergestellt sei. Dass in der Folge die Spielregeln während des Spiel geändert worden sind, ist nicht die Schuld des Kantons Zürich, eher diejenige des eidgenössischen Parlaments, welches beim öffentlichen Verkehr rigoros den Rotstift angesetzt hat und jetzt im Fall von Zürich vor einem finanziellen Scherbenhaufen steht. Heute behauptet das Bundesamt für Verkehr mit der grössten Unschuldsmiene, dass es schon ein wenig eigenartig sei, dass ein Bauprojekt in Angriff genommen werde, bevor es finanziert sei. Mit Verlaub: Anlässlich der Volksabstimmung 2001 wurde dem Zürcher Volk gesagt, dass die Finanzierung gesichert sei – oder ist das Volk seinerzeit von Regierungsrat Jeker und der ganzen Regierung angelogen worden?

Als Ei des Kolumbus wird jetzt einer Redimensionierung das Wort geredet. Wenn der Durchgangsbahnhof nur für den S- Bahn- Verkehr bestimmt ist, dann müsste er zum grössten Teil durch den Kanton Zürich bezahlt werden – somit wird die Vorlage im Nachhinein massiv abgeändert. Damit würde die Bundesbeteiligung zumindest teilweise hinfällig. Das Zürcher Volk wollte aber eine zukunftsweisende Lösung: Eine Verbesserung der S- Bahn- Linien und damit verbunden ein Ausbau der Regionallinien und nicht eine abgespeckte S- Bahn- Version. Dann hätte man 2001 die Vorlage in dieser Form gar nicht bringen sollen.

Dazu sollen Perrons verkürzt und schmaler gemacht werden. Jetzt, wo es klar ist, dass die Perronanlagen des Bahnhofs Museumstrasse zu knapp dimensioniert sind, soll beim neuen Projekt von allem Anfang an mit knappen Platzverhältnisse provoziert werden, nach dem Motto: „Meister die Arbeit ist fertig, kann sie gleich repariert werden?“ Mehr noch: Die Flexibilität soll gleich auch noch weggenommen werden, indem es dank 320 m Perrons künftig nur noch möglich sein wird, S- Bahn- Züge mit maximal drei Kompositionen dort verkehren zu lassen. Das ganze Potential für weitere Durchmesserlinien soll also zumindest kompromittiert werden.

Selbstverständlich kann überall abgespeckt und erstreckt werden – die Konsequenzen wird die ganze Schweiz zu spüren bekommen. All die Sonderwünsche nach Fürstenland Express, zusätzlichen Glarner Sprinter, Rübli-land- Express oder nonstop IC aus St. Gallen können abgeschrieben werden, denn in diesem Fall gehen die internen Zürcher Verbindungen vor. Dass wieder einmal ein ehemaliger Zürcher Politiker in Zürichern ins eigene Bein schießt, schlimmer noch, sein eigenes Kind verstümmelt, macht die Sache auch nicht besser.

In diesem Sinne nur soviel: Allein ein Verzicht auf Porta Alpina würde massiv Einsparungen bringen, die beispielsweise dem Durchgangsbahnhof zu Gute kämen. Die Bündler machen es aber besser: Sie stehen hinter ihren Projekten und stellen sich nicht selber ein Bein.

Dazu haben wir vom ZVV die folgende Information erhalten:

**Sprachregelung DML, Artikel NZZ, Redimensionierungsvorschlag Stopper,
21. Februar 2008**

Der angegebene Betrag von 796 Mio. Fr ist falsch. Der Artikel stützt sich auf falsche Angaben

Das Projekt Durchmesserlinie ist auf gutem Weg, die Projektarbeiten sind weit fortgeschritten:

- Innerhalb der Ende Januar abgelaufenen Frist sind gegen das Bauvorhaben keine Einsprachen eingegangen,
- Am 25. Januar ist die Referendumsfrist gegen den Infrastrukturfonds ungenützt abgelaufen. Damit sind die finanziellen Mittel für den Kostenanteil, welche die S-Bahn an das Projekt beizusteuern hat, gesichert.

Nach wie vor ungelöst ist, wie der Anteil des Fernverkehrs finanziert werden soll. Für die Finanzierung des Fernverkehrsanteils wurde der Kanton Zürich bisher auf eine 2. Tranche aus dem Infrastrukturfonds, auf künftige Leistungsvereinbarungen Bund – SBB sowie auf die Alternative ZEB verwiesen, diese Gelder sind aber noch nicht gesprochen. Der in der NZZ veröffentlichte Betrag von 796 Mio. Fr. ist falsch und kann nahezu halbiert werden.

Auf Nachfrage:

In den Debatten des Nationalrats und Ständerats über den Infrastrukturfonds wurde bereits ausführlich debattiert, dass für die Realisierung der Durchmesserlinie noch Geld zur Finanzierung des Bundesanteils nötig ist. Problem bekannt.