

Sitzung vom 12. Juli 1995

**2125. Anfrage (Doppelspur Rapperswil-Pfäffikon SZ)**

Kantonsrat Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, hat am 8. Mai 1995 folgende Anfrage eingereicht:  
Die Schweizerische Südostbahn plant auf dem Seedamm den Bau einer zweiten Spur.

Ich frage den Regierungsrat an, wie er in verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht die Notwendigkeit, die Dringlichkeit und die Kosten-Nutzen-Relation dieses Vorhabens beurteilt:

- a) im Zusammenhang der gesamten ostschweizerischen Verkehrspolitik,
- b) aus der Sicht des Zürcher Verkehrsverbunds.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen des Anschlusses der Ostschweiz an die Gotthard-Transitachse ist mit dem Alpen transit-Beschluss, welcher an der eidgenössischen Volksabstimmung vom 27. September 1992 gutgeheissen wurde, auch ein Kredit von 120 Millionen Franken für den Ausbau der Verbindung St.Gallen-Pfäffikon SZ enthalten. Dieser dient unter anderem dem Bau einer 1,37km langen Doppelspur zwischen Hurden und Pfäffikon SZ und einer Entflechtung des Verkehrs im Bahnhof Pfäffikon SZ.

Das Angebot des Zürcher Verkehrsverbundes enthält seit dem Fahrplanwechsel vom 28. Mai 1995 den Halbstundentakt der S-5 zwischen Rapperswil und Pfäffikon SZ. Darüber hinaus plant der ZVV keine zusätzlichen Angebotserweiterungen. Die Pläne des ZVV allein begründen damit keinen Bedarf nach zusätzlicher Geleisekapazität auf dem Seedamm.

Neben dem Regionalverkehr des ZVV hat die Verbindung Rapperswil-Pfäffikon SZ noch verschiedene andere Aufgaben zu erfüllen. Sie ist insbesondere für die Verknüpfung der Achse Zürich-Chur mit den grossen Siedlungsgebieten auf der rechten Seite des Zürichsees und mit der Achse St.Gallen-Luzern von grosser Bedeutung. Die Seedammverbindung ist selber Teil der Achse Bodensee-Innerschweiz, über welche auch die kürzeste Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie führt.

Die Belastung der bestehenden einspurigen Bahnlinie ist mit heute rund 170 planmässigen Zügen pro Tag so gross, dass keinerlei betriebliche Flexibilität mehr besteht. Einerseits führen die kleinsten Unregelmässigkeiten zu Zugsausfällen oder anderen betrieblichen Schwierigkeiten. Andererseits hat dieser Engpass auch zur Folge, dass viele Züge nicht in der richtigen zeitlichen Lage geführt werden können. So ist es mit den heutigen Anlagen nicht möglich, befriedigende Anschlüsse aus dem Zürcher Oberland Richtung Innerschweiz / Tessin und vom linken Zürichseeufer Richtung Toggenburg / St.Gallen herzustellen. Der Ausbau des Knotens Pfäffikon SZ ist darum nicht erst für den Anschluss der Ostschweiz an die NEAT, sondern bereits heute und im Rahmen des Konzepts Bahn 2000 notwendig. Der Doppelspurabschnitt Pfäffikon SZ-Hurden sollte darum zusammen mit der Stellwerkerneuerung in Pfäffikon SZ bis 1998 verwirklicht werden.

Für den vorgesehenen Doppelspurabschnitt wird mit Kosten in der Grössenordnung von etwa 12 Millionen Franken gerechnet. Dem stehen eine deutliche Verbesserung der Betriebsstabilität und die Schaffung neuer Anschlüsse zur Attraktivitätssteigerung im überregionalen Bahnangebot gegenüber. Das Projekt beschränkt sich auf den Doppelspurbau auf

einer minimalen Streckenlänge und betrifft die eigentliche Seedammbrücke nicht. Es ist in diesem Umfang als dringlich zu bezeichnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi