

Sitzung vom 11. Juli 2007

1031. Anfrage (Zukünftige Bahninfrastruktur ZEB im Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Johannes Zollinger, Wädenswil, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Thomas Weibel, Horgen, haben am 7. Mai 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Der Bundesrat beabsichtigt, auf den Bau des Zimmerbergtunnels II (Fortsetzung des bestehenden doppelspurigen Tunnels Zürich–Nidelbad/Rüschlikon[–Thalwil]) sowie des Hirzeltunnels (neuer einspuriger Tunnel Au/Wädenswil–Sihlbrugg) zu verzichten und dafür den Bahnknoten Thalwil auszubauen. Diese im Rahmen der Abklärungen zur Zukünftigen Bahninfrastruktur (ZEB) im Kanton Zürich erfolgten Festlegungen tangieren die Interessen des Kantons Zürich in gravierender Weise. Der neue Basistunnel am Gotthard verlangt u. a. auch eine schnelle und leistungsfähige Verbindung mit Zürich. Wir bitten den Regierungsrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum geplanten Verzicht auf die Fortsetzung des Zimmerbergtunnels, der heute in einem Stummel unter dem Nidelbad/Rüschlikon endet, nach Litti/Baar?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass ein Verzicht auf die Fertigstellung des Zimmerbergtunnels von Zürich nach Litti/Baar nicht nur für den Kanton Zürich unzumutbar ist, sondern die grossen Investitionen am Gotthard teilweise brachliegen lässt, da Zürich nur ungenügend an dieses Jahrhundert-Bauwerk angeschlossen würde?
3. Welche Bedeutung misst der Regierungsrat in diesem Zusammenhang einer Hochleistungsverbindung der Bahn zwischen Zürich und Mailand insbesondere im Zusammenhang mit dem Ersatz des unerwünschten Kurzstrecken-Luftverkehrs zu?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bundesrat mit Nachdruck für die sofortige Fertigstellung des Zimmerbergtunnels einzusetzen?
5. Welche Ausbauten sind im Bahnknoten Thalwil im Rahmen der ZEB geplant? Geht es dabei in erster Linie um die Verbreiterung der Einfahrt von Zürich her (Ludretikonerbrücke) auf drei oder gar vier Spuren und wie stellt sich der Regierungsrat dazu?
6. Unter welchen Bedingungen kann sich der Regierungsrat mit dem Verzicht auf den geplanten Hirzeltunnel zwischen Au/Wädenswil und Sihlbrugg abfinden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Johannes Zollinger, Wädenswil, Gerhard Fischer, Bäretswil, und Thomas Weibel, Horgen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Auf der Strecke Zürich–Thalwil–Zug bildet die Strecke Horgen Oberdorf–Sihlbrugg–Litti (Baar) den letzten einspurigen Abschnitt. Dies vermindert die Leistungsfähigkeit der Strecke beträchtlich und setzt der Fahrplangestaltung enge Schranken. Zusätzlich verhindert die bloss zweispurige und niveaugleiche Nordeinfahrt in den Bahnhof Thalwil bei der heutigen Auslastung einen stabilen und leistungsfähigen Betrieb. Der Abschnitt Zürich–Thalwil des Zimmerbergbasistunnels und die Anschlussbauwerke wurden mit Blick auf eine rasche Ausführung des gesamten Zimmerbergbasistunnels ausgerichtet. Auf Grund der Verkehrsentwicklung und der betrieblichen Probleme auf der ausgelasteten Bahninfrastruktur drängt sich eine rasche Fertigstellung des Zimmerbergbasistunnels auf. Der Regierungsrat lehnt daher den vom Bundesrat vorgeschlagenen Verzicht auf die Fertigstellung des Zimmerbergbasistunnels ab.

Zu Frage 2:

Der Gotthardbasistunnel stellt durch die mögliche Fahrzeitverkürzung im Verkehr mit dem Tessin und Italien eine sehr grosse Attraktivitätssteigerung dar. Er wird entsprechenden Mehrverkehr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr auslösen. Der mit Abstand grösste Markt im Personenverkehr am Gotthard stammt aus dem Knoten Zürich und seinen Zufahrtsstrecken. Eine leistungsfähige und schnelle Zufahrt von Zürich Richtung Gotthardbasistunnel ist daher sehr wichtig. Inwieweit die beschränkte Leistungsfähigkeit der Anschlussstrecke Zürich–Zug–Arth-Goldau zu brachliegenden Kapazitäten im Gotthardbasistunnel führen wird, kann heute noch nicht beantwortet werden. Die Entwicklung des Güterverkehrsvolumens und die zeitlich noch nicht festgelegten weiteren Ausbauten auf der Nord-Süd-Achse Basel–Chiasso/Luino (im Rahmen ZEB) lassen daher noch keine genaue Aussage zu.

Zu Frage 3:

Das ZEB-Konzept des Bundes sieht nach Eröffnung des Gotthard- sowie des Ceneribasistunnels von Zürich nach Mailand eine Fahrzeit von neu 2 Std. 41 Min. gegenüber heute 3 Std. 33 Min. (schnellster Zug) vor. Die Fahrzeit verkürzt sich dadurch um 24%. Die zusätzlich mögliche

Fahrzeiteinsparung durch den Zimmerbergbasistunnel würde sieben Minuten betragen und die Attraktivität weiter steigern. Der Tunnel würde aber vor allem mehr Spielraum in der Fahrplangestaltung bringen. Somit könnte im Anschlussknoten Mailand die Zuverlässigkeit der Anschlüsse erhöht werden, was im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern von grosser Bedeutung ist. Weiter würden in Bellinzona bessere Anschlussverhältnisse geschaffen. Die spürbare Fahrzeitverkürzung um rund eine Stunde auf unter 3 Stunden wird aber auch ohne Zimmerbergbasistunnel aller Voraussicht nach zu einer deutlichen Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber den heute angebotenen Flugverbindungen zwischen Zürich und Mailand führen.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen der ZEB-Vernehmlassung für die Fertigstellung des Zimmerbergbasistunnels ein. Weiterhin oberste Priorität geniessen die rechtzeitige Fertigstellung der Durchmesserlinie, die Ausbauten zwischen Zürich-Flughafen und Winterthur im Rahmen von ZEB sowie die 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich.

Zu Frage 5:

Gemäss Auskunft der SBB sind im Konzept ZEB ein drittes Gleis zwischen Thalwil Nord und Thalwil (Einfahrt von Rüschlikon) sowie der Bau einer Perronkante am Gleis 2 in Thalwil vorgesehen. Dadurch wäre eine parallele Einfahrt der «Seelinie» und des Zimmerbergbasistunnels in den Bahnhof Thalwil möglich. Da die baulichen und betrieblichen Auswirkungen dieses Vorhabens dem Regierungsrat noch nicht bekannt sind, ist eine Stellungnahme zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Es ist aber klar, dass es sich bei diesen allfälligen Umsetzungen nur um Sofortmassnahmen zur Linderung der betrieblichen Probleme handeln würde. Die Notwendigkeit des Zimmerbergbasistunnels würde dadurch nicht in Frage gestellt.

Zu Frage 6:

Der geplante Hirzeltunnel weist eine ungleich geringere Bedeutung für den Kanton Zürich auf als der Zimmerbergbasistunnel. Die Verkehrsströme vom Bezirk Zimmerberg Richtung Zentralschweiz werden heute zufriedenstellend über Thalwil und die Südostbahnstrecke Wädenswil-Biberbrugg-Arth-Goldau abgewickelt, sodass geringer Handlungsbedarf besteht. Ein vorläufiger Verzicht zu Gunsten dringenderer Projekte im Zürcher Bahnnetz ist daher zu rechtfertigen. Im Sinne einer langfristigen Trasseesicherung wird am Richtplaneintrag festgehalten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrats und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi