

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2012

KR-Nr. 279/2011

4916

**Beschluss des Kantonsrates
über die Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011
von Peter H. Schneider, Oberrieden, betreffend
Standesinitiative für die rasche Behebung der
Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2012,

beschliesst:

I. Die Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011 von Peter H. Schneider, Oberrieden, betreffend Standesinitiative für die rasche Behebung der Engpässe auf der Bahnstrecke Zürich–Thalwil–Zug wird abgelehnt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat und Peter Schneider, Oberrieden.

Der Kantonsrat hat am 5. März 2012 folgende Einzelinitiative von Peter Schneider, Oberrieden, vom 27. September 2011 vorläufig unterstützt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Antrag:

Gestützt auf Art. 169 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich bei den eidgenössischen Räten folgende Standesinitiative ein:

Der Bund wird eingeladen, die SBB-Strecke Zürich–Thalwil–Zug möglichst rasch auf durchgehende Doppelspur auszubauen. Dazu sind folgende Projekte zu realisieren:

- Neuer doppelspuriger Zimmerbergtunnel Horgen–Oberdorf–Sihlbrugg mit gestreckter Linienführung
- Neuer einspuriger Albistunnel Sihlbrugg–Litti parallel zum bestehenden Tunnel

Begründung:

1. Einleitung

Es ist unbestritten, dass zwischen Zürich und der Innerschweiz die Eisenbahn ausgebaut werden soll. Raumplanerisch ist eine verbesserte Bahnverbindung aus dem Kanton Zürich in die Innerschweiz unbestritten.

Diese Infrastrukturverbesserung soll für die künftige Siedlungsentwicklung auf beiden Seiten des Albis resp. des Zimmerbergs eine optimale Entwicklung für den internationalen Bahnverkehr ermöglichen. Gleichzeitig würde auch eine Ergänzung im S-Bahnnetz erreicht. Es gilt, die heute bestehenden Engpässe, die durch die Überlagerung von Schnellzügen Innerschweiz/Zürich und der S-Bahn entstehen, zu beheben.

Die heute diskutierte Lösung mit einem 12 km langen Basistunnel von Thalwil–Nidelbad nach Littli im Kanton Zug, mit Kosten von über 1 Mrd. Franken, ist nicht zielführend. Der Zimmerberg-Basistunnel würde lediglich den direkten Schnellzügen dienen (EC, IC: pro Stunde jeweils 2 Züge nach Milano und Luzern resp. Zürich). Ausserdem beinhaltet das Bahnkonzept des Bundes aus Kapazitätsgründen auf dieser Achse keinen Güterverkehr. Beim Bau des Zimmerberg-Basistunnels von Nidelbad nach Littli blieben die Kapazitäten bei den einspurigen Tunnels am Zimmerberg und Albis eingeschränkt. Angebotsverbesserungen könnten nur durch Beseitigung der Engpässe, also weitere Investitionen am Bestand, realisiert werden.

2. Etappierbarkeit der Alternativlösung

Mit dem Vorschlag gemäss der Einzelinitiative könnten die nationalen und die regionalen Interessen verknüpft werden (Netzlösung):

- Als erster Baustein soll eine zweite einspurige Tunnelröhre am Albis neben dem bestehenden Tunnel von Sihlbrugg nach Littli realisiert werden (ca. 3.4 km).
- Der zweite Baustein wäre ein neuer doppelspuriger, gestreckter Zimmerbergtunnel von Horgen-Oberdorf nach Sihlbrugg (ca. 2.5 km).

3. Kosten

Objekt	Länge	Kostenschätzung
Offizielles Projekt:		
Zimmerbergbasistunnel (zweispuriger Tunnel)	12 km	mind. 1 Mia. Fr.
Alternatives Projekt:		
1 Neuer gestreckter und doppelspuriger Zimmerberg-tunnel	2,0 km	80–90 Mio. Fr.
2 Zweiter Einspur-tunnel Sihlbrugg–Litti (Albistunnel)	3,4 km	100–120 Mio. Fr.
3 Ausbau Bahnhof Sihlbrugg		30–40 Mio. Fr.
Total Alternative (Netzvariante)		210–250 Mio. Fr.

4. Lange Tunnels als Sicherheitsrisiko

Mit dem Zimmerberg-tunnel II (Thalwil–Nidelbad–Litti) würde sich die gesamte Tunnellänge zwischen Zürich und Littli auf insgesamt ca. 22 km verlängern. Unbestritten ist jedoch, dass lange Tunnels generell risikobehafteter sind als kurze Einzeltunnels.

Das Ereignis mit einem brennenden Cisalpino-Zug und der glücklicherweise ohne Verletzte möglichen Evakuierung der Passagiere über die Notausstiege haben gezeigt, dass lange Tunnels im Ereignisfall ein grosses Sicherheitsrisiko darstellen. Dagegen hat der in der Einzelinitiative vorgeschlagene neue, gestreckte und doppelspurige Zimmerberg-tunnel eine Länge von rd. 2.5 km und der ergänzte Einspur-tunnel am Albis misst lediglich 3.4 km. Die übrige Strecke verläuft im Freien.

5. Zusammengefasst

Mit dem Ausbau der bestehenden Scheitel-Linie können folgende Ziele erreicht werden:

- Eine rasche Realisierung – etappierbar und bedarfsgerecht betriebliche Verbesserungen (Kapazitäten: schneller und häufiger)
- Minimierung der Tunnellängen (Sicherheitsaspekt)
- Flexibilität in allen Kundensegmenten des Personenverkehrs (Fern-, Interregio- und S-Bahn-Verkehr)

- Das Sihltal kann durch die Verlängerung der SZU bis nach Zug-Luzern ins interkantonale S-Bahnnetz integriert werden
- Besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Kleinere Investitions-Tranchen je nach Bedürfnissen und Mittelverfügbarkeit

Der Vorschlag zielt auf eine Netzbetrachtung. Im Rahmen der vorgesehenen Finanzierung können in Etappen sowohl nationale wie regionale Interessen stufengerecht integriert werden. Vor allem können auch heute noch wenig ausformulierte Bedürfnisse zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden: Das betrifft sowohl den Anschluss in die Ostschweiz wie auch die S-Bahn durch das Sihltal nach Zug.

Aus diesen genannten Gründen soll in erster Linie die bestehende SBB-Linie Thalwil–Zug auf durchgehende Doppelspur ausgebaut werden.

Bericht des Regierungsrates:

Die Strecke Zürich–Zug ist die wichtigste Verbindung in die Inner- und Ausserschweiz und als Zubringerstrecke zur NEAT von nationaler Bedeutung. In der von den Stimmberechtigten angenommenen Eidgenössischen Vorlage zur NEAT war deshalb auch ein Zimmerberg-Basistunnel zwischen Zürich über Thalwil nach Littli bei Baar enthalten. Mit der Eröffnung der ersten Etappe (Zimmerberg-Basistunnel I; Zürich–Thalwil) 2003 wurde der Grundstein für eine Verbesserung der Kapazitäten gelegt. Weil die verbleibende Strecke ab Thalwil wegen Abkreuzungskonflikten und Einspurstrecken ein allgemein anerkannter Engpass ist, wurden beim Bau des Zimmerberg-Basistunnels I auch Vorinvestitionen für eine Abzweigung getätigt, die eine direkte Weiterführung des Tunnels an Thalwil vorbei Richtung Littli erlauben (Zimmerberg-Basistunnel II).

Im Rahmen der laufenden 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn sowie der Ausbauten von ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) können die heutigen Kapazitäten auf der bestehenden Strecke in den nächsten Jahren noch einmal erhöht werden. Dies wird dank neuen Signal- und Stellwerkanlagen entlang der Strecke ermöglicht. Die S24 wird dann im Halbstundentakt zwischen Zug und Zürich verkehren und via Zürich Wipkingen, Zürich Flughafen, Winterthur nach Schaffhausen und Weinfelden verlängert. Mit den 4. Teilergänzungen entsteht somit ab Mitte 2014 schrittweise eine attraktive und leistungsfähige S-Bahn-Verbindung zwischen Zug und Zürich Nord sowie dem Flughafen. In einem weiteren Ausbauschnitt soll die Dop-

pelspurinsel in Walchwil fertiggestellt werden, sodass auch die Gottard-Züge im Halbstundentakt verkehren können.

Nach der Umsetzung der 4. Teilergänzungen wird ein weiterer Angebotsausbau zwischen Zürich und Zug bzw. der Innerschweiz notwendig sein. Das anerkennt auch der Bund: Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; vgl. BBI 2012, 1577) führt den Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Nidelbad und Littli im langfristigen Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) in der Dringlichkeitsstufe 1 auf. In STEP ist auch die Kapazitätssteigerung zwischen Baar und Zug enthalten.

In der Einzelinitiative wird anstelle des Zimmerberg-Basistunnels II der Ausbau der bestehenden Stammstrecke Thalwil–Zug mit einem neuen doppelspurigen Tunnel Horgen Oberdorf–Sihlbrugg und einem neuen einspurigen Tunnel Sihlbrugg–Litti gefordert. Die Kosten werden in der Initiative auf 210 bis 250 Mio. Franken geschätzt, wobei die Grundlagen dieser Schätzung nicht aufgeführt werden. Die Schätzung erscheint aufgrund von Erfahrungswerten als wenig realistisch. Nicht enthalten ist zudem die Beseitigung des Engpasses bei der Einfahrt Thalwil, der für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems entscheidend und daher unabdinglich ist. Die SBB haben die Kosten für den Ausbau der Stammstrecke untersucht und gehen von Investitionen von 700 bis 1100 Mio. Franken aus.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Rahmen der Bewertungsarbeiten für verschiedene nationale Bahninfrastrukturprojekte sowohl den Ausbau der Stammstrecke Zürich–Zug wie auch den Zimmerberg-Basistunnel II einer sogenannten NIBA-Bewertung (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) unterzogen. Mit dieser Methode werden unterschiedliche Projekte durch ein einheitliches Verfahren vergleichbar gemacht. Als Ergebnis entsteht eine Kennzahl, die das Verhältnis des volkswirtschaftlichen Nutzens zu den volkswirtschaftlichen Kosten eines Vorhabens darstellt.

Die Variante Ausbau der Stammstrecke weist laut NIBA-Bewertung des Bundes ein negatives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis von $-0,1$ auf, während für den Zimmerberg-Basistunnel II ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von $+1,4$ berechnet wurde. Die Durchschnittskennzahl für den vom Bundesrat vorgeschlagenen ersten Ausbauschritt von STEP beträgt $+0,4$. Somit hat der Zimmerberg-Basistunnel II ein sehr gutes, deutlich überdurchschnittliches Nutzen-Kosten-Verhältnis, während die Stammstrecke nicht nur ein unterdurchschnittliches, sondern sogar ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist. Beim direkten Vergleich der beiden Varianten ist das Ergebnis noch eindeutiger, sodass schon aus Kosten-Nutzen-Überlegungen dem Zimmerberg-Basistunnel II klar der Vorzug zu geben ist. Hinzu kommt, dass der Zimmerberg-Basistunnel II eine Fahrzeitver-

kürzung von sechs Minuten ermöglicht, was auf der Stammstrecke nicht zu erreichen ist. Ausserdem ist der in der Einzelinitiative geforderte Ausbau der bestehenden Stammstrecke mit dem Gesamtkonzept von STEP nicht kompatibel, der bestehende Engpass bei der Einfahrt Thalwil wird damit langfristig nicht gelöst und in Richtung Süden entstehen keine Netzeffekte. Die bereits geleisteten Vorinvestitionen von 90 Mio. Franken in Thalwil würden nicht genutzt und somit verfallen. Mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird zudem bahnbetrieblich eine wichtige Alternative geschaffen (bestehende Strecke und Neubaustrecke), was insbesondere bei Störungen oder Instandsetzungsarbeiten von Vorteil ist. Auch ist weniger Landerwerb nötig und die Lärmbelastung fällt geringer aus, womit das Einspracherisiko entsprechend verkleinert wird.

Der Zimmerberg-Basistunnel wird zwar gegenüber dem Ausbau der Stammstrecke eine längere Tunnelstrecke aufweisen, doch hat die Schweiz eine lange Tradition und grosse Erfahrung im Bau und Betrieb von Bahntunneln. Die Sicherheitsstandards wurden in den vergangenen Jahren deutlich erhöht und neue Erkenntnisse tragen zu einem sehr hohen Sicherheitsstandard bei, der unter anderem bei den NEAT-Projekten (Lötschberg-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel) sowie bei der Durchmesserlinie bereits angewendet wird. Das Kriterium Tunnellänge spielt im Variantenvergleich praktisch keine Rolle mehr.

Die Gesamtbetrachtung zeigt, dass der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II gegenüber dem in der Einzelinitiative geforderten Ausbau der Stammstrecke klare Vorteile aufweist und nicht nur für ein deutlich besseres, sondern auch für ein überdurchschnittliches Nutzen/Kosten-Verhältnis sorgt, was für eine Umsetzung dieses Projekts im Rahmen des ersten Ausbauschnittes von FABI bis 2025 spricht. Sowohl für den Bund wie auch für die Kantone Zürich und Zug steht deshalb der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II eindeutig im Vordergrund, zumal dieses Projekt bereits durch eine Volksabstimmung bestätigt wurde. Der Kanton Zürich setzt sich daher zusammen mit weiteren Kantonen für eine rasche Umsetzung ein.

Der in der Einzelinitiative geforderte Ausbau der bestehenden Stammstrecke stellt wegen der aufgezeigten schwerwiegenden Nachteile keine Alternative dar. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat aus diesen Gründen, die Einzelinitiative KR-Nr. 279/2011 abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Kägi

Der Staatsschreiber:

Husi