

Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2014

KR-Nr. 74/2013

**5079**

**Beschluss des Kantonsrates  
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 74/2013  
betreffend NEAT ab Zürich ohne Spitzkehre**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. April 2014,

*beschliesst:*

I. Das dringliche Postulat KR-Nr. 74/2013 betreffend NEAT ab Zürich ohne Spitzkehre wird als erledigt abgeschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

\_\_\_\_\_

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 15. April 2013 folgendes von den Kantonsräten Ruedi Lais, Wallisellen, Andreas Wolf, Dietikon, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, am 4. März 2013 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht aufzuzeigen, wie der Kanton Zürich dafür sorgen kann, dass auf der Strecke Zürich–Gotthard–Tessin–Mailand auch während des Ausbaus der Strecke Zug–Arth-Goldau auf eine Spitzkehre in Rotkreuz verzichtet werden kann.

\_\_\_\_\_

*Bericht des Regierungsrates:*

Planung und Finanzierung der nationalen Ausbauten der Bahninfrastruktur im Rahmen der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) sowie der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Für das dazugehörige Angebot des Fernverkehrs sind grundsätzlich die SBB zuständig. Die Möglichkeit der Einflussnahme auf nationale Projekte, die nicht auf Zürcher Kantonsgebiet oder im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn liegen, ist naturgemäss beschränkt. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) setzt sich jedoch im Rahmen der bewährten Zusammenarbeit mit den SBB und im nationalen Fahrplanverfahren für ein gutes Fernverkehrsangebot aus Sicht des Kantons Zürich ein.

Die Hauptachse der NEAT ist die Gotthardstrecke. Ende 2016 wird der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen. Damit verkürzen sich die Reisezeiten zwischen Zürich und dem Tessin. Mit der zeitlich nachgelagerten Eröffnung des Ceneri-Basistunnels können die Reisezeiten nach Lugano, Chiasso und Mailand ab 2019 noch einmal verkürzt werden. In diesen Zeitraum fällt aber auch die notwendige und umfassende Überholung der Bahninfrastruktur rund um den Zugersee. Diese Arbeiten dienen einerseits dem Substanzerhalt und andererseits dem Ausbau der Leistungsfähigkeit. Sie sollen 2017 und 2018 ausgeführt werden.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben umfangreiche Studien und Abklärungen zu den notwendigen Sanierungs- und Ausbauarbeiten rund um den Zugersee durchgeführt. Dabei wurde zunächst geprüft, ob der Gotthardverkehr langfristig über das Westufer (Rotkreuz) oder über das Ostufer (Walchwil) geführt werden soll.

Bei einer langfristigen Streckenführung am Westufer sollte nach Möglichkeit die vorgesehene Spitzkehre bei Rotkreuz durch eine direkte Verbindung zwischen Cham und Immensee, die sogenannte Spange, aufgehoben werden. Die Streckenführung am Ostufer würde unter anderem den Bau einer Doppelspurinsel bei Walchwil bedingen. Untersucht wurden verschiedene Varianten:

– Doppelspurige Spange (Westufer):

Eine doppelspurige Direktverbindung Cham–Immensee wäre vor allem für eine dauerhafte Verkehrsführung über das Westufer statt über das Ostufer denkbar. Weil dann aber auch die Gotthardzüge über diese Strecke verkehren würden, hätte dies eine starke zusätzliche Belastung der Strecke Zug–Rotkreuz–Arth-Goldau zur Folge. Diese Variante wäre auch mit einer Fahrzeitverlängerung zwischen

Zürich und Arth-Goldau (in beiden Richtungen) verbunden. Zwar könnte auf den Ausbau von Walchwil verzichtet werden, doch würden Anpassungen in den Bahnhöfen Zug und Arth-Goldau nötig. Die Strecke zwischen Zug und Rotkreuz müsste teilweise auf drei Spuren ausgebaut werden. Diese umfangreichen Massnahmen wären kurzfristig nicht umsetzbar. Sie könnten nur langfristig verwirklicht werden und stellen deshalb für den Zeitraum bis 2019 keine Option dar. Eine Grobkostenschätzung der SBB geht von Investitionen von über 300 Mio. Franken aus.

- Einspurige Spange Süd–Nord (Westufer)  
Diese Variante würde zu einem sehr asymmetrischen Angebot führen, d. h., dass die Fahrzeiten je nach Richtung stark unterschiedlich wären. Es könnten nicht mehr alle Anschlüsse in Arth-Goldau, Bellinzona und Lugano gewährleistet werden und die Fahrzeit zwischen Arth-Goldau und Zürich würde sich verlängern. Ein Ausbau von Walchwil wäre nicht erforderlich, nötig würden jedoch Entflechtungsbauwerke. Die Kosten werden von den SBB grob auf rund 250 bis 300 Mio. Franken geschätzt.
- Einspurige Spange Nord–Süd (Westufer)  
Auch bei dieser Variante würde ein asymmetrisches Angebot entstehen, mit den entsprechend negativen Auswirkungen auf die Anschlüsse. Überdies entstünden Kreuzungs- und Fahrwegkonflikte in Zug und Arth-Goldau. Diese Konflikte konnten hinsichtlich Kosten und Nutzen nicht zielführend gelöst werden. Aus diesem Grund verfolgten die SBB diese Variante nicht weiter.
- Doppelspurinsel Walchwil (Ostufer)  
Die einspurige Strecke Zug–Walchwil–Arth-Goldau verläuft in topografisch anspruchsvollem Gebiet. Die Strecke ist vielerorts nur schienenseitig erreichbar und weist einen grossen Sanierungsbedarf auf. So müssen über 50 Ingenieurbauwerke und sieben Tunnel instand gesetzt oder ersetzt werden. Diese Arbeiten werden allerdings unabhängig vom Gotthardverkehr anfallen. Für den Gotthardverkehr müsste bei Walchwil zusätzlich eine Doppelspurinsel von rund 1,7 km Länge erstellt und die Strecke für die Benutzung durch Doppelstockzüge angepasst werden. Um die Zugfolgezeiten zu verkürzen und somit die Leistungsfähigkeit zu steigern, müssten Signalanpassungen vorgenommen werden. Diese Massnahmen wären notwendig, damit nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels der Halbstundentakt zwischen Zürich und Lugano eingeführt werden könnte.

Die Bewertung der Varianten ergab, dass die Verkehrsführung via Ostufer des Zugersees (Walchwil) die betrieblich und wirtschaftlich beste Lösung darstellt. Gegen eine dauerhafte Spange Rotkreuz sprechen das schlechtere Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Fahrzeitverlängerungen. Zudem würde die Angebotsentwicklung im Korridor Zürich und Luzern wegen der zusätzlichen Belastung der Strecke Zug–Rotkreuz durch die Gotthardzüge eingeschränkt. Der asymmetrische Fahrplan mit einer einspurigen Spange hätte negative Auswirkungen auf die Streckenkapazitäten und eine Verschlechterung der Anschlussbeziehungen zur Folge. Die Verkehrsführung soll deshalb über das Ostufer erfolgen.

Für die Durchführung der Sanierungs- und Ausbauarbeiten am Ostufer wurde weiter geprüft, ob die Arbeiten unter Betrieb erfolgen sollen oder ob die Strecke Zug Oberwil–Arth-Goldau gesamthaft gesperrt werden soll (Totalsperre). Bei einem Verzicht auf eine Totalsperre und einer Ausführung unter Betrieb würden die Bauarbeiten gemäss Schätzungen der SBB bis zu sechs Jahre dauern. Die Arbeiten müssten mehrheitlich in der Nacht ausgeführt werden. Um die Umsetzung zu beschleunigen, müssten Streckensperrungen an Wochenenden und allenfalls während einzelner Monate vorgenommen werden. Dies hätte über einen längeren Zeitraum oft wechselnde, unregelmässige und unsystematische Fahrpläne zur Folge. Mit einer Totalsperre könnte die Bauzeit jedoch auf eineinhalb Jahre verkürzt werden. Die Arbeiten könnten mehrheitlich tagsüber ausgeführt werden, was die Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner, insbesondere den Lärm, merklich verringern würde. Während der Totalsperre könnten zudem die Perronanlagen der Gleise 2 bis 4 im Bahnhof Arth-Goldau nahezu auf der gesamten Länge behindertengerecht ausgebaut werden.

Aus diesen Gründen haben das BAV und die SBB beschlossen, dass die Strecke Zug Oberwil–Walchwil ab Dezember 2016 für eineinhalb Jahre gesperrt werden soll. Die Fernverkehrszüge Zürich–Zug–Tessin/Mailand werden während dieser Zeit über das westliche Zugerseeufer via Rotkreuz umgeleitet, wo sie eine Spitzkehre vornehmen. Das hat allerdings zur Folge, dass die Reisezeitersparnis, die mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ab Ende 2016 auf der Strecke Zürich–Bellinzona erzielt werden kann, noch nicht voll erreicht werden kann. Statt der angestrebten 40 Minuten wird die Einsparung während der Umleitung über Rotkreuz etwa 25 bis 28 Minuten betragen. Deshalb wurde auch geprüft, ob die vorgesehene Spitzkehre in Rotkreuz durch eine sogenannte «Spange light» vermieden werden könnte.

Die Variante «Spange light» würde zwischen Cham und Immensee ein demontierbares, einspuriges Provisorium mit einem Mindestausbaustandard umfassen. Ziel einer provisorischen Gleisverbindung wäre

der Verzicht auf die Spitzkehre in Rotkreuz während der eineinhalbjährigen Streckensperrung am Ostufer. Die Kosten wurden von den SBB grob auf 15 Mio. Franken geschätzt. Die «Spange light» wäre aber mit verschiedenen Nachteilen verbunden. Im Bereich des Provisoriums müsste die höchstens zulässige Streckengeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt werden. Auch könnten insbesondere die halbstündlichen Verbindungen aus der Innerschweiz nach Zürich und das gegenseitige Umsteigen IC/IR von/nach Zürich/Basel bzw. von/nach Lugano/Erstfeld grösstenteils nicht mehr angeboten werden. Der Bau einer provisorischen Spange müsste zwingend bis Dezember 2016 abgeschlossen sein, damit die Spitzkehre während der Totalsperre entfiele.

Als Alternative wurde geprüft, ob der einspurige Streckenabschnitt Freudenberg–Rotkreuz auf der Strecke Zug–Rotkreuz früher als geplant auf Doppelspur ausgebaut werden könnte. Die reine Planungs- und Bauzeit für den Doppelspurausbau schätzen die SBB ungefähr gleich wie jene für den Bau der «Spange light» ein. Der grosse Unterschied läge jedoch beim Bewilligungsverfahren inklusive Landwerb. Im Gegensatz zum Doppelspurausbau müsste bei der «Spange light» deutlich mehr Land erworben werden. Zudem würde ein Objekt aus dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN Schutzgebiet) berührt. Es ist daher davon auszugehen, dass die für die Projektierung, die Bewilligung und den Bau benötigte Zeit für die «Spange light» deutlich länger wäre als jene für den Doppelspurausbau und eine rechtzeitige Umsetzung damit nicht möglich wäre. Hinzu käme, dass die «Spange light» lediglich ein Provisorium darstellen würde, während der Doppelspurausbau längerfristig ohnehin angestrebt wird.

Die Lösung mit dem Doppelspurausbau Freudenberg–Rotkreuz anstelle einer «Spange light» ist somit aus mehreren Gründen zu bevorzugen. Zum einen kann sie rasch und rechtzeitig bis Ende 2016 verwirklicht werden. Sie schafft neben den benötigten Kapazitäten für die vorübergehend umgeleiteten Gotthardzüge auch die Voraussetzungen für einen weiteren Kapazitätsausbau sowie für eine Systematisierung des Fahrplans zwischen Zürich und Luzern. Überdies kann die Fahrplanstabilität verbessert werden.

Die direkt betroffenen Kantone wurden vom BAV und von den SBB in die Entscheidungsfindung einbezogen. Insbesondere der Standortkanton Zug unterstützt das gewählte Vorgehen. Auch der Kanton Zürich wurde vorgängig informiert. Sowohl die Massnahmen als auch die gewählte Umsetzungsvariante sind nachvollziehbar und erscheinen sinnvoll. Es ist jedoch einzuräumen, dass der ab Ende 2016 theoretisch mögliche Fahrzeitgewinn von 40 Minuten zwischen Zürich und dem Tessin während der Umleitung über Rotkreuz ungefähr 25–28

Minuten beträgt. Demgegenüber ist dies immer noch ein erheblicher Fahrzeitgewinn und die Beschränkung ist zeitlich beschränkt. Dank mehrerer Optimierungsschritte wurde gegenüber dem Planungsstand vom Sommer 2013 eine Verkürzung der Totalsperre von ursprünglich zwei Jahren auf eineinhalb Jahre erreicht. Mit der vorgeschlagenen Variante kann somit den Kundinnen und Kunden zum frühestmöglichen Zeitpunkt eine beeinträchtigungsfreie Reise zwischen Zürich und dem Tessin sowie Mailand angeboten werden. Ausserdem wurde bei der Fahrplanplanung darauf geachtet, dass insbesondere in Zürich die Anschlussbeziehungen während der Streckensperre unverändert bleiben. Damit kann gewährleistet werden, dass die Transportketten weiterhin funktionieren.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Zuständigkeit für die nationalen Infrastrukturprojekte beim Bund und für die Angebotsgestaltung des Fernverkehrs bei der SBB liegt. Die direkt betroffenen Kantone wurden in die Planungen einbezogen und der ZVV hat sich im Rahmen der bewährten Zusammenarbeit für ein gutes Fernverkehrsangebot aus Sicht des Kantons Zürich eingesetzt. Die Einflussnahme auf Projekte, die nicht auf Zürcher Kantonsgebiet oder im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn liegen, ist jedoch beschränkt.

Die gewählte Variante mit einer eineinhalbjährigen Streckensperre entlang des Ostufers des Zugersees und dem Doppelpurausbau am Westufer wird sowohl fahrplantechnisch wie auch aus Kosten-Nutzen-Überlegungen als zweckmässigste Lösung eingestuft. Sie ist überdies vereinbar mit den S-Bahn-Systemen Zürich, Zug, Innerschweiz und Tessin sowie dem Güterverkehr. Ferner lässt sie eine künftige Angebotsentwicklung auf der Achse Zürich–Luzern zu. Die vorübergehende Beschränkung des Fahrzeitgewinns wegen der Spitzkehre in Rotkreuz um 12 bis 15 Minuten ist vertretbar, zumal sie auf eineinhalb Jahre begrenzt ist und die Totalsperre letztlich eine möglichst rasche Umsetzung einer beeinträchtigungsfreien Fahrt vom und ins Tessin ermöglicht. Der Bau einer provisorischen «Spange light» ist nicht fristgerecht möglich und mit mehreren Nachteilen verbunden.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 74/2013 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Heiniger	Husi