

POSTULAT von Ruedi Lais (SP, Wallisellen), Andreas Wolf (Grüne, Dietikon) und Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon)

betreffend NEAT ab Zürich ohne Spitzkehre

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.

Ruedi Lais
Andreas Wolf
Andreas Hasler

Begründung:

Die Planung der SBB sieht vor, dass nach der Einweihung des Gotthard-Basistunnels 2016 die Strecke Zug-Walchwil-Arth-Goldau saniert und ausgebaut wird. Die Bauarbeiten sollen bis 2018 dauern; während der Bauzeit ist die Strecke nicht benutzbar.

Die Schnellzüge Zürich-Gotthard-Tessin-Mailand werden über Rotkreuz geführt. Dort wird Anno Domini 2016-2018 eine Spitzkehre eingeplant, da eine Gleisverbindung zwischen der Einfahrt Rotkreuz von Zug her - diese wird bis 2016 auf Doppelspur ausgebaut - und der bereits doppelspurigen Ausfahrt Rotkreuz Richtung Immensee fehlt. Nach Angaben der SBB würde selbst eine solche Verbindung nichts nützen, da der Schnellzugsverkehr Zürich-Mailand auf der S-Bahn-Strecke Rotkreuz-Immensee-Arth-Goldau keine Priorität genießt und keine zusätzlichen Trassen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Kanton Zürich wird direkt oder indirekt 5 Mia. Franken für die NEAT bezahlen. Dass SBB-Kunden aus dem Kanton zwei Jahre lang in Rotkreuz 20 Minuten durch eine Spitzkehre des Zugs aufgehalten werden, bis sie den neuen Tunnel erreichen und von der Fahrzeiteinsparung profitieren können, ist ein beispielloser Anachronismus. Macht das Beispiel Schule und genießt der Schnellzugsverkehr Zürich-Mailand weiterhin dritte Priorität, so geht für unseren Kanton ein grosser Teil des angestrebten Nutzens verloren.

Das erwähnte Verbindungsgleis ergäbe für den Fall von Unterbrüchen an der geologisch risikoreichen Strecke am Ostufer des Zugersees eine sichere Umfahrung.

Alternativ müsste bei den SBB darauf hin gewirkt werden, dass der fahrplanmässige Schnellzugsbetrieb durch die Baustellen auf der Strecke Zug-Walchwil-Arth-Goldau nicht unterbrochen wird.

Begründung der Dringlichkeit:

Für den Bau des Verbindungsgleises östlich Rotkreuz und die Fahrplanverfahren drängt die Zeit, beide müssen zum Fahrplanwechsel 2016, resp. zum Beginn der Bauarbeiten am Ostufer des Zugersees, fertig sein. Gleiches gilt für eine allfällige Umdisposition der Bauarbeiten. Der Bau des Verbindungsgleises könnte in Verbindung mit dem Doppelspurausbau Freudenberg-Rotkreuz günstiger erfolgen.