

Sitzung vom 27. März 2013

340. Dringliches Postulat (NEAT ab Zürich ohne Spitzkehre)

Die Kantonsräte Ruedi Lais, Wallisellen, Andreas Wolf, Dietikon, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, haben am 4. März 2013 folgendes dringliches Postulat eingereicht:

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.

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.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 11. März 2013 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Ruedi Lais, Wallisellen, Andreas Wolf, Dietikon, und Andreas Hasler, Illnau-Effretikon, wird wie folgt Stellung genommen:

Die nationalen Bahn-Infrastrukturausbauten der NEAT und im Rahmen von ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) werden vom Bund geplant und finanziert. Für das dazugehörige Angebot des Fernverkehrs sind grundsätzlich die SBB zuständig. Den entsprechenden Rahmen hierfür setzt der Bund über die Fernverkehrskonzession. Der ZVV setzt sich u. a. im Rahmen der bewährten Planungszusammenarbeit mit den SBB sowie des nationalen Fahrplanverfahrens für ein gutes Fernverkehrsangebot aus Sicht des Kantons Zürich ein. Die Möglichkeit der Einflussnahme auf Projekte, die nicht auf Zürcher Kantonsgebiet oder im Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn liegen, ist aber äusserst beschränkt.

Der Gotthard-Basistunnel ermöglicht bereits ab Ende 2016 verkürzte Reisezeiten zwischen Zürich und dem Tessin. Zeitlich nachgelagert kann in einer zweiten Phase mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels ab 2019 die Reisezeit nach Lugano, Chiasso und Mailand noch einmal verkürzt werden.

In den gleichen Zeitraum (2017 bis 2018) fällt auch die notwendige, umfassende Überholung der Bahninfrastruktur rund um den Zugersee für einen leistungsfähigeren Ausbaustandard. Diesem Entscheid gingen umfangreiche Abklärungen und Studien des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB im Rahmen der Planungen von ZEB voraus. Die Verkehrsführung via Ostufer des Zugersees erwies sich dabei als die betrieblich und betriebswirtschaftlich beste Lösung. Daher werden auf der Strecke zwischen Zug, Walchwil und Arth-Goldau mehrere Bauwerke saniert oder ersetzt und eine Doppelspurinsel in Walchwil erstellt. Überdies wird die Strecke für die Benutzung durch Doppelstockzüge angepasst und es werden Signalanpassungen für die Verkürzung der Zugfolgezeiten vorgenommen. Aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht lassen sich diese Arbeiten am effizientesten in einer längstens zweijährigen Streckensperrung ausführen. Dies hat zur Folge, dass die

Fernverkehrszüge zwischen Zürich und dem Tessin bzw. Italien während der Streckensperrung über das westliche Zugerseeufer via Rotkreuz umgeleitet werden, wo sie eine Spitzkehre vornehmen.

Der Kanton Zürich wurde vorgängig über die Totalsanierung des östlichen Zugerseeufers und dessen Auswirkungen informiert. Sowohl die Massnahmen als auch die gewählte Umsetzung mittels einer Totalsperre erscheinen nachvollziehbar und sinnvoll. Der Fahrzeitverlust durch die Umleitung der Züge Zürich–Tessin via Rotkreuz beträgt gemäss Auskunft der SBB rund 15 Minuten. Diese vorübergehende Reisezeitverlängerung ist zwar unerfreulich und schmälert während zweier Jahre den Reisezeitgewinn dank NEAT in Richtung Tessin. Doch auch mit der erforderlichen Spitzkehre in Rotkreuz kann auf der Strecke Zürich–Bellinzona ein Netto-Fahrzeitgewinn von 30 Minuten erzielt werden. Dies steigert die Attraktivität der angebotenen Verbindungen bereits erheblich. Angesichts der Tatsache, dass sich auf der Strecke nach Lugano und insbesondere auch Mailand der vollständige Kundennutzen sowie so erst mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels entfaltet und die Sanierung der Strecke am Zugersee bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein wird, ist der vorübergehend verminderte Gewinn der Fahrzeit vertretbar.

Die vorgesehene Spitzkehre in Rotkreuz könnte theoretisch durch eine direkte Verbindung zwischen Cham und Immensee, die sogenannte Spange, vermieden werden. Im Zusammenhang mit den Abklärungen betreffend künftige Verkehrsführung am Ostufer des Zugersees wurden auch mehrere Varianten für den Bau der Spange Rotkreuz geprüft. Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen wurde jedoch entschieden, auf den Bau einer Spange Rotkreuz im Rahmen von ZEB zu verzichten. Ausschlaggebend war vor allem die Tatsache, dass die Bahninfrastruktur im Dreieck Zug–Rotkreuz–Arth-Goldau bereits stark ausgelastet ist und gleiches auch für die Zulaufstrecken Zürich–Zug und Luzern–Rotkreuz gilt. Ohne weitere flankierende Massnahmen an anderen Orten auf diesen Strecken könnte die Spange in Rotkreuz nicht sinnvoll genutzt werden und auch die mögliche Fahrzeitverkürzung wäre fahrplantechnisch nicht umsetzbar. Dies betrifft insbesondere auch auf die von der SBB geprüfte Variante «Spange light» (demontierbares Provisorium mit minimalem Ausbaustandard) zu. Zusätzliche flankierende Massnahmen würden sich zudem negativ auf die Wirtschaftlichkeit dieser Massnahme auswirken.

Ebenfalls ins Gewicht fielen zeitliche Gesichtspunkte. Die Spange Rotkreuz, samt allen flankierenden Massnahmen, müsste bis im Dezember 2016 in Betrieb genommen werden. In Anbetracht der längeren

Planungs- und Bauzeit von Eisenbahninfrastruktur ist eine rechtzeitige Inbetriebnahme zumindest kritisch zu hinterfragen, zumal das Plangenehmigungsverfahren viel Zeit in Anspruch nimmt.

Zusammenfassend erscheint die gewählte Lösung der Totalsanierung der Strecke entlang des Ostufers des Zugersees als betrieblich und wirtschaftlich zweckmässig. Für Reisende zwischen Zürich und dem Tessin führt dies zwar zu einem verringerten Nutzen des Gotthardbasistunnels während zweier Jahre. Gleichwohl ist eine deutliche Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke möglich. Eine Umleitung über eine noch zu bauende Spange bei Rotkreuz lässt sich fahrplantechnisch nicht sinnvoll nutzen und wäre zudem kaum rechtzeitig fertiggestellt. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten der Einflussnahme auf ein ausserkantonales Infrastrukturprojekt, das durch den Bund, die SBB und den Standortkanton Zug gestützt ist, als gering einzuschätzen.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 74/2013 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi