

INTERPELLATION von Kurt Schreiber (EVP, Wädenswil)

betreffend Linienführung des SBB NEAT Zubringers Ostschweiz -
Zentralschweiz zwischen Pfäffikon SZ und Au/Wädenswil

Am 19. Juni wurde der Bundesbeschluss und die dazugehörige Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpen-transversale veröffentlicht. Es sieht vor, den Bahnhof Chur auszubauen, ab Rüschiikon/Thalwil mit einem doppelspurigen Zimmerbergtunnel nach Littli bei Baar den Zubringer ab Zürich auszubauen und als drittes soll ein einspuriger Hirzeltunnel von Au/Wädenswil Au nach Littli erstellt werden, um als NEAT- Zubringer aus der Ostschweiz zu dienen. Bis Au benützen diese Züge bestehende Geleise, indem die Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Rapperswil und der Seedamm ab Hurden ausgebaut wird.

Sowohl der Ausbau des Bahnhofs Chur als auch die NEAT- Zufahrt ab Zürich sind nicht zu beanstanden; hingegen stellen sich in Zusammenhang mit dem projektieren Hirzeltunnel folgende Fragen:

1. Wie gedenkt der Regierungsrat sicherzustellen, dass die Fahrlage der S 2/8 nach Ausbau der Strecke Zürich - Thalwil verbessert werde, wenn die ohnehin schon stark belastete Churer Linie mit weiteren Zügen pro Tag belegt werden soll.
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass 14 km westlich einer bestehenden Transversale - der Südostbahn - eine weitere Transversale entstehen soll, die die vom Kanton Zürich mitsubventionierte Südostbahn konkurrenzieren soll.
3. Was gedenkt er dagegen zu unternehmen

Begründung:

Es ist unbestritten, dass die Zufahrt der Ostschweiz zur NEAT der Verbesserung bedarf. Die vorgestellte Vorlage macht einen Umweg bis vor Zürich, belastet eine bereits stark belastete Linie (Zürich - Chur) noch mehr und bewirkt, dass der Angebotsstandard der S- Bahn am linken Seeufer einmal mehr nicht verbessert werden kann - dieses Mal wegen des NEAT-Zubringers. Ein Ausbau der Linie Pfäffikon - Au ist nämlich nicht vorgesehen.

Vierzehn Kilometer vom projektierten Hirzeltunnel entfernt befindet sich die Südostbahn als Eisenbahnlinie Richtung Süden, welche durchaus in der Lage ist, die Zusatzzüge zu verkraften, genau gleich wie dies auf der Strecke St. Gallen - Rapperswil möglich ist. Das Argument der steilen Rampen ist nicht stichhaltig, da schwere Züge mit Schiebe- oder Vorspannlokomotiven befördert werden können, wobei sich der Zeitaufwand für das Beistellen und Abkuppeln durchaus in Grenzen hält. Da der Kanton Zürich die Südostbahn mitfinanziert, ist zu fordern, dass diese Achse zuerst ausgebaut wird.

Dr. R. Roth
W. Germann
H. Kunz
K. Wottle
S. Huggel
J. Vollenweider
A. Ganz
Prof. K. Schellenberg

M. Federer
A. Stoffel
E. Stocker
H. Amstutz
F. Jauch
W. Bosshard
R. Henauer

J. Winkelmann
L.L. Fosco
H.R. Winkelmann
W. Kramer
A. Schüepp
Th. Isler
Dr. W. Hegetschweiler