

Sitzung vom 4. September 1991

3138. Interpellation und Anfrage

Kantonsrat Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, hat am 7. Juli 1991 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Am 19. Juni 1991 wurden der Bundesbeschluss und die dazugehörige Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale veröffentlicht. Es sieht vor, den Bahnhof Chur auszubauen, ab Rüslikon/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 Gleise, indem die Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Rapperswil und der Seedamm ab Hurden ausgebaut werden.

Sowohl der Ausbau des Bahnhofs Chur als auch die NEAT-Zufahrt ab Zürich sind nicht zu beanstanden; hingegen stellen sich im Zusammenhang mit dem projektierten 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 50 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, welche die vom Kanton Zürich mitsubventionierte Südostbahn konkurrenzieren soll?
3. Was gedenkt er dagegen zu unternehmen?

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 8. Juli 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Kürzlich konnte den Medien entnommen werden, dass sich der Bundesrat für die Ypsilon-Variante im Raum Wädenswil/Au (Hirzel) und Thalwil (Zimmerberg) als Ostschweiz-Anschluss an die NEAT entschlossen hat.

Ich erlaube mir darum, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Linienführung (Hirzeltunnel: Baar-Au-Wädenswil, und Zimmerbergtunnel: Baar-Thalwil)?
2. Wie sieht der Regierungsrat den Zeitplan für die Realisierung dieses Projektes?
3. Wieweit belasten die Bauten planerisch das Landschaftsbild bzw. die Finanzen der tangierten Gemeinden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Interpellation Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, und die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, werden wie folgt beantwortet:

Mit der Botschaft über die Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale löst der Bundesrat ein gegenüber der

Ostschweiz abgegebenes Versprechen ein. Das Kernstück der Botschaft ist darum die Schaffung einer besonderen Anschlussverbindung von St. Gallen an die Gotthardlinie und in die Innerschweiz. Da die auf dieser Verbindung erwarteten zusätzlichen Verkehrsströme verhältnismässig bescheiden sind, ist es richtig, dass sie auf dem Ausbau bestehender Linien aufbaut und mit dem vorgesehenen Einspurtunnel aus dem Raum Meilibach/Au in die Gegend von Sihlbrugg (Hirzeltunnel) nur eine kurze neue Verbindungslinie benötigt. Dieser Tunnel wird bei Sihlbrugg unterirdisch an den neuen Doppelspurtunnel aus dem Raum Thalwil in den Raum Baar (Zimmerbergtunnel) angeschlossen, welcher seinerseits die dringend nötige Leistungssteigerung zwischen Zürich und Zug gewährleistet.

Trotz der Kürze des Hirzeltunnels ist nicht zu übersehen, dass sich dessen Bau nicht rechtfertigen liesse, wenn er nur den wenigen direkten Güter- und Schnellzügen zwischen Ostschweiz und Gotthard dienen würde. Um diese neue Verbindung überhaupt begründen zu können, ist darum vorgesehen, stündlich Schnellzüge St. Gallen-Luzern über diesen Weg zu führen. Daraus ergeben sich zwei Arten von Folgeproblemen, von denen der Kanton Zürich mehr oder weniger stark betroffen ist:

Im einen Fall handelt es sich um die Schweizerische Südostbahn (SOB), an deren Geschäftsergebnis der Kanton Zürich mit 20 % beteiligt ist. Mit der Umlegung der Schnellzüge St. Gallen-Luzern auf die neue Linie geht der SOB ein Teil des Transitverkehrs verloren. Wenn dieser nicht durch neuen touristischen Verkehr kompensiert werden kann, dürfte die SOB empfindliche Einbussen erleiden. Wenn der Hirzeltunnel gebaut wird, wird darum die SOB ihre Unternehmensziele überdenken müssen, wobei voraussichtlich den nach dem Zürichsee ausgerichteten Streckenabschnitten Einsiedeln-Wädenswil (-Zürich) und Einsiedeln-Rapperswil erhöhte Bedeutung zukommen müsste.

Schwerwiegender für den Kanton Zürich ist die zusätzliche Belastung der Strecke Wädenswil-Pfäffikon SZ durch die geänderte Linienführung der Schnellzüge zwischen Rapperswil und Luzern. Mit diesen 40 Zügen pro Tag und den zusätzlichen Zügen von "Bahn 2000" wird die vorhandene Kapazität so weit ausgeschöpft, dass die Einführung des Halbstundentakts auf der S-Bahn-Linie S 2 (Zürich-Thalwil-Wädenswil-Ziegelbrücke) stark erschwert würde. Die vom Interpellanten befürchtete Beeinträchtigung des S-Bahn-Fahrplans zwischen Zürich und Thalwil ist hingegen nicht begründet, weil auf diesem Abschnitt im Rahmen von "Bahn 2000" ein Paralleltunnel erstellt werden soll, welcher eine getrennte Führung von schnellen und langsameren Zügen ermöglichen wird.

Über den Zeitplan für die Realisierung entscheidet nicht der Regierungsrat. Der Zeitplan richtet sich nach Termin und Ausgang einer allfälligen Referendumsabstimmung und wird von den Bundesbehörden und den SBB bestimmt. Ziel ist es, diese Zufahrtslinien spätestens mit der Gotthardbasislinie in Betrieb zu nehmen. Aus zürcherischer Sicht müsste der Zimmerbergtunnel möglichst rasch verwirklicht werden, während dem Hirzeltunnel eine niedrigere Priorität zukommt. Die vorgesehenen neuen Bahnstrecken verlaufen zum grossen Teil unterirdisch. Sie beeinflussen das Landschaftsbild höchstens im Bereich der Tunnelportale und kreuzungsfreier Abzweigungen, wie sie auf zürcherischem Gebiet im Raum Au/Meilibach (Gemeinde Wädenswil) zu erstellen wären. Bei den noch ausstehenden Projektierungsarbeiten wird diesen Aspekten besondere Beachtung zu schenken sein. Eine finanzielle Belastung der Gemeinden ergibt sich nicht, sofern die Gemeinden nicht dieses Projekt zum Anlass nehmen, gleichzeitig eigene Projekte zu verwirklichen.

Eine Delegation des Regierungsrates hatte Gelegenheit, die Haltung des Kantons Zürich vor der Verkehrskommission des Ständerates zu vertreten. Dabei wurde deutlich auf die entstehenden Kapazitätsprobleme zwischen Pfäffikon SZ und Au und auf dem Seedamm hingewiesen. Während gegenüber dem Zimmerbergtunnel keine Vorbehalte angemeldet wurden, wurde dem Hirzeltunnel nur unter der Bedingung zugestimmt, dass gleichzeitig der gesamte Seedamm auf Doppelspur ausgebaut und die Kapazität der Strecke Au-Pfäffikon SZ erhöht werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 4. September 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller