

Sitzung vom 30. November 2022

**1584. Anfrage (Wird das linke Zürichseeufer vom BAV  
beim S-Bahn-Ausbau ausgebremst?)**

Die Kantonsrätinnen Astrid Furrer und Christina Zurfluh, Wädenswil, sowie Kantonsrat Hans-Peter Brunner, Horgen, haben am 12. September 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Die SBB gehen davon aus, dass die Nachfrage nach Bahnverbindungen zwischen Zürich und der Zentralschweiz bis ins Tessin bis ins Jahr 2050 um 50% zunehmen wird. Die Verbindung erfolgt über den Zimmerberg-Basistunnel Zürich-Thalwil. Auf der heutigen Strecke kann das Angebot jedoch nicht ausgedehnt werden, weshalb es einen Ausbau des ZBT braucht (Projekt ZBT 2). Der Ausbau ist ohne starke Beeinträchtigung des Bahnbetriebes möglich, weil vor 20 Jahren in weiser Voraussicht ein Tunnelabzweiger bei Thalwil erstellt wurde, der nun verlängert wird. Das Vorhaben gehört zum Ausbauschnitt 2035 des Bundes.

Ursprünglich war geplant, dass der ZBT 2 in einem langen Bogen über Horgen nach Baar verlaufen soll. Nun wurde das Projekt fahrlässig redimensioniert, um Kosten zu sparen. Der ZBT 2 soll nun ohne Bogen von Thalwil nach Baar geführt werden. Das Problem dabei: Mit der Bogenführung hätte zwischen Horgen und Wädenswil ein blinder Tunnelabzweiger erstellt werden sollen, der Meilibachtunnel. Er würde es erlauben, die Kapazitäten Zürich-Chur zu erhöhen, die ebenfalls ans Limit kommen. Das linke Zürichseeufer ist eine Wachstumsregion, und es droht, dass der Nachfrage nicht nachgekommen werden kann. Ein Ausbau der Bahnangebote am linken Zürichseeufer ist jetzt kaum möglich. Ohne den Abzweiger wird ein zukünftiger Kapazitätsausbau praktisch verunmöglicht, da um ein x-faches teurer – so wie es jetzt der Fall wäre, wenn der Abzweiger bei Thalwil nicht erstellt worden wäre.

Dass das BAV auf den Bau des Anschlusswerkes Meilibachtunnel verzichtet, ist kurzsichtig und fahrlässig.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat:

1. Wie ist seine Haltung zum Abzweiger Meilibach? Wird der Abzweiger befürwortet?
2. Wie setzt sich der Regierungsrat beim BAV für den Abzweiger ein?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Furrer und Christina Zurfluh, Wädenswil, sowie Hans-Peter Brunner, Horgen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Einzelne Züge am linken Zürichseeufer weisen bereits im derzeitigen Fahrplan Überlasten auf. Mit dem geplanten Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur 2035 können jedoch auf dieser Strecke keine zusätzlichen Züge eingeführt werden. Eine gewisse Entlastung wird immerhin durch eine Anpassung der Haltepolitik der S-Bahn-Züge und eine damit verbundene gleichmässigeren Verteilung der Nachfrage möglich sein. Danach ist aber ein Kapazitätsausbau bei der Zürcher S-Bahn zwingend erforderlich, was aufgrund der vielen weiteren Ansprüche im Korridor Zürich–Chur (z. B. Ausbau des Güterverkehrs, Fernverkehr mit wichtigen Anschlussbeziehungen) äusserst anspruchsvoll ist. Ohne den Bau des Meilibachtunnels ist ein massgebender Ausbau des Angebots nicht möglich. Diese Sachlage hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) bereits mehrfach dargelegt.

Der Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050, den das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation dem Regierungsrat zur Stellungnahme unterbreitet hat, sieht nun Anpassungen beim Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT2) vor. Zwischen den Anschlusspunkten im Raum Thalwil (Nidelbad) und Baar (Litti) soll die Linienführung direkter erfolgen. Mit dem Ziel, beim Projekt ZBT2 Kosten zu senken, soll ausserdem auf Vorinvestitionen in ein Anschlussbauwerk Meilibachtunnel (Tunnel zwischen ZBT2 und dem Raum zwischen Horgen/Au) verzichtet werden.

Gemäss den Ausführungen des Regierungsrates in seiner Stellungnahme vom 21. September 2022 zum Bericht (RRB Nr. 1248/2022) führen diese vorgeschlagenen Massnahmen dazu, dass sowohl ein zukünftig gebauter Meilibachtunnel als auch die gesamte Tunnelstrecke (ZBT 2 und Meilibachtunnel) deutlich länger ausfallen, massgebliche Betriebseinschränkungen im ZBT2 während der Bauphase des Meilibachtunnels zu erwarten sind und erhebliche Mehrkosten entstehen. Angesichts der absehbaren verkehrlichen Notwendigkeit eines Meilibachtunnels hat der Regierungsrat daher in seiner Stellungnahme die Realisierung des Anschlussbauwerks Meilibachtunnel zusammen mit dem ZBT2, eine Optimierung der Linienführung aus Sicht des Gesamtbauwerks sowie

eine Erhöhung der finanziellen Mittel für die entsprechende Vorinvestition gefordert.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung der Achse am linken Zürichseeufer und der übereinstimmenden Interessen steht der ZVV im engen Austausch mit den Kantonen Glarus, Graubünden, Schwyz, St. Gallen und Zug. Das koordinierte Vorgehen dient dem Ziel, gemeinsam mit dem BAV das Projekt ZBT2 aus zukunftsgerichteter Gesamtsicht zu optimieren. Inwieweit der Bund auf die Anliegen der betroffenen Kantone eingehen wird, ist derzeit noch offen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**