

Ich bin sehr erstaunt, dass die IGÖV-Zürich hinsichtlich des Meilibachtunnels (MBT) resp. der Vorinvestition für eine unterirdische Abzweigung zu diesem MBT einfach die Argumentation der Zürcher Regierung abgekupfert hat – ohne eigene Überlegungen angestellt zu haben. Mi dem MBT würde die Eisenbahn ein weiteres Mal in einem Tunnel versteckt – Swissmetro lässt grüssen!

Die Bahn muss im Dreieck Zürich-Ziegelbrücke-Zürcher Oberland-Sargans-Chur neu gedacht werden. Welchen Sinn soll denn ein 11 km langer Thalwil – Wädenswil haben? Wenn der Zimmerberg-Basistunnel (ZBT) allenfalls erstellt würde, würde der Bahnhof Thalwil entlastet. Also braucht es doch nicht noch einen zusätzlichen Tunnel Thalwil – Wädenswil-Meilibach. Das Problem ist einfach: Der Kanton Graubünden möchte seit Jahrzehnten umsteigefrei mit dem Flughafen Kloten verbunden sein. Dieses Ziel kann jedoch mit dem MBT und ZBT I schlicht und einfach nicht erreicht werden. Aus (mindestens) zwei Gründen:

1. Die IC-/IR-Züge nach Chur kommen entweder von Basel oder von Bern (SOB). Wie da der Flughafen noch umsteigefrei eingebunden werden soll, ist schleierhaft (für die doch eher geringe Anzahl von Passagieren. Mit Flügeln oder was?) Zwischen Zürich und Flughafen noch ein IC-Sonderzüglein für Graubünden einpflegen zu wollen, ist ziemlich anspruchsvoll, wenn nicht unmöglich. Die Kapazität Zürich – Airport ist ganz einfach ausgeschöpft.
2. Die gewünschten Direktzüge Graubünden – Zürich HB – Flughafen können nicht via Durchgangsbahnhof Löwenstrasse geführt werden, weil vom ZBT I zur DML keine Verbindung besteht. Es ginge höchstens über die alte Stammstrecke über Kilchberg. Auch nicht gerade lustig.

Vielleicht sollte man nach etwa 150 Jahren erbittertem Widerstand (nämlich seit den ersten Gedanken der damaligen «Glatthalbahn» von 1856/59) doch wieder einmal daran denken, einen Teil der Bündner-Züge von Ziegelbrücke via Uznach und einer neuen Verbindungsschleife Schmerikon/SG – Rüti/ZH und weiter über Wetzikon – Pfäffikon – Effretikon zum Flughafen und nach Zürich zu führen (in Bassersdorf werden ja seit Jahren IC-Züge nutzlos abgestellt. Diese könnten in die neue Verbindung miteinbezogen werden,;die Trassen Zch HB- Flughafen sind ja vorhanden). Damit können verschiedene Zwecke erfüllt werden: Keine teuren und sinnlosen Tunnels mit den teuren unterirdischen Abzweigungen am linken Seeufer. Endlich eine ernsthafte und nachhaltige Konkurrenz zu den irrwitzigen Strassenbauten im Zürcher Oberland und rund um Rapperswil (Strassentunnels à gogo). Das Zürcher Oberland und die Gaster mit ca. 500'000 Einwohnern und mit Zürich Nord ca. 380'000 Arbeitsplätzen würde in den schweizerischen Schnellzugsverkehr eingebunden. Das ist ein Markt, der von der Bahn 150 Jahre sträflich vernachlässigt wurde.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Kanton Graubünden offenbar vom vorerwähnten Konzept abweichen will – zugunsten des nie und nimmer realisierbaren MBT mit Kosten von mehr als einer Milliarde Franken.