

Region

Warum der Unfallbericht zur Havarie der MS Albis auf sich warten lässt

Fünf Jahre nach Schiffsunfall Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle arbeitet noch immer am Bericht zum Unfall der MS Albis in Küsnacht. Eine Strafuntersuchung ist pendent, die Schuldfrage ungeklärt.

Pascal Jäggi

Vor genau fünf Jahren krachte die MS Albis, ein Kursschiff der ZSG, in den Steg der Station Küsnacht. Zehn Personen wurden beim Aufprall verletzt, drei davon schwer. Der Steg musste neu aufgebaut werden, das Schiff kam in die Werft. Es fährt längst wieder auf dem Zürichsee, die beiden Schwesterschiffe der gleichen Klasse ebenso. Grössere technische Probleme lassen sich darum wohl ausschliessen.

Dennoch warten Staatsanwaltschaft, Unfallopfer und der Schiffsführer der ZSG seit fünf Jahren auf den Bericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust). Was ist da los? Christoph Kupper, Bereichsleiter Bahnen und Schiffe, muss noch immer vertrösten. Zwar sagt er auf Anfrage, dass der Bericht «in den nächsten Wochen» finalisiert sein soll. Das ändert nichts daran, dass es schon sehr lange gedauert hat. Der letzte aufsehenerregende Bericht der Sust zum Absturz des Ju-Air-Flugzeugs war nach zwei Jahren beendet und der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Mehr Geld für Untersuchung von Flugzeugabsturz

Ein Vergleich sei schwierig, sagt Kupper. Das öffentliche Interesse an dem Flugzeugunglück sei natürlich riesig gewesen. Da seien eben mehr Ressourcen in die Untersuchung gesteckt worden. Ein Blick in die Protokolle der Parlamentsdienste zeigt, was Christoph Kupper meint. «Wegen der Untersuchung zum Absturz einer Ju-52 soll der Kredit der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle um 2,8 Millionen Franken aufgestockt werden.» So lautete der Antrag des Bundesrats, den das Parlament genehmigte.

Christoph Kupper will den Unfall der MS Albis nicht kleinreden. Es sei ihm bewusst, dass viele Leute auf den Bericht warteten. Letztlich sei auch etwas Zufall dabei, warum dieser noch nicht fertiggestellt sei. Verschiedene Umstände hätten dazu ge-



Die MS Albis krachte am 20. April 2016 geradeaus in den Steg der Schiffsstation Küsnacht. Archivfoto: Moritz Hager

führt, dass er noch nicht abgeschlossen werden konnte. So landeten 2016 und 2017 gleich vier Untersuchungen von Schiffereignissen auf dem Tisch des Bereichsleiters. Von den sieben Ereignissen mit Kursschiffen seit 2016 wurden erst in drei Fällen summarische Berichte erstellt. Zu den anderen vier Unglücken gibt es erst einen Vorbericht, der jeweils kurz nach dem Vorfall erstellt wird.

Personelle Wechsel und die Ballung von Untersuchungen bei einer Person hätten Verzögerun-

gen gebracht, sagt der Bereichsleiter. Ausgerechnet er, der als Leiter auch andere Aufgaben hätte, muss sich um die Schiffsvorfälle kümmern. Kupper nimmt es entsprechend auf seine Kappe, dass es in diesem Fall länger dauert.

Verjährung unwahrscheinlich

Im Bereich Bahnen und Schiffe arbeiten fünf Personen, bei der Aviatik sind es sieben. Christoph Kupper betont, dass nichtsdestotrotz in seinem Bereich in den letzten Jahren die offenen Unter-

suchungen von 85 auf 30 zurückgegangen seien. Darunter war etwa der tragische Tod eines Bahnangestellten in Baden, der in einer Zugtür eingeklemmt wurde. Ein Fall, der ähnlich wie der Ju-Air-Absturz von grossem öffentlichem Interesse war. Schliesslich war entscheidend, ob die Türen der SBB-Züge ein technisches Problem aufwiesen.

Sollte beim Unfall der MS Albis ein technisches Problem ausgeschlossen werden, rückt der Kapitän in den Fokus. Schliesslich ist das Schiff mehr oder weniger un-

gebremst in den Steg gekracht. Eine Anfrage bei der Medienstelle der Zürcher Staatsanwaltschaft ergibt, dass bei der Staatsanwaltschaft See/Oberland tatsächlich ein Verfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung pendent ist. Es wird aber erst weitergeführt, wenn der Bericht der Sust erscheint. Verjähren dürfte es indes nicht: Für fahrlässige Körperverletzung gilt eine Frist von zehn Jahren. Da der Bericht demnächst fertiggestellt werden sollte, würde es also auch für die allfällige Strafuntersuchung reichen.

Anlässe

Ein Abend im Zeichen von Beethovens

Oberrieden Im Rahmen der Oberriedner Abendmusik des Kulturkreises und der Reformierten Kirche gibt die Autorin und Sprecherin Vera Bauer mit Pianist Benjamin Engeli einen Einblick ins Leben und Wirken von Ludwig van Beethoven. Sie zeichnet ein Bild der Jugend des Musikers, seiner Übersiedlung nach Wien, von Freundschaften und Liebesschicksalen und vom Verlust seines Gehörs. Engeli vermittelt die klangliche Dimension von Beethovens Musikkosmos. (red)

Zwei Durchführungen heute Freitag, 17 und 19.30 Uhr, Reformierte Kirche Oberrieden. 50 Besucher je Konzert, Maskenpflicht, Anmeldung: kulturkreis@oberrieden.ch mit Angabe 17 oder 19.30 Uhr. Eintritt frei, Kollekte

Impressum

Erscheint am Dienstag und Freitag.
Amtliches Publikationsorgan der Gemeinden Adliswil, Kilchberg, Langnau, Oberrieden, Rüschlikon.
Adresse: Florhofstrasse 13, 8820 Wädenswil.
Telefon: 044 718 10 20.
E-Mail Redaktion: redaktion.horgen@zsz.ch
Herausgeberin: Tamedia ZRZ AG, Technoparkstrasse 5, 8401 Winterthur.
Verleger: Pietro Supino.
Leiter Verlag: Robin Tanner.
Ombudsmann der Tamedia AG: Ignaz Staub, Postfach 837, 6330 Cham 1, ombudsmann.tamedia@bluewin.ch.
Chefredaktion: Benjamin Geiger (bg, Chefredaktor), Philipp Kleiser (pkl, stv. Chefredaktor), Daniela Haag (dh, Redaktionsleiterin).
Blattmacher: Philipp Kleiser (pkl).
Reporter: Christian Dietz-Saluz (di), Pascal Jäggi (paj), Thomas Schär (ths).
Regionalredaktion Bezirk Horgen: Colin Bättschmann (cob), Markus Hausmann (ham), (Pascal) Mürger (pme), Francesca Prader (fpr), Sibylle Saxer (sis), Dorothea Uckelmann (duc).
Abonnementspreise: shop.zsz.ch
Abo-Service: Für Fragen und Anliegen zu Ihrem Abo wenden Sie sich am besten über eines der Online-Formulare an uns. contact.zsz.ch
Telefonisch erreichbar unter: Tel. 0848 805 521
Durch die Post ins Haus geliefert.
Druck: DZZ Druckzentrum Zürich AG.
Auflage: 2239 (Thalwiler Anzeiger), 1183 (Sihltaler) (WEMF-beglaubigt 2020).
Inserate: Goldbach Publishing AG, Florhofstrasse 13, 8820 Wädenswil.
Inserateaufgabe Print: Tel. 044 515 44 00, E-Mail: inserate@zsz.ch
Inserateaufgabe Digital: Tel. 044 248 50 70, E-Mail: digitalnext@goldbach.ch
Leitung Werbekameras: Peter Fasler

Neben klassischen Werbeformen erscheinen in den Medien von Tamedia zwei Formen von Inhaltswerbung:
Paid Post: Im Zentrum steht in der Regel das Produkt oder die Dienstleistung des Werbekunden. Die Erscheinungsform hebt sich vom Layout des Trägermittels ab. Diese Werbemittel sind mit «Paid Post» gekennzeichnet.
Sponsored: Der Inhalt orientiert sich in der Regel an einem Thema, das in einer Beziehung zum Produkt oder zur Dienstleistung des Werbekunden steht und journalistisch aufbereitet wird. Dieses sogenannte Native Advertising ist mit dem Layout des Trägermittels identisch und wird mit «Sponsored» gekennzeichnet. Beide Werbemittel werden vom Team Commercial Publishing hergestellt. Die Mitarbeit von Mitgliedern der Tamedia-Redaktionen ist ausgeschlossen. Weitere Sonderwerbeformen oder Formen der Zusammenarbeit mit Kunden, etwa im Bereich Reisen oder Auto, werden gesondert ausgewiesen.
Bekanntgabe von namhaften Beteiligungen der Tamedia ZRZ AG i.S.v. Art. 322 StGB: LZ Linth Zeitung AG.

Ein Angebot von Tamedia

Zustimmung für Idee einer Sihltalbahn-Verlängerung

Kühne Idee Ein zweiter Durchgangsbahnhof unter dem Shop-Ville und eine SZU-Mini-Metro bis zu den Hochschulen: Diese Vision hat am Montag das Kantonsparlament beschäftigt.

Die SZU (Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn) müsste sich umbenennen. Etwa in Sihltal-Hönggerberg-Bahn oder Uetliberg-Irchel-Bahn. Aber das wäre noch das kleinste Problem. Aufwendiger wäre der Bau von neuen Tunnelröhren, und zwar vom Zürcher Hauptbahnhof unter die Limmat und via Hochschulquartier und Uni Irchel bis zum ETH-Ableger am Hönggerberg.

Diese kühne, aber nicht ganz neue Idee hat Paul Stopper ins Kantonsparlament gebracht mit einer Einzelinitiative, die am Montag diskutiert wurde. Der Verkehrsplaner, Ex-LdU-Kan-

tonsrat und heutige Ustermer Gemeinderat wollte mit seinem Vorstoss die Vision der Mini-Metro in Erinnerung rufen und «den SZU-Endbahnhof aufknackten», wie er sagte.

Das ergäbe viele Vorteile, zum Beispiel eine Art «Spitalexpress» vom Triemli zum Unispital. Auch könnte man über eine Verlängerung bis nach Regensdorf nachdenken. Stopper räumte ein, dass ein derartiges Vorhaben mehrere Hundert Millionen kostet.

Die hohen Kosten wären zwar ein starkes Argument dagegen, führte Christian Lucek (SVP) aus. Dennoch wollte die SVP der Idee

eine Chance geben: «Es lohnt sich, sich darüber Gedanken zu machen.» Auch die FDP hat Sympathien: «Oberirdisch geht nicht mehr», stellte Marc Bourgeois fest. Deshalb müsse man wieder Überlegungen anstellen zu einer derartigen, unterirdischen «Science-Line», wie sie Bourgeois nannte.

«Ich bin begeistert», sagte Lorenz Schmid (Mitte). «Die Zukunft ist unterirdisch», sagte er und machte Werbung für eine weitere Idee, die er eingebracht hatte: die Lake Side Metro, welche vor allem auch das Spital-Cluster in der Lengg an der Gren-

ze zu Zollikon erschliessen würde. Dennoch sagte Schmid Nein zu Stoppers Vorstoss. Der Kantonsrat sei der falsche Ort für derartige Visionen. Zudem müsse der Druck von möglichen Profiteuren einer neuen Verbindung kommen, also den Hochschulen.

Viel (bürgerliches) Wohlwollen

«Oben bleiben!», entgegnete Felix Hoesch namens der SP – und sagte ebenso Nein. Die Partei setze auf Tram und Elektrobus, erklärte er. Ausserdem gebe es aufgrund des Weinbergtunnels kaum mehr Platz für Verbindun-

gen unterhalb der Limmat. Stopper gab sich nicht erstaunt von der Haltung der SP, hätten Teile der Partei doch in den 1980er-Jahren die S-Bahn abgelehnt. Die Grünen und die EVP sprachen nicht zum Thema, lehnten die Einzelinitiative Stoppers aber ebenfalls ab. Anders die AL. Manuel Sahli sprach sich dafür aus, über einen Projektierungskredit zu sprechen. Man könne diesen ja immer noch ablehnen, wenn es ernst wird. «Logisch» nannte Thomas Wirth das Ja der GLP. Er hatte zusammen mit der FDP bereits einen ähnlichen Vorstoss eingebracht, der überwiesen

worden war. Bourgeois kommentierte süffig, dass es heutzutage offenbar bürgerliche Allianzen brauche, um ein ÖV-Projekt voranzutreiben.

Am Ende stimmten 94 von 180 Parlamentarierinnen und Parlamentarier von SVP, FDP, GLP und AL für die vorläufige Überweisung der Stopper-Initiative. 60 wären dafür nötig gewesen. Nun ist die kantonsrätliche Verkehrskommission am Zug, welche über einen Projektkredit debattieren und dem Plenum einen Antrag vorlegen wird.

Pascal Unternährer