

Sitzung vom 27. März 1991

1055. Motion

Die Kantonsräte Paul Stopper, Uster, und Dr. Bruno Ern, Wädenswil, haben am 14. Januar 1991 folgende Motion eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird eingeladen, zusammen mit den Innerschweizer Kantonen, den SBB und dem Bund eine Machbarkeitsstudie für eine Zufahrt von Zürich zum NEAT-Gotthardbasistunnel via Üetlibergtunnel-Knonaueramt-Luzern (mit unterirdischem Durchgangsbahnhof)-Seelisbergtunnel-Altdorf zu erarbeiten und dem Kantonsrat Bericht und Antrag zu stellen.

Die SBB sollen eingeladen werden, die Projektierung der Tunnels Zürich-Thalwil und Arth-Goldau-Flüelen so lange zurückzustellen, bis die Ergebnisse der Studie vorliegen.

Gegebenenfalls ist für die anteilmässige Finanzierung der Studie dem Kantonsrat eine separate Kreditvorlage zu unterbreiten.

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. Zur Motion Paul Stopper, Uster, und Dr. Bruno Ern, Wädenswil, wird wie folgt Stellung genommen:

In seiner Antwort auf die Interpellation KR Nr. 270/1990 hat der Regierungsrat deutlich ausgesagt, dass er den Vorschlag einer Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel über Luzern-Seelisberg als interessante Alternative zu der vom Bundesrat vorgeschlagenen Zufahrt über Arth-Goldau betrachtet, dass die Initiative für eine weitere Konkretisierung aber von Luzern ausgehen müsste. Dies entspricht auch der Interessenlage, denn aus zürcherischer Sicht sind die Varianten beidseits des Vierwaldstättersees ungefähr gleichwertig, während Luzern ein erhebliches Interesse daran hat, weiterhin direkt an die Zufahrt zum Gotthard angeschlossen zu sein, was mit einer durchgehenden Linie besser gewährleistet ist. In bezug auf die Linienführung südlich von Rotkreuz hat darum der Kanton Zürich keine Veranlassung, von sich aus aktiv zu werden und eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten.

Nördlich von Rotkreuz, wo die Anlagen den Bedürfnissen des nationalen und internationalen Schnellzugsverkehrs zwischen Zürich und dem Gotthard bzw. Luzern schon heute nicht mehr genügen, ist der Kanton Zürich direkter an einem raschen und zukunftsgerichteten Ausbau interessiert. Für die Linienführung in diesem Bereich wurden bereits vor längerer Zeit verschiedene Vorschläge gemacht, darunter die von den Motionären vorgeschlagene Variante über Üetlibergtunnel-Knonaueramt. Sie alle werden vom Bund im Zusammenhang mit der Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardlinie geprüft. Es ist nicht Aufgabe des Kantons Zürich, für den Bund Studien und Projekte für nationale und internationale Eisenbahnlinien zu erarbeiten. Diese Arbeiten sind vom Bund oder von den SBB auszuführen. Der Regierungsrat wird bei der Konkretisierung der einzelnen Vorhaben die Aspekte der Raumplanung und des Umweltschutzes aus zürcherischer Sicht in die Projektierung einbringen und sich für eine rasche Realisierung einsetzen.

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Strecke Zürich-Thalwil ist dringend notwendig. Es könnte darauf auch nicht verzichtet werden, wenn für die Gotthard-Zufahrt eine zusätzliche Linie durch den Üetliberg erstellt würde. Vielmehr ist darauf zu achten, dass in der Planung für die Leistungssteigerung Zürich-Thalwil die Möglichkeit der Integration in eine allfällige künftige Schnellverbindung Zürich-Zug mitberücksichtigt wird. Der Regierungsrat lehnt es ab, sich für einen Unterbruch in der Projektierung der Tunnelstrecke Zürich-Thalwil einzusetzen und damit die dringende Realisierung dieser Leistungssteigerung zu verzögern.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

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

Zürich, den 27. März 1991

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller