

Sitzung vom 15. April 1992

1181. Anfrage

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 24. Februar 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Als neue Bahnzufahrt von Zürich zur NEAT ist ein neuer Tunnel, nämlich Zürich-Thalwil, geplant. Dieser neue Paralleltunnel wird ca. 1,4 Milliarden Franken kosten. Im Zusammenhang mit der Abstimmungsvorlage «Bahn 2000» wurde aber lediglich ein Kredit für den Bau eines 3. Gleises auf dieser Strecke bewilligt.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Mit welchen Kosten ist für den Paralleltunnel Zürich-Thalwil (heutiger Kostenstand) zu rechnen?
2. Wie hoch sind die Kosten für das 3. Gleis Zürich-Thalwil?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat heute die Situation, dass die Finanzierung des Paralleltunnels Zürich-Thalwil im Rahmen von «Bahn 2000» wahrscheinlich noch nicht gesichert ist? Welcher Betrag fehlt noch?
4. Wer käme für den fehlenden Betrag auf (SBB, Bund, Kanton)?
5. Wie sieht die Variantenbeurteilung der SBB in bezug auf den Paralleltunnel Zürich-Thalwil und der Knonaueramt-Linie mit Uetlibergtunnel aus?

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 Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

In der Botschaft des Bundesrates über das Konzept Bahn 2000 vom 16. Dezember 1985 wurden neben dem Bau von vier neuen Linien auch Investitionen zum Ausbau bestehender Strecken aufgeführt. Darunter befand sich als Massnahme zur Leistungssteigerung auf der Strecke Zürich-Chur auch der Bau eines 3. Gleises zwischen Zürich und Thalwil. Da sich schon bald einmal Zweifel darüber einstellten, ob diese Massnahme überhaupt genügen würde, und gleichzeitig auch die Notwendigkeit einer Verbesserung der Gotthard-Zufahrt erkennbar wurde, haben die SBB schon 1988 ein grossräumiges Variantenstudium eingeleitet, in welches unter anderen auch verschiedene Linienführungen durch den Uetliberg und das Knonaueramt einbezogen wurden. Aus diesen Untersuchungen ging der doppelspurige Paralleltunnel zwischen Zürich und Thalwil klar als beste Variante hervor. Sie bildete seither die Grundlage für die weitere Projektierung und ist heute auch Voraussetzung für die im Zusammenhang mit den Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel vorgesehenen Zimmerberg- und Hirzeltunnel.

Für den Paralleltunnel Zürich-Thalwil wird mit Kosten von 950 Millionen Franken + / -20% gerechnet (Kostenstand April 1991).

Für das 3. Gleis Zürich-Thalwil ist auf dem gleichen Kostenstand mit 490 Millionen Franken + / -25% zu rechnen. In diesem Betrag sind durchgehende Lärmschutzwände von 2,1 m Höhe zwischen Wollishofen und Thalwil berücksichtigt. Es muss aber befürchtet werden, dass an dieser empfindlichen Strecke noch weitergehende Massnahmen nötig würden, deren Kosten in der Grössenordnung von 75 Millionen Franken liegen dürften. Extremforderungen sind dabei nicht berücksichtigt. Sicher ist aber, dass mit sehr starker politischer Opposition gerechnet werden müsste und dass das 3. Gleis allein die für beide Achsen (Gotthard und Chur/Österreich) notwendige Leistungssteigerung nicht bringen könnte.

Die Leistungssteigerung zwischen Zürich und Thalwil ist ein Projekt von Bahn 2000 und Alpentransit. Damit ist es auch nicht Aufgabe des Regierungsrates, sich um die Deckung

einer allfälligen Finanzierungslücke zu bemühen. Es ist aber festzuhalten, dass es neben dem Abschnitt Zürich-Thalwil auch in anderen Teilen der Schweiz Teilprojekte gibt, für deren Realisierung die seinerzeit im Konzept Bahn 2000 vorgesehenen Mittel nicht ausreichen. Bei allen diesen Projekten ist es Sache des Bundes, die Finanzierung sicherzustellen.

Der Paralleltunnel Zürich-Thalwil wurde von den SBB einer Linienführung durch das Knonaueramt sowohl aus wirtschaftlichen wie aus technischen Gründen vorgezogen. Selbst wenn zum Paralleltunnel noch der für die Gotthard-Zufahrt nötige Zimmerbergtunnel hinzu gerechnet wird, ist die Linie durch das Knonaueramt, für welche schon 1988 mit Kosten von 1280 Millionen Franken gerechnet wurde, teurer. Und trotz höheren Kosten wäre der betriebliche Engpass am linken Zürichseeufer nicht beseitigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 15. April 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller