

Zürich, 7. Februar 2000

KR-Nr. 61/2000

A N F R A G E von Roland Munz (LdU, Zürich)

betreffend Kosten der Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel

Der Regierungsrat hat in seiner Antwort vom 27. Oktober 1999 auf die Anfrage von Astrid Kugler (LdU, Zürich) betreffend Vorfinanzierung des Zimmerberg-Basistunnels (KR-Nr. 272/1999) ausgeführt, die Kosten der Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel betrügen gemäss Angaben der SBB rund 350 Millionen Franken (150 Mio Franken für den zirka 2.4 Kilometer langen doppelspurigen Tunnel Horgen-Oberdorf-Sihlbrugg, das heisst 62 Mio. Franken pro Kilometer, und 200 Mio. Franken für den zirka 3.3 Kilometer langen, zweiten Einspurtunnel Sihlbrugg-Litti, das heisst 60 Mio. Franken pro Kilometer).

Es ist bekannt, dass die SBB für Alternativ-Varianten zu ihren eigenen Vorschlägen gerne ausgesprochen grosszügige Kostenangaben zu machen pflegen. So geschehen beispielsweise bei Alternativen zum dritten/vierten Gleis in Zürich-Wipkingen und zum Flügelbahnhof Zürich. Bei letzterem wurden etwa 875 Mio. Franken Kosten angegeben für einen unterirdischen Durchgangsbahnhof anstelle realistischer 600 Mio. Franken - 650 Mio. Franken. Gegen eine grosszügige Budgetierung ist im Grundsatz nichts einzuwenden. Begehren für Nachtrags- und Zusatzkredite entfallen durch solche Vorgehensweise. Allerdings kommen durch solche Praktiken natürlich Zweifel an der Seriosität der Kostenberechnung durch die SBB auf. Die Angaben, welche die SBB dem Kanton betreffend Alternative zum Zimmerberg-tunnel genannt haben, sind deshalb zu hinterfragen.

Die Kosten realisierter Tunnels der SBB sind einsehbar. Beispiele: der neue Tunnel an der Neubaustrecke zwischen Vauderens und Siviriez an der Linie Bern-Lausanne: die neue, 2.9 Kilometer lange doppelspurige Neubaustrecke mit einem zirka 1.8 Kilometer langen Tunnel kostet 85 Mio. Franken. Bei diesem Bauwerk rechnet die SBB mit Kosten von 30 Mio. Franken - 35 Mio. Franken pro Tunnelkilometer, ein Kilometerpreis, der auch etwa den abgerechneten Preisen für den Bau der Zürcher S-Bahn (Zürichberg-tunnel) entspricht, eingerechnet der seit 1990 eingetretenen Kostenentwicklung.

Nachdem nun definitiv feststeht, dass eine zeitliche Vorverlegung des Baubeginns des Zimmerberg-Basistunnels nicht in Frage kommt, wird frühestens 2006 mit dem Bau begonnen werden können.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hat der Regierungsrat die Kostenangaben der SBB für die Alternative auf ihre Seriosität geprüft? Wenn ja, wie ist seine Beurteilung ausgefallen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, die Kostenangaben der SBB für die Alternativlösung (neuer doppelspuriger Tunnel Horgen-Oberdorf-Sihlbrugg und zweiter Einspurtunnel Sihlbrugg-Litti) durch eigene Berechnungen und unter Beizug ausgewiesener, unbefangener Ingenieurbüros zu überprüfen? Wenn nein, warum nicht?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich für die rasche Verwirklichung der Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel (Ausbau der bestehenden Linie Thalwil-Zug auf durchgehende Doppelspur) einzusetzen und dementsprechend bei den massgebenden Stellen des Bundes und der SBB vorstellig zu werden?

Roland Munz