

Sitzung vom 26. April 2000

670. Anfragen (Kosten der Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel und Umlagerung von FinöV-Mitteln zum HGV-Anschluss nach Deutschland)

Kantonsrat Roland Munz, Zürich, hat am 7. Februar 2000 folgende Anfragen eingereicht:

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 an Stelle realistischer 600 Mio. Franken bis 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 Zimmerbergstunnel 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 rechnen die SBB mit Kosten von 30 Mio. Franken bis 35 Mio. Franken pro Tunnelkilometer, ein Kilometerpreis, der auch etwa den abgerechneten Preisen für den Bau der Zürcher S-Bahn (Zürichbergstunnel) 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?

Kantonsrat Roland Munz, Zürich, hat am 7. Februar 2000 folgende Anträge eingereicht:

In der eidgenössischen FinöV-Vorlage vom 29. November 1999 sind zirka 750 Millionen Franken für den Bau des Zimmerberg-Basistunnels von Thalwil nach «Litti» vorgesehen. In derselben Vorlage sind 1,2 Milliarden Franken für die Einbindung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Netz) vorgesehen. Unklar ist, wie hoch der für den Anschluss der Ostschweiz an das HGV-Netz der deutschen Bahnen eingeplante Beitrag ist. Klar ist aber, dass der Beitrag von Anfang an eher zu knapp bemessen war.

Mit der Realisierung einer Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel (Ausbau der bestehenden Linie Thalwil–Zug auf durchgehende Doppelspur) würden zirka 500–550 Millionen Franken frei. Es wäre nichts als logisch, wenn diese Mittel für die beschleunigte Verbesse-

rung der Bahnverbindungen vom Wirtschaftsraum Zürich/Ostschweiz in den süddeutschen Raum (Stuttgart, Ulm, München) eingesetzt würden.

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

1. Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund für die beschleunigte Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich/Ostschweiz an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Netz) einzusetzen? Durch eine Realisierung der Alternativvariante zum Zimmerbergtunnel würden ja Mittel in der Grössenordnung von 500 bis 550 Millionen Franken frei, die im gleichen Grossraum Zürich zur Verwirklichung eines zusätzlichen Projekts – eben erwähnter Einbindung unseres Bahnnetzes ans deutsche HGV-Netz – eingesetzt werden könnten.
2. Welche Fortschritte sind bezüglich der Einbindung von Zürich in das süddeutsche Bahnnetz generell (nach Stuttgart, Ulm und München) zu verzeichnen?
3. Welche Fortschritte haben die Bemühungen des Regierungsrates zur Einbindung des Flughafens Kloten und von Winterthur in die Bahnverbindung Zürich–Stuttgart gemacht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Roland Munz, Zürich, werden wie folgt beantwortet:

Der Zimmerberg-Basistunnel ist Bestandteil des NEAT-Projekts, das seinerseits eines der vier Eisenbahngrossprojekte ist, deren Finanzierung in der Volksabstimmung vom 30. November 1998 (FinöV-Vorlage) geregelt wurde. Im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahnalpentransversale (Alpentransit-Beschluss) ist der Zimmerberg-Basistunnel als integrierender Bestandteil definiert. Er ist in der zweiten Phase zu erstellen. Die Linienführung ist nach Abklärung mehrerer Varianten mit Bundesratsbeschluss vom 15. März 1999 genehmigt und im Sachplan AlpTransit festgesetzt worden.

Es besteht keine Veranlassung, diese auf Bundesebene getroffenen Planungsentscheide, bei deren Vorbereitung der Regierungsrat mehrfach mitwirken konnte, nachträglich wieder in Frage zu stellen. Die gewählte Lösung ist geeignet, das Verkehrsangebot zwischen dem Wirtschaftsraum Zürich und der Zentral- und Südschweiz sowie dem norditalienischen Raum wirkungsvoll auszubauen. Nur mit der neuen Linienführung kann die nötige Kapazität geschaffen werden, um auch weiteren Entwicklungsschritten im nationalen und vor allem internationalen Verkehr genügen zu können. Die Entwicklung des Nord–Süd-Verkehrs wird mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nicht abgeschlossen sein. Der Anschluss von Zürich an diese Achse erfordert die vorgesehene Neubaustrecke, weil der Bahnhof Thalwil ohne einen ausserordentlich aufwendigen kreuzungsfreien Anschluss des Paralleltunnels nur wenig mehr als den Verkehr der ersten Etappe von Bahn 2000 und des heutigen S-Bahn-Angebots zu bewältigen vermöchte. Die für hohe Geschwindigkeiten projektierte Neubaustrecke bringt aber auch die Reisezeitverkürzung, welche die Bahn zu einer echten Alternative zur Autobahn A4 macht und für den internationalen Verkehr im Vergleich zur Lötschbergachse wichtig werden kann.

Ein allfälliger Ausbau der bestehenden Linie über Sihlbrugg lässt demgegenüber keinerlei Entwicklungsperspektiven erkennen. Unter diesen Bedingungen ist es nicht nötig, für die vorgeschlagene Alternative genauere Kostenberechnungen erstellen zu lassen. Es besteht kein Grund zur Annahme, die in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 272/1999 wiedergegebenen Kostenschätzungen der SBB seien unseriös. Nachdem ein Doppelspurausbau Horgen Oberdorf–Litti bereits 1988 auf 200 Mio. Franken geschätzt worden war und die Anforderungen vor allem im Sicherheitsbereich inzwischen deutlich angestiegen sind, erscheinen sie auch nicht unverhältnismässig hoch. Wenn man berücksichtigt, dass der weit fortgeschrittene Bau des Paralleltunnels Zürich–Thalwil mit etwa 80 Mio. pro Kilometer abgerechnet werden wird und die Verhältnisse für die Einrichtung von Werkplätzen und den Aushubabtransport in Horgen Oberdorf und Sihlbrugg als sehr schwierig zu betrachten sind, wird diese Beurteilung bestätigt.

Der Regierungsrat wird sich darum nicht für eine Verwirklichung der Alternativlösung einsetzen. Er wird vielmehr darauf drängen, dass Projektierung und Bau des Zimmerberg-Basistunnels so terminiert werden, dass dieser gleichzeitig mit dem Gotthard-Basistunnel (etwa 2012) in Betrieb genommen werden kann. Damit stehen aber auch keine Mittel zur Verfügung, die allenfalls in ein anderes Eisenbahngrossprojekt umgelagert werden könnten.

Der Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz ist ein eigenes Eisenbahngrossprojekt gemäss FinöV-Beschluss,

für das die Botschaft an die eidgenössischen Räte in Vorbereitung ist. Die Verbindungen von Zürich nach Stuttgart und München sind ausdrücklich Gegenstand dieses Projekts.

Im Verkehr mit Stuttgart konnte 1999 durch den Einsatz von Neigezügen bereits eine Reisezeitverkürzung um 18 Minuten erzielt werden. In Richtung München ist der Einsatz von Diesel-Neigezügen vorgesehen, wobei die Reisezeitverkürzung gegen eine halbe Stunde betragen wird. Weitere Beschleunigungen erfordern bauliche Massnahmen, die im Rahmen der bilateralen Vereinbarung Deutschland-Schweiz zu erarbeiten sind. Soweit diese auf schweizerischem Gebiet liegen, werden sie Gegenstand des Bundesbeschlusses betreffend den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz sein.

Die Einbindung des Flughafens und von Winterthur in die Bahnverbindung Zürich–Stuttgart ist heute aus betrieblichen und aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Etwa ab 2004 soll zwischen Winterthur und Schaffhausen (S33) ein Halbstundentakt eingeführt werden, der zwar für das Weinland und Schaffhausen neue Verbindungen und Anschlüsse, aber noch keine Direktverbindungen zum Flughafen bringt. Im Rahmen der FinöV-Projekte Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz und Bahn 2000 2. Etappe werden die wirtschaftlichen Bedingungen für zusätzliche Schnellzüge zwischen Schaffhausen und Zürich und die notwendigen Infrastrukturmassnahmen für deren Führung über Winterthur–Flughafen geklärt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi