

A N F R A G E von Marcel Burllet (SP, Regensdorf) und Peter Anderegg (SP, Dübendorf)

betreffend Finanzierung der ZEB im Kanton Zürich: Die Gotthard-Allianz macht Druck

Beim Seilziehen um die Finanzierung für die «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) geht es für den Kanton Zürich in der Gotthard-Allianz u.a. um den Zimmerberg-Basistunnel. Das Schweizer Volk hat 1998 für die NEAT 14.7 Mrd. Franken, für die Bahn 2000 erste und zweite Etappe 13.3 Mrd. Franken und für die HGV-Anschlüsse Ost- und Westschweiz 1.2 Mrd. Franken bewilligt. Dieses gesamte FinöV-Bauprogramm sollte bis 2022 abgeschlossen sein. Heute steht insgesamt nur noch die Hälfte der vom Volk bewilligten Mittel zur Verfügung.

Mit vereinten Kräften fordern nun die 13 Kantone an der Gotthardachse den Bau des Zimmerberg- und des Wiesental-Tunnels. Beide Bauwerke seien nicht verhandelbar, betont diese Gotthard-Allianz. Die zusätzlichen Bestellungen und Kostensteigerungen bei den grossen NEAT-Tunnels von bis zu 4.5 Mrd. Franken führen zu Kürzungen bei den anderen zentralen Projekten. Das darf nicht sein. Das 13-Gotthard-Kantone-Komitee sagt zwar Ja zur ZEB, doch der Bundesrat soll verpflichtet werden, bis 2011 eine Ergänzungsbotschaft für Bau und Finanzierung der zurückgestellten Projekte zu unterbreiten.

Zu diesem Umfeld stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Der Wiesenberg-Tunnel (Strecke Basel - Olten) wird etwa 2 Mrd. Franken kosten, der Zimmerberg-Basistunnel (Strecke Zürich - Zug) kommt auf 700 Mio. Franken zu stehen. Sieht der Regierungsrat einen der Tunnels als verhandelbar an oder sind beide im Sinne einer starken einheitlichen Gotthard-Allianz als gleichwertig zu betrachten?
2. Welche hauptsächlichen Nachteile sieht der Regierungsrat durch das aktuelle Projekt ZEB für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich, speziell für die Zubringer zum Fernverkehr und den Regionalverkehr?
3. Die ZEB deckt nur noch die Hälfte der 2. Etappe von Bahn 2000 ab, die Planung und Realisierung wird 15 Jahre Verspätung erfahren. Sieht der Regierungsrat zusätzliche Finanzierungsquellen für die ZEB-Projekte? Wenn ja, welche?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zu kantonalen Vorfinanzierungen, ähnlich denjenigen, die bei der S-Bahn/Durchgangsbahnhof gegenüber der SBB geleistet wurden?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zu zusätzlichen Einnahmen aus einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen für die Finanzierung der Bahninvestitionen? Mit einer Abgabe von zum Beispiel 70 Franken pro Tonne (oder 16 Rappen pro Liter Treibstoff) stünden mit diesem Modell in den nächsten 10 Jahren rund 4 Mrd. Franken zusätzlich für die ZEB zur Verfügung. Damit könnten die Versprechen der Bahn 2000 innerhalb der ursprünglichen Fristen realisiert werden. Die Berner Regierung begrüsst grundsätzlich eine solche Finanzierung.

6. Hat die Gotthard-Allianz sich zu anderen Finanzierungsmodellen vernehmen lassen und wie sehen solche Szenarien aus?
7. Wenn der Kanton Zürich bei der Aushandlung des ZEB nachteilig behandelt wird, hat die Regierung dann einen Plan, um die Zürcher Anliegen durchzusetzen? Wenn ja, wie ist dieser ausgestaltet?

Marcel Burlet
Peter Anderegg