

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 220/2007

Sitzung vom 26. September 2007

1434. Anfrage (Finanzierung ZEB im Kanton Zürich: Die Gotthard-Allianz macht Druck)

Die Kantonsräte Marcel Burret, Regensdorf, und Peter Anderegg, Dübendorf, haben am 9. Juli 2007 folgende Anfrage eingereicht:

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 S-Bahn/Durchgangsbahnhof gegenüber den 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Schweizer Bahninfrastruktur gilt heute auf zahlreichen Strecken als so gut ausgelastet, dass ein weiterer Ausbau nur noch durch grössere Investitionen in die Infrastruktur möglich wird. Dies trifft auf nahezu das gesamte Zürcher Bahnnetz sowie weite Teile des Mittellandes und die Nord-Süd-Transitachsen zu. Die Gesamtschau FinöV des Bundes (ZEB-Vorlage) ist ein wichtiger Schritt in Richtung Beseitigung von Engpässen im Schweizer Schienennetz. Wegen der sehr beschränkt vorliegenden Mittel ist jedoch anzunehmen, dass nur wenige Engpässe nachhaltig beseitigt werden können.

Das Gotthard-Komitee ist eine Interessengemeinschaft zur Förderung eines umweltgerechten Gotthard-Verkehrs und setzt sich für eine gesunde Entwicklung der Lebens- und Wirtschaftsräume entlang der Gotthard-Transversale ein. Es unterstützt die Verlagerung des Transit-Güterverkehrs auf die Schiene als Hauptziel der schweizerischen Verkehrspolitik und setzt sich für genügende Kapazitäten im Güterverkehr und für eine Verkürzung der Reisezeit ein. Der Kanton Zürich ist Mitglied des Gotthard-Komitees und unterstützt dessen Ziele. Damit diese

Ziele erreicht werden können, ist neben dem Bau des Gotthardbasistunnels ein zukunftsgerichteter Ausbau aller wichtigen Zulaufstrecken im Norden wie im Süden ein Kernanliegen des Gotthard-Komitees.

Für den Regierungsrat stehen der zukunftsgerichtete Ausbau des Bahnnetzes im Kanton Zürich sowie seiner Zulaufstrecken im Vordergrund. Diese Prioritäten sind verständlicherweise nicht vollständig deckungsgleich mit jenen des Gotthard-Komitees. Allerdings dienen sowohl der Bau des Wiesenberg- als auch des Zimmerbergbasistunnels den Interessen des Kantons Zürich zur Stärkung der Achsen Richtung Basel–Frankreich/Deutschland bzw. Zentralschweiz/Gotthard–Italien. Beim Zimmerbergbasistunnel besteht aus Zürcher Sicht wegen der verbleibenden einspurigen Streckenabschnitte und den in den Hauptverkehrszeiten weitgehend ausgelasteten Zügen ein höherer Leidensdruck.

Zu Frage 2:

Die Planungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich auf den Eröffnungszeitpunkt der Durchmesserlinie (2013/2015) sind mit dem Konzept ZEB abgestimmt. Für deren Umsetzung sind neben der rechtzeitigen Fertigstellung der Durchmesserlinie auch die Verwirklichung der Investitionsvorhaben der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich sowie Investitionen des ZEB-Konzeptes auf der Achse Zürich-Flughafen–Winterthur zwingend notwendig. Dafür muss die Finanzierung rechtzeitig bereitgestellt werden. Weiter gehende Ausbauten wie der Vollausbau der Strecke Zürich-Flughafen–Winterthur oder der Zimmerbergbasistunnel werden vom Regierungsrat gefordert, sind aber infolge der langen Planungs- und Bauzeit bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie nicht umsetzbar. Die 4. Teilergänzungen werden deshalb so geplant, dass diese Ausbauten dafür nicht Bedingung sind.

Zu Frage 3:

Der Vernehmlassungsvorlage der Gesamtschau FinöV ist zu entnehmen, dass für das ZEB-Konzept weit weniger Mittel zur Verfügung stehen als ursprünglich vorgesehen. Dies führt dazu, dass zahlreiche wichtige Ausbauvorhaben in der ganzen Schweiz zurückgestellt werden sollen, was einer eigentlichen Verzichtsplanung gleichkommt. Um die Investitionen in die nationale Bahninfrastruktur wieder der Nachfrage entsprechend tätigen zu können, sind von Bundesseite weitere Finanzierungslösungen aufzuzeigen. Es ist jedoch nicht die Aufgabe des Regierungsrates, dem Bund Finanzierungslösungen für nationale Infrastrukturvorhaben vorzuschlagen.

Zu Frage 4:

Bund, SBB, Kantone und Gemeinden sorgen entsprechend der jeweiligen Interessenslage und der gesetzlichen Zuständigkeiten für die Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen des Bahnnetzes. Eine Vor-

finanzierung des Kantons Zürich erlaubt es, die Verwirklichung eines Objektes bei hohem kantonalen Interesse zeitlich vorzuziehen, wobei der Zinsaufwand zusätzlich zu Buche schlägt. Bedingung ist auf jeden Fall, dass die Finanzierung des entsprechenden Objektes vertraglich rechtskräftig geregelt ist. Bisher wurde einzig für den Ausbau der Passage Sihlquai als Teil des Projektes Durchmesserlinie eine Vorfinanzierung gewährleistet. Grund war die rasch angestrebte Verbesserung der Umsteigebeziehungen zum 2003 eröffneten provisorischen Bahnhof Sihlpost (Zürich HB, Gleise 51–54). Bisher sind keine Zahlungen notwendig geworden, weil die SBB über genügend Mittel verfügten.

Zu Frage 5:

Wegen des dringenden Bedarfs nach zusätzlichen Mitteln zur Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen bei der Bahn hat der Bund Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Eine Quersubventionierung der Bahninfrastruktur mittels CO₂-Abgabe wäre sachlich bei Treibstoffen begründbar und könnte die dringend notwendigen Finanzmittel beschaffen. Nach geltendem Recht ist die CO₂-Abgabe allerdings als staatsquotenneutrale Abgabe ausgestaltet und der Verwendungszweck der Einnahmen ist klar geregelt. Im Gesetzgebungsprozess war dies Grundvoraussetzung für eine breite Akzeptanz der Abgabe. Daher steht der Regierungsrat diesem Lösungsansatz eher skeptisch gegenüber.

Zu Frage 6:

Das Gotthard-Komitee hat in seiner Stellungnahme zur Vernehmlassung der Gesamtschau FinöV eine Ergänzungsbotschaft für die nicht finanzierten geforderten Objekte verlangt. Andere Finanzierungsmodelle wurden nicht vorgeschlagen.

Zu Frage 7:

Der Regierungsrat setzt sich beim Bund und bei den Zürcher Mitgliedern des National- und Ständerates mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für die Zürcher Interessen im Rahmen der ZEB-Vorlage ein.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi