

**ANFRAGE** von Astrid Kugler (LdU, Zürich) und Peter Niederhauser (FDP, Wallisellen)

betreffend Gefährdung der NEAT-Gotthardlinie

---

Der Kanton Zürich gehört dem sogenannten "Gotthard-Komitee" an. Verschiedene Mitgliedkantone und ihre Regierungen, wie etwa der Kanton Tessin oder der Kanton Uri bringen ihren Standpunkt bezüglich der Bedeutung der Gotthardlinie in die öffentliche Diskussion zusätzlich und deutlich ein.

Von der Zürcher Regierung werden keine vergleichbaren Anstrengungen unternommen, um ihre Partner in deren Bemühungen zu unterstützen, obwohl die Gefahr besteht, dass eine NEAT gebaut wird, die den tatsächlichen Bedürfnissen und insbesondere der wirtschaftspolitischen Bedeutung unseres Kantons nicht gerecht wird.

Hinsichtlich der Aktualität und der Dringlichkeit dieser Thematik stellen sich nun folgende Fragen:

1. Wie vertritt der Kanton seine Interessen im Komitee und gegenüber dem Bund und wer ist vom Kanton beauftragt, dies zu tun? Besteht eine kompetente Gruppe (fachtechnisch, wirtschaftspolitisch, finanzpolitisch, verkehrspolitisch), die die Argumente des Bundes aus einer Gesamtschau gründlich prüft?
2. Wie hat der Kanton den Bund/die SBB bei der Erarbeitung dieser verkehrspolitisch bedeutenden Netzfrage begleitet? Überliess er die Konzeptionsfrage vollständig dem Bund oder brachte er seine eigenen Argumente und Ideen ein? Welche?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass für die hohen Investitionen in die NEAT ein gut funktionierender Schienenverkehr realisiert werden muss? Dass dies aber nur möglich ist, wenn Güter- und Personenverkehr möglichst getrennt geführt werden?
4. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass für den Wirtschaftsstandort Zürich ein vor allem dem Personenverkehr dienender Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz von grösster Wichtigkeit ist? Und dass dieser Anschluss - auch im Interesse der ganzen Schweiz - nur durch den Gotthard gehen kann?
5. Kann sich der Regierungsrat der Auffassung anschliessen, dass die heutigen Kapazitäten am Lötschberg und auf der Bergstrecke der Gotthardlinie, plus zukünftige Kapazitäten in der Nacht auf der Gotthard-NEAT, den anfallenden Güterverkehr bewältigen können?
6. Ist der Regierungsrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Linienführung einer NEAT am Gotthard derart verbessert wird, dass die Ostschweiz, die Zentralschweiz und der Kanton Bern einen optimalen Anschluss an diese zentrale Hochgeschwindigkeitslinie erhalten (Ausbau der Zufahrtsstrecken über Luzern-Seelisbergtunnel-Altendorf und der Linie Bern-Langnau-Luzern)?

7. Weiss der Regierungsrat, warum die heute zur Diskussion stehende NEAT partout die Piora-Mulde passieren muss, und weshalb nicht schon längst eine Ausweichmöglichkeit weiter im Westen studiert wurde? Weder der Bau des Gotthardstrassentunnels noch des Eisenbahntunnels waren von der Piora-Mulde betroffen.
8. Ist der Regierungsrat bereit, die Interessen des Standes Zürich eigenständig und zusammen mit seinen Partnern im Gotthard-Komitee öffentlich und nachdrücklich zu vertreten?

Astrid Kugler

Peter Niederhauser