

Sitzung vom 14. Dezember 1994

3754. Anfrage (Zufahrt von Zürich zur NEAT)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 10. Oktober 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Aus heutiger Sicht wird eine Etappierung der NEAT immer wahrscheinlicher. Alles deutet darauf hin, dass vorerst nur der Gotthardbasistunnel realisiert werden kann. Die offizielle Zufahrt über Arth-Goldau ist noch nicht gelöst und weist diverse Planungslücken auf. Nachdem sich der Regierungsrat schon 1990 in einer Interpellationsantwort positiv zur Variante Luzern-Seelisbergtunnel (eventuell über Knonaueramt) geäußert hat und inzwischen auch die Luzerner Regierung ihr Interesse anmeldete, sollte die Zeit des sich abzeichnenden Planungsstopps genutzt werden, um diese Variante nochmals ernsthaft zu prüfen. Die angeblich höheren Kosten dürften heute kein Argument mehr sein, da in der offiziellen NEAT-Planung nicht alle Kosten enthalten waren (siehe VCS-Konzept). Die Linienführung Uetlibergtunnel-Knonaueramt hätte den Vorteil, dass die Strecke Zürich-Thalwil wesentlich entlastet werden könnte.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Vorstellungen hat der Regierungsrat bezüglich der noch lückenhaften NEAT-Zufahrt von Zürich aus?
2. Könnte sich der Regierungsrat eine Variante Uetlibergtunnel-Knonaueramt vorstellen? Was für Vorteile ergäben sich aus Zürcher Sicht? Was wären allenfalls die Nachteile?
3. Wäre der Regierungsrat bereit, sich mit der Regierung des Kantons Luzern beim Bund für eine optimale Zufahrt zum Gotthard einzusetzen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Für die beiden NEAT-Linien Gotthard und Lötschberg sind die Vorprojekte der ganzen Neubaustrecken Arth-Goldau-Lugano und Heustrich-Steg/Mundbach Ende Februar 1994 abgeliefert worden. Inzwischen haben die Kantone dazu Stellung genommen, und Anfang 1995 wird der Bundesrat über die Linienführung entscheiden sowie bei den eidgenössischen Räten die Freigabe der nächsten Kredit-tranche beantragen. In diesem Zusammenhang wird auch über eine allfällige Etappierung zu entscheiden sein. Aus heutiger Sicht ist es tatsächlich möglich, dass vorerst der Bau der beiden Basistunnels oder eines davon freigegeben wird, während der Entscheid über die Zufahrtslinien noch um ein bis zwei Jahre hinausgeschoben wird, um in der Zwischenzeit in den direkt betroffenen Kantonen die Linienführung definitiv zu bereinigen. Ziel der Bundesbehörden ist es nach wie vor, die Basistunnels und die im Alpentransitbeschluss enthaltenen Zufahrtslinien jeweils gleichzeitig fertigzustellen. Dazu gehört auch der Anschluss Ostschweiz.

Der Kanton Zürich ist an einer möglichst raschen und vollständigen Verwirklichung aller mit dem Volksentscheid vom 27. September 1992 bewilligten Streckenabschnitte der Gotthardachse interessiert. Sie sind auch Bestandteil einer künftigen Hochgeschwindigkeitslinie im Nord-Süd-Verkehr, welche nur dann einen angemessenen Nutzen bringt, wenn sie auf einem möglichst grossen Abschnitt Hochgeschwindigkeitsstandard aufweist.

Wenn die beschlossenen und in der Planung weit fortgeschrittenen Abschnitte realisiert sind, bestehen auf der Gotthardachse zwischen Zürich und Mailand noch zwei Lücken, nämlich südlich von Lugano und zwischen Littl bei Baar und Arth-Goldau. Eine Schliessung dieser Lücken wäre auch aus zürcherischer Sicht erwünscht. Da es weder aus finanziellen

noch aus konjunkturellen Gründen sinnvoll ist, alles gleichzeitig zu verwirklichen, muss die Priorität auf jene Abschnitte gelegt werden, die rasch baureif sind. Die Schliessung der dadurch entstehenden Lücken muss in eine zweite Etappe verschoben werden. Um dennoch von Anfang an eine leistungsfähige Alternative zur langsamen Einspurlinie am nördlichen Zugerseeufer zur Verfügung zu haben, sollte jedoch schon in der ersten Etappe bei Rotkreuz eine kurze Verbindungslinie erstellt werden.

Eine Variante Uetlibergtunnel-Knonaueramt könnte aus dem Raum Affoltern a.A. teilweise der geplanten Autobahn entlang direkt Richtung Luzern geführt werden und die Reisezeit zwischen Zürich und Luzern stärker verkürzen, als dies über Zug möglich wäre. Zwischen Zürich und dem Knonaueramt würde eine zweite Bahnlinie entstehen, welche teilweise auch für die S-Bahn benützt werden könnte. Im Verkehr Richtung Gotthard wäre dagegen keine zusätzliche Reisezeitverkürzung möglich. Im Gegensatz zur Verbindung über Zug handelt es sich bei der Variante Uetlibergtunnel-Knonaueramt erst um eine Idee, deren Machbarkeit und Akzeptanz noch nicht nachgewiesen ist. Zusammen mit der Tatsache, dass sie eine wesentlich längere und nur schlecht etappierbare Neubaustrecke erfordert, bedeutet dies, dass diese Linie bei der Fertigstellung des Gotthardbasistunnels nicht zur Verfügung stehen würde. Die möglichen Vorteile sind nicht so gross, dass es sich rechtfertigen würde, mit der Planung nochmals von vorn zu beginnen und die entsprechenden Verzögerungen in Kauf zu nehmen.

Eine Südumfahrung des Vierwaldstättersees mit tief liegendem Durchgangsbahnhof Luzern, welche der Regierungsrat 1990 in einer Interpellationsantwort als interessante Alternative zur vom Bundesrat vorgeschlagenen Verbindung Altdorf-Arth-Goldau bezeichnet hat, ist in der Zwischenzeit vom Kanton Luzern näher untersucht worden. In den Kantonen Ob- und Nidwalden, Uri und Schwyz war damals die Haltung gegenüber dem Resultat dieser Studie so negativ, dass sie in der Folge nicht mehr weiterverfolgt wurde. Seit 27. September 1992 liegt dagegen ein Volksentscheid zugunsten der Verbindung nördlich des Vierwaldstättersees vor. Es gibt darum keinen Grund mehr, von Zürich aus weitere Alternativen zu diskutieren. Vielmehr gilt es nun, die NEAT auf der Gotthardachse, wie sie der Volksabstimmung als Grundlage diene, so rasch als möglich zu verwirklichen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 14. Dezember 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller