

Sitzung vom 27. Oktober 1999

**1919. Anfrage
(Vorfinanzierung des Zimmerberg-Basistunnels [Littitunnel])**

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, hat am 23. August 1999 folgende Anfrage eingereicht:

Im Bundesrat wird diskutiert, ob der Bau des Zimmerberg-Basistunnels von Thalwil bis Littli bei Baar vorgezogen werden soll. Offenbar, so die Argumentation, könnten bei einem sofortigen Anschluss an den Bau des Paralleltunnels Zürich/Brunau–Thalwil die dort eingesetzte grosse Bohrmaschine weiter eingesetzt werden, was einige Kosteneinsparungen zur Folge hätte. Allerdings ist dies nur möglich, wenn Dritte (Banken, betroffene Kantone) die Finanzierung respektive Vorfinanzierung garantieren würden.

Gemäss einem Artikel in der «NZZ» vom 23. Mai 1999 liege für den Zimmerberg-Basistunnel der Vorschlag für eine alternative Finanzierung im Entwurf vor. «Die Suche nach einer Lösung unter Beizug von privatem Kapital und der Kantone wird intensiviert.»

Da die SBB und der Bund jeden Franken dreimal umdrehen müssten, bevor sie ihn ausgeben, ist es merkwürdig, dass keine wirtschaftlichere Alternative zum 730 Mio. Franken teuren Zimmerberg-Basistunnel diskutiert wird.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Vorteile bringt der Bau des 730 Mio. teuren Zimmerberg-Basistunnels (Thalwil–Littli bei Baar) dem Kanton Zürich? Gibt es aus der Sicht des Kantons Zürich Gründe, die eine vorzeitige Inangriffnahme rechtfertigen?
2. Der Bundesrat hat sich Ende Juni 1999 dahingehend vernehmen lassen, dass er bereit sei, dem vorzeitigen Bau des Zimmerberg-Basistunnels zuzustimmen, vorausgesetzt, die betroffenen Kantone (Zürich und Zug) und Banken gewährten eine Vorfinanzierung. In welcher Höhe, stellt sich der Bundesrat vor, müsste der Kredit des Kantons Zürich an den Zimmerberg-Basistunnel sein? Ist der Bundesrat mit konkreten Vorstellungen an den Zürcher Regierungsrat gelangt?
3. Gibt es überhaupt ein kantonales Kässeli, das genügend finanzielle Polster aufweist und aus welchem diese Vorfinanzierung geleistet werden könnte?
4. Es sieht danach aus, als würden die Banken keine Kredite gewähren. Wenn dem so wäre, hätte dies auf die Entscheidungsfindung des Regierungsrates einen Einfluss?
5. Bis wann wird der Zürcher Regierungsrat in dieser Frage entscheiden, und wie wird er entscheiden?
6. Wäre eine Kreditvorlage, welche im Kantonsrat diskutiert würde, nötig?
7. Wie hoch sind die Kosten für einen neuen Doppelspurtunnel zwischen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg mit gestreckter Linienführung, welcher als Alternative zum Zimmerberg-Basistunnel dienen könnte?
8. Wie hoch für einen zweiten Einspurtunnel zwischen Sihlbrugg und «Litti»?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Zimmerberg-Basistunnel ist Bestandteil des Bundesbeschlusses über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 20. März 1998 (Alpentransit-Beschluss, SR 742.104). Dieser Beschluss sieht den Bau des Zimmerbergtunnels in einer zweiten Phase vor. Weil sich durch Synergien mit dem gegenwärtig im Bau befindlichen Paralleltunnel Zürich–Thalwil erhebliche Baukosten einsparen liessen und die Weiterverwendung des Installationsplatzes Brunau an Stelle neuer Installationen in Littli bei Baar grosse Vorteile im Umweltbereich bringen würde, wird gegenwärtig von der Bauherrschaft AlpTransit Gotthard AG und vom Bund nach Möglichkeiten gesucht, wie der Zimmerberg-Basistunnel vorzeitig finanziert und gebaut werden könnte. Ein direkter Vorteil für den Kanton Zürich ergäbe sich daraus, dass die Fahrzeitverkürzung um sieben Minuten (Zürich–Zug neu in 17 Minuten) früher genutzt werden könnte und eine Entlastung des Strassenverkehrs in Sihltal und Knonaueramt bewirken dürfte.

Der Bundesrat hat weder formell noch informell mit dem Kanton Zürich wegen der Beteiligung an einer Vorfinanzierung des Zimmerberg-Basistunnels Kontakt aufgenommen. Es

besteht darum heute kein Anlass, in dieser Sache einen Entscheid zu fällen. Es ist aber festzuhalten, dass die Zweckbestimmung des Verkehrsfonds auf Investitionen gemäss Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) beschränkt ist und für Beiträge an Investitionen, die ausschliesslich dem Fernverkehr dienen, keinen Raum lässt. Eine Beitragsleistung aus allgemeinen Staatsmitteln würde zweifellos mehr als 3 Mio. Franken betragen und darum dem Kantonsrat zur Beschlussfassung unterbreitet. Aus heutiger Sicht gibt es aber keinen Grund, einem allfälligen Gesuch zu entsprechen.

Die Baukosten für einen neuen, gestreckten Doppelspurtunnel zwischen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg werden von den SBB mit 150 Mio. Franken angegeben, jene für einen zweiten Einspurtunnel zwischen Sihlbrugg und Littli mit 200 Mio. Franken. Nicht berücksichtigt sind in diesen Beträgen die Anpassungen im Bahnhof Thalwil, die Lärmsanierung zwischen Thalwil und Horgen-Oberdorf und der Abbruch des bestehenden Einspurtunnels.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi