

Sitzung vom 2. Juli 1997

1415. Anfrage (Gefährdung der NEAT-Gotthardlinie)

Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, und Kantonsrat Peter Niederhauser, Wallisellen, haben am 14. April 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich gehört dem sogenannten «Gotthard-Komitee» an. Verschiedene Mitgliedskantone 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–Altdorf 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?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Astrid Kugler, Zürich und Peter Niederhauser, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Das Gotthard-Komitee ist eine Interessengemeinschaft von elf Kantonen, fünf Handelskammern und verschiedenen Städten und Gemeinden. Der Kanton Zürich ist im Leitenden Ausschuss durch den Volkswirtschaftsdirektor und im Fachausschuss durch den Leiter der Stabsstelle öffentlicher Verkehr vertreten. Unterstützt wird das Komitee durch einen ausgewiesenen Verkehrsingenieur und durch ein Luzerner Public Relations Büro.

Der Regierungsrat hat seine Haltung zur NEAT bisher vor allem im Rahmen der offiziellen Vernehmlassungen und Anhörungen dargelegt. Man wollte bewusst diese nationale Aufgabe nicht zu einer regionalpolitischen Überlebensfrage machen. Die Zürcher Vertretung hat massgeblich an der Erarbeitung der Komitee-Stellungnahmen mitgearbeitet, um im Interesse des Gesamtprojekts einen möglichst geschlossenen Auftritt herbeizuführen. Auch in den Anhörungen vor den parlamentarischen Kommissionen und in Medienveranstaltungen des Gotthard-Komitees hatten Vertreter des Regierungsrates mehrfach Gelegenheit, klar Stellung zu nehmen.

In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre sind vom Bund zahlreiche Varianten von möglichen Alpentransitkonzepten ausgearbeitet und öffentlich zur Diskussion gestellt worden. Der Kanton Zürich hat damals selbständig und im Rahmen des Gotthard-Komitees zu diesen offiziellen und zu verschiedenen inoffiziellen Varianten Stellung genommen. Insbesondere in seiner Vernehmlassung vom 4. Januar 1989 hat der Regierungsrat mit aller Deutlichkeit auf die Bedeutung der tatsächlichen Verkehrsströme für den wirtschaftlichen Betrieb einer Alpentransversale hingewiesen und festgehalten, dass es eine zweckmässige Lösung ohne den Gotthard nicht geben kann. In dieser national und international auszurichtenden Frage ist es wenig sinnvoll, wenn sich einzelne Kantone mit eigenen Varianten zu profilieren versuchen, solange ihre zentralen Interessen in den untersuchten Varianten berücksichtigt sind. Dies galt um so mehr, als im Alpentransitbeschluss vom 4. Oktober 1991, welcher die Grundlage für die Volksabstimmung vom 27. September 1992 bildete, sowohl der Gotthard als Rückgrat des Alpentransits wie auch der Zimmerbergtunnel als zweckmässige Zürcher Zufahrt enthalten waren. Die damals als richtig erachtete Linienführung am Gotthard muss auch in einem aus finanziellen Gründen etappierten oder reduzierten Konzept Priorität haben. Wenn man sich für diese Priorität einsetzen will, ist es sinnlos, eigene Varianten dazu zu entwickeln und damit die eigene Stellung zu schwächen.

Wenn unbeschränkte Mittel zur Verfügung stehen würden, wäre es sicher wünschenswert, den Güter- und den Personenverkehr getrennt zu führen, denn die unterschiedlichen Geschwindigkeiten haben einen entscheidenden Einfluss auf die Streckenkapazität. Im Gegensatz zur Lötschbergachse ist diese Trennung am Gotthard wenigstens auf den Zufahrten im Mittelland weitgehend möglich. Dies gilt aber nicht für die Basislinie, welche sowohl dem Güter- wie auch dem Personenverkehr dienen muss. Für den Personenverkehr dürfte dies selbstverständlich sein, denn bei einem Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist die Zeiteinsparung von mehr als einer Stunde (nur Basistunnel) von zentraler Bedeutung. Beim schweren Güterverkehr ist es neben der Zeitersparnis und der Betriebsrationalisierung vor allem eine Frage des Energieverbrauchs, die eine Benützung der Basislinie mit 500 m weniger Höhenunterschied nahelegt.

Der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist für den Wirtschaftsstandort Zürich von grösster Wichtigkeit. Die Achse Basel–Zürich–Gotthard–Mailand ist aber auch für den Anschluss der Schweiz an dieses Netz von entscheidender Bedeutung, denn keine andere Achse hat selber ein genügend grosses Verkehrsaufkommen, um einen durchgehenden Hochgeschwindigkeitsverkehr wirtschaftlich zu rechtfertigen. Nicht nur für Zürich, sondern für die ganze Schweiz ist dieser Anschluss nur über die Gotthardachse möglich.

Zur Frage anderer Linienführungen der Zufahrtslinien zum Gotthard und insbesondere zu einer allfälligen Seelisbergvariante hat der Regierungsrat bereits am 14. Dezember 1994 Stellung genommen (KR-Nr. 320/1994). In der Zwischenzeit haben sich die Verhältnisse nicht in dem Sinne verändert, dass eine nicht etappierbare lange neue Linie südlich des Vierwaldstättersees plötzlich eine besser finanzierbare Alternative zum offiziellen Projekt sein könnte. Es ist deshalb nicht zweckmässig, sich für die Seelisbergvariante oder bestimmte Zufahrten aus dem westlichen Mittelland einzusetzen.

Die geologisch schwierige Piora-Zone gehört zu einer östlich und westlich stark ausgedehnten Sedimentzone, die das Gotthardmassiv von der Penninischen Gneisregion trennt. Innerhalb des Gebietes Lukmanier-Airolo kann dieser Zone mit einer Flachbahn nicht ausgewichen werden. Eventuell finden sich gegen Westen Stellen, wo die Piora-Zone etwas schmaler ist. Dabei sind aber andere ebenso grosse Nachteile zu erwarten. Insbesondere müsste man für die weitere Linienführung Richtung Biasca die aus stark schiefrigen und oft kalkigen Gesteinen bestehenden penninischen Bündnerschiefer über mehrere Kilometer queren. Der Vortrieb müsste dabei im südlichen Teil spitzwinklig die zunehmend flachliegenden Schiefer tunnelbautechnisch ungünstig durchstossen. Ein Ausweichen nach Osten bringt keine Vorteile, da man anstelle der Piora-Zone eine andere

ähnliche Struktur, die Scopi-Mulde, vorfindet. Dank der geschwungenen Linienführung des Basistunnels, mit der auch die besonderen Verhältnisse des sogenannten Tavetscher Zwischenmassivs berücksichtigt werden, kann die Piora-Zone annähernd rechtwinklig und auf dem kürzesten Weg durchquert werden. Aus heutiger Sicht ist darum die gewählte Linienführung des Gotthard-Basistunnels in bezug auf die geologischen Verhältnisse eine der besten, auch wenn die bisher angetroffenen Gesteine in der Piora-Zone sehr schlechte Eigenschaften aufweisen. Die Piora-Zone oder eine ähnliche Sedimentformation muss bei jedem Flachbahnprojekt Gotthard durchquert werden.

Der Regierungsrat hat die Interessen des Standes Zürich, die nach seiner Überzeugung beim Alpentransit mit jenen des ganzen Landes übereinstimmen, bei verschiedenen Gelegenheiten selbständig und zusammen mit anderen Partnern des Gotthard-Komitees vertreten, zuletzt zusammen mit der Tessiner Regierung an einer Medienveranstaltung in Zürich.

Inzwischen hat der Nationalrat beschlossen, an der vom Bundesrat beantragten Netzvariante festzuhalten und in einer ersten Phase die Lötschberg-Basislinie sowie den Zimmerbergtunnel und den Monte Ceneri-Tunnel als Bestandteil der Gotthard-Basislinie zu realisieren. Die zweite Phase umfasst die Gotthard-Basislinie und den Ausbau der Strecke zwischen St. Gallen und Pfäffikon SZ. Der Bundesrat leitet diese ein, nachdem die geologischen und technischen Probleme der Piora abgeklärt sind. Im September wird der Ständerat die Differenzen zu bereinigen haben und nochmals über die Varianten und deren Etappierung entscheiden. Der Regierungsrat wird sich weiter für die Priorität der Gotthardachse einsetzen und dabei eng mit dem Gotthard-Komitee zusammenarbeiten.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi