

## **Kommentar zu den Faktenblättern ZBT II und ZBL (Beilage zur Vorlage 2013 im Zuger Kantonsrat)**

Die beiden Faktenblätter vergleichen zwei Varianten einer durchgehenden Doppelspur zwischen Zürich und Baar Littli.

Die beiden Varianten sind heute nicht auf dem gleichen Planungsstand. Während der ZBT II als Bestandteil eines durchgehenden Basistunnels zwischen Zürich und Baar Littli auf Projektierungsstufe vorliegt, gibt es beim Projekt «Zimmerberg light» noch nicht einmal eine Planungsstudie.

Dies findet seinen Niederschlag in der Kostenabschätzung. Während beim ZBT II eine „Grobkostenschätzung SBB“ zugrunde gelegt wird, handelt es sich bei der Angabe für den ZBL um eine „Globalschätzung SBB (keine Infrastrukturstudie vorhanden)“.

Die SBB sind also de facto frei in ihrer Kostenschätzung und haben wider besseres Wissen einen übertrieben hohen Betrag eingesetzt, welcher die volkswirtschaftliche Beurteilung gemäss NIBA entscheidend vorspart. Wider besseres Wissen insofern, weil den SBB eine Studie der Stadt Luzern zum Ausbau des Engpasses Thalwil vorliegt, welcher inkl. Ausbau des Nordkopfes Thalwil auf drei Spuren eine qualifizierte Kostenschätzung von CHF 500 Mio. annimmt. Beim Ausbau auf vier Spuren rechnet die Studie mit 600 Mio. Gleichzeitig ist auch die Machbarkeit beiden Ausbauvarianten nachgewiesen. Es muss an dieser Stelle betont werden, dass es sich um eine unparteiische Studie eines in der schweizerischen Bahnwelt anerkannten Fachmannes handelt.

Es liegt auf der Hand, dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis beim ZBL wesentlich besser aussähe, wenn von Projektkosten zwischen 500 und 600 Mio. sowie einer Beseitigung des Engpasses Thalwil als Grundannahme ausgegangen würde.

### **NIBA**

Die diffuse NIBA-Bewertungs-Systematik gewichtet den Fahrzeitgewinn sehr stark. Dieser beträgt je nach Betriebsumständen vier bis fünf Minuten für den ZBT II gegenüber dem ZBL und nicht 6 Minuten, wie im Faktenblatt aufgeführt. Es fehlt auch die Gegenrechnung der massiven Fahrzeitverlängerungen ans linke Zürichseeufer und in Richtung Chur / Glarus / Österreich.

Im vorliegenden Falle ist eine übermässige Gewichtung des Fahrzeitgewinns nicht zielführend, da v.a. bezüglich Netzwirkung zu viele andere Aspekte für einen fairen und sachgerechten Vergleich zwingend mitberücksichtigt werden müssen.

### **Widersprüche**

Im Vergleich wird das dritte Gleis in Thalwil beim ZBL als vorgegeben angenommen. Trotzdem wird bei den Nachteilen der Engpass Thalwil aufgeführt, obwohl dieser mit dem 3. Gleis behoben ist.

Wie oben aufgezeigt existiert im Übrigen eine Erweiterungsvariante Thalwil mit vier Gleisen. Ein fairer Vergleich müsste auch diese Variante einbeziehen.

Mit dem Wegfall des Hirzeltunnels, dem nunmehr fehlenden Güterverkehr auf der Achse Zürich–Gotthard und den gestiegenen Sicherheitsanforderungen beim ZBT II (2 getrennte Röhren) ist eine völlig neue Ausgangslage entstanden, die entsprechend zu gewichten ist.

## Vorteile und Nachteile

### Vorteile ZBT II

Folgende Vorteile sind zu relativieren:

- ⤴ Die Konkurrenzfähigkeit zum MIV ist schon heute gegeben angesichts der Verkehrsumstände auf der Strasse rund um Zürich. Wesentlich bedeutungsvoller für die Konkurrenzfähigkeit ist nach der Eröffnung der A4 im Knonauer Amt und dem Abschluss des 6-Spur-Ausbaus Rotkreuz–Cham der Fahrzeitgewinn zwischen Luzern und Zug (Tiefbahnhof). Für Zug–Zürich wichtig sind sichere Sitzplätze in der 1. und 2. Klasse zu Verkehrsspitzenzeiten und schnelle Verbindungen nicht nur bis in den HB Zürich, sondern auch nach Zürich Enge, nach ZH Nord und zum Flughafen. Unter diesem Gesichtspunkt muss die Konkurrenzfähigkeit des ZBL mindestens ebenfalls bei den Vorteilen angeführt werden (ZH Enge und Nutzung der DML in Zürich).
- ⤴ Der Netzeffekt (Reduktion Fahrzeiten bis Mailand) ist vernachlässigbar angesichts der Fahrzeitgewinne durch die Neat und dem Potenzial zwischen Chiasso und Mailand. Zudem ist auf dieser Strecke das grosse Problem die Fahrplanstabilität. Es ist müssig, über Fahrzeitgewinne von 4 – 5 Minuten zu reden, solange kein auch nur annähernd stabiler Fahrplan nach Mailand garantiert werden kann. Bei diesem Thema gibt es keine Unterschiede zwischen ZBT II und ZBL. Vgl. hierzu auch die Studie der Stadt Luzern.
- ⤴ Gemäss Aussage des zuständigen SBB-Mitarbeiters für Netzerweiterungen (Herr Maichle) vom Januar 2011 wurden die möglichen Fahrzeiten Zürich–Mailand mit ZBL nie einer Untersuchung unterzogen.

### Nachteile ZBT II

Der Basistunnel ist mit folgenden zusätzlichen Nachteilen behaftet:

- ⤴ bleibt Nonstopzügen zwischen Zug und Zürich vorbehalten
- ⤴ keine Nutzung des neuen DML-Bahnhofs Löwenstrasse
- ⤴ wegfallende positive Netzeffekte wegen Umfahrung Thalwil und Nicht-Nutzung DML
- ⤴ nicht etappierbar, bei hohen Kosten
- ⤴ Unterhaltskosten und betrieblich erschwerte Sanierung der verbleibenden Stammstrecke, insbesondere des Zimmerberg-Tunnels
- ⤴ Landschaftlich reizvolle Fahrt zwischen Horgen und Thalwil entfällt, lange Tunnelfahrt zwischen Zug und Zürich
- ⤴ Kreuzung der Fernverkehrszüge auf der Gotthardlinie verschiebt sich infolge der Fahrplanlage von Zug nach Walchwil. Bruch der Anschluss-spinne in Zug.

Irreführender Passus: „Möglicherweise weiterer Investitionsbedarf zwischen Zug [...] und Arth-Goldau“. Die fliegende Kreuzung in Walchwil für 250 Mio. ist zwingend, d.h. integrierender Bestandteil des ZBT II.

(Unklar ist, ob die Kosten für die beim ZBL entfallende und deshalb vergleichsrelevante Sanierung des Zimmerberg-Tunnels bei den Kosten des ZBT II mitberücksichtigt resp. bei ZBL in Abzug gebracht worden ist. Ebenfalls offen ist, ob die für den ZBT II erforderliche fliegende Kreuzung für 250 Mio. im Bereich Walchwil Teil der Kostenschätzung für ZBT II ist.)

### Vorteile ZBL

ZBL weist folgende zusätzliche Vorteile auf:

- ⌘ Kapazitätsreserve (bei 4-Spurausbau Nordkopf Thalwil)
- ⌘ Nutzung der Seelinie zwischen Thalwil und Zürich (Netzeffekte)
- ⌘ Nutzung der DML (Netzeffekte)
- ⌘ Anschlusspinne in Zug für die Gotthardstrecke bleibt erhalten.
- ⌘ Etappierung möglich.

### Nachteile ZBL

Folgende Nachteile von ZBL sind zu relativieren:

- ⌘ *Keine Netzeffekte nach Süden* – wie weiter oben ausgeführt sind diese auf der Gesamtstrecke Zürich–Mailand sehr gering und eventuell ganz vernachlässigbar.
- ⌘ *Keine Kompatibilität mit ZBT II* – nicht relevant, da entweder ZBL oder ZBT II gebaut wird.
- ⌘ *Schon getätigte Vorinvestition in Nidelbad wird nicht genutzt* – dies wird über die Projektkosten in der Kosten/Nutzen Rechnung bereits berücksichtigt.
- ⌘ *Engpass Thalwil*: relativiert sich resp. entfällt ganz, je nach Ausbaustufe in Thalwil (3 oder 4-Spurausbau).

### Schlussfolgerung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die offensichtlich von den SBB gelieferten Annahmen und Fakten systematisch so ausgewählt wurden, den ZBT II in einem möglichst guten und die Variante ZBL in einem möglichst schlechten Licht erscheinen zu lassen.

Das BAV bitten wir, für einen fairen, sachgerechten Vergleich zu sorgen.

Zug, 7.7.2011