

Überparteiliches Komitee «Zimmerberg light»  
Neuhofstrasse 4  
6330 Cham  
041 783 28 50  
www.zimmerberg-light.ch

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Politik  
3003 Bern

Zug, 7. Juli 2011

**Stellungnahme des überparteilichen Komitees «Zimmerberg light – Bahnausbau mit Augenmass» zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau Bahninfrastrukturen (FABI)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des überparteilichen Komitees «Zimmerberg light – Bahnausbau mit Augenmass» nehmen wir gerne Stellung zur Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI).

Einleitend stellen wir fest, dass wir die Absicht der Vernehmlassungsvorlage, die Finanzierung der Bahninfrastrukturprojekte auf eine finanziell stabile Basis zu setzen, sehr begrüssen. Langfristige Planungssicherheit ist bei anspruchsvollen Infrastrukturausbauten in einem komplexen Netz von grosser Bedeutung.

Im Weiteren dürfte die Abkehr von grossen Projekten wie Bahn 2030 zugunsten pragmatischer Ausbauschritte durchaus zielführend sein. Allerdings sei uns der Hinweis erlaubt, dass dies in gewisser Weise im Widerspruch steht zur oben postulierten Planungssicherheit.

Die Dringlichkeitsstufe 1 umfasst Projekte im Umfang von fast 18 Mrd. Franken. Ausgehend von der Vorstellung, dass pro Jahr rund 1 Mrd. Franken für Bahninfrastrukturausbauten zur Verfügung stehen sollen, entspräche dies einem Zeitraum bis 2043. Dies wiederum kommt ungefähr drei bis vier weiteren Ausbauschritten gleich.

Im Sinne der Planungssicherheit sollten diese Ausbauschritte innerhalb der Dringlichkeitsstufe 1 baldmöglichst definiert werden, sobald der Umfang und die Projekte der Dringlichkeitsstufe 1 beschlossen sind.

### **Situation in der Zentralschweiz**

Zu Recht stellt die Vorlage auf Seite 86 im Kapitel 1.6.2 fest: *«Der dringendste Handlungsbedarf nach Kapazitätsausbau besteht im Zulauf zu den grösseren Städten, wo sich Fern- und Agglomerationsverkehr überlagern. Dies gilt zum Beispiel auf den Achsen Aarau–Zürich, Winterthur–Zürich, Innerschweiz–Zürich oder Genf–Lausanne.»*

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass im völligen Widerspruch zu dieser Feststellung die Achse „Innerschweiz–Zürich“ in der Vorlage keinerlei Priorität geniesst.

Ein Viertelstundentakt auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern ist nur möglich mit einer durchgehenden Doppelspur.

### **Projekte optimieren**

Nicht nur angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen ist eine Optimierung von Projekten ein Gebot der Stunde. Im Artikel 48d werden indirekt die Grundlagen für den Umgang mit Projektvarianten gelegt und im Artikel 48f wird die laufende Optimierung der Arbeiten stipuliert.

Für Artikel 48d regen wir an, die mit einzubeziehenden Kreise zu erweitern. Der Artikel soll neu sinngemäss wie folgt lauten:

„Es bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmungen, Kantone sowie interessierte Organisation und Gemeinwesen in geeigneter Weise ein.“

### **Begründung**

In den letzten Monaten musste unser Komitee leider die Feststellung machen, dass die SBB („betroffenes Eisenbahnunternehmen“) die in einer zwischenzeitlich optimierten Version vorliegende Alternative «Zimmerberg light» (ZBL) zum Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) nicht fair und vorurteilsfrei behandeln. Dies kulminierte in zwei Faktenblättern, welche dem Zuger Kantonsrat kürzlich zur Kenntnis gebracht wurden (siehe Beilage).

Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die betroffenen Eisenbahnunternehmen nicht immer neutral agieren, sondern teilweise ihre eigenen Agenden haben. Hier ist es Aufgabe des BAV, für korrekte Vergleiche bei Varianten zu sorgen. Zu diesem Zweck ist es unter Umständen zielführend, auch „interessierte Organisationen und Gemeinwesen in geeigneter Weise“ beizuziehen.

In einer Beilage finden Sie einen Kommentar, welcher die beiden „Faktenblätter zu ZBT II und Zimmerberg light (ZBL)“ sachlich beurteilt.

Daraus erhellt eindeutig der oben geschilderte Umstand der mangelnden Sachlichkeit und Fairness seitens der SBB und der mangelnden Berücksichtigung an sich bekannter Tatsachen durch das BAV. Wir bitten das BAV, für einen fairen und sachgerechten Vergleich zu sorgen.

In unseren Augen bedeutet die Formulierung „in geeigneter Weise“, dass der Bedeutung der Variantenwahl Rechnung gezollt werden soll. Im vorliegenden Fall geht es um einen grossen Kostenunterschied von mehr als einer halben Milliarde Franken und um eine bedeutende Differenz in der Netzgestaltung. Dementsprechend hat die Variantenwahl eine grosse Bedeutung. „In geeigneter Weise“ würde also konkret heissen, dass auch die stark betroffene Gemeinde Thalwil resp. die Gemeinden Kilchberg bis Pfäffikon SZ wie auch unser Komitee angehört werden sollten.

### **Prioritäten anders setzen**

Bei der Priorisierung der Vorhaben ist zwingend zu berücksichtigen, inwieweit die involvierten Kantone und Gemeinden Bereitschaft zur Vor- und Mitfinanzierung zeigen. Wir erlauben uns hier den Hinweis, dass der Kanton Zug 400 Mio. Fr. zur Vorfinanzierung von Bahninfrastruktur-Projekten reserviert hat, während der Kanton Luzern eine bedeutende Summe zur Mitfinanzierung des Tiefbahnhofes zu zahlen bereit ist. Dies muss eine Wirkung bezüglich Priorisierung der Achse Innerschweiz-Zürich haben.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für eine wohlwollende Aufnahme unserer Überlegungen und grüssen Sie freundlich.

Komitee «Zimmerberg light – Bahnausbau mit Augenmass»

Martin Stuber  
Copräsident

Gerhard Schmid  
Geschäftsführer

Beilage:

Faktenblätter BAV ZBT II und ZBL

Kommentar zu den Faktenblättern ZBT II und ZBL

Kopie an:

Dr. Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr