

Neuer Ansatz für das Nadelöhr zwischen Zug und Zürich

ÖV Nach dem Ja zu Fabi lanciert das Komitee Zimmerberg light seine Idee neu. Sein Argument: Das Projekt ist schneller realisierbar und billiger.

Wie das Nadelöhr zwischen Thalwil und Zug zum Verschwinden gebracht werden soll, ist noch unklar. Die Stimmbürger haben am 9. Februar mit klarer Mehrheit die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) angenommen. Dort wird beschrieben, wie das Schienennetz ausgebaut und in Stand gehalten wird. Die für die Zentralschweiz wichtige Lückenschliessung zwischen dem linken Zürichseeufer und dem Kanton Zug ist erst für den zweiten Ausbauschnitt bis 2030 vorgesehen. Die Planung hingegen ist bereits Bestandteil der ersten Tranche.

Den Engpass schnell beseitigen

Hier sieht das Komitee Zimmerberg light (ZBL) eine Chance, die Kapazität früher zu erhöhen. Der Grund: In der Fabi-Vorlage tauche, so sagt der Co-Präsident der Vereinigung, Martin Stuber, der Name des Zimmerberg-Basistunnels II (Thalwil-Litti) nicht mehr auf. Dies im Gegensatz zu früheren Vorlagen. Im Fokus steht für den Zuger Kantonsrat (Alternative-die Grünen): «Wie kann man möglichst schnell und nachhaltig den Engpass zwischen Zug und Thalwil beseitigen?»

Dabei entdeckt Stuber einen Trumpf, um die von der ZBL favorisierte Variante ins Spiel zu bringen. Er sieht in ihr nur Vorteile: «Zimmerberg light ist nicht nur wesentlich kostengünstiger als der Zimmerberg-Basistunnel bei gleicher Zielerreichung. Der Zimmerberg light lässt sich auch deutlich schneller realisieren, weil er problemlos etappierbar ist.» Auf der Homepage des ZBL ist von

Kosten zwischen 500 und 600 Millionen Franken die Rede. In einer Interpellationsantwort hat der Zuger Regierungsrat 2011 eine Kostenberechnung für den Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) in der Höhe zwischen 1 und 1,4 Milliarden Franken publik gemacht.

Es gibt neue Ansprechpartner

In einer ersten Etappe, so macht Stuber beliebt, soll der kurze Doppelspurtunnel zwischen Sihlbrugg und Horgen Oberdorf – der jetzige Durchstich ist 2 Kilometer lang – gebaut werden. Als Bauinstallationsplatz schlägt Stuber Sihlbrugg vor. Dieser Tunnel müsste vor 2030 gebaut werden. «Dies hat den Vorteil, dass die Sanierung des bestehenden Tunnels nicht mehr gemacht werden muss», so Stuber. Die SBB rechnen damit, dass dieser Schritt bis 2030 notwendig wird. Ist die erste Etappe gebaut, so Stuber weiter, kann der Albistunnel – einspurig als zweite Röhre neben dem bestehenden

Durchstich – realisiert werden. Mut schöpfen die ZBL-Promotoren auch vom Paradigmenwechsel bei der Entwicklung der Bahninfrastruktur. «Der Ansprechpartner hat sich geändert. Die Prozessführung liegt ab 2016 beim Bundesamt für Verkehr und nicht mehr bei den SBB», sagt Stuber. Letztere hätten seit Jahren den ZBT II propagiert.

Einen weiteren Vorteil sieht Stuber darin, dass dank Fabi die erste Etappe vollumfänglich und die zweite Etappe teilweise mit dem vom Kantonsrat 2009 absegneten Fonds vorfinanziert werden könnte. In diesem Topf befinden sich rund 400 Millionen Franken.

Fahrzeitgewinn vernachlässigbar

Stuber hatte schon in der letzten Kantonsratssitzung erwähnt, dass nach dem neuen Fabi-Regime der Kapazitätsausbau und das Knotenprinzip zählen. Der Fahrzeitgewinn – der ZBT II soll vier Minuten Zeitersparnis bringen –

stehe demgegenüber nicht mehr im Fokus. In seinem damaligen Votum sagte er: «Deshalb ist es schleierhaft, warum sich die Regierung immer noch an der veralteten und nicht mehr aktuellen Kosten-Nutzen-Rechnung von ZBT II und ZBL festklammert.» Das günsti-

«Zimmerberg light lässt sich schneller realisieren.»

MARTIN STUBER

gere Abschneiden der Basistunnel-Variante sei vor allem durch den Fahrzeitgewinn beim ZBT II entstanden.

Stuber hofft, dass die Argumente vertieft angeschaut werden. Das Komitee ZBL werde deshalb in nächster Zeit das Gespräch mit den am Verfahren beteiligten Entscheidungsträgern suchen.

Neue Erkenntnisse fehlen

Eine andere Sichtweise hat die Exekutive. «Der Zuger Regierungsrat stützt sich auf die nach den für alle anderen Verkehrsinfrastrukturprojekte angewandten Kriterien und das entsprechende Kosten-Nutzen-Verhältnis», sagt der Zuger Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel. Unter Bezugnahme auf diese Werte, so Michel, habe der Bund bis jetzt immer alle anderen Varianten als den ZBT II verworfen. Daraus folgert Michel: «Bis keine neuen Erkenntnisse vorliegen, bevorzugt auch der Regierungsrat diesen Basistunnel.»

Immerhin lässt Michel den Zimmerberg-light-Leuten einen Lichtschein, wenn er sagt: «Die Frage, welche Linienführung schliesslich gewählt wird, ist Sache des Bundes.» Als wichtig erachtet der Kanton, dass «die Bestvariante am Zimmerberg festgelegt» wird. Eine klare Position hat Michel auch zu der von Stuber angeregten Vorfinanzierung

durch den Kanton. Im Kantonsratsbeschluss werde dargelegt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um auf diese Gelder zugreifen zu können. Es sei nur möglich, für ein Projekt Gelder vorzuschüssen, das «in den Planungen des Bundes vorgesehen ist». Diese Vorgabe sei nicht erfüllt. Auch der Trumpf der Etappierung sticht für Michel nicht vorbehaltlos: «Zuerst muss die beste Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis gewählt werden; die Etappierbarkeit sagt dazu noch nichts aus.»

MARCO MOROSOLI
marco.morosoli@luzernerzeitung.ch



Das Komitee Zimmerberg light will diesen Tunnel durch einen neuen, doppelspurigen ersetzen.

Bild Werner Schelbert

ANZEIGE

CONFISERIE SPRÜNGLI
Tradition seit 1836

BLANC & NOIR
TRUFFES AU CHAMPAGNE

Confiserie Sprüngli Telefon 044 224 47 11
bestell-service@spruengli.ch www.spruengli.ch

Sprüngli