

Präsentation SBB-Kundenforum / Pro Bahn Zentralschweiz 5.6.2014

Konzept Angebotsziele

- Durchgehender Viertelstundentakt Zürich-Zug-Luzern (kein Hinketakt)
- Hochkapazitätzüge in den Spitzenzeiten (14 oder 15 DoSto Wagen)
- Halbstundentakt Zürich - Tessin (Stundentakt ZH-Mailand)
- Ausbau Regionalverkehr zwischen LU-ZG-ZH muss bedarfsweise möglich sein

Nötige Infrastruktur

(wird gem. FABI vom BAV untersucht und zuh. BR und eidg. Räte festgelegt)

- Durchgehende Doppelspur zwischen ZH-ZG-LU (Zimmerberg und DuBaLu) – Lücke in Rotkreuz wird derzeit geschlossen
- 400m Perrons an allen Haltestellen für Hochkapazitätzüge (aktueller Vorstoss im Zuger KR)
- 3. Gleis Zug-Cham und 3./4. Gleis Zug-Baar derzeit in Abklärung beim Kt. Zug.

Vorteile Zimmerberg light

- Stellt auch langfristig nötige Kapazität zur Verfügung, auch für RV
- Halb so teuer wie Zimmerberg Basistunnel
- Vorfinanzierung zu 2/3 durch Kt. Zug möglich
- Etappierung möglich resp. baulich bedingt auch sinnvoll
- Installationsplatz in Sihlbrugg Station unproblematisch (bei ZBT II im Litti in landschaftlich sensiblen Gebiet, Opposition in Baar)
 - Schnellere Realisierung als ZBT II möglich und sehr wahrscheinlich
 - Ausbau Angebot in Etappen möglich (Warten auf DuBaLu nicht zwingend)
- Umsteigebeziehung Thalwil bleibt bestehen (Entlastung Wasserkopf HB ZH)
- Höhere Flexibilität (Nutzung ZBT I oder Seelinie mit Anschluss in DML)
- Fahrzeitgewinn von 1 - 2 Minuten
- Sanierung Zimmerbergtunnel entfällt.
- Redundanz für Unterhalt des Albistunnels
- Zusatzzeitgewinn ZBT II (2'-3') für die Anschlusspinnen voraussichtlich nicht nötig
- Zusatzzeitgewinn ZBT II (2'-3') verschiebt Kreuzungspunkt Nord-Süd weg vom Bahnhof Zug

Nachteile Zimmerberg light

- Zeitgewinn kleiner als beim ZBT II (4')
- Zusatzgleis in Thalwil nötig (wird so oder so nötig irgendwann, Studie Romann)