



17.3503

**Interpellation Müller Damian.
Berücksichtigt das BAV
alle sinnvollen Varianten
des Bahnausbaus
für die Zentralschweiz?****Interpellation Müller Damian.
Etapas d'aménagement ferroviaire.
L'OFT tient-il compte de toutes
les variantes judicieuses
pour la Suisse centrale?**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 13.09.17

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Der Interpellant ist von der schriftlichen Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt. Er beantragt Diskussion. – Sie sind damit einverstanden.

Müller Damian (RL, LU): Ich bedanke mich beim Bundesrat für die Antwort. Allerdings – Sie werden nicht überrascht sein, Frau Bundespräsidentin – bin ich nicht ganz einverstanden oder besser gesagt befriedigt von den Antworten, welche ich erhalten habe. Ich werde den Eindruck nicht los, dass die Antworten im Allgemeinen bleiben. Die Transparenz, die meine mitunterzeichnenden Interpellanten und ich gewünscht haben, was uns dazu bewogen hat, die vorliegenden Fragen zu stellen, wird nicht hergestellt.

Ich werde auch den Eindruck nicht ganz los, dass die Zentralschweiz in diesem Bereich zu wenig ernst genommen wird. Insbesondere der Durchgangsbahnhof Luzern scheint in den dargelegten Überlegungen keine Rolle zu spielen. Oder wie muss ich die Aussage interpretieren?: "Aus nationaler Sicht weisen zudem andere Projekte ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine höhere Dringlichkeit zur Beseitigung von Überlasten auf." Mich überrascht diese Aussage, denn die Karte, die die Vizedirektorin des Bundesamtes für Verkehr (BAV), Frau Remund, am 28. April 2017 in Luzern präsentiert hat, zeigt im Bereich Luzern eine stärkere Überlast. Das ist bei anderen Projekten deutlich anders. Auch wenn sie keine oder nur geringe Überlasten ausweisen, wie zum Beispiel beim Lötschberg-Basistunnel oder bei der Linie Neuenburg-La Chaux-de-Fonds, sind sie in mehreren der fünf Szenarien enthalten. Aus Ihrer Antwort lässt sich herauslesen, dass Sie ein kostengünstiges Szenario mit den beiden Modulen Ausbau der Stammstrecke Horgen-Baar und erste Etappe des Durchgangsbahnhofes Luzern nicht näher geprüft haben.

Gerade angesichts des finanziell beschränkten Rahmens für den nächsten Ausbauschnitt 2030/2035 habe ich dafür wenig Verständnis. Die Aussage in Ihrer Antwort, dass am Zimmerberg beide Varianten gleich teuer seien, löst bei gewissen Fachleuten schon auch Kopfschütteln aus. Klar ist nur, dass kein Element zum Durchgangsbahnhof Luzern in der bis Ende September zu erwartenden Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2030/2035 enthalten sein wird, zum Zimmerberg-Basistunnel hingegen schon, was aus Sicht der Zentralschweiz selbstverständlich sehr freut. Ob die gewählte Variante die richtige ist, lässt sich leider aus den schriftlich vorliegenden Äusserungen nicht schlüssig beantworten.

Ich möchte an dieser Stelle aber nochmals ausdrücklich betonen, dass die regionalen Projekte angemessen berücksichtigt werden müssen. Sonst kommt das gesamte Projekt Zentralschweiz nicht zum Tragen. Ich muss an dieser Stelle keine Detailinformationen geben, da Sie ja mit unserem Regierungsrat Robert Küng in einem konstruktiven Austausch stehen. Für uns – für Luzern, aber auch die Zentralschweiz – funktioniert eben die Verkehrsdrehscheibe gemäss der Mobilitätsstrategie nur mit einem Durchgangsbahnhof. Nur dann können wir die Zukunft mit der rasant steigenden Nachfrage auf dem öffentlichen Verkehrsnetz, insbesondere auch aufgrund der boomenden Regionen um Luzern herum, auch bewältigen. Wir sind uns bewusst, dass Sie uns



heute nichts versprechen können. Sie wissen aber, dass die gesamte Zentralschweiz hinter diesem Projekt steht. Wir fordern vom Bund, die Projektierung des Durchgangsbahnhofs zeitnah, am liebsten unverzüglich, auszulösen, wie dies im bereits verabschiedeten Ausbauschnitt 2025 explizit vorgesehen ist.

Wicki Hans (RL, NW): Vorab lege ich meine Interessenbindung offen: Als Präsident des Zentralschweizer Komitees Durchgangsbahnhof Luzern (*Zwischenruf des Präsidenten: Herr Wicki, würden Sie das Mikrofon näher herannehmen? Besten Dank*) - Entschuldigung! - engagiere ich mich gerne für dieses Zukunftsprojekt, denn ich bin überzeugt, dass die Schaffung eines solchen Durchgangsbahnhofes nicht nur für die Zentralschweiz, sondern auch für das ganze Land von Bedeutung ist; immerhin ist der Bahnhof Luzern der drittgrösste Bahnhof in der Schweiz. Bereits im Bahn-2000-Konzept war ein Ausbau zu einem Vollknoten vorgesehen, dies natürlich nicht ohne Grund: Mit dem Ausbau des Bahnhofs Luzern würde eine weitere Neat-Etappe im Konzept erreicht, und die Fahrzeit von Deutschland über Basel nach Luzern und Mailand könnte um eine halbe Stunde reduziert werden, was übrigens auch die Linienführung via Zürich entlasten würde. Welchen Wert zudem eine zusätzliche effiziente Linienführung im Eisenbahnverkehr hat, dürfte der Streckenunterbruch bei Rastatt in den letzten Wochen zur Genüge gezeigt haben.

Im nationalen und internationalen Kontext hätte ein Ausbau Luzern einen wichtigen Einfluss, von den regionalen Aspekten – insbesondere auch im Tourismus – ganz zu schweigen. Umso weniger verständlich ist für mich die Stellungnahme des Bundesrates. Es bleibt darin generell unklar, welche Faktoren in das gesamte Kosten-Nutzen-Verhältnis einbezogen wurden. Die aktuell viel zitierte Transparenz fehlt mir hier vollständig. Ob etwa auch der Nutzen für die gesamte Region als Hochburg für den Tourismus in der Schweiz, aber auch die internationale Bedeutung eine Würdigung erfuhr, kann man der Stellungnahme nicht entnehmen. Schliesslich stelle ich mir die Frage, ob im Gesamtkontext die Bedeutung von Luzern als wichtiger Knotenpunkt unseres Eisenbahnnetzes nicht unterschätzt wurde. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf den Nutzen der Beseitigung von Engpässen in anderen Regionen erwarte ich daher, dass im Hinblick auf die Ausbauschnitte 2030–35 die in der Interpellation gestellten Fragen nochmals vertieft analysiert werden.

Heggin Peter (C, ZG): Meine Interessenbindung ist einfach die, dass ich Bahnnutzer bin und gerne gute Verbindungen hier nach Bern habe. Ich nehme auch gerne noch Stellung zur Interpellation von Herrn Damian Müller, weil auch aus meiner Sicht die Antwort natürlich nicht ganz befriedigen kann, gerade aus Sicht der Zentralschweiz.

Wenn man nämlich hört, dass der Ausbauschnitt – und ich beziehe mich halt vor allem auf den Zimmerberg-Basistunnel – scheinbar immer noch nicht entschieden ist, d. h. ob er in der Variante 2030/35 aufgenommen werden soll, dann kann ich das nicht ganz nachvollziehen. Denn der Zimmerbergtunnel basiert ja heute immer noch auf einem Einspurtunnel. Er stammt aus den Gründerjahren. Er ist aber eine Hauptschlagader zwischen Zürich und Luzern, aber auch zwischen Zürich, Zug, Schwyz und dem Gotthard. Der Anschluss in Thalwil ist ein schwieriger Knotenpunkt für den Verkehr Richtung Ostschweiz, Graubünden.

Dass man diesen Zimmerbergtunnel quasi verbauen oder neu erstellen sollte, ist ja schon vor 25 Jahren erkannt worden. Es gibt drei Volksabstimmungen dazu. Trotzdem wurde er nicht realisiert, man hat die Realisierung immer hinausgezögert. Man hat nur die erste Etappe gebaut, von Zürich bis nach Thalwil, in den Jahren 1997 bis 2002. Man hat dann die Realisierung, die zweite Etappe, quasi immer verschoben. Da hat der Bundesrat – damals noch Bundesrat Leuenberger – dann mehrfach auch versprochen, dass man nächstens, und das war so ab dem Jahr 2006, an die Realisierung dieses Tunnels gehe. Ich glaube, man sollte nicht vergessen, dass für diesen Tunnel schon über 100 Millionen Franken Vorinvestitionen getätigt wurden; das betrifft das Anschlusswerk in Thalwil. Es ist heute ungenutzt. Es bietet sich doch an, dort anzuschliessen, den Tunnel Richtung Baar fertigzustellen.

Natürlich ist klar, dass bei einem Projekt, das so lange dauert und immer wieder hinausgeschoben wird, dann andere Varianten, Untervarianten, Varianten light zur Diskussion gebracht werden, die – das kann ich in der Antwort des Bundesrates lesen – jetzt geprüft worden sind. Ich attestiere, dass man dort die Kosten-Nutzen-Abwägungen seriös vorgenommen hat. Das heisst für mich eben schon, dass man an der ursprünglichen Variante festhalten, dass man jetzt dort weiterfahren sollte. Denn wenn man diese enge Spur, dieses Nadelöhr eben quasi befreien könnte, hätte das punkto Ausbau und Verbesserung des Netzes für die ganze Zentralschweiz einen Quantensprung zur Folge. Ich bin auch überzeugt, dass dann im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern im Bereich Zentralschweiz eine starke Verbesserung erzielt werden könnte.

Also ich empfehle wirklich, bei diesem Projekt jetzt endlich Nägel mit Köpfen zu machen, indem man dem, was man schon in drei Volksabstimmungen beschlossen hat, hier jetzt mal Rechnung trägt. Ich finde nämlich als Zentralschweizer, wir tragen viel bei, wir sind wirtschaftlich stark. Wenn man dann eben auch noch den



nationalen Finanzausgleich betrachtet, schaut, was unsere Region beiträgt, finde ich doch, sie hat es verdient, dass man ihr beim Ausbau der Infrastruktur ein bisschen entgegenkommt und das auch an die Hand nimmt.

Janiak Claude (S, BL): Es ist jetzt ja viel vom Bauknoten Luzern gesprochen worden. Genau deshalb habe ich jetzt also gedacht, dass ich auch eine Interpellation hätte einreichen können. In ihr wäre vom "Bauknoten Basel" und von der "zweiten Wirtschaftsmacht in der Schweiz" – anstatt vom Tourismus – die Rede gewesen. Was die S-Bahn betrifft, haben wir noch keine, die diesen Namen verdienen würde – die haben sie alle schon. Und beim Finanzausgleich gehören wir auch zu jenen, die zahlen. Man könnte die Forderungen der Interpellation jetzt also identisch auf eine andere Region umschlagen. Warten wir also jetzt einmal ab, was die Vernehmlassung bringt, und dann stehen wir alle in den Startlöchern.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Sie sind einfach noch ein bisschen zu schnell. Wir sind ja jetzt an diesem Ausbauschnitt, zum ersten Mal in Anwendung des neuen Gesetzes, also mit den Planungsregionen. Das funktioniert sehr gut. Es ist nicht nur eine kantonale Betrachtung, sondern eine räumliche Betrachtung. Ich war im Mai mit jeder Planungsregion zusammen, und wir haben noch letzte Differenzen ausgeräumt. Aber es wird so sein, dass der Bundesrat im Herbst die Grösse des Ausbauschnittes und den Inhalt der grossen Projekte entscheiden wird. Dann kommt die Vernehmlassung nächstes Jahr, und Sie werden dann im Parlament die Vorlage noch in dieser Legislatur bekommen.

Es wird so sein wie bei jedem Ausbauschnitt: Wir können nicht alles aufs Mal umsetzen. Die Wünsche jeder Planungsregion würden so Richtung 20-Milliarden-Kredit gehen. Das können wir uns nicht zumuten und auch nicht umsetzen. Es ist ja dann ein Prozess. Es passiert nicht für zehn Jahre nichts, sondern wir kommen wieder.

Eine weitere Bemerkung: Man muss immer unterscheiden; wenn das Parlament die Vorlage hat, lanciert es Verpflichtungskredite. Wir haben viele Projekte. Der Durchgangsbahnhof ist so eines, und auch das Herzstück Basel; sie sind im Stadium noch weit weg von einer Planung mit generellem Projekt, sondern sie sind im Stadium der Projektierung. Sie werden mit Sicherheit begleitet und unterstützt werden, das kann ich jetzt schon sagen. Aber man muss sehen: Nicht alle Projekte sind bereits in einer Phase, wo man die Realisierung irgendwo abschätzen kann, sondern es werden noch Jahre gebraucht, bis dann ein generelles Projekt und damit Baureife vorliegt.

Sie werden es sehen, es ist kein Geheimnis, der Zimmerberg ist sicher auf gutem Weg. Bei Luzern, Basel und Lötschberg wird eine politische Diskussion darüber nötig sein, wie weit man mit Verpflichtungskrediten unterstützen kann bzw. wie weit man die Projekte unterstützen kann, damit sie vorwärtsgehen und in eine Phase kommen, wo sie langsam Baureife erhalten. Mehr kann und will ich nicht sagen. Es ist zuerst Sache des Bundesrates, nachher gibt es eine Vernehmlassung. Dann werden wir Sie auch über die Details zu jedem Projekt und sein Kosten-Nutzen-Verhältnis orientieren. Aber gemäss den Vorgaben des Gesetzgebers, von Ihnen, sind primär natürlich die Engpassbeseitigung und deshalb die Überlastbeseitigung Hauptkriterien für Projekte, die in den Ausbauschnitt kommen.