

Hitzkirch, 14. Juni 2017

Interpellation Fahrplan SBB

Berücksichtigt das BAV alle sinnvollen Varianten des Bahnausbaus für die Zentralschweiz?

Eine optimale Einschliessung der Zentralschweiz ins Netz der Schweizerischen Bundesbahnen ist für die kommenden Generationen aus kultureller, wirtschaftlicher, touristischer und gesellschaftlicher Sicht von zentraler Bedeutung. Am 28. April 2017 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) über den Stand der Arbeiten für die Ausbauschnitte 2030 und 2035 informiert. In der dort gezeigten Präsentation «Bahn-Ausbau 2030/35: Stand der Arbeiten» hat BAV Vizedirektorin Anna Barbara Remund verschiedene Szenarien mit unterschiedlichen Modulkombinationen dargestellt, die vom BAV untersucht und mit Kosten-Nutzen bewertet wurde.

Mit grossem Erstaunen muss man als Vertreter der Zentralschweizer Kantone zur Kenntnis nehmen, dass Luzern und die Zentralschweiz als eine der am stärksten wachsenden Wirtschaftsregionen und bedeutendsten Schweizer Destinationen für Kultur und Tourismus in den Überlegungen des BAV praktisch keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen. Weder im Finanzrahmen 2030 mit Investitionen von 7 Milliarden Franken noch im Finanzrahmen 2035 mit Investitionen von 12 Milliarden Franken ist die verkehrspolitische Bedeutung von Luzern ersichtlich. Genannt werden einzig Massnahmen im Regionalverkehr. Aus der Präsentation von Frau Remund wird zudem deutlich, dass an fünf Ausbauszenarien weiter gearbeitet werden soll. In keinem dieser Szenarien spielt die Zentralschweiz und insbesondere Luzern eine Rolle.

Die vom BAV veranschlagten Kosten betragen beim Durchgangsbahnhof Luzern 3.35 Milliarden Franken und beim Zimmerberg Basistunnel II 2.1 Milliarden Franken. Dies ist weit mehr als bisher angenommen.

Es ergibt sich damit von selbst, dass eine Kombination Durchgangsbahnhof LU / Zimmerbergbasistunnel II mit Kosten von zusammen 5.45 Milliarden im Ausbauschritt 2035 keine Berücksichtigung finden wird. Damit aber wird die Zentralschweiz bzgl. Bahnangebot klar benachteiligt.

Die Präsentation von Frau Vizedirektorin Remund legt den Schluss nahe, dass andere Varianten für diese beiden Module nicht Eingang in die Planung des BAV gefunden haben. Insbesondere fehlt eine Kombination des Ausbaus der Stammstrecke zwischen Horgen Oberdorf und Baar inkl. Ausbau Thalwil (bekannt unter dem Namen Zimmerberg light) und der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofes Luzern, dem Tiefbahnhof, welche zusammen rund 2.7 Milliarden Kosten würden.

Für die Interpellierenden ist es gesetzt, dass der Ausbauschritt 2035 der grossen Bahnarterie ZH-ZG-LU den durchgehenden Viertelstundentakt zwischen diesen Orten bringen muss. Nötig ist dafür eine Kapazitätserhöhung, welche die heute störungsanfällige Infrastruktur ersetzt.

Kontakt:

Damian Müller

Seilerstrasse 19, 6285 Hitzkirch, mail@damian-mueller.ch, www.damian-mueller.ch, 079 569 09 39

In Anbetracht der geschilderten Situation stellen wir dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Ist sich der Bundesrat bewusst, dass mit den vom BAV derzeit bearbeiteten fünf Szenarien für den Ausbauschritt 2035 die Zentralschweiz verfahrensmässig ungleich behandelt wird und ohne Korrektur beim Vorgehen erheblich benachteiligt würde?
2. Wie begründet der Bundesrat eine Benachteiligung der Zentralschweiz und von Luzern als eine der wesentlichsten Anlauf- und Durchlaufdestinationen unseres Landes, auch hinsichtlich deren Bedeutung für den Tourismus?
3. Aus welchen Projekten und mit welchen jeweiligen Kosten bestehen die beiden vom BAV am 28. April 2017 präsentierten Module Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg Basistunnel II?
4. Hat das BAV ein Szenario mit den beiden Modulen Tiefbahnhof Luzern und Zimmerberg light (inkl. Ausbau Thalwil) in einer mit den öffentlich präsentierten Szenarien vergleichbaren Tiefe geprüft? Hat es insbesondere untersucht, welches Angebot mit dieser Modulkombination möglich wäre?
5. Falls Nein, ist das BAV bereit, dies unvoreingenommen und ergebnisoffen nachzuholen und die Resultate der Öffentlichkeit mitzuteilen?
6. Wie stellt sich der Bundesrat zum Vorschlag der Zentralschweizer Regierungskonferenz in ihrem Positionspapier vom 1. Februar 2017, das Modul Durchgangsbahnhof zu etappieren – mit dem Tiefbahnhof als erster Etappe, die im AS 2030 oder 2035 zu realisieren wäre?