



Medienmitteilung Pro Bahn Zentralschweiz betreffend Stellungnahme des Bundesrates vom 23.8.2017 zur Interpellation Damian Müller

Luzern/Zug 10. September 2017

Bundesrat resp. BAV nehmen Zentralschweiz nicht ernst!

Die Antwort des Bundesrates auf die Interpellation von Ständerat Damian Müller und Mitunterzeichner (alle zehn Zentralschweizer Ständeräte haben mitunterschieden) ist sowohl inhaltlich wie auch in Sachen Ernsthaftigkeit enttäuschend für die Zentralschweiz.

Wenn der Bundesrat beziehungsweise das federführende Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht gewillt ist, das Anliegen einer ganzen Region ernsthaft und in der gebotenen Tiefe zu prüfen, verheisst das wenig Gutes für den bevorstehenden parlamentarischen Entscheidungsprozess bezüglich des Ausbauschnittes 2030/2035 der schweizerischen Bahninfrastruktur.

Die Interpellation stellt präzise Fragen und ist ebenso präzise und konkret begründet – aber die bundesrätliche Antwort weicht aus, bleibt im Allgemeinen oder beantwortet die Fragen gar nicht. Die erhoffte Transparenz wird nicht geschaffen.

Klar ist nur, dass kein Element des Durchgangsbahnhofes in der bis Ende September zu erwartenden Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2030/2035 enthalten sein wird, hingegen der Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) schon.

Die Hauptfrage der Interpellation, nämlich ob ein Szenario mit den beiden Modulen Tiefbahnhof (1. Etappe Durchgangsbahnhof Luzern) und Zimmerberg light (ZBL) geprüft wird, ist nicht beantwortet. Implizit muss aus den Aussagen aber ein Nein angenommen werden.

Dem angesichts der beschränkten finanziellen Mittel eigentlich naheliegenden Szenario wird so von vorneherein gar keine Chance gegeben: der einfachere und kostengünstigere Ausbau der Stammstrecke zwischen Horgen und Baar und die etappierte Realisierung des Durchgangsbahnhofes Luzern mit dem Tiefbahnhof als erster Etappe.

Ein unvoreingenommenes Prüfen aller sinnvollen Varianten, wie es die optimale Verwendung der beschränkten finanziellen Mittel eigentlich nahelegen würde, ist das nicht.

Leider spielt die Haltung der Luzerner Regierung, welche am Maximalprogramm ZBT II und Durchgangsbahnhof Luzern in einem Schritt festhält, dem Vorgehen in Bundesbern in die Hand.

Schliesslich macht sich der Bundesrat respektive das federführende BAV mit der folgenden Aussage unglaublich:

«Die Kosten für Zimmerberg light inkl. der baulichen Anpassungen im Bahnhof Thalwil sowie weiterer für das Angebot nötiger Massnahmen wären vergleichbar mit den Kosten des Zimmerbergtunnels.»

Mit den «weiteren für das Angebot nötigen Massnahmen» können nur Ausbauten zwischen Baar und Ebikon gemeint sein. Diese braucht es aber auch beim Zimmerberg Basistunnel II! Und der Ausbau der Stammstrecke ist sicher wesentlich kostengünstiger als der Basistunnel.

Für den Ausbau in Thalwil existiert eine Studie des renommierten Bahnplaners Paul Romann, welche aufzeigt, dass die Massnahmen in Thalwil für ein reibungsloses Funktionieren der neuen Doppelspur zwischen Horgen und Baar max. 100 Millionen kosten würden.

Alleine die Aussage, dass der Zimmerberg light gleich teuer wie der ZBT II wäre, zeigt, dass hier nicht unvoreingenommen und seriös gearbeitet worden ist.

Nun sind wir gespannt auf die Diskussion im Ständerat vom kommenden Mittwoch.

Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Zentralschweiz, Luzern

Martin Stuber, Vizepräsident Pro Bahn Zentralschweiz, Zug

Beilage

Detaillierte Stellungnahme zur Antwort samt Beilagen