



Bundesamt für Verkehr
Herr Dr. Peter Füglistaler
Frau Anna Barbara Remund
3003 Bern

Luzern, 9. Oktober 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Frau Remund

Mit grossem Interesse haben wir die Vernehmlassungsunterlagen zum AS 2035 studiert. Um eine fundierte und korrekte Stellungnahme abgeben zu können, bitten wir Sie um die Beantwortung der folgenden Verständnisfragen, dies auch zuhanden einer interessierten Öffentlichkeit.

Wir beziehen unsere Fragen auf die folgenden Dokumente:

- «Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/2035 (AS 2030/2035) - Erläuternder Bericht», nachfolgend als EB bezeichnet.
- «STEP Ausbauschnitt 2030/35 - Bewertung der Module - Bericht, Stand Juni 2017», nachfolgend als «BdM» bezeichnet.

Wir beziehen uns vor allem auf das Kapitel «K – Raum Zürich–Luzern/Chur und Zentralschweiz» im EB und das Kapitel 5.10 im BdM.

[Eingearbeitet sind die Antworten des BAV vom 13.11.2017](#)

1. Schaffung von Kostentransparenz

- a) Bei den Modulen im BdM auf Seite 85 listen Sie die Infrastrukturmassnahmen für die einzelnen Module und die Modulkosten auf. Das Modul K2 (ZBT II Variante ZKOEV) und das Modul 13 (ZBT II Variante SBB) unterscheiden sich bei den Infrastrukturmassnahmen einzig durch «Ausbauten im Raum Luzern», welche beim Modul K13 zusätzlich hinzukommt. Das Modul K13 kostet 1'500 Millionen mehr als das Modul K2. Daraus müsste geschlossen werden, dass diese «Ausbauten im Raum Luzern» 1'500 Millionen kosten.
 - a. Ist diese Schlussfolgerung korrekt? [Ja](#)
 - b. Welche Infrastrukturmassnahmen sind im Posten «Ausbauten im Raum Luzern» enthalten und was sind deren jeweilige Kosten? [Nur teilweise beantwortet - Rotsee, Flühmühle-Vorbahnhof Luzern, Bahnhof Luzern \(nur Globalzahl\)](#)
 - c. Welche Infrastrukturmassnahmen sind jeweils in den Modulen K2 und K13 im Posten «Diverse weitere Massnahmen» enthalten und was sind

deren jeweiligen Kosten? Muss mühsam rausgedröselst werden. Kosten insgesamt 454 Mio (inkl. Haltestelle Baar Littli)

b) Kosten ZBT II und ZBL

Das Modul K2 (ZBT II Variante ZKOEV) im BdM auf Seite 85 wird mit 2'204 Millionen veranschlagt. Im EB wird auf Seite 78 bzgl. ZBT II und Zimmerberg light (ZBL) folgende Aussage gemacht: «Es zeigte sich, dass beide Ausbauten langfristig vergleichbare Infrastrukturkosten generieren.»

- a. Wie hoch sind die jeweiligen Kosten für die im Modul K2 aufgeführten Infrastrukturmassnahmen?
 - a. Zimmerberg-Basistunnel II 1'267.5 Mio
 - b. 3./4. Gleis Zug–Baar mit Unter-/Überwerfung 235.8 Mio
 - c. 3. Gleis Zug–Chollermüli 225.8 Mio
 - d. Diverse weitere Massnahmen 454 Mio
- b. Sind bei den Kosten für den Posten a) Zimmerberg-Basistunnel II auch die Kosten für den Anschluss vom Tunnelportal Baar-Deinikon bis an die bestehende Stammlinie inkludiert oder sind diese im Posten d) Diverse weitere Massnahmen enthalten? Nicht direkt beantwortet. Es kann geschlossen werden aus Antwort 2a), dass Ja.
- c. Bezieht sich die oben zitierte Aussage im EB auf einen Kostenvergleich des Postens «Zimmerberg Basistunnel II» als Teil des Modul K2 und der Gesamtkosten von Zimmerberg light (Ausbau Thalwil, Scheiteltunnel Zimmerberg, 2. Röhre Albistunnel.)? Nein. Tunnel Meilibach kommt hinzu. Dessen Kosten legt das BAV nicht offen!

c) Widersprüchliche Kostenangaben bei Modulen und Verpflichtungskredit

Im Verpflichtungskredit (EB Seite 41, Ausbauschnitt 2035) wird die Massnahme i. «Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau Personenverkehr» mit einem Betrag von 2'090 Millionen aufgeführt.

- a. Trifft es zu, dass die Massnahme i. dem Modul K2 im BdM entspricht? Indirekt: Ja.
- b. Falls Ja, wie erklärt sich die Differenz von 114 Millionen zum Modul K2? 5% Erneuerungskosten pauschal in den BAV-Kosten. Fehlen im Verpflichtungskredit.
- c. Falls Nein, worin besteht die Differenz der Infrastrukturmassnahmen bei Massnahme i und Modul K2? Obsolet, da nicht Nein.

d) Kosten Durchgangsbahnhof

Bei den Modulen im BdM auf Seite 85 listen Sie die Infrastrukturmassnahmen für die einzelnen Module und die Modulkosten auf. Das Modul K1 (ZBT II und Durchgangsbahnhof Luzern) und das Modul K2 (ZBT II Variante ZKOEV) unterscheiden sich bei den Infrastrukturmassnahmen einzig durch den Posten «Durchgangsbahnhof Luzern», welcher beim Modul K1 zusätzlich hinzukommt. Das Modul K1 kostet 3'807 Millionen mehr als das Modul K2. Daraus müsste geschlossen werden, dass der Posten «Durchgangsbahnhof Luzern» 3'807 Millionen kostet.

- a. Ist diese Schlussfolgerung korrekt? Nicht beantwortet
- b. Welche Infrastrukturmassnahmen sind im Posten «Durchgangsbahnhof Luzern» enthalten und was sind deren jeweiligen Kosten? Nicht beantwortet

- c. Welche Infrastrukturmassnahmen sind jeweils in den Modulen K1 und K2 im Posten «Diverse weitere Massnahmen» enthalten und was sind deren jeweiligen Kosten? (siehe auch Frage 1.a)c.) Nicht beantwortet

Infrastrukturliste von Modul K1 fehlt in der Antwort

- e) Kosten Haltestelle Baar Sennweid

Bei den Modulen im BdM auf Seite 85 listen Sie die Infrastrukturmassnahmen für die einzelnen Module und die Modulkosten auf. Das Modul K8 wird mit 146 Millionen veranschlagt. Im EB steht dazu auf Seite 78: «Die S1 von Luzern/Rotkreuz sowie die S2 von Erstfeld/Arth-Goldau wird je halbstündlich verlängert bis zur neuen Haltestelle Baar Sennweid. Hierzu sind ein 3. Gleis Baar–Zug, eine neue Haltestelle Baar Sennweid, eine Wendeanlage Litti sowie ein Ausbau des Bahnhofs Arth-Goldau erforderlich. Insgesamt betragen die Kosten ca. 150 Millionen Franken.» 146 Millionen für eine einzige neue Stadtbahnhaltestelle erscheinen sehr hoch.

- a. Trifft es zu, dass die Haltestelle Baar Sennweid und deren viertelstündliche Bedienung Infrastrukturmassnahmen im Umfang von 146 Millionen Franken erfordern wird? Wird mit dem Verweis auf das Modul K8 indirekt bestätigt.
- b. Falls Ja, wie sieht das Passagieraufkommen der Haltestelle Baar Sennweid und dasjenige der S2 zwischen Baar Lindenpark und Baar Bahnhof aus? ? Nicht beantwortet
- c. Wurde deren Wirtschaftlichkeit sowohl bzgl. aller Infrastrukturkosten wie auch des Betriebes (Leerfahrt von und zum Wendegleis Baar Litti, Stilllager in Baar Litti) berechnet? ? Nicht beantwortet
- d. Falls Ja, wie stellt sich die Wirtschaftlichkeit dieses Moduls dar? Falls Nein – weshalb wurde die Wirtschaftlichkeit (Kosten/Nutzen) nicht berechnet? ? Nicht beantwortet

2. Exkurs zur Variante Zimmerberg light (EB Seite 78)

- a) Kosten ZBL

Auf Seite 78 des EB schreiben Sie im Abschnitt „Exkurs zur Variante Zimmerberg light“, «dass beide Ausbauten langfristig vergleichbare Infrastrukturkosten generieren.»

- a. Sind die Kosten für den ZBL in einer zum ZBT II vergleichbaren Planungstiefe erhoben worden? Ja
- b. Was sind die geschätzten jeweiligen Kosten bezüglich der drei nötigen Infrastrukturmassnahmen des ZBL?
- a. Ausbau Thalwil Nicht beantwortet
- b. Scheiteltunnel Horgen Oberdorf-Sihlbrugg Station Nicht beantwortet
- c. 2. Röhre Albistunnel Sihlbrugg-Station-Baar Litti Nicht beantwortet

Zusammen mit dem Meilibachtunnel sind es 1'850 Mio. Dieser Betrag ist nicht nachvollziehbar

- b) Mehrkosten Thalwil und Zürich-Chur

Sie erwähnen, dass «um die gleichen Funktionalitäten zu erhalten wie bei einem Zimmerberg-Basistunnel II – deutliche Mehrkosten im Knoten Thalwil sowie mit dem in beiden Fällen vorgesehenen Kapazitätsausbau der Strecke Zürich–Chur.» entstehen.

- a. Wie hoch sind die Mehrkosten in Thalwil? Nicht beantwortet
- b. Um welche zusätzlichen Ausbauten für die Strecke Zürich-Chur handelt es sich und wie viel kosten sie? Meilibachtunnel. Kosten nicht beantwortet

Kommentar:

Aus den Antworten geht hervor, dass beim ZBL der Meilibachtunnel in den Kosten enthalten ist, nicht aber beim ZBT II. Der ZBL wird also gegenüber dem ZBT II künstlich hoch gerechnet.

c) Zeitgewinn

Für den ZBT II erwähnen sie einen Zeitgewinn von 6 Minuten zwischen Zürich und Zug.

- a. Wie hoch ist der Zeitgewinn im Falle des ZBL gegenüber dem heutigen Zustand, jeweils für Züge mit und ohne Halt in Thalwil? Unklar beantwortet. Ist die angegebene 1 Minute mit oder ohne Halt in Thalwil.
- b. Wie wirkt sich die durch den Fahrzeitgewinn verschobene Fahrlage der Fernverkehrszüge ZH-Gotthard auf die Kreuzungspunkte des FV zwischen Zug und Arth-Goldau aus? Bleibt der Bahnhof Zug der Kreuzungspunkt? Ja, weil dieser Knoten fixiert wird. In ZH wird später abgefahren. D.H. für ZH-Tessin wird der Fahrzeitgewinn faktisch wieder eliminiert durch spätere Abfahrt.
- c. Sind allfällige durch die Verschiebung der Kreuzungspunkte erforderliche Infrastrukturmassnahmen im Modul K2 enthalten und was sind ihre Kosten? Bei Fixierung des Knoten Zug keine Massnahmen nötig.

d) Thalwil

Der Knackpunkt in ihren weiteren Ausführungen ist der Knoten Thalwil, da sich das gesamte Angebot auf Thalwil ausrichten müsse. Diese Aussage ist ohne weitere Erläuterungen schwierig nachvollziehbar.

- a. Wie sieht der geplante Ausbau in Thalwil aus? Zwei Zusatzgleise im Norden, zwei Entflechtungsbauwerke im Süden. Ist dieser so gestaltet, dass die zukünftigen Angebote nicht auf Thalwil ausgerichtet werden müssen? Nicht beantwortet.
- b. Ist bei diesem Ausbau die Nutzung der beiden heute kaum genutzten Geleise beim Bahnhof vorgesehen? Nicht beantwortet.
- c. Welche Ausbauten in Thalwil werden im Falle des Baus des ZBT II längerfristig nötig, um den Ausbau der ZH-S-Bahn, des Angebotes auf der Strecke Zürich-Chur und des Güterverkehrs auf dieser Linie zu gewährleisten? Meilibachtunnel „(in diesem Fall Murimoss-Au ZH)“
- d. Wurde die Weiterführung des bestehenden Zimmerberg-Tunnels von Nidelbad bis Meilibach untersucht? Offenbar Ja.
- e. Falls Ja, wie hoch werden die Kosten für eine Tunnelumfahrung von Thalwil veranschlagt? Nicht beantwortet.
- f. Falls Ja, wurde ein Modul mit den Bestandteilen ZBL und der obenerwähnten Tunnelumfahrung von Thalwil untersucht, bzgl. Machbarkeit, Kosten, Wirkung und Wirtschaftlichkeit? Ja, im Rahmen des AS 2025. Keine Antworten im Detail, nur wie üblich: schlechter als ZBT II abgeschnitten

Kommentar:

Im Süden ist Thalwil mit einer doppelspurigen Überwerfung Richtung Baar bereits gut ausgebaut, es ist nicht nachvollziehbar, wozu es noch weitere Entflechtungsbauwerke braucht.

Stossend ist, dass in der Vernehmlassungsvorlage auf die Fixierung auf den Knoten Thalwil als Negativpunkt beim ZBL verwiesen wird, hingegen die notwendige Fixierung auf den Knoten Zug beim ZBT II mit keinem Wort eingegangen wird. Es ist offensichtlich: der ZBL wird schlecht geredet, der ZBT II mit Nachteilen „verschont“.

3. Etappierung des Durchgangsbahnhofes Luzern

In der Medienkonferenz anlässlich der Vorstellung der Vernehmlassungsvorlage wurde völlig zu Recht betont, dass der Infrastrukturausbau mit dem Timing bzgl. Ausführung Rücksicht auf die Kapazitäten der Bauindustrie nehmen muss. Beim Durchgangsbahnhof Luzern dürfte sich gerade unter diesem Aspekt, aber auch bzgl. der Finanzierung eine Etappierung anbieten. Diese wurde im Positionspapier der Zentralschweizer Regierungskonferenz vorgeschlagen. Die beiden Etappen sind der Tiefbahnhof (Ebikon-HB Luzern) und die Erweiterung zum Durchgangsbahnhof.

- a) Wurde diese Etappierung geprüft bzgl. Machbarkeit und Wirkung (Kapazität, Zeitgewinn)?
- b) Wie hoch sind die jeweiligen Kosten für die erste und die zweite Etappe? Gemäss Studien SBB kostet die 1. Etappe 1'800 Mio. 2. Etappe kostet 600 Mio. Aber im AS 2035 wird mit 2'800 Mio gerechnet, weil das BAV Risiken und Unsicherheiten anders bewertet.

Dürfen wir mit einer zeitgerechten Beantwortung – d.h. bis Ende Oktober - rechnen, da die Fragen aus unserer Sicht keiner neuen Untersuchungen und Abklärungen bedürfen?

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz
Sektion Zentralschweiz

Namens des Vorstandes
Karin Blättler, Präsidentin

Kopie an

- KVF-S
- KVF-N
- ZKöV