



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

Luzern, 27. November 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Füglistaler  
Sehr geehrte Frau Remund

Besten Dank für Ihre Antwort vom 13. November 2017. Wir haben diese studiert und müssen leider feststellen, dass nicht alle Fragen beantwortet worden sind. Dürfen wir Sie bitten, dies zeitgerecht für die Erstellung unserer Stellungnahme nachzuholen.

Es handelt sich um folgende Fragen (Frage in Rot):

## 1. Schaffung von Kostentransparenz

### 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 Zimmerberglight (ZBL) folgende Aussage gemacht: «Es zeigte sich, dass beide Ausbauten langfristig vergleichbare Infrastrukturkosten generieren.»

- 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. Kann aus Antwort 2a) geschlossen werden, dass Ja?**

### 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. Trifft diese Schlussfolgerung zu?**

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, bitte nachliefern. Danke.**

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 werden? **Wird mit dem Verweis auf das Modul K8 indirekt bestätigt. Trifft diese Schlussfolgerung zu?**
- 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.»

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.**

### 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.**

**Aus den Antworten geht hervor, dass beim ZBL der Meilibachtunnel in den Kosten enthalten ist, nicht aber beim ZBT II. Ist diese Schlussfolgerung korrekt?**

### 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?**

### 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.**

- 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.**

## Neu aufgetauchte Fragen

Aufgrund Ihrer Ausführungen bzgl. Meilibachtunnel ist eine weitere nicht unbedeutende Frage aufgetaucht. Im Falle des Baus des ZBT II müsste das Verzweigungsbauwerk für den Meilibachtunnel schon gebaut werden. Dies unabhängig davon, ob der Meilibachtunnel je gebaut wird, da diese Verzweigung im laufenden Betrieb nachträglich kaum mehr erstellt werden kann.

1. Sind die Kosten für dieses Verzweigungsbauwerk in den 1.28 Milliarden für den ZBT II Tunnel gemäss Ihrer Auflistung der Infrastrukturmassnahmen enthalten?

Beim Studium ihres Berichtes vom 29. April 2011 „Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP): Bewertung der regionalen Module sowie Zuordnung zu zwei Dringlichkeitsstufen“ ist folgende bedeutungsvolle Fragestellung aufgetaucht:

Auf den Seiten 53 bis 55 wird die Modulbewertung für den Korridor Zürich-Luzern (H) vorgenommen. Hier scheidet das Modul ZBL mit Tiefbahnhof Luzern (Modul H9) aus. Als Kriterien werden offenbar auch die ZEB-Vorgaben genommen – Zitat auf Seite 54: „Die Module H1, H4 und H7 enthalten die gemäss Artikel 10 ZEBG zu prüfende Massnahme „Beschleunigung Zürich-Luzern mit Zimmerberg-Basistunnel II“.

Dies führt dann zur folgenschweren Aussage im „Exkurs ZBL“ im erläuternden Bericht AS 2035 (Seite 78):

*«Für die Kapazitätsausbauten am Zimmerberg wurden im Rahmen der Arbeiten zum STEP AS 2025 sechs mögliche Alternativen im Korridor Zürich–Zug untersucht. Bereits in der damaligen Bewertung der Module erzielte einzig der Zimmerberg-Basistunnel II ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis.»*

2. Trifft es zu, dass diese Bewertung noch nach „alten“ Kriterien vorgenommen wurde, in denen der Fahrzeitgewinn einen massgebenden Einfluss auf die Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses hat?

Sodann ist aus der *Tabelle 5.10-1* auf Seite 54 Ihres Berichtes vom 29. April 2011 ersichtlich, dass beim Ausbau der Stammstrecke kein Fahrzeitgewinn aufgeführt wird.

3. Trifft es zu, dass der vom BAV mit einer Minute veranschlagte Fahrzeitgewinn von einer Minute beim Ausbau der Stammstrecke nicht in die Bewertung des Moduls H9 eingeflossen ist?

Dürfen wir mit einer zeitgerechten Beantwortung rechnen?

Freundliche Grüsse

**Pro Bahn Schweiz**  
Sektion Zentralschweiz

Handwritten signature in purple ink, appearing to read 'K. Blättler'.

Namens des Vorstandes  
Karin Blättler, Präsidentin

Kopie an

- KVF-S
- KVF-N
- ZKöV