



Medienmitteilung Pro Bahn Zentralschweiz

Wichtige Fragen weiterhin unbeantwortet

Luzern/Zug 27. November 2017

In einem detaillierten Fragenkatalog hat Pro Bahn Zentralschweiz (ZS) das BAV am 9. Oktober 2017 um Aufschluss zu offenen Fragen rund um den Ausbau der Bahninfrastruktur auf der Arterie Zürich-Zug-Luzern gemäss Vorschlag Ausbauschnitt 2035 gebeten (Beilage 1.).

Nach rund 5 Wochen hat das BAV mit Brief vom 13.11.2017 geantwortet (Beilagen 2.). Ein eingehendes Studium der Antwort und weiterführender Unterlagen führt Pro Bahn ZS zu folgenden Feststellungen:

1. Zentrale Fragen hat das BAV nicht beantwortet. Darunter die mitentscheidende Frage, wie viel die drei Infrastrukturmassnahmen für den Ausbau der Stammlinie (Zimmerberg light ZBL) kosten (Ausbau Thalwil, Scheiteltunnel Zimmerberg, 2. Röhre Albistunnel).
2. Verschiedene Formulierungen in der BAV-Antwort legen den Schluss nahe, dass der ZBL künstlich teuer gerechnet wurde.
 - So muss aus der Antwort geschlossen werden, dass beim Kostenvergleich der ZBL mit dem Meilibachtunnel gerechnet wird, der ZBT II aber nicht.
 - Weiter legen die Ausführungen des BAV nahe, dass beim Ausbau von Thalwil eine Maximalvariante gerechnet worden ist.
3. Bei den beiden Etappen des Ausbaus in Luzern beziffert das BAV die beiden Etappen Tiefbahnhof und Weiterausbau zum Durchgangsbahnhof, schlägt aber mit einer nicht nachvollziehbaren Begründung auf diese Kosten nochmals 400 Millionen drauf.
4. Wie sich der „Killerbetrag“ von 6 Milliarden für das Modul K1 (Durchgangsbahnhof und ZBT II) zusammensetzt, beantwortet das BAV ebenfalls nicht.
5. In seiner Antwort bzgl. Prüfung eines Moduls Tiefbahnhof/ZBL verweist das BAV auf eine 2011 vorgenommene Modulprüfung, bei dem dieses Modul wegen schlechtem Kosten/Nutzen-Verhältnis ausgeschieden sei. Der entsprechende Bericht vom 29. April 2011 legt aber nahe, dass diese Modulausscheidung noch zu einer Zeit stattgefunden hat, wo der Fahrzeitgewinn das weitaus wichtigste Kriterium war. Dies sollte bekanntlich im AS 2035 keine Rolle mehr spielen. (vgl. Beilage 5.)
6. Beim aktuellen Beantwortungsstand kommt Pro Bahn Zentralschweiz zusammenfassend zur Aussage, dass das von ihm vorgeschlagene Modul mit dem Tiefbahnhof und dem ZBL für 2.6 Milliarden machbar wäre und somit Platz in einem AS 2035 von 12 Milliarden hätte.
7. Die Glaubwürdigkeit des BAV leidet aber nicht nur an den vielen Nicht-Antworten, sondern auch an offensichtlich widersprüchlichen Zahlen:

- Im K8 kostet die Wendeanlage in der Littli 32.7 Mio, im K13 und K2 "nur" 24.8 Millionen.
 - Im K2 kostet Kölliken 39.8 Mio, im K13 nur 28.1 Mio.
8. Ein grosses Fragezeichen bzgl. Vorgehen und Bewertung der Infrastrukturmassnahmen wirft auch die neue Haltestelle Baar Sennweid auf. Wie kommt das BAV dazu, Ausbauten von 146 Millionen für eine einzige, wohl eher schwach frequentierte Haltestelle mit Viertelstundenbedienung vorzuschlagen? Dazu noch mit einem Betriebskonzept (Wendegleis, Leerfahrt und Stilllager in Baar-Littli), das auch betrieblich ganz offensichtlich unwirtschaftlich ist. Diesbezügliche Fragen von Pro Bahn blieben ebenfalls unbeantwortet.

Pro Bahn Zentralschweiz hat dem BAV mit Datum vom 27.11.2017 einen weiteren Brief geschrieben und erwartet nun die zeitgerechte und vollständige Beantwortung aller Fragen (Beilage 4.).

Falls das BAV dazu nicht bereit sein sollte (einige Fragen werden nun schon zum vierten Mal gestellt, darunter in einer Interpellation aller zehn Zentralschweizer Ständeräte), so würde die Glaubwürdigkeit der gesamten Vorlage zum AS 2035 darunter leiden.

Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Zentralschweiz, Luzern, 079 961 34 53

Martin Stuber, Vizepräsident Pro Bahn Zentralschweiz, Zug, 078 746 13 12

Beilagen:

1. Brief mit Fragen von Pro Bahn ZS vom 9. Oktober 2017
2. Antwort BAV vom 13. November 2017
3. Antwort BAV mit Kommentaren von Pro Bahn ZS
4. Zweiter Brief von Pro Bahn ZS an das BAV vom 27. November 2017
5. Ausschnitt aus dem Bericht des BAV vom 29. April 2011 «*Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP): Bewertung der regionalen Module sowie Zuordnung zu zwei Dringlichkeitsstufen*»