

Bundesamt für Verkehr

per Mail (konsultationen@bav-admin.ch)

Zug, 15. Januar 2018

## Stellungnahme Ausbauschritt 2030/35

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Unser Komitee bedankt sich für die Einladung, eine Stellungnahme zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/2035 abzugeben.

Wir nehmen diese Gelegenheit gerne wahr, beschränken uns dabei aber aus naheliegenden Gründen auf unser Kernanliegen, dem möglichst raschen Ausbau der Bahnstrecke Thalwil-Zug-Luzern auf durchgehende Doppelspur.

Beim Studium der Vernehmlassungsvorlage konnten wir feststellen, welche grosse und kompetente Arbeit in diesem Vorschlag steckt – wir schätzen diesen geleisteten Effort sehr.

### Variantenvergleich am Zimmerberg vorgenommen

Seit bald sieben Jahren setzt sich unser Komitee für einen umfassenden und fairen Variantenvergleich des Ausbaus zwischen Thalwil und Baar-Litti ein. Im «Exkurs zur Variante Zimmerberg light» auf Seite 78 des erläuternden Berichtes werden Ausführungen über die Variante Ausbaus der Stammstrecke und des Bahnhofes Thalwil gemacht, die für sich genommen Zweifel lassen, ob dies tatsächlich ergebnisoffen und unvoreingenommen gemacht wurde. Wie wir inzwischen in Erfahrung bringen konnten, wurde ein umfassender Variantenvergleich tatsächlich durchgeführt, aber dessen Resultate leider in dieser Form nie öffentlich kommuniziert. Die Durchführung dieses Variantenvergleiches ist erfreulich und wird von unserem Komitee anerkannt.

Folgende Ergebnisse dieses Variantenvergleiches lassen gemäss unserem Kenntnisstand die Wahl des ZBT II als bessere Variante plausibel erscheinen:

1. In der langfristigen Betrachtungsweise (nach 2050) wird für die Strecke ZH-Sargans-Chur der Meilibachtunnel (Murimoos-Au) notwendig werden, um die zu erwartenden Kapazitätsengpässe in Thalwil zu beheben.
2. Bei einem Ausbau der Stammstrecke zwischen Horgen und Baar-Litti ist auch bei einem Vollausbau des Knotens Thalwil das dem AS 2035 zugrunde gelegte Angebot 2035 (ZH-Chur / ZH-ZG-LU / ZH-ZG-Tessin/Italien) nicht fahrbar.
3. Beim Vollausbau in Thalwil ist mit grossen Verzögerungen bei der Realisierung zu rechnen wegen der anzunehmenden rechtlichen Schritte bei einem Teil der betroffenen Grundstücke. Damit würde der anzunehmende schnellere Ausbau der Stammstrecke konterkariert.

4. Bei einer Globalkostenschätzung mit einem Genauigkeitsgrad von +/- 50% sind der ZBT II mit Meilibachtunnel und der Ausbau der Stammstrecke mit Ausbau Thalwil und Meilibachtunnel bzgl. der Erwartungswerte praktisch gleich teuer.

Ein Wermutstropfen ist für uns, dass dieser Variantenvergleich so lange gedauert hat. Denn mit der Änderung der Prioritäten durch FABI – Prioritätenverschiebung vom Fahrzeitgewinn zur Kapazitätserhöhung – ist das Bewertungstool NIBA nicht mehr à jour und damit die Modulbewertung von 2011, wo die Variante Zimmerberg light ungenügend abgeschnitten hat, eigentlich obsolet. (Diese Bewertung kam ja v.a. wegen des grösseren Fahrzeitgewinns des ZBT II zustande, deren Differenz zugunsten ZBT II zudem zu hoch angesetzt worden ist).

Wir erlauben uns an dieser Stelle den Hinweis, dass anlässlich der politischen Konflikte rund um den Ausbau des Zugersee Ost (Ausweichstelle in Walchwil) ein gleichermassen ergebnisoffenes und tiefgehendes Variantenstudium sinnvoll gewesen wäre und bei der Wahl des alternativen Ausbaus «Murpfl» die nun aufgetretenen Verzögerungen und zusätzlichen Kosten wohl hätten vermieden werden können.

### **Planung und Realisierung ZBT II beschleunigen**

Wir begrüssen es, dass der Ausbau am Zimmerberg Eingang in den AS 2035 gefunden hat. Gleichzeitig beharren wir aber darauf, dass die durchgehende Doppelspur bis Luzern – mit der Bestvariante Durchgangsbahnhof – nötig ist und deshalb auch der Durchgangsbahnhof mit der Realisierung der ersten Etappe in den AS 2035 gehört.

Da Planung und Projektierung beider Projekte im AS 2025 finanziert sind und die Kapazitätsprobleme vor allem in den Hauptverkehrszeiten und je nach Wetterlage auch an den Wochenenden jetzt schon bestehen, ist diese umgehend auszulösen.

Wir haben irritiert festgestellt, dass die im Herbst 2017 bei den SBB bestellte Konzeptstudie ZBT II bis Ende 2020 dauern soll. Die im Frühsommer 2017 von den SBB in Auftrag gegebene Konzeptstudie für die Direktverbindung Aarau-Zürich muss bis im Herbst 2019 abgeschlossen sein. Unser Komitee erwartet beim weniger komplexen Projekt ZBT II den Abschluss der Konzeptstudie auch zu diesem Zeitpunkt.

Nach Abschluss der Konzeptstudie ist ohne Verzögerung die Projektierung und Realisierung an die Hand zu nehmen, mit dem Ziel, den ZBT II bis 2030 in Betrieb nehmen zu können.

### **Kostenvergleich der beiden Varianten vertiefen und vervollständigen**

Da bei der Variantenwahl die Kostenschätzungen eine Spannbreite von +/- 50% haben, muss in der Konzeptstudie bei der Kostenschätzung auch diejenige für den Ausbau der Stammstrecke genauer erhoben werden, so dass die Kosten effektiv vergleichbar werden (Z.B. ist der Ort der unterirdischen Verzweigung Meilibachtunnel für beide Varianten sehr kostenrelevant, aber dieser ist noch nicht bekannt). Falls die Kostenverhältnisse zwischen den beiden Varianten sich ganz anders darstellen sollten, oder es bei der Erarbeitung der Konzeptstudie neue Erkenntnisse gibt, welche den Grundsatzentscheid pro ZBT II in Frage stellen, muss auf die Variantenwahl zurückgekommen werden können. Bei der Konzeptstudie und dem definitiven Variantenentscheid erwarten wir grösstmögliche Transparenz und proaktive Information aller Stakeholder.

Ebenfalls in den Kostenvergleich miteinbezogen werden müssen die Kosten des Weiterbetriebes der heutigen einspurigen Stammstrecke samt Sanierungsbedarf, und zwar auch bei den Betriebskosten. Dies wurde gemäss unserem Kenntnisstand bisher nicht gemacht.

### **Weiterhin schnelle Umsteigebeziehungen in Thalwil**

Die schnelle Anbindung von Thalwil für Umsteigebeziehungen aus dem Tessin und Italien sowie aus der Zentralschweiz Richtung Graubünden und Teile der Ostschweiz ist in der Konzeptstudie zwingend einzuplanen. Mit dem Hirzeltunnel wurde bei der NEAT dem Souverän die bessere Verbindung dieser Landesteile versprochen. Diese Verbindung wurde bekanntlich fallen gelassen. Es kann nun aber nicht sein, dass sich wegen des Baus des ZBT II nun diese Verbindungen sogar verschlechtern.

### **ZBT II und DBL möglichst gleichzeitig**

Der Ausbau zwischen Thalwil und Rotkreuz entfaltet seinen ganzen Nutzen nur zusammen mit dem Ausbau zwischen Ebikon und Luzern – dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Der DBL gehört als Projekt in den AS 2035, mit der schnellstmöglichen Realisierung der ersten Etappe (Ebikon-Tiefbahnhof Luzern). Eine möglichst zeitnahe Inbetriebnahme mit dem ZBT II ist anzustreben.

### **Keine Flachbahn ZH-ZG**

Mit der Ausgestaltung der neuen unterirdischen Verzweigung Basistunnel/Meilibachtunnel wird auch darüber entschieden, welche Strecke – oder ob sogar beide - zur Flachbahn wird. Die Verzweigung Basistunnel/Meilibachtunnel ist so zu konzipieren, dass die Flachbahn für die Beziehung ZH-Sargans gebaut wird, nicht aber für ZH-ZG. Es muss eine Zusicherung gegeben werden, dass es keinen fahrplanmässigen Güterverkehr ZH-ZG geben wird.

### **Keine Haltestelle Baar-Sennweid**

Im AS 2035 sind Investitionen von 146 Millionen vorgesehen für den Ausbau zwischen Zug und Baar-Litti, um eine Weiterführung der S2 bis nach Baar und eine viertelstündliche Bedienung einer neuen Haltestelle Baar-Sennweid zu ermöglichen. Der Nutzen steht hier in keinerlei Verhältnis zu den Kosten, geschweige denn zu den zu erwartenden Betriebskosten (Viertelstündliche Leerfahrt und Stillager Baar-Sennweid bis Litti). Auf diesen Ausbau ist zu verzichten.

Für allfällige Fragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

### **Überparteiliches Komitee Zimmerberg light**

Karin Blättler

Co-Präsidentin

Martin Stuber

Co-Präsident

### **Postadresse**

Überparteiliches Komitee «Zimmerberg light»  
c/o Martin Stuber  
Göblistrasse 16  
6300 Zug