



17.3503 Interpellation

## Berücksichtigt das BAV alle sinnvollen Varianten des Bahnausbaus für die Zentralschweiz?

Eingereicht von: Müller Damian  
FDP-Liberale Fraktion  
FDP.Die Liberalen



Einreichungsdatum: 15.06.2017  
Eingereicht im: Ständerat  
Stand der Beratung: Erledigt

### Eingereichter Text

Eine optimale Einschliessung der Zentralschweiz ins Netz der Schweizerischen Bundesbahnen ist für die kommenden Generationen aus kultureller, wirtschaftlicher, touristischer und gesellschaftlicher Sicht von zentraler Bedeutung. Am 28. April 2017 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) über den Stand der Arbeiten für die Ausbauschritte 2030 und 2035 informiert. In der dort gezeigten Präsentation "Bahn-Ausbau 2030/35: Stand der Arbeiten" hat BAV-Vizedirektorin Anna Barbara Remund verschiedene Szenarien mit unterschiedlichen Modulkombinationen dargestellt, die vom BAV untersucht und mit Kosten/Nutzen bewertet wurden.

Mit grossem Erstaunen muss man als Vertreter der Zentralschweizer Kantone zur Kenntnis nehmen, dass Luzern und die Zentralschweiz als eine der am stärksten wachsenden Wirtschaftsregionen und bedeutendsten Schweizer Destinationen für Kultur und Tourismus in den Überlegungen des BAV praktisch keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielen. Weder im Finanzrahmen 2030 mit Investitionen von 7 Milliarden Franken noch im Finanzrahmen 2035 mit Investitionen von 12 Milliarden Franken ist die verkehrspolitische Bedeutung von Luzern ersichtlich. Genannt werden einzig Massnahmen im Regionalverkehr. Aus der Präsentation von Frau Remund wird zudem deutlich, dass an fünf Ausbauszenarien weitergearbeitet werden soll. In keinem dieser Szenarien spielt die Zentralschweiz und insbesondere Luzern eine Rolle.

Die vom BAV veranschlagten Kosten betragen beim Durchgangsbahnhof Luzern 3,35 Milliarden Franken und beim Zimmerberg-Basistunnel II 2,1 Milliarden Franken. Dies ist weit mehr als bisher angenommen.

Es ergibt sich damit von selbst, dass eine Kombination Durchgangsbahnhof Luzern/Zimmerberg-Basistunnel II mit Kosten von zusammen 5,45 Milliarden Franken im Ausbauschritt 2035 keine Berücksichtigung finden wird. Damit aber wird die Zentralschweiz bezüglich Bahnangebot klar benachteiligt.

Die Präsentation von Frau Vizedirektorin Remund legt den Schluss nahe, dass andere Varianten für diese beiden Module nicht Eingang in die Planung des BAV gefunden haben. Insbesondere fehlt eine Kombination des Ausbaus der Stammstrecke zwischen Horgen Oberdorf und Baar inklusive Ausbau Thalwil (bekannt unter dem Namen "Zimmerberg light") und der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofes Luzern, des Tiefbahnhofes, welche zusammen rund 2,7 Milliarden Franken kosten würden.

Für die Interpellanten ist es gesetzt, dass der Ausbauschritt 2035 der grossen Bahnarterie Zürich-Zug-Luzern den durchgehenden Viertelstundentakt zwischen diesen Orten bringen muss. Nötig ist dafür eine Kapazitätserhöhung, welche die heute störungsanfällige Infrastruktur ersetzt.

In Anbetracht der geschilderten Situation stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Ist er sich bewusst, dass mit den vom BAV derzeit bearbeiteten fünf Szenarien für den Ausbauschritt 2035 die Zentralschweiz verfahrensmässig ungleich behandelt wird und ohne Korrektur beim Vorgehen erheblich



benachteiligt würde?

2. Wie begründet er eine Benachteiligung der Zentralschweiz und von Luzern als eine der wesentlichsten Anlauf- und Durchlaufdestinationen unseres Landes, auch hinsichtlich deren Bedeutung für den Tourismus?
3. Aus welchen Projekten und mit welchen jeweiligen Kosten bestehen die beiden vom BAV am 28. April 2017 präsentierten Module Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg-Basistunnel II?
4. Hat das BAV ein Szenario mit den beiden Modulen Tiefbahnhof Luzern und Zimmerberg light (inklusive Ausbau Thalwil) in einer mit den öffentlich präsentierten Szenarien vergleichbaren Tiefe geprüft? Hat es insbesondere untersucht, welches Angebot mit dieser Modulkombination möglich wäre?
5. Falls nein, ist das BAV bereit, dies unvoreingenommen und ergebnisoffen nachzuholen und die Resultate der Öffentlichkeit mitzuteilen?
6. Wie stellt er sich zum Vorschlag der Zentralschweizer Regierungskonferenz in ihrem Positionspapier vom 1. Februar 2017, das Modul Durchgangsbahnhof zu etappieren, mit dem Tiefbahnhof als erster Etappe, die im Ausbauschnitt 2030 oder 2035 zu realisieren wäre?

### **Stellungnahme des Bundesrates vom 23.08.2017**

1./2. Die Planung des Bahnausbaus wird landesweit nach den gleichen Grundsätzen und Prozessen vorgenommen. Grundlage der Arbeiten zum Ausbauschnitt 2030/35 sind die Nachfrageprognosen des Bundes zum künftigen Verkehrswachstum (Verkehrsperspektiven 2040 des Bundesamtes für Raumentwicklung). Gemäss den vom Parlament festgelegten Grundsätzen soll der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur insbesondere dort stattfinden, wo bereits heute Engpässe bestehen und/oder eine grosse Überlast prognostiziert ist.

3. Basis der Planung des Ausbauschnittes ist das Angebot, das künftig gefahren werden soll. Diese Angebotskonzepte wurden von den Kantonen im Rahmen des offiziellen Planungsprozesses beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Damit das Angebot auf der Strecke Zürich-Luzern wie von der Region vorgesehen ausgebaut werden kann, braucht es neben den Grossprojekten eine Vielzahl weiterer Infrastrukturausbauten wie z. B. Kapazitätsausbauten Baar-Zug und Zug-Chollermüli oder Ausbauten in den Bahnhöfen Ebikon oder Emmenbrücke. In der Vernehmlassungsvorlage zum Ausbauschnitt 2030/35 werden alle geprüften Module mit Zusammenstellung der dazugehörigen Infrastrukturelemente samt Kostenangabe dargestellt.

4./5. Der Bund prüft alle infragekommenden Varianten unvoreingenommen und ergebnisoffen. Auch der Nutzen eines Zimmerberg隧nels light wurde vom Bund mehrfach untersucht. Ein Vergleich der beiden Varianten Zimmerberg-Basistunnel und Zimmerbergtunnel light zeigte bei den Kosten-Nutzen-Untersuchungen im Rahmen des Ausbauschnittes 2025 einen deutlich höheren Nutzen für den Basistunnel. Die Light-Variante schloss mit einem negativen Ergebnis ab. Deshalb wurde die Variante Zimmerberg light durch den Bund nicht weiterverfolgt.

In der derzeitigen Rahmenplanung der SBB für den Korridor Zentralschweiz wurde die Variante Zimmerberg light auf Wunsch der Kantone erneut aufgegriffen und hinsichtlich ihrer längerfristigen Aufwärtskompatibilität beurteilt. Auch hier zeigten sich verschiedene Nachteile. So würden mit dem Ausbau der Stammlinie Optionen für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung verbaut, insbesondere die seit Langem angestrebten Fahrzeitverkürzungen in Richtung Gotthard-Basistunnel und Mailand respektive konkurrenzfähige Reisezeiten nach Luzern. Zudem würden die für die Variante light nötigen Anpassungen im Bahnhof Thalwil grosse Eingriffe in das Ortsbild erfordern, verbunden mit Enteignungen und dem Abbruch von Gebäuden. Längerfristig würden sich Anschlüsse in Zürich und Zug verschlechtern.

Die Kosten für Zimmerberg light inklusive der baulichen Anpassungen im Bahnhof Thalwil sowie weiterer für das Angebot nötiger Massnahmen wären vergleichbar mit den Kosten des Zimmerberg-Basistunnels. Angesichts der negativen volkswirtschaftlichen Bewertung und der langfristig eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten der Variante light steht für das Bundesamt für Verkehr das Projekt des Zimmerberg-Basistunnels II im Vordergrund.

6. Der Bund hat die von der Zentralschweizer Regierungskonferenz eingereichten Anträge für den Ausbauschnitt 2030/35 geprüft, unter anderem auch die Etappierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Im Fazit wird eine Etappierung schlechter beurteilt als eine gesamtheitliche Realisierung. Aus nationaler Sicht weisen zudem andere Projekte ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine höhere Dringlichkeit zur Beseitigung von Überlasten auf.



## Chronologie

13.09.2017 Ständerat  
Erledigt

## Zuständigkeiten

### Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

## Weitere Informationen

### Erstbehandelnder Rat

Ständerat

### Mitunterzeichnende (9)

Baumann Isidor, Dittli Josef, Eder Joachim, Ettlin Erich, Föhn Peter, Graber Konrad, Hegglin Peter, Kuprecht Alex, Wicki Hans

## Links

### Weiterführende Unterlagen

[Amtliches Bulletin](#)

