

Zimmerberg Basistunnel II – Licht und Schatten

Stellungnahme zum Stand des AS-2035-Projektes ZBT II

Recht viel Licht...

Pro Bahn Zentralschweiz ist sehr erleichtert, dass es dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der SBB in einem grossen Effort gelungen ist, das Projekt Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) innerhalb des vorgegebenen Finanzierungsrahmens zur Vorprojektstufe zu bringen. Das bedeutet, dass der ZBT II mit der nötigen Funktionalität im Rahmen des Ausbaus 2035 gebaut werden kann und dass die deutlich gestiegenen Sicherheitsanforderungen erfüllt werden können. Das ist ein entscheidender Meilenstein.

Eines der Sorgenkinder, die Anbindung zwischen neuem Tunnelportal Littli und der bestehenden Strecke im Bofeld, wird unseres Erachtens nun sehr elegant gelöst. Das ursprünglich geplante Portal ist nun nicht mehr nötig. Mit einem „Hosenträger“ beim Bofeld wird direkt und kreuzungsfrei an die Stammstrecke zwischen Baar Littli und Baar angeschlossen. Die damit verbundene Geländemodellierung ist buchstäblich das Ei des Kolumbus! Es ist eine klimaverträgliche, weil lange Transporte verhindernde Lösung für den Aushub aus dem Tunnel. Zudem kann damit ein Teil der Eisenbahn, vor allem aber auch der Autobahn, überdeckt werden. Wir erwarten vom Kanton Zug und der betroffenen Gemeinde Baar volle Kooperation bei dieser wohl nicht ganz einfach zu realisierenden, innovativen Lösung.

...aber auch Schatten

Gemäss aktuellem Plan erfolgt die Inbetriebnahme erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2037 – im besten Fall! Aus Kundensicht ist jedes Jahr, das wir länger auf die nötige Kapazitätserhöhung warten müssen, ein verlorenes Jahr.

Nochmals über die Bücher gehen sollten die Verantwortlichen bei einer relativ bescheidenen Einsparung: das auf 160 km/h beschränkte kleine Tunnelprofil der beiden neuen Einspurröhren. Als Konsequenz bliebe der ZBT für immer auf eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h beschränkt. Der bestehende Zimmerberg-Doppelspurtunnel ist auf 160 km/h ausgelegt. Es ist abzuklären, ob mit vertretbarem Aufwand ein Upgrade auf 200 km/h möglich wäre.

Knackpunkt Meilibachtunnel

Schwerwiegend ist der Verzicht auf die Vorinvestition für das Verzweigungsbauwerk für den später zu bauenden Meilibachtunnel. Immerhin war der Meilibachtunnel eines der Killerargumente für die Alternative zum ZBT II – dem Ausbau der Stammstrecke. Wir sind mit dem Verzicht auf den Bau dieses Verzweigungsbauwerkes nicht einverstanden und unterstützen die Kantone, welche diese Vorinvestition fordern. Wir wollen keine Behinderungen der Bahn-Arterie zwischen Zürich und Zug, wenn dereinst der Meilibachtunnel gebaut wird – die Leidtragenden sind die Reisenden. Den Meilibachtunnel braucht es eher früher als später, wenn die Eisenbahn die ihr zugeordnete Rolle für einen klimafreundlichen Verkehr auch auf der Achse Zürich-Sargans-Chur wahrnehmen soll.

Was passiert bis 2038?

Die Kapazitätsbedürfnisse auf der Arterie Zürich-Zug-Luzern werden nach Bewältigung der Corona-Pandemie schnell wieder zunehmen! Es braucht ein Übergangsprogramm, um die maximal mögliche Kapazität bis zur Inbetriebnahme des ZBT II und später des Durchgangsbahnhofes Luzern sicherzustellen. Dies betrifft auch die Ausbauten auf der Zulaufstrecke von Baar-Litti bis nach Rotkreuz. Pro Bahn Zentralschweiz sieht in dieser Frage einen Schwerpunkt seiner Arbeit für die kommenden Jahre.

Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz, Zug den 24.03.2022
078 746 13 12