

Medienmitteilung Pro Bahn Zentralschweiz zur Vernehmlassungsvorlage Verkehr '45

Richtung stimmt, aber es dauert...

Die am 19. Juni vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickte «Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» enthält bezüglich Bahnausbau gute Nachrichten für die Zentralschweiz. Der Zimmerbergtunnel II (ZBT II) und der Durchgangsbahnhof (DBL) werden als Schlüsselprojekte bestätigt. Zwar würde Pro Bahn Zentralschweiz es begrüßen, wenn letzterer nicht etappiert wäre. Aber aufgrund des inzwischen unterschiedlichen Projektstandes und angesichts der hohen Kosten können wir nachvollziehen, dass die erste Etappe (Ebikon-Tiefbahnhof Luzern) Bestandteil des Ausbaus 2027 sein wird und die zweite Etappe (Neustadttunnel, der aus dem Tiefbahnhof einen Durchgangsbahnhof macht) im Ausbauschritt 2031 aufgenommen wird.

Unsere Kritik am Gutachten Weidmann, dass beim Zimmerberg II die weiteren nötigen Ausbauten zwischen Baar und Zug erst später, wenn überhaupt, gemacht werden sollen, ist erhört worden. Zwar in den Faktenblättern und im erläuternden Bericht unerwähnt, ist dieser Ausbau in der Abänderung des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2035 enthalten. Das ist wichtig, denn sonst könnten die Bahnhöfe Baar und Zug das stark wachsende Passagieraufkommen nach Eröffnung des ZBT II gar nicht bewältigen.

Etwas irritierend ist die Aufführung des Ausbaus Ebikon bei den gestrichenen Projekten, wenn auch kursiv. Kursiv bedeutet, dass für diese Projekte «in reduziertem finanziellem Umfang Mittel im Realisierungshorizont 2045 reserviert bleiben». In diese Kategorie fällt auch die «6. Perronkante mit Spurwechsel» in Rotkreuz. Der DBL wird im Realisierungshorizont 2045 gebaut.

Das ist der erste grosse wunde Punkt: es dauert einfach alles viel zu lange. Wir sind im Jahr 2026 und auf der Bahnarterie Luzern-Zug-Zürich (Luzern notabene mit der drittgrössten Zahl an Passagieren in der Schweiz) sind die Züge salopp gesagt „bumsvoll“, und dies nicht mehr nur zu den Hauptverkehrszeiten, sondern immer öfters auch dazwischen. Zwischen Zürich und Zug soll das noch fast 15 Jahre so dauern und zwischen Zug und Luzern wohl mindestens noch 20 Jahre!

Hier ist die SBB aufgefordert, für diese Bahnarterie das Maximum an Kapazitätsreserven, das beim Rollmaterial und bei der Digitalisierung noch schlummert, zu mobilisieren. Wir werden bei diesem Thema am Ball bleiben.

Für die zweite Etappe des DBL, den Neustadttunnel, liegt noch gar kein Terminziel vor. Immerhin wird jetzt wieder daran gearbeitet, wie der Ausschreibungsplattform SIMAP zu entnehmen ist. Am 22. Juni hat dort die SBB die «Phase Vorstudie (SIA 21) und Vorprojekt (SIA 31)» für «Durchgangsbahnhof Luzern, 2. Etappe, Neustadttunnel» ausgeschrieben. Interessant ist folgende Aussage: «Linienführung und Querschnitt des Tunnels sowie die Ausprägung des Anschlussbauwerks wird in Rahmen der Vorstudie (Variantenstudie) festgelegt». Pro Bahn begrüsst ausdrücklich, dass beim Neustadttunnel offensichtlich der Variantenfächer nochmals geöffnet wird. Wir haben immer gesagt, dass der neue Tunnel das Nadelöhr Gütschtunnel eliminieren muss und deshalb weiter als im bisher bekannten Projekt zu führen ist.

Kürzlich wurde in den CHMedia-Zeitungen die Wirtschaftlichkeit des Tiefbahnhofes erwähnt, die gemäss BAV tief sei. Das vom BAV benutzte Tool (NIBA) betrachten wir schon seit langem kritisch. Vor allem muss der Durchgangsbahnhof nur als Ganzes betrachtet werden. Das ganze Potential des Tiefbahnhofes kann sich erst als Durchgangsbahnhof entfalten. Und vergessen wir nicht - der DBL ist ein Jahrhundertbauwerk!

Den zweiten grossen wunden Punkt stellt das Fehlen eines Angebotskonzeptes für die Zentralschweiz nach Realisierung der beiden Grossprojekte und der mit ihm verbundenen weiteren Ausbauten dar. Dieses Manko ist auf das Fehlen eines schweizweiten langfristigen Angebotskonzeptes zurückzuführen, das eigentlich der Ausgangspunkt für die Infrastrukturmassnahmen sein müsste. Das könnte sich rächen, denn auch DBL und ZBT II kommen vors Volk, wenn über die Weiterführung des Mehrwertsteuer-Promilles abgestimmt werden wird. In der Vernehmlassungsvorlage steht nämlich klar, dass die Finanzierung auch dieser beiden Projekte von der Zustimmung zu diesem Mwst.-Promille abhängt.