



Luzern, 3. Oktober 2017

Medienmitteilung Pro Bahn Sektion Zentralschweiz

Lässt sich die Zentralschweiz über den Tisch ziehen?

Niemand bestreitet mehr, dass die Beseitigung der drei Einspurabschnitte auf der Bahnarterie Zürich-Zug-Luzern nötig ist, um die Kapazitätsbedürfnisse in der Zentralschweiz zu befriedigen. Und inzwischen stellt auch das BAV in seiner Vernehmlassungsvorlage fest, dass ein Interesse an der Beseitigung des Nadelöhrs Luzern besteht und der Durchgangsbahnhof Luzern dazu die richtige Lösung wäre. Das ist tatsächlich ein Fortschritt. Allerdings fällt auf, dass ein eigentliches Bekenntnis zur dringenden Notwendigkeit einer durchgehenden Doppelspur zwischen ZH und LU im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage fehlt!

Nach einem ersten Studium der umfangreichen Vernehmlassungsunterlagen – dazu gehören auch die drei Berichte über die Module im Umfang von 285 Seiten – kommt Pro Bahn Zentralschweiz in Bezug auf den für die Zentralschweiz matchentscheidenden Ausbau der Bahnarterie ZH-ZG-LU inkl. Durchgangsbahnhof Luzern zu drei Schlussfolgerungen bzgl. des Ausbauschlusses 2035 (AS 2035):

1. Die Finanzierung des Durchgangsbahnhofes Luzern durch den Bund ist eher unwahrscheinlich. Wer die diesbezüglichen drei Kapitel 2.1.10/2.3.2/2.6.1 gründlich studiert, kann zu keinem anderen Schluss kommen. Ein Zitat aus dem Kapitel 2.1.10 bringt das deutlich zum Ausdruck:

«Die Kantone tragen dabei das finanzielle Risiko: Nach geltendem Recht darf ihre Beteiligung weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen (Artikel 58b Absatz 3 EBG). Eine nachträgliche Erstattung der Investitionsbeiträge durch den Bund ist mit den heutigen Bestimmungen im EBG nicht möglich. Für eine allfällige spätere Übernahme dieser Investitionskosten durch den Bund müssten zuerst die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen werden.»

Zwar wird das Angebot ins Auge gefasst, die Projektierung im Rahmen des AS 2035 zu finanzieren. Aber das ist ein «Buebetrickli» – denn das Geld für die Projektierung ist schon im Ausbauschlussschritt 2025 vorhanden. Das BAV könnte die Projektierung morgen schon auslösen! Und zudem ist es ein sehr billiges «Buebetrickli», denn im vorgeschlagenen Verpflichtungskredit für den AS 2035 sind unter Buchstabe r. nur gerade 100 Millionen für «Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschlussschritt: Planung und Studien;» vorgesehen (Kap. 2.6.2). Das Wort Projektierung sucht man vergebens. Für Pro Bahn ZS ist klar: mit dem «Buebetrickli» soll die Zentralschweiz ruhig gestellt werden.

2. Im Kapitel 5.10.1 des Berichtes zur Bewertung der Module werden die untersuchten Module aufgeführt und erläutert, inkl. Preisschild. Ein Modul mit dem Ausbau der Stammstrecke zwischen Horgen und Baar («Zimmerberg light»), dem Tiefbahnhof Luzern und den weiteren zugehörigen Massnahmen zwischen Baar und Cham sucht man vergebens. Dafür wird

ein geradezu groteskes Modul bis und mit Sensitivitätsanalyse untersucht: nämlich nur der Durchgangsbahnhof mit einigen weiteren Ausbauten – aber ohne Beseitigung der Einspurabschnitte zwischen Horgen und Baar (Modul K3 im oben erwähnten Bericht, Seite 85). Der Eindruck entsteht, dass das Ergebnis zum vorneherein schon feststand: der Zimmerberg Basistunnel II für 2.2. Milliarden ist ein Muss (den will ja schliesslich auch Zürich, wg. seiner S-Bahn entlang dem Zürichsee und wegen ZH-Tessin-Milano). Und dann hat es halt keinen Platz für den Durchgangsbahnhof Luzern. Ein Modul - nennen wir es K20 - das finanziell Platz hätte im AS 2035, wurde gemäss den Unterlagen gar nie untersucht. Leider hat es die Planungsregion Zentralschweiz verpasst, ein solches Modul K20 zu verlangen. Das ist nun die Quittung.

Aber es ist noch nicht zu spät – immerhin haben alle zehn Ständeräte der Zentralschweiz die ernsthafte und ergebnisoffene Evaluation eines solchen Moduls in einem Vorstoss angemahnt und dies in der Herbstsession bekräftigt. Bis zur Vorlage an das Parlament kann dies nun noch nachgeholt werden. Das Resultat dürfte positiv sein für die Zentralschweiz.

3. Immerhin hat nicht zuletzt der öffentliche Druck dazu geführt, dass dem Zimmerberg light ein Exkurs im erläuternden Bericht zuteil wird (Seite 78). Die inzwischen notorische Behauptung, dass der ZBT II und ZBL gleich teuer seien, wird aber auch in diesem Exkurs wiederholt, aber nicht mit harten Zahlen belegt. Es ist und bleibt eine unbelegte Behauptung. Wir werden das BAV auffordern, die Fakten und Zahlen hierzu transparent auf den Tisch zu legen.

Zusammenfassend können wir mit der NZZ vom letzten Samstag sagen: «Viel Bahn für Zürich» und es ist schwierig, sich des Eindruckes zu erwehren, dass die Zentralschweiz über den Tisch gezogen werden soll. Es liegt nun an den Kantonsregierungen und allen politischen Kräften der Zentralschweiz, dies zu verhindern, auf dass die Zentralschweiz nicht für weitere 20 Jahre das Nachsehen hat.

Anzahl Zeichen: 4838

Martin Stuber, Vizepräsident Sektion Zentralschweiz, 078 746 13 12,
martin@mstuber.ch