



---

**Kantonsrat**

Sitzung vom: 8. November 2011, vormittags

Protokoll-Nr. 442

Nr. 442

Anfrage Tüfer Peter und Mit. über den Ausbau des Eisenbahntunnels Zimmerberg und zum Bahnhof Luzern (A 839). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 22. Februar 2011 eröffnete Anfrage von Peter Tüfer, übernommen von Guido Bucher, über den Ausbau des Eisenbahntunnels Zimmerberg und zum Bahnhof Luzern lautet wie folgt:

"Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat das Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), Gegenentwurf zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“, eröffnet. Mit Schreiben vom 6. Juli 2011 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement in unserem Auftrag dazu Stellung genommen. Diese aktuellen Grundlagen bilden die Basis für die nachstehende Beantwortung.

*Zu Frage 1: Wie stellt sich die Regierung zu den beiden Varianten Zimmerberg II und Zimmerberg Light?*

Die Vorlage FABI sieht einen unbefristeten Fonds vor, aus dem sollen sowohl der Betrieb und der Unterhalt des bestehenden Schienennetzes als auch der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden. Realisiert werden die Bahnausbauten in einzelnen überschaubaren Tranchen, die dem Parlament alle vier bis acht Jahre vorgelegt werden. Als erstes Teilpaket soll mit dem Fonds ein Ausbauschritt im Umfang von 3.5 Mrd. Franken beantragt werden, der bis zum Jahr 2025 realisiert wird. Mit einem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) will der Bundesrat eine Langfristperspektive geben. Im STEP werden zwei Dringlichkeitsstufen unterschieden, denen die künftig notwendigen Infrastrukturmassnahmen aufgrund einer Kosten-/Nutzenbetrachtung zugeordnet werden. Die erste Dringlichkeitsstufe umfasst ein Kostenvolumen von rund 17.7 Mrd. Franken, die zweite Dringlichkeitsstufe ein solches von rund 19.3 Mrd. Franken. In der ersten Dringlichkeitsstufe – aber nicht in der ersten Ausbautranche – ist auch die Kapazitätssteigerung Thalwil-Baar mit dem Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) enthalten.

Für die Zuordnung der Massnahmen zu den Dringlichkeitsstufen hat das Bundesamt für Verkehr entsprechend dem Verfahren NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) mit der Nachfrage im Jahr 2030 eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Neben dem ZBT II wurde dabei auch die Variante Zimmerberg Light untersucht. Dabei zeigte sich, dass der Ausbau der Strecke zwischen Thalwil und Baar sinnvollerweise mit einem ZBT II erfolgt. Der Nutzen dieser Lösung ist grösser als deren Kosten. Bei der Variante Zimmerberg Light ist es dagegen umgekehrt, die Kosten überwiegen. Die Ausbauten mit ZBT II schneiden im Vergleich zu einem bestandsnahen Ausbau immer besser ab. Negativ fällt bei der Variante Zimmerberg Light ins Gewicht, dass diese Variante im Gesamtkonzept von STEP nicht als kompatibel gilt, der Engpass Thalwil damit langfristig nicht gelöst ist, keine Netzeffekte Richtung Süden entstehen und keine Kapazitätsreserven vorhanden sind.

*Zu Frage 2: Welche Variante unterstützt die Regierung?*

Wir verweisen auf die Zuständigkeitsordnung: Es geht um den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur, für welche der Bund planerisch (Sachplan Verkehr), rechtlich und finanziell zuständig ist. Im Sachplan Verkehr des Bundes sowie in den Richtplänen der Kantone Zürich und Zug ist die Linienführung für den ZBT II festgelegt.

Die Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) hat die Schlüsselprojekte für den Bahnausbau in der Zentralschweiz festgelegt; nämlich Zimmerberg-Basistunnel II, Tiefbahnhof Luzern und der neue Axentunnel. Wir unterstützen gemeinsam mit den anderen Kantonen diese Haltung.

*Zu Frage 3: Wie kann die Regierung diese Variante unterstützen?*

Wie erwähnt, vertreten die sechs Kantone der Zentralschweiz die drei Schlüsselprojekte gemeinsam und mit einer Haltung. Der Kanton Luzern konzentriert sich dabei zusammen mit den Kantonen Obwalden und Nidwalden auf die Zufahrt Luzern mit dem Projekt Tiefbahnhof und der Kanton Zug auf den ZBT II. Im Rahmen der Vorlage FABI ist der ZBT II mit der Zuteilung in die 1. Dringlichkeitsstufe gut positioniert.

*Zu Frage 4: Wie beurteilt die Regierung die neue Situation, dass der Bund nur noch Ausbauschnitte im Takt von vier bis acht Jahren mit reduzierten finanziellen Mitteln vornehmen will? Was sind die Auswirkungen vor allem in Bezug auf die Realisierung eines Tiefbahnhofs Luzern?*

In unserer Stellungnahme zur FABI haben wir festgehalten, dass wir eine Umsetzung in Ausbauschnitten unterstützen. Es ist zweckmässig, für einen überschaubaren Zeithorizont Massnahmen zu planen, bei dem die Anforderungen und Prioritäten besser bekannt sind als bei einem langfristigen Zeithorizont. Als konkreten Vorteil für den Kanton Luzern sehen wir zudem, dass wir Ende 2012 ein ausgearbeitetes Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern mit verlässlichen Kosten haben werden und dieses Projekt damit einen Vorteil gegenüber anderen Projekten besitzt, die noch nicht auf dem gleichen Stand sind.

*Zu Frage 5: Wie beurteilt die Regierung die Möglichkeit für eine raschere Aufnahme des Tiefbahnhofs Luzern in ein Bauprogramm, wenn gemäss Zeitungsberichten bei einer Variante Zimmerberg Light bis zu 800 Millionen Franken gegenüber der Variante Zimmerberg II eingespart werden könnten?*

*Und zu Frage 6: Könnte das damit eingesparte Geld für einen Tiefbahnhof Luzern eingesetzt werden?*

In den Unterlagen zur Vorlage FABI rechnet das Bundesamt für Verkehr mit einer deutlich geringeren Kostendifferenz von rund 400 Millionen Franken zwischen den beiden Varianten. Zudem ist, wie oben erwähnt, der Nutzen einer Variante Zimmerberg Light ungenügend. Eine Kombination ZBT II mit Tiefbahnhof Luzern weist einen sehr viel höheren Nutzen auf als eine Kombination Zimmerberg Light mit Tiefbahnhof Luzern. Aufgrund dieser Beurteilung sehen wir keinen Vorteil für den Tiefbahnhof Luzern bei einer Realisierung der Variante Zimmerberg Light.

*Zu Frage 7: Was ist für die Regierung wichtiger: ein Zeitgewinn von einigen Minuten bei einer Realisierung Zimmerberg II oder eine raschere Realisierung der günstigeren Variante Zimmerberg Light?*

Diese Frage stellt sich nicht in dieser Form. Eine mit dem ZBT II mögliche Verkürzung der Fahrzeiten Luzern-Zürich ist wichtig und die Grundlage des in der Vorlage FABI ausgewiesenen hohen Nutzens dieser Variante, wie sich aus den erwähnten Überlegungen ergibt.

*Zu Frage 8: Wie wichtig ist nach Ansicht der Regierung der Bahnknoten Thalwil mit den Verbindungen von Luzern ins Glarnerland und ins Bündnerland?*

Für den Kanton Luzern stehen die nachfragestarken Verbindungen nach Zug, Zürich und dem Flughafen Zürich klar im Vordergrund. Selbstverständlich ist im zukünftigen Fahrplankonzept aber auch auf gute Verbindungen Richtung Glarner- und Bündnerland zu achten. Wir werden unsere Anliegen bei der Erarbeitung des Fahrplans einbringen.

*Zu Frage 9: Besteht eine Koordination zwischen den beiden Regierungen Luzern und Zug für die beiden wichtigen Projekte Tiefbahnhof Luzern und Zimmerberg?*

Wie erwähnt, unterstützen die sechs Kantone der Zentralschweiz die drei Schlüsselprojekte gemeinsam und mit einer Haltung. Das Vorgehen ist also koordiniert."

Guido Bucher gibt die teilweise Unzufriedenheit seines ehemaligen Ratskollegen wieder, fügt aber an, dass die Fraktion auf eine Diskussion verzichte. Zimmerberg Light wäre nicht die maximale aber eine optimale Lösung. Das eingesparte Geld könnte in den Tiefbahnhof Luzern investiert werden. Es sei für ihn unverständlich, weshalb der Kanton Luzern den Zimmerberg-Tunnel den Zugern überlasse und sich nur noch auf den Tiefbahnhof konzentriere. Luzern habe doch auch ein Interesse am Zimmerberg-Tunnel.

Der Anfragende ist mit der Antwort teilweise zufrieden.