

Allianz Bahnausbau

ZKöV (Zentralschweizer
Konferenz d. öffentl. Verkehrs)
KöV Zürich
KöV Ostschweiz

Medienkonferenz FABI: Referat Regierungsrat Matthias Michel

Zürich, 3. Mai 2012

Es gilt das gesprochene Wort

Um es vorweg zu nehmen: Wir erachten es als problematisch, wie der Bundesrat die geplanten Infrastrukturprojekte priorisiert. Nachvollziehbare Kriterien für die Priorisierung sind zwar vorhanden. Diese haben zurzeit jedoch kaum Relevanz. Gerade weil dem Parlament Schritt für Schritt, also alle vier Jahre, eine Reihe von Infrastrukturprojekten vorgelegt werden soll, ist die Anwendung klarer Kriterien für die Priorisierung unerlässlich. Ansonsten ist ein regelmässiges regionalpolitisches Seilziehen vorprogrammiert. Wir fordern deshalb die Anwendung der Kriterien Kapazitätsbedarf, volkswirtschaftlicher Nutzen und erfolgte Bestätigung durch das Volk für die Bestimmung der Dringlichkeit. Und mit Bestimmung der Dringlichkeit meinen wir, dass schon beim Ausbauschnitt 2025 diese eindeutigen Kriterien angewendet werden.

Diese Forderung bedeutet nichts anderes als die Umsetzung des geltenden Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20. März 2009 (ZEBG). In diesem ZEBG ist angelegt, dass im Rahmen der Bahninfrastrukturplanung, zu planenden Projekte ein betriebs- und volkswirtschaftliches Konzept zugrunde liegen muss, und die durch Volksabstimmungen legitimierten Projekte Vorrang haben (Art. 10 Abs. 3 und 4 ZEBG). Umgesetzt auf den ersten Ausbauschnitt heisst das, dass Projekte wie der Zimmerberg-Basistunnel II und der Brüttenertunnel unbedingt in diesen ersten Ausbauschnitt gehören. Diese Forderung ist nichts anderes als die Umsetzung der vom Parlament selbst gesetzten Kriterien.

Die Beseitigung von Engpässen muss von Anfang an ausschlaggebend für die Priorisierung der Bahninfrastrukturprojekte sein. Die aus Sicht des BAV gravierendsten Engpässe auf dem Schweizer Schienennetz sind hier rot gekennzeichnet. Gleich mehrere der grössten Engpässe liegen im Raum Ostschweiz, Zentralschweiz und Zürich-Aargau. Namentlich auf den Korridoren Luzern-Zürich, St-Gallen-Zürich sowie Aarau-Zürich. Wir kommen im Detail noch darauf zu sprechen.

Diese Grafik zeigt, wie das BAV die Angebotsverbesserungen hinsichtlich des volkswirtschaftlichen Nutzens (Horizontale: Kosten- Nutzen-Verhältnis) sowie hinsichtlich der Entlastungswirkung (Vertikale: Reduktion Überlast Personenverkehr in 1000 Personenkilometer pro Spitzenstunde) beurteilt. Diesen Ansatz können wir voll und ganz unterstützen. Es soll dort zuerst investiert werden, wo ein möglichst nachhaltiger Nutzen erzeugt werden kann.

Das BAV hat diese Ergebnisse leider nicht in der Botschaft zum Bundesgesetz abgebildet, sondern in einem separaten Bericht veröffentlicht [„Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP: Bewertung der regionalen Module sowie Zuordnung zu zwei Dringlichkeitsstufen“]. Wie Sie in der Darstellung sehen, sind der Zimmerberg-Basistunnel II und der Brüttenertunnel die einzigen Angebotsverbesserungen, die sowohl ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen als auch einen sehr hohen Beitrag zum Überlastabbau leisten. Deshalb gehören diese Projekte in den Ausbauschnitt 2025.

Das für die Projektbewertung des BAV wichtige Kriterium „volkswirtschaftlicher Nutzen“ wurde mit einem Faktor quantifiziert (KNV = Kosten-Nutzen-Verhältnis).

Erstaunlich und nicht nachvollziehbar: Die im Ausbauschnitts 2025 jetzt vorgesehenen Verbesserungen schneiden zusammen lediglich mit einem Kosten-Nutzenverhältnis von 0,4 ab. Und Werte unter 1 bedeuten, dass die Investitionskosten der Infrastruktur nicht gedeckt werden können und so volkswirtschaftlich nicht zweckmässig sind. Dies wirft bezüglich der Auswahl der Projekte Fragezeichen auf und verdeutlicht, weshalb die Allianz Bahnausbau mit Vehemenz für ihre Schlüsselprojekte mit Topbewertungen eintritt.

Schliesslich sollen Projekte, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden, Priorität geniessen, so wie das bereits mit ZEB gehandhabt wurde. Brüttenertunnel und Zimmerberg-Basistunnel II entsprechen dem Volkswillen. Kann es sich der Bund wirklich leisten, Volksentscheide, die sinnvoll und offensichtlich umsetzbar sind, einfach zu ignorieren? Auf kantonaler Ebene wäre dies undenkbar.

Wir kommen nun zu den konkreten Projekten.

Der Zimmerberg-Basistunnel II ist für die Region Zentralschweiz von grosser Bedeutung. Die Verbindung Luzern-Zug-Zürich mit den alten, einspurigen Tunnels Zimmerberg und Albis ist Teil der Hauptverkehrsader zwischen der Zentralschweiz, dem Tessin und Zürich. Das Nadelöhr im internationalen Nord-Süd-Verkehr und die wichtigste Zubringerstrecke zur NEAT hat seine Leistungsgrenze längstens erreicht. Ein weiterer Ausbau des bestehenden Angebots ist nicht mehr möglich, massive Kapazitätsengpässe sind die Folge. Volle und übervolle Züge gehören heute schon zur Tagesordnung. Gemäss SBB wächst die Mobilitätsnachfrage weiterhin über dem Schweizer Durchschnitt um 70 bis 110 Prozent bis ins Jahr 2030. Die beiden alten Tunnels (Zimmerberg und Albis) entsprechen zudem schon lange nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen und sind sanierungsbedürftig.

Ohne die Angebotsverbesserung am Zimmerberg müssen wir mit zusätzlich rund 5,2 Mio. Personenfahrten pro Jahr auf der Strasse rechnen. Sie können sich vorstellen, was das für den Kanton Zug und auch die ganze Zentralschweiz bedeuten würde.

Der Zimmerberg-Basistunnel II führt mit einer zweispurigen Linienführung zu einer Verdoppelung der Kapazitäten zwischen der Zentralschweiz und Zürich. Auf der Achse Zürich-Gotthard kann der Halbstundentakt im Fernverkehr realisiert werden. Zusammen mit dem Ausbau der Zufahrt Luzern durch den Tiefbahnhof wird zudem der Viertelstunden-Takt der S-Bahn von Zug bis nach Luzern möglich. Der Engpass Thalwil wird entlastet und der Fahrplan auf dem Korridor Luzern-Zug-Zürich? stabilisiert. Gegenüber heute wird ein Fahrzeitgewinn von 6 Minuten zwischen Luzern/Zug und Zürich sowie für das gesamte Netz im Verkehr mit Zürich ermöglicht. Das tönt nicht nach viel, ist aber entscheidend für die Aufrechterhaltung der Geschwindigkeiten im Gotthardbasistunnel und hilft so, die Kapazitäten des Güterverkehrs zu steigern.

Im Vergleich zu einem immer wieder propagierten Ausbau der Stammstrecke hat die Linienführung des Zimmerberg-Basistunnels II wesentliche Vorteile: Er bietet eine betriebliche Alternative zur Sanierung des alten Zimmerbergtunnels, kommt mit weniger Landerwerb und einer geringeren Lärmbelastung aus. Damit ist das Einspracherisiko geringer, das dicht besiedelte Wohngebiet wird geschont und das Ortsbild von Thalwil wird nicht beeinträchtigt.

Und schliesslich hat der Bund im Abschnitt 1 des Zimmerbergtunnels bereits rund 90 Mio. Franken für das Anschlussbauwerk zur Fortsetzung Richtung Zug vorinvestiert.

Ich übergebe das Wort an meinen Kollegen Regierungsrat Würth für die Erläuterungen zum Brüttenertunnel.