



Bundesamt für Verkehr
Herr Dr. Peter Füglistaler
Frau Anna Barbara Remund
3003 Bern

Luzern, 24. Mai 2017

Sehr geehrter Herr Füglistaler
Sehr geehrte Frau Remund

Am 28. April 2017 haben Sie über den Stand der Arbeiten für die vor uns liegenden weiteren Ausbauschritte informiert. In Ihrer Präsentation «Bahn-Ausbau 2030/35: Stand der Arbeiten» sind auf der Folie 11 die verschiedenen Szenarien für den Ausbauschritt (AS) 2035 mit einem Kostenrahmen von 5 Milliarden Franken dargestellt, die Sie untersucht und mit Kosten-Nutzen bewertet haben.

Fünf dieser Szenarien werden Sie gemäss Ihren Aussagen in der auf die Präsentation folgenden Diskussion weiter bearbeiten. Das aus Ihrer Sicht beste Szenario wird in der Vernehmlassungsvorlage im Herbst 2017 zur Realisierung vorgeschlagen.

Auch angesichts des beschränkten Finanzrahmens ist es klar, dass die Modulkosten eine bestimmende Grösse für die Zusammenstellung und Bewertung der Szenarien sind. Diese Modulkosten sind für uns weder beim ZBT II noch beim Durchgangsbahnhof nachvollziehbar. Diese müssen offenbar Elemente enthalten, welche nicht zum eigentlichen Vorhaben gehören – sonst würden der ZBT II nicht mit 2.1 Milliarden und der Durchgangsbahnhof nicht mit 3.35 Milliarden aufgeführt.

Wir möchten Sie fragen, welche Elemente ausser den Tunnelbauten in diesen beiden Modulen sonst noch enthalten sind. Es fällt auf, dass bei anderen Modulen offenbar nur die reinen Kernbauten enthalten sein dürften (Zürich-Stadelhofen, LBT, Ne-CdF). Es stellt sich offensichtlich die Frage, ob hier nicht Äpfel mit Birnen verglichen werden, ja, ob hier fair verfahren wird.

Die Vorhaben für Basel und Luzern sollen für den AS 2035 offenbar nicht weiter verfolgt werden und fallen aus Sicht des BAV ausser Betracht. In dieser Ausgangslage ist es auch nach eingehendem Studium der präsentierten Unterlagen für uns nicht nachvollziehbar, wie das Szenario mit ZBT II und Zürich Stadelhofen auf das zweitbeste Nutzen-Kosten Verhältnis kommen kann. Ist doch in diesem Szenario die dringend notwendige Kapazitätserhöhung auf der Linie ZH-ZG-LU nach unserem Kenntnisstand nicht realisierbar. Ein Fernverkehr-Viertelstundentakt ZH-ZG-Rotkreuz dürfte zudem kaum Sinn machen.

Dies wirft die Frage auf, weshalb keine Szenarien mit anderen Varianten bei den Modulen berücksichtigt resp. vertieft untersucht worden sind. Dies ist befremdlich, denn beim Zimmerberg gehen wir davon aus, dass die Variante mit dem Doppelspurausbau der Stammlinie und der notwendigen Kapazitätsanpassungen im Bahnhof Thalwil maximal eine Milliarde kosten würde, während die erste Etappe des Durchgangsbahnhofes Luzern, also der Tiefbahnhof (Ebikon-Luzern), offiziell mit 1.7 Milliarden veranschlagt wird. Beide Projekte zusammen lassen sich also mit 2.7 Milliarden realisieren. Damit drängt sich folgendes Szenario geradezu auf:

Kosten in Mia. CHF	
Zürich Stadelhofen	1.13
Lötschberg Basistunnel	0.94
Neuenburg-La Chaux-de-Fonds	0.72
Zimmerberg light inkl. Thalwil	1.00
Tiefbahnhof Luzern	1.70
Total	5.49

Die Vorteile eines solchen Szenarios sind offensichtlich: Fahrplanstabilität, Redundanz und vor allem Befriedigung der Kapazitätsbedürfnisse auf den Linien ZH-Tessin und vor allem auf der Linie ZH-ZG-LU (Viertelstundentakt bis Luzern) könnten gewährleistet werden, ohne die Bedürfnisse des Güterverkehrs, des Grossraumes ZH und des Juras zu vernachlässigen.

Konkret möchten wir gerne von Ihnen wissen, ob ein solches oder ähnliches Szenario ebenfalls näher untersucht wurde.

Falls Ja, bitten wir Sie, uns die Resultate und insbesondere die Gründe für die Nichtberücksichtigung zur weiteren vertieften Prüfung zur Kenntnis zu bringen.

Falls Nein, bitten wir Sie, uns mitzuteilen, weshalb ein solches geradezu auf der Hand liegendes Szenario nicht untersucht worden ist und ob Sie bereit sind, dies nachzuholen.

Wir sehen Ihrer Antwort mit Interesse entgegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Pro Bahn Schweiz
Sektion Zentralschweiz



Namens des Vorstandes
Karin Blättler, Präsidentin

Kopie an

- KVF-S
- KVF-N
- ZKöV