



## Medieninformation

---

Datum: 26. Oktober 2009

Kontakt:

Dr. Matthias Michel, Volkswirtschaftsdirektor Kanton Zug und Präsident der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs, Tel. 041 728 55 01

Dr. Othmar Filliger, Konferenzsekretär der Zentralschweizer Regierungskonferenz, Tel. 041 618 79 21

«Bahn 2030»: Regierungskonferenz präsentiert Positionspapier

## Zentralschweizer Bahnprojekte – Zentral für die Schweiz

*Die Zentralschweizer Regierungskonferenz stellt ihr gemeinsames Positionspapier zu den drei Zentralschweizer Bahnprojekten der «Bahn 2030» vor. Die Zentralschweizer Kantone setzen sich darin gemeinsam für den Zimmerberg-Basistunnel II, den Tiefbahnhof Luzern und neuen Axentunnel ein. Ziel ist es, den Zentralschweizer Anliegen in den Beratungen des Parlaments zur «Bahn 2030» im Frühling 2010 zum Durchbruch zu verhelfen.*

Im Hinblick auf die Vorlage «Bahn 2030» koordinieren die Zentralschweizer Kantone ihre Bestrebungen und bündeln ihre Kräfte. Ziel ist es, dass die nationale und internationale Bahninfrastruktur in Zukunft mit der überdurchschnittlichen Entwicklung der Region Zentralschweiz Schritt halten kann. Im Klartext: Der Gotthard-Basistunnel ist zwar das Herzstück der Nord-Süd-Achse. Das NEAT-Herz beginnt jedoch erst mit der Realisierung der Zentralschweizer Projekte wirklich zu schlagen. Der Zimmerberg II-Tunnel, der Tiefbahnhof Luzern und der Bau des neuen Axentunnels sind unabdingbar für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr. Sie sind die Voraussetzung, dass die nördlichen Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel optimal gelöst und Engpässe und Nadelöhre beseitigt werden.

### Zimmerberg-Basistunnel II nützt mehrfach

Das schon heute fast fertig geplante Schlüsselprojekt ermöglicht den dringend notwendigen Kapazitätsausbau sowie entscheidende Fahrzeitverkürzungen und Takterhöhungen für den Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse und zwischen der Ost- und Zentralschweiz. Der Zimmerberg-Basistunnel II ist notwendig, weil er als Teil der Zu-

fahrtslinie zum Gotthard-Basistunnel eine zentrale nationale Funktion für die «Bahn 2030» darstellt. Im Fernverkehr auf der Gotthard-Zürich-Achse wird dadurch der Halbstundentakt ermöglicht. Die Frequenzen zwischen der Zentralschweiz und Zürich lassen sich langfristig fast verdoppeln. Das Schweizer Volk hat bereits zweimal deutlich Ja zum Zimmerberg-Basistunnel gesagt und die Siedlungs- und Verkehrsplanungen von Bund und Kantonen sind seit Jahren auf dessen Realisierung ausgerichtet.

### **Tiefbahnhof Luzern löst Kapazitätsprobleme**

Der Tiefbahnhof Luzern beseitigt Behinderungen auf dem nationalen Schienennetz der Linie Luzern-Olten-Basel und auf der hochfrequentierten Verbindung Luzern-Zug-Zürich. Davon profitieren der nationale Nord-Süd-Verkehr und das gesamte Zentralschweizer S-Bahn-Netz. Der Tiefbahnhof Luzern ist notwendig, weil damit auf einer der schweizweit nachfragestärksten Verbindungen (Luzern-Zug-Zürich) das Fahrplanangebot ausgebaut werden kann. Zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Luzern und Zürich von heute 46 auf 33 Minuten ermöglicht. Alle anderen nationalen Korridore, z. •B. Luzern-Olten-Basel, profitieren von den frei werdenden Kapazitäten und von besseren Umsteigebedingungen.

### **Neuer Axentunnel beseitigt NEAT-Nadelöhr**

Der Axen darf nicht zum langfristigen Schlüsselengpass auf der Gotthard-Strecke werden. Der Gotthard-Basistunnel als NEAT-Kernabschnitt der Nord-Süd-Achse ist nur so effektiv wie seine Zufahrten. Ein neuer Axentunnel schafft dazu auf der Nordseite die notwendigen Voraussetzungen. Der Axentunnel ist notwendig, weil davon auszugehen ist, dass die Umsetzung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr wegen Kapazitätsengpässen auf den Gotthard-Zufahrtsstrecken zu erheblichen Trassenkonflikten führen wird. Eine allfällige erneute Sanierung der seeseitigen Tunnel ergibt für das System keinen langfristigen Mehrwert und wäre wegen vorübergehenden Totalsperrungen kaum zu bewältigen.

### **Bahninfrastruktur muss mit Wachstum der Zentralschweiz Schritt halten**

Grundlage der Forderungen der Zentralschweizer Kantone bilden die Verlagerungsziele des Bundes im alpenquerenden Verkehr und die weiterhin überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung der Region. Die Nachfrageentwicklung

beim Personenverkehr auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern lag allein zwischen 2003 und 2007 bei 24 Prozent. Gemäss SBB-Prognosen wird der Personenverkehr schweizweit weiter um 40 bis 50 Prozent ansteigen. Die Bahninfrastruktur muss mit der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr Schritt halten. Dafür müssen die Kapazitäten in der Zentralschweiz im Personen- wie im Güterverkehr ausgebaut werden. Ansonsten beginnt das national und international wichtige NEAT-Herz gar nicht zu pulsieren, die Umwelt- und Verlagerungsziele sowie die notwendige Angebotserweiterung sind gefährdet. Dies wollen die Zentralschweizer Regierungen mit vereinten Kräften um jeden Preis verhindern. Darum informierte am vergangenen Mittwoch, 21.10.2009, eine Zentralschweizer Regierungsdelegation in Luzern die Zentralschweizer Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentarier.

#### **Vorlage «Bahn 2030»**

Mit der Verabschiedung der ZEB-Vorlage (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) gab das Parlament dem Bundesrat den Auftrag, 2010 unter dem Titel «Bahn 2030» eine neue Vorlage über die Angebotsentwicklung und den Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen auszuarbeiten. Für die «Bahn 2030» muss der Bundesrat zudem neue Finanzierungsquellen aufzeigen und verschiedene Massnahmen prüfen. Zu diesen Massnahmen gehören die Beschleunigung der Linie Luzern-Zürich mit dem Zimmerberg-Basistunnel II und die Neat-Zufahrten im Norden und Süden. In der Vorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur unter der Bezeichnung «Bahn 2030» sind zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauvorhaben vorgesehen: Eine Variante 1 umfasst Investitionen ins Schienennetz im Umfang von rund 21 Mrd. Franken. Die Variante 2 bezeichnet einen redimensionierten Ausbau im Umfang von rund 12 Mrd. Franken. Die Arbeiten bei beiden Varianten sollen ab 2015 beginnen und dauern je nach Investitionsvolumen bis etwa 2040. Der Hauptunterschied liegt darin, dass bei Variante 2 keine substantielle Förderung des Regional- bzw. S-Bahnverkehrs möglich ist, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr gerade auch in diesem Bereich – besonders in der Zentralschweiz – stark wächst. Über das vom Parlament verabschiedete Programm «Bahn 2030» und dessen Finanzierung wird – voraussichtlich nach 2012 – eine Volksabstimmung durchgeführt.