



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 17. Januar 2018.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen – genehmigt im Dezember 2017 und Januar 2018 – zum Thema:

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS2030/35)

1. Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen ein "Ja" zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen. Im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2025, welcher als Grundlage für die Abstimmung zu FABI fungierte, wurde in Art. 1 Abs. 2 lit. p die Projektierung für die Kapazitätsausbauten Thalwil-Zug (Zimmerberg) und Zug-Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern) festgeschrieben. Aus diesen beschlossenen Mitteln wurde bisher erst der Korridorrahmenplan Zentralschweiz erarbeitet und finanziert. Die eigentliche Projektierung der beiden Bauwerke (vgl. Bundesbeschluss AS 2025, Art. 1 Abs. 3 lit. b „Luzern–Zug–Thalwil / Kapazitätsausbau“) wurde aber noch nicht gestartet. Diese mehrere Jahre benötigende Projektierung ist nun umgehend anzugehen, damit der Kapazitätsausbau rechtzeitig im Ausbauschritt 2030/35 fertiggestellt werden kann.

Der Referenzfall 2025 definiert die gemeinsame Ausgangslage für den nun erarbeiteten Ausbauschritt 2030/35. Der Referenzfall hält fest, auf welchem Angebot und welcher Infrastruktur der Ausbauschritt 2030/35 aufbaut. Er enthält auf der Achse Olten–Luzern–Zug–Zürich keinerlei Angebotsverbesserungen gegenüber dem seit einigen Jahren gültigen aktuellen Fahrplan, obwohl die Frequenzentwicklung bereits heute Angebotsverbesserungen nötig machen würde.

2. Zentralschweizer Sicht auf die Erarbeitung des Ausbauschritts 2030/35

Die Zentralschweiz unterstützt den Prozess der nachfrageorientierten Planung und arbeitet über die Planungsregion Zentralschweiz aktiv bei der Entwicklung des Ausbauschritts 2030/35 mit. Die ZKöV hat dem BAV per Ende November 2014 ein abgestimmtes Angebotskonzept vorgelegt, welches auf einem langfristigen Zielzustand basiert. Dieser ist mit der BAV-Langfristperspektive abgestimmt und inzwischen durch den Korridorrahmenplan Zentralschweiz bestätigt worden. Das Zielkonzept erfordert die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Die Bewertungsergebnisse zeigen, dass der langfristige Zielzustand mit ZBT II und DBL ein ausreichendes Kosten-Nutzen Verhältnis aufweist. Die bisherigen Arbeiten haben mehrmals bestätigt, dass erst die beiden Grossprojekte DBL und ZBT II stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz ermöglichen. Die etappierte und aufwärtskompatible Umsetzung des Zielkonzeptes ist mit dem Ausbauschritt 2030/35 daher sicherzustellen und weiter zu verfolgen.

3. Perspektiven des Bahnausbaus in der Zentralschweiz im Ausbauschritt 2030/35

Die beiden Projekte ZBT II und DBL ergänzen sich ideal und ermöglichen gemeinsam für die gesamte Schweiz einen klaren Nutzen. Mit der Festsetzung der Realisierung des ZBT II im Ausbauschritt 2035 und der Absicht, die Realisierung des DBL über eine vorzeitige Finanzierung früher auslösen und finanzieren zu lassen, hat der Bundesrat ein klares Bekenntnis zu den beiden Zentralschweizer Projekten abgegeben. Für die sechs Zentralschweizer Kantonsregierungen ist klar, dass mit besonderer Dringlichkeit der Kapazitätsengpass zwischen Zürich und Zug beseitigt werden muss. Deshalb sind die Kantone erfreut, dass die Realisierung des ZBT II in der vom Bundesrat favorisierten Variante über 11,5 Milliarden Franken zum Zug kommt und vollständig über den Ausbauschritt 2035 finanziert werden soll.

Bundesrätin Doris Leuthard hat sich anlässlich der Medienkonferenz zum Ausbauschnitt 2030/35 neben dem ZBT II auch positiv zum DBL geäußert. Indem der Bundesrat die Vorfinanzierung des DBL ermöglichen will, sieht er das Vorhaben ebenso wie die sechs Zentralschweizer Kantone als notwendige und eindeutig beste Lösung für Luzern und die Zentralschweiz an. Die Projektierung des DBL wie auch des ZBT II ist nun unverzüglich auszulösen und auch zu finanzieren, wie bereits im Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 festgehalten ist. Der Bundesrat bestätigt denn auch in seiner Antwort auf die Interpellation 17.3168 von Ständerat Konrad Graber, dass er gewillt ist, die Arbeiten an den Projekten ohne Zeitverlust bis zu einem baureifen Projekt voranzutreiben. Zudem sind aufwärtskompatible Massnahmen auf den Zulaufstrecken und im Knoten Luzern zu untersuchen und in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen.

Für eine vorgezogene Realisierung des DBL schlägt der Bundesrat eine besondere Form der Vorfinanzierung vor. Die Zentralschweizer Kantone begrüßen diese Möglichkeit grundsätzlich. Damit diese für die Kantone tragbar wird, bevorzugen die Kantone für den DBL eine Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG. Alternativ ist auch eine Vorfinanzierung nach Art. 58b EBG denkbar, insofern diese für die Kantone ebenfalls tragbar und bezüglich zeitlicher Risiken beherrschbar ausgestaltet ist. Bei beiden Varianten ist durch den Bund verbindlich aufzuzeigen, wie und wann die Rückzahlungen der Vorfinanzierungen sichergestellt sind resp. erfolgen können. Ergänzend dazu sollen vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz (EBG Art. 58 Abs. 2) finanziert werden können, was voraussetzt, dass die Projektierung des DBL explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 festgehalten ist.

4. Zentralschweizer Forderungen an den Bund

Die Zentralschweizer Kantone erwarten zusammenfassend zum Ausbauschnitt 2030/35:

- Es soll die Variante Ausbauschnitt 2035 mit 11,5 Mrd. Franken umgesetzt werden, wie vom Bundesrat vorgeschlagen.
- Sollte die Variante Ausbauschnitt 2030 zur Umsetzung gelangen, muss diese mit dem Zimmerberg-Basistunnel II ergänzt und der Finanzrahmen unter Berücksichtigung der erfolgten Kostenoptimierung erhöht werden.
- Der Zimmerberg-Basistunnel II muss im Ausbauschnitt 2030/35 projektiert und realisiert werden, wie es in der Vernehmlassungsbotschaft vorgesehen ist. Die Projektierung ist, gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025, umgehend zu starten, umfassend voranzutreiben und vom Bund zu finanzieren.
- Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern muss, gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025, unverzüglich aufgenommen, umfassend vorangetrieben und vom Bund finanziert werden. Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist zudem explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 in Art. 1 Abs. 2 lit. s festzuhalten.
- Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug muss der Ausbauschnitt 2030/35 aufwärtskompatible Massnahmen vorsehen, welche bereits vor Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen und Kapazitätserhöhungen ermöglichen.
- Für den Durchgangsbahnhof Luzern muss eine für die Kantone tragbare Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG oder alternativ nach Art. 58b EBG ermöglicht werden. Die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen des EBG für eine spätere Übernahme der Investitionskosten durch den Bund müssen dem Bundesparlament gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 unterbreitet werden.

Die Zentralschweizer Kantone sind aufgrund der bisherigen Arbeiten und Abklärungen klar der Meinung, dass die künftige Mobilitätsentwicklung in der Zentralschweiz und den angrenzenden Regionen nur bewältigt werden kann, wenn dafür das Angebotskonzept gemäss dem Zielzustand zugrunde gelegt wird, wofür die baldige Realisierung der beiden Schlüsselemente Zimmerberg-Basistunnel II und Durchgangsbahnhof Luzern notwendig sind.

Weitere Informationen zur Haltung der Zentralschweiz finden Sie auf:

http://www.vvl.ch/files/4815/1307/0859/br_2017_088_AS2030-35_Stellungnahme-ZKoeV_def.pdf

10. Dezember 2018