



Interpellation Nr. 164 2010/2012

Eingang Stadtkanzlei: 1. März 2011

Weichenstellungen für die Luzerner Bahnzukunft

Es besteht ein breiter Konsens in der Zentralschweiz, dass wir eine durchgehende Doppelspur zwischen Luzern und Zürich dringend brauchen, sei es beim Tiefbahnhof und sei es zwischen Baar und Thalwil. Die Bemühungen dafür laufen seit Jahren an vielen Fronten.

Mit den Beschlüssen vom 20. Januar 2011 hat der Bundesrat eine völlig neue Ausgangslage geschaffen, die für unser Anliegen nichts Gutes verheisst. Das ursprüngliche Projekt „Bahn 2030“ ist vom Tisch, stattdessen soll die Bahninfrastruktur im Rahmen eines „Gesamtkonzepts zur langfristigen Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur (...) in einzelnen Ausbausritten“ realisiert werden, die dem Parlament alle vier bis acht Jahre vorgelegt werden sollen. Der erste Ausbausritt im Umfang von 3,5 Milliarden Franken soll bis 2025 fertig sein. Der zweite Ausbausritt somit sicherlich später als 2030. Gemäss dem Bericht des UVEK vom 16. Dezember 2010 (Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur [FIBI]) figuriert der Zimmerberg-Basistunnel auch nicht im zweiten Ausbausritt. Der aktuelle Stand auf Bundesebene ist somit, dass die Realisierung der durchgehenden Doppelspur zwischen Thalwil und Zug vom Tisch ist!

Es ist anzunehmen, dass die hohen Projektkosten (die Rede ist inzwischen von 1,5 Milliarden Franken) ein wichtiger Grund für die Nichtberücksichtigung sind.

Vor Kurzem wurde einer breiteren Öffentlichkeit mit der Gründung des überparteilichen Komitees „Zimmerberg light – Für einen Bahnausbau mit Augenmass“ eine deutlich kostengünstigere Alternative zum Basistunnel präsentiert, welche die gleichen Kapazitätsziele mit einem Ausbau der bestehenden Linie auf Doppelspur (neuer einspuriger Albis-Tunnel und neuer zweispuriger Scheiteltunnel Zimmerberg) erreichen will.

Die Neue LZ berichtete am 4. Februar 2011, die Stadt Luzern habe eine Studie in Auftrag gegeben u. a. zum Zimmerberg und zur Lightversion Zimmerberg. Das Papier würde die Machbarkeit der Zimmerberg-light-Variante und vor allem deren Kostenvorteil gegenüber dem ZBT II bestätigen.

Wir stellen dem Stadtrat in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. Aus welchem Grund wurde die Studie in Auftrag gegeben?
2. Warum wird die Studie nicht veröffentlicht und wer darf sie alles einsehen?
3. Ist es möglich, dass die Studie der städtischen Verkehrskommission unterbreitet wird, damit sie dort diskutiert werden kann? Allfällige zusätzliche Argumente und Unterlagen seitens der SBB sind ebenfalls erwünscht, sofern dies möglich ist.
4. Wie stellt sich der Stadtrat zu den jüngsten Beschlüssen des Bundesrates, insbesondere zur Prioritätensetzung innerhalb der beiden Ausbauschritte?
5. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass eine wesentlich kostengünstigere Variante für die durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Zug eine bessere Realisierungschance in „Bern“ hat?
6. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass eine kostengünstigere Zimmerberglösung die Chancen des Tiefbahnhofs erhöht?
7. Seit wann ist dem Stadtrat der UVEK-Bericht (Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur [FIBI]) vom 16. Dezember 2010) beziehungsweise dessen Inhalt bekannt?
8. Die Stadt Luzern hat sich dem Arbeits- und Interessensgremium Metropolitanraum Zürich angeschlossen. Hat dieses Gremium die Variante Zimmerberg light diskutiert? Kann die Variante Zimmerberg light die Interessen der angeschlossenen Kantone auch abdecken?
9. Wurde der Regierungsrat des Kantons Luzern bei der Studienerarbeitung angehört?

Philipp Federer
namens der G/JG-Fraktion