

Kantone

Nationalrat sorgt für rote Köpfe

Bruno Pezzatti (FDP) sitzt auch dank der GLP in Bern. Diese kritisiert ihn nun scharf. 14

«Kanton profitiert vom Ausbau»

Bahnprojekte Der Zimmerberg-Basistunnel zwischen Thalwil und Baar soll das Nadelöhr zwischen Zug und Zürich entschärfen. Der Zuger Regierungsrat favorisiert diese Lösung und hat noch etwas anderes im Auge.

Interview: Marco Morosoli
marco.morosoli@zugerzeitung.ch

Matthias Michel, der Regierungsrat hat sich für den Bau des Zimmerberg-Tunnels II ausgesprochen. Welche Vorteile verspricht er sich von dieser Lösung?

Ich bin erfreut, dass der Zuger Regierungsrat und viele andere Kantone klar die Stossrichtung des Bundes stützen: Das wird ein Quantensprung für den öffentlichen Verkehr in der Region! Der geplante Bahnausbau wird dem Mobilitätswachstum in der Region gerecht und ermöglicht die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen gegenüber dem privaten Verkehr. Indem das Angebot nach Zürich und nach Luzern erheblich ausgebaut wird, kann der ganze Kanton von diesem Ausbau profitieren. Es gibt mehr Direktverbindungen nach Zürich, und die Fahrzeiten verkürzen sich je nach Ausgangsort um sechs bis zwölf Minuten, was wiederum die Verbindungen in die Städte Zürich und Luzern verbessert.

Wäre das Projekt Zimmerberg light (siehe Box) nicht einfacher zu realisieren?

Die Idee Zimmerberg light wurde eingehend untersucht und vom Bundesrat verworfen. Diese Light-Variante hätte diverse Nachteile: Das beabsichtigte Angebot könnte nicht gefahren werden, anstelle von Zürich und Luzern müsste Thalwil zum massgebenden Knoten ausgebaut werden, was baurechtlich wegen notwendiger massiver Enteignungen und Häuserabbrisse kaum durchsetzbar wäre; auch kostenmässig ergäbe sich langfristig kein Vorteil.

Wie stellt sich der Zuger Regierungsrat zur Forderung, dass alle Varianten noch einmal komplett durchgerechnet werden sollen?

Der theoretische Vorteil einer etappierten Vorgehensweise führt dazu, dass die Realisierung bis zum Vollausbau sehr lange dauert und während Jahren unter Betrieb gebaut werden müsste. Die Light-Variante bringt im nationalen Quervergleich einen geringen Nutzen im Verhältnis zu den Kosten und wird schon deshalb politisch nicht durchsetzbar sein. Der Zimmerberg-Basistunnel hat sich demgegenüber klar als Bestlösung präsentiert.

Soll bei der Stadtbahn der Status quo bewahrt werden, oder aber gibt es Pläne, die Stadtbahn auszubauen?

Die Stadtbahn soll im bisherigen Ausmass erhalten bleiben. Parallel dazu wird es bis zu vier zusätzliche Regio-Express-Züge pro Stunde geben, die in Rotkreuz, Cham, Zug und Baar anhalten. Dies entlastet die Stadtbahn markant. Darüber hinaus profitieren die Standortgemeinden von vielen schnellen Direktverbindungen.

Wenn der Kanton Zug auf dem Abschnitt Baar Littli nach Horgen einen Sanierungstunnel verlangt, setzt er faktisch die Pläne der Vereinigung Zimmerberg light um. Wieso soll dieses Projekt an die Hand genommen werden, wenn der Regierungsrat will, dass der Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) gebaut wird?

Mit einer Motion hat der Kantonsrat die Dringlichkeit einer Lösung des Nadelöhrs am Zimmerberg unterstrichen. Deshalb hat der Regierungsrat diese Forderung in seine Vernehmlassungsantwort aufgenommen. Der Bund hat zugesagt, die Sanierung der Stammlinie in seinen



Ein Interregio-Zug der SBB fährt in den Albistunnel in Baar.

Bild: Stefan Kaiser (8. Dezember 2017)

Überlegungen zum Zimmerberg einfließen zu lassen.

Was passiert mit der Motion, welche der Kantonsrat im Januar überwiesen hat. Diese verlangt ja gerade diesen Sanierungstunnel?

Die Motion wird fristgemäss beantwortet werden. Die Antwort hängt massgeblich von den Planungen des Bundes im Nachgang zur laufenden Vernehmlassung ab.

Was soll nach Meinung des Regierungsrates aus der Bestandsstrecke werden, die Zug und Zürich heute verbindet?

Diese Strecke ist zeitgerecht zu sanieren, denn die S-Bahn Zürich wird weiterhin nach Zug verkehren. Es ist auch nicht auszuschliessen, dass bei genügend Nachfrage weitere Züge via Thalwil verkehren, denn die planerischen und betrieblichen Möglichkeiten werden grösser. Zudem ist die alte Strecke wichtig als redundante Verbindung, wenn der ZBT II in stand gehalten werden muss.

Ist der Kanton allenfalls bereit, Geld in die Hand zu nehmen, um eines der Projekte zu forcieren?

Der Kantonsrat hat die grundsätzliche Möglichkeit geschaffen, dass der Kanton unter bestimmten Bedingungen für den Bund einspringen kann. Zurzeit ist aber nicht erkennbar, dass der Bund beim ZBT II in einem Liquiditätseingpass stecken wird.

Bis wann soll der Zimmerberg-Tunnel II gebaut sein?

Auch ich musste lernen, dass der Bahnbau enorm lange Planungs- und Realisierungszeiten hat. Dies sieht man am verhältnismässig einfachen Beispiel der

Ein Projekt und zwei Varianten

Infrastruktur Die SBB-Strecke Zürich-Zug-Luzern gehört zu den am besten frequentierten der Schweiz. Aber noch immer müssen die rund 200 Züge, welche täglich zwischen Zürich und Zug verkehren durch zwei einspurige Tunneln fahren. Das derzeitige Angebot kann mit der bestehenden Infrastruktur nicht mehr erweitert werden. Abhilfe soll der Zimmerberg-Tunnel II (ZBT II) schaffen. Der Zimmerberg-Tunnel I ist bereits in Betrieb. Auch der Abzweiger für den ZBT II ist bereits vorhanden. Im Ende September vom Bundesamt für Verkehr (BAV) präsentierten Ausbauschnitt 2035 ist der ZBT II integriert. Das BAV rechnet mit Kosten für den ZBT II von rund

1,3 Milliarden Franken. Seit längerem weilt das Komitee Zimmerberg-Light (ZBL) für einen Ausbau der bestehenden Anlage. Die ZBL-Initianten wollen eine zweite Tunnelröhre durch den Albis bauen und den kleinen Zimmerberg-Tunnel zwischen Sihlbrugg und Horgen Oberdorf durch einen zweispurigen Durchstich ersetzen. Das Komitee wartet aber noch heute auf ein Preisschild. Das BAV wie auch die SBB lehnen die Variante Zimmerberg light ab. Vor allem deshalb, weil sich dann der Fahrplan auf den Knoten Thalwil ausrichten müsse. Und dies sei nicht praktikabel. Klar ist aber, dass dereinst die bestehende Strecke saniert werden muss. (mo)

Doppelspurinsel Walchwil, für diese hat der Bundesrat im Jahr 2007 die Botschaft zum Bahnausbau verfasst. Zehn Jahre später hat der Bau immer noch nicht begonnen. Bei ähnlicher Verfahrensdauer kann es am Zimmerberg durchaus 2035 werden, bis der Bau abgeschlossen ist. Ich setze mich für jede mögliche Beschleunigung ein.

Wie stellt sich die Zuger Regierung zum Durchgangsbahnhof in Luzern? Wird sie Initiativen in dieser Richtung unterstützen?

Im längerfristigen Horizont ist der Durchgangsbahnhof Luzern richtig und nötig. Wir unterstützen deshalb zusammen mit dem Kanton Luzern und den anderen Zentralschweizer Kantonen, dass im nächsten Ausbauschnitt ausrei-

chende Mittel für Planung und Projektierung des Durchgangsbahnhofs definiert werden. Der Luzerner Bahnhof kann aber seine Knotenfunktion nur ausreichend erfüllen, wenn mit dem ZBT II die Fahrzeiten von und nach Zürich wesentlich reduziert werden. Ergänzen kann ich, dass bereits mit dem ZBT II das Angebot nach Luzern durch vermehrte und schnellere Intercity-Züge verbessert wird.

Was kann die Zuger Regierung machen, damit ihre Lösungsvariante den Durchbruch schafft?

Mit den Planungen und Eingaben zusammen mit allen Zentralschweizer Kantonen hat sich der dringende Bedarf des Zimmerberg-Basistunnels ergeben. Auch wegen unserer Forderungen wurde die

«Parallel zur Stadtbahn wird es bis zu vier zusätzliche Regio-Express-Züge pro Stunde geben.»



Matthias Michel
Regierungsrat FDP

Linienführung nochmals vertieft und mit Langfristperspektive untersucht. Damit sind die sachlichen Argumente vorhanden, dass dieser Basistunnel die richtige Lösung ist. Auch unterstützen alle Kantone des Metropolitanraums Zürich sowie des Gotthard-Komitees diesen Ausbau. Mit dieser breiten Allianz sollte der Durchbruch auch im Parlament möglich sein. Als täglicher Bahnbenutzer bin ich vom attraktiven künftigen Angebot überzeugt. Ich glaube daher, dass vor allem die verkehrlichen Argumente das Parlament überzeugen werden.

WWW.

Die Vernehmlassungsantwort des Regierungsrates finden Sie im Internet unter www.zugerzeitung.ch/bonus