



Schweizerische Eidgenossenschaft
Bundesrätin Doris Leuthard
c/o Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Luzern, 27. November 2017

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35: Stellungnahme der Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Zustellung der Vernehmlassungsunterlagen vom 29. September 2017 zum Botschaftsentwurf für den Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 und für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der vorliegende Botschaftsentwurf für den Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 ist für die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse in der ganzen Zentralschweiz essentiell. Deshalb äussert sich die ZKöV für die gemeinsamen Anliegen der Zentralschweizer Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug. Die ZKöV bezieht sich dabei auf die publizierten Vernehmlassungsunterlagen und nicht auf aktuelle Ergebnisse laufender Optimierungsarbeiten im Rahmen der Gesamtkonzepte.

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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2030/35 fertiggestellt werden kann.

Der Referenzfall 2025 definiert die gemeinsame Ausgangslage für den nun erarbeiteten Ausbauschnitt 2030/35. Der Referenzfall hält fest, auf welchem Angebot und welcher Infrastruktur der Ausbauschnitt 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.

Zentralschweizer Sicht auf die Erarbeitung des Ausbauschnitts 2030/35

Die Zentralschweiz unterstützt den Prozess der nachfrageorientierten Planung und arbeitet über die Planungsregion Zentralschweiz aktiv bei der Entwicklung des Ausbauschnitts 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 Ausbauschnitt 2030/35 daher sicherzustellen und weiter zu verfolgen.

Perspektiven des Bahnausbaus in der Zentralschweiz im Ausbauschnitt 2030/35

Die beiden Projekte ZBT II und DBL ergänzen sich ideal und ermöglichen gemeinsam Nutzen für die gesamte Schweiz. Mit der Festsetzung der Realisierung des ZBT II im Ausbauschnitt 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 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 Ausbauschnitt 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 ZKöV begrüsst grundsätzlich die Möglichkeit zur vorzeitigen Finanzierung. 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 respektive 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.

Antworten der ZKöV zum Fragenkatalog

Den Vernehmlassungsunterlagen haben Sie einen Fragenkatalog beigelegt. Gerne äussert sich die ZKöV zu Ihren konkreten Fragen wie folgt:

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Die ZKöV stimmt mit dem Bundesrat überein, dass ein weiterer Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur notwendig ist, um die prognostizierte Anzahl der Reisenden bzw. den Umfang an Gütertonnagen befördern zu können. Insbesondere in der Zentralschweiz ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur dringend notwendig, um die weiterhin zunehmende Mobilität zukünftig gewährleisten und verkräftbar bewältigen zu können.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden (vgl. insb. Leitsätze)?

Die ZKöV ist mit den Leitsätzen für den Ausbauschnitt 2030/35 einverstanden. Auf diesen Leitsätzen beruhen auch die von der Planungsregion Zentralschweiz eingegebenen Angebotsziele. Bereits heute sind in der Zentralschweiz zu Hauptverkehrszeiten Überlasten zu verzeichnen, welche die Umsetzung der vorgesehenen Angebots- und Infrastrukturausbauten dringlich machen, insbesondere auf der Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee.

Die ZKöV ist auch mit den Zielen und Schritten sowie den Aussagen der Langfristperspektive für die Bahn einverstanden. Zur Erreichung der darin erwähnten Schritte sind sowohl der ZBT II wie der DBL essentiell. Deshalb fordert die ZKöV die rasche Realisierung der beiden Bauwerke.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb? [a. Variante Ausbauschnitt 2030 (7 Mia. Fr.), b. Variante Ausbauschnitt 2035 (11,5 Mia. Fr.)]

Die ZKöV fordert die Variante Ausbauschnitt 2035 mit 11.5 Mia. Franken Umfang. Für die ZKöV ist die Realisierung des ZBT II im Ausbauschnitt 2030/35 essentiell, um die aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigen zu können. Die Kantone können nachvollziehen, dass die vollumfängliche Realisierung des DBL innerhalb des gegebenen Finanzrahmens von 11.5 Milliarden Franken nicht möglich ist. Für die rasche Realisierung des DBL ist eine für die Kantone finanziell tragbare Form der Vorfinanzierung zu ermöglichen (siehe Fragen 5 und 6).

Mit der Variante Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken Umfang würde der Status quo in der Zentralschweiz hingegen wiederholt auf weitere lange Jahre hinaus bestehen bleiben, was in starkem Widerspruch zur bisherigen wie auch zur künftigen Nachfrageentwicklung in der Zentralschweiz, insb. auf der Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten steht. In der Vernehmlassungsvorlage wird der Angebotsausbau Zürich–Zug–Luzern mittels ZBT II mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Nutzen/Kosten-Verhältnis begründet. Sofern der Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken beschlossen würde, ist dieser daher mit dem ZBT II (Kapazitätsaus-

bau Personenverkehr Luzern–Zug–Zürich) zu ergänzen, umso mehr, weil die Kosten dieses Projektes in den laufenden Arbeiten zur Kostenoptimierung reduziert werden konnten.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar: a. Beim Personenverkehr, b. Beim Güterverkehr, c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr, d. Bei den betrieblichen Anlagen, e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

a. Personenverkehr:

In der Variante Ausbauschritt 2030 über 7 Mia. Franken sind auf den Zentralschweizer Hauptachsen unverständlicherweise keine Angebotsverbesserungen ausgewiesen. Vielmehr wird die Verbindung aus der Zentralschweiz nach Basel wesentlich schlechter.

In der Vernehmlassungsvorlage wird der Angebotsausbau Zürich–Zug–Luzern mittels ZBT II mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Nutzen/Kosten-Verhältnis begründet. Es erstaunt daher, dass beim Ausbauschritt 2030 dieses Vorhaben mit überzeugendem Nutzen nicht berücksichtigt wird. Die ZKöV fordert, sollte die Variante Ausbauschritt 2030 zur Umsetzung gelangen, dass diese mit dem ZBT II ergänzt und unter Berücksichtigung der erfolgten Kostenoptimierung der Finanzrahmen entsprechend erhöht wird.

Die Variante Ausbauschritt 2035 über 11.5 Mia. Franken weist für die Zentralschweiz ein Angebotsausbau auf der Hauptachse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten auf, dessen Aufnahme in den Ausbauschritt 2035 die ZKöV sehr begrüsst. Neben dem ZBT II sind dazu im Ausbauschritt 2035 auch aufwärtskompatible Massnahmen auf den Zulaufstrecken und im Knoten Luzern vorzusehen.

Zur genauen Ausgestaltung der jeweiligen Fahrpläne bestehen zwar in den meisten Korridoren noch etliche offene Fragen, die ZKöV ist aber zuversichtlich, dass sich im Rahmen der laufenden Fahrplanoptimierungen ein stimmiges Angebotskonzept 2035 erarbeiten lässt, welches die Bedürfnisse des Fern- und Regionalverkehrs sowie des Güterverkehrs gleichwertig abdeckt.

b. Güterverkehr:

Die ZKöV begrüsst den Ausbau von Expresstrassen für den Güterverkehr, soweit dadurch nicht bestehende S-Bahnangebote verdrängt werden. Es sind aus der Vorlage hingegen keine direkten Verbesserungen beim Güterverkehr für die Zentralschweiz ersichtlich. Essentiell ist aus Sicht ZKöV, dass der Personenverkehr zu Hauptverkehrszeiten weiterhin einzelne ungenutzte Güterverkehrstrassen belegen kann. Die ZKöV fordert daher, dass im Sinne eines wirtschaftlichen Infrastrukturausbaus Hybridtrassen vorgesehen werden, welche – entsprechend der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer – zu Hauptverkehrszeiten auch vom Personenverkehr genutzt werden können.

c. Grenzüberschreitender Verkehr:

Beim grenzüberschreitenden Verkehr sind keine Verbesserungen für die Zentralschweiz erkennbar. Die ZKöV fordert eine stärkere Einbindung der Zentralschweiz in den internationalen Verkehr.

d. Betriebliche Anlagen:

Die ZKöV unterstützt sämtliche vorgesehenen Ausbauten von betrieblichen Anlagen. Die Güterverkehrsanlage in Dagmersellen ermöglicht einen Ausbau beim Güterverkehr und gibt dem

Personenverkehr auf der Achse Luzern–Olten höhere Freiheitsgrade. Sie ist in beiden Varianten notwendig, unabhängig des ZBT II, und somit in beiden Varianten separat auszuweisen.

e. Wenn Nein...:

- Dringendere Massnahmen: Sofern entgegen dem ZKöV-Antrag der Ausbauschnitt 2030 beschlossen würde, ist die Realisierung des ZBT II als sehr dringende Massnahme in den Ausbauschnitt 2030 aufzunehmen und zu realisieren. Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug sind aufwärtskompatible Massnahmen vorzusehen, welche bereits vor der Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen und Kapazitätserhöhungen ermöglichen.
- Nicht notwendige Massnahmen: Aus Sicht ZKöV sind alle aufgezeigten Massnahmen notwendig und sinnvoll.

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Der DBL verbessert das Angebot auf der Achse Olten–Sursee–Luzern–Zug massiv, verkürzt zudem die Reisezeiten im internationalen Nord-Süd-Verkehr, zwischen der Westschweiz und dem Tessin einerseits sowie der Deutschschweiz und dem Tessin andererseits sowie zwischen den regionalen Zentren. Im Bahnhof Luzern ermöglichen frei werdende Flächen eine städtebauliche Entwicklung für Wohnen und Arbeiten. Auch für die Tourismusdestination Luzern und die Zentralschweizer Tourismusgebiete (u.a. Pilatus, Rigi, Bürgenstock, Andermatt, Engelberg) ist eine gute Erreichbarkeit essentiell. Mit der Realisierung des ZBT II und des DBL werden kürzere Reisezeiten, gute Durchbindungen und die Voraussetzung für einen Vollknoten geschaffen. Aufgrund dieser internationalen, nationalen und regionalen Bedeutung des DBL begrüsst die ZKöV das Instrument der Vorfinanzierung.

Bei den Vorschlägen in der Vernehmlassungsbotschaft handelt es sich allerdings nicht um eine Vorfinanzierung gemäss Art. 58c EBG, sondern um eine angepasste Drittfinanzierung gemäss Art. 58b EBG. Mit diesem Vorschlag müssten die Kantone eine auf unbestimmte Zeit dauernde Finanzierung ohne Rückzahlungsgarantie eingehen. Neben den Infrastrukturkosten würde diese Finanzierung auch die Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt gemäss Art. 58b Abs. 3 EBG beinhalten. Insgesamt würden sich mit dem vorliegenden Vorschlag für die Kantone nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit ergeben. Für die ZKöV sind verschiedene Vorfinanzierungsmodelle denkbar, sofern diese für die Kantone tragbar und bezüglich zeitlicher Risiken beherrschbar ausgestaltet sind.

Die ZKöV bevorzugt für den DBL eine Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG. Dafür ist Art. 58c EBG so zu ergänzen, dass der Bundesrat die teilweise oder vollständige Vorfinanzierung für weitere Projekte, welche im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt explizit genannt werden, freigeben kann. Im Sinne der rollenden Planung kann der Bundesrat damit im (ursprünglichen) Sinn von Art. 58 Abs. 2 die zeitliche Staffelung der Massnahmen der fortschreitenden Entwicklung anpassen.

Falls eine Vorfinanzierung des vollständigen Projektes DBL nach Art. 58c EBG nicht machbar ist oder nicht in die Vorlage ans Parlament aufgenommen wird, fordert die ZKöV, dass im Verpflichtungskredit ein Betrag für vorbereitende Arbeiten zum DBL enthalten ist (teilweise Vorfinanzierung). Dies ermöglicht es, mit den Realisierungsarbeiten im unmittelbaren Anschluss an die Projektierung des DBL zu beginnen und damit den Bau des DBL zu beschleunigen, auch wenn ein Hauptteil der Arbeiten und der Finanzierung des DBL in den nächsten Ausbauschnitt 2040 fallen.

Alternativ ist auch eine Vorfinanzierung nach Art. 58b EBG denkbar, sofern 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 respektive erfolgen können.

In jedem Fall sollen für den DBL ergänzend zur Vorfinanzierung vorgezogene Realisierungsschritte gemäss Art. 58 Abs. 2 EBG umgesetzt und finanziert werden können, falls sich andere Projekte verzögern. Dies setzt voraus, dass über den Ausbauschritt 2025 hinaus zumindest die weitere Projektierung des DBL explizit im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/35 festgehalten ist.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine angepasste Form einer Vorfinanzierung und der späteren Übernahme der Investitionskosten durch den Bund sind im Rahmen des Ausbauschritts 2030/35 zu schaffen und dem Parlament in der gleichen Vorlage mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030/2035 vorzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vorfinanzierung für die Kantone tragbar und die Risiken beherrschbar sind. Die ZKöV bevorzugt eine sinngemässe Ergänzung des Art. 58c EBG, sodass der Bundesrat eine teilweise oder vollständige Vorfinanzierung weiterer Projekte, welche im Ausbauschritt explizit dafür genannt werden, freigeben kann. Alternativ ist auch eine Vorfinanzierung nach Art. 58b EBG denkbar, sofern diese für die Kantone ebenfalls tragbar und bezüglich zeitlicher Risiken beherrschbar ausgestaltet ist.

Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

- Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2030:
 - In Art. 1 Abs. 2 ist der Kapazitätsausbau zwischen Zug–Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II) zu ergänzen.
 - In Art. 1 Abs. 2 lit. n ist die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit zu nennen.
 - In Art. 2 bevorzugt die ZKöV "Artikel 58c EBG" anstelle "Artikel 58b Absatz 1 EBG".
- Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035:
 - In Art. 1 Abs. 2 lit. i sind die Massnahmen zum Kapazitätsausbau Personenverkehr (d.h. der Zimmerberg-Basistunnel II, begleitende Infrastrukturmassnahmen auf der Achse Baar–Zug–Luzern–Olten) explizit zu nennen.
 - In Art. 1 Abs. 2 lit. s ist die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit zu nennen.
 - In Art. 1 Abs. 3 Prüfung der Massnahmen für den nächsten Ausbauschritt ist folgender Punkt zu ergänzen: "NEAT-Zufahrten im Norden und Süden des Gotthards".
 - In Art. 2 bevorzugt die ZKöV "Artikel 58c EBG" anstelle "Artikel 58b Absatz 1 EBG".
- Das Formationsgleis Dagmersellen ist in beiden Varianten separat auszuweisen und somit in der Variante Ausbauschritt 2035 aus dem Zimmerberg-Basistunnel II herauszurechnen.
- In Erfüllung von Art. 1 Abs. 2 lit. p des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2025 erwarten die Zentralschweizer Kantone für die umfassende Projektierung der beiden Grossbau-

werke ZBT II und DBL vom zuständigen BAV in nächster Zukunft verbindliche Termin- und Finanzpläne.

- Weitere Punkte finden sich in den einzelnen kantonalen Stellungnahmen.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die zurückgestellten Abschnitte der NEAT-Zufahrten am Gotthard in den Kantonen Schwyz und Uri sind planerisch aufzuarbeiten und in das strategische Entwicklungsprogramm STEP gemäss Art. 48b EBG aufzunehmen. Zudem ist bezüglich der Zulaufstrecken (im Besonderen im Abschnitt Axen) zu beachten, dass keine negativen Auswirkungen auf den regionalen Personenverkehr erfolgen, beziehungsweise der Regionalverkehr nicht von der Schiene verdrängt wird.

Die ZKöV verweist im Weiteren auf die einzelnen kantonalen Stellungnahmen, welche weitere, kantonspezifische Themen aufgreifen.

Zusammenfassung der wichtigsten Anträge der ZKöV

Die ZKöV hat zum Ausbauschnitt 2030/35 zusammenfassend die folgenden, prioritären Anträge und verlangt deren Berücksichtigung in der Vorlage ans Bundesparlament:

- Es soll die Variante Ausbauschnitt 2035 mit 11,5 Milliarden 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 ZKöV ist 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 ist.

Die ZKöV bedankt sich bei Ihnen für Ihre bisher getätigten Arbeiten und dankt Ihnen für die Berücksichtigung der oben formulierten Anträge in der Weiterbearbeitung der Vorlage. Für all-fällige Rückfragen steht Ihnen der Sekretär der ZKöV, Pascal Süess, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Othmar Reichmuth
Präsident ZKöV