

Steinhausen, 5. Oktober 2018

Positionspapier

«Für eine rasche Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels 2 und zügige Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern»

Aufgrund des starken Mobilitätswachstums müssen die Kapazitäten auf der Schiene ausgebaut werden. Deshalb schlägt der Bundesrat mit dem Bahnausbaustritt 2035 vor, die wichtigsten Engpässe im Personen- und Güterverkehr zu beseitigen. Der Zimmerberg-Basistunnel 2 verbessert zusammen mit dem Durchgangsbahnhof Luzern das Bahnangebot im Wirtschaftsraum Zentralschweiz markant. So schaffen die beiden Projekte auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich mehr, schnellere und neue Verbindungen. Die beiden Vorhaben bringen der Region zudem einen stabileren Betrieb sowie eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

Die Zuger Wirtschaftskammer, der Gewerbeverband des Kantons Zug und der Verein Wirtschaftsregion ZUGWEST setzen sich zusammen mit den Zentralschweizer Kantonen dafür ein, dass der Zimmerberg-Basistunnel 2 im Ausbaustritt 2035 projektiert und realisiert wird und dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zügig vorangetrieben und vom Bund finanziert wird.

1. Bedeutung der Bahn für die Zuger Wirtschaft

Den wirtschaftlichen Erfolg verdankt der Kanton Zug einer langfristigen, wirtschaftsfreundlichen Entwicklungsstrategie. Dies ist mit ein Grund, weshalb der **Kanton Zug heute zu den beliebtesten Wirtschaftsstandorten, Arbeitsorten und Lebensräumen der Schweiz** zählt. Die Unternehmen im Kanton bieten rund 110'000 Personen attraktive Arbeitsplätze in einem dynamischen Umfeld. Viele der Arbeitskräfte pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV), insbesondere dem Zug, an ihren Arbeitsplatz. Der Kanton verzeichnet über 35'000 Personen, die von anderen Kantonen zupendeln, aber auch über 17'000 Wegpendler.

Die Bahn nimmt eine wichtige Funktion wahr: die Arbeitskräfte staufrei und zuverlässig an die Arbeitsstellen zu bringen. Den Unternehmen entstehen geringere Kosten, wenn die Bahn eine zuverlässige Pendleralternative für Mitarbeitende darstellt, da unter anderem weniger Parkmöglichkeiten bereitgestellt werden müssen. Zudem sind Unternehmen angehalten, zukunftsfähige, kosteneffiziente und umweltfähige Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Die Bahn spielt auch eine wichtige Rolle für die gute Erreichbarkeit der Berufs- und Hochschulen. Dank leistungsfähigen Verkehrsverbindungen rücken die Unternehmen schweizweit näher zusammen und sind besser vernetzt. Es verbessert sich zudem die Anbindung der Zentralschweiz an den Metropolitanraum Zürich – dem stärksten Wirtschaftsraum der Schweiz.

Weniger Stau, gut genutzte Reisezeit und hohe Planbarkeit helfen der gesamten Wirtschaft zu effizientem Handeln. Auch im internationalen Geschäftsverkehr spielt die Bahn als zuverlässige Zubringerin zum Flughafen eine wichtige Rolle. Ebenso hat sie für die Zuger Wirtschaft eine grosse Bedeutung, da eine grosse Anzahl von Firmen im Einzugsgebiet eines Bahnhofs angesiedelt sind, insbesondere im boomenden Rotkreuz. Zudem fördern verschiedene Firmen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement.

2. Ausbau der Bahninfrastruktur unumgänglich

Seit 1980 haben sich die Nutzungszahlen im Personenverkehr auf der Schiene schweizweit mehr als verdoppelt, beim Güterverkehr betrug die Zunahme rund 40 Prozent. Dieser Trend setzt sich laut den Prognosen des Bundes fort (vgl. 3. Kapazitätsengpässe aufgrund wachsender Mobilität). **Trotz umfangreicher Ausbauten stösst das Schweizer Schienennetz bald wieder an seine Grenzen. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, mit dem Ausbauschnitt 2035 rund 11,5 Milliarden Franken in die Bahninfrastruktur zu investieren.** Der Ausbauschnitt 2035 sieht insgesamt rund **200 Massnahmen** vor. Zu den Grossprojekten zählt in der Zentralschweiz der Zimmerberg-Basistunnel 2. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern steht für den nächsten Ausbauschnitt zur Diskussion.

Die Regierungen der Kantone Zug, Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden und Nidwalden begrüsst in ihrer Stellungnahme, dass der Zimmerberg-Basistunnel 2 in der vom Bundesrat empfohlenen Variante enthalten ist. Ebenfalls begrüsst sie, dass nach dem Willen des Bundesrats die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausgelöst werden soll.

Bis Ende 2018 wird der Bundesrat seine Botschaft zuhanden des Parlaments verabschieden, und ab 2019 wird der Ausbauschnitt im Parlament beraten. Das letzte Wort hat das Parlament – und bei einem Referendum das Volk.

3. Kapazitätsengpässe aufgrund wachsender Mobilität

Gemäss Prognosen des Bundes nimmt der öffentliche Personenverkehr von 2010 bis 2040 um über 50 Prozent zu, der motorisierte Individualverkehr um knapp 20 Prozent. Auch der Güterverkehr wächst: auf der Schiene um 45 Prozent, auf der Strasse um rund 30 Prozent. Die wichtigsten Treiber des Mobilitätswachstums sind die Bevölkerungsentwicklung und das Wirtschaftswachstum. Sie sorgen für 28 bzw. 46 Prozent mehr Mobilität.

In der Zentralschweiz sieht das Wachstumsszenario ähnlich aus. Die Bevölkerungszunahme bis 2035 korrespondiert mit dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von rund 18 Prozent; in Zug ist das Wachstum mit rund 20 Prozent sogar stärker (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016). Die Mobilität nimmt auch in der Zentralschweiz analog zum gesamtschweizerischen Trend zu: im öffentlichen Personenverkehr um rund 40 Prozent, im motorisierten Individualverkehr um rund 20 Prozent bis 2035.

Zwischen Zug und Zürich, der drittmeistbefahrenen Fernverkehrsstrecke der Schweiz, wird für die Zeit ab 2030 eine Überlast erwartet, das heisst: Das prognostizierte Mobilitätswachstum übersteigt das vorhandene Angebot.

Angesichts des massiven Wachstums der ÖV-Mobilität sind zukunftsfähige Konzepte gefragt.

4. Zimmerberg-Basistunnel 2 und Durchgangsbahnhof Luzern: zwei zentrale Vorhaben zur Weiterentwicklung des nationalen und regionalen Schienenverkehrs

Mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 und dem Durchgangsbahnhof Luzern hat die Zentralschweiz zwei optimal aufeinander abgestimmte Projekte am Start, von denen nicht nur die Region, sondern die ganze Schweiz profitiert.

Der Zimmerberg-Basistunnel 2 führt zu mehr, schnelleren und neuen Verbindungen und verbessert damit das Angebot auf den Strecken Luzern–Zug–Zürich und Uri–Schwyz–Zug–Zürich signifikant. Die Mehrwerte für den Kanton Zug:

- Ein neues Fernverkehrskonzept aus Intercity- und Regioexpresszügen bietet mehr Sitzplätze.
- Im Bahnhof Zug stehen pro Stunde bis zu acht Schnellzug- und vier S-Bahn-Verbindungen nach Zürich zur Verfügung.
- An den Bahnhöfen Rotkreuz, Cham und Baar gibt es ganztags mindestens zweimal pro Stunde Direktverbindungen nach Zürich bzw. nach Luzern. In der Hauptverkehrszeit verkehren bis zu zwei weitere Regioexpresszüge pro Stunde nach Zürich (Viertelstundentakt).
- Die Reisezeit aus dem Kanton Zug nach Zürich verkürzt sich für sämtliche Gemeinden um 6 Minuten (z. B. Zug) bis 12 Minuten (z. B. Cham).
- Die S2 kann von Baar Lindenpark nach Baar verlängert werden. Es entsteht damit eine halbstündliche Direktverbindung aus dem Raum Baar in die Zuger Innenstadt.

Der Bahnhof Luzern ist schweizweit der drittgrösste Bahnhof (gemessen an der Publikumsfrequenz) und letzte grosse Kopfbahnhof. Seine Infrastruktur ist veraltet und genügt weder den heutigen Anforderungen noch der steigenden Mobilitätsnachfrage. Bis 2030 nimmt die ÖV-Mobilität im Kanton Luzern um 40 Prozent zu. Bereits in den vergangenen zehn Jahren ist die Schienenmobilität insbesondere auf den kantonalen Hauptachsen massiv gewachsen – um 50 bis 100 Prozent. Das zeigt: Der über 100-jährige Bahnhof muss erneuert werden. **Der Durchgangsbahnhof Luzern stellt eine zukunftsfähige Antwort auf die Mobilitäts Herausforderungen in der Region Luzern dar. Darüber hinaus leistet er einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des schweizerischen Schienennetzes und setzt in der Zentralschweiz wertvolle wirtschaftliche und raumplanerische Impulse.** Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich und schafft eine **neue Nord-Süd-Verbindung via Luzern**. Der Durchgangsbahnhof verkürzt die Reisezeit zwischen Deutschland/Basel und Mailand um 30 Minuten. Damit ist die Nord-Süd- bzw. West-Süd-Verbindung via Luzern bis zu 30 Minuten schneller als via Zürich und entlastet den bereits heute stark frequentierten Hauptbahnhof Zürich. Zudem werden mit dem Durchgangsbahnhof **neue Direktverbindungen ermöglicht** – etwa Zug–Bern oder Rotkreuz–Basel.

Der Durchgangsbahnhof Luzern generiert – unabhängig vom Ausbaustandard zwischen Zug und Zürich – einen bedeutenden Nutzen. Dieser ist aber umso grösser, wenn gleichzeitig der Zimmerberg-Basistunnel 2 realisiert wird. **Die beiden Projekte entfalten zusammen ihre volle Wirkung. Sie sorgen nicht nur für mehr, schnellere und neue Verbindungen (regional und national), sondern ermöglichen auch einen stabileren Betrieb sowie eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.** Dies gilt sowohl für den Fernverkehr (Sicherung der Anschlüsse in Luzern und Zürich) als auch für die Zuger Stadtbahn.

5. Zimmerberg-Basistunnel 2 und Durchgangsbahnhof Luzern stiften grossen Nutzen

- Angebotsverbesserung und Kapazitätserweiterung durch mehr, schnellere und neue Verbindungen auf der Achse Luzern–Zug–Zürich.
- Grosse Zentren wie Baar, Cham und Rotkreuz werden noch besser erschlossen.
- Stärkung des Bahnhofs Rotkreuz als zentrale Drehscheibe.
- Schnelle Nord-Süd-Verbindung via Luzern (Zeitersparnis gegenüber Zürich–Mailand um 30 Minuten); entlastet den Hauptbahnhof Zürich.
- Neue Direktverbindungen sind möglich: zum Beispiel Zug–Bern oder Rotkreuz–Basel.
- Entlastung der Strassen vom motorisierten Individualverkehr durch Verlagerungen in den öffentlichen Verkehr.
- Grosse raumplanerische und volkswirtschaftliche Bedeutung (mehr Raum für Wohnen und Arbeiten an zentraler Lage; Stärkung Wirtschaftsstandort).
- **Investition in die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Wirtschaftsraums Zentralschweiz.**

6. Beide Projekte unterstützen

Die Zuger Wirtschaftskammer, der Gewerbeverband des Kantons Zug und der Verein Wirtschaftsregion ZUGWEST setzen sich zusammen mit den Zentralschweizer Kantonen für die beiden Projekte ein. Diese helfen, den Wirtschaftsraum zu stärken und schaffen die dringend nötigen Kapazitäten auf dem Schienennetz.

Es ist auch demokratiepolitisch angezeigt, den Zimmerberg-Basistunnel 2 zu realisieren. Denn er wurde bereits dreimal vom Souverän gutgeheissen – bei den Volksabstimmungen zur Neat (1992), zum FinöV-Fonds (1998) und zu Fabi (2014).

Unterstützen Sie uns, indem Sie sich im politischen Prozess für die beiden wichtigen Bahnausbauprojekte der Zentralschweiz einsetzen.

Wir danken Ihnen für die wertvolle Unterstützung für eine starke Zentralschweizer Wirtschaft.

Zimmerberg-Basistunnel 2:

Der Zimmerberg-Basistunnel 2 ist ein rund 11 Kilometer langer Doppelspur-Tunnel zwischen Baar und Thalwil, genauer zwischen Littli ZG und Nidelbad ZH. Die neue Verbindung löst im Fernverkehr die über weite Teile einspurige Stammlinie zwischen Baar und Thalwil ab.

Durchgangsbahnhof Luzern:

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern soll der letzte grosse Kopfbahnhof der Schweiz mit einem leistungsfähigen Durchgangsbahnhof ergänzt werden. Das Projekt besteht aus einer unterirdischen Durchmesserlinie und vier tiefergelegten Gleisen. Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich bzw. die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern und schafft eine neue Nord-Süd-Verbindung via Luzern.

Weitere Auskünfte:

Adrian Risi, Vorstandsmitglied Zuger Wirtschaftskammer
office@zwk.ch, Tel. 079 606 62 56

Quellen:

- Zentralschweizer Komitee Durchgangsbahnhof Luzern
- Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs
- Bundesamt für Verkehr, Ausbau der Bahninfrastruktur (Ausbauschrift 2030/35)
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Verkehrsperspektiven 2040
- Nutzenstudie Durchgangsbahnhof Luzern