



**Interpellation von Martin Stuber  
betreffend FABI ante portas  
vom 2. Dezember 2013**

Kantonsrat Martin Stuber, Zug, hat am 2. Dezember 2013 folgende Interpellation eingereicht:

Am 9. Februar 2014 findet die eidgenössische Abstimmung über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) statt. Damit werden die Weichen für die weitere Entwicklung der Eisenbahn in der Schweiz gestellt.

Neu wird die Möglichkeit der Vorfinanzierung durch die Kantone explizit und klar geregelt. Bezüglich Ausbauten geht die Zentralschweiz im ersten Ausbauschnitt fast leer aus. In der Tranche von 6.4 Milliarden Franken, welche im neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) für Ausbauten bereit stehen werden, sind gemäss «Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025» unter Art. 1/ Absatz 2 p) nur «Projektierungen für Kapazitätsausbauten (...) Thalwil–Zug (Zimmerberg), Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern)» vorgesehen.

Im zweiten Ausbauschnitt 2025 bis 2030 sind für die Realisierung neben diesen beiden Projekten noch weitere Projekte vorgesehen, darunter die beiden kostspieligen Ausbauten beim Bahnhof Stadelhofen und zwischen Zürich und Winterthur.

An einer öffentlichen Informationsveranstaltung räumte der Sektionschef Planung des BAV, Hauke Fehlberg, kürzlich ein, dass aus dem BIF nicht alle Projekte dieses zweiten Ausbauschnittes finanzierbar seien.

Damit tendieren die Chancen, dass die teure und nicht etappierbare Variante zwischen Thalwil und Zug – der Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) - bis 2030 realisiert wird, gegen Null.

Ebenfalls vor kurzem haben die SBB die Fahrpläne für Zürich-Mailand bis über das Jahr 2020 hinaus vorgestellt, also nach Eröffnung des Ceneri Basistunnels und mit dem neuen Rollmaterial. Daraus geht klar hervor, dass der Fahrzeitgewinn des ZBT II gegenüber Zimmerberg light (ZBL) von vier Minuten nicht benötigt wird, resp. nichts nützt für die Anschlusspinnen in Lugano und vor allem in Mailand (Fahrzeit Zürich-Milano 2h58' nach 2020). Und die Kapazität des ZBL reicht problemlos für die auch langfristig geplanten Angebote zwischen Zürich und Lugano/ Mailand. Damit entfallen die beiden Hauptargumente für den Zimmerberg Basistunnel II ersatzlos!

In einem Hearing vor dem Gemeinderat Baar im September 2012 sagte der Volkswirtschaftsdi- rektor Matthias Michel zu, im Rahmen der Projektierung einen seriösen und fundierten Vari- antenvergleich zwischen ZBT II und ZBL zu unterstützen.

Auf dem Hintergrund dieser Entwicklungen und angesichts der bevorstehenden Abstimmung über FABI am 9. Februar sowie in Ergänzung zu der Interpellation der Kollega Burch und Löttscher vom 11.11. stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, nach einer allfälligen Annahme von FABI sich bei der Projektierung des Kapazitätsausbaus Thalwil-Zug für einen seriösen und umfassenden Variantenvergleich zwischen ZBT II und ZBL einzusetzen? Wenn Ja - wie gedenkt der Regierungsrat hier vorzugehen? Ist er namentlich bereit, interessierte Kreise im Vorfeld beizuziehen?
2. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage, dass gemäss den vom Bundesparlament verabschiedeten Beschlüssen bzgl. FABI die für den zweiten Ausbauschnitt 2025 bis 2030 vorgesehenen Projekte durch den Bahninfrastrukturfonds nicht vollständig finanziert sind? Wie schätzt er die Chancen ein, dass der Kapazitätsausbau Zürich-Zug-Luzern dem Kapazitätsausbau zwischen Zürich und Winterthur und dem Ausbau des Bahnhof Stadelhofen vorgezogen wird?
3. Macht der Bau des Tiefbahnhofes Luzern ohne gleichzeitigen Ausbau des Abschnittes Thalwil-Zug in den Augen des Regierungsrates Sinn? Wie stellt sich der Regierungsrat zur Möglichkeit, letzteren Ausbau zu etappieren und gleichzeitig vorzufinanzieren, um dessen Realisierung zu beschleunigen? Teilt die Regierung die Aussage, dass die Etappierung nur mit der Variante Zimmerberg light möglich ist?
4. Ist der Regierungsrat bereit, in der nächsten anstehenden Finanzplanung die reservierten 400 Millionen für die Vorfinanzierung von Bahninfrastrukturausbauten mit zu berücksichtigen?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die kürzlich angepassten Fahrplanlagen zwischen Zürich und Lugano über das Jahr 2020 hinaus? Begrüssst der Regierungsrat die mit FABI veränderten Grundprioritäten – Kapazitätsausbau und Ausbau Knotenprinzip – und damit die Absage an die Beschleunigung als Priorität? Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass der Fahrzeitgewinn von 4 Minuten dank ZBT II gegenüber ZBL für die Strecke Zürich-Mailand unter all diesen Umständen nicht mehr von Bedeutung ist?

Da die Antworten auf einzelne Fragen für die Stimmbürgerschaft von Interesse sind, wird um eine Beantwortung bis Mitte Januar gebeten.