

Zürich, 6. 10. 2022

**An das  
Eidgenössische Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK**

Eingabe per mail an:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

**Vernehmlassung zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die  
Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur  
Perspektive BAHN 2050**

*Betr. Ausbau Zimmerbergtunnel II und Abzweiger „Meilibach“*

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga,  
Geschätzte Damen und Herren,

Wir bedanken uns im Namen der Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Zürich (IGöV, Sektion Kanton Zürich) für die Möglichkeit, im Rahmen dieser Vernehmlassung eine Stellungnahme abgeben zu können. Wir konzentrieren uns auf den Ausbauschnitt 2035 und dabei auf den Absatz „c. Grosse Projektanpassungen“, S. 12ff. Wir verweisen aber generell auch auf die Stellungnahme unserer Dachvereinigung IGöV-Schweiz; wo unter anderem auf die ungesunde Tendenz, absehbare Mehrkosten durch inadäquate Projektkoordination „in die Zukunft hinauszuschieben“ verwiesen wird. Unser Kantonsgebiet betreffend - jedoch mit markanten künftigen Auswirkungen auf die Nachbarkantone GL, GR, SG und SZ - bemängeln wir die kurzfristigen „Sparanstrengungen“ beim Projekt Zimmerberg-Basistunnel II: Zum Kapitel 2.1.1 des Erläuterungsberichtes „STEP Ausbauschnitt 2035“ beantragen wir, dass alle notwendigen Vorinvestitionen miteingeplant werden, damit dereinst der „Meilibachtunnel“ (Tunnel Richtung Wädenswil) ohne Betriebseinstellungen an die Linienführung des Zimmerbergtunnels II angeschlossen werden kann. Der entsprechende Passus auf S. 12:

**„Verzicht auf Vorinvestitionen im Hinblick auf eine potenzielle Abzweigung und Weiterführung in Richtung Wädenswil können die Mehrkosten gegenüber dem Kreditbetrag begrenzt werden [...]“.** ist daher ersatzlos zu streichen.

### **Anträge zu den beantragten Beschlüssen von National- und Ständerat:**

1. Wir nehmen die (nachträgliche) Senkung der Investitionen im ZEB Beschluss<sup>1)</sup> von 5,4 Mia. auf 4,8 Mia. und somit die bisher erzielten Minderkosten zur Kenntnis und sind zuversichtlich, dass auch die Kalkulationen für künftige Projekte präzise erstellt worden sind.
2. Wir beantragen die Umlagerung einer ähnlich grossen Summe - aber mindestens einer Summe, die für die anstehenden Verzweigungs- und Anpassungsbauwerke ausreichend ist - auf die Ausbauschritte 2025<sup>2)</sup> und 2035<sup>3)</sup>.

### **Begründungen:**

1. Gemäss „FABI-Faktenblatt des BAV<sup>4)</sup> soll auf dem Abschnitt Zürich Ziegelbrücke sowohl für den Fern- als auch für den Regio-Express-Verkehr ein Halbstundentakt garantiert werden können. Wir möchten mit unserem Antrag diese Kapazität inkl. der notwendigen Güterverkehrskapazitäten langfristig und auch während der unumgänglichen Phasen des Umbaus und der Anpassungen an der Bahninfrastruktur abgesichert wissen. Der Zimmerberg-basistunnel II wird nur dank der bereits erstellten Verzweigung Nidelbad ohne Beeinträchtigung der Strecke Zürich – Thalwil erstellt werden können. Analoge, weitsichtige Vorinvestitionen für Verzweigungsbauwerke müssen nun auch für die Realisierung des ZBT II angedacht werden.  
Die Erstellung der Verzweigung Nidelbad ihrerseits machte vor rund zwanzig Jahren die Kapazitätserhöhung und Fahrzeitverkürzung aus der Zentralschweiz in den Grossraum Zürich möglich und wird dereinst diesen betrieblichen Gewinn - ohne Beeinträchtigungen der zweiten Doppelspur Zürich-Thalwil - überhaupt erst möglich machen, resp. absichern. Die weitsichtige Erstellung der Verzweigung Nidelbad sollte nun als Vorbild für eine ebenfalls weitsichtige Erstellung einer Verzweigung „Meilibach“ genommen werden.
2. Gemäss dem erläuternden Bericht (S. 10 v. 98) sind die Ziele des AS 2035 „...*der Abbau von bestehenden oder absehbaren Überlasten im Eisenbahnnetz, die Beseitigung von Engpässen und der Ausbau des Angebots im Fern-, Regional- und Güterverkehr.*“ Da die „absehbaren Überlasten“ explizite erwähnt werden, ist der Kern der Begründung unserer Forderung bereits in der Botschaft enthalten. Mit der Netzerweiterung eines weiteren Tunnels ZBT – Meilibach kann die Kapazität auf dem hochbelasteten Korridor Zürich – Pfäffikon SZ erhöht und die Reisezeit zu den touristisch wichtigen Kantonen Glarus und Graubünden verkürzt werden. Der wirtschaftliche Nutzen dürfte den ausgewiesenen Betrag wohl deutlich übersteigen.
3. Ein Verzicht auf den Bau dieser Abzweigung gleichzeitig mit der Realisierung des ZBT II würde es verunmöglichen, diese Netzerweiterung in Zukunft ohne erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrs durch den ZBT II je zu realisieren. Bereits bei den Planungsarbeiten zum AS 2035 hat sich gezeigt, dass auf dem Korridor Zürich-Pfäffikon SZ eine Überlast in Zukunft wahrscheinlich wird. Ein Kapazitäts- und Angebotsausbau in einem nächsten Ausbauschritt ist nur mit einer Umfahrung des Bahnhofes von Thalwil (Meilibach-Tunnel) realistisch. Dem (unterirdischen) Abzweiger „Meilibach“ kommt daher für die gesamte Südostschweiz zentrale Bedeutung zu. Die Kosten für die Verzweigung Nidelbad beliefen sich auf rund 100 Millionen Franken. Auch wenn die Verzweigung in Richtung Wädenswil – Chur unter den heute bestimmenden Umständen teurer sein wird, ist diese Verzweigung zwingend und zeitgleich mit dem ZBT zu realisieren – alles andere würde noch teurer.

4. Ferner setzen wir ein gewisses Fragezeichen hinter die Absicht, die geplante Ausbaugeschwindigkeit im Zimmerbergbasistunnel II von 200km/h (gemäss ursprünglichem Projekt) auf neu 160km/h zu reduzieren. Zwar lässt sich die Fahrzeit mit einer direkteren Linienführung (Verkürzung) des ZBT II gegenüber der ursprünglichen Planung verringern; der Unterschied zwischen 160km/h und 200km/h im ZBT liegt angesichts der Verhältnisse beim Portal Littli (Seite Zug) bei unter 1 Minute. Jedoch sind die Basistunnels an Gotthard und Ceneri nach unseren Informationen auf eine Geschwindigkeit von 250km/h ausgelegt worden. Daher wäre bei den Neubaustrecken dieser wichtigsten Nord-Südachse eine gewisse Einheitlichkeit des Ausbaustandards zu befürworten. Gerade auf Strecken wie Zürich-Milano muss sich die Bahn auch gegen die Konkurrenz durch den Flugverkehr verteidigen, was wesentlich mit den angestrebten Fahrgeschwindigkeiten zu tun hat.
  
5. Als **Fazit** möchten wir festhalten, dass kurzfristige finanztechnische Überlegungen nicht massgebend sein dürfen, insbesondere dann, wenn dadurch ein später folgender Netzausbau massiv erschwert würde.

Mit dem nochmaligen, besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Argumente und mit freundlichen Grüßen:

Matthias Gfeller



Vorstandsmitglied

Peter Anderegg



Präsident IGöV Zürich

- 
- 1) Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
  - 2) Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2025 für die Eisenbahn.(...)
  - 3) Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahn.(...)
  
  - 4) Auszug (S. 4) aus dem „FABI-Faktenblatt“ vom 2. 12. 2013:

<b>9</b>	Zürich–Chur: Kapazitätsausbau	Halbstundentakt Fernverkehr Zürich–Chur, darauf abgestimmter Anschluss Sargans–Buchs SG im integralen Halbstundentakt; Halbstundentakt RE Zürich–Ziegelbrücke; Sicherung der Trassenkapazität für Güterverkehr
----------	-------------------------------	--