In ihrem Beitrag „Mehr Hirn, weniger Beton“ in der Ausgabe Nr. 1/2015 des InfoForum plädieren Vertreter des Komitee „Zimmerberg light“ für ihr Konzept für den Ausbau der Bahnstrecke zwischen Baar und Thalwil.

Der Verfasser dieses Leserbriefs vertritt dezidiert eine andere Auffassung und spricht sich aus folgenden Gründen für den geplanten Zimmerberg Basistunnel II aus, wobei der Tunnel sogar bis unter die Autobahn bei Früeberg verlängert werden sollte.

1. In der Schweiz besteht wenig Neigung, Eisenbahnstrecken ausschliesslich zum Zweck des Fahrzeitgewinns für die Fahrgäste neu zu bauen. Dies gilt es trotz des Erfolgs der Neubaustrecken in Frankreich in Italien und Frankreich zu akzeptieren. Andererseits ist zu fordern, dass neu zu bauende oder neu zu trassierende Strecken einen maximalen Zeitgewinn für die Fahrgäste ergeben. Die Variante Zimmerberg light führt zu einem Fahrzeitgewinn von 1 bis 2 Minuten – dies ist viel zu wenig.

2. In der Schweiz wird der Fokus zu stark auf Bauprojekte als Einzelvorhaben gelegt. Das Denken in Korridoren ist meines Erachtens sehr wenig ausgeprägt. Dieses Phänomen lässt sich besonders beim wichtigen Korridor Luzern – Zug – Zürich feststellen. Dabei ist die Bahn seit der durchgehenden Autobahn zwischen diesen Zentren stark in Rückstand geraten. Die Fahrzeit der schnellsten Züge für die rund 56 km lange Strecke beträgt 45 Minuten. Mit dem Auto benötigt man für die Fahrt zwischen Luzern und Zürich knapp 35 Minuten. Mit dem Zimmerberg Basistunnel und dem überfälligen Tiefbahnhof Luzern mit Unterquerung des Rotsees kann die Fahrzeit für die IC auf wenig mehr als eine halbe Stunde gesenkt werden. Das ist ein zukunftsweisendes Konzept und nicht der Ausbau einer 125-jährigen Strecke.

3. Zimmerberg light vernachlässigt ökologische und umweltbezogene Aspekte völlig. Es ist ein Unding, Züge von Thalwil nach Horgen Oberdorf durch eine dicht bebaute Gegend zu führen und dabei beträchtliche Höhenunterschiede zu bewältigen. Der Bahnhof Thalwil liegt auf 434 m, Sihlbrugg auf 540 m und Baar, bzw. das vorgeschlagene neue Tunnelende, auf rund 447 m.

4. Und zudem – würde man die Argumentation der Befürworter von Zimmerberg light auf die Optimierung des Bahnhofs Luzern anwenden, dürfte der – auch von mir erhoffte – Tiefbahnhof nie gebaut werden. Eine kostengünstige Lösung würde einen Einspurtunnel entlang des Rotsees, eine zusätzliche Brücke über die Reuss und einen zusätzlichen Einspurtunnel aus dem Raum Gütsch in den Kopfbahnhof nahelegen. Ich schätze diese Kosten auf rund CHF 500 Mio. – etwa ein Drittel der mutmasslichen Kosten des geplanten Tiefbahnhofsystems.

5. Oft wird plädiert, dass die Fahrgäste den Aussenbezug bei der Fahrt mit der Bahn schätzen. Das trifft sicher für touristische oder Museumsbahnen zu. Hingegen gilt dies für de,Berufsverkehr kaum – die Fahrgäste beschäftigen sich anderweitig. In Grossstädten legen Millionen von Fahrgästen jeden Tag lange Strecken mit U-Bahnen zurück – der überwiegende Teil zudem stehend. Die Schweiz ist immer dichter bebaut, und die Menschen sind immer weniger bereit, Immissionen zu akzeptieren. Der Druck, Autobahnen zu überdecken, wächst. Längere Strecken wurden bereits unter Tag gelegt. Die Bahnen dürften früher oder später mit analogen Forderungen konfrontiert werden. Auch der längere Aufenthalt im Zimmerberg Basistunnel – sofern sich dieser tatsächlich einstellt – eignet sich nicht als Argument für Zimmerberg light.

6. Auch die Verbindung zwischen Luzern und Graubünden mit Umsteigen in Thalwil kann durch die IR sichergestellt werden und ist durch den Zimmerberg Basistunnel so nicht gefährdet.

7. Und ausserdem: Vor über zwanzig Jahren führte die SZU in visionärer Weise in den Spitzenzeiten einzelne Züge durch das Sihltal bis nach Zug. Nach wenigen Jahren wurde dieses Angebot mangels Nachfrage eingestellt. Seither hat sich die Situation im Sihltal jedoch markant verändert – Silhcity wurde erstellt, Tausende von Arbeitsplätzen wurden angesiedelt und Hunderte von Wohnungen wurden gebaut oder sind geplant. Ein neuer Anlauf mit direkten Zügen durch das Sihltal bis nach Baar oder nach Zug könnte sich lohnen. Dieser Verkehr würde in den Spitzenzeiten wertvolle Trassen im neuen Albistunnel beanspruchen – ein weiteres Argument gegen die Variante Zimmerberg light.