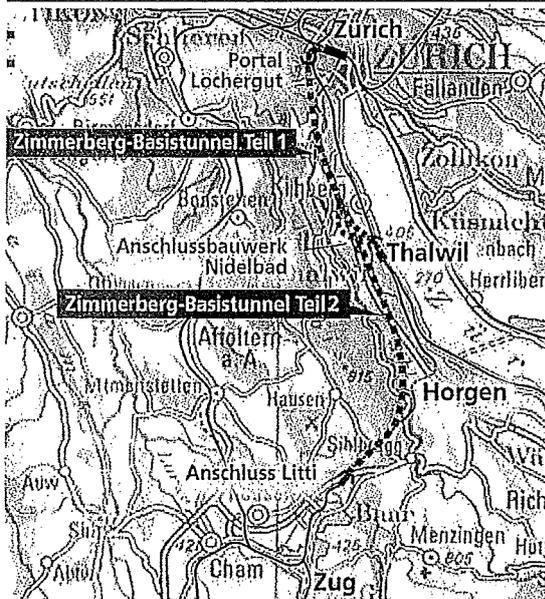




Referenz/Aktenzeichen: 312.3/2011-02-28/18

## Faktenblatt „Zimmerberg-Basistunnel II“

### Infrastruktur



2. Teil des Zimmerberg-Basistunnels Nidelbad–Litti  
(11,3 km)

Kosten: 1,0 – 1,4 Mrd. Fr.  
(Grobkostenschätzung SBB)

### Angebot

- Zwei zusätzliche Fernverkehrsverbindungen Zürich–Zug möglich
- Sechs Minuten Fahrzeitverkürzung Zürich–Zug–Luzern

### Volkswirtschaftliche Beurteilung gem NIBA

- Nutzen-Kosten-Differenz: +18 Mio. Fr.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1.4.

### Vorteile

- Sechs Minuten Fahrzeitgewinn zwischen Zürich, Zug und Luzern -> Konkurrenzfähigkeit zum MIV
- Netzeffekt: Reduktion der Fahrzeiten bis Mailand
- Trennung der Verkehre durch Dreispurssystem (Stammstrecke und Basistunnel)
- Kapazitätsreserve für weitere Angebotsausbauten

### Nachteile

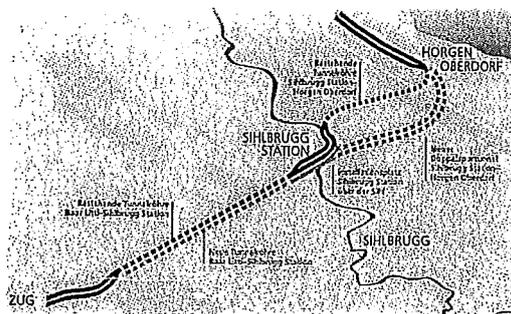
- Nicht etappierbar
- Keine Fernverkehrszüge mehr in Thalwil (Anschlüsse Zentral- und Ostschweiz über Zürich HB) und Enge
- Möglicherweise weiterer Investitionsbedarf zwischen Zug, bzw. St.Gallen und Arth-Goldau



Referenz/Aktenzeichen: 312.3/2011-02-24/117

## Faktenblatt „Zimmerberg light“

### Infrastruktur



- Zweiter Albistunnel Baar Littli–Sihlbrugg (3,4 km)
- Neuer Doppelspurtunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf (ca. 2 km).
- Drittes Gleis Thalwil bis Einmündung ZBT I

**Kosten: 0,7 – 1,1 Mrd. Fr.**

(Globalschätzung SBB, keine Infrastrukturstudie vorhanden)

### Angebot

- Zwei zusätzliche Fernverkehrsverbindungen Zürich–Zug möglich
- Keine oder nur geringe Fahrzeitverkürzung Zürich–Zug

### Volkswirtschaftliche Beurteilung gem NIBA

- Nutzen-Kosten-Differenz: -40 Mio. Fr.
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: -0.1

### Vorteile

- Kapazitätsausbau
- Etappierbarkeit
- Stilllegung des alten Tunnels Sihlbrugg–Horgen Oberdorf
- Anschlussbeziehungen in Thalwil weiterhin möglich

### Nachteile

- Keine oder nur geringe Fahrzeitverkürzung
- Keine Netzeffekte nach Süden
- Keine Kompatibilität mit ZBT II
- Schon getätigte Vorinvestition in Nidelbad (100 Mio. Fr.) wird nicht genutzt
- Thalwil bleibt längerfristig ein Engpass. D.h. für den Angebotsausbau über vier Fernverkehrszüge Zürich–Zug hinaus (z.B. Regionalverkehrs-ausbau am linken Zürichseeufer oder Innerschweiz–Zürich) sind weitere Investitionen in Thalwil notwendig.