



Die drei Zentralschweizer Projekte **Herzstücke der «Bahn 2030»**

1. Ausgangslage
2. «Bahn 2030» – Ziele und Konsequenzen
3. Lebens- und Wirtschaftsraum Zentralschweiz
4. Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr
5. Zentralschweizer Projekte und Argumente
6. Fazit und weiteres Vorgehen

1. Ausgangslage

Die eidgenössischen Räte haben in der Frühjahrssession 2009 im Rahmen der Botschaft «Gesamtschau FinöV» abschliessend über die Verwendung der Restmittel des 1998 beschlossenen FinöV-Fonds entschieden. Mit Investitionen von 5,4 Mrd. Franken führt dieser Beschluss (Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, ZEBG) im Personenverkehr das Knotenkonzept der «Bahn 2000» weiter. Eine grosse Zahl mittlerer und kleinerer Projekte führt zu Fahrzeitverkürzungen, besseren Anschlüssen und zu einem dichteren Angebot, insbesondere auf der West-Ost-Achse, wo die Reisezeit zwischen der Ost- und der Westschweiz um eine halbe Stunde verkürzt wird. Beim Güterverkehr werden die Beschleunigung des Verkehrs und ein Kapazitätsausbau als Beitrag zur Verkehrsverlagerung ermöglicht. **Grössere, bereits früher beschlossene Vorhaben aus den Programmen «Bahn 2000» und NEAT lassen sich im Rahmen der noch verfügbaren Mittel nicht mehr finanzieren.**

Vorlage «Bahn 2030»

Mit der Verabschiedung der ZEB-Vorlage gab das Parlament dem Bundesrat den Auftrag, 2010 unter dem Titel «Bahn 2030» eine neue Vorlage über die Angebotsentwicklung und den Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen auszuarbeiten. Für die «Bahn 2030» muss der Bundesrat zudem neue Finanzierungsquellen aufzeigen und verschiedene Massnahmen prüfen (Art. 10 ZEBG). **Zu diesen Massnahmen gehören die Beschleunigung der Linie Luzern-Zürich mit dem Zimmerberg-Basistunnel II und die Neat-Zufahrten im Norden und Süden.**

Prioritäten haben jene ZEB-Projekte, die in einer nationalen Volksabstimmung gutgeheissen wurden oder vordringlich sind. Den Massnahmen muss eine betriebswirtschaftlich abgestützte Kosten-/Nutzenbewertung zugrunde liegen. Das UVEK wird in der Vorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur unter der Bezeichnung «Bahn 2030» zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauvorhaben vorsehen: Eine **Variante 1** umfasst Investitionen ins Schienennetz im Umfang von rund 21 Mrd. Franken. Die **Variante 2** bezeichnet einen redimensionierten Ausbau im Umfang von rund 12 Mrd. Franken.

Die Arbeiten bei beiden Varianten sollen ab 2015 beginnen und dauern je nach Investitionsvolumen bis etwa 2040. Der Hauptunterschied liegt darin, dass bei **Variante 2 keine substanzielle Förderung des Regional- bzw. S-Bahnverkehrs möglich ist**, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr gerade auch in diesem Bereich – besonders in der Zentralschweiz – stark wächst. Über das vom Parlament verabschiedete Programm «Bahn 2030» und dessen Finanzierung wird – voraussichtlich nach 2012 – eine Volksabstimmung durchgeführt.

Zentralschweizer Schulterschluss

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen setzen sich dafür ein, dass die nationale und internationale Verkehrsinfrastruktur die dynamische Entwicklung der Zentralschweiz unterstützt und nicht behindert. Deshalb sprechen sich die Kantonsregierungen für die Finanzierungsvariante über 21 Mrd. Franken aus.



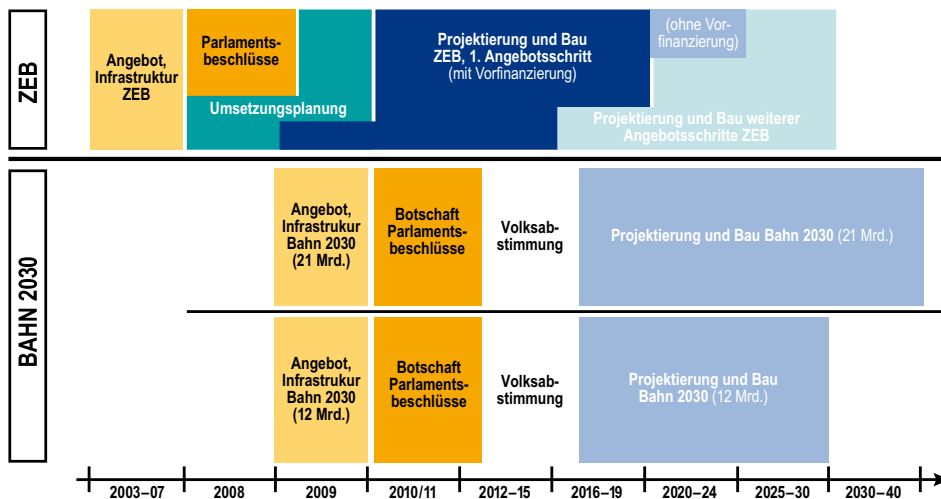
2. «Bahn 2030» – Ziele und Konsequenzen

>> Zentral für die Schweiz

Der Gotthard-Basistunnel ist das Herz der Nord-Süd-Achse. Erst die zusätzlichen Bahnprojekte der Zentralschweiz bringen dieses Herz zum Pulsieren: Der Zimmerberg-Basistunnel II, der Tiefbahnhof Luzern und der Bau des neuen Axentunnels sind unabdingbar für den nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Die Projekte beseitigen Nadelöhre und veraltete Strukturen und leisten einen zentralen Beitrag, damit die Verkehrsziele des Bundes erreicht werden.

ZEB und Bahn 2030

Planung und Umsetzung



Ziele des Bundes

Die finanziellen Mittel sollen dorthin fließen, wo die Netzwirkung am grössten ist, um der Nachfrage im Personenverkehr und den Bedürfnissen der Wirtschaft im Güterverkehr Rechnung zu tragen. Im Fernverkehr zwischen den Agglomerationen und im Regionalverkehr innerhalb der Agglomerationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Ziele der Zentralschweiz

Im Rahmen der Beratungen der ZEB-Vorlage waren die Forderungen der Zentralschweiz chancenlos. Sie sind zwar in Art. 10 ZEBG mit dem Auftrag an den Bundesrat zu deren Prüfung aufgelistet. Damit ist aber die Realisierung weiterer Infrastrukturprojekte noch in keiner Weise gewährleistet. Für die «Bahn 2030» stehen nicht nur das zurückgestellte Projekt des Zimmerberg-Basistunnels II im Vordergrund, sondern auch weitere wichtige Projekte wie der Tiefbahnhof Luzern, die erforderliche NEAT-Zufahrtsstrecke «Axen» zwischen Arth-Goldau und dem Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Im Hinblick auf den Planungszeitraum der «Bahn 2030» sollen günstige politische Voraussetzungen geschaffen werden, damit die dringlichen Projekte der Zentralschweiz auch tatsächlich berücksichtigt werden.

Konsequenzen für die Zentralschweiz

Zur Durchsetzung der zentralschweizerischen Forderungen im Rahmen der «Bahn 2030» braucht es einen gemeinsamen und koordinierten Einsatz von Politik und Wirtschaft. Nur so wird es möglich sein, dass die zentralschweizerischen Kernanliegen zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in die Vorlage «Bahn 2030» aufgenommen werden.

Kernanliegen der Zentralschweiz

- >> Die Qualität der Bahninfrastruktur muss mit der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr Schritt halten.
- >> Die mit dem Gotthard-Basistunnel bereitgestellten Kapazitäten sollen durch den Personen- und Güterverkehr optimal genutzt werden können.
- >> Engpässe und Nadelöhre wie Einspurstrecken – insbesondere auf der Nord-Süd-Achse – sind zu beseitigen.
- >> Realisieren von deutlichen Reisezeitverkürzungen sowie Kapazitätserweiterungen auf den Korridoren Basel-Luzern-Gotthard-Mailand und Zürich-Gotthard-Mailand sowie Luzern-Zug-Zürich.
- >> Das S-Bahn-Angebot und die S-Bahn-Infrastruktur in der Zentralschweiz müssen weiterentwickelt werden können.
- >> Für die Linienführungen sind die raumplanerischen Aspekte möglichst schnell zu klären (Planungssicherheit).
- >> Der notwendige Streckenunterhalt auf den Hauptachsen muss unter Betrieb und ohne drastische Kapazitätseinbussen über längere Zeit möglich sein.

3. Lebens- und Wirtschaftsraum Zentralschweiz

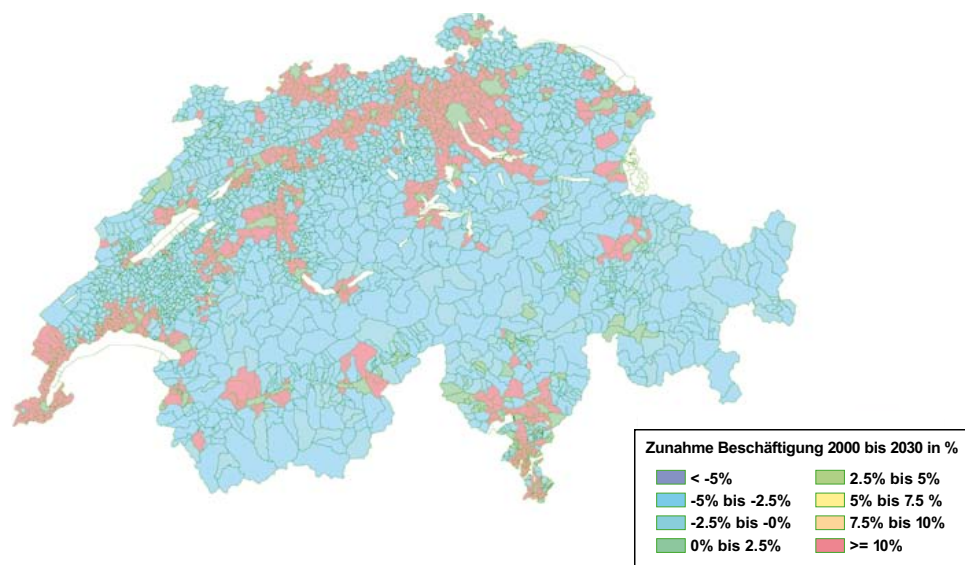
>> Wichtig für die Zentralschweiz

Die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung in der Zentralschweiz verläuft weiterhin über dem Durchschnitt anderer Regionen. Mit den Zentralschweizer Projekten der «Bahn 2030» kann der öffentliche Verkehr damit Schritt halten.

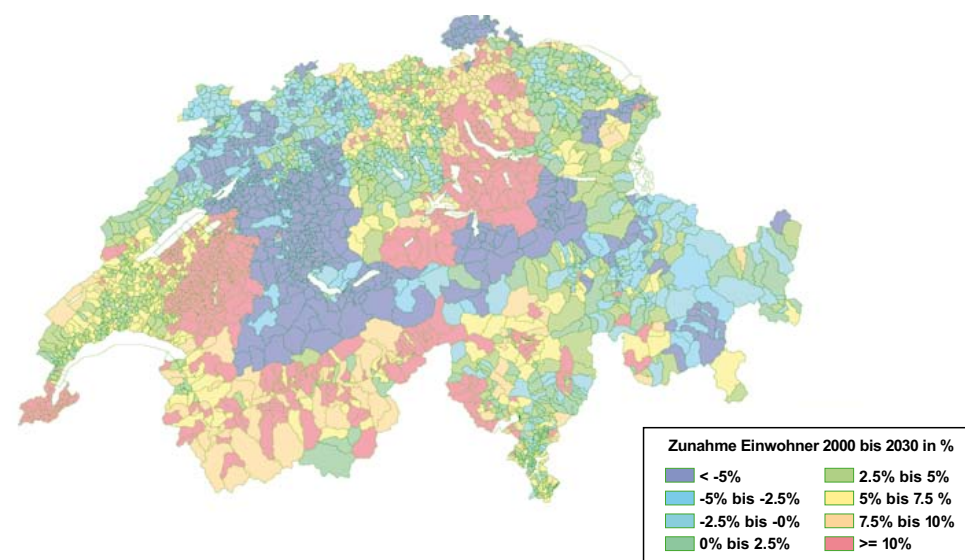
Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung

Bereits 2005 hatte das Bundesamt für Raumentwicklung der Zentralschweiz für den Zeitraum bis 2030 eine hohe Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung mit einem Wert über 10 Prozent zugrunde gelegt. **Diese Entwicklung liegt deutlich über dem Schweizer Durchschnitt. Zwischen 1990 und 2007 stieg die Zentralschweizer Wohnbevölkerung um 19 Prozent.**

Die Schweizer Bevölkerung wuchs im gleichen Zeitraum um 12 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten (Arbeitsplätze) entwickelte sich ebenfalls sehr dynamisch. Zwischen 1995 und 2005 entstanden in der Zentralschweiz 31 052 neue Arbeitsplätze (+ 10 Prozent). Aufgrund dieser Entwicklung und der wachsenden Gesamtmobilität verstärkten sich die Verkehrsströme im Raum Zentralschweiz stetig.

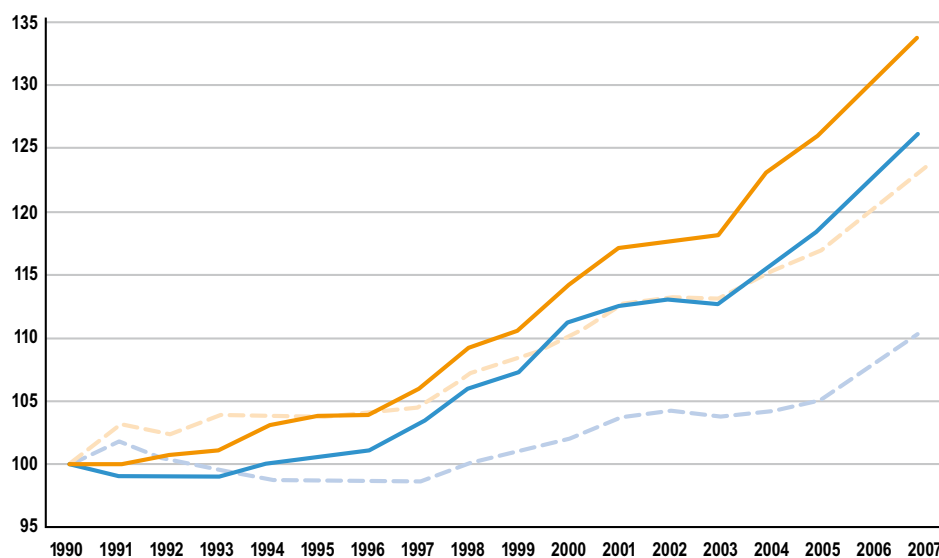


Einfluss Strukturdaten –
Beschäftigungsentwicklung
Quelle: ARE 2005



Einfluss Strukturdaten –
Einwohnerentwicklung
Quelle: ARE 2005

■ BIP Zentralschweiz
■ BIP Schweiz
■ Erwerbstätige Zentralschweiz
■ Erwerbstätige Schweiz



Entwicklung des realen **Bruttoinland-
produkts** und der **Erwerbstätigen**
Zentralschweiz 1990–2007
Quelle: BAK Basel Economics /
Die Volkswirtschaft

4. Entwicklungen im Personen- und Güterverkehr

Personenverkehr

Seit der Einführung der «Bahn 2000» im Dezember 2004 verzeichnen die SBB einen Kundenzuwachs von 30 Prozent. Damit übertrifft die Entwicklung die ursprüngliche Planung von 12 Prozent um mehr als das Doppelte. Bis 2030 gehen die SBB von einem weiteren Anstieg in der Grössenordnung von 40 bis 50 Prozent aus. **Die Nachfrageentwicklung beim Fernverkehr auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern zeigt das Wachstum der Region Zentralschweiz deutlich. Zwischen 2003 und 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste um rund 24 Prozent.** Jährlich waren dies im Durchschnitt plus 5,9 Prozent. Nur mit den notwendigen Ausbauten der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz können die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene bereitgestellt werden.

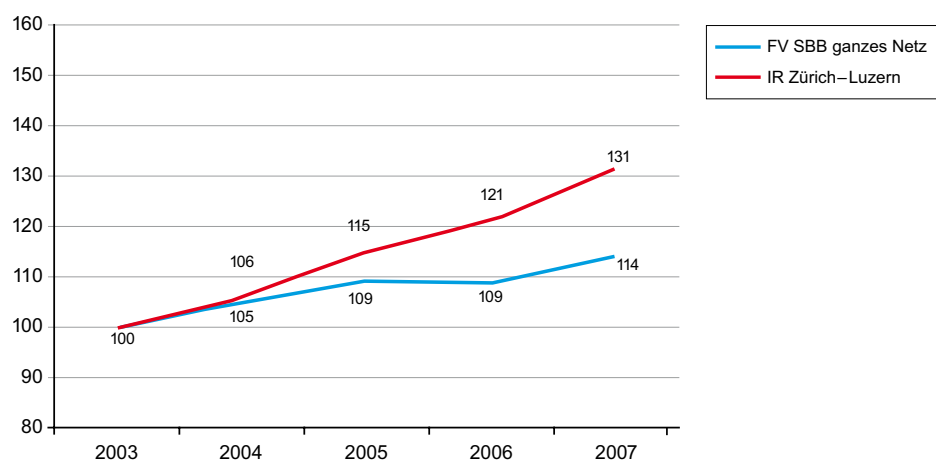
Güterverkehr

Als Folge der vom Schweizervolk beschlossenen Verlagerung der schweren Güter von der Strasse auf die Schiene wird der Schienengüterverkehr weiter anwachsen. Um 2030 wird die Flachbahn am Gotthard schon gut zehn Jahre in Betrieb sein. **Es ist bereits absehbar, dass bis dann erhebliche Kapazitätsengpässe auf den Zufahrten der Basistunnels zu Trassenzuteilungs-Konflikten führen werden. Die Erreichung des Verlagerungsziels oder das Angebot des S-Bahn-Verkehrs in der Zentralschweiz bleiben gefährdet.**

Gegenüber heute wird zwischen Arth-Goldau und dem Nordportal des Gotthard-Basistunnels schon nach dessen Eröffnung mit rund 100 zusätzlichen Zügen pro Tag gerechnet. Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass alleine die Umsetzung des Verlagerungsziels die Kapazitäten der Zulaufstrecken ausreizt. **Zusätzlicher Mehrverkehr aufgrund der Attraktivität der Flachbahn wird kaum mehr konfliktfrei mit der nachhaltigen Erfüllung des Verlagerungsziels oder des S-Bahn-Angebotes zu bewältigen sein.** Dieses Szenario kann nicht im Interesse des Bundes sein. Die Ziele im Personen- und im Güterverkehr und die Umweltziele lassen sich nur erreichen, wenn die Kapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr gleichzeitig ausgebaut werden. Nicht zuletzt wäre die weitere S-Bahn-Netzentwicklung in den Agglomerationen sonst gefährdet.

**>> Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr,
in «Kurzfassung NEAT-Standbericht 2009/1»**

«(...) Mit der neuen Bahninfrastruktur allein kann das Verlagerungsziel nicht erreicht werden. Dies wurde auch nie behauptet. Die NEAT und die Zufahrtsstrecken zu den neuen Basistunneln sind aber eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass das Ziel erreicht werden kann. (...)»



Nachfrage-Index:
InterRegio-Züge Luzern-Zürich
Fernverkehr SBB Schweiz
 Quelle: SBB

Strecke	Personenfahrten/Tag 1)	Zugpaare/h 2)	Personenfahrten/Zugp.*Tag
Zürich-Zürich Flughafen	36 100	5	7 220
Lausanne-Genf	28 300	4	7 075
Zug-Zürich	25 900	3	8 633
Bern-Zürich	23 200	2	11 600
Bern-Thun	21 400	3	7 133

Gegenüberstellung Nachfrage-
dichte – Angebotsdichte
 Quelle: SBB

- 1) Basis Produktreporting Fernverkehr 2005, P-FV-PM
 Nachfrage in Personenfahrten pro Tag auf Linienabschnitten
 2) Basis Systemangebot

5. Zentralschweizer Projekte und Argumente

>> Zimmerberg-Basistunnel II – nützt mehrfach

Das schon heute fast fertig geplante Schlüsselprojekt ermöglicht den dringend notwendigen Kapazitätsausbau sowie entscheidende Fahrzeitverkürzungen und Takterhöhungen für den Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse und zwischen der Ost- und Zentralschweiz.

Situation «Zimmerberg-Basistunnel II»

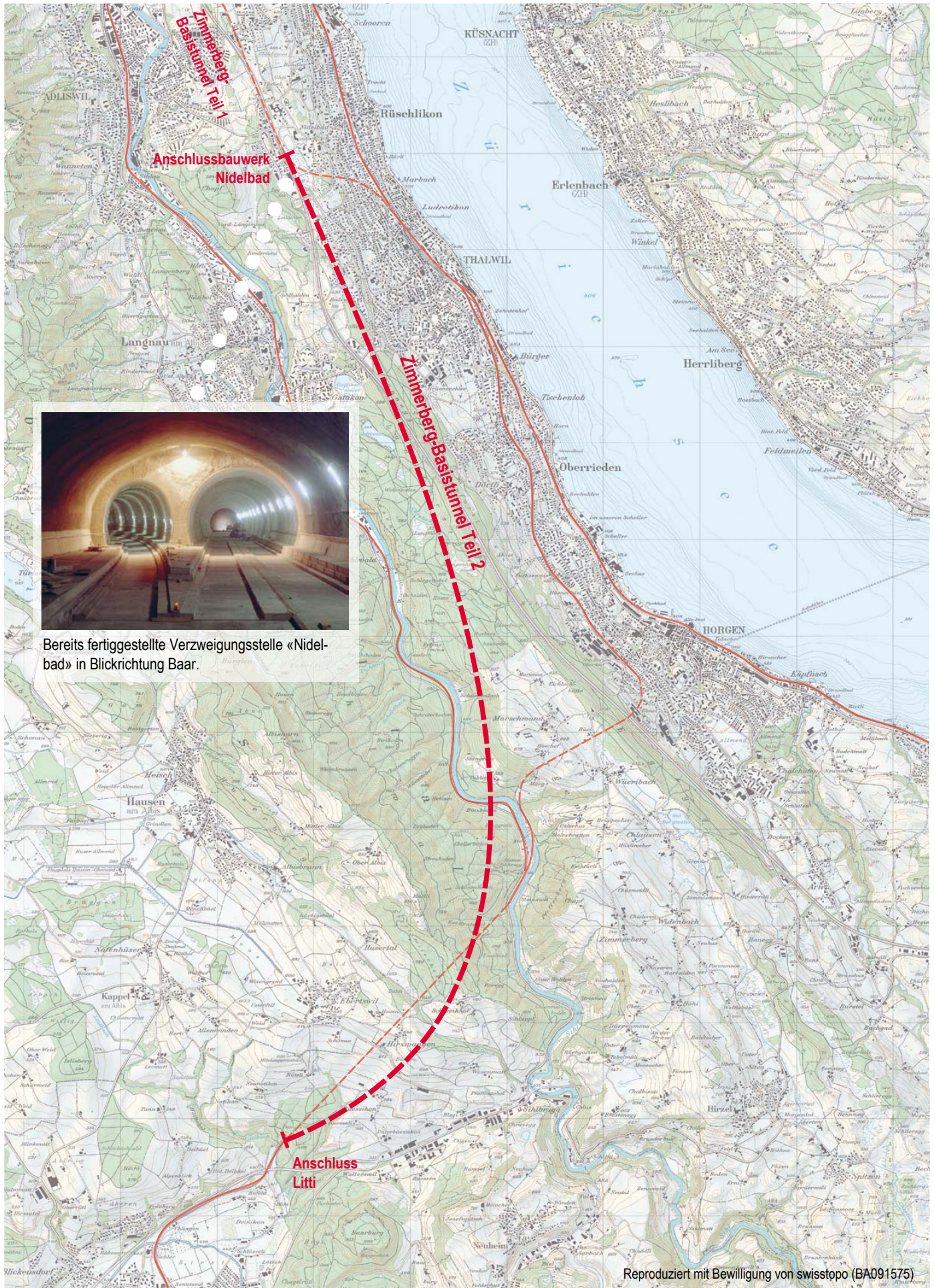
Die heutige Eisenbahnlinie Zürich-Zug stammt auf dem Abschnitt Thalwil-Zug mit den einspurigen Tunnels Zimmerberg und Albis aus der Gründerzeit der Bahnen. Die Leistungsgrenze ist mehr als erreicht – volle und übervolle Züge gehören bereits heute zur Tagesordnung. **Ein weiterer Angebotsausbau ist nicht mehr möglich. Jede Betriebsstörung hat sofort weiträumig negative Auswirkungen.** Die beiden alten Tunnels entsprechen zudem schon längst nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen und sind sanierungsbedürftig. Die Sanierung der Tunnelsohle würde einen längerfristigen Unterbruch der drittstärksten Personenverkehrsachse bedeuten. Der Zimmerberg-Basistunnel II wurde bereits 1992 durch eine Volksabstimmung gutgeheissen. Er ist unter sicherheits- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten vordringlich.

Der Zimmerberg-Basistunnel II ist zwingend notwendig, weil

- >> er als Teil der Zufahrtslinie zum Gotthard-Basistunnel eine zentrale nationale Funktion für die «Bahn 2030» darstellt.
- >> im Fernverkehr auf der Achse Gotthard-Zürich der Halbstundentakt möglich wird.
- >> er die Fahrzeit zwischen Zug und Zürich auf 15 Minuten reduziert und die Wirtschaftsräume Zentralschweiz und Zürich besser vernetzt.
- >> die Frequenzen zwischen der Zentralschweiz und Zürich sich langfristig nahezu verdoppeln können.
- >> auf der Linie Luzern-Zürich der Viertelstundentakt eingeführt werden kann.
- >> im Abschnitt 1 des Zimmerbergtunnels bereits rund 90 Mio. Fr. für das Anschlussbauwerk zur Fortsetzung Richtung Zug vorinvestiert wurden. Diese können ohne den Abschnitt 2 nicht genutzt werden. Ebenso kann der Abschnitt 1 wegen Kapazitätsengpässen in Thalwil seinen Nutzen nicht voll entfalten.
- >> eine betriebliche Alternative zur Sanierung der alten Tunnels entsteht.

Damit wird eine verlässliche Verkehrspolitik geschaffen, weil

- >> das Schweizer Volk bereits zweimal deutlich Ja zum Zimmerberg-Basistunnel gesagt hat und dessen Realisierung durch Bundesrat und Parlament schon mehrfach versprochen wurde.
- >> die Siedlungs- und Verkehrsplanung von Bund und Kantonen seit Jahren auf dessen Realisierung ausgerichtet ist.



>> Tiefbahnhof Luzern – löst Kapazitätsprobleme

Der Tiefbahnhof Luzern beseitigt Behinderungen auf dem nationalen Schienennetz der Linie Luzern-Olten-Basel und auf der hochfrequentierten Verbindung Luzern-Zug-Zürich. Davon profitieren der nationale Nord-Süd-Verkehr und das gesamte Zentralschweizer S-Bahn-Netz.

Situation «Tiefbahnhof Luzern»

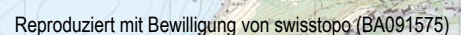
Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die heutige Zufahrt entspricht jedoch dem Ausbaustand des ausgehenden 19. Jahrhunderts und hat die Kapazitätsgrenze erreicht. Luzern gehört zu den anerkannten Engpässen des schweizerischen Schienennetzes. Mit organisatorischen und technischen Massnahmen liess sich die Leistung in den letzten Jahrzehnten zwar stetig steigern. **Weitere Optimierungen sind aber nicht mehr möglich. Dem gegenüber steht ein prognostiziertes Wachstum von 40 Prozent an zusätzlichen Fahrgästen in den nächsten 20 Jahren, das nicht bewältigt werden kann.** Das Projekt Tiefbahnhof Luzern umfasst den Anschluss Ebikon, den rund 3.5 Kilometer langen Doppelspurtunnel ab Ebikon und den Tiefbahnhof Luzern.

Der Tiefbahnhof Luzern ist zwingend notwendig, weil

- >> das Projekt Tiefbahnhof die zweckmässigste Variante darstellt, um die akuten Kapazitätsprobleme bei der Einfahrt zum Bahnhof Luzern und im Bahnhof zu lösen.
- >> mit der neuen, direkten Linienführung ab Ebikon die bestehenden Engpässe sowohl am Rotsee als auch im unmittelbaren Zufahrtsbereich des Bahnhofs beseitigt werden.
- >> damit auf einer der schweizweit nachfragestärksten Verbindungen (Luzern-Zug-Zürich) das Fahrplanangebot ausgebaut und der Nachfrage entsprochen werden kann.
- >> zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II die Fahrzeit zwischen Luzern und Zürich auf rund 33 Minuten verkürzt wird.
- >> alle anderen nationalen Korridore, z. B. Luzern-Olten-Basel, von den frei werdenden Kapazitäten und von besseren Umsteigebedingungen profitieren.
- >> weil nicht zuletzt der Tiefbahnhof Luzern eine erhebliche positive Netz-
wirkung für die S-Bahn-Systeme der Zentralschweiz und darüber hinaus bis ins Mittelland entfalten kann.

Kosten-/Nutzenüberlegungen zur Variante Tiefbahnhof Luzern

- >> Mit Kosten von deutlich über 1 Mrd. Franken kommt das Projekt Tiefbahnhof Luzern mit der Direktzufahrt ab Ebikon günstiger zu stehen als der Ausbau der bestehenden Zufahrt.
- >> Unterstützt wird das Projekt auch von den SBB, für die das Vorhaben die beste Ausbauvariante darstellt.
- >> Ein Tiefbahnhof Luzern kann zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden.



>> Neuer Axentunnel – beseitigt NEAT-Nadelöhr

Der Gotthard-Basistunnel als NEAT-Kernabschnitt der Nord-Süd-Achse ist nur so effektiv wie seine Zufahrten. Der neue Axentunnel schafft dazu auf der Nordseite die notwendigen Voraussetzungen.

Situation «neuer Axentunnel»

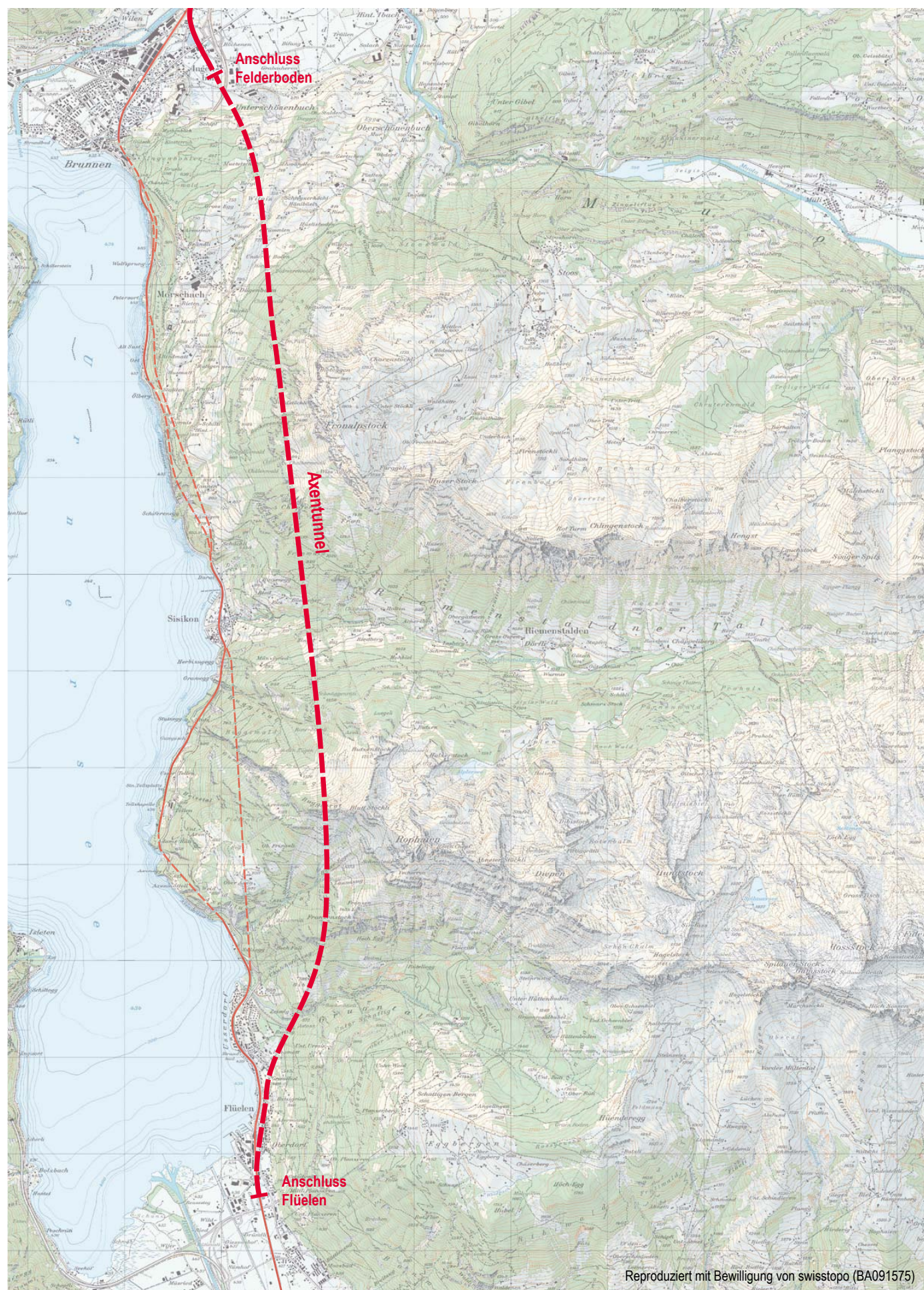
Zwischen Brunnen und Flüelen wird die SBB-Doppelspur auf einem Grossteil der Strecke in voneinander unabhängigen Einspurtrassen und in Tunnel geführt. Die Tunnel stammen teilweise aus der Gründerzeit der Gotthardbahn oder wurden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erstellt. Das bergseitige Trasse steht vor dem Abschluss einer umfassenden Sanierung. Das seeseitige Trasse wurde in den Jahren 2003/04 unter der Annahme saniert, dass 2030 ein neuer Axentunnel zur Verfügung steht. Inzwischen steht fest, dass ein solcher Tunnel, wenn überhaupt, erst nach 2030 zur Verfügung stehen wird. Die seeseitigen Tunnel müssen nach 2030 jedoch erneut einer grösseren und teuren Sanierung unterzogen werden. **Steht nun bis zum Zeitpunkt der Sanierung der neue Axentunnel nicht zur Verfügung, müsste die Sanierung unter dem laufenden Betrieb (und mit entsprechender Behinderung) der Alpenflachbahn erfolgen.** Eine Sanierung würde rund vier Jahre in Anspruch nehmen und in grösseren Zeitfenstern die Totalsperrung des seeseitigen Trasses bedingen. Somit stünde am Axen über mehr als 10 km und während eines längeren Zeitabschnitts nur eine Spur zur Verfügung.

Der neue Axentunnel ist zwingend notwendig, weil

- >> heute schon davon ausgegangen werden kann, dass alleine die Umsetzung des Verlagerungsziels im alpenquerenden Güterverkehr wegen Kapazitätsengpässen auf den Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Basistunnel zu erheblichen Trassenkonflikten führen wird.
- >> die Flachbahn 2030 schon rund zehn Jahre erfolgreich in Betrieb sein wird und eine erneute Sanierung der bestehenden seeseitigen Tunnelstrecke, unter massiven Kapazitätseinbussen wegen vorübergehenden Totalsperrungen, kaum zu bewältigen ist.
- >> eine allfällige erneute Sanierung der seeseitigen Tunnel keinen langfristigen Mehrwert für das System ergibt und weil so für den Güterverkehr keine zeitgemässen Tunnelprofile geschaffen werden.
- >> eine Kapazitätserweiterung zwischen Arth-Goldau und dem Nordportal des Basistunnels für die Entwicklung des S-Bahn-Verkehrs und eines attraktiven Personenfernverkehrs zwischen Basel-Luzern, Zürich und dem Tessin erforderlich ist.
- >> der Axen nicht zum langfristigen Schlüsselengpass auf der Gotthard-Strecke werden darf.

Bei einem Verzicht auf den neuen Axentunnel

- >> wird der Güterverkehr zu Lasten des Personenverkehrs bevorzugt.
- >> wird der Personenfernverkehr über die Lötschberg-Route favorisiert.
- >> wird Personen-Regionalverkehr auf die Strasse verdrängt.
- >> werden die Verlagerungsziele des Bundes nicht erreicht.



6. Fazit und weiteres Vorgehen

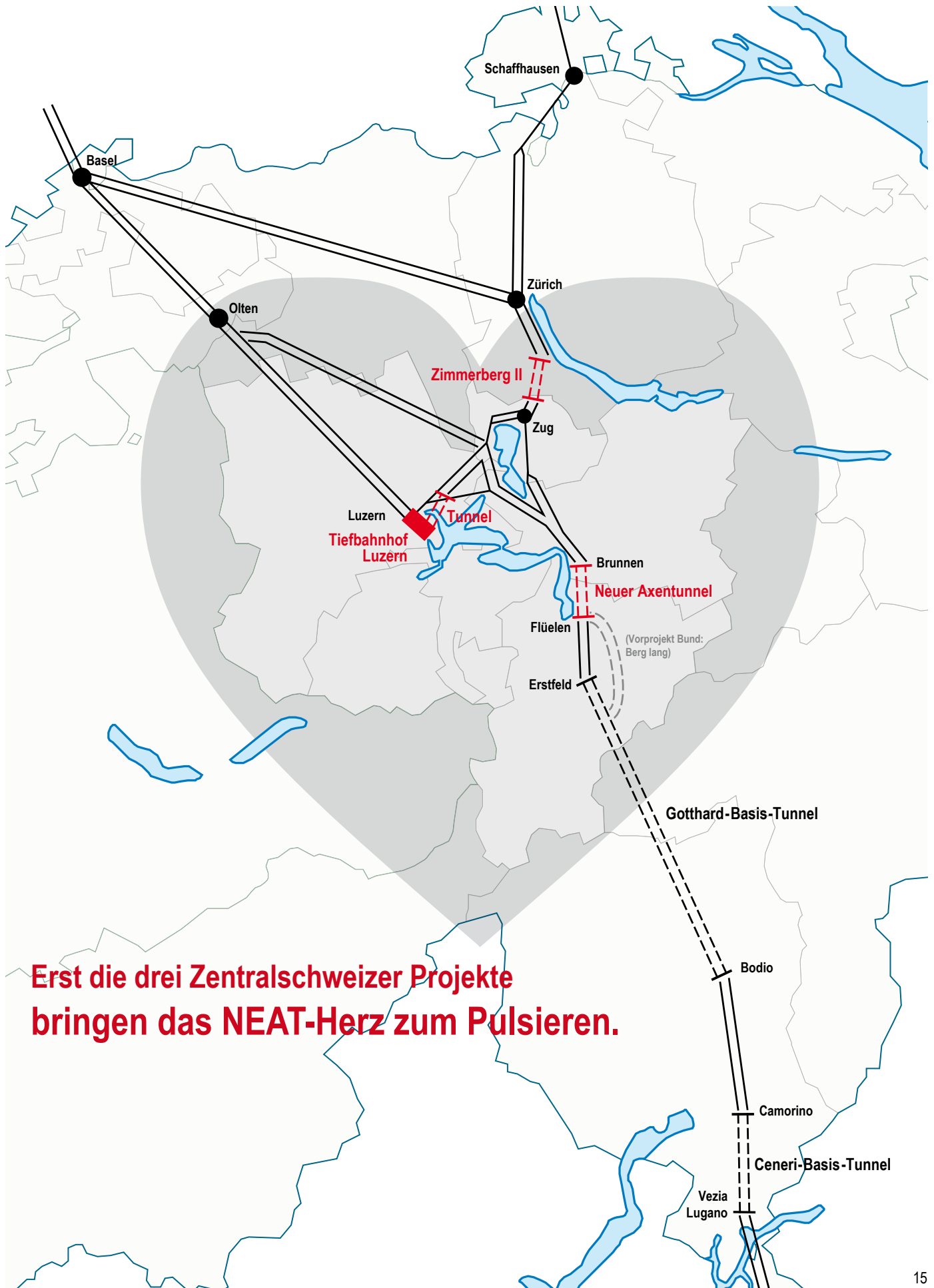
>> NEAT fertig bauen

Mit dem Gotthard-Basistunnel ist das Herz der Nord-Süd-Achse erstellt. Die NEAT ist damit noch nicht gebaut, und die bisherigen Investitionen erbringen ihre Wirkung erst mit den zusätzlichen Zentralschweizer Projekten. Dieses sind die Herzstücke für eine national leistungsfähige Nord-Süd-Achse im Personen- und Güterverkehr. Das Gotthard-Komitee mit seinen 13 Kantonen unterstützt diese Projekte.

Zentral: Gemeinsame Position der Zentralschweiz für die «Bahn 2030»-Debatte

Zur Durchsetzung der Forderungen der Zentralschweiz im Rahmen von «Bahn 2030» müssen die drei Schlüsselprojekte «Zimmerberg-Basistunnel II», «Tiefbahnhof Luzern» und «neuer Axentunnel» durch die Zentralschweizer Regierungen sowie die einzelnen Kantone gemeinsam nach aussen und beim Bund vertreten werden. Diese Zentralschweizer Schlüsselprojekte sind auch Bestandteil des Gesamtkonzepts «Bahn 2030» des Gotthard-Komitees und der dort vertretenen 13 Kantone und werden von diesem unterstützt.

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen erwarten, dass sich die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus den Zentralschweizer Kantonen im Vorfeld und in der parlamentarischen Beratung der Vorlage «Bahn 2030» geschlossen für die Zentralschweizer Projekte einsetzen. Darüber hinaus sollen Netzwerke genutzt und Allianzen aufgebaut werden, damit die Zentralschweizer Anliegen im Parlament Mehrheiten finden. Dazu braucht es auch eine aktive Kommunikation.





Sekretariat ZRK
Dorfplatz 2
6371 Stans

Tel. 041 618 79 21
Fax 041 618 79 11
info@zrk.ch
www.zrk.ch