

## MOTION DER CVP-FRAKTION

BETREFFEND STANDESINITIATIVE FÜR DEN BAU DES  
ZIMMERBERGTUNNELS

VOM 18. JULI 2006

Die CVP-Fraktion hat am 18. Juli 2006 folgende **Motion** eingereicht:

Im NEAT-Konzept ist neben dem Gotthard-, dem Lötschberg- und dem Ceneritunnel auch der Zimmerberg-Basistunnel (Zimmerberg II von Thalwil nach Littli/Baar) vorgesehen. Der dazu notwendige Alptransit-Beschluss regelt das Konzept, die Projektierung, die Finanzierung und die Kontrolle. Der Zimmerberg ist im Bundesbeschluss namentlich aufgeführt und dient dem Einbezug der Ostschweiz. Das Schweizer Volk hat am 27. September 1992 mit 63,6 % Ja-Stimmen einen klaren Auftrag zum Alptransit-Gesamtkonzept gegeben. Für den Zimmerberg II läuft jedoch weder eine Projektierung, noch wird gebaut.

**Der Bund hat den Volkswillen zu respektieren und den beschlossenen Zimmerberg-Basistunnel wie vorgesehen zu realisieren.**

Die einspurige Verbindung zwischen Zürich und Thalwil führt durch den Albis- und den alten Zimmerbergtunnel. Im Bereich der Sicherheit, des Lichtraumprofils und der Streckengeschwindigkeit können diese Tunnel aus der Eisenbahn Gründerzeit die Anforderungen einer modernen Transitachse nicht erfüllen. Die künftige Sanierung der beiden Tunnel führt zu Kapazitätsengpässen und Streckenunterbrüchen auf der Achse Zürich - Zug - Luzern/Tessin. Mit dem beschlossenen Zimmerberg II können solch massive Einschränkungen vermieden werden und Kosten für die Sanierung gespart werden. Ebenso können die Vorinvestitionen in Thalwil im Umfang von rund Fr. 80 Mio. nutzbar gemacht werden.

**Die gesperrten Mittel für die Planung und den Bau des Zimmerberg-Basistunnels sind unverzüglich freizugeben.**

Mit der Überprüfung der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) sieht der Bund in den nächsten 25 Jahren keine Angebotsverbesserungen für die Zentralschweiz vor. Die Linie Luzern - Zug - Zürich hat im nationalen Vergleich eine sehr gute Auslastung. Es erstaunt daher nicht, dass täglich überbelegte Schnellzüge die Zentralschweiz mit Zürich verbinden. Obwohl die Nachfrage kontinuierlich steigt, kann das Bahnangebot zwischen Zug und Zürich mangels Streckenkapazität nicht mehr weiter ausgebaut werden, obwohl die Zentralschweiz eine boomende Region ist. So wird das überdurchschnittliche Wachstum im Kanton Zug bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen eine Nachfragesteigerung beim öffentlichen Verkehr von rund

45 % bis zum Jahr 2020 verursachen. Ohne ein attraktiveres Bahnangebot zwischen Zürich, Zug und Luzern kann die künftige Nachfrage auf der Schiene nicht bewältigt werden. Die einspurige Schieneninfrastruktur am Rotsee, zwischen Cham und Rotkreuz und am Zimmerberg lassen kein adäquates Bahnangebot zu.

**Es ist im Rahmen von ZEB ein attraktives und leistungsfähiges Bahnangebot für die Achse Zürich - Zug - Luzern vorzusehen.**

Der Zimmerberg II ermöglicht nicht nur einen Kapazitätsausbau, sondern er reduziert die Fahrzeit zwischen Zug und Zürich auf unschlagbare 15 Minuten. Die Fahrzeit zwischen den Zentren von Luzern und Zürich reduziert sich auf konkurrenzlose 38 Minuten. Fernverkehrszüge könnten in 2 Stunden 40 Minuten von Zürich aus in Mailand alle wichtigen Anschlusszüge erreichen. Ohne Zimmerberg II ist der Grossraum Zürich, die Zentralschweiz und das Tessin nicht mehr in die Anschlussspinne Mailand eingebunden. Der Zimmerberg II macht die Bahn im Vergleich zur Strasse weit über den Kanton Zug hinaus wettbewerbsfähiger und der hohe ökologische und volkswirtschaftliche Nutzen rechtfertigt diese zukunftsweisende Infrastruktur. Dies hat bereits der Bundesrat in der Alptransit-Vorlage von 1992 dem Schweizer Volk für die NEAT versprochen. Attraktive Fahrzeiten und die Einbindung ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bringen die Metropolitanregionen Zürich und Mailand nachhaltig näher zusammen.

Das Verkehrsaufkommen auf der Achse Zürich-Zug-Tessin-Mailand ist mit schnellen Verbindungen und mit guten Anschlüssen in Zürich und Mailand auf die Bahn zu verlagern.

Vorgehen: Ursprünglich war geplant, mit dem Bau für den Zimmerberg-Basis-Tunnel (Teil 2: Nidelbad - Litti) im Jahr 2006 zu beginnen. Die Inbetriebnahme war für 2013 vorgesehen. Mit Ausnahme des Anschlussbauwerkes Nidelbad, das bereits im Rahmen des Projektes 2000 durch die SBB ausgeführt wurde, sind sämtliche weiteren Arbeiten schon länger sistiert. In der Zwischenzeit hat der Bundesrat für den Zeitraum 2007/2008 eine grundsätzliche Überprüfung der noch nicht baureifen Projekte, welche aus dem FinöV-Fonds finanziert werden, in Aussicht gestellt. Darunter auch der Zimmerberg-Basistunnel. Die Arbeiten für das Auflageprojekt Zimmerberg-Basistunnel, Teil 2, werden erst wieder nach der bereinigten Bestellung des Bundes in Angriff genommen.

**Antrag:**

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Vorschlag für eine Standesinitiative einzureichen.
2. Mit der Standesinitiative wird verlangt, dass die Arbeiten für die Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels im Rahmen der nächsten Bestellung des Bundes zulasten des FinöV-Fonds prioritär wieder aufgenommen und dieses Grossprojekt auf den nächst möglichen Termin realisiert wird.

3. Die Standesinitiative ist rechtzeitig der Bundesversammlung einzureichen, so dass sie im Rahmen der Vorlage gemäss Ziff. 2 (künftige Bahnentwicklung, angekündigt für 2007) in den Räten behandelt werden kann.
4. Die Motion ist durch den Kantonsrat sofort zu behandeln.
5. Die Frist zur Erledigung der erheblich erklärten Motion richtet sich nach dem Zeitkriterium gemäss Ziff. 3 des Motionsbegehren.

---