

STANDESINITIATIVE  
ZUR SOFORTIGEN REALISIERUNG DES ZIMMERBERG BASISTUNNELS

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 31. OKTOBER 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 31. August 2006 hat der Kantonsrat die Motion der CVP-Fraktion betreffend Standesinitiative für den Bau des Zimmerbergtunnels (Vorlage Nr. 1467.1 - 12134) sofort behandelt und erheblich erklärt. Die Motion verlangt:

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.

**I. Notwendige Standesinitiative**

In der Beantwortung des Postulats betreffend "Infrastrukturfonds Zimmerberg II" für einen Eisenbahntunnel von Baar nach Thalwil der Kantonsräte Anna Lustenberger-Seitz, Berty Zeiter und Martin Stuber (Vorlage Nr. 1443.1 - 12059), hat der

Regierungsrat die durch den Bund gefällten Beschlüsse im Zusammenhang mit dem Zimmerberg Basistunnel eingehend aufgezeigt. Die bisherigen Vorstösse des Kantons Zug beim Bund konnten den Bau des so genannten Zimmerberg II nicht auslösen. Mit der Standesinitiative soll verhindert werden, dass der Bund die mehrfach gefällten Beschlüsse des Schweizer Volks- und des Bundesparlaments wieder umstösst und die bisher gesprochenen Mittel zugunsten anderer Projekte verwendet.

Die Standesinitiative kommt zum richtigen Zeitpunkt. Zurzeit überprüft der Bund die zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte (ZEB) und stellt damit auch den Zimmerberg II in Frage. Der Bund sieht vor, noch in diesem Jahr die Kantone zur Vernehmlassung einzuladen und Mitte 2007 die so genannte ZEB-Vorlage in die eidgenössischen Räte zu bringen. Die Standesinitiative kann somit rechtzeitig vor den Beschlüssen zu ZEB beim Bund eingereicht werden. Bereits am 16. August 2006 hat der Regierungsrat des Kantons Zug dem Bundesamt für Verkehr schriftlich mitgeteilt, dass der Zimmerberg-Basistunnel nicht verhandelbar und daher in der Botschaft zu ZEB zu berücksichtigen sei. Im gleichen Schreiben wurde dem Bundesamt für Verkehr bereits angekündigt, dass der Zuger Kantonsrat über eine Standesinitiative zum Zimmerberg-Basistunnel beraten werde.

## **II. Zuständigkeit**

Gemäss Art. 160 der Bundesverfassung und Art. 115 des eidgenössischen Parlamentsgesetzes kann jeder Kanton den Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung einreichen oder die Ausarbeitung eines Entwurfes vorschlagen. Die Zuständigkeit des Kantonsrates für die Einreichung einer Standesinitiative stützt sich auf § 41 Bst. r der Kantonsverfassung (BGS 111.1).

## **III. Standesinitiative**

Der konkrete Text der Standesinitiative lautet:

*Der Zimmerberg Basistunnel von Thalwil nach Baar sei, wie im Alpentransit-Beschluss vom 4. Oktober 1991 und in den darauf folgenden Finanzierungsbeschlüssen des Bundes vorgesehen, unverzüglich zu realisieren.*

Die Standesinitiative wird folgendermassen begründet:

Unter dem Begriff Zimmerberg II wird der im Rahmen der so genannten Alpen transit-Abstimmung vom Schweizer Volk beschlossene Eisenbahntunnel zwischen Thalwil (ZH) und Baar (ZG) verstanden. Er ist die logische Fortsetzung des im Jahr 2003 eröffneten Tunnels Zimmerberg I, der Zürich mit Thalwil verbindet. Der Zimmerberg II bringt grosse Vorteile für mehrere Schweizer Grossregionen.

Der Zimmerberg II ist Bestandteil des NEAT-Korridors Gotthard. Ohne den Zimmerberg II sind attraktive Fahrzeiten Zürich-Mailand unter drei Stunden und damit die Gewährleistung von wichtigen Anschlüssen in Mailand und Zürich im internationalen Bahnverkehr nicht möglich. Ohne den Ausbau der NEAT-Zufahrtsstrecken wird der Nutzen des Gotthard-Basistunnels erheblich geschmälert. Auch die Fahrzeitgewinne auf der Strecke Zürich-Tessin sind ohne Zimmerberg II nicht im geplanten Umfang möglich.

Die Bahnstrecke Zürich-Zug-Luzern ist eine der attraktivsten der Schweiz und weist die dritthöchsten Frequenzen des schweizerischen Bahnliniennetzes auf. Die Nachfrage nimmt stetig zu. Zusätzliche Fern- und Regionalverkehrsverbindungen sind ohne den Bau des Zimmerbergs II nicht möglich. Dieser garantiert auf kürzestem Weg eine schnelle Verbindung von Zürich in die Zentralschweiz. Die Fahrzeit zwischen Luzern und Zürich wird deutlich kürzer und halbiert sich faktisch zwischen Zug und Zürich auf attraktive 15 Minuten. Die zusätzliche Streckenkapazität ermöglicht, dass die vorhandene und die künftige Nachfrage nach Bahnfahrten von Zürich Richtung Zentralschweiz abgedeckt werden kann. Dank der konkurrenzlos kurzen Reisezeit und den in der Zentralschweiz überdurchschnittlich wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen kann mit einer Verdoppelung der Bahn-Reisenden zwischen Zug und Zürich gerechnet werden. Zudem wird die Anbindung der Zentralschweiz nach Zürich verbessert, was innerhalb dieser eng verknüpften Lebens- und Wirtschaftsregionen sehr wichtig ist. Ohne den Zimmerberg II wäre ein Ausbau der Bahnverbindung von Zürich nach Luzern bis weit in die Mitte des Jahrhunderts nicht möglich.

Die heutige Bahnlinie von Zug nach Zürich führt durch zwei lange einspurige Tunnels (Albis- und Zimmerberg), die an der Leistungsgrenze stehen. Erschwerend kommt dazu, dass der neue Zimmerbergtunnel I (Zürich - Thalwil) im dafür nicht dimensionierten Bahnhof Thalwil endet. Dadurch wird nicht nur die Kapazität der Linie Zürich - Luzern, sondern auch der S-Bahn Zürich und der Linie Zürich - Chur beschnitten.

Obwohl die Züge zeitweise zu über 100 % ausgelastet sind, kann das Fahrplanangebot nicht weiter ausgebaut werden. Die Bahnverbindung durch die weit über hundertjährigen Zimmerberg- und Albistunnel entspricht den heutigen Anforderungen an moderne Tunnels (Lichttraumprofil, Sicherheit, Streckengeschwindigkeit) nicht. Die Tunnels sind sanierungsbedürftig und es besteht das Risiko von längeren Streckenunterbrüchen mit gravierenden Auswirkungen auf den Bahnverkehr.

Der Zimmerberg II befriedigt nicht nur ein für den öffentlichen Verkehr prioritäres Bedürfnis auf den wichtigen Achsen Zürich-Luzern bzw. Zürich-Mailand, sondern er löst auch ein Versprechen ein, welches der Bund im Rahmen der Alpentransit-Vorlage gegeben und regelmässig bestätigt hat. Mit grossem Mehr fasste am 4. Oktober 1991 das Parlament (Nationalrat 118:18 und Ständerat 25:1) den Alpentransit-Beschluss. Am 27. September 1992 hat das Schweizer Volk mit 63,6 % Ja-Stimmen dem NEAT-Konzept ebenfalls klar zugestimmt. In der Abstimmungsvorlage war im Art. 8 der Einbezug der Ostschweiz beschrieben und es hiess: *Zu diesem Zweck wird insbesondere das Netz der SBB um je eine neue Linie aus dem Raum Wädenswil-Au (Hirzel) und dem Raum Thalwil (Zimmerberg) nach Littli/Baar ergänzt.*

Vor 15 Jahren, am 26. September 1991, wurde mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale die Finanzierung des Zimmerberg II beschlossen. Im bewilligten Kredit von 850 Millionen Franken (Preisstand 1990) waren 730 Millionen Franken für die Zimmerberg-/ Hirzellinie enthalten. Seither wurde der Zimmerberg II immer wieder überprüft und die notwendigen Kredite wurden in den entsprechenden Bundesbeschlüssen zur NEAT regelmässig bestätigt. Seit Jahren wird die Zentralschweiz vertröstet und es wurde vom Bundesrat regelmässig in Aussicht gestellt, dass der Zimmerberg II rechtzeitig in Betrieb gehen werde. Mit Ausnahme einer Vorinvestition von rund 90 Millionen Franken, wurde mit dem Bau des Zimmerberg II jedoch nie begonnen.

Damit der Zimmerberg II rechtzeitig auf die Eröffnung der Gotthard-Basisstrecke zur Verfügung steht, müssen die gefällten Volksentscheide und Bundesbeschlüsse endlich umgesetzt werden. Mit Beschluss vom 10. Juni 2004 wurde der NEAT Gesamtkredit auf 15 604 Millionen Franken (Preisstand 1998) festgelegt. Die darin enthaltenen, jedoch gesperrten, Mittel für den Zimmerberg II im Umfang von 841 Millionen Franken, sind unverzüglich freizugeben. Somit ist auch im Rahmen der aktuellen

Überprüfung der Bahngrossprojekte (ZEB) der Zimmerberg II im nationalen Kernangebot vorzusehen und prioritär umzusetzen.

#### **IV. Antrag**

Gestützt auf diese Ausführungen **b e a n t r a g e n** wir Ihnen,

der Einreichung einer Standesinitiative zur sofortigen Realisierung des Zimmerberg Basistunnels zuzustimmen.

Zug, 31. Oktober 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber i.V.: Gianni Bomio