



**Interpellation von Mirjam Arnold, Pirmin Andermatt, Martin Zimmermann und Barbara Schmid-Häseli**  
**betreffend Zimmerbergbasistunnel II: Auswirkungen auf die Bevölkerung und Umwelt**  
(Vorlage Nr. 3465.1 - 17045)

Antwort des Regierungsrats  
vom 25. Oktober 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsratsmitglieder Mirjam Arnold, Pirmin Andermatt, Martin Zimmermann und Barbara Schmid-Häseli, alle Baar, haben am 28. Juli 2022 die Interpellation betreffend Zimmerbergbasistunnel II: Auswirkungen auf die Bevölkerung und Umwelt (Vorlage Nr. 3465.1 - 17045) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 25. August 2022 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

**A. Ausgangslage**

Der Kanton Zug setzt sich auf allen politischen Ebenen seit mehr als 30 Jahren für die Realisierung des Zimmerbergbasistunnels II (ZBT II) ein. Die Linienführung des ZBT II wurde schon früh im Sachplan Alp Transit und später im Sachplan Verkehr vom Bundesrat festgesetzt und der Zuger Kantonsrat verankerte im Jahr 2009 auch die zusätzlich notwendigen Ausbauten zwischen Baar und Zug im kantonalen Richtplan. Mit dem Entscheid des eidgenössischen Parlaments, den ZBT II in das Ausbauprogramm STEP 35 aufzunehmen, hat die Planung und Realisierung neuen Schub erhalten. Für die Beschlussfassung über die neue Linienführung war eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Stufe 1, welche die Machbarkeit des Vorhabens aus umweltrechtlicher Sicht beurteilte, Voraussetzung und Bestandteil der Botschaft an das Parlament.

Der Zimmerbergbasistunnel war bereits 1992 Bestandteil der NEAT-Vorlage und wurde 1998 erneut mit der FinöV-Vorlage vom Schweizer Volk gutgeheissen. Aufgrund von Kostenüberschreitungen am Gotthard mussten die NEAT-Vorhaben jedoch redimensioniert werden und der ZBT II wurde zurückgestellt. Mit dem Finanzierungsbeschluss zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) 2014 wurde das Neubauprojekt ZBT II Teil des Ausbaus Schritts 2030/35. Das BAV gab den SBB Ende 2021 grünes Licht für die Ausarbeitung des Vorprojekts. Dazu führten die SBB die notwendigen Submissionen durch und starteten im Sommer 2022 mit den konkreten Arbeiten (Linienführung, Tunnelbau, Aushub, Installationsplatz, Auswirkungen auf Raum und Umwelt).

Aufgrund der eidgenössischen Vorgaben ist für die Planung, den Bau und den Betrieb des ZBT II der Bund zuständig. Für Neubaustrecken ist ein zweistufiges UVP-Verfahren vorgeschrieben. Die betroffenen Kantone Zug und Zürich konnten ihre Interessen bei der Planung der Neubaustrecke im Rahmen der UVP-Stufe 1 einbringen. Zurzeit ist die detaillierte Prüfung der Umweltauswirkungen in Bearbeitung (UVP-Stufe 2). Die Resultate werden den Betroffenen wiederum zur Beurteilung vorgelegt. Darüber hinaus steht es den Kantonen offen, sich im Rahmen der öffentlichen Auflage in das Plangenehmigungsverfahren einzubringen und gegebenenfalls Einsprache zu erheben. Dieser Schritt ist für den ZBT II voraussichtlich im Jahr 2024/25 geplant. Es ist im Sinne der SBB und des BAV, den Kanton und die betroffenen

Gemeinden frühzeitig in den Prozess einzubinden. Die SBB suchten seit Jahren den intensiven Kontakt mit dem Kanton Zug und den Gemeinden. In der Beantwortung der Fragen wird dies ausgeführt.

Neben dem ZBT II stehen im Kanton Zug der Ausbau eines dritten Geleises zwischen Baar und Zug sowie die Ausbauten der Bahnhöfe in Zug, Baar und Rotkreuz auf der Agenda. Im Gegensatz zum ZBT II, welcher mehr oder weniger unabhängig vom Bahnbetrieb gebaut wird, ist das dritte Gleis im dicht überbauten Siedlungsgebiet und unter «Vollbetrieb» zu realisieren. Dies dürfte mit starken Auswirkungen auf Raum und Umwelt während der Bauphase verbunden sein. Dies gilt es, bei den vorliegend stark auf die Thematik Littli/Deinikon fokussierten Antworten im Auge zu behalten.

Dem Regierungsrat sind die räumlichen Auswirkungen des ZBT II bewusst. Die Baudirektion erarbeitete bereits 2020 eine Studie zu den räumlichen Auswirkungen des ZBT II auf den Kanton Zug. Diese Studie dient den Gemeinden im Rahmen der nun laufenden Ortsplanrevisionen für entsprechende Überlegungen.

## **B. Beantwortung der Fragen**

### *1. Steht der Regierungsrat mit der betroffenen Bevölkerung in Kontakt und nimmt deren Bedürfnisse und Sorgen auf?*

Wie bereits erwähnt, sind die SBB die Schaltstelle in der Planung des ZBT II. Sie tauschen stufengerecht die notwendigen Informationen aus. Im Rahmen einer ersten grossen Informationsveranstaltung in Deinikon – bei der fast der ganze Gemeinderat von Baar anwesend war – war der Regierungsrat durch die Baudirektion vertreten. Vor dieser Veranstaltung fand noch eine persönliche Aussprache mit den beiden hauptsächlich betroffenen Landeigentümerschaften statt, an welcher der Baudirektor ebenfalls teilnahm.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass er in diesem Geschäft einerseits als «Bittsteller» für eine rasche Realisierung auftritt, andererseits die Bedürfnisse und Sorgen der direkt betroffenen Bevölkerung einbringen muss. Dazu stehen dem Regierungsrat verschiedene Gefässe zur Verfügung:

- a) Politische Raumorganisation Zürich–Zug: In diesem grenzüberschreitenden Gremium unter Leitung des BAV bringt die Baudirektion die Interessen des Kantons Zug und der Standortgemeinde Baar ein. Es geht um strategische Fragen zur Organisation, zur Finanzierung und zum Interessenabgleich. Zudem bringt man sich im technischen Gremium dieser Organisation ein. Neben den Kantonen Zürich und Zug sind die SBB vertreten. Die Informationen aus diesem Gremium fliessen in die kantonsinterne Behördendelegation ZBT II oder werden bilateral mit den tangierten Gemeinden diskutiert.
- b) Behördendelegation ZBT II: Vor drei Jahren startete die Baudirektion mit einem kantonsinternen Gremium. Hier sind alle betroffenen Gemeinden (Gemeindepräsident/in, Bauchef/in und Bauverwalter/in) eingeladen. Die SBB sind Teil dieses Gremiums und garantieren den direkten Informationsfluss. Damit ist gewährleistet, dass das «bottum-up»-Prinzip beim ZBT II funktioniert: Gemeinden und Kanton wirken mit ihrem lokalen Wissen auf die Planung und Kommunikation der SBB ein.

- c) Arbeitsgruppe Kanton–Gemeinden–SBB: Auf Initiative der Baudirektion fand bereits ein erster Austausch der betroffenen kantonalen und kommunalen Fachstellen mit der Projektleitung ZBT II der SBB statt. Hier werden die anstehenden Fragen zur Raumplanung, Umweltschutz, Landwirtschaft, Wald und Wild, Erschliessung, Aushub oder Archäologie diskutiert. Dieses Gremium wird situativ einberufen, wenn aktuelle Themen anstehen. Diese Gruppe stellte den SBB umfassende Pläne mit den tangierten Interessen zu. Weiter wurde im 2021 eine erste Studie für eine Modulierung des Geländes im Litti mit dem sauberen Ausbruchmaterial lanciert, damit eine Überdeckung der Autobahn und der SBB-Gleise möglich ist und lange Transportfahrten (auf Strasse oder Schiene) vermieden werden.
- d) Informeller Austausch zwischen Vertretern der Gemeinde Baar, Vertretern des Kantons und der Projektleitung des ZBT II: Diese quartalsweisen Treffen sorgen für einen engen und persönlichen Austausch zwischen den Partnern.
- e) Im Rahmen der Anhörung (UVP-, Plangenehmigungsverfahren) vertritt der Regierungsrat aktiv die Interessen des Kantons und der betroffenen Bevölkerung.

Der direkte Kontakt mit der betroffenen Bevölkerung in Deinikon ist von der Bauherrschaft, sprich SBB, zu koordinieren. Der Kanton und die Gemeinde Baar sind an allen Orientierungen anwesend und nehmen die Anliegen auf. Beispielhaft sei auf die Erschliessung des Installationsplatzes hingewiesen. Der Kanton und die Gemeinde Baar vertreten klar die Ansicht, dass dieser ab der Autobahn stattfinden muss. Dies veranlasst die Baudirektion als Vertretung des Kantons, mit dem Direktor des Bundesamtes für Strassen ASTRA entsprechende Gespräche zu führen und dies den SBB weiterzuleiten.

2. *Steht der Regierungsrat mit den SBB in Kontakt?*

- a) *Falls ja: Wurden die Punkte der vorübergehenden Landbeanspruchung, der Baustellenzufahrten und der Deponie bereits angesprochen? Mit welchen Ergebnissen?*

Wie in Frage 1 umfassend dargestellt, fanden schon seit Jahren entsprechende Gespräche statt. Beispielhaft sei auf die geplante Geländemodellierung hingewiesen: Hier entsteht eine «Win-win-Situation»: Lärmschutz zur Autobahn nach der Bauphase, gesamthaft mehr Landfläche als heute, keine lärmigen Transporte von Aushubmaterial, ökologische Aufwertungen, massiv kürzere Bauzeit und grosse Kostenoptimierung. Betreffend der Landbeanspruchung hat der Regierungsrat im Rahmen der UVP ein detailliertes Bodenschutzkonzept sowie ein Kompensationsprojekt für die beanspruchten Fruchtfolgefleichen verlangt. In dieser Frage sind die UVP-Stufe 2 und das Vorprojekt abzuwarten. Der Kanton und die Gemeinden sind wie die Landeigentümerschaften und auch die SBB daran interessiert, möglichst wenige Flächen zu brauchen und der sorgfältigen Rekultivierung ist grosses Gewicht beizumessen.

- b) *Falls nein: Wann nimmt der Regierungsrat mit den SBB Kontakt auf?*

Siehe Antwort zu Frage 2a.

- c) *Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass er über die geplanten vorübergehenden Landbeanspruchungen, die Baustellenzufahrt und die Deponie bereits jetzt mitwirken und Einfluss nehmen kann?*

Dies ist sichergestellt, siehe Antworten zu den Fragen 1 und 2a.

*d) Sucht der Regierungsrat mit den SBB auch Lösungen, um die (vorübergehende) Ent eignung von Landwirtschaftsflächen zu minimieren?*

Der Regierungsrat ist hier nicht im Lead. Im Rahmen des Vorprojekts ist man jedoch bereit, für sinnvolle und mögliche Abtausch von Landwirtschaftsflächen Hand zu bieten. Es ist erklärtes Ziel aller Partnerinnen und Partner, einvernehmliche Lösungen zu erreichen.

*3. Wie informiert der Regierungsrat die Zuger Bevölkerung zu dem anstehenden Projekt?*

Wie bereits erwähnt, sind die SBB und das BAV für die Information über die Planung, Bau und Betrieb des ZBT II verantwortlich. Die Kommunikation der SBB ist jedoch mit dem Kanton und der Gemeinde Baar abgestimmt. Dies war auch bei der ersten grossen Informationsveranstaltung der Fall.

Die SBB orientieren über die neusten Ergebnisse zeitnah und kundengerecht. Geplant ist neben Medienorientierungen auch ein halbjährliches Werkstattgespräch resp. später Besichtigung der Baustelle mit der betroffenen Bevölkerung.

Die direkt betroffenen Landeigentümerschaften werden von den SBB direkt involviert. Dazu gehören Begehungen vor Ort und Verhandlungen zum benötigten Land und Ertragsausfall.

*4. Gemäss Zeitungsberichten werden rund 20 Hektar fruchtbarstes Landwirtschaftsland – darunter fallen Wies- und Ackerland bzw. Obst- und Weinbaukulturen – während der Bauzeit von den SBB beansprucht. Wird den betroffenen Landwirten durch den Kanton Zug oder die SBB Realersatz angeboten? Falls ja: Wird dies bereits frühzeitig angeboten, sodass sich Ertragsausfälle minimieren lassen?*

Das Vorprojekt wird zeigen, wo wieviel Land und für welchen Zeitraum notwendig ist. Zurzeit lassen sich somit noch keine verlässlichen Aussagen machen (siehe auch Antwort zu Frage 2d).

*5. Falls kein Realersatz möglich ist, wie gedenkt der Regierungsrat die Auswirkungen (inkl. Schäden aufgrund z. B. neu zu pflanzender Bäume, Reben etc.) zu mildern resp. ist er bereit, den betroffenen Landwirten den tatsächlichen Schaden zu ersetzen, falls die SBB lediglich den Ertragsausfall während den Bauarbeiten ersetzt?*

Wie erwähnt sind die SBB resp. das BAV Bauherrschaft. Somit gelten die Regeln dieser Organisationen für alle Fragen des Realersatzes, des Ertragsausfalls, des tatsächlichen Schadens etc. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass hier die Bundesstellen in der ganzen Schweiz die gleichen Regeln anwenden. Es ist nicht geplant und es fehlt auch ein Rechtstitel, dass der Kanton Zug oder die Gemeinde Baar hier weitere Entschädigungen entrichtet. Dies widerspricht der gesetzlich festgelegten Rollenteilung zwischen Bund und Kanton/Gemeinden beim Bau von Eisenbahnprojekten.

*6. Wie steht der Regierungsrat zum Vorschlag, die Deponie an einem alternativen Standort zu errichten, wo diese weniger Emissionen verursacht?*

Die Frage der Verwendung des Ausbruchmaterials wird im Rahmen der UVP im Detail untersucht. Wie in der Antwort zu Frage 2 aufgezeigt, ist der Regierungsrat heutzutage überzeugt, dass die Geländemodellierung mit einer teilweisen Überdeckung der Autobahn und dem

Transport via lärmabsorbierten Förderbändern eine «Win-win-Situation» ermöglicht. Schliesslich obliegt es der Genehmigungsbehörde zu entscheiden, welche Art der Ausbruchverwertung bewilligungsfähig ist.

Alternativ wäre nur der Abtransport mit der Bahn in eine Kiesgrube im Zürcher Weinland denkbar. Diese Lösung hat den Nachteil, dass die heutige Trassebelegung auf der einspurigen Strecke zwischen Littli und Horgen Oberdorf einen Abtransport nur in der Nacht zulässt. Dies führt zu erforderlichen grossen Zwischenlagern, einem grossen Verladebahnhof im Littli und zu einer wesentlich längeren Landbeanspruchung. Neben den sehr hohen Kosten spricht auch der Blick ins Jahr 2040 gegen eine solche Lösung. Nach Abschluss des Baus bleibt mit der Modellierung ein nachhaltiger Lärmschutz für Deinikon erhalten.

7. *Erwartet der Regierungsrat starke (negative) Auswirkungen aufgrund des Baus auf die Umwelt? Wenn ja, welche?*

Wie in der Antwort zu Frage 1 aufgezeigt, setzt sich ein Gremium aus Kanton und Gemeinden sowie den SBB mit diesen Fragen bereits heute intensiv auseinander. Ohne der UVP vorzugreifen, müssen aus heutiger Sicht folgende Auswirkungen auf die Umwelt erwartet werden, die es mit geeigneten Massnahmen zu minimieren gilt:

- a) Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen und «normalen» Landwirtschaftsböden;
- b) Rekultivierung der Böden nach Bauende (bodenkundliche Baubegleitung);
- c) Rodung und Wiederaufforstung von Wald für die Geländemodellierung;
- d) Realisierung der notwendigen ökologischen Aufwertungsmassnahmen;
- e) Bauphase mit umweltrechtlichen Auswirkungen (Installationsplatz, Lärm und Erschütterungen, Luftschadstoff-, CO<sub>2</sub>- und Lichtemissionen durch Bautätigkeit und Baustellenverkehr);
- f) eingeschränkte Bewirtschaftung verschiedener Flächen;
- g) Bau unter Bahnbetrieb (Einschränkungen des heutigen Angebots);
- h) Durchlässigkeit der Wildtierkorridore;
- i) Anstieg der Belastung mit nicht ionisierender Strahlung (NIS) durch erhöhte Zugfrequenzen entlang der Bahnstrecke.

Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, an dieser Stelle auf die Chancen des ZBT II hinzuweisen. Mit dem ZBT II wird die Verbindung zwischen den Kantonen Zug und Zürich massiv aufgewertet. Alle anliegenden Gemeinden profitieren von einem besseren Angebot innerhalb des Kantons Zug wie auch in Richtung Zürich. Es ist unbestritten, der Bau des ZBT II inklusive den Ausbauten zwischen Littli und Rotkreuz ist eine Herkulesaufgabe. Die Bauphase wird Auswirkungen auf den ganzen Kanton Zug haben, nicht nur im Gebiet Littli/Deinikon. Das Team der SBB ist sich dessen bewusst. Das Projekt Eppenbergr hat gezeigt, dass die Auswirkungen einer Tunnelbaustelle nicht zu verniedlichen sind, mit einem vorausschauenden Betriebsmanagement jedoch minimiert werden können.

8. *Wurde oder wird ein Umweltkonzept erarbeitet, um Schäden und negative Einflüsse auf das Landwirtschaftsland und Naherholungsgebiet zu minimieren?*

Ja, im Rahmen des Vorprojekts und des Plangenehmigungsverfahrens werden die detaillierte UVP der Stufe 2 sowie alle notwendigen Grundlagen und Pläne erarbeitet.

Der Regierungsrat ist bereit, sich im laufenden Prozess für die Anliegen der Anwohnenden einzusetzen, ohne dabei die Finanzierung und den Umsetzungsfahrplan unnötig zu strapazieren. Er ist überzeugt, dank der bereits heute gelebten intensiven Zusammenarbeit zwischen der Baudirektion als Vertreter des Kantons, den Gemeinden und den SBB resp. BAV dies auch zu erreichen.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 25. Oktober 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart