



**Kleine Anfrage von Jean Luc Mösch, Philip C. Brunner, Manuela Käch, Mirjam Arnold, Andreas Lustenberger, Urs Andermatt und Beat Iten
betreffend Zimmerbergtunnel II und der möglichen Ausgabenbremse beim ÖV
durch den Bund**

(Vorlage Nr. 3879.1 - 18032)

Antwort des Regierungsrats
vom 4. März 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 5. Februar 2025 haben Jean Luc Mösch, Philip C. Brunner, Manuela Käch, Mirjam Arnold, Andreas Lustenberger, Urs Andermatt und Beat Iten, die Kleine Anfrage betreffend Zimmerbergtunnel II und der möglichen Ausgabenbremse beim ÖV durch den Bund (Vorlage Nr. 3879.1 - 18032) eingereicht.

Der Regierungsrat nimmt zu den darin gestellten Fragen wie folgt Stellung:

1. *Geht der Regierungsrat aufgrund der [oben] genannten Entwicklung davon aus, dass es zu Verschiebungen im Zeitplan oder gar zu einer generellen Infragestellung der Realisierung kommen wird?*

Bereits 1992 wurde die Finanzierung des Zimmerbergbasistunnels 2 (ZBT 2) vom Volk mit dem NEAT-Beschluss angenommen und mit den Volks-Ja zu FinöV und FABI wiederholt bestätigt. Das Parlament nahm den ZBT 2 mit Zulaufstrecken 2019 in den STEP-Ausbauschnitt 2030/35 auf. Das eidgenössische Parlament sicherte mit Entscheid vom 15. März 2024 die Finanzierung eines Anschlussbauwerks für den zukünftigen Meilibachtunnel (100 Millionen Franken) und die aufgelaufenen Mehrkosten des ZBT 2 von rund 205 Millionen Franken. Diese Entscheide sind rechtskräftig. Ein Referendum gegen diese Beschlüsse des National- und Ständerats wurde nicht ergriffen. Sollte von diesen Entscheiden abgewichen werden, muss das eidgenössische Parlament erneut einen Entscheid fällen. Es ist nicht am Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, an diesen Entscheiden eigenhändig etwas zu ändern.

Gestützt auf diese Finanzierungen erarbeiteten die SBB – im Auftrag des Bundesamts für Verkehr BAV – in den Jahren 2018 bis 2021 die Vorstudie des ZBT 2 und von 2022 bis 2024 das Vorprojekt. Ende 2024 erteilte das BAV den SBB die Freigabe für die Projektierung der nächsten Phase (Bau- und Auflageprojekt). Das Projekt ist somit auf Kurs.

Am 28. Januar 2025 informierte das UVEK, dass aufgrund der abgelehnten Abstimmung über den Ausbauschnitt für die Nationalstrasse sowie erheblicher Kostenüberschreitungen der Bahn-Ausbauschnitt-2035-Projekte eine Überprüfung und Priorisierung der geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger («Verkehr '45») durchgeführt werden soll. Die Überprüfung erfolgt in Zusammenarbeit mit den Kantonen. Die Kantone werden über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) direkt eingebunden. Die Ergebnisse der Überprüfung werden im Herbst 2025 vorliegen. Der Regierungsrat begleitet diesen Prozess aktiv via KöV und auch via Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK).

Zentral: Die Projektierung des ZBT 2 läuft trotz Überprüfung durch das UVEK in voller Intensität weiter. Ende Januar 2025 hat die Startsituation zwischen den SBB und dem neuen Generalpla-

ner (über alle Phasen) stattgefunden. Die Gespräche betreffend Verwendung des Ausbruchmaterials oder der Austausch zwischen den betroffenen Fachstellen des Bundes und des Kantons laufen planmässig. Gemäss aktuellem Terminplan der SBB erfolgt die Inbetriebnahme des ZBT 2 plangemäss Ende 2039.

2. *Wie beurteilt die Regierung die wirtschaftlichen Folgen und Pendlersituationen bei einer Verschiebung oder Nichtvollendung des Zimmerbergtunnels II?*

Der Regierungsrat wehrt sich vehement gegen eine Verschiebung oder Nichtvollendung des ZBT 2. Der heutige Zustand auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich mit überfüllten Zügen zu Hauptverkehrszeiten verschlechtert sich ohne ZBT 2 und 3. Gleis zwischen Baar und Zug weiter. Ein Ausbau des 15 Minuten-Schnellzugtakts zwischen Rotkreuz und Zürich bleibt ohne Ausbau unrealistisch.

Eine allfällige Verlagerung von Pendlern im Korridor Zürich–Zug–Luzern auf die Strasse dürfte die Nationalstrassen weiter überlasten. Es besteht grundsätzlich die Gefahr, dass ohne ZBT 2 und 3. Gleis Baar–Zug das Gesamtverkehrssystem überlastet und dadurch die Erreichbarkeit und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Kantons verschlechtert werden. Auch die von der Bau- und Verkehrsdepartement gestartete Studie «Öffentlicher Verkehr 2040» basiert auf der Eröffnung des ZBT 2 im Jahr 2039.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass der Tunnel, obwohl er nur einspurig gebaut und schon über hundertjährig ist, zu den meistbefahrenen Strecken im Personenverkehr gehört (lange Zeit war die Strecke Zug–Zürich die drittstärkste befahrene Personenstrecke der SBB). Der Aus- und Neubau ist nicht nur eine volkswirtschaftliche, sondern auch eine sicherheitstechnische Notwendigkeit. Ebenso hätte ein Schaden in diesem alten Tunnel eine erhebliche Auswirkung auf die Netzstabilität auf der Nord-Südachse der Schweiz.

Die gegenseitige Erschliessung des Wirtschaftsraums Zug mit Zürich und dem Flughafen ist ein sehr wichtiger Standortfaktor. Dies wird durch die Pendlerstatistiken (inkl. Luzern–Gotthard–Tessin) belegt. Aber auch bei der Ansiedlung von international tätigen Firmen ist eine kurze, möglichst direkte Verbindung zum Flughafen entscheidend.

Für den Regierungsrat ist somit eine Verschiebung oder Nichtvollendung keine Option und er wird sich mit allen Mitteln gegen einen solchen Schritt wehren.

3. *Sieht der Regierungsrat im Falle der Sistierung des Zimmerbergtunnel II-Ausbaus mit der Reaktivierung der Verbindung Cham–Steinhausen als mögliche Entlastungsstrecke in Richtung Zürich eine Lösung, da der alte Zimmerbergtunnel den Anforderungen als einspurige Lösung nicht mehr genügt?*

Das ehemalige Bahntrasse Cham–Steinhausen liegt in einem Moorbiodiversitätsgebiet von nationaler Bedeutung. Die Realisierung der Verbindung Cham–Steinhausen käme einem massiven Eingriff und der faktischen Zerstörung des Moorbiodiversitätsgebietes gleich. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts wäre eine solche Linienführung nicht bewilligungsfähig.

Aufgrund dieser Tatsache ist die Grundvoraussetzung für eine Wiederaufnahme des Betriebs auf der vorgeschlagenen Bahnverbindung nicht gegeben (vgl. auch Beantwortung des Postulats betreffend Neubau und Inbetriebnahme einer der ältesten Zugverbindungen der Schweiz, Cham–Steinhausen (Altstetten–Steinhausen–Cham) [Vorlage Nr. 2728]). Zudem ist anzumerken, dass für den Bahnbau seit 2014 nicht mehr die Kantone verantwortlich sind, sondern das

Parlament in Bern. Aufgrund dieser Unwägbarkeiten dürfte eine solche neue Strecke nicht schneller realisierbar sein als das Projekt ZBT 2.

Aus diesem Grund will sich der Regierungsrat nicht verzetteln und seine ganze Kraft auf den ZBT 2 inkl. 3. Gleis zwischen Baar und Zug setzen.

4. *Welche Mittel stehen dem Kanton Zug zur Verfügung, um den beschlossenen Zimmerberg-tunnel II mit Nachdruck zur Umsetzung zu bringen?*

Die Entscheidungskompetenz über die Umsetzung der dannzumal in der Überprüfung «Verkehr '45» vorgeschlagenen Massnahmen liegt beim eidgenössischen Parlament. Der Antrag wird vom UVEK via Bundesrat ins Parlament gehen. Der Regierungsrat wird – je nach Ausgang der Untersuchung – die Zuger Stände- und Nationalräte orientieren und so auf politischer Ebene die Interessen des Kantons in Bundesbern einbringen.

Weiter steht jedem Kanton das Recht zu, der Bundesversammlung eine Standesinitiative einzureichen. Ob der Kantonsrat mit einer Standesinitiative nachdoppeln will, liegt in seiner Kompetenz.

Aktuell sind der Regierungsrat und die Baudirektion in verschiedenste Gremien auf unterschiedlichen Stufen in den politischen wie auch planerischen Prozess eingebunden:

- Auf Regierungsratsstufe ist die Baudirektion über die KöV auf oberster Ebene in den Überprüfungsprozess «Verkehr '45» eingebunden. Daneben vertritt der Baudirektor die Interessen des Kantons in der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV), in der Konferenz des öffentlichen Verkehrs Zürich (KöV-Zürich), in der politisch-strategischen Koordination der Raumorganisation Zürich–Zug (PSK) sowie im Lenkungsausschuss der Planungsregion Zentralschweiz (LA).
- Neben der Vertretung der Anliegen in den vorhandenen Gremien trifft sich die Baudirektion mindestens einmal jährlich mit der Direktion des BAV. Es ist nach Bedarf möglich, weitere Gespräche einzuberufen. Ein nächster Termin ist nach den Sommerferien geplant.
- Auch auf fachlicher Ebene sind zahlreiche Gremien vorhanden, welche das Einbringen der Anliegen des Kantons Zug ermöglichen. Bezüglich ZBT 2 sind dies: Gesamtkoordination Zürich–Zug (GK), Koordinationsausschuss der Planungsregion Zentralschweiz (KA), Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs Zentralschweiz sowie Zürich (KKDöV), regionale Fachausschüsse, Fachaustausch ARV–SBB Infrastruktur und Netzentwicklung, Fachaustausch Regionalverkehr sowie projektbezogene Arbeitsgruppen.
- Des Weiteren wirkt der Kanton unterstützend beim Projekt des ZBT 2 mit, es findet ein reger Austausch mit den SBB statt. So unterstützt der Kanton die SBB in der Frage des Ablageungsstandorts des Ausbruchsmaterials oder in Umweltbelangen. Dies vor dem Hintergrund der Ermöglichung eines möglichst reibungslosen und schnellen Plangenehmigungsverfahrens (PGV). Es zeigte sich beim Brüttenertunnel, dass im Rahmen des PGV viel Zeit gewonnen werden kann, wenn alle am gleichen Strick ziehen und es möglichst wenig Einsprachen von Kanton, Gemeinden, aber auch Privaten gibt.

Der Regierungsrat wird die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr (RUV) in regelmässigen Abständen über den aktuellen Stand informieren.

Regierungsratsbeschluss vom 4. März 2025