

POSTULAT VON ANNA LUSTENBERGER-SEITZ, BERTY ZEITER  
UND MARTIN STUBER

BETREFFEND "INFRASTRUKTURFONDS ZIMMERBERG II" FÜR EINEN  
EISENBAHNTUNNEL VON BAAR NACH THALWIL  
(VORLAGE NR. 1443.1 - 12059)

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 22. AUGUST 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsrätinnen Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter, beide Baar, sowie Kantonsrat Martin Stuber, Zug, haben am 18. Mai 2006 eine Motion eingereicht, die in der Kantonsratsdebatte vom 1. Juni 2006 in folgendes Postulat umgewandelt und an den Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen wurde (Vorlage Nr. 1443.1 - 12059):

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Vorlage für die Schaffung eines „Infrastrukturfonds Zimmerberg II“ vorzulegen. Dieser Fonds soll dazu beitragen, dass ein Eisenbahntunnel zwischen Baar und Thalwil in absehbarer Zukunft gebaut wird. Der Fonds wird mit einem jährlich fixen Beitrag und einem Anteil aus dem Überschuss der Staatsrechnung geäufnet. Am Fonds können sich weitere Kantone beteiligen.

Wir erstatten Ihnen nachfolgend Bericht und Antrag:

**I. Projekt Zimmerberg II**

Unter dem Begriff "Zimmerberg II" wird der im Rahmen der sog. Alpentransit-Abstimmung vom Volk beschlossene und vom Bund zu erstellende Eisenbahntunnel zwischen Thalwil und Baar verstanden. Er ist die Fortsetzung des im Jahr 2003 eröffneten Tunnels Zimmerberg I, der als zweispuriger Paralleltunnel Zürich mit Thalwil verbindet. Der Zimmerberg II ermöglicht als so genannter Basistunnel auf kürzestem Weg eine schnelle Verbindung zwischen Thalwil (Nidelbad) und Baar

(Litti). Die Fahrzeit würde sich von Zug nach Zürich auf attraktive 15 Minuten reduzieren. Die zusätzliche Streckenkapazität würde ermöglichen, dass auch die künftige Nachfrage nach regionalen und nationalen Bahnfahrten abgedeckt werden könnte. Dank der konkurrenzlos kurzen Reisezeit und den in der Zentralschweiz überdurchschnittlich wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen könnte mit einer Verdoppelung der Bahn-Reisenden zwischen Zug und Zürich gerechnet werden.

Die heutige Bahnlinie steht mit den zwei langen einspurigen Tunnelstrecken (Albis- und Zimmerberg) an der Leistungsgrenze. 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 und Verspätungen werden gegenseitig übertragen. Obwohl die Züge zeitweise zu über 100 %, sogar mit Stehplätzen in der 1. Klasse, 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) nicht. Die Tunnels sind in den nächsten Jahrzehnten sanierungsbedürftig und es besteht das Risiko von längeren Streckenunterbrüchen mit gravierenden Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Der neue Zimmerberg II ermöglicht, dass die alte Strecke günstig saniert werden kann und die Bahnversorgung der Zentralschweiz langfristig gesichert ist.

Das künftige Fahrplanangebot mit dem Zimmerberg II wurde im Rahmen von Bahn 2000 2. Etappe, welche im Jahr 2005 sistiert wurde, definiert. Gegenüber dem heutigen Fahrplan würde das Regelangebot auf der Achse Zürich - Luzern von zwei auf drei bis vier schnelle Verbindungen pro Stunde und auf der Achse Zürich - Tessin/Milano von einer auf zwei Verbindungen pro Stunde verdoppelt. Zudem würde neu eine S-Bahn-Linie durchgehend von Zug nach Zürich im 30-Minuten-Takt verkehren, statt wie heute im Stundentakt von Zug nur bis Thalwil.

Im Sachplan AlpTransit vom 15.3.1999 ist der Zimmerberg II vom Bundesrat behördenverbindlich festgesetzt. Diese Festsetzung wurde auch in den Richtplänen der Kantone Zürich und Zug übernommen. Bestätigt wurde diese Festsetzung auch mit dem neuen, vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan Verkehr vom 26. April 2006. Für den Zimmerberg II besteht ein vom Bundesrat genehmigtes Vorprojekt. 1999

wurde ein Auflageprojekt erarbeitet, um mit der Tunnelbohrmaschine des Zimmerberg I den gesamten Tunnel vortreiben zu können. Gleichzeitig wurde auch das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Das Projekt sah einen 11 km langen doppelspurigen Tunnel zwischen Nidelbad (Anschlusspunkt des Zimmerberg I bei Thalwil) und Litti (Baar) vor. Die Tunnelröhre von rund 12 Metern Durchmesser wäre für die Geschwindigkeit von 250 km/h dimensioniert worden. Im Januar 2000 wurde die vorgezogene Realisierung durch den Bundesrat gestoppt und die weitere Planung, wie auch das Bewilligungsverfahren, wurden sofort eingestellt. Für den künftigen Bau des Zimmerberg II müssen nun eine völlig veränderte Baulogistik und die in der Zwischenzeit verschärften Sicherheitsvorschriften berücksichtigt werden, was die Erstellung eines neuen Auflageprojekts erforderlich macht.

Der 9,4 km lange Zimmerberg I wurde im Jahr 2003 nach sieben Jahren Bauzeit fertig gestellt. In den Kosten von 890 Mio. Franken sind bereits Vorinvestitionen im Wert von 90 Mio. Franken für die spätere Weiterführung des Tunnels nach Baar enthalten, denn das kreuzungsfreie unterirdische Anschlussbauwerk Nidelbad (Thalwil) mit ca. 100 Meter Doppelspurtunnel Richtung Zug ist bereits fertig erstellt.

Letztmals wurden in der Botschaft des Bundesrates zum NEAT-Zusatzkredit vom 10. September 2003 mutmassliche Endkosten des Zimmerberg II geschätzt. Es wurden 753 Millionen (Preisstand 1998) veranschlagt, wobei allfällige zusätzliche Sicherheitseinrichtungen (Fluchtstollen bzw. ev. 2. Tunnelröhre) nicht berücksichtigt sind. Da seit Jahren nicht mehr an dem Projekt gearbeitet wird, gibt es keine aktualisierten Kostenschätzungen für den Zimmerberg II.

## **II. Beschlüsse zum Zimmerberg II**

Seit 15 Jahren ist der Zimmerberg II in zahlreichen Bundesbeschlüssen enthalten, welche durch zwei Volksabstimmungen bestätigt wurden. Wegen der Entwicklung der allgemeinen Bundesfinanzen und der Kostenentwicklung der NEAT wurde jedoch die Umsetzung mehrfach hinausgeschoben. Chronologisch ergibt sich folgendes Bild:

### **a) Bundesbeschluss über die Integration der Ostschweiz in das Alpentransit-Konzept (1991)**

Bereits am 26. September 1991 hat das Parlament dem Bundesbeschluss über die Finanzierung der Integration der Ostschweiz in das Konzept der schweizerischen

Eisenbahn-Alpentransversale zugestimmt. Im bewilligten Kredit von 850 Millionen Franken (Preisstand 1990) waren 730 Millionen Franken für die Zimmerberg-/ Hirzel-  
linie enthalten. Damit hat das Parlament bereits vor dem Alpentransit-Beschluss den  
Zimmerberg II beschlossen und dessen Finanzierung für den Bau gesprochen.

#### **b) Alpentransit-Beschluss (1992)**

Am 4. Oktober 1991 fasste das Parlament den Alpentransit-Beschluss, gegen den  
das Referendum ergriffen wurde. Am 27. September 1992 hat das Schweizer Volk  
mit 63,6 % Ja-Stimmen dem NEAT-Konzept klar zugestimmt. In der Abstimmungs-  
vorlage 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.* Somit hat das Volk den Bund klar mit dem Bau des Zimmerbergtunnels II  
beauftragt. Ebenfalls beschlossen wurden die Finanzierungsmittel. Artikel 15 sah vor,  
dass die Finanzierung durch allgemeine Bundesmittel und für die Gotthard- und  
Lötschberg-Basislinien durch Treibstoffzölle sichergestellt werden soll.

#### **c) Alpentransit Finanzierungsbeschlüsse (1991, 1997, 1999)**

Gemäss Artikel 16 des Alpentransit-Beschlusses muss das Parlament tranchenweise  
Verpflichtungskredite für den Gotthard und den Lötschberg sprechen. Aus diesem  
Grund wurden nach dem bereits gesprochenen Kredit für den Anschluss der Ost-  
schweiz drei weitere Finanzierungsbeschlüsse zur NEAT gefasst:

- Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1991 über den Gesamtkredit für die Verwirkli-  
chung des Konzeptes der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale. Mit  
800 Millionen Franken Verpflichtungskredit für die Projektvorbereitung (Gotthard  
500 Mio. Fr., Lötschberg 250 Mio. Fr., Anschluss Ostschweiz 50 Mio. Fr.) war  
u.a. auch die Planung des Zimmerberg II finanziert.
- Bundesbeschluss über den ersten Gesamtkredit für die Verwirklichung der  
schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale vom 19. Juni 1997. Die früheren  
Finanzbeschlüsse wurden aufgehoben und in einem Gesamtkredit von 1596  
Millionen Franken (Preisbasis 1991) zusammengefasst. Die grösste Einzelposi-  
tion dieses Kredites war der Zimmerberg II, wofür 713 Millionen Franken vorge-  
sehen waren.
- Bundesbeschluss vom 8. Dezember 1999 über einen neuen NEAT Gesamtkre-  
dit im Umfang von 12 600 Millionen Franken (Preisstand 1998). Dabei wurde  
eine weitere Aufteilung der ersten Etappe des Alpentransit-Beschlusses (NEAT  
I) in zwei Phasen festgelegt. Für Lötschberg und Gotthard wurden Mittel im

Umfang von 9700 Millionen Franken freigegeben. In der 1. Phase waren auch Mittel für die Planung des Zimmerberg II enthalten. Für die 2. Phase (Ceneri und Zimmerberg II) wurden Mittel im Umfang von 2900 Millionen Franken beschlossen, aber gesperrt. Die Vorlage sah für den Zimmerberg II den Baubeginn 2006 und die Inbetriebnahme 2013 vor und berechnete die voraussichtlichen Kosten mit 850 Millionen Franken.

**d) FinöV-Fonds (1998)**

Aufgrund der sich verschlechternden allgemeinen Bundesfinanzen und der Kostenentwicklung bei der NEAT wurde die Finanzierung von Bahngrossprojekten (NEAT, Bahn 2000, HGV-Anschluss, Lärmsanierung) neu geregelt. Der Bundesrat erstellte für die so genannte FinöV-Vorlage eine Auslegeordnung zu den Bahnprojekten. Aufgrund dieser Analyse hat das Parlament neben dem Gotthard-, Lötschberg- und Ceneritunnel auch einem doppelspurigen Zimmerberg II zugestimmt. Zum Zeitpunkt des FinöV-Beschlusses ging der Bund davon aus, dass der Zimmerberg II rechtzeitig auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zur Verfügung stehen würde. In der Übergangsbestimmung zum Artikel 87 der Bundesverfassung wurde geregelt, welche Grossprojekte über den FinöV-Fonds finanziert werden sollen und welche Steuern und Abgaben den dafür nötigen Fonds in welchem Umfang speisen. Ebenfalls festgelegt wurde, dass die Bahnen sich mit verzinslichen rückzahlbaren Darlehen an den Investitionen beteiligen müssen und dass der Fonds eine Bevorschussung von höchstens 4,2 Milliarden Franken aufweisen darf. Gegen diese Vorlage wurde das Referendum ergriffen, doch das Volk hat am 29. November 1998 mit 63,5 % Ja-Stimmen der FinöV-Vorlage deutlich zugestimmt.

**e) Zusatzkredit und teilweise Freigabe gesperrter Mittel der zweiten Phase der NEAT I (2004)**

Am 10. Juni 2004 wurde der NEAT-Gesamtkredit auf 15 604 Millionen Franken (Preisstand 1998) erhöht. Gleichzeitig wurden bisher gesperrte Mittel für den Bau des Ceneritunnels und den Ausbau der Strecke St. Gallen - Arth Goldau freigegeben. Der Zimmerberg II war auch in dieser Vorlage enthalten, die Mittel im Umfang von 841 Millionen Franken blieben aber weiterhin gesperrt. Der Bundesrat schrieb in seiner Botschaft, dass der wahrscheinliche Baubeginn am Zimmerberg II voraussichtlich 2008 sein werde. Zudem führte er aus: "*Die Fortsetzung der Planung am Zimmerberg-Basistunnel ist mit rund 25 Millionen Franken aus der freigegebenen ersten Phase (Gesamtkredit von 1999) gesichert.*" Die Planung steht jedoch seit Jahren still.

**f) FINIS-Vorlage (2005)**

Das Bundesparlament hat in der so genannten FINIS-Vorlage Änderungen zum FinöV-Fonds beschlossen. Einerseits sollen den Bahnen keine neuen verzinslichen Darlehen mehr gewährt werden. Andererseits sollen die bereits gewährten verzinslichen Darlehen in eine Bevorschussung des Fonds umgewandelt werden. Die Bevorschussungslimite von 4,2 Milliarden Franken wird vorübergehend auf 8,1 Milliarden Franken angehoben. Damit werden die vom Bund finanzierten Infrastrukturbereiche der Bahnen entlastet. Zusätzlich saniert der Bund seinen Finanzhaushalt und zweigt im Rahmen des Entlastungsprogramms 2003 20 % der LSVA-Gelder aus dem FinöV-Fonds in die allgemeinen Bundesmittel ab. Die vorgeschlagenen Massnahmen entlasten die Finanzrechnung des Bundes und die hohe Bevorschussungslimite ermöglicht es, trotzdem die schon im Bau befindlichen Projekte zu realisieren.

**g) Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte ZEB (2007)**

Der Bundesrat gab eine Gesamtschau über die zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte (ZEB) in Auftrag. Die heute noch nicht im Bau stehenden FinöV-Projekte sollen damit beurteilt werden, zusätzlich sollen aber auch weitere, zur Zeit nicht finanzierte Projekte einbezogen werden. In der Folge haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB Vorschläge für die Bahnausbauten bis zum Jahr 2030 erarbeitet. Der Planungsrahmen wurde durch die in diesem Zeitraum verfügbaren Mittel aus dem FinöV-Fonds gesetzt und beträgt 6 bis 7 Milliarden Franken. Im Hinblick auf eine Vernehmlassung im Herbst 2006 und eine Parlamentsvorlage im Jahr 2007 haben BAV und SBB über das bisherige Zwischenresultat informiert. Diese Arbeiten zeigen auf, dass ein nationales Kernangebot mit Investitionen von rund 4,7 Milliarden Franken möglich ist. Im Kernangebot von ZEB sollen Angebotsverbesserungen auf der West-Ostachse mit zahlreichen kleineren und grösseren (z.B. Chestenberg- und Eppenbergtunnel in den Kantonen Aargau und Solothurn) Bahnbauten möglich werden. Der vom Volk beschlossene Zimmerberg II ist hingegen nicht mehr enthalten und für die Strecke Zürich - Luzern sind keine Angebotsverbesserungen möglich. Über das Kernangebot hinaus wurden mit den Kantonen zahlreiche Ausbauten, sogenannte Erweiterungsoptionen, diskutiert. Sofern die NEAT keine weiteren Kostensprünge hat, wären bis zum Jahr 2030 noch für 1,3 bis 2,3 Milliarden Franken Erweiterungen möglich. Die SBB sehen, als eine von vielen Erweiterungsoptionen, auch den Bau des Zimmerberg II. Zur Zeit besteht aber ein ernst zu nehmendes Risiko, dass der Bund im Rahmen von ZEB den Zimmerberg II nicht beschliesst und auf einen Zeitraum nach 2030 verschiebt, oder ganz aus seinen wichtigen Vorhaben streicht.

Neben einer gemeinsamen Stellungnahme aller für den öV zuständigen Regierungsräte der Zentralschweiz, hat auch die Regierung des Kantons Zug beim BAV schriftlich interveniert und mitgeteilt, dass der vom Volk beschlossene Zimmerberg II nicht verhandelbar ist und daher im Kernangebot von ZEB berücksichtigt werden muss.

### **III. Handlungsmöglichkeiten für den Kanton Zug**

Die Zuständigkeit des Bundes für die Bahnstrecke Zürich - Zug - Luzern/Arth Goldau ist heute und in Zukunft unbestritten. Daher ist der Bund für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb dieser Strecken zuständig und er hat diese Aufgaben an die SBB delegiert. Falls Infrastruktur für den Regionalverkehr benötigt würde, hätten sich (gem. Art. 3 Abs. 4 SBB-Gesetz) die Kantone anteilmässig daran zu beteiligen. Da der Zimmerberg II auf einem nationalen Konzept beruht und vor allem für zusätzliche Fernverkehrs- und internationale Züge notwendig ist, können die Kantone finanziell nicht verpflichtet werden.

Der Zimmerberg II untersteht dem FinöV-Fonds gemäss Übergangsbestimmungen zu Art 87 der Bundesverfassung. In der abschliessenden Aufzählung von Absatz 2 dieser Verfassungsbestimmung ist nicht vorgesehen, dass am für die ganze Schweiz und deren Nachbarländer wichtigen NEAT-Konzept auch Kantone mitfinanzieren. Im Art 5 des Fondsreglements ist jedoch die finanzielle Beteiligung Dritter an FinöV-Projekten geregelt: *"Legt der Bundesrat die organisatorischen und finanziellen Modalitäten für eine direkte Beteiligung privater oder internationaler Organisationen an den Projekten fest, so darf die gewählte Lösung weder zu einer Überschreitung der festgelegten Höchstverschuldung des Bundes nach Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe d der Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung noch zu einer Zunahme der finanziellen Risiken führen, die sich später zu Lasten des Bundes auswirken können."* Dies bedeutet faktisch, dass für FinöV-Projekte eine Vorfinanzierung nicht möglich ist, da dies eine spätere Verpflichtung des Bundes bedingt und gewisse Risiken hat. Zudem ist eine Mitfinanzierung nur dann möglich, wenn die Bevorschussungslimite des Fonds nicht durch andere Projekte schon ausgeschöpft ist. Nach heutigem Planungsstand von ZEB werden aber die finanziellen Rahmenbedingungen des FinöV-Fonds bis 2030 voll ausgeschöpft. Daher müssten organisatorische Massnahmen (z.B. verschieben von Projekten) Platz für die Bundesbeteiligung schaffen, was für die Beteiligung Dritter auch nicht statthaft wäre. Der Bundesrat hat am 12. Januar 2000 eine vorgezogene Realisierung des Zimmerberg II genau aus oben stehenden

Gründen abgelehnt. Damals stellte er dem Regierungsrat des Kantons Zug jedoch in Aussicht, dass der Zimmerberg rechtzeitig, d.h. ab 2006 gebaut werde.

Die Finanzierung eines Infrastrukturprojekts wie jene des Zimmerberg II erfolgt ausschliesslich durch den Bund (verfassungsmässige Zuständigkeit in den Übergangsbestimmungen zu Art. 87 der Bundesverfassung). Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) sieht eine Entflechtung der Zuständigkeiten und Finanzströme vor; die im Postulat geforderte Beteiligung des Kantons Zug an der Finanzierung des Zimmerberg II stellt aber eine Mischfinanzierung dar, die mangels Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen nicht zulässig ist. Bei fehlender Bundeskompetenz - und nur dann - wird eine Finanzierung typischerweise in einem Konkordat mit den betroffenen Kantonen geregelt. Die Schaffung eines kantonalzugerischen Infrastrukturfonds Zimmerberg II würde somit in jedem Fall auf der falschen Regulationsstufe erfolgen. Eine Spezialfinanzierung mit Sonderrechnung kommt nicht in Frage, weil die Erstellung des Zimmerberg II nicht eine innerkantonale öffentliche Aufgabe darstellt.

Das Prinzip der Freiwilligkeit von Beteiligungen anderer Kantone gemäss Vorschlag der Postulanten ist bei einem Projekt dieser Grössenordnung fehl am Platz. Ohne vorgängige und verbindliche Zusagen der übrigen betroffenen Kantone soll und darf der Kanton Zug nicht gesetzliche Grundlagen für neue Ausgaben schaffen.

Die volle Finanzierung des Zimmerberg II allein durch den Kanton Zug in der Grössenordnung von bis zu einer Milliarde Franken würde die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Zug bei weitem sprengen. Alleine die Zinsen würden jährlich 30 bis 40 Millionen Franken verschlingen. Aufgrund der absehbaren, aber immer noch nicht mit der wünschbaren Sicherheit bezifferbaren NFA-Mehrbelastung des Kantons Zug werden die Ertragsüberschüsse gemäss Finanzplan 2006 - 2009 des Kantons Zug vom 4. Oktober 2005 zurückgehen; teilweise ist auch ein Aufwandüberschuss nicht völlig ausgeschlossen (zum Beispiel in den ersten Jahren der NFA). Selbst bei einer "nur" 20 %-Beteiligung des Kantons Zug am vorgeschlagenen Fonds würde es Jahrzehnte dauern, bis die Mittel für den Zimmerberg II vorhanden wären. Abgesehen davon bedeutet die Dotierung eines Fonds mit einem "jährlich fixen Beitrag und einem Anteil aus dem Überschuss der Staatsrechnung" eine unnötige Einschränkung des Handlungsspielraums des Kantonsrats. Das Parlament könnte bei der Verwendung eines allfälligen Ertragsüberschusses nicht mehr wie bisher situativ auf die jeweiligen aktuellen Bedürfnisse eingehen. Aufgrund des bisherigen Projektverlaufes

ist im Übrigen der Zeithorizont für den Zimmerberg II derzeit leider unklar. Die Schaffung eines Fonds würde womöglich zu einer ungebührlichen Bindung von Mitteln führen: Der Kanton dürfte den Fonds wegen des Verwendungszwecks nicht anderweitig einsetzen. Ein solches Vorgehen ist finanzpolitisch nicht verantwortbar.

Der seit Jahren vom Bundesrat verhinderte, jedoch stets in Aussicht gestellte Planungs- und Baubeginn am Zimmerberg lässt vermuten, dass der Zimmerberg II für die Finanzierung von Mehrkosten auf der Gotthard- und Lötschbergachse geopfert werden soll. Daher würde die Beteiligung des Kantons Zug am Zimmerberg faktisch bedeuten, dass die Kostenüberschreitung der NEAT durch den Kanton Zug finanziert würde, was kaum der Sinn eines Zuger Infrastrukturfonds sein kann. Schwierig begründbar ist auch, dass der Kanton Zug beim FinöV-Fonds gerade dann einspringt, wenn der Bund LSVA Gelder aus dem FinöV-Fonds in die allgemeine Bundeskasse abzweigt und verzinsliche Darlehen von BLS und SBB dem FinöV-Fonds anrechnet. Stossend wäre zudem, dass der Bund im Jahr 2000 eine vorgezogene, markant günstigere Bauweise des Zimmerberg II mit finanztechnischen Argumenten abgewiesen hat und gleichzeitig versprochen hat, er werde den Zimmerberg II rechtzeitig erstellen. Falls der Kanton Zug nun am Zimmerberg mitfinanzieren würde, hätte er somit auch noch die Mehrkosten dieses Fehlentscheides zu tragen.

Obwohl der Bundesrat bisher stets bestätigt hat, dass der Zimmerberg II rechtzeitig gebaut werde, verfolgt die Regierung des Kantons Zug die Entwicklung beim Bund mit zunehmender Besorgnis. Seit 1999 hat die Zuger Regierung (sieben Mal) und der zuständige Volkswirtschaftsdirektor (sechs Mal) beim Gesamtbundesrat, beim Departementsvorsteher des UVEK oder bei der Geschäftsleitung der SBB zum Zimmerberg schriftlich interveniert. Sechs Mal wurden die Anfragen gemeinsam mit der Unterstützung der zuständigen Regierungsräte der Zentralschweiz verschickt. Auch das Treffen des Baudirektors und des Volkswirtschaftsdirektors vom 23. August 2004 mit Bundesrat Leuenberger und dessen Amtsdirektoren brachte keine Wende in der Zimmerbergfrage. Daneben wurde aktiv bei Meinungsträgern, insbesondere bei National- und Ständeräten, aber auch bei den Nachbarkantonen lobbyiert. Der Kanton Zug ist Mitglied des Gotthard-Komitees und mit dem Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr im leitenden Ausschuss vertreten. Unter der Leitung der Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer setzt sich das Gotthard-Komitee stark für den Zimmerberg II ein.

#### **IV. Schlussfolgerung für das Anliegen des Postulats**

Zuständig für die Finanzierung des Zimmerberg II ist allein der Bund. Er hat sogar dessen Finanzierung mit dem FinöV-Fonds in der Verfassung verankert. Da eine Vorfinanzierung wegen der Bundesgesetzgebung nicht möglich ist, kein Kanton ein Vorhaben der NEAT mitfinanziert und die Finanzierung des Zimmerberg II die Möglichkeiten des Kantons Zug offensichtlich übersteigt, macht ein Infrastrukturfonds für den Zimmerberg II keinen Sinn. Daher kann dem Anliegen der Postulantinnen und des Postulanten nicht entsprochen werden.

Trotzdem ist es ein grosses Anliegen des Kantons Zug, dass der Bund den Zimmerberg II bald realisiert. Mit der Lancierung einer Standesinitiative (Art. 160 nBV i.V. mit Art. 41 Bst. r der Kantonsverfassung; vgl. Motion der CVP-Fraktion vom 18. Juli 2006) kann z.B. versucht werden zu verhindern, dass der Bund die mehrfach gefällten Beschlüsse von Volk und Parlament wieder umstösst und die bisher gesprochenen Mittel zugunsten anderer Projekte verwendet. Zusätzlich zur Standesinitiative könnten auch andere Kantone aufgefordert werden, die vom Bund gemachten Versprechungen für den Zimmerberg II einzufordern, um so dem Volkswillen zum Durchbruch zu verhelfen.

#### **V. Antrag**

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

Das Postulat von Anna Lustenberger-Seitz, Berty Zeiter, sowie Martin Stuber betreffend Infrastrukturfonds Zimmerberg II (Vorlage Nr. 1443.1 - 12059) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 22. August 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Beantwortung dieses Postulats kostete Fr. 7'800.--

300/mb