

MOTION VON ANNA LUSTENBERGER-SEITZ, BERTY ZEITER
UND MARTIN STUBERBETREFFEND "INFRASTRUKTURFONDS ZIMMERBERG II" FÜR EINEN
EISENBAHTUNNEL VON BAAR NACH THALWIL

VOM 18. MAI 2006

Die Kantonsrätinnen Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter, beide Baar, sowie Kantonsrat Martin Stuber, Zug, haben am 18. Mai 2006 folgende **Motion** eingereicht:

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 geüfnet. Am Fonds können sich weitere Kantone beteiligen.

Begründung:

Am 7. April 2006 haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB die Pläne zur Weiterentwicklung der Bahn 2000 für die kommenden Jahrzehnte vorgestellt. Neben vielen einzelnen Projekten zugunsten des öffentlichen Verkehrs haben BAV und SBB auch über die Verzichtplanung informiert; sie haben erläutert, welche wichtigen, grossen Bahnprojekte aus finanziellen Gründen bis ins Jahr 2030 nicht gebaut werden können. Zu diesen Projekten gehört der Bau des „Zimmerberg II“, der Bau eines Tunnels zwischen Baar und Thalwil also.

Die beiden eingleisigen Tunnels zwischen Baar-Litti und Sihlbrugg sowie zwischen Sihlbrugg und Horgen-Oberdorf gehören zu den grossen Engpässen im Zugverkehr von Zug nach Zürich. Immer wieder müssen Züge warten, weil der Gegenzug noch im eingleisigen Tunnel unterwegs ist. Dieses Problem ist bereits jetzt akut, gehört doch die Strecke Luzern-Zug-Zürich zu den SBB-Linien mit der grössten Wachstumsrate in den letzten Jahren. Die beiden eingleisigen Tunnels verhindern eine weitere Ausdehnung und Optimierung der Zugverbindungen auf dieser Strecke. In rund zehn Jahren wird zudem der Gotthard-Basistunnel der Neat in Betrieb gehen; dieses riesige Bauwerk wird nie rentieren, wenn die Zubringerlinien nicht entsprechend ausgebaut sind. Zu diesen Zubringerlinien im Personenverkehr gehört zweifellos die Strecke Zürich-Zug. Oder es droht ein anderes Szenario - der regionale S-Bahn- und Interregio-Verkehr wird zulasten des internationalen Zugverkehrs zurückgedrängt - das muss unbedingt vermieden werden.

Der Verzicht von BAV und SBB bezieht sich auf die Zeit bis zum Jahr 2030. Dies kann im Interesse des Standortes Zug, respektive der ganzen Innerschweiz nicht hingenommen werden. Es geht um die Standortqualität der ganzen Region, und zwar als künftiger Arbeits-, Tourismus-, Freizeit- und Lebensraum. Ein Verzicht auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist zudem aus umweltpolitischer Sicht verfehlt.

Wir erwarten, dass der Regierungsrat des Kantons Zug (zusammen mit den anderen Innerschweizer Kantonen) im anstehenden Vernehmlassungsverfahren alles unternimmt, um diesen Entscheid von BAV und SBB rückgängig zu machen. Angesichts der knappen Kassen und der Sparpolitik im Bundeshaus machen wir uns allerdings keine Illusionen. Umso wichtiger ist es, dass der Kanton Zug die Sache aktiv in die Hand nimmt. Es reicht nicht, die Faust im Sack zu machen.

Wir schlagen daher die Schaffung eines „Infrastrukturfonds Zimmerberg II“ vor, der aus der ordentlichen Rechnung und aus Überschüssen der Staatsrechnung geüfnet wird. Es macht Sinn, sich an einer notwendigen, langfristigen Investition im öffentlichen Verkehr zu beteiligen. Die Hauptlast der Investitionskosten tragen wie bei grossen Eisenbahnprojekten gewohnt Bund und SBB. Ob der Regierungsrat eine Befristung des Fonds oder eine Fondsobergrenze vorsieht, soll er selber prüfen. Wir sind der Meinung, dass der Fonds mit genügend Mitteln geüfnet werden soll, damit das Projekt „Zimmerberg II“ auch tatsächlich realisiert werden kann.

Mit dem „Infrastrukturfonds Zimmerberg II“ drücken die direkt interessierten Kantone aber ihre Bereitschaft aus, sich am grossen Bauwerk finanziell zu beteiligen. Wir stellen uns vor, dass der Kanton Zug diesen Fonds zusammen mit den anderen Innerschweizer Kantonen und dem Kanton Zürich sowie mit den direkt interessierten Gemeinden schafft. Zu erwähnen ist hier besonders der Kanton Luzern, der von einem weiteren Bau-Verzicht direkt betroffen ist; BAV und SBB wollen die eingleisige Strecke entlang des Rotsees nämlich nicht zur Doppelspur ausbauen. Der Luzerner Baudirektor Max Pfister wird sich laut Neuer Zuger Zeitung vom 8. April daher „überlegen, ob das Projekt anders finanziert werden könnte“. Ähnlich äussert sich auch die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer anlässlich der Generalversammlung des Gotthard-Komitees am 20. April im Verkehrshaus Luzern; es müsse nach neuen Formen der Finanzierung gesucht werden (Neue Zuger Zeitung vom 21. April). Ein eigener Beitrag an ein grosses Projekt ist notwendig, wenn Zug, die anderen Innerschweizer Kantone und weitere Kantone nicht jahrzehntelang auf diesen notwendigen Eisenbahntunnel warten wollen.

Nur mit einem Tunnel Zimmerberg II lässt sich ein attraktives Fahrplanangebot zwischen der Zentralschweiz und Zürich auch in Zukunft aufrechterhalten. Schon heute sind die Züge von und nach Zürich überfüllt; ein Viertel-Stunden-Takt bei den Interregio- und Schnellzügen wäre darum angebracht. Zudem liesse sich mit dem Zimmerberg II eine wesentliche Reduktion der Fahrzeit erzielen.

Zudem ist die Forderung nach dem Bau des Tunnels Zimmerberg II nicht einfach Wunschdenken. Im Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransitbeschluss) vom 4. Oktober 1991 wird in Artikel 8 klipp und klar Folgendes gesagt:

„Zu diesem Zweck (Einbezug der Ostschweiz) 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.“

Diesem Beschluss hat das Schweizer Volk zugestimmt.

Es ist jetzt an der Zeit, dass auch der Kanton Zug aktiv wird und sich andere Finanzierungsmöglichkeiten überlegt; es reicht nicht auf Bern und die Bundeskasse zu warten. Mit dem „Infrastrukturfonds Zimmerberg II“ leistet der Kanton Zug einen eigenen Beitrag zur Teilfinanzierung und zur Realisierung eines Projektes, das für die langfristige Zukunft unseres Kantons von entscheidender Bedeutung ist.
