



**Motion von Philip C. Brunner und Jürg Messmer
betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf**

(Vorlage Nr. 2609.1 - 15146)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 12. November 2019

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Philip C. Brunner und Jürg Messmer, Zug, sowie acht Mitunterzeichnende reichten am 14. April 2016 eine Motion betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf (Vorlage Nr. 2609.1 - 15146) ein. Der Kantonsrat hat die Motion am 12. Mai 2016 an den Regierungsrat zur Berichterstattung und zum Antrag überwiesen.

1. Bisherige Behandlung des Vorstosses

Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit Bericht und Antrag vom 6. Dezember 2016 (Vorlage Nr. 2609.2 - 15336) die Motion in ein Postulat umzuwandeln, es nicht erheblich zu erklären und abzuschreiben. Die Verantwortung für die Bahninfrastruktur liege beim Bund, welcher am nächsten Bahn-Ausbau schritt arbeite. Der im Vorstoss geforderte Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf sei beim Bund weder geplant noch finanziert. Die vorgezogene Realisierung hätte hohe Kosten für den Kanton Zug zur Folge und könne den Zweck nicht erfüllen, da kein künftiges Angebot diese Infrastruktur dauerhaft verlange. Der Regierungsrat setze sich jedoch weiterhin für den Angebotsausbau auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern im Hinblick auf den nächsten Bahn-Ausbau schritt ein.

Der Kantonsrat lehnte an seiner Sitzung vom 26. Januar 2017 die Umwandlung der Motion Brunner/Messmer in ein Postulat mit 55 zu 17 Stimmen ab, da er der Regierung weiterhin verbindliche Aufträge im Bereich der Bundespolitik erteilen wolle. Die Motion erklärte der Kantonsrat mit 38 zu 35 Stimmen erheblich. Mit dem raschen Bau eines doppelspurigen Sanierungstunnels Sihlbrugg–Horgen Oberdorf («Zimmerberg light» Teil 1) unter Vorfinanzierung durch den Kanton Zug solle die Kapazität in Richtung Zürich rascher ausgebaut und Totalsperren bei Sanierungen der alten Einspurtunnels vermieden werden.

2. Neue Ausführungen und Beantwortung des Vorstosses

Die Zuger Regierung forderte anschliessend die damalige Bundespräsidentin Doris Leuthard zu einem dringenden Bahnausbau am Zimmerberg und zu einer Kapazitätserhöhung vor der Sanierung der Stammlinie auf. Die Berücksichtigung des Kapazitätsausbaus am Zimmerberg für den nächsten Bahn-Ausbau schritt 2035 erachte die Regierung als dringlich. Sie forderte, wie schon mehrfach vorgebracht, eine fundierte Variantenevaluation im Hinblick auf die kommenden Entscheide. Damit die Sanierung der ganzen einspurigen Strecke Littli Baar–Horgen Oberdorf ohne gravierende Auswirkungen auf die Bahnnutzenden erfolgen könne, müsse Ersatzkapazität in Form eines Streckenausbaus am Zimmerberg geschaffen werden. In Bezug auf die Bahnstrecke Zug–Thalwil seien die Massnahmen betreffend Bahn-Ausbau schritt 2035 und Sanierung der Stammlinie zu koordinieren und abzustimmen. In den gemäss Bundesamt für Ver-

kehr (BAV) laufenden Untersuchungen zum Sanierungsbedarf der einspurigen Tunnelröhren Albis und Zimmerberg, sei die Massnahme «Sanierungstunnel» zu prüfen. Mit der Planung und Projektierung der Bestvariante am Zimmerberg sei unverzüglich zu beginnen.

Das BAV teilte dem Kanton anfangs 2018 mit, dass die im Zuge der Erarbeitung des Korridorrahmenplans Zentralschweiz erfolgte Variantenevaluation im Abschnitt Zug und Zürich den Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) als Bestvariante bestätigt habe. Er entlaste den Bahnhof Thalwil und schaffe zusätzliche Kapazitäten mit positiven Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung in den Korridoren Zürich-Zug-Luzern/Arth Goldau und Zürich-Pfäffikon SZ. Mit dem ZBT II könne die Fahrzeit zwischen Gotthard bzw. Luzern und Zürich verringert werden. Er habe wesentlich geringere räumliche Auswirkungen als andere Vorschläge, vor allem auch was die Siedlungsstruktur in Thalwil betreffe. Der Ausbau der Stammstrecke, die sogenannte «Zimmerberg light»-Variante, würde langfristig Kosten in der gleichen Grössenordnung wie der ZBT II verursachen, habe aber einen deutlich geringeren volkswirtschaftlichen Nutzen.

In der Botschaft zum Bahn-Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur vom 31. Oktober 2018 gab der Bundesrat mit dem ZBT II die Bestvariante im Korridor Zug-Zürich bekannt. Das BAV beauftragte die SBB mit der Planung des ZBT II.

Das Parlament bewilligte im Sommer 2019 Investitionen in der Höhe von 12,89 Milliarden Franken für den Bahn-Ausbauschritt 2035. Damit können etliche überlastete Bahnstrecken ausgebaut, das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. Für die Verbesserungen sind rund 200 grössere und kleinere Infrastrukturausbauten nötig. Darunter fällt auch der Zimmerberg-Basistunnel II. Die Finanzierung des Bahn-Ausbauschritts 2035 läuft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes.

Zum Stand der Sanierung der Einspurtunnel Albis und Zimmerberg informierte die SBB Infrastruktur mit Schreiben vom September 2019 wie folgt:

«Die Studie zur Sanierung der Einspurtunnel Albis und Zimmerberg wird mit dem Entscheid zur Sanierungsvariante per Ende 2019 abgeschlossen. Die SBB zieht folgende Stossrichtung in Betracht: Kurzfristig und vor Inbetriebnahme des Zimmerbergbasistunnels II werden nur lokale Reparaturen favorisiert, um die Beeinträchtigung des Angebotes zu minimieren. Die Überwachung des baulichen Zustandes wird in kürzeren Abständen als im Normalfall durchgeführt, um die Gebrauchstauglichkeit des Tunnels zu sichern. Eine umfassende Sanierung wird erst nach Inbetriebnahme des ZBTII geplant. Durch den Beschluss der eidgenössischen Räte zum Bau des ZBT II und die Beschränkung auf lokale Reparaturen bis zur Inbetriebnahme des ZBT II 2035 erübrigen sich Sanierungstunnels.»

Aus Sicht der Zuger Regierung macht es aufgrund der geschilderten Situation keinen Sinn, den obigen Kantonsratsbeschluss zu verlängern. Weder BAV noch SBB sehen einen Sanierungstunnel vor und der Kanton kann einen solchen Tunnel nicht mit eigenem Geld bauen, da er keine Hoheit dazu hat.

Die Zuger Regierung setzt sich nun für den schnellen Bau des Zimmerbergtunnels ein. Dazu gehören auch alle Zulaufstrecken nach Littli aber auch die verschiedenen Bahnhöfe von Rotkreuz bis Baar. Weiter führt die Baudirektion Gespräche mit den SBB, um die Zeit bis 2035 zu gestalten.

Ziel ist es,

- Maximale Kapazität beim Rollmaterial einzusetzen, damit der Komfort auf der Linie Luzern–Zug–Zürich nicht weiter sinkt;
- Reisende durch die SBB auf weniger frequentierte Tageszeiten oder andere Linien zu lenken (z.B. Kundeninformation, Busplanung, finanziellen Anreizen);
- Die Sanierung der alten Tunnels erst nach 2035 zu beginnen und auch keine grösseren Streckensperren zulassen bis ZBT II fertig ist, damit die Verbindung Luzern–Zug–Zürich bis 2035 möglichst uneingeschränkt zur Verfügung steht;
- Prüfen von Priorisierungen bei allen geplanten Ausbauten, damit die wichtige Achse Zug–Baar inkl. 3. Geleise möglichst schnell gebaut wird.

Ende Oktober 2019 unterbreitete der Landammann zusammen mit dem Baudirektor diese Anliegen der Konzernleitung der SBB. An diesem ausserordentlichen Treffen zwischen der SBB-Konzernleitung und Vertretern der Kantone Zug und Schwyz waren obige Punkte unbestritten.

Neben diesen bahn- und bautechnischen Herausforderungen für den Kanton Zug ist sich der Regierungsrat bewusst, dass mit dem Zimmerbergtunnel auch raumplanerische Aspekte wichtig sind. Mit den geplanten schnellen und hoch getakteten Verbindungen zwischen dem Kanton Zug und Zürich wird der Druck auf die Bahnhofsareale stark zunehmen. Zu diesem Thema erstellt die Baudirektion zurzeit erste Grundlagen. Diese sollen den Gemeinden für die anstehenden Ortsplanungen zur Verfügung stehen. Auch die Bahnhöfe selber werden seitens SBB auf die Tauglichkeit für das Jahr 2035 überprüft. In Zug ist für die Verbesserung eine neue Personenunterführung Guthirt geplant (im Agglomerationsprogramm 2. Generation enthalten). Mit diesen baulichen Massnahmen sollen auch die Bahnhöfe für den Entwicklungsschritt 2035 fit sein.

Schlussendlich plant die Baudirektion das Einsetzen eines begleitenden Gremiums von Kanton und betroffenen Gemeinden. Damit kann das nun 15 Jahre dauernde Projekt breit im Kanton Zug abgestützt werden. Das Gremium dient dem Informationsaustausch, dem Begleiten der SBB bei Planung und Bau und vor allem dem Einbringen der lokalen Kenntnisse und Befindlichkeiten. Mit dieser Organisation soll der Wissenstransfer über 15 Jahre gesichert werden, damit das grösste Bauprojekt seit Jahrzehnten im Kanton Zug, zu einem partnerschaftlichen Erfolg wird.

3. Fazit

Der Bundesrat hat mit dem ZBT II die Bestvariante im Korridor Zug–Zürich festgelegt. Der Start der Planung ist mit der Erarbeitung einer Vorstudie für den ZBT II erfolgt. Nach Abschluss der Vorstudie im 2020 wird nahtlos die nächste Phase «Vorprojekt» gestartet. Das Bundesparlament hat den Bau des ZBT II im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts 2035 beschlossen und finanziert. Eine Vorfinanzierung durch den Kanton Zug ist nach aktuellem Ermessen nicht erforderlich. Der auf 10 Jahre seit Inkrafttreten befristete Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 läuft am 6. Februar 2020 aus (BGS 751.32).

Die Konzernleitung SBB bestätigte dem Regierungsrat anlässlich seines Kantonsbesuchs Ende Oktober 2019 die oben erwähnte Stossrichtung. Die SBB beschränkt sich bis zur Inbetriebnahme des ZBT II auf lokale Reparaturen der Einspurtunnel Albis und Zimmerberg. Somit erübrigen sich Sanierungstunnels.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 2609.1 - 15146) der Kantonsräte Philip C. Brunner und Jürg Messmer als erledigt abzuschreiben.

Zug, 12. November 2019

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Stephan Schleiss

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart