

POSTULAT VON LILIAN HURSCHLER-BAUMGARTNER UND MARTIN STUBER
BETREFFEND SOFORTIGEN BAU DER SBB-DOPPELSPUR CHAM-ROTKREUZ
(1309.1 - 11660)

UND

POSTULAT VON WERNER VILLIGER, RUDOLF BALSIGER UND KARL RUST
BETREFFEND SOFORTIGER EINRICHTUNG EINER KURZEN
STADTBAHN-AUSWEICHSTELLE BEI DER HALTESTELLE FRIDBACH ODER
BEI DER HALTESTELLE OBERWIL
(1320.1 - 11684)

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 21. FEBRUAR 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Lilian Hurschler-Baumgartner, Risch, und Martin Stuber, Zug, sowie eine Mitunterzeichnerin und drei Mitunterzeichner haben am 7. Februar 2005 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen:

1. Alle geeigneten Massnahmen auszuschöpfen, um den schnellstmöglichen Bau der SBB-Doppelspur Cham-Rotkreuz zu ermöglichen.
2. Darzulegen, welche diesbezüglichen Massnahmen er bereits getroffen hat und welche er in Zukunft noch treffen will.

Die Kantonsräte Werner Villiger, Rudolf Balsiger und Karl Rust, alle Zug, haben am 18. März 2005 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, alle geeigneten Massnahmen auszuschöpfen, um den schnellstmöglichen Bau einer Ausweichstelle bei der Haltestelle Fridbach

oder bei der Haltestelle Oberwil auf der Stadtbahnlinie Zug-Walchwil, zu ermöglichen.

Die beiden Postulate wurden am 24. Februar bzw. 2. Juni 2005 an den Regierungsrat überwiesen. Die Postulate betreffen die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug. Die beiden Vorlagen haben einen engen inneren Zusammenhang und werden daher gemeinsam beantwortet.

I. Bisherige Massnahmen

Der Kanton Zug ist für die Realisierung der 1. Teilergänzung vor allem auf die Zusammenarbeit mit Bund und SBB angewiesen, da für Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen die SBB zuständig sind, sofern der Bund sie dazu beauftragt und entschädigt. Nachstehend ist dargestellt, wie der Regierungsrat und die Volkswirtschaftsdirektion beim Bund und den SBB eine möglichst rasche Umsetzung der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug sicherstellen.

Bereits in der Vereinbarung über den Infrastrukturanschluss und die Zusicherung von Trassen für die Stadtbahn Zug vom 27.04.1999 haben der Regierungsrat und die SBB vom Weiterausbau der Stadtbahn Zug Vormerk genommen.

Die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug ist im vom Kantonsrat am 28. Januar 2004 beschlossenen und vom Bund genehmigten Richtplan des Kantons Zug enthalten. Insbesondere die Doppelspur Cham - Rotkreuz ist darin räumlich abgestimmt und festgesetzt. Eine rasche Realisierung entspricht auch der Prioritätenregelung.

Am 18. Dezember 2003 stimmte der Kantonsrat der Vorlage für Planungs- und Projektierungskredite im öffentlichen Verkehr zu und bewilligte unter anderem einen Betrag von 6.2 Mio Franken für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug. Ein Planungsbericht wurde erstellt, welcher im Mai 2004 die grundsätzliche Machbarkeit nachwies.

Auf Initiative des Kantons Zug fand am 20. Februar 2004 eine Besprechung zwischen dem Volkswirtschaftsdirektor und der Geschäftsleitung der SBB statt. Nach weiteren bilateralen Gesprächen konnte eine gemeinsame Projektierung zur Beseitigung des einspurigen Schienenengpasses zwischen Cham und Rotkreuz initiiert werden. Unter der Führung der SBB besteht seit Ende 2004 ein Leitorgan zur

1. Teilergänzung, welches die relevanten Aufträge und Entscheide steuert und koordiniert. Der Kanton Zug ist darin durch den Volkswirtschaftsdirektor vertreten.

Am 23. August 2004 besuchte eine Zuger Delegation mit dem Volkswirtschaftsdirektor und dem Baudirektor sowie der betroffenen Amtsleiter Bundesrat Moritz Leuenberger und dessen Amtsdirektoren. Dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurden neben zentralen Anliegen zum Strassenverkehr folgende Anträge unterbreitet:

- a) das UVEK stimmt einem raschen Ausbau der Doppelspur (Inbetriebnahme 2009) zu und berechtigt die SBB, noch im Jahr 2004 mit der Projektierung zu beginnen;
- b) für die vorzeitige Projektierung und Inbetriebnahme der Doppelspur regelt das UVEK mit den SBB und dem Kanton Zug die anteilige Finanzierung bis längstens 2020.

In der Antwort des UVEK zeigt Bundesrat Leuenberger Verständnis für das Anliegen des Kantons Zug. Die Kompetenz zur Freigabe gesperrter Gelder aus dem FinoV-Fonds liege jedoch beim Parlament, das UVEK könne deshalb keine Verpflichtung für eine spätere Rückzahlung von Vorinvestitionen eingehen. Zudem wäre die Vorfinanzierung eine Umgehung der Bevorschussungslimite des FinoV-Fonds. Hingegen sei das UVEK bereit, eine Finanzierung über die Leistungsvereinbarung 2007-2010 der SBB oder einen künftigen Agglomerations-Fonds zu prüfen.

Die Volkswirtschaftsdirektion traf sich am 10. März und 2. Juni 2005 mit dem Leiter Infrastruktur SBB Hansjörg Hess und dem SBB Fahrplanverantwortlichen Werner Wildener. Dabei wurde geprüft, mit welchen Teilausbauschritten der Viertelstunden-Takt auf der S1 zwischen Cham und Rotkreuz realisiert werden könnte und welche Abklärungen für den Ausbau der S2 im Detail nötig sind.

Aktivitäten entwickelte auch die Zentralschweizer Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKoV), deren Zusammenarbeit sehr gut institutionalisiert ist. Es besteht eine gemeinsame Liste der für die Zentralschweiz wichtigsten Verkehrsprojekte (Strasse und Schiene). Bei den wichtigsten Schienenprojekten steht die Doppelspur Cham - Rotkreuz vom Zeithorizont her an erster Stelle. Die ZKoV hat am 4. April 2005 vom Gesamtbundesrat unter anderem verlangt, dass mit hoher zeitlicher Dringlichkeit der Einspurabschnitt zwischen Rotkreuz und Cham auszubauen sei. Der Bundesrat wurde aufgefordert, diese Ausbauten in der Leistungsvereinbarung der SBB 2007 - 2010 zu berücksichtigen.

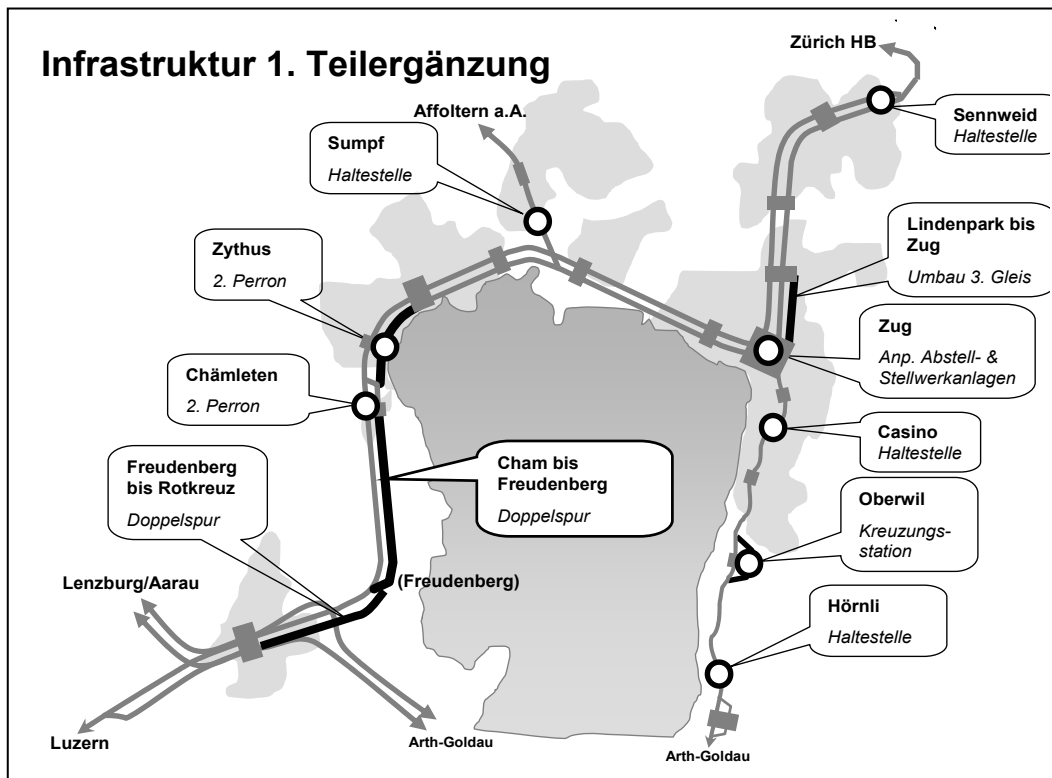
Der Volkswirtschaftsdirektor führte in der zweiten Jahreshälfte 2005 mehrere bilaterale Gespräche mit Hansjörg Hess bezüglich Realisierung und Finanzierung des Doppelspurausbaus Cham - Freudenberg.

Die 1. Teilergänzung ist im Entwurf des Agglomerationsprogramms der Baudirektion des Kantons Zug enthalten. In der Zwischenbeurteilung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom 19. Oktober 2005 sind alle vorgesehenen Massnahmen für die Stadtbahn Zug unbestritten, diese werden im Programm vom ARE wie vorgeschlagen anerkannt.

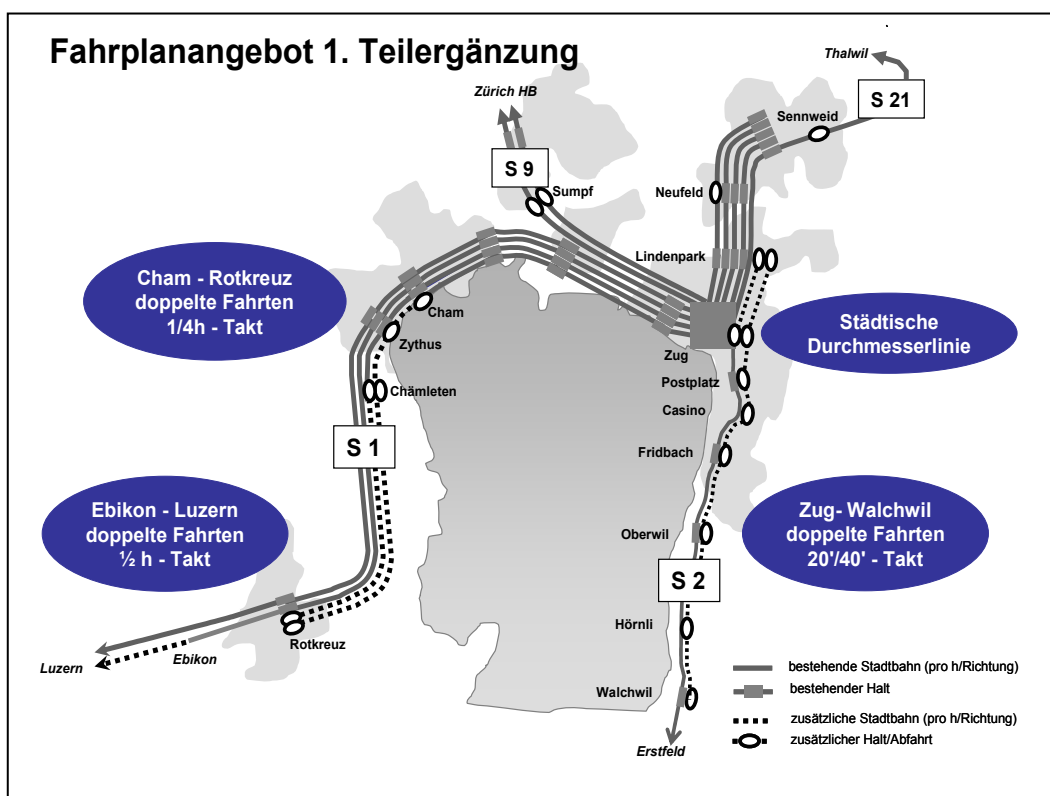
Am 25. Oktober 2005 hat die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug dem UVEK einen Finanzierungsvorschlag unterbreitet, welcher die Teilergänzung (ohne Doppelspur Cham - Freudenberg) in der Liste der dringenden Projekte für den Agglomerationsverkehr vorsieht. Dieser Vorschlag wurde in die Vorlage aufgenommen, welche der Bundesrat am 2. Dezember 2005 zuhanden des Parlaments verabschiedet hat.

II. Planungsstand 1. Teilergänzung Stadtbahn Zug

Die zusätzlichen Bahnanlagen sind grundsätzlich bekannt (Darstellung 1) und es bestehen Fahrplanentwürfe für die einzelnen Linien (Darstellung 2).



Darstellung 1



Darstellung 2

Stadtbahnlinie S1 (Baar - Luzern)

Der Streckenausbau zwischen Cham und Rotkreuz auf Doppelspur stellt das Herzstück für Angebotsverbesserungen auf der S1 dar. Es hat sich gezeigt, dass mit dem Teilstück zwischen Cham und Freudenberg (Abzweigung der Spange Rotkreuz) bereits markante Angebotsverbesserungen möglich werden. Das Teilstück ist so gewählt, dass für eine künftige "SBB-Spange Rotkreuz" alle Optionen offen bleiben und kein Risiko für Fehlinvestitionen im Zusammenhang mit dem künftigen NEAT-Verkehr besteht. Die kurze Doppelspur ermöglicht markante Angebotsverbesserungen auf der Achse Zürich-Zug-Luzern. Folgendes Angebot wird möglich:

- Verdoppelung S1-Angebot auf 15-Minuten-Takt zwischen Cham und Rotkreuz;
- Verdoppelung S1-Angebot auf 30-Minuten Takt zwischen Ebikon und Luzern;
- zusatztliche Halte der Stadtbahn auf den Haltestellen Neufeld, Zythus, Chämleten und Rotkreuz.

Die SBB haben in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch und den kantonalen Fachstellen die Projektierung für den Doppelspurabschnitt und die Haltestellenerganzungen in Zythus und Chämleten

durchgeführt. Direkt betroffene Anwohnerinnen und Anwohner wurden über das Vorhaben informiert. Die Landerwerbsverhandlungen sind auf gutem Weg und es bestehen mit den meisten Grundeigentümern bereits Vorverträge. In kurzer Zeit wurden die Grundlagen für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren der Doppelspur Cham - Freudenberg erstellt und das Verfahren wurde im Dezember 2005 eingeleitet. Die Inbetriebnahme des Doppelspurabschnitts ist gemäss heutigem Stand per Fahrplan 2009 (Beginn im Dezember 2008) geplant.

Für die Achse Zürich-Zug-Luzern wird zur Zeit mit den Kantonen Luzern, Zürich und Aargau das Angebot im Regional- und Fernverkehr für den Fahrplan 2009 geklärt. Dabei geht es einerseits um die Zugsanschlüsse in Luzern und Rotkreuz, sowie um die Haltepolitik der Schnellzüge zwischen Zürich und Luzern. Gleichzeitig werden der Fahrzeugbedarf für die Stadtbahn geklärt und die Kosten des neuen Angebots berechnet.

Die Finanzierungsverhandlungen konnten unter anderem noch nicht abgeschlossen werden, da sich sämtliche nationalen Finanzierungsinstrumente, über welche neue Eisenbahnprojekte abgewickelt werden könnten, beim Bund in der politischen Diskussion befinden. Die Verhandlungen über einen Infrastrukturbeitrag an den 1. Doppelspurabschnitt sind mit den SBB jedoch weit fortgeschritten. Die SBB wären bereit, sich substantziell (ca. 60 %) an der Finanzierung der Doppelspur Cham bis Freudenberg zu beteiligen. Am Ausbau der Stadtbahnhaltestellen Zythus und Chämleten besteht primär das Interesse des Kantons Zug zur Aufwertung des Regionalverkehrs, weshalb er deren Finanzierung grossmehrheitlich sicherstellen muss.

Der Bund und die SBB schliessen jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung über die Finanzierung der Bahninfrastruktur ab. Dieses Instrument gibt den SBB einen gewissen Spielraum für die Finanzierung von neuer Bahninfrastruktur. Die aktuelle Leistungsvereinbarung läuft in diesem Jahr aus. Die neue Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für die Jahre 2007 bis 2010 muss noch dieses Jahr durch das Eidg. Parlament verabschiedet werden. Im ersten Entwurf der Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010, welcher den Kantonen unterbreitet wurde, war der Beitrag der SBB an die Doppelspur unklar geregelt. Die Volkswirtschaftsdirektion hat sofort beim UVEK interveniert und eine Klärung verlangt. Anlässlich einer Besprechung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den SBB wurde gegenüber den

Zuger Vertretern in Aussicht gestellt, dass der SBB-Anteil von ca. 60 % an der Doppelspur Cham bis Freudenberg in der definitiven Vorlage zur Leistungsvereinbarung berücksichtigt wird.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass beim Bund und den SBB ein Interesse am 1. Teilstück der Doppelspur von Cham bis Freudenberg besteht. Ob und mit welcher Interessenlage der restliche Ausbau der Doppelspur für den Streckenabschnitt von Freudenberg bis Rotkreuz realisiert werden kann, wird von den SBB gemeinsam mit den Kantonen Luzern und Zug geprüft. Dazu muss unter anderem klar sein, wie das künftige Fahrplankonzept auf der Gotthardachse (nach Eröffnung des Gotthard Baisistunnels) aussieht. Diese Abklärungen laufen zur Zeit beim Bund und den SBB und werden noch einige Monate in Anspruch nehmen. Der Kanton Zug hat trotzdem bereits den 2. Streckenabschnitt der Doppelspur für die Liste der dringenden Projekte für den Agglomerationsverkehr des vom Bund vorgeschlagenen Infrastrukturfonds angemeldet. Der von der Volkswirtschaftsdirektion veranschlagte Finanzbedarf wurde antragsgemäss durch den Bundesrat aufgenommen. Falls das Parlament dem Antrag folgt, würde damit der Bund einen Anteil von bis zu 50 % an den zweiten Teil der Doppelspur (Freudenberg - Rotkreuz) mitfinanzieren.

Stadtbahnlinie S2 (Walchwil - Zug)

Im Planungsbericht zur 1. Teilergänzung ist eine Verdoppelung des Angebots mit einem 20-/40-Minuten-Takt vorgesehen, der auf dem Abschnitt Baar Lindenpark bis Walchwil möglich ist. Der zusätzliche Zug kann zudem auch die Haltestellen Zug Casino/Frauensteinmatt und Walchwil Hörnli erschliessen. Die aktuelle Planung sieht dazu folgende Infrastrukturmassnahmen vor:

- Kreuzungsstation Oberwil;
- neue Haltestellen Casino/Frauensteinmatt, Hörnli;
- neuer Fahrweg im Bahnhof Zug (Gleis 3/31);
- drittes Gleis Zug - Lindenpark (Baar) (stellwerktechnische Anpassungen der bestehenden Rangiergleise für signalmässige Fahrten);
- Ersatz Abstellgleise Bahnhof Zug.

Die weitere Projektierung der Infrastrukturausbauten für die S2 steht in Abhängigkeit zu den künftigen Angebotsvarianten des SBB-Fernverkehrs auf dem Abschnitt (Zürich) Zug - Arth-Goldau (Mailand). Je nach Angebotsvariante verändert sich nämlich die Lage der Ausweichstelle für den Regionalverkehr zwischen Zug und Walchwil. Das Bundesamt für Verkehr hat deshalb die SBB mit der Angebotsplanung für

diese Achse mit der Auflage beauftragt, dass auch der Regionalverkehr in die Überlegungen einzubeziehen ist. Zum künftigen Fahrplan auf der Gotthardachse sollten die SBB noch 2006 gefestigte Aussagen machen können. Gleichzeitig sollen auch die nationalen Eisenbahn-Grossprojekte (z.B. Zimmerberg-Basistunnel) überprüft werden. Falls die nationale Überprüfung die bisherigen Erkenntnisse für die Infrastruktur der S2 stützt, kann der nächste Angebotsschritt umgesetzt werden.

Die bisherigen Verhandlungen haben gezeigt, dass das Hauptinteresse am Ausbau der Stadtbahnlinie S2 beim Kanton Zug liegt, der deshalb die Ausbauten selber finanzieren muss. Als neues Finanzierungsinstrument könnte jedoch beim Bund ein Infrastrukturfonds beigezogen werden. Die Botschaft für einen Infrastrukturfonds wurde vom Bundesrat am 2. Dezember 2005 verabschiedet. Im besten Fall könnte der Fonds im Jahr 2008 eingeführt werden. Für die darin vorgesehene Liste der dringenden Projekte für den Agglomerationsverkehr wurden unter anderem die Projektelemente der S2 durch den Kanton Zug angemeldet und unser Antrag entsprechend aufgenommen. Sofern das Parlament der Botschaft des Bundesrates folgt, würde der Bund damit bis zu 50 % an diese Investitionen beitragen.

Für eine rasche Realisierung der 1. Teilergänzung auf der Achse Zug - Arth-Goldau fehlt ein verbindliches Konzept der SBB für den Fernverkehr Richtung Süden. Erst wenn dieses vorliegt, kann der Ausbau weiter geplant werden. Zur Zeit steht ein Ausweichgleis im Raum Oberwil im Vordergrund. Eine Vorlage kann dem Kantonsrat erst unterbreitet werden, wenn die Vorarbeiten des Bundes bzw. der SBB abgeschlossen sind. In diesem Sinn ist die Inbetriebnahme, welche einen positiven Investitionsentscheid des Kantonsrats bedingt, vor Ende 2010 nicht möglich.

Planungsstand übrige Bahnlinien

Die Planung des SBB-Fernverkehrs geht dahin, dass der Knoten Luzern dank schnelleren Zügen (200 km/h) zwischen Olten und Bern aufgewertet wird. Durch geringfügige Anpassungen des Fahrplans auf der Achse Zürich - Luzern werden die Umsteigebeziehungen in Luzern für den Fernverkehr, aber auch für die Stadtbahn, verbessert.

Abklärungen der SBB haben ergeben, dass auf der Linie S9 des Zürcher Verkehrsverbunds (Zug - Zürich - Uster) halbstündlich ein zusätzlicher Halt im Gebiet Sumpf der Gemeinde Steinhausen möglich ist und dass die S21 (Zug - Thalwil) stündlich im Bereich Sennweid (Baar) anhalten könnte. In diesem Zusammenhang werden erste

infrastrukturelle Planungen zu den im Richtplan vorgesehenen neuen Haltestellen Sumpf (Steinhausen) und Sennweid (Baar) erstellt.

III. Weiteres Vorgehen

Die Planung und Projektierung der notwendigen Infrastruktur für die Stadtbahn Zug geht weiter und wird für alle Elemente dem nationalen Kenntnisstand entsprechend vorangetrieben.

Der Bau der Doppelspur Cham - Freudenberg sowie der Haltestellen Chämleten und Zythus wird mit den SBB unter dem Vorbehalt der entsprechenden Kantonsrats- bzw. Bundesbeschlüsse vertraglich vereinbart.

Die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug kann nicht in einer Gesamtvorlage dem Kantonsrat unterbreitet werden. In einem ersten Paket wird dem Kantonsrat in der zweiten Hälfte 2006 eine Vorlage für den Doppelspurabschnitt Cham - Freudenberg und die Anpassung der Haltestellen Chämleten und Zythus zum Beschluss unterbreitet. Damit kann sichergestellt werden, dass ein erster Angebotsausbau auf der S1 im Dezember 2008 möglich ist.

Für die Ausbauten des Stadtbahnangebots auf der S2 ist das künftige Personenverkehrskonzept auf der Gotthardachse und die Überprüfung der nationalen Eisenbahnprojekte einzubeziehen. Daher kann ein Objektkredit für die weiteren Ausbauten der S2 nicht vor dem Jahr 2007 dem Kantonsrat unterbreitet werden. Ein Angebotsausbau wird nicht vor Ende 2010 möglich sein.

Es wird weiterhin viel Überzeugungsarbeit nötig sein. So werden die Zuger National- und Ständeräte und weitere Meinungsträger innerhalb und ausserhalb des Kantons Zug aktiv über den Inhalt und die Notwendigkeit der bevorstehenden Ausbauschnitte informiert. Dazu liefern zum Beispiel die Erkenntnisse nach einem Jahr Stadtbahn Zug überzeugende Argumente. Die Frequenzen im Regionalverkehr der Bahn haben je nach Linie gegenüber dem Vorjahr um bis zu 130 % zugenommen und beim motorisierten Individualverkehr ist ein Verkehrsrückgang von 2 % bis 5 % auf den Einfallachsen der Stadt Zug zu verzeichnen.

IV. Antrag

Die Postulantinnen und Postulanten beider Postulate haben das Anliegen, dass die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug raschmöglichst erfolgt und zwar auf der S1 und der S2. Sie ersuchen deshalb den Regierungsrat, sich für eine rasche Realisierung beider Streckenabschnitte bei den zuständigen Stellen einzusetzen. Die vorhergehenden Ausführungen belegen, dass sich der Regierungsrat und die Volkswirtschaftsdirektion in den vergangenen Monaten stark für eine Realisierung der regionalen Bahninfrastruktur eingesetzt haben. Eine solche steht nun auch in Aussicht, jene auf dem Abschnitt Cham - Freudenberg bis Ende 2008 und jene auf den übrigen Abschnitten später. Damit sind die Anliegen erfüllt und die Postulate können erheblich erklärt und als erledigt abgeschrieben werden.

Wir **b e a n t r a g e n** Ihnen:

a) das Postulat von Lilian Hurschler-Baumgartner und Martin Stuber (Vorlage Nr. 1309.1 - 11660) erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben

und

b) das Postulat von Werner Villiger, Rudolf Balsiger und Karl Rust (Vorlage Nr. 1320.1 - 11684) erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Zug, 21. Februar 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Behandlung dieser Postulate kostete Fr. 3'700.--.