

KANTONSRATSBESCHLUSS
BETREFFEND TEILERGÄNZUNG DER STADTBAHN ZUG UND
INVESTITIONSBEITRÄGE FÜR DEN DOPPELSPURAUSSBAU
CHAM BAHNHOF - FREUDENBERG UND FÜR DEN AUSBAU DER
STADTBAHN-HALTESTELLEN ZYTHUS UND CHÄMLETEN

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 17. MAI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Beschluss vom 18. Dezember 2003 haben Sie einen Projektierungskredit von 6,2 Mio. Fr. für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug genehmigt. Inzwischen liegt mit dem Auflageprojekt für den Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg und für den Ausbau der Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten eine erste Tranche dieser Teilergänzung vor. Wir unterbreiten Ihnen den Antrag betreffend Investitionsbeiträge für diese Ausbauten und gliedern den damit verbundenen Bericht wie folgt:

1. Das Wichtigste in Kürze
2. Ausgangslage
3. Projektbeschreibung
4. Umweltverträglichkeit und Lärmsanierung
5. Finanzielle Auswirkungen
6. Verfahrensfragen
7. Weitere Ergänzungen der Stadtbahn Zug
8. Antrag

1. Das Wichtigste in Kürze

Mit einer Kostenbeteiligung von knapp 20 Mio. Fr. am Doppelspurausbau der SBB zwischen Cham Bahnhof und Freudenberg kann ein erster Teil zur Erweiterung des Stadtbahnangebots realisiert werden. Der im Richtplan in erster Priorität vorgesehene und aus Kapazitätsgründen notwendige Bahnausbau ermöglicht ab Fahrplanwechsel Ende 2008 die Ausdehnung des ¼-Studentakts von Cham bis nach Rotkreuz. Heute kann der ¼-Studentakt der Stadtbahnlinie S1 nur zwischen Baar und Cham angeboten werden.

Die stetigen Bemühungen des Kantons beim Bund haben sich gelohnt: Die SBB realisiert unter Kostenbeteiligung des Kantons den Doppelspurausbau. Die Kapazität wird erhöht und ermöglicht ab Ende 2008 den ¼-Studentakt der S1 bis Rotkreuz. Der Einspurabschnitt Cham-Rotkreuz erweist sich heute als Nadelöhr im Bahnbetrieb (Verspätungen, Anschlussbrüche, Zugswenden). Gegenwärtig können auf diesem Abschnitt lediglich zwei Stadtbahnen pro Stunde geführt werden. Mit dem Doppelspurausbau wird auch die unattraktive Taktlücke in Baar Neufeld geschlossen.

Der 3,4 Kilometer lange Ausbau der Bahnlinie mit einem seeseitig angeordneten zweiten Gleis erfolgt vom Bahnhof Cham bis Freudenberg beim Golfplatz Holzhäusern. Gleichzeitig werden die bestehenden Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten mit einem zweiten Perron ergänzt. Am Bauvorhaben der SBB mit Gesamtkosten von rund 46 Mio. Fr. soll sich der Kanton insgesamt mit 19,93 Mio. Fr. beteiligen. Davon entfallen pauschal 14,97 Mio. Fr. an den Doppelspurausbau (Kostenanteil Kanton: 40 %), 3,86 Mio. Fr. an den Ausbau der Haltestellen (80 %) und 0,7 Mio. Fr. als pauschale Entschädigung für den Unterhalt der Haltestellen. Für die interne Projektbegleitung und Unvorhergesehenes sind 0,4 Mio. Fr. veranschlagt.

Mit der Angebotserweiterung und der darauf abgestimmten Anpassung des Busangebots im öV-Knoten Rotkreuz wird der ganze Raum Ennetsee leistungsfähig ins kantonale öV-Netz eingebunden. Systemmängel werden behoben und auf der S1 entsteht mit dem integralen ¼-Studentakt ein attraktives und einprägsames Angebot, das um 20 % wächst. Die jährlichen Abgeltungen für den öV steigen voraussichtlich um ca. 1,7 Mio. Fr. (+ 8 %). Die Weiterentwicklung der Stadtbahn Zug ist auf die kantonale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt. Das kundenfreundliche und dichte öV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag an die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems, wie es der Zielsetzung im kantonalen Richtplan entspricht.

2. Ausgangslage

2.1 Vorgeschichte

Der Ausbau der Bahnstrecke Cham-Rotkreuz auf Doppelspur ist ein Anliegen, das schon lange besteht. Er war ursprünglich im Rahmen des schweizweiten Projekts Bahn 2000 1. Etappe vorgesehen. In diesem Zusammenhang waren auch die Planungen der SBB weit fortgeschritten. Aus Kostengründen musste das Grossprojekt Anfang der 90er Jahre massgeblich redimensioniert werden. Davon betroffen war auch das Ausbauprojekt zwischen Cham und Rotkreuz. Im Jahr 1994 wurde das Bauprojekt für die Doppelspur kurz vor der öffentlichen Auflage gestoppt und der geplante Ausbau sistiert. Seither hat der Kanton Zug immer wieder beim Bund und der SBB den Doppelspurausbau verlangt. Eine Wiederaufnahme des Vorhabens blieb auch im Zusammenhang mit der 1. Etappe der Stadtbahn Zug aus.

Bund und SBB haben stets die Wichtigkeit des Ausbauprojekts bestätigt. Für den Bau und den Betrieb der Doppelspur ist grundsätzlich die SBB zuständig, sofern sie vom Bund dafür beauftragt wird und die entsprechenden Mittel erhält. Doch die fehlenden finanziellen Mittel (aktuelle Leistungsvereinbarung 2003-2006, FinöV-Fonds) blockierten den Start des Projekts.

Für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur schliesst der Bund mit der SBB alle vier Jahre eine Leistungsvereinbarung ab. Im März 2006 hat der Bundesrat die neue Leistungsvereinbarung mit der SBB für die Jahre 2007 bis 2010 (LV 07-10) im Umfang von 5,9 Mia. Fr. zuhanden des Parlaments verabschiedet. Für Netzerweiterungen stehen der SBB schweizweit insgesamt 390 Mio. Fr. zur Verfügung, um zusammen mit den Kantonen Ausbauprojekte im Umfang von rund 700 Mio. Fr. realisieren zu können. Eine erste Etappe auf dem Weg zur Schliessung der Doppelspurlücke Cham-Rotkreuz ist nun in Griffnähe: Der Doppelspurausbau Cham Bahnhof bis Freudenberg beim Golfplatz Holzhausern ist Bestandteil der vom Bundesrat verabschiedeten Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010 und wird mit Bundesmitteln finanziert, sofern sich der Kanton Zug an den Kosten beteiligt. Die Genehmigung der Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010 durch das Bundesparlament erfolgt voraussichtlich im laufenden Jahr.

Die jahrelangen und stetigen Bemühungen des Kantons haben nun zusammen mit neuen Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und veränderten betrieblichen Überlegungen der SBB dazu geführt, dass die SBB Mitte 2005 die Projektierungsarbeiten für eine erste Etappe des Doppelspurausbau wieder aufnahm und nun ein Auflageprojekt für den Streckenabschnitt Cham Bahnhof bis Freudenberg vorliegt. Gemäss Fahrplansimulation der SBB reicht bereits der Doppelspurausbau auf diesem Streckenabschnitt aus, damit zwischen Cham und Rotkreuz der ¼-Studentakt der Stadtbahnlinie S1 im Verbund mit den übrigen Bahnangeboten zuverlässig und pünktlich betrieben werden kann.

2.2 Bedürfnis

Mit der Einführung der Stadtbahn Zug am 12. Dezember 2004 konnte ein erster wichtiger Schritt von Angebotsverbesserungen im regionalen Schienenverkehr in Betrieb genommen werden. Aufgrund der im kantonalen Richtplan prognostizierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Zug soll das Stadtbahnangebot ab 2008 im Rahmen einer 1. Teilergänzung ausgebaut werden. Mit der Weiterentwicklung der Stadtbahn Zug wird das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (öV) im Kanton Zug gestärkt.

Nur ein kundenfreundliches, dichtes und betrieblich einwandfrei funktionierendes Angebot wird es ermöglichen, dass der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und damit zur Erhaltung der Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug leisten kann, wie es der Zielsetzung der kantonalen Richtplanung entspricht.

Mit dem Doppelspurausbau zwischen Cham Bahnhof und Freudenberg inklusive dem Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten kann ein erster Schritt in der Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots gemacht werden. Mit der dadurch möglichen Verdichtung zum ¼-Studentakt im Korridor Cham bis Rotkreuz kann ein auf die Nachfrage und das Nachfragepotenzial ausgerichtetes Angebot eingerichtet werden. Dass der Markt auf verbesserte Bahnangebote reagiert, zeigen die Erfahrungen mit der Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr 1999 (Frequenzzunahme 20 %) und mit der Einführung der Stadtbahn Zug im 2004 eindrücklich. Auf den Regionallinien, die nun die Stadtbahn bedient, konnten die Fahrgastzahlen bereits im ersten Betriebsjahr um 54 % gesteigert werden, wobei allein zwischen Cham und Zug eine Zunahme von 65 % zu verzeichnen war.

Der Einspurabschnitt zwischen Cham und Rotkreuz erweist sich generell und insbesondere im Störfall als eigentliches Nadelöhr im Bahnbetrieb. Verspätungen einzelner Züge übertragen sich sofort auf mehrere Gegen- bzw. Folgezüge. Durch diese Verkettung multipliziert sich die Anzahl der Fahrgäste, die von den negativen Auswirkungen wie Verspätungen, Anschlussbrüchen und vorzeitigem Zugswenden betroffen sind. Die Doppelspurlücke ist zudem ein Engpass bei der Belegung der Trassees (Trassierung), was die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung einschränkt und zu Angebotsmängeln führt (z.B. unsymmetrische Takte, fehlender Halt Neufeld). Mit dem Doppelspurausbau zwischen Bahnhof Cham und Freudenberg kann die Kapazität dieses Streckenabschnitts und die Flexibilität bei der Trassierung der Züge erhöht werden.

Gleichzeitig stellt der Ausbau auf Doppelspur eine Voraussetzung für zukünftige Angebotsverdichtungen im Korridor Zürich-Zug-Luzern dar. Er ist aufwärtskompatibel mit sämtlichen zukünftigen Angebotskonzepten und Strategien. Das Beseitigen dieses Engpasses ist Voraussetzung für eine Weiterentwicklung im Regional-, Fern- und Güterverkehr.

Durch den ¼-Studentakt kann die Spitzenbelastung einzelner Stadtbahn-Züge gebrochen und eine ausgeglichene Auslastung der Züge erreicht werden.

Ein Verzicht auf den Doppelspurausbau zwischen Cham Bahnhof und Freudenberg hätte hingegen eine Reihe von negativen Konsequenzen:

- keine Angebotserweiterung mehr möglich im regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr auf der Schiene;
- kein ¼-Studentakt zwischen Rotkreuz und Cham sowie keine Verbindungen ab Chämleten Richtung Rotkreuz;
- überlastete Züge in der Spitzenzeit zwischen Rotkreuz und Zug;
- ohne Realisierung der Doppelspur würde auch das parallel laufende Lärmschutzprojekt sistiert;
- nächste Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeit durch den Bund frühestens in Zusammenhang mit dem Ausbau des Zimmerbergtunnels bis Littli (die Realisierung des Zimmerbergtunnels ist jedoch aufgrund der finanziellen Entwicklung des FinöV-Fonds sistiert und derzeit bis 2030 auch nicht im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte ZEB vorgesehen);

- auf der nach Nachfrage drittstärksten Linie im schweizerischen Eisenbahnnetz Zürich-Zug-Luzern würde auf Jahrzehnte hinaus keine Angebotsverbesserung mehr möglich sein;
- eine Nachfrageverlagerung bzw. Übernahme der Nachfrageentwicklung auf die Bahn könnte nicht wie gewünscht erfolgen.

2.3 Beschlüsse und Postulat des Kantonsrates

Beschluss des Teilrichtplans Verkehr (3. Juli 2002)

Mit diesem Beschluss hat der Kantonsrat den Bereich Verkehr des kantonalen Richtplans vorgezogen und die Prioritäten für die Projekte des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Der Doppelspurausbau Cham-Rotkreuz soll in 1. Priorität realisiert werden.

Beschluss betreffend Planungs- und Projektierungskredite öffentlicher Verkehr (18. Dezember 2003)

Der Kantonsrat beschliesst darin u.a. einen Projektierungskredit von 6,2 Mio. Fr. für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug.

Beschluss des kantonalen Richtplans (28. Januar 2004)

Der am 3. Juli 2002 beschlossene Teilrichtplan Verkehr wird in den kantonalen Richtplan integriert. Der Kantonsrat fasst den verkehrspolitischen Grundsatz, wonach der Kanton Zug den öffentlichen Verkehr nachfrageorientiert plant. Der Ausbau des SBB-Trasses zwischen Cham und Rotkreuz auf Doppelspur ist von kantonalem bzw. nationalem Interesse. Er ist räumlich abgestimmt und wird festgesetzt (V 4.7). Die Haltestellen Zythus und Chämleten sind ebenfalls räumlich abgestimmt und festgesetzt (V 5.2). Der Doppelspurausbau sowie der Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten sind zeitlich in 1. Priorität mit kurzfristigem Baubeginn, das heisst zwischen 2002 und 2008, festgelegt (V 12.2).

Postulat betreffend sofortigen Bau der SBB-Doppelspur Cham-Rotkreuz (7. Februar 2005)

Die Kantonsräte Lilian Hurschler-Baumgartner und Martin Stuber sowie vier Mitunterzeichnende haben den Regierungsrat eingeladen, alle geeigneten Massnahmen auszuschöpfen, um den schnellstmöglichen Bau der SBB-Doppelspur Cham-Rotkreuz zu ermöglichen. Der Kantonsrat hat dieses Postulat auf Antrag des Regierungsrats an seiner Sitzung vom 4. Mai 2006 erheblich erklärt und abgeschrieben.

2.4 Markt und Verkehrsentwicklung

Die Attraktivität des Kantons Zug hat zur Folge, dass sich die Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen stetig nach oben bewegen. Die Wohnbevölkerung wuchs in den vergangenen Jahren jährlich zwischen 1,4 % und 2,2 % (schweizerischer Durchschnitt 0,7 %). Der kantonale Richtplan geht davon aus, dass die Wohnbevölkerung im Kanton Zug bis 2020 auf 127'000 Personen anwachsen wird. Dies entspricht einer Zunahme um 20 % gegenüber dem heutigen Wert von 105'700 Personen.

Die vom Kantonsrat verabschiedeten Richtplanvorgaben gehen ebenfalls davon aus, dass im Kanton Zug die Arbeitsplätze bis 2020 auf 75'000 ansteigen werden. Die tatsächliche Entwicklung lag in den letzten Jahren stets deutlich über den Prognosen. So liegt der aktuelle Stand (Zählung 2002) mit 66'000 Arbeitsplätzen bereits rund 10'000 Arbeitsplätze über dem Prognosewert für dieses Jahr.

Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze wächst auch die Verkehrsnachfrage. Auf den Einfallsachsen nach Zug hat sich die Zahl der Reisenden im öffentlichen Verkehr in den letzten 20 Jahren verdoppelt bis verdreifacht. Gemäss kantonaler Richtplanung wird sich die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2020 insgesamt um weitere 20 % vergrössern.

Stark verändert hat sich auch die Pendlerentwicklung. Gemäss Analyse der Pendlerströme 2000 sind im Kanton Zug von den über 50'000 Erwerbstätigen rund 20'000 in der gleichen Gemeinde wohnhaft und erwerbstätig. Rund 22'000 Erwerbstätige pendeln zu ihrer Arbeit in eine andere Gemeinde des Kantons Zug. Insbesondere die interkantonalen Pendlerbewegungen haben in den letzten 10 Jahren überdurchschnittlich zugenommen (+ 65 %). Täglich pendeln rund 20'000 Personen in den Kanton Zug und über 10'000 Personen pendeln aus dem Kanton Zug in die Nachbarkantone. Die öV-Pendleranteile pro Gemeinde liegen heute zwischen 15 % und 40 %. Je attraktiver die Anbindung der Wohn- und Arbeitsplätze an das Netz des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher liegt dieser Anteil.

Markant an Bedeutung gewonnen hat der Freizeitverkehr, der heute fast die Hälfte des Personenverkehrs ausmacht. Gemäss Expertenbericht des Bundesamts für Raumentwicklung vom März 2006 über die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 wird sich seine Bedeutung in Zukunft noch verstärken und um 26 % bis 31 % zunehmen. Laut diesem Bericht wird auch der Personenverkehr

bis 2030 auf Strasse und Schiene zusammen um 15 % bis 30 % zunehmen. Dabei wird vor allem der öffentliche Verkehr überdurchschnittlich wachsen und seinen Marktanteil steigern können.

Damit dieses Wachstum nachhaltig bewältigt werden kann, hat sich der Kanton Zug das Ziel gesetzt, die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs nachfrageorientiert auszubauen. Als Rückgrat zur Erreichung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit muss die Stadtbahn Zug zwingend mit Angebotserweiterungen einen wichtigen Beitrag leisten.

Der günstige Trasseverlauf der Bahn teilweise direkt durch Siedlungsgebiete sowie die Verkehrsverhältnisse auf der Strasse bieten gute Voraussetzungen. Speziell auf der Strecke Baar-Zug-Cham-Rotkreuz besteht eine starke Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Aus diesem Grund hat der Kanton Zug in den vergangenen Jahren die Regionalzugsleistungen verbessert. Die Verdichtung der Regionalzugsangebote bis zum integralen Halbstundentakt führte von 1995 bis 2000 zu Frequenzzunahmen von 25 %. Seit 2000 wuchs die Nachfrage jährlich weiter stetig an.

3. Projektbeschreibung

3.1 Projektziele

Mit dem durch den Doppelspurausbau möglichen Angebotsausbau kann nun der öffentliche Verkehr das vorhandene Nachfragepotenzial weiter ausschöpfen. Die fünftgrösste Gemeinde des Kantons Zug (Risch: 8'400 Einwohner) und der wichtige öV- und Park&Ride-Knoten Rotkreuz erhalten mit dem vorgesehenen ¼-Stundentakt ein angemessenes Bahnangebot.

Mit dem Projekt werden nachstehende Ziele verfolgt:

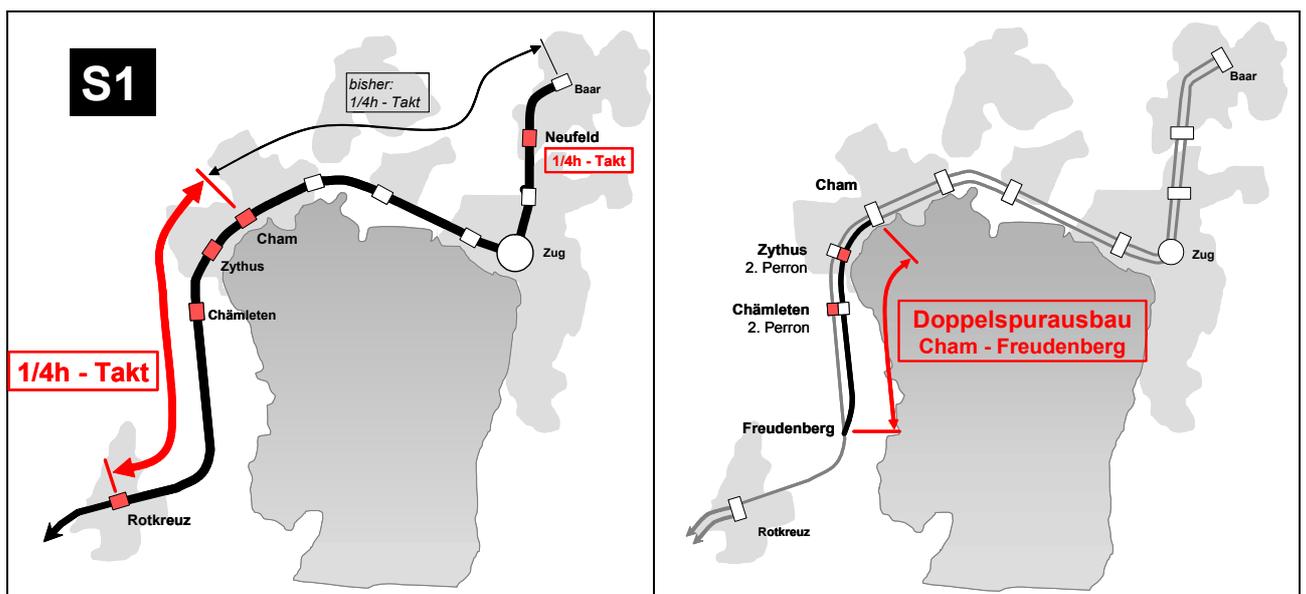
- attraktives, leistungsfähiges und einprägsames Stadtbahn-Angebot im ¼-Stundentakt auf der gesamten Linie S1 zwischen Baar und Rotkreuz (Korridor mit der grössten Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte im Kanton Zug);
- Schaffen von zusätzlichen umsteigefreien Bahnverbindungen zwischen Baar und Rotkreuz;
- verbesserte Einbindung von Hünenberg und Risch-Rotkreuz in das innerkantonale Netz des öffentlichen Verkehrs;

- Erhöhen der Haltefrequenzen und damit bessere Erschliessung der Haltestellen Cham, Zythus, Chämleten und Rotkreuz;
- Verbessern der überregionalen Verbindungen mit hohem Potenzial (Anschlüsse im öV-Knotenpunkt Rotkreuz in Richtung Luzerner Rontal, Freiamt, Küssnacht und Meierskappel);
- Beheben von Systemmängeln wegen Kapazitätsengpässen (insbesondere fehlender Halt in Baar Neufeld eliminieren): bessere Erschliessung des bedeutenden Siedlungsentwicklungsgebiets Baar Neufeld.

3.2 Angebot

Das Angebot der Stadtbahn-Linie S1 wird zwischen Cham und Rotkreuz zum $\frac{1}{4}$ -Stundentakt ausgebaut. Aufgrund der in diesem Abschnitt existierenden Einspurstrecke können heute lediglich zwei Stadtbahn-Züge pro Stunde und Richtung im unsymmetrischen 20-/40-Minutentakt zwischen Cham und Rotkreuz geführt werden. Mit dem Doppelspurausbau zwischen Bahnhof Cham und Freudenberg kann gleichzeitig die unattraktive Taktlücke in Baar Neufeld geschlossen und der vollständige $\frac{1}{4}$ -Stundentakt auch bei dieser Haltestelle angeboten werden.

Damit entsteht auf der Stadtbahn-Linie S1 zwischen Baar, Zug, Cham und Rotkreuz ein integraler $\frac{1}{4}$ -Stundentakt.



Angebotsausbau der Stadtbahnlinie S1 zum $\frac{1}{4}$ -Stundentakt im Abschnitt Cham-Rotkreuz.

Infrastrukturbedarf für den Angebotsausbau: Doppelspurausbau zwischen Cham und Freudenberg, Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten.

Das Angebot auf der Stadtbahn-Linie S1 erhält die folgenden Verbesserungen:

Angebotselement:	Angebot heute:	Angebot ab Dezember 2008:
Cham - Rotkreuz	2 Verbindungen	4 Verbindungen
Bahnhof Rotkreuz	2 Verbindungen nach Baar	4 Verbindungen nach Baar
Haltestelle Chämleten	1 Verbindung nach Baar	2 Verbindungen nach Baar
	keine Verbindung nach Rotkreuz	2 Verbindungen nach Rotkreuz
Haltestelle Zythus	3 Verbindungen nach Baar	4 Verbindungen nach Baar
	2 Verbindungen nach Rotkreuz	4 Verbindungen nach Rotkreuz
Bahnhof Cham	2 Verbindungen nach Rotkreuz	4 Verbindungen nach Rotkreuz
Haltestelle Neufeld	3 Verbindungen nach Baar	4 Verbindungen nach Baar
	2 Verbindungen nach Rotkreuz	4 Verbindungen nach Rotkreuz

Angebotsverbesserungen; Verbindungen pro Stunde und Richtung.

Aus betrieblichen Gründen können noch nicht alle vier Stadtbahn-Züge in Chämleten halten.

Die Weiterführung der Stadtbahn-Züge ab Rotkreuz in Richtung Luzern wird im Rahmen der detaillierten Fahrplangestaltung mit dem Kanton Luzern geregelt werden. Ziel ist es, zwei Stadtbahn-Züge bis Luzern zu führen (heute eine stündliche Verbindung). Somit könnten stündlich und jeweils in beide Richtungen zwei Direktverbindungen zwischen Baar und Luzern angeboten werden, was aus Marktsicht sehr interessant ist.

Eine Weiterführung der Stadtbahn ins Freiamt ist aus umlauftechnischen und wirtschaftlichen Gründen (zusätzliche Stadtbahn-Fahrzeuge) sowie aus Überlegungen zur Fahrplanstabilität nicht vorgesehen. In Rotkreuz werden jedoch Anschlüsse vom und ins Freiamt angeboten.

3.3 Doppelspurausbau

Damit die Angebotserweiterung realisiert werden kann, muss die bestehende Einspurstrecke aus Kapazitätsgründen auf einer Länge von 3,4 Kilometern von Cham Bahnhof bis Freudenberg auf Doppelspur ausgebaut werden. Die Anordnung des zweiten Gleises erfolgt seeseitig, in der Regel in Dammlage. Die Verbreiterung des Bahndamms geschieht mit einer Anschüttung an den bestehenden Damm. Der Damm wird nach Möglichkeit mit einer Böschung erstellt. Bei engen Platzverhältnissen muss eine Stützmauer errichtet werden.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau auf Doppelspur müssen Rad- und Gehwege der neuen Situation angepasst, das Durchfahrtsprofil bei Brücken (Strassenüberführungen Dersbach und Alznach) erweitert, Werkleitungsquerungen, Entwässerungskanäle und Bachdurchlässe verlängert sowie die Brücke Freudenberg mit einem Brückenprovisorium ersetzt werden.

Die Gleisbauten erfolgen nach den gesetzlichen Bestimmungen und Reglementen der SBB. Die bahntechnischen Anlagen (Gleise, Weichen, Fahrleitung, Stromversorgung, Sicherungs- und Kabelanlagen) werden neu gebaut, ergänzt oder an die neue Situation angepasst.

In der Beilage 1 sind die wichtigsten Bauobjekte in einer Übersicht aufgeführt.

Der Doppelspurausbau endet vorerst im Bereich Freudenberg bei Bahnkilometer 47,0. Aus Gründen der Fahrplanstabilität und der Angebotsflexibilität wäre ein durchgehender Ausbau der Doppelspur bis Rotkreuz sinnvoll. Da sich die SBB während der Projektierung über die Art und Weise einer direkten Fortsetzung der Bahnlinie von Freudenberg in Richtung Arth-Goldau ("Spange Rotkreuz") nicht festlegen konnte, entschied sie sich dafür, die Doppelspur noch nicht durchgehend auszubauen und alle Optionen für einen späteren Ausbau offen zu halten.

3.4 Ausbau der Haltestellen

Zusammen mit dem Ausbau der Strecke Cham bis Freudenberg auf Doppelspur werden die bestehenden Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten mit einem zweiten Perron ergänzt. Dadurch kann die Bahnerschliessung der anliegenden Siedlungen weiter verbessert werden.

Die Anordnung der zweiten Perrons und der Perronerschliessung erfolgte in Zusammenarbeit von SBB, Gemeinde Hünenberg und Kanton Zug sowie abgestimmt auf die Umgebung, das bestehende Erschliessungsnetz und die bahntechnischen Randbedingungen. Als Zugang zu den neuen Perrons der Haltestellen können die bestehenden Unterführungen genutzt werden.

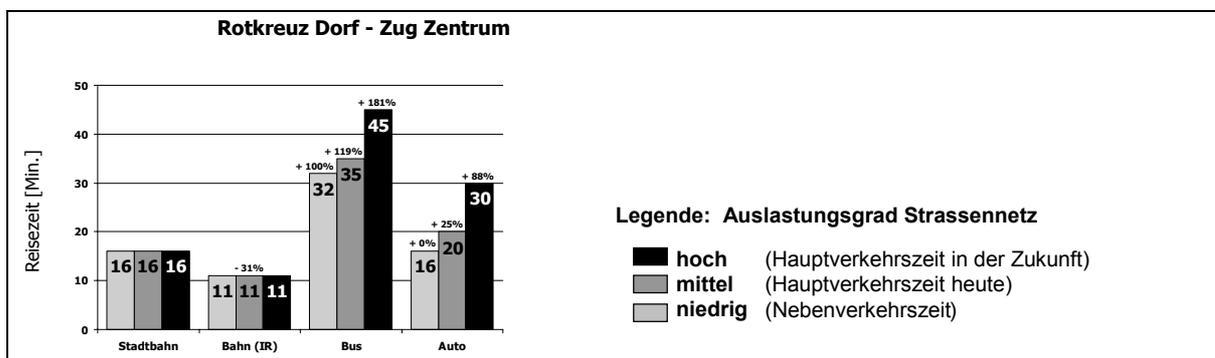
Der Ausbau der Haltestellen erfolgt in analoger Gestaltung, Ausrüstung und Funktionalität wie bei den bestehenden Stadtbahn-Haltestellen: Die Perrons sind drei Meter breit und 150 Meter lang und verfügen über einen witterungsgeschützten Wartebe-

reich und die übliche Perronausrüstung (u.a. Fahrgastinformation, Beleuchtung, Sitzbänke, Billettautomaten). Eine Treppe und eine behindertengerechte Rampe führen die Kundinnen und Kunden entlang der gut erkennbaren, roten Leitmauer auf den Perron. Velo- und Rollerabstellplätze ergänzen die Haltestellenausrüstung und machen die Stadtbahn auch für Nutzende der kombinierten Mobilität attraktiv.

In den Beilagen 2 und 3 sind die Ausbauten der Haltestellen Zythus und Chämleten ersichtlich.

3.5 Fahrzeiten

Ein Vergleich der durchschnittlichen Reisezeit je Verkehrsmittel zeigt, dass mit der Stadtbahn von bzw. nach Rotkreuz markante Reisezeitgewinne möglich sind. Der Vergleich fällt in der Hauptverkehrszeit mit zunehmend überlastetem Strassennetz klarer zu Gunsten der Stadtbahn aus, da bei Bus und Auto die Stauverlustzeiten mit eingerechnet werden müssen.



Vergleich der durchschnittlichen Reisezeiten (inkl. An- und Wegmarschzeit) mit Stadtbahn, Bus und Auto.

3.6 Nachfrage

Der 12. Dezember 2004 war für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug mit einem Quantensprung verbunden: Mit der Einführung der Stadtbahn und der konsequenten Ausrichtung des Busnetzes auf die Stadtbahn konnte das Angebot des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton und auch über die Kantonsgrenzen hinaus markant verbessert werden. Die Frequenzauswertungen beweisen, dass die Neuerungen im öffentlichen Verkehr positiv aufgenommen worden sind. So waren im Jahr 2005 an einem durchschnittlichen Werktag auf der Stadtbahnlinie S1 zwischen Cham und Zug über 7'300 Reisende unterwegs. Im Jahr zuvor (2004) benützten auf dem gleichen

Abschnitt im vergleichbaren Tagesdurchschnitt noch 4'400 Reisende die Regionalzüge. Dies entspricht einer Zunahme von 65 Prozent. Die grössere Nachfrage auf der Stadtbahn ist eine Folge der zusätzlichen Fahrgelegenheiten, der neuen Haltestellen, des modernen Rollmaterials sowie der konsequenten Vernetzung der Buslinien mit der Stadtbahn in den Knotenpunkten Rotkreuz, Cham, Zug und Baar.

Die provisorischen Fahrgastzahlen für die ersten Monate des laufenden Jahres weisen darauf hin, dass sich der positive Nachfragetrend im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug auch im Jahr 2006 fortsetzen dürfte.

Durch die häufigere Bedienung der Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten wird die Bahnerschliessung der umliegenden Gebiete verbessert und das Erschliessungspotenzial kann stärker ausgeschöpft werden.

Haltestelle	Erschlossene Gebiete	Arbeitsplätze	Einwohner	Total	neue Perronanlage
Hünenberg Zythus	Zythus, Dersbach	300	2'500	2'800	2. Perron seeseitig an neues Gleis (Länge: 150 m)
Hünenberg Chämleten	Chämleten, Dersbach Langrüti	100	1'000	1'100	2. Perron strassenseitig an bestehendes Gleis (Länge: 150 m)

Kenngrossen der Haltestellen. Siedlungsdaten im Jahr 2008 gemäss kantonomer Richtplanung.

Ausgehend von der heutigen Nachfrage von rund 3'700 Fahrten pro Tag im Regionalverkehr auf der Schiene im Korridor Cham-Rotkreuz steigen die Werte mit dem Angebotsausbau, gemäss Prognose von SBB und Amt für öffentlichen Verkehr unter Berücksichtigung des Erschliessungspotenzials und von Erfahrungswerten, auf rund 4'400 Fahrten pro Tag. Die Nachfrage des Bahnregionalverkehrs im Abschnitt Cham-Rotkreuz nimmt um rund 20 % zu. Ohne Angebotsausbau wäre lediglich ein durchschnittliches Wachstum von 1 - 2 % pro Jahr zu erwarten. Die Zunahme von rund 700 Fahrten täglich ist insbesondere auf die Angebotsverdichtung zum integralen ¼-Stundentakt, die stärker benützten Haltestellen zwischen Rotkreuz und Cham, die attraktiven Reisezeiten sowie die staufreien Direktverbindungen zwischen den Wohngebieten im Raum Rotkreuz, Zythus, Chämleten, Cham und den Arbeitsplatzgebieten im Raum Zug, Baar und Rotkreuz zurückzuführen. Bei einem mittleren Besetzungsgrad der Personenwagen von 1,2 Personen entspricht dies rund 200'000 eingesparten Personenwagen-Fahrten pro Jahr.

3.7 Betrieb und Rollmaterial

Die Stadtbahn Zug wird gemäss Betreibervertrag vom 12. November 2001 bis und mit dem Fahrplanjahr 2009 durch die SBB betrieben. Die SBB hat sich dazu

verpflichtet, die optimal auf die hiesigen Bedürfnisse ausgerichteten, kundenfreundlichen Fahrzeuge des Typs FLIRT für den Betrieb der Stadtbahn Zug einzusetzen. Es ist geplant, mit der SBB eine Verlängerung des Betreibervertrags bis 2015 auszuhandeln.

Dank effizienten Fahrzeugumläufen mit kurzen Wendezeiten muss kein zusätzliches Fahrzeug des Typs FLIRT eingesetzt und beschafft werden. Die SBB haben im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug 12 Fahrzeuge beschafft, von denen derzeit zehn Fahrzeuge für die Stadtbahn Zug eingesetzt werden.

3.8 Auswirkungen auf das Busnetz

Das zusammen mit der Stadtbahn eingeführte vernetzte Gesamtangebot von Bahn und Bus ("Bahn und Bus aus einem Guss") hat sich sehr gut bewährt, wie die Zunahme der Reisenden im öffentlichen Verkehr um 6 % im Jahr 2005 eindrücklich beweist (durchschnittliches Wachstum in den Vorjahren: 1,5 %). Das vernetzte Angebot von Bahn und Bus mit abgestimmten Fahrplänen und integralen Transportketten wird in diesem Sinn weitergeführt.

Es hat sich gezeigt, dass insbesondere die Buszubringerlinien, die an den öV-Knotenpunkten Baar, Zug, Cham und Rotkreuz gute Anschlüsse an die Stadtbahn herstellen, starke Nachfragesteigerungen verzeichnen konnten. Abgestimmt auf die vorgesehene Taktverdichtung der Stadtbahnlinie S1 nach Rotkreuz ist deshalb geplant, die Buszubringerlinien auf den öV-Knotenpunkt Rotkreuz nachfragegerecht zu ergänzen. Entsprechende Angebotsanpassungen und -ergänzungen werden im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens im Detail geregelt.

4. Umweltverträglichkeit und Lärmsanierung

Da die Kosten des Projekts (exkl. Sicherungsanlagen) unter 40 Mio. Franken liegen, untersteht das Projekt nicht der UVP-Pflicht. Die Verträglichkeit mit den massgebenden Gesetzen und Verordnungen wurde jedoch, basierend auf der Checkliste für nicht UVP-pflichtige Eisenbahnbauvorhaben des Bundesamts für Verkehr (BAV), im Rahmen des Auflageprojekts beurteilt. Gleichzeitig wurden die Auswirkungen auf die

Umwelt aufgezeigt. Daraus abgeleitet flossen entsprechende Kompensationsmassnahmen ins Projekt ein.

Nach Einführung des neuen Betriebskonzepts beim Fahrplanwechsel im Dezember 2008 steigt die durchschnittliche Verkehrsmenge um rund 17 %. Die Lärmzunahme liegt dank dem lärmarmen Rollmaterial deutlich unter 1 Dezibel und ist damit als nicht wahrnehmbar zu beurteilen. Aufgrund der Betriebsänderung durch die Angebotserweiterung der Stadtbahn im Dezember 2008 müssen nach geltendem Recht deshalb keine Lärmsanierungsmassnahmen getroffen werden.

Die Lärmsanierung muss hingegen nach dem vom BAV definierten ordentlichen Lärmsanierungsprogramm durchgeführt werden. Diese hat nach Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 1. Oktober 2000 bis spätestens 2015 zu erfolgen und stützt sich betreffend Lärmschutzmassnahmen auf den Emissionsplan 2015 des Bundes ab. Deshalb hat das BAV die SBB beauftragt, die ordentliche Lärmsanierung gemäss Emissionsplan 2015 vorzeitig zu realisieren und gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg vorzusehen. Die ordentliche Lärmsanierung ist ein separates Projekt, das die SBB im Auftrag des Bundes zu Lasten des FinöV-Fonds durchführt (Finanzierung zu 100 % über FinöV-Fonds). Sollte das zusätzliche Bahngleis aus bestimmten Gründen nicht verwirklicht werden können, so würden auch die Lärmsanierung und die darin vorgesehenen baulichen Massnahmen entfallen.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1 Investitionen

5.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Nach der Gesetzgebung des Bundes (Art. 3 Absatz 4 SBB-Gesetz) haben sich Dritte wie Kantone an Investitionen und Leistungen, die von ihnen bestellt werden und die nicht Bestandteil des Grundauftrags der SBB sind (z.B. Haltestellen), angemessen zu beteiligen. Nur für die Investitionen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Grundauftrag erhalten die SBB vom Bund finanzielle Mittel im Rahmen der Leistungsvereinbarung.

Gemäss § 8 des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 3. September 1987 (BGS 751.31) kann der Kanton unter dem Titel "Ausserordentliche Investitionen" Beiträge à fonds perdu für neue Bahnstationen sprechen. Die weiteren Investitionsbeiträge kann der Kantonsrat gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung (BGS 111.1) bewilligen.

5.1.2 Finanzierung

Für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur schliesst der Bund mit der SBB alle vier Jahre eine Leistungsvereinbarung ab. Der Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg ist Bestandteil der vom Bundesrat im März 2006 zuhanden der Eidgenössischen Räte verabschiedeten neuen Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010. Er wird mit Bundesmitteln finanziert, sofern sich der Kanton Zug an den Kosten beteiligt. Falls das Bundesparlament die neue Leistungsvereinbarung 2007 bis 2010 nicht bewilligt, ist das Vorhaben erneut in Frage gestellt und die Investitionsbeiträge des Kantons Zug werden hinfällig.

5.1.3 Kostenberechnungen der SBB

Nach den Kostenberechnungen der SBB vom September 2005 betragen die Gesamtkosten für den Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg und den Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten 46,4 Mio. Fr. (inkl. MWSt., Preisbasis September 2005, Genauigkeit: +/- 20 %):

Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg:	Fr. 41'400'000.-
Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten:	<u>Fr. 5'000'000.-</u>
Total:	Fr. 46'400'000.-

Die Investitions-Folgekosten für den Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten betragen kapitalisiert für 25 Jahre 875'000 Fr. (inkl. MWSt., exkl. Erneuerungen und Sachbeschädigungen durch Dritte):

Unterhalt- und Betriebskosten der Haltestellen Zythus und Chämleten (jeweils 2. Perron), kapitalisiert für 25 Jahre:	Fr. 875'000.-
Davon entfallen 80 % auf den Kanton Zug:	Fr. 700'000.-

Die Kosten für die ordentliche Lärmsanierung werden durch den Bund finanziert und sind nicht Bestandteil dieses Projekts und dieser Vorlage.

5.1.4 Kostenteiler

Der Doppelspurausbau bringt sowohl dem Kanton Zug (Regionalverkehr) als auch der SBB (Fernverkehr) Nutzen und ist für beide Seiten von erheblichem Interesse. In Verhandlungen über den Kostenteiler mit der SBB wurde ein Beteiligungssatz des Kantons Zug von 40 % ausgehandelt. Der Kanton Zug wird gleich behandelt wie andere Kantone mit vergleichbaren Gleisbauten auf Bahnstrecken mit Mischbetrieb. Die Investitions-Folgekosten für die Doppelspur gehen alleine zu Lasten der SBB.

Die SBB beteiligt sich mit einem Interessenbeitrag von 20 % an dem vom Kanton Zug bestellten Ausbau der Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten, die je einen zweiten Perron erhalten. Der Kantonsanteil von 80 % ist angemessen. Die SBB hat sich im Rahmen der 1. Etappe der Stadtbahn Zug je nach Haltestelle mit bis zu 20 % an den Kosten beteiligt.

Für das mit der 1. Etappe der Stadtbahn Zug realisierte und vom Kanton Zug finanzierte lokale Stadtbahn-Wendegleis bei der Haltestelle Chämleten erhält der Kanton Zug von der SBB eine Rückerstattung in der Höhe von 1,0 Mio. Fr. Angerechnet wurden Anlagenteile, die für den Doppelspurausbau mitbenutzt werden können.

5.1.5 Aufwendungen zu Lasten des Projektierungskredits

Mit dem Beschluss vom 18. Dezember 2003 betreffend Planungs- und Projektierungskredite öffentlicher Verkehr hat der Kantonsrat unter anderem einen Projektierungskredit von 6,2 Mio. Fr. für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug genehmigt. Die Zwischenbilanz sieht wie folgt aus:

Projektierungskredit vom 18. Dezember 2003:	Fr.	6'200'000.-
abzügl. Kostenanteil für Doppelspur (Auflage-/Bauprojekt, Submission):	Fr.	- 590'000.-
abzügl. Kostenanteil für Haltestellen (Auflage-/Bauprojekt, Submission):	Fr.	<u>- 140'000.-</u>
verfügbarer Restkredit:	Fr.	5'470'000.-

5.1.6 Pauschale Investitionsbeiträge des Kantons

Die Investitionsbeiträge an den Ausbau der Doppelspur und die Haltestellen werden als pauschale à fonds perdu Beiträge entrichtet.

1) *Doppelspur Cham Bahnhof - Freudenberg:*

Kantonsanteil (40 %):	Fr. 16'560'000.-
abzüglich Rückerstattung Chämleten:	Fr. - 1'000'000.-
abzüglich Projektierungskosten (wie oben unter 5.1.5):	<u>Fr. - 590'000.-</u>
Investitionsbeitrag an die Doppelspur Cham Bahnhof-Freudenberg:	<u>Fr. 14'970'000.-</u>

2) *Ausbau der Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten:*

Kantonsanteil (80 %):	Fr. 4'000'000.-
abzüglich Projektierungskosten (wie oben unter 5.1.5):	<u>Fr. - 140'000.-</u>
Investitionsbeitrag an Ausbau der Haltestellen Zythus, Chämleten:	<u>Fr. 3'860'000.-</u>

3) *Abgeltung der Investitions-Folgekosten (Betrieb und Unterhalt):*

Die Investitions-Folgekosten für die Stadtbahn-Haltestellen werden im gleichen Verhältnis getragen wie die Investitionen (80 % durch Kanton Zug):

Kapital. Unterhaltsbeitrag Haltestellen Zythus, Chämleten (80 %):	<u>Fr. 700'000.-</u>
---	----------------------

4) *Zusätzlicher Kredit für Projektbegleitung und Unvorhergesehenes:*

Kredit für Projektbegleitung und Unvorhergesehenes	<u>Fr. 400'000.-</u>
--	----------------------

Das Amt für öffentlichen Verkehr begleitet die Projektierungs- und Bauarbeiten und stellt die vertragskonforme Erstellung sicher. Damit kann gewährleistet werden, dass die Bedürfnisse des Kantons Zug an das Bauwerk und die Qualitätsanforderungen, insbesondere in Bezug auf die Stadtbahn-Haltestellen, im Rahmen der vereinbarten Kosten und Termine berücksichtigt werden können. Mit diesem Controlling wird sichergestellt, dass die vereinbarten Leistungen in verlangter Qualität und in bestelltem Umfang erbracht werden. Für die Koordinations-, Überwachungs- und Controllingaufgaben muss beim Amt für öffentlichen Verkehr der Aufwand für eine befristete Personaleinheit im Teilpensum für die Dauer von zwei Jahren eingerechnet werden. Für die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Projektbegleitung und mit Unvorhergesehenem (u.a. potenzielle Bestellungsänderungen im Bereich der Haltestellen, Gutachten) sind insgesamt 400'000 Franken vorgesehen.

Die mit dieser Vorlage zu bewilligenden Investitionsbeiträge im Überblick:

1) Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg	Fr. 14'970'000.-
2) Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten	Fr. 3'860'000.-
3) Unterhalt der Haltestellen Zythus und Chämleten	Fr. 700'000.-
4) Projektbegleitung, Unvorhergesehenes (Kredit)	Fr. 400'000.-
Total	<u>Fr. 19'930'000.-</u>

A) Investitionsrechnung	2006	2007	2008	2009
1. -> für Immobilien, Beteiligungen und Investitionsbeiträge:				
• bereits geplante Ausgaben	0	0	0	0
• bereits geplante Einnahmen				
2. Gemäss vorliegendem Antrag:				
• effektive Ausgaben	0	50'000	10'000'000	9'880'000
• effektive Einnahmen				
3. -> für Einrichtungen, Mobiliar, Fahrzeuge und Informatik:				
• bereits geplante Ausgaben				
• bereits geplante Einnahmen				
4. Gemäss vorliegendem Antrag:				
• effektive Ausgaben				
• effektive Einnahmen				

B) Laufende Rechnung	2006	2007	2008	2009
5. • bereits geplanter Aufwand				
• bereits geplanter Ertrag				
6. Gemäss vorliegendem Antrag:				
• effektiver Aufwand				
• effektiver Ertrag				

5.2 Zu erwartende Mehrkosten für den Betrieb

Die Abgeltung für den Betrieb der Stadtbahnlinie S1 im Kanton Zug beträgt nach dem Fahrplankonzept der 1. Etappe der Stadtbahn Zug 5,8 Mio. Fr. Durch die Angebotserweiterungen um 20 %, bezogen auf die Zugskilometer innerhalb des Kantons Zug, steigen die Aufwendungen für die Stadtbahnlinie S1 im Fahrplanjahr 2009 auf 7,1 Mio. Fr. (Kostengenauigkeit +/- 20 % und exkl. Teuerung, MWSt.). Dies ergibt jährliche Mehrkosten für den Kanton Zug von 1,3 Mio. Fr.

Die Mehrabgeltung für den Busverkehr als Folge der Anpassungen des Busangebots im öV-Knoten Rotkreuz (vgl. Kapitel "Auswirkungen auf das Busnetz") betragen basierend auf einer Kostenschätzung rund 0,4 Mio. Fr. (Kostengenauigkeit +/- 20 % und exkl. Teuerung, MWSt.).

Die Mehrkosten bei den jährlichen Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr infolge Umsetzung der erwähnten Angebotsverbesserungen betragen somit rund 1,7 Mio. Fr. zu Lasten der Laufenden Rechnung, was einer Zunahme um rund 8 % der Abgeltungen für den gesamten öffentlichen Regionalverkehr entspricht. In den Berechnungen nicht eingerechnet sind strukturelle Mehrkosten für den Regionalverkehr bei Bahn und Bus, die auf die Teuerung, die Veränderung gesetzlicher oder finanzpolitischer Rahmenbedingungen auf Kantons- und Bundesebene sowie auf verkehrsraumbedingte Faktoren zurückzuführen sind.

6. Verfahrensfragen

Beim Projekt handelt es sich um den Bau einer Anlage im Sinn von Art. 2 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG). Die Plangenehmigung gilt als Baubewilligung. Bewilligungsbehörde ist das BAV. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV), welches das BAV auf Antrag der SBB Anfang Dezember 2005 eingeleitet hat, werden sämtliche Bewilligungen, die mit dem Projekt verbunden sind, koordiniert behandelt und entschieden.

Bauherrschaft ist die SBB. Sie projiziert, realisiert und finanziert - vorbehaltlich der Beiträge des Kantons Zug - den Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg und den Ausbau der Haltestellen Zythus und Chämleten. Die Arbeitsvergaben der SBB erfolgen unter Anwendung der geltenden Bestimmungen des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen sowie deren Verordnung.

Die SBB ist Eigentümerin der bestehenden und durch den Ausbau erweiterten Bahnanlage. Die mit einem zweiten Perron ergänzten Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten gehen im Sinn des Eisenbahngesetzes in das Eigentum der SBB über.

Unterhalt und Erneuerung des Doppelspurausbaus und der Haltestellen Zythus und Chämleten erfolgen durch die SBB. Der Kanton Zug beteiligt sich an den Kosten für

den Unterhalt der Haltestellen. Der Unterhalt der Haltestellenerschliessung sowie der Veloabstellplätze erfolgt durch die Gemeinde Hünenberg.

Mit dem im April 1999 zwischen dem Kanton Zug und der SBB abgeschlossenen Trassevertrag verfügt der Kanton Zug bereits über eine Zusicherung der Trassen für den ¼-Studentakt bis Rotkreuz.

Die Inbetriebnahme der neuen Doppelspur Cham Bahnhof - Freudenberg und der ausgebauten Stadtbahn-Haltestellen Zythus und Chämleten ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vorgesehen:

- | | |
|---------------------------|----------------|
| - Baubewilligung: | Dezember 2006 |
| - Baubeginn (spätestens): | September 2007 |
| - Inbetriebnahme: | Dezember 2008 |

Sofern das fakultative Referendum gegen diesen Beschluss ergriffen wird, verschiebt sich die Inbetriebnahme um ein Jahr auf Dezember 2009.

7. Weitere Ergänzungen der Stadtbahn Zug

Der Doppelspurausbau Cham Bahnhof - Freudenberg bildet den ersten Schritt in der Umsetzung der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug. Weitere Ausbauschritte sind gemäss kantonaler Richtplanung vorgesehen und in Arbeit. Die jeweiligen Projekte sind infolge Abhängigkeiten zu nationalen Drittprojekten (Auslegeordnung über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte ZEB) noch nicht so weit fortgeschritten wie das vorliegende Bauvorhaben. Die entsprechenden Kreditanträge werden deshalb zu gegebener Zeit in separaten Vorlagen dem Kantonsrat zur Bewilligung unterbreitet. Es handelt sich voraussichtlich um folgende Projekte mit Baubeginn zwischen 2008 und 2010:

- Doppelspurausbau Freudenberg-Rotkreuz;
- Kreuzungsstation Oberwil und 3. Gleis Zug-Lindenpark;
- neue Bahnhaltstellen, z.B. Baar Sennweid, Zug Casino, Walchwil Hörnli, Steinhäuser Sumpf.

Der Bund hat für diese weiteren Objekte der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug eine Bundesbeteiligung von 50 % im Rahmen des dringlichen Teils des Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr in Aussicht gestellt. Die Infrastrukturerweite-

rungen ermöglichen weitere Angebotsverbesserungen. Entsprechende Vorlagen folgen.

8. Antrag

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

auf die Vorlage Nr. 1438.2 - 12042 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 17. Mai 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage 1: Projektübersicht

Beilage 2: Ausbau Haltestelle Zythus

Beilage 3: Ausbau Haltestelle Chämleten