

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 DER VORBERATENDEN KOMMISSION

VOM 8. JUNI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die oben erwähnte Vorlage des Regierungsrats am 8. Juni 2006 beraten. Der Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr und Stefan Kempf, Projektleiter Stadtbahn Zug standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll wurde von Peter Müllhaupt, jur. Mitarbeiter der Volkswirtschaftsdirektion, erstellt. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Antrag

**1. Ausgangslage**

Bereits während des Baus der Stadtbahn Zug, die am 12. Dezember 2004 in Betrieb gegangen ist, war unbestritten, dass das Stadtbahnnetz möglichst rasch ergänzt werden soll. Die Ergänzung betrifft insbesondere den Ausbau der Einspurstrecke zwischen Cham Bahnhof und Rotkreuz Bahnhof, um damit die heute vorhandenen zwei Verbindungen pro Stunde im Regionalverkehr zum Viertelstunden-Takt ausbauen zu können. Die Nachfrage nach einer solchen Teilergänzung ist unbestritten.

Die Bautätigkeit in den Gebieten Rotkreuz aber auch Zythus und Chämleten ist rege, womit ein respektables Nachfragepotenzial auf dieser Strecke bei einem Ausbau der Stadtbahn in diesem Perimeter zu erwarten ist. Nachdem das ursprüngliche Ausbauprojekt im Rahmen der Bahn 2000, 1. Etappe, im Jahr 1994 kurz vor der öffentlichen Auflage gestoppt wurde, hat der Kanton Zug immer wieder beim Bund und den SBB den Doppelspurausbau verlangt. Der vom Regierungsrat vorgelegte Antrag ist deshalb folgerichtig und ermöglicht die Umsetzung eines vom Kanton Zug lange gehegten Wunschs zur Optimierung des regionalen Bahnverkehrs.

Dass die Umsetzung eines solchen Ausbaus durch die SBB mit einer Kostenbeteiligung des Kantons verbunden sein wird, war zu erwarten. In der Leistungsvereinbarung 2007 - 2010 ist der erwähnte Doppelspurausbau für die Strecke Cham Bahnhof - Freudenberg beim Golfplatz Holzhäusern nun Bestandteil des vom Bundesrat verabschiedeten Kredits und wird aus Bundesmitteln finanziert, aber nur, sofern sich der Kanton Zug an den Kosten beteiligt. Die Kommission ist darüber informiert worden, dass der Bund eine solche Kostenbeteiligung aufgrund seiner Gesetzgebung heute verlangen kann. Die negativen Konsequenzen bei einem Verzicht auf den Doppelspurausbau, der gleichzeitig auch Angebotsverbesserungen im Korridor Zürich-Zug-Luzern ermöglicht, sind in der Vorlage ausführlich dargestellt worden.

## **2. Eintretensdebatte**

In der Eintretensdebatte wurde die Kommission darüber informiert, an welchen Kostenpositionen sich der Kanton beteiligt. Der Kanton übernimmt 40 % der Investitionen des Doppelspurausbaus (Fr. 14.97 Mio.), 80 % der vom Kanton Zug gewünschten zwei neuen zusätzlichen Perrons an den Haltestellen Zythus und Chämleten (Fr. 3.86 Mio.), und Fr. 0.7 Mio. für die kapitalisierten Unterhaltskosten der beiden Haltestellen sowie Fr. 0.4 Mio. für Unvorhergesehenes und die Projektbegleitung. Dies entspricht Kostenteilern, wie sie bei Regionalverkehrsausbauten in anderen Kantonen angewandt werden. Hingegen muss der Kanton keinen Beitrag an die Lärmschutzmassnahmen der SBB im Umfang von Fr. 4 Mio. auf dieser Strecke bezahlen. Aufgrund des Mehrangebots auf dem ausgebauten Abschnitt sind mit jährlich wiederkehrenden Mehrkosten im Betrieb der SBB von Fr. 1.3 Mio. und im Betrieb der ZVB für den Busbetrieb von Fr. 0.4 Mio. zu rechnen. Die für den Ausbau nötigen Verträge sind unter Vorbehalt der Zustimmung des Kantonsrats inzwischen abgeschlossen worden und die Angebotsverdichtung kann auf den Fahrplanwechsel im

Dezember 2008 in Betrieb genommen werden. Im Rahmen der Eintretensdebatte wurde von den Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion ebenfalls erwähnt, dass mit den betroffenen Landeigentümern bereits Vorverträge abgeschlossen worden und die planerischen Massnahmen ebenfalls angelaufen sind. Ein Gremium aus Vertretungen der SBB und der Volkswirtschaftsdirektion tagt regelmässig und bietet Gewähr dafür, dass das Projekt zeitgerecht und kostengünstig realisiert werden kann. Die Kommission wurde umfassend informiert, weshalb die SBB nicht den gesamten Ausbau auf Doppelspur zwischen Cham und Rotkreuz wünschen bzw. vornehmen, was angesichts der Kostenfolgen und der Situation betreffend der Spange Rotkreuz bis ins Jahr 2030 für den nationalen Fernverkehr verständlich ist. Die Kommission war sich darin einig, dass mit dem Teilausbau, der nun beantragt wird, praktisch dieselbe Angebotserweiterung im Regionalverkehr garantiert werden kann, wie mit einem Vollausbau. Die Kommission erachtet es als sinnvoll, wenn für die Dauer der Arbeiten an der Doppelspur beim Amt für öffentlichen Verkehr eine befristete Personaleinheit im Teilpensum für Koordinationsüberwachungs- und Controllingaufgaben zugeteilt wird. Damit kann das Projekt mit der nötigen Sorgfalt begleitet werden.

Eintreten war denn auch unbestritten und wurde mit 13 : 0 Stimmen ohne Enthaltungen beschlossen.

### **3. Detailberatung**

In der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt. Diskutiert wurde, dass die SBB zwischen Zürich und Luzern zwar eine stabilere Fahrplanlage durch den Ausbau erhalten, ihr Interesse an einem Ausbau jedoch kaum deutlich höher ist als jenes des Kantons Zug, welcher einen weiteren Schritt im Rahmen des Ausbaus des öffentlichen Regionalverkehrs einleiten will. In Bezug auf die Regionalzug-Verbindungen in den Kanton Aargau wurde mitgeteilt, dass aufgrund der Fahrplanstabilität und der hohen Mehrkosten darauf verzichtet wird, direkte Züge von Zug in das Freiamt zu führen. Pro Stunde fährt jedoch ein Zug aus dem Freiamt nach Rotkreuz mit Umsteigemöglichkeiten nach Luzern und Zug. In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage mit 13 : 0 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt. Die Kommission verband diese klare Zustimmung mit dem Wunsch, dass das Bauprojekt in der vorgesehenen Zeit bis Ende 2008 realisiert werden kann, damit der öffentliche Verkehr rasch weiterentwickelt werden kann, was angesichts der starken Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung unserer Region wichtig und sinnvoll ist.

**4. Antrag**

Somit **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

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

Zug, 8. Juni 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER VORBERATENDEN KOMMISSION

Der Präsident: Moritz Schmid