



Kantonsratsbeschluss

betreffend Rahmenkredite Planung und Projektierung Bahnprojekte und Bahnbau

Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Löttscher

betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern

(Vorlage Nr. 1899.1 - 13317)

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr
vom 10. Dezember 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat den oben erwähnten Kantonsratsbeschluss an einer Sitzung vom 10. Dezember 2010 beraten. Von der Volkswirtschaftsdirektion standen uns Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel, Generalsekretär Gianni Bomio und der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll führte Peter Kottmann, stv. Generalsekretär der Volkswirtschaftsdirektion.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Schlussabstimmungen
 - Vorlage Nr. 1977.2 - 13560
 - Motion Nr. 1899.1 - 13317

1. Ausgangslage

Bisher mussten jeweils alle Finanzmittel für Planungen und Projektierungen von Bahnbauten und Bahnprojekten einzeln vom Kantonsrat mit Kantonsratsbeschlüssen zur Verfügung gestellt werden, da der öffentliche Verkehr nicht über einen entsprechenden Rahmenkredit, wie er beispielsweise beim Strassenbau bekannt ist, verfügt. Für die Einführung der Stadtbahn hat der Kantonsrat z.B. einen Beschluss von 6.2 Mio. Franken für die Planung und Projektierung der Teilergänzungen beschlossen. Dieser Kredit ist zwar noch nicht vollständig ausgeschöpft, die neuen Projekte, die nun anstehen, sind aber nicht mehr ausschliesslich Stadtbahnprojekte. Sie dienen teilweise auch dem Fernverkehr oder der S-Bahn Zürich. Deshalb schlägt der Regierungsrat vor, den bestehenden Kredit vorzeitig abzurechnen und einen neuen Rahmenkredit zu beschliessen, der für die Planung und Projektierung aller Bahnprojekte der nächsten ca. fünf Jahre zur Verfügung steht. Zudem ist es vorhersehbar, dass kleinere Bahnbauten in den nächsten Jahren durch den Kanton mitfinanziert werden sollten, weshalb auch für diese Art von Krediten ein Rahmenkredit verlangt wird. Bei der Freigabe der einzelnen Kredittranchen soll nach dem Muster beim Strassenbau vorgegangen werden, indem einzelne Tranchen bis 1.5 Mio. Franken vom Regierungsrat und Freigaben über 1.5 Mio. Franken vom Kantonsrat bewilligt werden sollen. Die Zuger Verwaltung, insbesondere das Amt für öffentlichen Verkehr, erhält damit einen grösseren Handlungsspielraum und einzelne kleinere Projekte können schneller realisiert werden.

2. Eintretensdebatte

Vorab beantworteten die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion verschiedene Fragen. Sie zeigten auf, dass heute kantonale oder regionale Projekte des öffentlichen Bahnverkehrs fast immer von den Kantonen angestossen werden müssen, da die SBB heute über ein sehr enges finanzielles Korsett und weitgehend ausgelastete Ressourcen verfügt. Dies bedeutet, dass der Kanton via Mitfinanzierung die Planung und Projektierung von dringenden und erwünschten Projekten beschleunigen kann. Das Amt für öffentlichen Verkehr zeigte am Beispiel der Planung und Projektierung der 1. Teilergänzungen der Stadtbahn Zug auf, dass solche Vorhaben, die der Kanton initiiert und mitfinanziert, praktisch immer in ein konkretes Bauprojekt münden (Doppelspur Cham-Freudenberg, Ausbau Stadtbahnlinie 2, Zugfolgezeiten Thalwil-Zug, Haltestelle Steinhausen Rigiblick). Da von einer Vorstudie bis zum Baubeginn in der Regel drei bis vier Jahre nötig sind, muss der Kanton in der Lage sein, frühzeitig solche Vorhaben auf Stufe Planung und Projektierung auszulösen und mitzufinanzieren. Nur damit gelingt es, der steigenden Mobilität im Lebens- und Wirtschaftsraum Zug auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen. Die Kapazitäten der Stadtbahn Zug werden in ca. zehn Jahren ausgeschöpft sein, weshalb frühzeitig neue Planungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs nötig sind. Da solche Planungen im Regionalverkehr im Kanton Zug praktisch immer auch den Fernverkehr betreffen, müssen sie frühzeitig möglich sein. In der Kommission wurden auch Zweifel geäußert, ob angesichts von Peakoil die Kapazitäten der Stadtbahn wirklich noch 10 Jahre genügen.

In der Regel werden durch den Kanton vorfinanzierte Planungs- und Projektierungskosten mit einem jeweils individuellen Kostenteiler im Rahmen der Objektkosten für das Bauprojekt aufgeteilt. Die 5.5 Mio. Franken, welche für die Planung und Projektierung vorgesehen sind, wurden aufgrund der in den nächsten fünf Jahren anstehenden Vorhaben und der Ingenieurkapazität der SBB, welche in der Regel diese Arbeiten im Auftrag des Kantons Zug erbringt, berechnet. Der bisherige Kredit für die Teilergänzungen der Stadtbahn von 6.2 Mio. Franken ist zur Zeit mit 3.1 Mio. Franken belastet und die Volkswirtschaftsdirektion rechnet mit Endkosten von rund 4.0 Mio. Franken. Trotzdem soll der Kredit vollständig abgerechnet werden, womit netto für den neuen Kredit nicht 5.5 Mio. Franken, sondern nur 3.3 Mio. Franken aufzuwenden sind. Als Projekte, die anstehen, werden genannt: Durchgehende Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz mit Perronverlängerung in Rotkreuz und Perronverlängerung in Baar.

Als mögliche Projekte für kleinere Bahnbauten werden Neuanstriche der roten Leitmauern bei diversen Stadtbahnhaltestellen, Dachsanierungen bei einzelnen Haltestellen und das Anbringen von Videokameras genannt. An solchen soll sich der Kanton Zug kurzfristig finanziell mitbeteiligen können. Ein aktuelles Beispiel wäre auch eine Mitfinanzierung der renovierten Personenunterführung Nord im Bahnhof Zug, welche nun mangels gesetzlicher Grundlage beim Kanton vollständig durch die Stadt Zug und die SBB finanziert werden müssen.

Bei den Rahmenkrediten handelt es sich nicht um Vorfinanzierungen, da dafür ein separater Kantonsratsbeschluss bereits vom Parlament verabschiedet worden ist.

Bezüglich der Motion betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Luzern zeigte die Volkswirtschaftsdirektion auf, dass als Teil der neuen Verbindung der S24 von Zug nach Zürich und weiter nach Zürich Flughafen die Perrons in Baar verlängert werden müssen. Leider zeigt sich, dass zwar aufgrund von umzuleitenden Fernverkehrszügen auf der Gotthardroute einzelne Perrons in Rotkreuz verlängert werden müssen, aber eben nicht jene Perrons, die den Pendlerinnen und Pendlern nach Zürich bzw. Luzern dienen würden. Im Übrigen führten die

Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion aus, dass sie alle Vorkehrungen getroffen hätten, um in den nächsten Jahren einen solchen Kapazitätsausbau, welcher in die nationalen und überregionalen Planungen (Gotthard-Zufahrtsstrecken, Tiefbahnhof Luzern) passt, zu realisieren. Für sie käme primär eine Realisierung der durchgehenden Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz in Frage, weshalb die Motion vollständig abgeschrieben werden könne. Eine raschere Umsetzung des Anliegens der Motionäre sei aufgrund der übergeordneten Planung gegenüber den heutigen bereits initiierten Massnahmen und Verhandlungen nicht möglich. Die massgeblichen Schritte seien eingeleitet worden. Kurzfristig mache es wenig Sinn, auf Zuger Bahnhöfen einfach die Perrons zu verlängern, sofern nicht klar sei, welche Angebotskonzepte in den nächsten Jahren im Fernverkehr bzw. im Regionalverkehr tatsächlich umgesetzt würden. Wenn diese bekannt seien, setze sich die Volkswirtschaftsdirektion sofort und aktiv für entsprechende Perronverlängerungen ein.

Die Kommission war klar der Meinung, dass die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Stellen bei Planung und Projektierung bzw. der Realisierung von kleineren Bahnbauten mehr Flexibilität und Handlungsspielraum erhalten müssen, nicht zuletzt darum, um den öffentlichen Bahnverkehr in der Region auch in den nächsten Jahren gut zu positionieren. Die vorgeschlagenen Rahmenkredite würden dazu eine gute Basis bieten und gleich lange Spiesse im Vergleich zur Planung und Projektierung im Strassenbau bringen. Deshalb war Eintreten in der Kommission unbestritten und wurde mit 14:0 Stimmen ohne Enthaltung beschlossen.

3. Detailberatung

a. KRB betr. Rahmenkredite Planung und Projektierung Bahnprojekte und Bahnbau
Bei der Detailberatung wurden keine abweichenden Anträge gestellt. Die beiden Rahmenkredite inkl. deren Höhe waren unbestritten.

b. Motion betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern
Die Kommission anerkannte, dass der Kanton durch die Volkswirtschaftsdirektion bzw. das Amt für öffentlichen Verkehr in den letzten Monaten Anstrengungen unternommen hat, um die Kapazität auf der dritt wichtigsten schweizerischen Bahnverbindung in den nächsten Jahren, in welchen auf jeden Fall noch nicht mit der Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zwischen Thalwil und Zug gerechnet werden kann, zu erhöhen. Zu intensiven Diskussionen führte die Frage, auf welchem Weg die Volkswirtschaftsdirektion die SBB motivieren kann, die relativ einfach und zügig zu bewerkstellende Kapazitätserweiterung mittels längeren Interregio-Zügen ernsthaft in Betracht zu ziehen. Einigkeit bestand in der Kommission, dass die Zuger Regierung sich für die Erhöhung der Kapazitäten zwischen Zürich-Zug-Luzern einsetzen soll.

Die drei Motionäre waren sich nicht einig, ob sie einer vollständigen Abschreibung der Motion zustimmen sollten. Einerseits wurde geltend gemacht, dass die Zustimmung zur Abschreibung sinnvoll sei, da nachgewiesen worden sei, dass die Zuger Anliegen im Rahmen eines Gesamtsystems eingebracht worden seien. Zum andern wurde geltend gemacht, dass noch mehr politischer Druck insbesondere auf Perronverlängerungen in Rotkreuz und Baar gemacht werden muss, was einer vollständigen Abschreibung entgegenstehen würde. Einigkeit bestand in der Kommission, dass die Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz nicht noch einmal in zwei Etappen aufgeteilt werden darf, wie von der SBB geplant, sondern nun in einem Rutsch gebaut werden muss. Zudem ist die durchgehende Doppelspur Bestandteil des ZEB-Gesetzes, was bedeutet, dass der Bund den Bau bezahlt. Einigkeit bestand auch darin, dass der Regierungsrat betreffend Perronverlängerungen sowohl in Rotkreuz als auch in Baar tätig werden soll.

4. Schlussabstimmungen

a. KRB betr. Rahmenkredite Planung und Projektierung Bahnprojekte und Bahnbau
In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission mit 13:0 Stimmen bei einer Enthaltung der Vorlage zu.

b. Motion betr. höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern
In der Schlussabstimmung stimmte eine klare Mehrheit der Kommission mit 11:3 Stimmen dem Antrag des Regierungsrats zu, den Vorstoss (Vorlage Nr. 1899.1 - 13317) vollständig abzuschreiben.

Edlibach, 10. Dezember 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Die Präsidentin: Erwina Winiger