



**Interpellation der SP-Fraktion
betreffend Ausbau Stadtbahn Zug**

(Vorlage Nr. 2574.1 – 15058)

Antwort des Regierungsrats
vom 23. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP-Fraktion hat am 22. November 2015 eine Interpellation betreffend Ausbau der Stadtbahn Zug eingereicht, in welcher sie verschiedene Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Stadtbahn zur Diskussion stellt.

Der Kantonsrat überwies die Interpellation am 10. Dezember 2015 zur Beantwortung an den Regierungsrat. Der Regierungsrat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Die Umsetzung der von der Interpellantin vorgeschlagenen Massnahmen fällt nicht bzw. nicht alleine in die Zuständigkeit des Kantons Zug. Die nachstehenden Ausführungen stützen sich auf die vorhandenen Rahmenbedingungen und Stossrichtungen von Bund und Kantonen. Aussagen zu allfälligen Anpassungen der Zuger Verkehrspolitik lassen sich erst nach Erarbeitung eines neuen Gesamtverkehrskonzepts festlegen. Der Auftrag dazu wird Bestandteil einer kommenden Richtplananpassung sein.

Ein bedarfsgerechter Ausbau der Stadtbahn zu tragbaren Kosten entspricht den verkehrspolitischen Grundlagen des Kantons. So sieht § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) vor, dass Kanton und Gemeinden nachfrageorientiert für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sorgen. Im aktuellen Richtplan (Kapitel V1) ist auch festgehalten, dass der Kanton Zug den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert plant. Die repräsentative Befragung im Nachgang zur Stadttunnel-Abstimmung in Bezug auf geeignete Massnahmen zur Lösung der Verkehrsproblematik zeigte, dass die Aussage «stärkere Investitionen in den öV und in den Fuss- und Veloverkehr anstelle von Investitionen in neue Strassen» die dritthöchste Zustimmung hinter der Erarbeitung von alternativen Umfahrungslösungen und punktuellen Verbesserungen im bestehenden Strassensystem fand.

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben am 9. Februar 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Damit ist auf Verfassungsstufe ein neuer, unbefristeter Fonds verankert: Der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Diese Neuregelung der Finanzierung ermöglicht, die erforderlichen Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur bereitzustellen und das Bahnnetz, wo nötig, schrittweise auszubauen. FABI ist seit 1. Januar 2016 in Kraft. Damit wird das Bundesparlament in regelmässigen Abständen über Ausbauschritte entscheiden. Im bereits beschlossenen Ausbauschritt 2025 sind keine neuen Bahn-Infrastrukturen im Kanton Zug enthalten. Weitere Angebotsausbauten sind jedoch nicht ohne Infrastrukturausbauten realisierbar.

Aktuell laufen die Planungen für den Ausbauschritt 2030 (AS 2030) unter der Gesamtverantwortung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Kantone organisieren sich in sog. Planungs-

regionen. Diese sind vom BAV beauftragt, Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr zu entwickeln. Der Kanton Zug ist in der Planungsregion Zentralschweiz vertreten und hat dort seine Vorstellungen zur Weiterentwicklung des Regionalverkehrs eingereicht. Der Fernverkehr wird national durch das BAV, unter Einbezug der SBB, gestaltet, ebenso der Güterverkehr, welcher unter Einbezug der Logistik- und Güterverkehrsbranche geplant wird. Aktuell werden durch das BAV die Vorstellungen der Planungsregionen, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs zusammengefasst und beurteilt. Im Auftrag des BAV werden durch die Infrastrukturunternehmen (insbesondere SBB) für jedes Modul die notwendigen Infrastrukturmassnahmen evaluiert und die Vorhaben nach Kosten-/Nutzenüberlegungen und weiteren Kriterien priorisiert. Für den nächsten Ausbauschritt werden die Vorhaben durch das BAV zusammengestellt. Den Entscheid über Umfang und Inhalt des nächsten Ausbauschritts trifft das Bundesparlament. Über den AS 2030 wird das Bundesparlament im Jahr 2018 beraten. Die Kantone können danach die vom Parlament beschlossenen Infrastrukturvorhaben beschleunigen, indem mit einer Vorfinanzierung eine raschere Realisierung ermöglicht wird.

Die Planungsregion Zentralschweiz hat beim BAV folgende Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr im Kanton Zug eingereicht: Zwischen Rotkreuz, Zug und Baar wird die Stadtbahn im Kernbereich weiterhin im Viertelstundentakt verkehren. Der sich stark entwickelnde Raum nördlich von Zug soll mit einer Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 (Erstfeld/Walchwil–Baar Lindenpark) bis Baar und optional mit einer neuen Haltestelle Baar Sennweid (gemäss kantonalem Richtplan) erschlossen werden. Damit können die mit dem Entwicklungsschwerpunkt Unterfeld erwarteten Verkehrsströme effizient abgedeckt werden. Die S2 verkehrt von Baar bis Walchwil halbstündlich und weiterhin stündlich bis nach Erstfeld. Damit entsteht eine Durchmesserlinie in der Stadt Zug, welche Baar mit dem Stadtzentrum ideal verbindet. Weiter sieht die Planungsregion einen halbstündlichen, beschleunigten Regionalexpress (RE) Luzern–Zug–Zürich vor. Dieser soll halbstündlich die potenzialstarken Zwischenzentren (Ebikon, Rotkreuz, Zug, Baar und Thalwil) verbinden und schafft neue, attraktive, direkte Verbindungen zwischen den Agglomerationen Luzern, Zug und Zürich. Die RE-Verbindungen werden gleichzeitig auch die bisher stark genutzte S1 entlasten.

Das Angebot im Fernverkehr hat eine relevante Wechselwirkung zur Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr (Stadtbahn). Gerade im von der Interpellantin hauptsächlich erwähnten Korridor Zug–Walchwil–Arth-Goldau–Gotthard wird dies in den kommenden Jahren der Fall sein. Durch den halbstündlichen Halt der Fernverkehrszüge in Zug und Arth-Goldau ist in der Beziehung Zug–Schwyz–Brunnen eine Nachfrageverlagerung von der Stadtbahnlinie S2 (Erstfeld–Zug–Baar Lindenpark) hin zum Fernverkehr zu erwarten. Daher ist kein Angebotsausbau für die S2 auf diesem Streckenabschnitt geplant.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Welche der in der Interpellation genannten Massnahmen erachtet der Regierungsrat als zweckmässig zur Deckung des zukünftigen Bedarfs? Mit welchen Kosten wäre (grob geschätzt) dafür zu rechnen? Sieht der Regierungsrat weitere Massnahmen, welche noch nicht aufgelistet sind?*

Notwendige Massnahme

d) 3. *Gleis vom Bahnhof Zug bis Baar zur Entflechtung der S-Bahn vom Fernverkehr und zur Verlängerung der S2 bis nach Baar. Dazu gehört auch eine Anpassung des Bahnhofs Baar.*

Das von der Planungsregion Zentralschweiz eingereichte Angebotskonzept bedingt ein 3. Gleis zwischen Baar Lindenpark–Baar sowie eine 4. Perronkante im Bahnhof Baar. Diese Massnah-

me entspricht den Planungen von Kanton, SBB und Bund. Die Kosten von rund 125 Millionen Franken (Grobkostenschätzung) müssen durch den Bund getragen werden. Ein 3. Gleis zwischen Baar und Zug und eine 4. Perronkante im Bahnhof Baar sind aufwärtskompatibel zu weiteren Ausbauten zwischen Zürich und Luzern, insbesondere einem Ausbau im Gebiet Zimmerberg oder dem Ausbau des Bahnhofs Luzern. Dank dem 3. Gleis zwischen Baar und Zug und der 4. Perronkante im Bahnhof Baar wird es möglich, die S2 von Baar Lindenpark nach Baar zu verlängern. Damit entsteht eine neue Durchmesserlinie der Stadtbahn, welche die beiden Stadtzentren und die Entwicklungsgebiete von Baar und Zug ideal erschliesst.

Für den AS 2030 besteht schweizweit ein grosser Bedarf für Bahnausbauten, die der Bund finanzieren müsste, womit kaum alle im AS 2030 geplanten Ausbauten finanziert werden können. Daher ist eine harte Priorisierung der zahlreichen Vorhaben zu erwarten. Ob im AS 2030 für die Zentralschweiz auch Grossprojekte wie ein Ausbau im Gebiet Zimmerberg oder ein Tiefbahnhof in Luzern berücksichtigt werden können, ist offen. Es ist jedoch zu erwarten, dass dann auch ein 3. Gleis zwischen Baar und Zug unumgänglich wird. Der Regierungsrat erwartet, dass im AS 2030 unabhängig von der Berücksichtigung eines Grossprojekts, wenigstens die Leistungsfähigkeit der Strecke zwischen Baar und Zug rasch ausgebaut wird. Dank dem 3. Gleis zwischen Baar und Zug kann es möglich werden, zusätzliche Züge zwischen Luzern und Zürich verkehren zu lassen, selbst wenn der lange ersehnte und mehrfach angekündigte Ausbau am Nadelöhr Zimmerberg auf sich warten lässt. Falls dies möglich wird, können zusätzliche RE-Züge zwischen Zürich und Luzern auch helfen, die stark belastete S1 (Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar) markant zu entlasten. Zusammen mit der Verlängerung der S2 bis nach Baar könnte das Bahnangebot dank der Massnahme d) für die zentralen Entwicklungsschwerpunkte im Kanton verbessert werden. Die SBB prüft ein solches Konzept und evaluiert, welche ergänzenden Infrastrukturmassnahmen in der Zentralschweiz dafür notwendig wären. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Massnahme d) sehr zweckmässig und für die beiden Stadtbahnlinien S1 und S2 notwendig ist. Er erwartet, dass der Bund dieses Vorhaben im AS 2030 aufnimmt und rasch realisiert.

Langfristig notwendige Massnahmen

c) Durchgehendes Gleis 1 im Bahnhof Zug zur Entflechtung der S-Bahn vom Fernverkehr im Bahnhofbereich.

g) Erstellung eines 3. Gleises Zug bis Chollermüli

Die SBB analysiert im Auftrag des Bundes neben dem nächsten Ausbaus Schritt auch die langfristigen Angebotsbedürfnisse, schätzt die Anforderungen an die Infrastruktur ab und sichert räumlich die dafür notwendigen Flächen. Die vorgeschlagenen Infrastrukturen c) und g) stimmen mit den Erkenntnissen von SBB und Kanton überein. Sie sind auch im kantonalen Richtplan aufgeführt. Aus heutiger Sicht sind das durchgehende Gleis 1 im Bahnhof Zug und die Erstellung des 3. Gleises Zug–Chollermüli erst langfristig im Zusammenhang mit späteren Ausbaus Schritten zu erwarten. Aufgrund der noch nicht genau spezifizierbaren Anforderungen und dem langfristigen Zeithorizont können keine Kostenangaben gemacht werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen c) und g) sind somit sinnvoll, aber erst langfristig zu erwarten.

Bereits realisierte Massnahme

f) Ein neuer Umsteigepunkt an der Haltestelle Lindenpark für Passagiere der S2 aus der Inner-schweiz, die mit der S1 nach Rotkreuz und Richtung Freiamt fahren. Dies zur Entlastung des Bahnhofs Zug.

Die heutige Infrastruktur an der Haltestelle Lindenpark ermöglicht einen Umstieg zwischen der S1 und der S2. Die dort vermittelten Anschlüsse werden aber zwangsläufig auch im Bahnhof Zug gewährt. Die Reisezeit ist unabhängig vom Umsteigeort Lindenpark oder Zug gleich lang. Welcher Umsteigebeziehung der Vorrang gegeben wird, entscheiden in erster Linie die Reisenden selber. Der Regierungsrat erachtet diese Massnahme bereits als realisiert.

Weitere Massnahmen

Die Interpellantin fragt schliesslich nach weiteren, von ihr nicht aufgelisteten Massnahmen. Im Sinne einer Bedarfsorientierung, der Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Stadtbahn können folgende Elemente erwähnt werden:

Die Kapazität der Stadtbahn Zug wird künftig durch zwei zusätzliche FLIRT erhöht. Diese neuen Fahrzeuge verstärken diejenigen S1-Züge, welche in der Hauptverkehrszeit in Einfachtraktion verkehren. Die neuen Fahrzeuge werden ein Innendesign aufweisen, welches bessere Stehplatzmöglichkeiten schafft. Es besteht die Absicht, auch die bisherigen FLIRT-Fahrzeuge der Stadtbahn Zug bei künftigen Revisionen auf das neue Innenlayout umzurüsten, womit 10 Prozent mehr Transportkapazität entsteht.

Die langfristige Sicherung des Stadtbahnangebots ist dem Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Aus diesem Grund soll dafür gesorgt werden, dass das Angebot der S1 und der S2 in den langfristigen Plänen des Bundes verankert wird. Mit der Revision der Güterverkehrsgesetzgebung wurde vom Bundesparlament ein Instrument geschaffen, welches dem Bundesrat die Möglichkeit gibt, die Anzahl Trassen für alle Verkehrsarten auf der Schiene langfristig festzulegen. Darauf aufbauend werden Netznutzungspläne und die laufenden Fahrpläne durch die Bahnen erarbeitet. Die Basis des ersten nationalen Netznutzungskonzepts des Bundes wird das sogenannte Referenzangebots 2025 des BAV darstellen, worin auch die Stadtbahn Zug abgebildet ist. Der Regierungsrat erwartet daher, dass der Bundesrat das Netznutzungskonzept mit den Trassen der Stadtbahn Zug beschliessen wird, womit auch künftig das Angebot der Stadtbahn Zug gesichert sein wird.

Zu einem attraktiven öV-Angebot gehört auch ein einfacher Zugang zu Bahn und Bus. Moderne Distributionssysteme, welche den Kundinnen und Kunden ein sorgloses Reisen ermöglichen, stellen einen integrierenden Bestandteil dar. Der Regierungsrat hatte sich frühzeitig dafür eingesetzt, dass im Kanton ein modernes Distributionssystem getestet werden kann. Die für die Projektentwicklung notwendigen Mittel für das System «Bibo» wurden vom Kantonsrat jedoch gestrichen. Es ist absehbar, dass die heutigen komplizierten Lösungen im Tarif- und Billettwesen künftig durch modernere Distributionsmittel abgelöst werden müssen. Spätestens im Zusammenhang mit einer umfassenden Lösung zu Mobility Pricing sind elektronische Hilfsmittel auch im öV unumgänglich. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass der Kanton dafür als Testregion besonders gute Voraussetzungen mitbringt und stellt sich dafür zur Verfügung, soweit keine Kostenfolgen für den Kanton resultieren.

2. *Welche der genannten Massnahmen erachtet der Regierungsrat als nicht zweckmässig? Warum?*

Nicht notwendige Massnahmen

a) *Verlängerung der Perrons an den Haltestellen Hörndli, Fridbach, Casino und Postplatz, damit die Züge der S2 in Doppeltraktion verkehren können.*

Doppeltraktionszüge müssten für die S2 durch die Kantone Uri, Schwyz und Zug, sowie den Bund gemeinsam bestellt werden. Solche Züge würden den Bestellern erhebliche Mehrkosten für die zusätzlichen Fahrzeuge, Infrastrukturbenutzung, Abstellung etc. verursachen. Bei der S2 drängen sich, aus heutiger Sicht, keine Doppeltraktionen auf und sie sind auch in den kommenden Jahren nicht geplant. Die zurzeit am stärksten ausgelasteten Züge der S2 weisen auf dem Streckenabschnitt Steinen–Arth-Goldau die höchsten Frequenzen auf. Es handelt sich um vereinzelte Züge in der Hauptverkehrszeit, welche Stehplätze benötigen. Die Fahrzeuge der Stadtbahn sind analog zur S1 dafür gut eingerichtet. Mit der geplanten Verdichtung des Fernverkehrs am Gotthard zum Halbstundentakt wird es eine Verlagerung der heutigen Frequenzen von der S2 hin zum Fernverkehr geben. Diese Verlagerung erwartet auch das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz und sieht keinen Anlass, die S2 auf Doppeltraktion zu verstärken. Gemäss heutigen Betriebsvorschriften müssten bei Doppeltraktion der S2 die Perrons der Stadtbahnhaltestellen zwischen Zug und Walchwil auf 150 Meter verlängert werden. Dies würde Investitionskosten von rund 8 Millionen Franken auslösen (Grobkostenschätzung SBB Infrastruktur). Der notwendige Raum für Perronverlängerungen auf 150 Meter wäre grundsätzlich vorhanden. Es ist längerfristig aber nicht auszuschliessen, dass dank intelligenter Türsteuerung und Kundeninformation ein Einsatz von längeren Zügen bei unveränderten Perrons möglich wird. Da zurzeit kein Bedarf für Doppeltraktion der S2 absehbar ist, könnte die Investition in längere Perrons jahrzehntelang brachliegen. Der Regierungsrat erachtet daher Perronverlängerungen für die S2 nicht als notwendig.

b) Auf dem Areal der alten Zementfabrik in Brunnen werden bis zum Jahr 2030 rund 300 Millionen Franken in die Grossüberbauung «Nova Brunnen» investiert. Die ersten Bauten sind ab 2016 bezugsbereit. Zur Anbindung dieses Gebietes mit vielen neuen Arbeitsplätzen und Wohnungen wäre der Halbstundentakt von Walchwil bis Brunnen zu verlängern.

Die halbstündliche Verlängerung der S2 von Walchwil bis Brunnen hätte, unabhängig von der betrieblichen Lösung, in jedem Fall einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf mit entsprechenden Mehrkosten für die Besteller zur Folge. Nachfrageseitig ist zu berücksichtigen, dass parallel zur S2 (Baar Lindenpark–Erstfeld) auch die S3 (Brunnen–Arth-Goldau–Luzern) und die im Kanton Schwyz haltenden Schnellzüge verkehren. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz hält zur halbstündlichen Verlängerung der S2 fest, dass im Rahmen der aktuellen Planungen kein Angebotskonzept besteht, welches halbstündliche Verbindungen der S2 zwischen Zug und Brunnen oder weiter vorsieht. Die Fahrlage einer verlängerten S2 wäre für ein systematisches halbstündliches Angebotskonzept im Kanton Schwyz wenig geeignet. Die Verbindung Zug–Brunnen werde zweimal pro Stunde im Wechsel zwischen der S2 und dem Interregio-Zug angeboten, und das Potenzial der Stadtbahnhaltestellen zwischen Zug und Arth-Goldau nach Brunnen rechtfertige keine zusätzliche dritte Reisemöglichkeit pro Stunde. In Anbetracht, dass die Verlängerung der S2 nach Brunnen auch vom Standortkanton nicht gefordert wird und mit den zusätzlichen Verbindungen ein geringes Nachfragepotenzial abgedeckt werden könnte, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass diese Massnahme nicht weiterzuverfolgen ist.

e) Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich zwischen Lindenpark und Neufeld, da in diesem Gebiet eine Grossüberbauung geplant wird.

Im Richtplan des Kantons Zug ist neben der Haltestelle Baar Sennweid keine weitere Haltestelle für die Stadtbahn vorgesehen. Der Entwicklungsschwerpunkt Unterfeld wird optimal durch die bereits bestehenden, in einem Abstand von rund 600 Metern angeordneten, Haltestellen Baar Lindenpark und Baar Neufeld erschlossen. Eine weitere Haltestelle wäre mitten auf der langfristig vierspurigen Strecke zwischen Zug und Baar nur sehr schwierig zu realisieren. Eine

weitere Haltestelle hätte zudem Auswirkungen auf die Gesamtfahrzeit der Stadtbahn S1 zwischen Rotkreuz und Baar. Mit dem zusätzlichen Halt wäre die Kurzwende der S1 in Baar bzw. in Rotkreuz nicht mehr realisierbar. Dies hätte einen erheblichen Kostensprung für zusätzliche Fahrzeuge und Lokomotivführerinnen/-führer zur Folge. Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat eine weitere Haltestelle ab.

3. Ist der Regierungsrat bereit, dem Kantonsrat eine Vorlage zum Ausbau der Stadtbahn zu unterbreiten? Falls ja, mit welchem Zeithorizont? Falls Nein, aus welchen Gründen nicht?

Wie bereits in der Beantwortung der Frage 1 dargelegt, erachtet der Regierungsrat den Bau eines 3. Gleises zwischen Baar Lindenpark und Baar und den Bau einer 4. Perronkante im Bahnhof Baar als richtig und notwendig. Selbst wenn der Bund dieses Vorhaben im AS 2030 beschliesst, ist zu erwarten, dass diese Infrastruktur noch viele Jahre nicht zur Verfügung stehen wird. Daher wird vom Regierungsrat eine rasche Realisierung angestrebt.

Für die entsprechende Finanzierung dieser Massnahme kommt der Bund auf (vgl. Ziffer 2.1 zu Frage d), S.3); der Kanton hat aber die Möglichkeit einer Vorfinanzierung. Gemäss Art. 58c des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) können die betroffenen Kantone Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Gemäss dem Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten (BGS 751.32) kann der Kanton Bahnprojekte des Bundes vorfinanzieren. Deshalb wird der Regierungsrat, sobald klar ist, dass der Bund die erwähnten Bahninfrastrukturen im AS 2030 aufnimmt, die Modalitäten für eine Vorfinanzierung klären. Damit könnte nahtlos nach dem Bundesbeschluss dem Kantonsrat eine Vorlage zur Vorfinanzierung unterbreitet werden. Eine solche Kantonsratsvorlage kann nach dem Entscheid des Bundesparlaments frühestens gegen Ende 2018 erwartet werden. Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton können noch nicht beziffert werden. Umfang und Dauer des Darlehens würden sich nach dem Baufortschritt der zu finanzierenden Massnahme richten und sind auch abhängig von der erwarteten Liquiditätsentwicklung im BIF. Die jährliche Belastung des Kantons ergibt sich danach aufgrund der effektiven Zinsentwicklung während der Dauer des Darlehens. Die Zustimmungen durch den Bund und den Kantonsrat vorausgesetzt, könnte die Inbetriebnahme des 3. Gleises Baar Lindenpark Baar und einer 4. Perronkante im Bahnhof Baar im Idealfall auf den Zeithorizont 2025 vorgezogen werden.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 23. Februar 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Der Landschreiber: Tobias Moser