



**Interpellation von Andreas Hürlimann und Philip C. Brunner  
betreffend wie weiter mit der Eisenbahn am Zugersee Ost?  
vom 12. April 2016**

Die Kantonsräte Andreas Hürlimann, Steinhausen und Philip C. Brunner, Zug, haben am 12. April 2016 folgende Interpellation eingereicht:

Mit Medienmitteilung vom 6. April 2016 teilen die SBB mit, dass die seinerzeit heftig kritisierte Streckensperrung zwecks Substanzerhalt und Doppelspur Walchwil entlang dem Zugersee aufgrund eines Rechtsverfahrens um «mindestens ein Jahr» verschoben wird.

Das Wording wie auch der Verfahrensstand vor Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen legen nahe, dass diese Verschiebung länger als ein Jahr dauern wird.

Bis dato hat der Volkswirtschaftsdirektor als zuständiger Regierungsrat für den öffentlichen Verkehr, wie auch der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr keine Stellung genommen zu den aktuellen Entwicklungen.

Aufgrund der ursprünglichen Kommunikation entsteht der Eindruck, dass die SBB die Notbremse gezogen haben. Der Zeitgewinn aufgrund der Neat-Eröffnung wird dank Nicht-Sperrung auf der Strecke Zugersee Ost jedoch nicht in vollem Umfang weitergegeben. Zitat aus der Medienmitteilung der SBB: «Bis zum tatsächlichen Baubeginn wird im Fernverkehr auf die Umleitung über Rotkreuz verzichtet. 2017 werden die Züge wie bisher der Ostseite des Zugersees entlang fahren. Der dadurch mögliche, zusätzliche Zeitgewinn für Tessin-Reisende ab Zürich und Zug wird zum Teil an die Bahnkunden weitergeben. Es werden aber auch Zeitreserven geschaffen, um den Fahrplan auf der Gotthardachse zu stabilisieren und die Pünktlichkeit zu verbessern.»

Die Interpellanten haben Einblick in den Schriftenverkehr im Rechtsverfahren zwischen den Parteien nehmen können. Daraus geht hervor, dass ein Kernpunkt der Argumentation der Beschwerdeführenden die fehlende Zuständigkeit der SBB für die Nutzungshoheit der Trassen am Zugersee Ost. Das heisst im Klartext, dass aufgrund der aktuellen Rechtslage und der Abkommen mit der EU (Landverkehrsabkommen mit der EU (Art. 33, 34 und 36 LVA; vgl. Botschaft zu 05.028 zweiter Schritt Bahnreform 2, BBL 2010, 936) die SBB gar nicht legitimiert sind, verbindliche Nutzungsvoraussagen (Trassedichte, Güterverkehr ja/nein) abzugeben. Dies wirft einmal mehr schwerwiegende Fragen auf.

Wir stellen dem Regierungsrat deshalb folgende Fragen:

- 1 a. Besteht seitens Regierungsrat ein Plan B für den Regionalverkehr zwischen Zug und Arth-Goldau resp. Erstfeld (S2) für den Fall, dass die SBB angesichts der Unwägbarkeiten des Gerichtsverfahrens auf den Doppelspurausbau in Walchwil verzichtet?  
Wenn ja, wie sieht dieser aus?
- b. Wenn nein, besteht die Absicht, sich auf diese Eventualität zeitgerecht - d.h. unverzüglich - vorzubereiten?

- 2a. Hat der Regierungsrat eine Einschätzung, wie lange das Rechtsverfahren im Zusammenhang mit der Plangenehmigung dauern könnte?
  - b. Hat der Regierungsrat das Gespräch auch mit den Beschwerdeführenden gesucht? Falls nein, besteht die Absicht, dies innert nützlicher Frist zu tun?
3. Was unternimmt der Regierungsrat, um den Bahnreisenden den grösstmöglichen Zeitgewinn dank nicht verhängter Sperrung zu ermöglichen, nachdem die SBB offenbar nur einen Teil des Zeitgewinns weitergeben will?
- 4a. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Beschwerdeführenden, dass der Zugang zur Trasse Zug-Arth-Goldau für Güterverkehr nicht in der Kompetenz der SBB liegt?
  - b. Wie stellt sich der Regierungsrat zu der von den Beschwerdeführenden angeführten Aussage des Leiters AöV, H.K. Weber, dass Güterverkehr in der Nacht am Zugersee Ost schon heute nicht aufhaltbar wäre, wenn die Nachfrage dazu bestünde? Ausser man würde die Nachttrassen mit Personenverkehr füllen.