



Postulat von Philip C. Brunner

betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz – mehr Sitzplätze und weniger Stehplätze – eine kostengünstige infrastrukturelle Verbesserung – mit sofortigem direktem Nutzen für ÖV-Benutzer

(Vorlage Nr. 2403.1 – 14701)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 24. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Philip C. Brunner reichte am 4. Juni 2014 ein Postulat betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz – mehr Sitzplätze und weniger Stehplätze – eine kostengünstige infrastrukturelle Verbesserung – mit sofortigem direktem Nutzen für ÖV-Benutzer (Vorlage Nr. 2403.1 – 14701) ein. Der Kantonsrat hat das Postulat am 24. Juni 2014 an den Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen.

Wir unterbreiten Ihnen zum Postulat Bericht und Antrag und gliedern diesen wie folgt:

1.	Ausgangslage	1
2.	Aktivitäten in Bezug auf die definitiven Perronverlängerungen	2
3.	Weiteres Vorgehen	3
4.	Postulatsanliegen im Gesamtkontext	4
5.	Antrag	5

1. Ausgangslage

Die SBB will zeitlich befristete und somit provisorische Perronverlängerungen im Bahnhof Rotkreuz realisieren, welche ausschliesslich für die Zeit der Streckensperre auf der Ostseite des Zugersees erstellt werden, damit während dieser Periode in die über Rotkreuz umgeleiteten Züge ein- und ausgestiegen werden kann. Da anschliessend sowie auch mittelfristig kein Angebotskonzept mit Halt von 400m-Zügen in Rotkreuz gesichert ist, sollen die Perronverlängerungen mit reduziertem Ausbaustandard gebaut (Höhe der Perrons, technische Ausrüstung) und anschliessend wieder zurückgebaut werden. Diese provisorische Lösung wurde trotz vorgängig intensivem Briefwechsel mit der SBB und mündlichen Interventionen entgegen der Forderung des Regierungsrats gewählt.

Mit Bericht und Antrag vom 28. Oktober 2014 (Vorlage Nr. 2403.2), kombiniert mit der Beantwortung der Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern (Vorlage Nr. 1899.5), beantragte der Regierungsrat mit Bezug auf den Einsatz des Kantons Zug, die provisorischen Perronverlängerungen in Rotkreuz bis zum Ablauf der Lebensdauer beizubehalten, das Postulat erheblich zu erklären und abzuschreiben. Im Übrigen sei der Vorstoss nicht erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben. Der Kantonsrat erklärte das Postulat am 13. November 2014 mit Stichentscheid des Präsidenten als teilerheblich im Sinn der Debatte und beschloss, es nicht als erledigt abzuschreiben.

Die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 1899.1 – 13317) der Motionäre Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher wurde mit 37 zu 24 Stimmen ebenfalls nicht abgeschrieben. Die Frist für die erneute Beantwortung der Motion wurde auf den 31. Dezember 2016 erstreckt.

Mit diesen Entscheiden beabsichtigte der Kantonsrat, den politischen Druck zur Kapazitätserhöhung auf der Linie Zürich–Zug–Luzern insbesondere durch den Einsatz von längeren Zügen aufrechtzuerhalten.

2. Aktivitäten in Bezug auf die definitiven Perronverlängerungen

Die Entscheidungen des Kantonsrats wurden im Anschluss an die Kantonsratssitzung unverzüglich dem bei der SBB zuständigen Key Account Manager mit E-Mail zur Kenntnis gebracht. Der Volkswirtschaftsdirektor forderte am 5. Dezember 2014 im Leitorgan Bahnprojekte Zugersee bei der SBB eine definitive Verlängerung der Perrons in Rotkreuz für 400m-Züge und als Minimalanspruch das Belassen der provisorischen Perronverlängerung auf unbestimmte Zeit.

An diversen bilateralen Treffen mit Mitgliedern der Geschäftsleitung SBB wurde explizit auf die Situation in Rotkreuz mit dem künftigen Departement der Fachhochschule Zentralschweiz und dem fehlenden Schnellzugshalt hingewiesen. Auch am Spitzengespräch vom 13. November 2015 mit dem CEO der SBB in Zug wurde vom damaligen Baudirektor und vom Volkswirtschaftsdirektor unter anderem die Situation in Rotkreuz eingehend aufgezeigt. Dies war nicht zuletzt ein Grund, weshalb Rotkreuz zusammen mit Zug zu sogenannten Fokusräumen der SBB in ihrer Gesamtperspektive wurden.

Nahezu gleichzeitig mit dem erheblich erklärten Postulat wurde am 18. Dezember 2014 die Petition der Vereinigung Wirtschaftsregion ZUGWEST an den Kanton und die SBB eingereicht, welche unter anderem den Halt des zweiten Interregiozuges in Rotkreuz fordert. Da für SBB Fernverkehr ein zweiter Halt in Rotkreuz ein erklärtes Ziel ist, wurde diese Fragestellung intensiv geprüft. Gemeinsam mit dem Amt für öffentlichen Verkehr wurden Varianten untersucht und Konfliktpunkte besprochen. Nach einer ersten Zwischenkonsultation beim Kanton Luzern, wehrte sich dieser beim Bundesamt für Verkehr (BAV) gegen die laufenden Planungen des Fernverkehrs. Dies hat zu Interventionen des Volkswirtschaftsdirektors in Luzern und beim BAV geführt. Unter ausdrücklicher Einwilligung des BAV durfte die SBB danach weiter nach Lösungen für den zweiten Interregiohalt in Rotkreuz suchen.

Dabei zeigten sich leider diverse betriebliche Konfliktpunkte, welche ein solcher Halt auslösen würde. Insbesondere wäre die Verlustzeit durch den Halt zu lang, um den Slot auf den einspurigen Streckenabschnitten rechtzeitig erreichen zu können. Daneben war auch klar, dass mit einem zusätzlichen Halt in Rotkreuz die Züge auf 400 Meter verlängert werden müssten, um die zusätzlichen Frequenzen aufnehmen zu können. Dazu wären Fahrzeuge der neuesten Generation (Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzüge) notwendig, bzw. sie müssten von anderen Regionen abgezogen werden. 400 Meter lange Züge können jedoch in Luzern nicht signalmässig verkehren, wenn gleichzeitig ein zweiter 400 Meter langer Zug (z.B. ein Gotthardzug) verkehrt. Mit dem Ausbauschnitt 2025 ist zudem geplant, dass die Interregio-Züge in Luzern Richtung Bern–Genf beziehungsweise in Zürich Richtung Flughafen–Konstanz verkehren. Wenn diese Züge 400 Meter lang wären, würde die Perronlänge auf weiteren Bahnhöfen nicht ausreichen. Auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht würde ein enormer Fahrzeugbedarf entstehen, wenn 400 Meter lange Züge von Genf über Bern–Luzern bis nach Zürich–Konstanz verkehren. Da diese auf den meisten Streckenabschnitten überdimensioniert wären, müssten diese Triebzüge verkürzt werden können. Offen ist, wo dies bzw. das Abstellen der Interregio-Züge möglich wäre. Zumindest in Luzern würde die Signalisationsproblematik dadurch nicht entschärft, zudem

müssten die Reisenden je nach Länge der stehendenbleibenden Zugseinheit bis zu 200 Meter weit den Perron nach vorne gehen. Erwähnt werden kann, dass auch derjenige Zug, welcher bereits in Rotkreuz anhält, nicht verlängert werden kann, da er zusätzlich auch in Baar anhält, wo die Perrons noch kürzer sind als in Rotkreuz. Es besteht somit kein fahrbares Zugskonzept, welches nach der Streckensperrung am Zugersee Ostufer ohne umfassendere Infrastrukturmassnahmen 400 Meter lange Züge mit Halt in Rotkreuz ermöglichen würde.

Parallel zu den kantonalen Bemühungen hatte die SBB mit Schreiben vom 2. Dezember 2014 bereits ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsgesuch (Baubewilligungsgesuch) betreffend «Provisorische Perronverlängerungen Rotkreuz» beim zuständigen BAV eingereicht. Die SBB beantragte in verfahrensrechtlicher Hinsicht das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren mit der Begründung, dass es sich bei den Perronverlängerungen im Bahnhof Rotkreuz (Perron 2 und 3 um je 82 m bzw. Perron 5 und 6 um je 130 m auf je 420 m Nutzlänge) um eine zeitlich befristete Eisenbahnanlage handelt, die ausschliesslich für die Periode der Streckensperre auf der Ostseite des Zugersees erstellt und anschliessend nach spätestens drei Jahren wieder entfernt wird.

Im vereinfachten Plangenehmigungsverfahren wird das Gesuch gemäss Eisenbahngesetz nicht publiziert und nicht öffentlich aufgelegt. Erst auf mehrmalige Intervention des Amtes für öffentlichen Verkehr beim BAV konnte erwirkt werden, dass der Kanton und die Gemeinde Risch zur Stellungnahme zum Vorhaben eingeladen wurden. Kanton und Gemeinde Risch verlangten dann in ihren Eingaben die Erstellung von definitiven Perron-Infrastrukturen für das Halten von 400m langen Zügen. Das BAV bewilligte das eingereichte Baugesuch der SBB unverändert. In der Plangenehmigungsverfügung vom 1. Juni 2015 lehnte das BAV alle Anträge des Kantons Zug betreffend definitive und zeitlich nicht oder weniger kurz begrenzte Perronverlängerungen ab. Die ähnlich lautende Einsprache der Gemeinde Risch wurde ebenfalls abgewiesen. Die Gesuchstellerin SBB definiere und begrenze den Verfahrensbestand, wie das BAV in seiner Begründung erklärte. Im vorliegenden Fall habe die SBB ein Gesuch für eine provisorische Perronverlängerung gestellt. Weder Kanton bzw. Gemeinde noch das BAV können diesen Verfahrensgegenstand ausweiten. Die SBB ihrerseits war aus terminlichen und finanziellen Gründen sowie wegen fehlendem fahrplantechnisch funktionierendem Angebotskonzept nicht gewillt, ein neues Gesuch einzureichen.

Nach einer Analyse mit Beurteilung der Erfolgswahrscheinlichkeit verzichtete der Kanton auf eine Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht. Selbst im theoretischen und unwahrscheinlichen Falle einer Gutheissung der Beschwerde hätten die Perronverlängerungen mangels gesicherten Angebotskonzepts und wegen der fehlenden ungesicherten Finanzierung der Mehrkosten nicht mit Sicherheit gebaut werden können. Hinzu kam das Verzögerungsrisiko: Das Risiko, dass in Rotkreuz nicht in die umgeleiteten Züge ein- bzw. ausgestiegen werden könnte, wog zu schwer. Zudem sollte ja nicht der Bau verzögert oder verhindert werden, sondern lediglich der Rückbau.

3. Weiteres Vorgehen

Der Beschwerdeverzicht hält die Volkswirtschaftsdirektion nicht davon ab, sich nach wie vor engagiert für baldmögliche definitive Perronverlängerungen in Rotkreuz einzusetzen. Sie teilte dem BAV mit Schreiben vom 1. Juli 2015 ihren Beschwerdeverzicht mit und beantragte gleichzeitig, mit dem Abbruch bzw. Rückbau der provisorischen Perronverlängerungen solange zu warten, bis eine bewilligte Projekterweiterung für definitive Perronverlängerungen vorliege. Die gewählte Konstruktionsweise der Perronverlängerungen (vorfabrizierte Perronwinkel-Betonelemente, Kiessand Foundationsschicht und sickerfähige Beton-Verbundsteine als Ober-

fläche des Perrons) bedingt keinen vorzeitigen Rückbau. Sie unterscheidet sich bis auf die stark reduzierte technische Ausrüstung (u.a. Beleuchtung, Beschallung, Kundeninformation) nur marginal von einem konventionellen Perron, der für eine langfristige Lebensdauer ausgelegt ist. Es ist aus Gründen der Nachhaltigkeit, der Flexibilität für den Betrieb und für das Angebot weder sinnvoll noch zweckmässig, die Perronverlängerungen bereits nach drei Jahren wieder rückzubauen und damit eine erhebliche Wertvernichtung in Kauf zu nehmen. Die Perronverlängerungen können dank der gewählten Konstruktionsart bei Bedarf nachträglich um 20 cm erhöht werden, um die Anforderungen in Bezug auf das Behindertengleichstellungsgesetz bis 2023 zu erfüllen. Die SBB bestätigt dies.

Bis heute ist kein fahrplantechnisch funktionierendes Angebotskonzept mit haltenden 400m-Zügen in Rotkreuz bekannt. Sollte sich diese Sachlage ändern und der Halt mit 400 m-Zügen möglich werden, wäre die SBB bereit, die erforderlichen Massnahmen für definitive Perronverlängerungen zu beantragen.

Mit der rechtskräftig erteilten Baubewilligung des BAV ist die SBB legitimiert, den Bau des Vorhabens im Umfang von 700'000 Franken zu realisieren. Nach Terminplan ist das im Anschluss an die Fertigstellung der Doppelspur Freudenberg–Rotkreuz möglich. Eine allfällige Aufrechterhaltung des Postulats kann daran nichts mehr ändern. Aus diesem Grund soll das Postulat nun als erledigt erklärt werden, hatte es doch kurzfristig – im Rahmen des nun laufenden Doppelspurausbaus – auf eine definitive statt nur provisorische Perronverlängerung abgezielt. Für eine spätere Phase ist das Anliegen einer definitiven Perronverlängerung im Kontext des generellen Kapazitätsausbaus wieder aufzunehmen bzw. ist es auch in der Motion betreffend höhere Bahnkapazitäten (Vorlage 1899.1) enthalten (vgl. dazu nachfolgend Ziff. 4).

4. Postulatsanliegen im Gesamtkontext

Der Postulant will mit der definitiven Ausführung von Perronverlängerungen die infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen, dass im Bahnhof Rotkreuz mit langen Zügen angehalten werden kann. Mit dem Einsatz von bis zu 400m verlängerten IC2000-Doppelstock-Zügen oder mit den neuen 400m-Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzügen von Bombardier könnten die Kapazität markant erhöht und zusätzliche Sitzplätze auf der Linie Zürich–Zug–Luzern angeboten werden, sofern dies betrieblich möglich wäre. Das gleiche Anliegen zum Kapazitätsausbau verfolgt auch die erheblich erklärte Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern; insofern bleibt das Anliegen auch parlamentarisch aktuell. Dieses Anliegen kann mit und ohne lange Perrons in Rotkreuz erfüllt werden. Die Perronlänge ist auch kein Garant für eine bestimmte Haltepolitik der Züge. Insofern braucht es ein funktionierendes Angebotskonzept für die ganze Achse Zürich–Luzern, welches die Kapazitäten ideal auf die verschiedenen Zugskategorien verteilt und die Bahnkapazität erhöht. Dies bedingt nach den bisherigen Erkenntnissen in jedem Fall Ausbauten der Infrastruktur ausserhalb von Rotkreuz. Die nächste Gelegenheit für einen solchen Ausbau besteht beim Ausbauschnitt AS2030 von FABI, welcher im Jahr 2019 dem Bundesparlament unterbreitet wird.

Eine Kapazitätserhöhung auf der stark frequentierten Bahnlinie Zürich–Zug–Luzern ist unbestritten und dringlich. Sowohl zusätzliche Regioexpress-Züge als auch der Einsatz von verlängerten Interregio-Zügen werden vom Regierungsrat weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten in die Planungen der Bahnausbau Schritte des Bundes und in die Angebotsplanung der SBB eingebracht. Im Sinne eines politischen Supports für dieses Anliegen will der Regierungsrat die erheblich erklärte Motion Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern noch nicht abschreiben. Innert der bis

31. Dezember 2016 erstreckten Frist wird diesbezüglich eine Antwort erfolgen, wobei die Erledigung der Motion dann mit Rücksicht auf die Gesetzgebungsarbeiten auf Bundesebene voraussichtlich weitere Zeit beanspruchen wird. Denn erst Ende 2018 bzw. Anfang 2019 wird der Bundesrat die Botschaft betreffend dem Ausbauschnitt 2030 zuhanden des Parlaments verabschieden. Es wird sich dann zeigen, ob und mit welchen Massnahmen der Bund die Kapazität auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern ausbauen will. Falls es sich zeigt, dass auch eine Perronverlängerung in Rotkreuz notwendig ist, wird der Regierungsrat darauf bestehen, dass die nun geplanten und dannzumal noch bestehenden massiven Provisorien in Rotkreuz nachträglich zu definitiven Lösungen umgebaut werden. Mit diesem Vorgehen bleibt somit das Anliegen des Postulats auch für die Zukunft auf dem Tisch und wird gegenüber dem Kantonsrat im Rahmen der erwähnten Motion wieder bearbeitet. Letztere beinhaltet das generelle Anliegen nach verlängerten Perrons in Rotkreuz und Baar.

5. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, das teilerheblich erklärte Postulat (Vorlage Nr. 2403.1 – 14701) von Philip C. Brunner betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 24. Mai 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart