



**Motion von Philip C. Brunner und Jürg Messmer
betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf**

(Vorlage Nr. 2609.1 - 15146)

**Postulat der FDP-Fraktion
betreffend Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich**

(Vorlage Nr. 1804.1 - 13051)

**Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher
betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern**

(Vorlage Nr. 1899.1 - 13317)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 6. Dezember 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die drei parlamentarischen Vorstösse beinhalten den Kapazitätsausbau der Bahnstrecke Zürich-Zug-Luzern oder Teilstrecken davon. Sie betreffen ähnliche Anliegen, weshalb wir sie gleichzeitig in einem Bericht beantworten. Wir unterbreiten Ihnen zu den erwähnten Vorstössen Bericht und Anträge gemäss folgender Gliederung:

1. In Kürze	1
2. Bisherige Behandlung der Vorstösse	2
3. Ausgangslage	3
4. Doppelspuriger Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf	4
5. Ausbau der Bahnangebote Zürich–Zug–Luzern	6
6. Perronverlängerungen Rotkreuz und Baar	9
7. Kapazitätsausbau ist aus Zuger Sicht unbestritten	11
8. Anträge	12

1. In Kürze

Kontinuierlicher Ausbau der Bahnkapazität Zürich–Zug–Luzern

Drei Vorstösse, die sich mit der Bahnkapazität der Strecke Zürich–Zug–Luzern befassen, werden zusammen beantwortet. Der Regierungsrat zeigt auf, welche Massnahmen bereits initiiert wurden, um die Kapazität des Bahnangebots zu steigern. Einerseits verkehren mehr Züge, andererseits auch längere Züge im Fernverkehr zwischen Zürich und Luzern. Auch auf der Gotthardachse und beim Angebot der S-Bahn-Zürich werden die Kapazität und das Angebot laufend erhöht. Im Hinblick auf den nächsten Ausbauschritt des Bundes bleibt die Forderung nach einem Ausbau am Nadelöhr Zimmerberg vordringlich.

Die vielfältigen Kapazitätsverbesserungen waren dank punktuellen Anpassungen der Bahninfrastruktur möglich. Mit einer Vorfinanzierung für die Durchmesserlinie Zürich konnte der Kanton Zug zudem ein Schlüsselobjekt des nationalen Bahnverkehrs unterstützen.

Die in den Vorstössen geforderten konkreten Bauvorhaben (Sanierungstunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf, Perronverlängerungen in den Bahnhöfen Baar und Rotkreuz) sind hingegen beim Bund weder geplant noch finanziert. Die vorgezogene Realisierung hätte hohe Kosten für den Kanton Zug zur Folge und könnte den Zweck nicht erfüllen, da kein künftiges Angebot diese Infrastruktur dauerhaft verlangt. Die Vorstösse sollen deshalb abgeschrieben werden.

Der Regierungsrat setzt weiterhin für den Angebotsausbau auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern ein, dies nun im Hinblick auf den Ausbauschnitt 2030. Die Verantwortung dafür liegt beim Bund, welcher an der Planung von künftigen Ausbauschnitten arbeitet.

2. Bisherige Behandlung der Vorstösse

Die Kantonsräte Philip C. Brunner und Jürg Messmer, Zug, sowie acht Mitunterzeichnende reichten am 14. April 2016 eine Motion betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf (Vorlage Nr. 2609.1 - 15146) ein. Der Kantonsrat hat die Motion am 12. Mai 2016 an den Regierungsrat zur Berichterstattung und zum Antrag überwiesen.

Die FDP-Fraktion reichte am 30. März 2009 Motion und Postulat zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) ein. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit Bericht und Antrag vom 25. August 2009 (Vorlage Nr. 1804.2 - 13176)

- die Motion der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich betreffend Standesinitiative (1. Absatz) nicht erheblich zu erklären;
- das Postulat der FDP-Fraktion zum Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich betreffend
 - a. koordinierte Interessenwahrnehmung mit anderen Kantonen (2. Absatz) erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben;
 - b. betreffend Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen (3. Absatz) erheblich zu erklären.

Der Kantonsrat folgte am 26. November 2009 den Anträgen des Regierungsrats. Das Postulat ist somit nur im Teilaspekt betreffend Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen noch nicht als erledigt abgeschrieben. Mit dem Zwischenbericht vom 14. Mai 2013 zu den per Ende März 2013 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen (Vorlage Nr. 2259.1 - 14360) beantragte der Regierungsrat eine Fristerstreckung bis 31. Dezember 2016, die vom Kantonsrat gewährt wurde.

Die Kantonsräte Martin Stuber, Zug, Heini Schmid, Baar, und Thomas Lötscher, Neuheim, sowie 39 Mitunterzeichnende reichten am 28. Januar 2010 eine Motion betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern (Vorlage Nr. 1899.1 - 13317) ein, die der Kantonsrat am 25. Februar 2010 an den Regierungsrat überwies. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit Bericht und Antrag vom 28. September 2010 (Vorlage Nr. 1899.2 - 13559), die Motion erheblich zu erklären und abzuschreiben. Ein Motionär setzte sich dafür ein, die Motion nicht abzuschreiben, da der Bund in den nächsten 20 Jahren den Zimmerbergtunnel in keinem Ausbauschnitt vorgesehen habe. Deshalb sei es die einzige Möglichkeit, die Bahnkapazitäten zwischen Zürich, Zug und Luzern auszubauen, in dem die Perrons in Baar und Rotkreuz für Halte mit 400 Meter langen Zügen verlängert würden. Nur so könne verhindert werden, dass die Schnellzugshalte in Baar und Rotkreuz nicht verloren gingen. Der Rat folgte am 31. März 2011 diesem Antrag und beschloss mit 42:33 Stimmen, die Motion erheblich zu erklären und nicht abzuschreiben. Mit dem Zwischenbericht vom 20. Mai 2014 zu den per Ende März 2014 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen (Vorlage Nr. 2400.1 - 14682) beantragt der Regierungsrat eine Fristerstreckung bis 31. Dezember 2014, die vom Kantonsrat gewährt wurde. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit Bericht und Antrag vom

28. Oktober 2014 (Vorlage Nr. 1899.5 - 14793), die erheblich erklärte Motion abzuschreiben. Der Kantonsrat entschied mit 37 zu 24 Stimmen die Motion nicht abzuschreiben. Mit diesem Entscheid beabsichtigte der Kantonsrat, den politischen Druck zur Kapazitätserhöhung auf der Linie Zürich-Zug-Luzern insbesondere durch den Einsatz von längeren Zügen aufrechtzuerhalten. Mit dem Zwischenbericht vom 19. Mai 2015 zu den per Ende März 2015 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen (Vorlage Nr. 2513.1 - 14945) beantragte der Regierungsrat eine zweite und letzte Fristerstreckung bis 31. Dezember 2016, welche vom Kantonsrat gewährt wurde.

3. Ausgangslage

Die Anliegen der drei Vorstösse aus dem Kantonsrat betreffen den Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 9. Februar 2014 die Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Sowohl für die Finanzierung wie auch für den Ausbau der Bahninfrastruktur gelten ab dem 1. Januar 2016 neue Regeln. Mit dem neuen, unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) können die erforderlichen Mittel für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur bereitgestellt und das Bahnnetz schrittweise ausgebaut werden. Das Bundesparlament entscheidet alle vier bis acht Jahre über Umfang und Inhalt der Ausbauschritte (AS) des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP). Im bereits beschlossenen Ausbauschritt STEP AS 2025 sind keine neuen Bahninfrastrukturen im Kanton Zug enthalten. Weitere Angebotsausbauten in unserem Kanton sind jedoch nicht ohne Infrastrukturausbauten realisierbar. Derzeit erarbeitet das verantwortliche Bundesamt für Verkehr (BAV) gemeinsam mit den Bahnen (SBB, Privatbahnen), der Güterverkehrsbranche sowie den Kantonen den Bahnausbau Schritt STEP AS 2030, der im 2019 zur Beratung ins Bundesparlament kommt. Die Kantone sind in sogenannte Planungsregionen zusammengefasst, können ihre Angebotswünsche zum Regionalverkehr äussern und werden regelmässig über die Planungsarbeiten informiert. Sie haben aber faktisch nur ein Anhörungsrecht. Der Fernverkehr wird weiterhin national durch das BAV unter Einbezug der SBB geplant.

Die Planungsregion Zentralschweiz, welcher der Kanton Zug angehört, 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, Oberwil und Walchwil ideal verbindet. Weiter verlangt die Planungsregion einen halbstündlichen, beschleunigten Regionalexpress (RE) Luzern-Zug-Zürich. Dieser soll halbstündlich die potenzialstarken Zwischenzentren (Ebikon, Rotkreuz, Cham, Zug, Baar und Thalwil) verbinden und schafft neue, attraktive und direkte Verbindungen zwischen den Agglomerationen Luzern, Zug und Zürich. Die RE-Verbindungen werden gleichzeitig auch die bestehenden Interregios Luzern-Zug-Zürich und die bisher stark genutzte S1 entlasten. Der Kanton Zug forderte für den Fernverkehr, für den er selber nicht zuständig ist, viertelstündliche Verbindungen Zug-Zürich und eine integrierte Planung des gesamten Personenverkehrs (Regional- und Fernverkehr).

4. Doppelspuriger Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf

Die Motion von Philip C. Brunner und Jürg Messmer fordert den raschen Bau eines Doppelspur隧nells Sihlbrugg-Horgen Oberdorf. Da die Zuständigkeit wie im Kapitel 3 erwähnt beim Bundesamt für Verkehr liegt, haben wir dieses mit folgenden Fragen konfrontiert. Die Antwort des BAV, die mit der SBB abgesprochen ist, wird nachstehend *kursiv* dargestellt:

- a. Wann stehen in den nächsten zwanzig Jahren an den beiden einspurigen Tunnels zwischen Baar und Horgen Oberdorf grössere Sanierung an? Sind dafür grössere Streckensperrungen zu erwarten?

Antwort BAV: Im Albis- sowie Zimmerbergtunnel stehen grössere Sanierungsarbeiten in den nächsten Jahren an, welche vermutlich Totalsperren auslösen werden. Es wird von mehreren Wochenendtotalsperren ausgegangen. Eventuell werden noch längere Sperrintervalle benötigt. Der Umfang der Sanierungsmassnahmen für die nächsten 20 Jahre kann nicht genau abgeschätzt werden. Es sind entsprechende Studien für beide Tunnels im 2017 vorgesehen und die Resultate sollen Ende 2018 bzw. Anfang 2019 vorliegen. Wann die Massnahmen umgesetzt werden, ist noch offen.

BAV und SBB haben die Notwendigkeit der Klärung des Sanierungsbedarfs der einspurigen Tunnels erfasst und erkannt. Die geplanten Studien bilden wichtige Grundlagen für die zukünftigen Entscheide. Die Ergebnisse der Studien sind abzuwarten. Aufgrund einer Auslegung aller Entscheidungsgrundlagen werden BAV und SBB erst in den nächsten Jahren die weiteren Schritte seriös klären können.

- b. Wie viele Reisende sind jeweils von einer solchen Streckensperrung betroffen und mit welchen Auswirkungen?

Antwort BAV: Von einer Streckensperrung an einem ganzen Wochenende waren im Jahr 2015 66'000 Reisende betroffen. Es ist mit Umleitungen des Nord-Süd-Verkehrs via Südbahn (Freiamt) sowie Umleitungen Zürich-Luzern via Olten und/oder Rotkreuz zu rechnen (längere Reisezeiten von ca. 20 Minuten). Die S24 wird zwischen Horgen Oberdorf und Baar/Zug durch Busse ersetzt.

Zuständig für die Anordnung von Streckensperrungen ist die SBB. Die Volkswirtschaftsdi rektion suchte deshalb frühzeitig den Kontakt mit der SBB, um die Auswirkungen auf die zahlreichen Reisenden möglichst gering zu halten. So hat die SBB bereits angekündigt, dass für die Fertigstellung der im Jahr 2016 begonnenen Umbauarbeiten im Albistunnel Anfang 2017 noch weitere vier Wochenendsperrungen notwendig sind. Die Bahnstrecke zwischen Baar und Horgen Oberdorf wird in dieser Zeit gesperrt. Die Umleitungen der Schnellzüge erfolgen über die Südbahn. Von Zug verkehrt die S5 nach Zürich, zwischen Horgen Oberdorf und Baar werden Ersatzbusse eingesetzt.

- c. Wurde bereits geprüft, ob ein zweispuriger Tunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf als Vorhaben für eine nächste grössere Sanierung machbar und sinnvoll wäre? Was würde ein solcher Tunnel kosten, allenfalls inkl. Stilllegung des bestehenden einspurigen Zimmerbergtunnels? Bestehen andere bauliche Alternativen, die in diesem Zeitraum für diese Strecke zu erwarten sind?

Antwort BAV: Der Bund hat den Auftrag, dem Parlament eine Botschaft zum Ausbauschnitt 2030 vorzulegen. Zurzeit erarbeitet das BAV mit der SBB, weiteren Transportunternehmungen und den Kantonen den STEP AS 2030. Im Rahmen STEP AS 2030 ist sicherzustellen, dass allfällige Infrastrukturmassnahmen aufwärtskompatibel zu den langfristigen Ausbauprojekten sind. Die SBB Infrastruktur besitzen mit dem sogenannten „Rahmenplan“ ein etabliertes Planungsinstrument in der langfristigen Planung der Knoten und Korridore. Im Auftrag des BAV wird aktuell der Korridorrahmenplan Zentralschweiz erarbeitet, um aufzuzeigen, in welchen Schritten der Knoten Luzern und der Abschnitt Thalwil-Litti optimal in das gesamtschweizerische Knotenkonzept eingebunden werden können. Zwischen Thalwil und Litti werden eine Neubaustrecke und ein Ausbau der bestehenden Linie geprüft. Eine Kostenschätzung liegt nicht vor.

BAV und SBB erstellen derzeit den Rahmenplan Zentralschweiz und evaluieren unter anderem auch Ausbaumöglichkeiten im Abschnitt Litti-Thalwil. Auf Intervention des Kantons Zug prüfen BAV und SBB alle bisher bekannten Varianten, also auch jene der Motionäre. Neben dem im Sachplan des Bundes und dem kantonalen Richtplan enthaltenen Zimmerbergbasistunnel 2 (ZBT 2) wird auch der Ausbau der Stammlinie Litti-Thalwil mittels einer zweiten Tunnelröhre Litti-Sihlbrugg und einem neuen Doppelspurtunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf untersucht (Zimmerberg light). Für den Kapazitätsengpass Thalwil werden Lösungen mit Ausbau und Umfahrung des Bahnhofs geprüft. Die Volkswirtschaftsdirektion begleitet gemeinsam mit den übrigen betroffenen Kantonen diese Arbeiten. Falls grössere Änderungen zur bisherigen Bahnplanung erkannt werden, erwartet der Regierungsrat, dass das Ergebnis der Arbeiten in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, aufgenommen wird.

- d. Gemäss Art. 30 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) besteht für die Kantone die Möglichkeit, eine Massnahme des Substanzerhalts, wie sie ein Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf darstellt, zur Beschleunigung vorzufinanzieren. In welchem Zeitraum wäre eine solche Vorfinanzierung aus Sicht des BAV spruchreif und inwiefern wäre der Bund in eine Vereinbarung zwischen Kanton und der SBB einzubeziehen?

Antwort BAV: Gemäss Art. 30 KPFV ist für die abzuschliessende Vereinbarung und die Berechnung der Mehrkosten der Vorzeitigkeit auch Art. 35 Abs. 2 KPFV anwendbar. Das heisst, dass eine trilaterale Vereinbarung zwischen BAV, Kanton und der Infrastrukturbetreiberin abgeschlossen wird. Das BAV legt dabei die Finanzierung so fest, dass dem Bund weder in der Bau- noch in der Betriebsphase Mehrkosten entstehen. Eine solche Vereinbarung kann grundsätzlich jederzeit abgeschlossen werden, wenn die der Berechnung zugrundeliegenden Annahmen (Umfang, Kosten, Termine) in genügender Qualität vorliegen. Dabei sind die oben erwähnten Arbeiten im Rahmen STEP als Rahmenbedingung zu berücksichtigen.

In der aktuellen finanziellen Lage des Kantons ist die Finanzierung von Mehrkosten für den Bau und Betrieb eines Sanierungstunnels unrealistisch. Solange die Infrastruktur im Rahmen von STEP nicht definiert und beschlossen ist, fehlt auch rechtlich für den Bund wie den Kanton die Voraussetzung, dass ein Sanierungstunnel zwischen Sihlbrugg und Horgen Oberdorf vorfinanziert werden könnte.

- e. Welche betrieblichen und angebotsseitigen Vorteile (allenfalls Nachteile) sieht das BAV in Zusammenhang mit seinen Plänen zum Ausbauschnitt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur, wenn ein vorgezogener doppelspuriger Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf bis 2025/2030 zur Verfügung steht?

Antwort BAV: Mit dem Korridorrahmenplan Zentralschweiz werden die betrieblichen und angebotsseitigen Vor- und Nachteile einer Neubaustrecke resp. ein Ausbau der Stammlinie zwischen Thalwil und Littli erarbeitet. Im Rahmen der Arbeiten zum STEP AS 2030 werden Bewertungsergebnisse der untersuchten Angebotskonzepte und Infrastrukturobjekte im Jahr 2017 vorliegen.

Die Antworten von BAV und SBB zeigen, dass der Klärungsbedarf erkannt ist und dass die Untersuchungen sowohl zum mittelfristigen Kapazitätsausbau Richtung Zürich (im Rahmen der Planungsarbeiten zum STEP AS 2030) als auch zum langfristigen (Planungen Korridorrahmenplan Zentralschweiz) aktuell bearbeitet werden. Ergebnisse aus der langfristigen Korridorrahmenplanung Zentralschweiz und damit zum Variantenvergleich Bahnausbau Littli-Thalwil will das BAV im Jahr 2017 kommunizieren.

Fazit

Der Kanton Zug ist gemäss nationalem Eisenbahnrecht nicht verantwortlich für den Unterhalt, die Erneuerung und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Zuständigkeit liegt beim Bund, die Finanzierung erfolgt über den BIF (vgl. Kapitel 3). Der geforderte Sanierungstunnel liegt vollständig auf dem Gebiet des Kantons Zürich. Der Zürcher Kantonsrat hat einen ähnlichen Vorstoss wie jenen der Motionäre mit grossem Mehr bereits abgelehnt. Der zweispurige Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf ist weder Bestandteil des behördenverbindlichen Sachplans Schiene des Bundes noch des kantonalen Richtplans. Aus diesen Gründen ist das Anliegen aus Sicht des Regierungsrats nicht motionsfähig. Einzig der Teil Vorfinanzierung liegt in der Kompetenz des Kantonsrats und wäre motionsfähig. Die Voraussetzungen für eine Vorfinanzierung sind derzeit nicht gegeben. Ein zweispuriger Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf ist weder im Unterhaltsprogramm der SBB noch im STEP AS 2025 des Bundes enthalten. Es ist im AS 2025 auch kein Angebotskonzept hinterlegt, welches einen Sanierungstunnel benötigt. Es liegt kein projektiertes Vorhaben vor, welches Auskunft zu genauen Kosten und Terminen gibt. Die Sanierung von Bahnanlagen ist keine Aufgabe des Kantons Zug. In der aktuellen Finanzlage würden dem Kanton dafür auch die Mittel fehlen. Faktisch gibt es keinen Sanierungstunnel, der - wie von den Motionären gefordert - rascher gebaut werden könnte. Es macht auch keinen Sinn, einen solchen Tunnel vom Bund zu fordern, bevor der erwähnte Variantenvergleich (Neubaustrecke oder Ausbau der Stammlinie) vorliegt. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, das Begehren nicht erheblich zu erklären und abzuschreiben.

5. Ausbau der Bahnangebote Zürich-Zug-Luzern

Die Volkswirtschaftsdirektion trifft sich mehrmals im Jahr mit Entscheidungsträgern der SBB. Auch beim letzten Treffen mit dem CEO der SBB wurde die Attraktivität für Arbeiten, Wohnen und Freizeit der Regionen entlang der Achse Zürich-Zug-Luzern aufgezeigt, was zu einer hohen Nachfrage auf der Schiene führt. Auch in Zukunft ist ein weiteres starkes Wachstum zu erwarten. Prognosen gehen von einer Zunahme auf der Schiene von bis zu 40 Prozent bis 2030 aus. In den letzten Jahren gelang es dank vorausschauender Planung und vielfältigen Lösungen immer wieder zusätzliche Plätze anzubieten. Es konnten auch auf Bestreben des Kantons einige Angebotsverbesserungen realisiert werden, welche auf der Bahnstrecke Zürich-Zug-Luzern oder in Einzelabschnitten zu höherer Beförderungskapazität führen und für Entlastung sorgen.

Interregio (IR) Zürich-Zug-Luzern

Die Kapazität auf dieser Linie wurde und wird laufend erhöht. Die im Halbstundentakt verkehrenden IR Zürich-Zug-Luzern werden mit IC2000-Doppelstock-Einheiten betrieben. Bereits seit 2009 wird die Stammkomposition um einen doppelstöckigen Wagen verlängert und verkehrt mit neun Wagen. Einzelne dieser IR-Fernverkehrszüge, welche in Baar und Rotkreuz halten, weisen in Stosszeiten zwei zusätzliche Wagen aus (total elf Wagen). Auf Druck der Volkswirtschaftsdirektion haben die SBB mitgeteilt, dass mittelfristig weitere Züge zur Verstärkung angedacht sind und dass eine Frühverbindung zum Flughafen geprüft wird. Der halbstündlich versetzt geführte IR von Zürich Flughafen über Zürich HB, Thalwil und Zug nach Luzern wird seit dem abgeschlossenen Bahnhofumbau in Zürich Oerlikon vor gut einem Jahr in Stosszeiten mit drei zusätzlichen Wagen verstärkt (total 12). Ab 2020 soll stündlich auf dem Zugumlauf Luzern-Zug-Zürich (ohne Halt Baar und Rotkreuz) der neue 400 Meter lange Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzug von Bombardier zum Einsatz kommen, womit die Kapazität weiter erhöht und zusätzliches Platzangebot entsteht.

Regio-Express (RE) Zürich-Zug-Luzern

Seit dem Fahrplan 2005 verkehren morgens und abends während der Hauptverkehrszeit RE-Züge (mit Halten in Baar und Rotkreuz), welche auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern die halbstündlichen Interregio-Fernverkehrszüge ergänzen. Die RE entlasten die Interregiozüge und haben noch freie Sitzplätze.

Fernverkehr Gotthard-Innerschweiz-Zug-Zürich

Ab Fahrplan 2017 kann eine zusätzliche Frühverbindung nach Zürich angeboten werden. Mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels werden über den Stundentakt hinaus zusätzliche Schnellzüge Richtung Süden geführt. Die Verbindungen aus dem Tessin über Zug nach Zürich werden bis Ende 2020 zum integralen Halbstundentakt verdichtet. Je nach Nachfrage können die eingesetzten, rund 190 Meter langen Züge in doppelter Länge (Doppeltraktion 380 Meter) geführt werden. Im rein nationalen Betrieb ist nach der kompletten Anpassung der Tunnelprofile auch ein Einsatz mit doppelstöckigen Fernverkehrszügen möglich, was zu einer weiteren Kapazitätssteigerung führt. Schon frühzeitig hat sich der Regierungsrat für den dafür notwendigen Ausbau und die Sanierung der Bahnstrecke Zugersee Ost eingesetzt, und der Kantonsrat hat die entsprechende Richtplananpassung genehmigt. Dieser Ausbau hilft zudem, dass der Fahrplan stabiler wird, was auch positive Auswirkungen auf die Achse Zürich-Zug-Luzern haben wird. Bekanntlich ist die diesbezügliche Plangenehmigung derzeit beim Bundesverwaltungsgericht hängig.

S-Bahnlinie S24

Im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich und der vom Kanton Zug mitfinanzierten Zugfolgezeitverkürzung Thalwil-Zug konnte im 2014 mit der S24 (frühere Bezeichnung S1) einen attraktiven Halbstundentakt Zug-Zürich-Zürich Oerlikon eingeführt werden. Dank der Involvement des Amtes für öffentlichen Verkehr in die Zürcher Bahnplanungen konnte auch für den Kanton Zug ein wertvoller Ausbau erzielt werden. Die Nachfrage der S24 im 2015 hat auf dem Abschnitt Zug-Zürich um 50 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Mit der Weiterführung der Züge nach Winterthur und Schaffhausen entstanden ab 2016 zwei zusätzliche umsteigefreie Verbindungen zwischen Zug und dem Flughafen Zürich pro Stunde. Mit dem Einsatz von modernen Doppelstock-Triebzügen der 2. Generation konnte die Transportkapazität markant erhöht werden. Die S24 verfügt weiterhin über genügend Kapazität und entlastet die Interregios seit 2016 zusätzlich, da sie halbstündlich weiter nach Zürich Flughafen verlängert wurde.

S-Bahnlinie S5

Die S5 (frühere Bezeichnung S9) von Zug via Steinhausen-Affoltern am Albis nach Zürich (und weiter über Stadelhofen, Uster nach Rapperswil und Pfäffikon SZ) verfügt mit dem Regio-Doppelstock-Triebzug über die neuste Generation von S-Bahnzügen, welche gegenüber dem Rollmaterial der 1. Generation eine um 10 Prozent höhere Kapazität aufweist. Je nach Nachfrage können die S-Bahnzüge S5 und S24 in bis 300 Meter langen Zugskompositionen verkehren.

Stadtbahn S1

Seit der Inbetriebnahme im Jahr 2004 hat der Regierungsrat das Angebot der S1 auf dem Abschnitt Baar-Rotkreuz kontinuierlich zum integralen Viertelstundentakt ausgebaut. Die maximalen Zuglängen von 150 Meter (zwei Flirt-Züge zusammen gekoppelt als Stadtbahn-Doppeltraktion) konnten in den vergangenen Jahren bei weiteren Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten angeboten werden. Dies zuletzt im Fahrplanjahr 2016 bei vier weiteren Verbindungen. Die dafür erforderlichen zwei neuen Flirt-Züge sowie ein bestehender haben ein neues Innendesign. Ein Teil der Sitzplätze wurden durch Stehplatzzonen mit Anlehnevorrichtungen und Haltestangen ersetzt, was das Platzangebot gegenüber dem bestehenden Flirt-Modell um 10 Prozent erhöht. Ein Umbau des Innenlayouts der bestehenden elf Stadtbahn-Flirts kann frühestens in den Jahren 2017/18 erfolgen und wäre mit zusätzlichen Kosten für die Besteller verbunden. Im Weiteren werden im Auftrag des Regierungsrats Zusatzzüge am Morgen und am Abend zwischen Zug und Rotkreuz geführt, welche die S1 entlasten. Dies geschieht, indem die S24 nach Rotkreuz verlängert wird.

Zusätzlicher IR-Halt Rotkreuz

Der Halt in Rotkreuz auf allen IR-Zügen Zürich-Zug-Luzern bleibt erklärtes Ziel des Regierungsrats, auch wenn dieser Halt mittelfristig nicht möglich ist, wie der Regierungsrat in seiner Beantwortung des Postulats Brunner betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz vom 24. Mai 2016 bereits ausgeführt hat (Vorlage Nr. 2403.3 - 15169). Die Volkswirtschaftsdi-rektion ist mit den Gemeinden Risch, Hünenberg und Cham im Austausch, wie dieses Ziel im Rahmen von STEP 2030 erreicht werden kann (vgl. auch entsprechende Petition der Vereinigung ZugWest).

Spitzenstundenproblematik

Die überfüllten Züge manifestieren sich hauptsächlich in den Stosszeiten am Morgen und Abend. Ein Grossteil der Bahnfahrenden pendelt während den Hauptverkehrszeiten an ihren Arbeitsplatz, an den Ausbildungsplatz oder in die Schule. Infrastruktur und Angebot werden auf die Pendlerspitzen ausgelegt. In den Nebenverkehrszeiten verfügen die Züge über genügend Kapazität. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten liegt die durchschnittliche Auslastung auf dem SBB-Netz bei 30 Prozent. Im Kanton Zug dürfte dieser Auslastungsgrad etwas höher liegen. Trotzdem kann keinesfalls von täglich durchgehend überfüllten Zügen ausgegangen werden. Wenn es gelingt, die Nachfragespitzen zu brechen und breiter in die Zeiten ausserhalb der Spitzenstunden zu verlagern, ergeben sich mehr freie Kapazitäten. Im Kanton Zug haben Gespräche mit den kantonalen Schulen zum späteren Schulbeginn stattgefunden. Mit dem Departement Informatik der Hochschule Luzern in Rotkreuz hat die erste Bildungsinstitut bereits gestaffelte Vorlesungszeiten eingeführt und den Vorlesungsstart auf 9 Uhr verschoben. In diesem Sinn wirken auch die von der Metropolitankonferenz Zürich erarbeiteten Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen (Projektleitung: Amt für Raumplanung des Kantons Zug) kapazitätssteigernd.

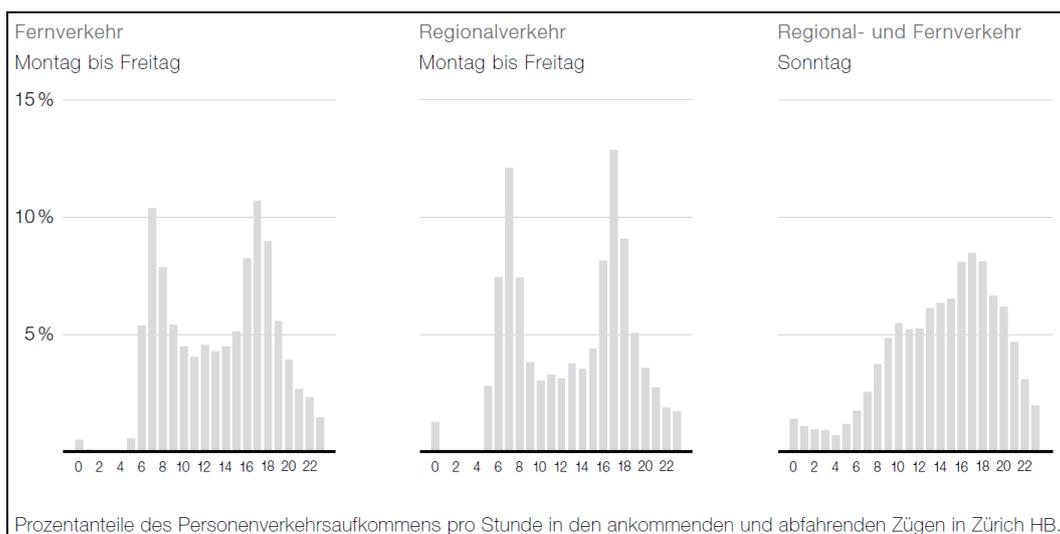


Abb. 1: Typische Verteilung der Zugpassagiere im Tagesverlauf am Beispiel Zürich HB (SBB, 2015)

Vorfinanzierung

Der Kanton Zug hat den Tatbeweis betreffend kantonale Zusammenarbeit bei Vorfinanzierungen erbracht, indem er mit sieben weiteren Kantonen und einem Darlehen an die SBB die Durchmesserlinie Zürich teilweise vorfinanziert hat. Dadurch konnte die Durchmesserlinie Zürich, die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich sowie der Halbstundentakt auf der S24 vorzeitig realisiert werden. Weitere Ausbauprojekte haben derzeit nicht die erforderliche Projektreife. Die Voraussetzungen für eine Vorfinanzierung, wie Inhalt eines Realisierungsprogramms des Bundes oder der SBB, Kosten und Termine, sind somit nicht gegeben. Die Planungsarbeiten für den nächsten Bahnausbau Schritt STEP AS 2030, welcher durch das zuständige BAV zusammen mit der SBB erarbeitet wird, sind in Gang. Die konkreten Ausbauprojekte werden Ende 2019 durch das Bundesparlament beschlossen.

Fazit

Ab 2017 verkehren in Stosszeiten mindestens sieben Züge pro Stunde und Richtung auf dem Abschnitt Zug-Zürich (Halbstundentakt IR Zürich-Zug-Luzern, Halbstundentakt IC/EC Gotthard-Zug-Zürich, Halbstundentakt S24, RE Zürich-Zug-Luzern). Wird die S-Bahnlinie S5 via Steinhäusern nach Zürich dazugerechnet sind es neun. RE, IC Gotthard und die S-Bahnzüge nach Zürich verfügen über genügend Kapazität und entlasten damit auch die stark frequentierten IR-Verbindungen. Das eingesetzte moderne Rollmaterial wird, wo möglich und nötig, verlängert und weist insgesamt eine laufend höhere Transportkapazität auf. Der Regierungsrat hat erfolgreich gezeigt, dass er die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen betreffend Vorfinanzierung verfolgt, sobald ein Ausbauprojekt reif und für den Kanton von wesentlichem Interesse ist. Der Regierungsrat beantragt deshalb, das erheblich erklärte Postulat der FDP-Fraktion betreffend Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich als erledigt abzuschreiben.

6. Perronverlängerungen Rotkreuz und Baar

Für die Sanierung der Bahnstrecke Zug-Arth-Goldau und den Bau der Doppelspurinsel Walchwil ist eine Streckensperrung auf der Zugersee Ostseite geplant. Damit während dieser Periode in die über Rotkreuz umgeleiteten Züge ein- und ausgestiegen werden kann, will die SBB eine zeitlich befristete Perronverlängerung im Bahnhof Rotkreuz realisieren. Mit der rechtskräftig erteilten Baubewilligung des BAV vom 1. Juni 2015 ist die SBB legitimiert, das Vorhaben im Umfang von 700'000 Franken zu realisieren (vgl. auch Antwort des Regierungsrats auf den Postulat von Philip C. Brunner betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz; Vorlage

Nr. 2403.3 – 15169). Gemäss Terminplan wollte sie dies im Anschluss an die Fertigstellung der Doppelspur Freudenberg–Rotkreuz im Sommer 2016 ausführen. Wegen Verzögerungen infolge einer Beschwerde gegen das Bauvorhaben auf der Ostseite des Zugersees musste der geplante Baustart in Rotkreuz sistiert werden, bis ein rechtskräftiger Entscheid für die Projekte auf der Ostseite vorliegt. Dieser liegt aktuell nicht vor.

Neue Abklärungen zu Verfahren und Kosten

Das Amt für öffentlichen Verkehr nutzte die verfahrensbedingte Pause und klärte nach der Beantwortung des oben erwähnten Postulats mit der SBB im Herbst 2016 erneut Möglichkeiten, Kosten und Verfahren für eine definitive Lösung ab. Eine definitive Perronverlängerung unterscheidet sich in verschiedenen Bereichen von der bewilligten provisorischen Verlängerung, da sie auf eine langfristige Dauer auszulegen ist. Beim BAV müsste ein neues Bauprojekt eingereicht werden. Für das neue Baubewilligungsverfahren wäre ohne Einsprache mit zwölf Monaten zu rechnen. Ein solches Projekt müsste einen bedeutend höheren Standard aufweisen als ein Provisorium, welches auf eine Nutzungsdauer von einem bis zwei Jahren ausgelegt ist. Neben den eigentlichen Perronverlängerungen um 80 bis 130 Meter verlangt die Genehmigungsbehörde BAV wegen der Langfristigkeit des Vorhabens den behindertengerechten Ausbau (Perronkantenhöhe 55 cm statt 35 cm) sowie die normgerechte Ausrüstung und Entwässerung auf der gesamten Perronlänge von 420 Metern. Die erhöhten Anforderungen lösen hohe Bau- und Unterhaltskosten aus, welche weder die SBB noch der Bund tragen wollen, weil nach der temporären Nutzung während der Streckensperre Zugersee Ost auch mittelfristig keine Angebotskonzepte mit Halt von 400 Meter-Zügen in Rotkreuz vorgesehen, geplant und realisierbar sind. Um dem Motionsbegehren gerecht zu werden, müsste der Kanton die Baukosten von 2,5 Millionen Franken alleine tragen. Würde man nur das Perron 2/3 definitiv verlängern, an dem die Züge Zürich-Zug-Luzern halten, macht das Kosten von 970'000 Franken aus. Zusätzlich fallen die Investitionsfolgekosten im Umfang von jährlich rund vier Prozent der Investitionen (100'000 bzw. 40'000 Franken pro Jahr) an, die der Kanton ebenfalls alleine zu tragen hätte. Die SBB erklärte, dass ihr keine Mittel zur Verfügung ständen für den Unterhalt an Anlagen, auf denen kein Angebot gefahren wird. Perronverlängerungen in Baar wären aufgrund der engen Platzverhältnisse baulich sehr aufwändig und entsprechend noch teurer als in Rotkreuz (Kosten im zweistelligen Millionenbereich). Auch in Baar sind keine Halte von 400 Meter langen Zügen geplant.

Bedeutung eines funktionierenden Gesamtkonzepts

Die Perronlänge ist kein Garant für eine bestimmte Haltepolitik der Züge. Die in Rotkreuz und Baar haltenden Züge werden ab dem Fahrplan 2019 in Zürich zum Flughafen und nach Winterthur und Konstanz weiterfahren. Dies ist mit ein Grund, weshalb keine 400 Meter langen Züge eingesetzt werden können. Umgekehrt hat dies aber zur Folge, dass Rotkreuz ab Dezember 2018 eine stündliche Direktverbindung zum Flughafen erhält (Baar eine zusätzliche zu den beiden Direktverbindungen der S24). Es braucht in jedem Fall ein funktionierendes Angebotskonzept für die ganze Achse Zürich – Luzern und, wie obiges Beispiel zeigt, auch weit über die Zentralschweiz hinaus. Wenn Fahrzeuggrössen und Haltepolitik ideal auf die verschiedenen Zugskategorien verteilt werden, kann die verfügbare Bahnkapazität maximal genutzt werden und es entstehen interessante Direktverbindungen. Ein weiterer Ausbau des Angebots bedingt nach heutigen Erkenntnissen in jedem Fall weitreichende Ausbauten der Infrastruktur ausserhalb des Kantons Zug. Die nächste Gelegenheit für einen solchen Ausbau kommt frühestens mit dem Ausbausritt STEP AS2030, welcher im Jahr 2019 durch das Bundesparlament beraten wird.

Verzicht auf ein kantonales Projekt

Mit der Beantwortung des Postulats von Philip C. Brunner betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz vom 24. Mai 2016 (Vorlage Nr. 2403.3 – 15169) hat der Regierungsrat die Absicht erklärt, die Motion betreffend höherer Bahnkapazitäten (Vorlage Nr. 1899.1 – 13317) im Sinne eines politischen Supports noch nicht abschreiben zu lassen. Das Motionsanliegen bezieht sich explizit auf die Initiierung von Perronverlängerungen und Verhandlungen mit der SBB für den Einsatz von langen Doppelstock-Kompositionen. Mit diesen Massnahmen sollten kurzfristig und noch vor dem Ausbauschritt 2030 zusätzliche Kapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern geschaffen werden. Kapazitätsverbesserungen (u.a. auch längere Züge) konnten indessen in den letzten Jahren soweit möglich und ohne Perronverlängerungen umgesetzt werden (vgl. vorn Kapitel 5). Die neuen Abklärungen mit der SBB im Nachgang der Beantwortung des oben erwähnten Postulats zeigen, dass der Kanton auf eigene Rechnung die Perronverlängerungen in Rotkreuz realisieren müsste. 400 Meter lange Züge können weiterhin und aus anderen Gründen als die Perronlängen in Rotkreuz und Baar nicht anhalten (vgl. Vorlage Nr. 2403.3 – 15169). Der Regierungsrat verzichtet deshalb und vor dem Hintergrund der kantonalen Sparanstrengungen darauf, eine Projektierung für Perronverlängerungen auszulösen bzw. dem Kantonsrat eine Objektkreditvorlage für die Realisierung zu unterbreiten. Eine Vorfinanzierung ist trotz wesentlichem Interesse nicht möglich, da das Vorhaben in keinem Ausbau- oder Unterhaltsprogramm des Bundes oder der SBB enthalten ist und der Rückzahlungszeitpunkt völlig offen ist.

Fazit

Auch dank dem Einsatz des Regierungsrats und der Volkswirtschaftsdirektion wurde und wird das Angebot auf der Achse Zürich-Zug-Luzern auch ohne Perronverlängerungen kontinuierlich weiter ausgebaut. Die geforderte definitive Perronverlängerung auf 400 Meter in Rotkreuz könnte bei sofortigem Start einer neuen Projektierung voraussichtlich noch rechtzeitig vor der Streckensperrung Zugersee Ost realisiert werden. Der Regierungsrat kommt jedoch zum Schluss, dass Perronverlängerungen, die nicht benötigt werden, unzweckmässig sind und aufgrund der Finanzlage des Kantons auch nicht finanziert werden sollen. Es ist ebenfalls nicht sinnvoll, weiterhin eine Motion mit dieser Forderung über Jahre bis zum Ausbauschritt STEP AS 2030 pendent zu halten, welche ursprünglich auf den kurzfristigen Zeithorizont ausgerichtet war. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen des Ausbauschritts STEP AS 2030 für weitere Verbesserungen im Angebot einsetzen, soweit notwendig auch für Perronverlängerungen. Das Bundesparlament wird wie erwähnt im Jahr 2019 über den Ausbauschritt beraten.

Neben der Initiierung der Perronverlängerungen in Rotkreuz und Baar verfolgten die Motionäre als zweites Anliegen auch die Initiierung der schnellen Realisierung der Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz. Die Doppelspur konnte in rekordverdächtiger Zeit von 5 1/2 Jahren (ab Start des Vorprojekts) im Sommer 2016 fahrplanmässig in Betrieb genommen werden. Der letzte noch einspurige Abschnitt zwischen Baar Littli und Ebikon konnte somit eliminiert und eine wichtige betriebliche Lücke geschlossen werden.

Aufgrund seiner Erläuterungen und der neusten Erkenntnisse beantragt der Regierungsrat deshalb, die erheblich erklärte Motion betreffend höhere Bahnkapazität auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern (Initiierung Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz und Initiierung Perronverlängerungen und Einsatz von langen Doppelstock-Kompositionen) als erledigt abzuschreiben.

7. Kapazitätsausbau ist aus Zuger Sicht unbestritten

Durch die angestrebte Verlagerung von Passagierströmen in den Spitzenstunden, die aktive Lenkung der Bahnkunden auf nicht ausgelastete Züge, den Einsatz von Rollmaterial mit höherem Platzangebot und den geplanten integralen Halbstundentakt Gotthard-Zug-Zürich entsteht kurz- bis mittelfristig neue Platzkapazität, um die stetig wachsende Nachfrage weitgehend aufzufangen zu können.

Um das prognostizierte Wachstum von 40 Prozent bis 2030 auf der Schiene bewältigen zu können, sind langfristig Infrastrukturausbauten unausweichlich. Die Bahnanlagen haben einen kritischen Auslastungsgrad erreicht, was sich in Verspätungen und Zugsausfällen äussert. Massgebliche bisherige Angebotsausbauten wie mit der Stadtbahn Zug oder der S24 konnten noch mit verhältnismässig kleinen Anpassungen an der Bahnanlage realisiert werden. Bereits nächste kleinere Angebotsschritte erfordern Infrastrukturerweiterungen, welche Sprungkosten verursachen. Diese treten dann auf, wenn die Möglichkeiten von kleinen Massnahmen ausgeschöpft ist. Diese Situation ist beim Schienensystem im Raum Zug der Fall. Mögliche Entwicklungsschritte (u.a. 3. Gleis Zug-Baar mit 4. Perronkante Baar) hat die SBB mit dem Rahmenplan Baar-Zug aufgezeigt. BAV und SBB evaluieren in den Arbeiten zum Rahmenplan Zentralschweiz die Ausbaumöglichkeiten zwischen Littli und Thalwil. In bestehenden Ausbauprogrammen des Bundes (STEP AS 2025 und ZEB) ist im Raum Zug nur die Doppelspurinsel in Walchwil enthalten. Der Umfang und Inhalt des nächsten Ausbaus Schritts STEP AS 2030 ist Gegenstand der mindestens bis Ende 2018 laufenden Planungen des Bundes.

Der Kapazitätsausbau auf der nachfragestarken Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern ist unbestritten und dringlich. Die Forderung nach zusätzlichen Regio-Express-Zügen und verlängerten Interregio-Zügen wurden und werden vom Regierungsrat weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten in die Planung zum Ausbaus Schritts STEP AS 2030 des Bundes und in die Angebotsplanung der SBB eingebracht. In der rechtlichen Verantwortung stehen der Bund und die SBB, die Kantone werden angehört. Die Planungsarbeiten auf nationaler Ebene beanspruchen Zeit. In Arbeit befinden sich schweizweite Gesamtkonzepte in zwei Varianten. Einerseits ein Ausbau mit Projekten für rund 7 Milliarden Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen. Zudem eine zweite Variante mit Ausbauten für rund 12 Milliarden Franken bis 2035. Mit den geplanten Ausbauten trägt der Bund der Tatsache Rechnung, dass der Verkehr gemäss den Prognosen weiter stark wachsen wird. Ein Teil der Mittel soll für Ausbauten bei den Privatbahnen und für Querschnittsbereiche wie behindertengerechte Perronanlagen oder Abstellanlagen eingesetzt werden. Die entsprechende Vernehmlassung des Ausbaus Schritts STEP AS 2030/35 wird im Herbst 2017 erwartet, die Beratung der Vorlage durch das Parlament dann im Jahr 2019. Die Anstrengungen des Regierungsrats, auch zusammen mit der ganzen Zentralschweiz, für einen Ausbau der Strecke insbesondere am Nadelöhr Zimmerberg sind darauf hin ausgerichtet.

Der Regierungsrat setzt sich aktiv dafür ein, dass einer dieser beiden erwähnten Ausbaus Schritte auch tatsächlich beschlossen wird, sofern dem Kanton dienliche Projekte darin enthalten sind. Enthält der Ausbaus Schritt ein Bahnprojekt, an dem der Kanton ein wesentliches Interesse hat, und die Höhe der Vorfinanzierung in einem guten Verhältnis zum Nutzen für den Kanton Zug steht, wird der Regierungsrat zudem eine befristete Vorfinanzierung zur rascheren Realisierung vorlegen. Eine entsprechende Kantonsratsvorlage kann nach dem Entscheid des Bundesparlaments frühestens Anfang 2020 erwartet werden.

8. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Die Motion von Philip C. Brunner und Jürg Messmer betreffend Sanierungstunnel Sihlbrugg-Horgen Oberdorf (Vorlage Nr. 2609.1 - 15146) sei in ein Postulat umzuwandeln, nicht erheblich zu erklären und abzuschreiben.
2. Das betreffend Teilaspekt der Zusammenarbeit für eine Vorfinanzierung mit anderen Kantonen erheblich erklärte Postulat (Vorlage Nr. 1804.1 - 13051) der FDP-Fraktion betreffend Ausbau der Bahnverbindung nach Zürich sei als erledigt abzuschreiben.
3. Die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 1899.1 - 13317) der Motionäre Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 6. Dezember 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart