



**Postulat von Jean-Luc Mösch, Rainer Suter und Thomas Gander
betreffend Region ZUGWEST – Verbesserte Anbindung mit der Bahn**

(Vorlage Nr. 2777.1 - 15555)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 8. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Jean-Luc Mösch, Rainer Suter und Thomas Gander reichten am 3. September 2017 eine Motion betreffend verbesserte Anbindung der Region ZUGWEST (Cham, Hünenberg, Risch) mit der Bahn ein. Die Motion wurde vom Kantonsrat am 28. September 2017 in ein Postulat umgewandelt und dem Regierungsrat zum Bericht und Antrag überwiesen.

Am 18. Dezember 2014 hatte der Verein «Wirtschaftsregion ZUGWEST» dem Regierungsrat eine Petition «ÖV-Drehschreibe ZUGWEST mit Schwerpunkt Rotkreuz» eingereicht. Die vier Forderungen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs gehören in die sachliche Zuständigkeit des Regierungsrats, weshalb der Kantonsrat am 29. Januar 2015 sie an den Regierungsrat zur Beantwortung überwies. Die Beantwortung erfolgte am 24. Mai 2016. Soweit die Fragen dieses Postulats die oben erwähnten Forderungen betreffen, ist die erwähnte Antwort des Regierungsrats in die Postulatsbeantwortung eingeflossen.

A. Ausgangslage

Der Ennetsee ist bevölkerungsmässig und wirtschaftlich ein wichtiges Entwicklungsgebiet des Kantons Zug. Seine Attraktivität erhält das Gebiet auch durch die sehr gute Erschliessung auf Schiene und Strasse. Es ist dem Regierungsrat ein Anliegen, diese Standortvorteile weiterhin zu erhalten.

B. Ausführungen zu den Anliegen der Postulanten

Zu den Anliegen der Postulanten nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

- 1. Im Herbst 2017 wird das BAV die Kantone zum Botschaftsentwurf AS2030/35 anhören. Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für die Einführung von zusätzlichen Regio-Express-Verbindungen auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich mit Halt in Rotkreuz, Cham, Zug und Baar einzusetzen. Diese starten in Luzern, führen über Zug, bedienen den Zürcher Durchmesserbahnhof, fahren über das Metropolanzentrum Zürich hinaus via Flughafen bis Winterthur resp. in die Ostschweiz und halten unterwegs an den boomenden Subzentren. Dies bringt weitere Halte in der Region ZUGWEST und verbessert die Erreichbarkeit.*

Der Bundesrat hat Ende September 2017 das Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 eröffnet. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Bahnen und der Güterverkehrsbranche zwei Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 erarbeitet: Eine Variante für 7 Milliarden Franken bei einem Realisierungshorizont 2030 (Ausbauschnitt 2030) sowie eine Variante für 11,5 Milliarden Franken mit einem Realisierungshorizont von 2035 (Ausbauschnitt 2035). Der Bundesrat empfiehlt die Variante

Ausbauschritt 2035 zur Umsetzung, mit welcher die prognostizierten Verkehrsüberlasten weitgehend aufgefangen werden können. Mit der Variante Ausbausschritt 2030 können hingegen bereits heute absehbare Engpässe in verschiedenen Agglomerationen und auf weiteren Bahn-Achsen nicht beseitigt werden. Die Finanzierung der vorgesehenen Ausbauten ist über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert.

Der Ausbausschritt 2030 enthält keinen Bahnausbau auf der Achse Luzern–Zug–Zürich, weshalb er vom Regierungsrat nicht unterstützt wird. Mit dem Ausbausschritt 2035, in welchem der Zimmerbergtunnel II (ZBT II) enthalten ist, kann die Kapazität im Korridor Luzern–Zug–Zürich erheblich ausgebaut werden und die Züge können besser verteilt über die ganze Stunde verkehren. Die Reisezeiten aus allen Zuger Gemeinden nach Zürich verkürzen sich mit dem ZBT II um 6 bis 12 Minuten. Auch Reisende von Luzern nach Zürich oder vom Tessin nach Zürich profitieren in ähnlichem Ausmass. Folgendes Angebot liegt der Vernehmlassungsvorlage im Ausbausschritt 2035 pro Stunde und Richtung zugrunde (jeweils erste Zahl = Anzahl Züge):

Achse Luzern-Zug-Zürich	Achse Gotthard-Zug-Zürich	Achse Zug-Steinhausen-Zürich
2 IC Luzern–Zug–Zürich 1 RE Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Cham–Zug–Baar–Zürich 1 RE Ebikon–Rotkreuz–Cham–Zug–Baar–Zürich 2 RE Zug–Baar–Zürich	1 EC Gotthard–Zürich 1 IR Gotthard–Zürich	
2 S24 Zug–Thalwil–Zürich 2 S1 Luzern–Baar 2 S1 Rotkreuz–Baar	1 S2 Erstfeld–Baar 1 S2 Walchwil–Baar	2 S5 Zug–Steinhausen–Affoltern–Zürich

Die von den Postulanten geforderten Regio-Express-Verbindungen (RE) mit Halt in Rotkreuz, Cham, Zug und Baar sind enthalten, können jedoch aufgrund der verbleibenden Infrastrukturengpässe in Luzern noch nicht alle ab Luzern starten. Im Botschaftsentwurf sind zwei weitere RE-Verbindungen ab Zug, nicht aber ab Rotkreuz nach Zürich vorgesehen. Die von ZUGWEST geforderten Durchbindungen der Linien und die Gleisbelegung im Bahnhof Zürich waren nicht Teil der Vernehmlassung. Klar ist aber, dass mit dem ZBT II die Schnellzüge aus der Zentralschweiz im oberirdischen Teil des Bahnhofs Zürich ankommen werden. Von dort kann wie heute gewendet oder wie von ZUGWEST gefordert, zum Flughafen weiter gefahren werden. Zurzeit wird der Ausbausschritt 2035 vom BAV konkretisiert, was noch zu Änderungen im Angebot führen wird. Die Volkswirtschaftsdirektion hat im Rahmen der Planungsregion Zentralschweiz Einblick in diese Arbeiten. Sie wird sich dafür einsetzen, dass alle RE nach Zürich mindestens ab Rotkreuz verkehren können und Direktverbindungen des Fernverkehrs zum Flughafen Zürich entstehen. Dies entspricht auch der Forderung des Zuger Richtplans, Kapitel V 4.3, in welchem halbstündliche, direkte Verbindungen von der Zentralschweiz zum Flughafen gefordert sind. Bis zur abschliessenden Gestaltung des Fahrplans 2035 vergehen noch viele Jahre, in denen sich die Angebote und Durchbindungen verändern können.

Mit seiner Stellungnahme vom 28. November 2017 zum Ausbausschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 hat sich der Regierungsrat klar für den Ausbausschritt 2035 (11,5 Mia. Franken) ausgesprochen (dazu auch zu Frage 3.), welcher die Voraussetzung schafft, dass die geforderten RE-Züge und zusätzlichen Halte möglich werden können. Entsprechend beantragt der Regierungsrat, dieses Postulatsanliegen erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

2. *Kurzfristig sollen längere, modernere und platzoptimierte Fernverkehrszüge mit weiteren Halten den Bahnhof Rotkreuz bedienen (z.B. mit neuen Doppelstockzügen. Diese sind in Luzern – wie im genehmigten Ausbauschnitt 2025 vorgesehen – mit IR-Zügen nach Bern betrieblich zu verbinden, womit Rotkreuz direkt an die Achse Sursee–Zofingen–Bern angebunden wird.*

Weitere Halte in Rotkreuz sind kurz- und mittelfristig ohne Infrastrukturerweiterungen betrieblich nicht realisierbar, daran hat sich seit der Beantwortung der Petition der Wirtschaftsregion ZUGWEST betreffend «öV-Drehscheibe ZUGWEST» durch den Regierungsrat und die SBB vom 24. Mai 2016 nichts geändert. Ein besseres Angebotskonzept, welches Rotkreuz halbstündlich mit einem Fernverkehrszug direkt mit Zürich und Luzern verbindet, ist erst mit den Infrastrukturausbauten, die im Botschaftsentwurf für den Ausbauschnitts 2035 enthalten sind, möglich.

Derzeit halten im Fernverkehr Zürich–Zug–Luzern am Bahnhof Baar und Rotkreuz stündliche IC2000-Doppelstocktriebzüge. Ab 2019 verkehren sie neu nach Zürich Flughafen, Winterthur, Konstanz und sollen betrieblich nach Bern verlängert werden, sofern die Kurzwende in Luzern betrieblich machbar ist und vom Bund bestätigt wird. Mit einer Einbindung in den Verkehr der hochfrequentierten Ost-West-Achse steigt das Verspätungsrisiko, was sich auf die Stabilität der Linie im Kernbereich Luzern–Zug–Zürich negativ auswirken würde und auch Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Stadtbahn hätte. Die Fahrplanstabilität einer Verlängerung nach Bern wird deshalb als kritisch beurteilt, weshalb der Regierungsrat diesem Unterfangen abweisend gegenüber steht.

Der neue 400 Meter lange Fernverkehrs-Doppelstocktriebzug «Twindexx» wird frühestens ab 2022 auf der zweiten stündlichen Fernverkehrsverbindung Zürich–Zug–Luzern eingesetzt, welche um 30 Minuten versetzt zur ersten Verbindung und ohne Halt in Baar und Rotkreuz angeboten wird. Würde dieser Zug nach Bern und weiter nach Genf verlängert, könnten – wegen ungenügender Perronlängen an den Haltestellen des Westastes – nur 300 Meter lange Züge eingesetzt werden, was aus Kapazitätsgründen nicht in Frage kommt. Die Nachfrage auf dem Abschnitt Zürich–Zug–Luzern könnte auf diesem Umlauf mit 300 Meter langen Zügen nicht vollständig abgedeckt werden.

Der zusätzliche Halt eines Schnellzuges in Rotkreuz ist betrieblich nicht machbar und kann vom Kanton nicht durchgesetzt werden. Der Fernverkehr auf der Achse Zürich–Zug–Luzern wird eigenwirtschaftlich durch die SBB betrieben. Die SBB ist grundsätzlich frei in der Wahl des eingesetzten Rollmaterials. Der Regierungsrat stellt jedoch mit Genugtuung fest, dass die SBB von sich aus beabsichtigt, ab 2022 auf der stark belasteten Achse neue 400 Meter lange Fernverkehrs-Doppelstocktriebzüge einzusetzen.

Weil wie ausgeführt ab 2022 zwar ein langer Fernverkehrs-Doppelstockzug zum Einsatz kommt, dieser aber keinen zusätzlichen Halt in Rotkreuz ermöglicht, kann dieses Postulatsanliegen nicht erheblich erklärt werden.

3. *Der Regierungsrat soll sich dafür einsetzen, dass im Ausbauschnitt 2030/35 der Zimmerberg-Basistunnel II als Schlüsselbauwerk realisiert wird. Weiter sind die nötigen Streckenausbauten in der Zentralschweiz zu genehmigen und damit aus dem Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren.*

Der Regierungsrat hat am 28. November 2017 in seiner Stellungnahme zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 ausdrücklich die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante Ausbauschnitt 2035 (11,5 Mia. Franken) mit dem Zimmerberg-Basistunnel II und den erforderlichen Streckenausbauten in der Zentralschweiz begrüsst. Er fordert auch, sofern das Bundesparlament Ende 2019 entgegen den Erwartungen den kleineren Ausbauschnitt 2030 (7 Mia. Franken) beschliessen würde, dass dieser mit dem ZBT II zu ergänzen sei. Auch die übrigen Regierungen der Zentralschweizer Kantone, die Metropolitankonferenz Zürich sowie das Gotthard-Komitee fordern den ZBT II.

Die Gestaltung des Bahnangebots ist für den stark wachsenden Kanton Zug von zentraler Bedeutung. Das Bahnangebot in unserem Raum wird von den Kanton Zug umgebenden Einspurstrecken Richtung Zürich, Luzern und Gotthard massgeblich limitiert; ein Angebotsausbau ist auf diesen bestehenden Strecken nicht mehr möglich. So überrascht es nicht, dass der Bundesrat in seiner Analyse eine Überlast im Raum Zürich–Zug–Rotkreuz feststellt. Aus den Erhebungen des Mikrozensus kann zudem festgestellt werden, dass in den letzten Jahren eine raumplanerisch unerwünschte Verschiebung des Modalsplits vom öffentlichen Verkehr hin zum motorisierten Individualverkehr stattgefunden hat. Der Handlungsbedarf, die Bahn attraktiv auszubauen, ist somit rein bahntechnisch bereits heute gegeben. Verschärft wird dieser Umstand dadurch, dass die künftige räumliche Entwicklung im Kanton Zug auf eine leistungsstarke Bahnerschliessung setzt. Der Kanton will vor allem im Raum Baar/Zug und im Raum Rotkreuz/Hünenberg/Cham (ZUGWEST) durch eine hohe Siedlungsverdichtung in bahnnahen Gebieten wachsen. Dazu hat der Zuger Kantonsrat im kantonalen Richtplan die Verdichtungsgebiete festgelegt (Kapitel S 5.2) und gleichzeitig beschlossen, dass im Kanton Zug keine neuen Einzonungen vorgesehen sind (Kapitel S 1.2.2).

Der Bund konkretisiert mit sogenannten Rahmenplänen das langfristige Zielbild der Bahninfrastruktur. Ein Rahmenplan ist der erste Planungsschritt und Grundlage der einzelnen Ausbauschnitte im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP). Im Zusammenhang mit den Abschlussarbeiten zum Korridorrahmenplan Zentralschweiz teilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Volkswirtschaftsdirektion im Februar 2018 mit, dass der ZBT II als Bestvariante im Korridor Zürich–Zug bestätigt wurde. Er entlaste den Bahnhof Thalwil und schaffe zusätzliche Kapazitäten mit positiven Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung in den Korridoren Zürich–Zug–Luzern/Arth–Goldau und Zürich–Pfäffikon SZ. Mit dem ZBT II könne die Fahrzeit zwischen Gotthard bzw. Luzern und Zürich verringert werden. Er habe wesentlich geringere räumliche Auswirkungen – vor allem auf die Siedlungsstruktur in Thalwil – als andere Vorschläge. Der Ausbau der Stammstrecke (sogenannte Variante Zimmerberg light) würde langfristig Kosten in ungefähr der gleichen Grössenordnung wie der ZBT II verursachen, habe aber einen deutlich geringeren volkswirtschaftlichen Nutzen und grössere Auswirkung auf die Siedlungsstruktur in Thalwil und Horgen. Die vom Bundesrat am Zimmerberg und im Kanton Zug evaluierten Streckenausbauten entsprechen dem kantonalen Richtplan und sind behördenverbindlich festgesetzt.

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die von ihm geforderte, gründliche Evaluation der Ausbauvarianten am Zimmerberg vom BAV durchgeführt und auch die Variante Zimmerberg light vertieft untersucht wurde. Für die Planungssicherheit in den hauptbetroffenen Kantonen ist

es von entscheidender Bedeutung, dass nun die Linienführung am Zimmerberg (inklusive Meilibachtunnel) geklärt ist. Der Regierungsrat hat sich für das von ZUGWEST geforderte Schlüsselbauwerk und die dafür notwendigen Streckenausbauten erfolgreich eingesetzt. Die Aufnahme des Zimmerberg-Basistunnels II in der Vernehmlassungsvorlage des Bundes ist im Rahmen dessen Vernehmlassung, soweit bekannt, unbestritten geblieben. Sodann haben sich breite Kreise, darunter alle Kantone, für den grösseren Ausbauschnitt 2035 (inkl. Zimmerberg-Basistunnel II) ausgesprochen. Deshalb darf erwartet werden, dass dieses Schlüsselprojekt auch Aufnahme in die Botschaft an die eidgenössischen Räte (geplant Ende 2018) finden wird. Mit den entsprechenden Beschlüssen von National- und Ständerat wäre der Zimmerberg-Basistunnel II dann, wie vom Postulat gefordert, auch über den Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Aus diesen Gründen soll dieses Postulatsanliegen erheblich erklärt und als erledigt abgeschrieben werden. Natürlich begleiten der Regierungsrat bzw. die zuständigen Verwaltungsstellen die weiteren Arbeiten beim BAV aktiv; sodann werden die Mitglieder des Bundesparlaments im Hinblick auf den Entscheidungsprozess mit Informationen unterstützt – das ist eine für den Regierungsrat selbstverständliche Aufgabe. Schon jetzt läuft die gemeinsam mit der Zentralschweiz geführte Kampagne zugunsten der Zimmerberg-Basistunnels II und des Tiefbahnhofs Luzern (www.es-wird-eng.ch).

4. *Bis 2019 sind Etappierungsschritte zum AS2030/35 zu studieren. So können nach dem nationalen Parlamentsentscheid 2019 einfach zu realisierende Streckeninfrastrukturen bereits vor 2030 rasch umgesetzt werden, um erste Angebotsentwicklungen zu ermöglichen. Welche Angebotsentwicklung bis 2030 möglich ist, soll dem Kantonsrat bis Ende 2018 rückgemeldet werden. Zudem soll gemäss Petitionsantwort, der Regierungsrat mit dem Bund Verhandlungen zu einer vorzeitigen Realisierung führen und dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage zur Vorfinanzierung unterbreiten, sobald der Bundesparlamentsbeschluss den Zimmerbergbasistunnel II vorsieht (voraussichtlich im Jahr 2019).*

Das BAV hat die Planungsregion Zentralschweiz im Februar 2018 informiert, dass der Bund den Ausbau des Angebots und der Infrastruktur in der Zentralschweiz in Etappen vorsieht:

- Im ersten Schritt soll im Rahmen des STEP Ausbauschnitts 2030/35 der ZBT II projektiert und realisiert werden.
- Für den ZBT II und den Raum Zug hat das BAV die SBB beauftragt, weitere Konzeptstudien auszuarbeiten, deren Ergebnisse als Grundlage für die Projektierung der Infrastrukturen benötigt werden. Diese sollen zeitgleich mit dem Bundesbeschluss des Ausbauschnitts 2030/35 Ende 2019 vorliegen, um rasch weiterarbeiten zu können.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern soll in einem späteren Ausbauschnitt folgen. Der Bund sorgt, wie im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 dargelegt, für eine kontinuierliche Weiterverfolgung der Projektierung.

Als Grundlage für die Botschaft zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 werden derzeit die beiden Gesamtkonzepte 2030 und 2035 konkretisiert und bereinigt. Angebot und zugehöriger Infrastrukturbedarf werden optimiert. Ziel ist ein Angebotskonzept, das ohne das dritte Gleis Zug–Chollermüli und ohne die Massnahme vierspuriges Gleis Baar–Zug mit Entflechtungsbauwerk auskommt.

Das Bundesparlament wird gegen Ende 2020 – bzw. das Stimmvolk im Jahr 2021 bei einer allfälligen Referendumsabstimmung im Jahr 2021 – die Infrastrukturmassnahmen für den Ausbauschnitt 2030/35 beschliessen und die damit mögliche Netznutzung in Form eines Angebotskonzepts 2030/35 zur Kenntnis nehmen. Anschliessend können Etappierungsschritte mit

schneller umsetzbaren Streckenausbauten studiert werden, die das zeitliche Vorziehen von ersten Angebotsverbesserungen ermöglichen würden. Inwiefern beispielsweise ein vorgezogener Streckenausbau Baar–Zug auf drei Gleise mit einer vierten Perronkante im Bahnhof Baar oder Ausbauten im Bahnhof Zug (parallele Ein- und Ausfahrten), im Bahnhof Cham (Perronverlängerungen auf 320 Meter) sowie im Bahnhof Rotkreuz (allenfalls siebte Perronkante) erste Angebotsverbesserungen versprechen, wird sich mit anschliessenden Abklärungen zeigen. Mit dem heutigen Wissenstand muss davon ausgegangen werden, dass eine Angebotsverbesserung im Fernverkehr erst mit Inbetriebnahme des ZBT II möglich wird. Die Volkswirtschaftsdirektion pocht beim Bund auf eine Inbetriebnahme vor 2035 und hat dem BAV bereits aufgezeigt, wie der üblich acht Jahre dauernde Projektierungsprozess für grosse Bahnprojekte beschleunigt werden könnte. Über den Fortschritt des Ausbaus 2030/35 sowie über vorzeitig mögliche Angebotsentwicklungen entscheidet der Bund. Der Regierungsrat wird den Kantonsrat im Rahmen der Geschäftsberichte sowie mit einer allfälligen Vorlage zur Vorfinanzierung von Bahninfrastruktur informieren.

Die mit dem Bundesbeschluss über den Ausbaus 2030/35 bewilligten Infrastrukturmassnahmen werden aus dem BIF finanziert. Sollte der BIF in einen Liquiditätsengpass geraten, der den Projektierungs- oder Baufortschritt verzögert oder der es dem Bund verunmöglicht, einen sinnvollen vorzeitigen Etappierungsschritt zu realisieren, würde der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Vorlage zur Vorfinanzierung unterbreiten. Gemäss dem bis 6. Februar 2020 befristeten Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten (BGS 751.32), kann der Kanton mit einfachem Kantonsratsbeschluss Bahnprojekte des Bundes vorfinanzieren. Eine solche Kantonsratsvorlage, sofern überhaupt erforderlich, könnte nach dem Bundesbeschluss über den Ausbaus 2030/35 sowie dem Abschluss der Etappierungsabklärungen und der Konzeptstudien frühestens im 2020/2021 vorliegen.

Deshalb kann der Postulat-Teilaspekt «Vorfinanzierungsvorlage an den Kantonsrat» erheblich erklärt werden. Auch dieser Teilaspekt kann als erledigt abgeschrieben werden, da der Kantonsrat mit dem bereits bestehenden Beschluss zur Vorfinanzierung von Bahnprojekten das Anliegen bereits erfüllt hat. Sollte nach Ablauf des befristeten Vorfinanzierungsbeschlusses immer noch ein kantonaler Rahmenkredit für Vorfinanzierungen zweckmässig bzw. notwendig sein, würde der Regierungsrat danzumal dessen Erneuerung oder Erneuerung beantragen.

5. In der Region ZUGWEST treffen verschiedene Tarifsysteme aufeinander. Der nationale Tarif des direkten Verkehrs (DV), der Tarifverbund Passepartout, der Tarifverbund Zug, die A-Welle und der Zürcher Z-Pass. Wir fordern einfache und verständliche Tarifsysteme, um als Wirtschaftsstandort für pendelnde Arbeitnehmende, aber auch für die wohnhafte Bevölkerung attraktiv zu sein.

Die Tarifhoheit liegt gemäss Art. 15 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG SR 745.1) bei den Transportunternehmen. Diese sind nach PBG auch über das Netz der verschiedenen Unternehmen hinaus verpflichtet, einen gemeinsamen Tarif im direkten Verkehr anzubieten. Als einer der ersten integralen Verbände der Schweiz wurde 1992 der Tarifverbund Zug (TVZG) gegründet. Schon vor 25 Jahren war es das Anliegen, die Tarife über die Unternehmensgrenzen hinweg zu vereinfachen, wenigstens im Kanton Zug. Mittlerweile sind in anderen Regionen viele neue Tarifverbände entstanden, welche auch an den TVZG angrenzen. Der TVZG hat diesem Umstand Rechnung getragen, indem sogenannte überlappende Zonen gebildet wurden. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist es auch möglich, Einzeltickets und Abonnemente des Direkten Verkehrs (DV) zu lösen. Zudem wurde es für den TVZG möglich, im Metropolitanraum Zürich zusammen mit weiteren Verbänden den Z-Pass zu bilden, welcher grossräumig Fahrausweise anbietet. Der DV stellt sicher, dass mit einem einzigen Fahrausweis die meisten öf-

fentlichen Verkehrsmittel der Schweiz benutzt werden können. Es handelt sich also um einen gesamtschweizerischen Tarifverbund, an dem die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs beteiligt sind. Zu den bekanntesten Produkten zählen das General- und das Halbtaxabonnement.

Die öV-Branche hat erkannt, dass die komplexen Tarifsysteme ein Hindernis für unbeschwertes Reisen darstellen können. Es sind daher diverse Bestrebungen zur engeren Zusammenarbeit und zur Vereinfachung des Fahrausweissortiments im Gang. So wird seit kurzem ein sogenanntes Modulabonnement angeboten. Dieses vereint die wichtigsten Ausgangszonen in einen Verbund mit den wichtigsten Zielzonen in einem anderen Verbund und ist dazwischen ein Streckenabonnement. Es ist somit möglich, Verbund übergreifend ein Abonnement zum Beispiel nach Rotkreuz zu lösen. Da der Streckentarif höher ist als die subventionierten Tarifverbunde, ist dieses Abonnement allerdings teurer als ein reines Verbundabonnement. Im Weiteren haben die Tarifverbunde die Absicht, sich verbindlich zu verpflichten, zusammen mit dem nationalen Tarif gemeinsame Standards bei den Fahrausweisen anzuwenden. Mit der sogenannten grossen Governance können die Fahrausweise harmonisiert (z.B. Gültigkeit von Tageskarten, Anzahl Fahrten bei Mehrfahrtenkarten) und die zahlreichen Tarifnebenbestimmungen (Altersgrenzen für Kinder/Jugendliche/Senioren, Tiere im öV, Velos etc.) vereinheitlicht werden.

Der Regierungsrat begrüsst die Bemühungen der öV-Branche, die Tarifsysteme zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Dies selbstverständlich mit dem Ziel, dass dem öV auch Mehreinnahmen ermöglicht werden. Dazu sind die richtigen Schritte eingeleitet. Für den Regierungsrat ergibt sich kein zusätzlicher Handlungsbedarf und auch keine Einwirkungsmöglichkeit im Bereich der Zuständigkeit der Tarifverbunde, weshalb das Postulat in diesem Punkt nicht erheblich erklärt werden soll.

Der Regierungsrat ist aber auch überzeugt davon, dass nicht nur die Tarife, sondern auch die Distribution mit der Zeit gehen muss. Dank modernen Ticketing-Lösungen sollen sich Kundinnen und Kunden am Automaten gar nicht mehr um tarifarische Lösungen kümmern müssen. Dies kann zum Beispiel mit der elektronischen Ticketing-App «Fairtiq» erreicht werden. Mit «Fairtiq», welche durch die ZVB im Kanton Zug eingeführt wurde, kann mit einfachen Klicks am Handy eine Reise erfasst werden. Das System rechnet schlussendlich den besten Preis für die an diesem Tag zurückgelegten Strecken aus und stellt diese in Rechnung. Diese App wird ab Mitte 2018 Reisen in der ganzen Schweiz über alle Transportunternehmen und Verbundgrenzen hinweg erfassen und abrechnen können. Auch BLS, Postauto und SBB haben mit ihrer Ticketing-App «Lezzgo» eine mobile Verkaufslösung entwickelt, welche bereits seit anfangs Jahr national genutzt werden kann.

6. Der Regierungsrat setzt sich umgehend und mit Nachdruck für die Umsetzung des noch hängigen Postulats, Vorlage-Nr. 2728, resp. für die darin geforderten Massnahmen ein.

Der Regierungsrat hat das Postulat betreffend Neubau und Inbetriebnahme einer der ältesten Zugsverbindungen der Schweiz, Cham–Steinhausen (Altstetten–Steinhausen–Cham) mit Bericht und Antrag vom 13. März 2018 beantwortet (Vorlage Nr. 2728.2 - 15734) und beantragt, das Postulat sei nicht erheblich zu erklären. An seiner Sitzung vom 29. März 2018 ist der Kantonsrat diesem Antrag gefolgt. Somit ist dieser Antrag infolge bereits erfolgter Nichterheblichkeitsklärung gegenstandslos.

C. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen zum Postulat (Vorlage Nr. 2777.1 - 15555) der Kantonsräte Jean-Luc Mösch, Rainer Suter und Thomas Gander:

- a) Die Anträge 1, 3 und 4 im Teilaspekt «Vorfinanzierungsvorlage an den Kantonsrat» seien erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben;
- b) in den übrigen Punkten sei der Antrag 4 nicht erheblich zu erklären;
- c) die Anträge 2 und 5 seien nicht erheblich zu erklären.

Das dem Antrag 6 zu Grunde liegende Postulat wurde bereits nicht erheblich erklärt, weshalb dieser Antrag gegenstandslos ist.

Zug, 8. Mai 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart