



**Interpellation von Andreas Hürlimann und Philip C. Brunner  
betreffend Korridorrahmenplan Zentralschweiz – wie weiter im Kanton Zug  
vom 17. September 2018**

Die Kantonsräte Andreas Hürlimann, Steinhausen, und Philip C. Brunner, Zug, haben am 17. September 2018 folgende Interpellation eingereicht:

Die SBB haben letzten Frühling den Korridorrahmenplan Zentralschweiz veröffentlicht - mit leider nur geringem Echo im Kanton Zug. Interessant ist, dass die SBB nun doch ein tiefgehendes und umfassendes Variantenstudium durchgeführt haben, in dem auch der Ausbau der Stamm- linie geprüft wurde. Als Resultat hat der Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) als beste Variante abgeschlossen und soll im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 realisiert werden. Im Sommer wurde von den SBB die Konzeptstudie für den ZBT II in Auftrag gegeben. Deren Resultate sol- len bis 2020 vorliegen. Im Q4 wird die Botschaft des Bundesrates zum STEP-Ausbau schritt 2035 erwartet, das Parlament soll bis Ende 2019 darüber beschliessen.

Derweil bestehen die Probleme auf dem Nadelöhr ZH-ZG-LU weiter respektive verschärfen sich eher noch: fehlende Sitzplätze in den Spitzenstunden, unbefriedigende Fahrplanstabilität, immer wieder unvorhergesehene Streckenunterbrüche, welche angesichts der drei langen Einspurabschnitte und vor allem der beiden Einspurtunnels schnell sehr schmerzhaft Auswir- kungen haben – der Handlungsbedarf wird also immer dringender.

Angesichts dieser neuen Ausgangslage stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. a) Welche Schritte unternimmt der Regierungsrat für eine möglichst schnelle Realisie- rung des ZBT II?  
b) Wo sieht er Potential für eine Beschleunigung gegenüber dem bisher bekannten Zeitplan?  
c) Wann sieht der Regierungsrat die frühestmögliche Inbetriebnahme des ZBT II?
2. a) Welche Sofortmassnahmen zur raschen Verbesserung der oben geschilderten Si- tuation bzgl. Kapazität, Fahrplanstabilität und Streckenunterbrüchen sieht der Re- gierungsrat angesichts der langen Dauer bis zur Inbetriebnahme der neuen Dop- pelspur zwischen Thalwil und Baar?  
b) Nutzt er alle ihm zur Verfügung stehenden Instrumente und Möglichkeiten?
3. Für die Vorfinanzierung von vom Bund beschlossenen Bahninfrastrukturvorhaben liegen mehrere 100 Millionen Franken bereit. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat für den Einsatz dieses Geldes zur Beschleunigung von dringend nötigen Vorhaben beim Ausbau der Zuger Bahninfrastruktur?

Für die Agglomeration Luzern existiert eine Modellierung des Verkehrsaufkommenspotentials für das Jahr 2030. Dieses bildet die Grundlage für die weitere Planung der ÖV-Infrastruktur und hat als Ergebnis unter anderem die Erkenntnis, dass es den Durchgangsbahnhof Luzern braucht, und zwar bald. Der Kanton Zug verfügt nach unserem Wissensstand nicht über eine solche Modellierung des Verkehrsaufkommenspotentials im Raum Zug. Ohne eine solche wird es schwierig bis unmöglich sein, ein korrektes Gesamtverkehrs- resp. Mobilitätskonzept zu er- arbeiten.

4. Plant die Regierung die Eruierung des Verkehrsaufkommenspotentials und wenn Ja, bis wann?
5. Ist die Regierung auch der Ansicht, dass eine solche Modellierung für die Detailplanung der ÖV-Verkehrsinfrastruktur und die Erarbeitung eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes dringend nötig ist?