



**Interpellation von Andreas Hürlimann und Philip C. Brunner  
betreffend Korridorrahmenplan Zentralschweiz – wie weiter im Kanton Zug**  
(Vorlage Nr. 2896.1 – 15867)

Antwort des Regierungsrats  
vom 20. November 2018

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Andreas Hürlimann und Philip C. Brunner haben am 17. September 2018 die oben erwähnte Interpellation (Vorlage Nr. 2896.1 – 15867) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 25. Oktober 2018 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

**A. Ausgangslage – Bahnausbauschnitt 2035**

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 31. Oktober 2018 die Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) an das Parlament überwiesen. Bestandteile der Botschaft sind erfreulicherweise auch der Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II) sowie die erforderlichen Ausbauten und Anpassungen an den Zulaufstrecken im Kanton Zug. Der Regierungsrat nimmt dies mit Genugtuung zur Kenntnis, hat er sich doch zusammen mit der kantonalen Verwaltung und mittels Allianzen mit Kantonen aus der Zentralschweiz und dem Metropolitanraum Zürich seit Jahren stetig für den Kapazitätsausbau der einspurigen Bahnstrecke Richtung Zürich eingesetzt. Er erwartet, dass der bereits mehrfach vom Schweizer Stimmvolk beschlossene ZBT II nun definitiv finanziert und gebaut werden kann. Der Ball dafür liegt nun beim Bundesparlament. Es wird gegen Ende 2019 – bzw. das Stimmvolk wird bei einer allfälligen Referendumsabstimmung im Jahr 2020 – die Infrastrukturmassnahmen für den AS 2035 beschliessen, die Gewähr bieten, dass das Bahnangebot zukünftig massgeblich verbessert werden kann.

**B. Beantwortung der Fragen**

1. a) *Welche Schritte unternimmt der Regierungsrat für eine möglichst schnelle Realisierung 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?*

Für die Planung und Realisierung des ZBT II und des damit verbundenen Ausbaus der Zulaufstrecken ist der Bund zuständig. Die Finanzierung erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten einen Beitrag von jährlich 500 Millionen Franken an den BIF. Im vom Bund bereits beschlossenen AS 2025 wurde die Projektierung des Kapazitätsausbaus Zürich–Zug–Luzern beschlossen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragte daher die SBB im Jahr 2016 mit der Erstellung eines sogenannten Korridorrahmenplans, worin der langfristige Infrastrukturbedarf und die möglichen Linienführungen vertieft untersucht wurden. Die Ergebnisse dieser umfangreichen Arbeiten zeigen auf, dass der ZBT II auch langfristig die richtige Linienführung darstellt. Im aktuell laufenden Arbeitsschritt ist die SBB vom BAV mit Konzeptstudien für den ZBT II sowie für die Ausbauten an den Zulaufstrecken beauftragt, welche bis

2020 vorliegen werden. Die Kantone sind über die entsprechenden Planungsregionen in die Planung einbezogen.

Das Amt für öffentlichen Verkehr und die Volkswirtschaftsdirektion haben sich mehrfach beim Bund für eine rasche Inbetriebnahme des ZBT II eingesetzt und dem BAV Beschleunigungsmassnahmen für den Planungs- und Projektierungsprozess aufgezeigt. Dies hat vorerst zum Zugeständnis geführt, dass das BAV auf die Bearbeitung einer nächsten Planungsstufe, die sogenannte Objektstudie, verzichtet und nach der laufenden Konzeptstudie direkt ein Vorprojekt erstellen lässt. Vom BAV wird zudem geprüft, ob der Zeitbedarf für Submissionen reduziert werden kann, in dem zwei Planungsschritte (Vor- und Bauprojekt) gleichzeitig ausgeschrieben werden. Dank solchen Massnahmen soll wertvolle Zeit gewonnen werden, trotzdem wird der ZBT II erst in vielen Jahren zur Verfügung stehen. Ab dem Vorprojektstart im 2021 ist mit einer Dauer für die Projektierung sowie das Bewilligungsverfahren von sechs bis sieben Jahren auszugehen. Für die Ausführung wird mit einer Bauzeit von acht Jahren gerechnet. Zeitliche Optimierungen für die Bauphase sind denkbar, hängen aber nicht zuletzt vom Logistik- und Vortriebskonzept der dereinst beauftragten Tunnelbauunternehmung ab. Der ZBT II könnte somit, Verzögerungen durch allfällige Beschwerden gegen Baubewilligung und Vergaben nicht eingerechnet, ca. im Jahr 2035 in Betrieb gehen. Das ist die realistische Betrachtungsweise, die den Regierungsrat nicht davon abhält, die erwähnten Beschleunigungsmassnahmen zu unterstützen und eine frühere Inbetriebnahme zu fordern.

2. a) *Welche Sofortmassnahmen zur raschen Verbesserung der oben geschilderten Situation bzgl. Kapazität, Fahrplanstabilität und Streckenunterbrüchen sieht der Regierungsrat angesichts der langen Dauer bis zur Inbetriebnahme der neuen Doppelspur zwischen Thalwil und Baar?*

b) *Nutzt er alle ihm zur Verfügung stehenden Instrumente und Möglichkeiten?*

Für den Betrieb und Unterhalt der Strecke ist die SBB zuständig. Der gegenwärtige Fahrplan kann grundsätzlich stabil abgewickelt werden. Die Kundenpünktlichkeit am Bahnhof Zug hat sich dank diversen Massnahmen im Gotthardverkehr verbessert. Sie liegt aktuell bei 94 Prozent und damit über dem schweizweiten Durchschnittswert der SBB. Auf dem Bahnnetz der SBB erreichten im Jahr 2017 89 Prozent der Reisenden ihr Ziel pünktlich, d.h. der Zielbahnhof wurde mit weniger als drei Minuten Verspätung erreicht und die Anschlüsse waren gewährleistet. Streckenunterbrüche, Fahrzeugstörungen und Umleitungen sind auf dem Streckennetz im Kanton Zug nicht häufiger als in anderen Regionen der Schweiz.

Da die Streckenkapazität der alten Einspurstrecken in der Hauptverkehrszeit vollständig ausgelastet ist, richtet sich die Transportkapazität nach dem Platzangebot der eingesetzten Züge. Das Angebot im Fernverkehr wird von der SBB selbstständig geplant und eigenwirtschaftlich betrieben. Nur im Regionalverkehr, den der Kanton plant und mitbestellt, kann der Regierungsrat das Angebot beeinflussen. Er sieht in Abhängigkeit von Infrastruktur- und Rollmaterialbestand folgende kurz- und mittelfristigen Massnahmen, die jedoch zu grossen Teilen ausserhalb seines direkten Einflussbereichs liegen:

### 2.1. Sofortmassnahmen

Im Regionalverkehr bestehen noch freie Kapazitäten. Seit der Inbetriebnahme der vom Kanton Zug mitfinanzierten 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich im 2014 verkehrt die S-Bahnlinie S24 halbstündlich von Zug über Zürich bis nach Zürich Oerlikon (seit 2016 bis nach Zürich Flughafen und Winterthur). Diese Verbindungen werden mit modernen S-Bahn-Doppelstocktriebzügen betrieben und bieten weiterhin genügend Kapazität, womit die Fernverkehrszüge entlastet wer-

den können. Mit verschiedenen Kommunikationsmassnahmen hat die SBB schon bisher auf dieses interessante Angebot aufmerksam gemacht. Zusätzlich wird im Bahnhof Zug der Abfahrtsort der S24 vom Gleis 1 zum zentraler positionierten Gleis 6 verlegt. Ab Dezember 2018 kann diese Gleisänderung dank stellwerktechnischen Anpassungen umgesetzt werden (exkl. während der Dauer der Sperre im Gebiet Zugersee Ost ab Juni 2019 bis Ende 2020). Für Verbindungen nach Zürich West verfügt auch die S5 über freie Kapazitäten.

## 2.2. Massnahmen ab 2021

Im Fernverkehr plant die SBB kurzfristig Angebotsverbesserungen, die entlastend wirken. Die Verbindungen der SBB aus dem Tessin über Zug nach Zürich werden bis Ende 2020 zum integralen Halbstundentakt verdichtet. Je nach Nachfrage können die eingesetzten, rund 200 Meter langen Züge, in doppelter Länge (Doppeltraktion 400 Meter) geführt werden. Im rein nationalen Verkehr wäre nach der kompletten Anpassung der Tunnelprofile auch ein Einsatz mit doppelstöckigen Fernverkehrszügen möglich, was zu einer weiteren Kapazitätssteigerung führen würde. Da die IC-2000-Doppelstockzug-Flotte im Zeitraum 2019 – 2023 komplett saniert wird, käme dieses Szenario frühestens ab 2024 in Frage.

Spätestens ab 2022 wird stündlich auf dem Zugumlauf Luzern–Zug–Zürich (ohne Halt in Baar und in Rotkreuz) der neue 400 Meter lange Fernverkehrs-Doppelstocktriebzug «Twindexx» von Bombardier zum Einsatz kommen, womit die Kapazität weiter erhöht wird und zusätzliches Platzangebot entsteht.

## 2.3. Mittelfristige Massnahmen (vorgezogene erste Etappe von AS 2035 ab 2027)

Erst mit der Inbetriebnahme des ZBT II (2035) werden die Voraussetzungen für einen grossen Angebotsausbau geschaffen (u.a. Viertelstundentakt Fernverkehr/RE Zürich–Zug–Luzern). Der Regierungsrat will nicht so lange zuwarten. Es soll untersucht werden, ob im AS 2035 enthaltene Bauvorhaben auf der offenen Zulaufstrecke früher gebaut und erste kleinere Angebotsverbesserungen zeitlich vorgezogen werden können. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat das Anliegen betreffend Zwischen- bzw. Übergangslösungen bereits in die Planungsregion Zentralschweiz eingebracht, wo es auf Goodwill der Zentralschweizer Kantone gestossen ist. Gemäss BAV und SBB können Aussagen zu einzelnen Bauvorhaben und Entscheide zu Etappierungen frühestens drei bis sechs Monate nach dem Parlamentsbeschluss und somit Mitte 2020 erfolgen. Der Regierungsrat bzw. das zukünftige Amt für Raum und Verkehr begleiten die weiteren Arbeiten von BAV und SBB aktiv mit. Es soll geklärt werden, ob 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 erste Angebotsverbesserungen versprechen und ob zusätzliches Rollmaterial vorzeitig verfügbar ist. Ein drittes Gleis zwischen Baar und Zug würde auch der Fahrplanstabilität nützen. Es ist davon auszugehen, dass allfällige Rollmaterialbeschaffungen langwierig sind und dass eine vorzeitige Bauausführung von Streckenausbauten aufgrund der erforderlichen Planungsschritte und des Bewilligungsverfahrens frühestens ab 2027 erfolgen könnte.

### 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?*

Die Grundlagen für die laufenden Planungsarbeiten sind bereits mit dem Bundesbeschluss über den AS 2025 beschlossen worden (SR 742.140.1), sind somit finanziert und bedürfen deshalb keiner Vorfinanzierung. Die mit dem Bundesbeschluss über den AS 2035 voraussichtlich Ende 2019 – bzw. im Jahr 2020 im Falle einer Referendumsabstimmung – bewilligten In-

frastrukturmassnahmen (inklusive der ZBT II) werden vollständig 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. Bis zum 6. Februar 2020 könnte der Kantonsrat gemäss befristetem Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten (BGS 751.32) unter gewissen Bedingungen und mit einfachem Kantonsratsbeschluss Bahnprojekte des Bundes vorfinanzieren. Danach würde der Regierungsrat, falls zweckmässig bzw. notwendig, eine entsprechende Erneuerung beantragen.

*4. Plant die Regierung die Eruiierung des Verkehrsaufkommenspotentials und wenn Ja, bis wann?*

Das kantonale Gesamtverkehrsmodell Zug (GVM-ZG) verfügt über die gleichen Grundlagen zur Wachstumsprognose für den Bahnverkehr wie die Agglomeration Luzern. Es bildet sowohl den öffentlichen als auch den motorisierten Individualverkehr ab. Das GVM-ZG wird 2019 aktualisiert. Es sollen die beiden Zustände 2017/2018 (Ist-Zustand) und 2040 (Prognosehorizont) abgebildet werden.

*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?*

Die Detailplanung der Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr ist bahnseitig mit dem AS 2035 weitgehend bekannt. Es bleibt die Frage, welche Massnahmen für den Busbereich notwendig sind, wo ebenfalls ein Nachfragewachstum erwartet wird. Diese Massnahmen sind unter anderem abhängig davon, von welchem Wachstum im motorisierten Individualverkehr ausgegangen werden muss und wie sich die verkehrstechnischen Entwicklungen und gesellschaftlichen Trends gestalten (Verkehrsformen und -kombinationen, Verkehrssteuerung, Verkehrsflächenmanagement, Sharing). Diese Fragen werden im Mobilitätskonzept (Richtplanbeschluss G 7.1) untersucht. Das aktualisierte GVM-ZG stellt dabei ein wichtiges Hilfsmittel dar. Die Fragestellung nach der zukünftigen Antriebsform bei Bussen (Stichwort: E-Bus) hat Auswirkungen auf die Produktionsmittel und die Infrastruktur; auf die Verkehrsmodellierung hat sie jedoch keinen Einfluss.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 20. November 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Der Landschreiber: Tobias Moser

115/bue