



**Interpellation von Hans Christen, Zari Dzaferi, Heini Schmid, Daniel Stadlin, Martin Stuber und Werner Villiger
betreffend "Wie weiter mit der durchgehenden Doppelspur zwischen Thalwil und Zug?"
(Vorlage Nr. 2013.1 - 13665)**

Antwort des Regierungsrats
vom 31. Mai 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Hans Christen, Zari Dzaferi, Heini Schmid, Daniel Stadlin, Martin Stuber, und Werner Villiger haben am 27. Januar 2011 eine Interpellation eingereicht (Vorlage Nr. 2013.1 - 13665). Darin werden Beschlüsse des Bundesrats vom 20. Januar 2011 erwähnt, welche nach Ansicht der Interpellanten eine völlig neue Ausgangslage für eine durchgehende Doppelspur von Thalwil nach Zug schaffen würden. Das ursprüngliche Projekt "Bahn 2030" sei vom Tisch, stattdessen würde die Bahninfrastruktur in einzelnen Ausbausritten realisiert. Gemäss einem Bericht des UVEK vom 16. Dezember 2010 figuriere der Zimmerberg-Basistunnel weder im ersten, noch in einem zweiten Ausbausritt, so dass die durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Zug vom Tisch sei. Damit stosse auch die geplante grosszügige Vorfinanzierung durch den Kanton Zug ins Leere. Es sei anzunehmen, dass die hohen Projektkosten ein wichtiger Grund für die Nichtberücksichtigung des Doppelspurprojekts beim Bahnausbau seien. Da vor kurzem ein Komitee "Zimmerberg light" gegründet worden sei und offenbar auch eine Studie der Stadt Luzern zur Machbarkeit von "Zimmerberg light" existiere, stellen die Interpellanten dem Regierungsrat sechs Fragen.

1. Einleitende Ausführungen

a) Bisherige Arbeiten zur Bahn 2030

Das Bundesparlament hatte im Jahr 2009 mit dem Gesetz zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG; SR 742.140.2) in Art. 10 den Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zur Weiterentwicklung des Schienennetzes vorzulegen sowie einzelne konkrete Projekte - unter anderem den Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) - zu prüfen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde in der Folge mit diesem Auftrag betraut und hat im März 2010 über das Projekt Bahn 2030 breit informiert. Dabei wurden zwei Varianten für ein künftiges Bahn-Angebot und die dafür notwendige Infrastruktur vorgeschlagen. Die beiden Varianten würden einen Finanzierungsbedarf von 12 Mrd. beziehungsweise von 21 Mrd. Franken auslösen. Der ZBT II wäre gemäss der damaligen Planung im grossen Infrastrukturprogramm (21 Mrd.) enthalten gewesen. Als die Konzepte vor einem Jahr vorgestellt wurden, fehlten beim BAV aber konkrete Vorschläge, wie die 12 Mrd. beziehungsweise 21 Mrd. Franken finanziert werden sollten.

b) Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

In der Zwischenzeit hat eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des BAV und der Finanzverwaltung des Bundes die Finanzierung der Bahninfrastruktur untersucht und festgestellt, dass nicht nur eine Finanzierungslücke für die Projekte der Bahn 2030 zu schliessen sei, sondern dass bereits der Betrieb und Unterhalt der bestehenden Bahninfrastruktur neue Mittel benötigen werde. Eine vorbereitende UVEK-Arbeitsgruppe zum Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur hat im Bericht vom 16. Dezember 2010, auf welchen die Interpellanten Bezug nehmen, zwei mögliche nächste Ausbau Tranchen dargelegt. Im Anhang 1 zu diesem Bericht sind diejenigen Projekte

aufgeführt, welche in einer zweiten Tranche der Bahn 2030 berücksichtigt werden könnten. Hier gibt es zwei Varianten:

- In einer Variante 1 sind in der ersten Tranche (3.5 Mrd. Franken) keinerlei Grossprojekte enthalten; in einer zweiten Tranche (6.0 Mrd. Franken) nur das Grossprojekt Chestenberg.
- In einer Variante 2 enthält die erste Tranche Projekte von 5.3 Mrd. Franken und eine zweite Tranche solche von 5.8 Mrd. Franken, einschliesslich des "ZBT II inkl. Baar-Zug". Ausser der Neubaustrecke Chestenberg (inkl. Tunnel) und dem ZBT II sind keine Tunnelgrosprojekte enthalten.

Dieser UVEK-Bericht ist inzwischen durch die weitere Entwicklung überholt worden: Am 20. Januar 2011 hat der Bundesrat mitgeteilt, dass eine Vernehmlassungsvorlage für einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) erarbeitet werde. Diese Vorlage wurde Ende März in die Vernehmlassung gegeben und soll als direkter Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) dem Parlament unterbreitet werden. Mit dem unbefristeten Fonds sollen sowohl der Betrieb und der Unterhalt des bestehenden Schienennetzes als auch der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden. Realisiert werden sollen die Bahnausbauten in einzelnen überschaubaren Tranchen, die dem Parlament alle vier bis acht Jahre vorgelegt werden. Als erstes Teilpaket soll mit dem Fonds ein Ausbauschnitt im Umfang von 3.5 Mrd. Franken beantragt werden, der bis zum Jahr 2025 realisiert werden soll. Der ZBT II oder andere Infrastrukturmassnahmen im Kanton Zug werden mit diesem Ausbauschnitt noch nicht vorgeschlagen. Mit einem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) will der Bundesrat jedoch eine Langfristperspektive geben. Im STEP werden zwei Dringlichkeitsstufen unterschieden, denen die künftig notwendigen Infrastrukturmassnahmen aufgrund einer Kosten-/Nutzenbetrachtung zugeordnet werden. Die erste Dringlichkeitsstufe umfasst ein Kostenvolumen von rund 17.7 Mrd. Franken, die zweite Dringlichkeitsstufe ein solches von rund 19.2 Mrd. Franken.

Die FABI-Vorlage ist bis zum 8. Juli 2011 bei Kantonen, Parteien und Verbänden in Vernehmlassung. Wie die Botschaft des Bundesrats ans Parlament danach aussehen wird, kann zur Zeit nicht beantwortet werden. Die Vorlage soll Anfang 2012 dem Parlament unterbreitet werden.

c) Status des Zimmerbergtunnels

Für die Fragestellung der Interpellanten und insbesondere den Dringlichkeitsstatus des Zimmerbergtunnels sind folgende Massnahmen gemäss STEP relevant:

Massnahme	Dringlichkeitsstufe 1 (Mio. Fr.)	Dringlichkeitsstufe 2 (Mio. Fr.)
Kapazitätssteigerung Thalwil - Baar	1'190	
Kapazitätssteigerung Zug - Baar	240	
Kapazitätssteigerung Zug - Chollermühle		170
Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle Luzern	600*	
Tiefbahnhof Luzern		1'570

* Gemäss Anhang 4 zum FABI-Bericht wäre diese Investition mit einem allenfalls nachfolgenden Luzerner Tiefbahnhof nicht kompatibel.

Was die "Kapazitätssteigerung Thalwil - Baar" beinhaltet, wird auf Seite 133 des Vernehmlassungsberichts zu FABI ausgeführt: *'Zwischen Zürich und Zug ist das Fernverkehrsangebot auf vier Züge pro Stunde auszubauen. Diese Angebotsverbesserung erfordert den Bau des Zimmerberg Basistunnels II sowie des dritten Gleises Zug - Baar für insgesamt rund 1'430 Millionen Franken'*. Der ZBT II soll somit der Dringlichkeitsstufe 1 zugeordnet.

In der Vernehmlassungsvorlage werden langfristig nur die beiden Dringlichkeitsstufen und kurzfristig die erste Ausbautranche beschrieben. Weitere Ausbautranchen, in welchen auch die Strecke Luzern - Zürich beinhaltet wäre, sind noch offen. Die namentliche Bezeichnung des Zimmerberg - Basistunnels II im FABI - Bericht und die Abkürzung ZBT II im Grundlagenpapier der Arbeitsgruppe zeigen, dass beim Bund mit einem Basistunnel gerechnet wird. Im gleichen Sinn wurde auch am 8. September 2010 der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom Bundesrat genehmigt, worin der ZBT II festgesetzt ist. Gegenüber früheren Planungen wird jedoch im Sachplan Verkehr nun auf den Hirzel-Bahntunnel verzichtet.

d) Kapazitätssteigerungen ohne neue Tunnels

Die Kapazität am Zimmerberg kann auf der bestehenden einspurigen Strecke in den nächsten Jahren noch einmal erhöht werden. Mit dem beantragten Investitionsbeitrag an die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (Vorlage 1930.1 13395) wird das Bahnangebot dank neuer Stellwerkenanlagen im Raum Zug/Zürich/March/Glernerland noch leistungsfähiger. Einerseits kann dann die S24 auf der Strecke Zug-Zürich HB-Zürich Flughafen-Weinfelden/Schaffhausen im Halbstundentakt und mit relativ grossen Doppelstockzügen wesentlich mehr Reisende als die bisherigen Züge der S21 auf der Strecke Zug-Thalwil(-Zürich) transportieren. Ab Dezember 2013 entsteht so eine neue leistungsfähige und attraktive S-Bahn-Verbindung ans linke Zürichseeufer, in den Raum Zürich Nord und in die Ostschweiz. Ein weiterer Ausbauschnitt bringt die Fertigstellung der Doppelspurinsel in Walchwil. Dadurch wird es möglich sein, auch die Gotthardzüge im Halbstundentakt verkehren zu lassen. Damit entstehen für Zugerinnen und Zuger ab 2019 nicht nur neue schnelle Verbindungen in den Süden, sondern auch weitere Nonstop-Verbindungen von und nach Zürich. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wird die ganze Strecke Zug - Arth Goldau doppelstocktauglich gemacht. Zusammen mit Ausbaumassnahmen entlang der Gotthardstrecke für den Güterverkehr besteht somit künftig die Möglichkeit Doppelstockzüge mit erheblich höherem Sitzplatzangebot zu führen, was auch auf dem Abschnitt zwischen Zürich und Zug eine weitere Entlastung bringt.

Mit diesen Massnahmen wird eine vom Bund und von weiteren politischen Kreisen und von der Wirtschaft postulierte Forderung umgesetzt, dass nämlich zuerst alle Massnahmen zur besseren Nutzung bestehender Infrastrukturen zu ergreifen sind, bevor neue Strecken und Tunnels gebaut werden.

e) Linienführung am Zimmerberg

Schon in der Vergangenheit hat der Bund mehrere Varianten für die Linienführung am Zimmerberg beurteilt. So wurde die ehemalige VCS-Variante, welche der Zimmerberg-light-Variante gleicht, bereits im Jahr 2004 vom Bund überprüft und verworfen. Im Sachplan Verkehr des Bundes sowie in den Richtplänen der Kantone Zürich und Zug ist die Linienführung für den ZBT II festgelegt. Mehrfach, so letztmals im Februar 2011 verlangte die Volkswirtschaftsdirektion vom BAV klärende Informationen über die Linienführung am Zimmerberg. Es wurde an die schon frühere Forderung angeknüpft, dass neben dem im Sachplan Verkehr festgelegten Basistunnel auch Alternativen, insbesondere die Variante Zimmerberg light geprüft würde. Aufgrund dieser Interventionen haben wir folgende Informationen erhalten: Im Rahmen der Bewertungsarbeiten des BAV für verschiedene Bahninfrastrukturprojekte wurde neben dem ZBT II auch die Variante Zimmerberg Light einer sogenannten NIBA-Bewertung (Nachhaltigkeitsindi-

katoren für Bahninfrastrukturprojekte) unterzogen. Mit dieser Methode werden unterschiedliche Projekte durch ein einheitliches Verfahren vergleichbar. Es handelt sich um die gleiche Methode, welche mit dem Berechnungstool NISTRA bei Strassenprojekten angewendet wird. Für die Berechnungen werden die Zielsetzungen des Bundes aus den Bereichen Ökologie, Wirtschaft und Gesellschaft herangezogen. Als Ergebnis entsteht eine Kennzahl, welche das Verhältnis des volkswirtschaftlichen Nutzens (mit den Dimensionen ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Nutzen) zu den volkswirtschaftlichen Kosten eines Vorhabens darstellt. Ergibt sich daraus der Faktor 1, so ist das Verhältnis ausgeglichen; liegt der Wert über 1, überwiegt der Nutzen. Bei dieser Nutzen/Kosten-Betrachtung nimmt der Bund genau den Auftrag wahr, den er für die Planung der Bahninfrastruktur hat, nämlich ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Konzept zu erarbeiten (Art. 10 Abs. 4 ZEBG).

Die Ergebnisse zum Zimmerberg wurden vom BAV den Kantonen Zug und Zürich im März 2011 zugestellt und liegen dieser Interpellation bei. Danach weist die Variante Zimmerberg light ein negatives volkswirtschaftliches Nutzen/Kosten-Verhältnis von - 0.1 auf, während für den ZBT II ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis von + 1.4 berechnet wurde. Auch in einer Gesamtbeurteilung darf das Nutzen/Kosten-Verhältnis des ZBT II von 1.4 als sehr gut beurteilt werden: Die entsprechende Kennzahl für den ersten Ausbauschritt von FABI beträgt + 0.4 und diejenige von sämtlichen Massnahmen der ersten Dringlichkeitsstufe + 1. Somit hat der ZBT II ein überdurchschnittlich gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, das als hervorragend bezeichnet werden darf.

Die Vor- und Nachteile beider Varianten sind in den entsprechenden Faktenblättern (Beilage) aufgezählt. Neben dem schlechten Nutzen der Variante "Zimmerberg light" fällt u.a. negativ ins Gewicht, dass diese Variante im Gesamtkonzept von STEP nicht als kompatibel gilt, der Engpass Thalwil damit langfristig nicht gelöst ist, keine Netzeffekte Richtung Süden entstehen und keine Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Aufgrund einer Grobkostenschätzung rechnet das BAV für den zweiten Teil des Zimmerberg Basistunnels (11.3 km) mit Kosten von 1.0 bis 1.4 Mrd. Franken. Bei der Variante Zimmerberg light hat das BAV einen zweiten Albistunnel Baar Littli - Sihlbrugg (3.4 km), einen neuen Doppelspurtunnel Sihlbrugg - Horgen Oberdorf (2 km) und ein Drittes Gleis von Thalwil bis zur Einmündung des ZBT I eingerechnet und schätzt die Kosten dafür auf 0.7 bis 1.1 Mrd. Franken. Es zeigt sich somit, dass auch beide Varianten erhebliche Kosten verursachen.

f) Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen von Bahninfrastruktur im Kanton Zug

Der Regierungsrat hat im August 2009 eine Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen von Bahninfrastruktur für den Kanton Zug in Auftrag gegeben. Diese Arbeit wurde ausgelöst, da der volkswirtschaftliche Nutzen gemäss dem ZEBG eine zentrale Rolle spielt. Die Studie wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro INFRAS durch das Amt für öffentlichen Verkehr erstellt. Untersucht wurde der mögliche Nutzen des Tiefbahnhofs Luzern und des ZBT II für den Kanton Zug und die Zentralschweiz. Im März 2010 wurden die Schlussfolgerungen daraus ans BAV und an die SBB sowie an die Nachbarkantone kommuniziert. Die relevanten Erkenntnisse sind:

- Für den Zeitraum von 2005 bis 2030 ist im öffentlichen Verkehr (öV) für die Innerschweiz ein Verkehrswachstum von bis zu 60 % zu erwarten. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist im gleichen Zeitraum ein Wachstum von 50 % absehbar.
- Würde kein Ausbau im Schienenverkehr vorgenommen, könnten sich wegen mangelnder Kapazität bis zu 5.2 Mio. Personenfahrten pro Jahr von der Schiene auf die Strasse verlagern.

- Ein voll ausgebautes Bahnangebot mit ZBT II und Tiefbahnhof Luzern könnte jährlich bis zu 5.3 Mio. Personenfahrten zusätzlich auf die Schiene bringen, was gegenüber dem vollständigen Verzicht auf einen Bahnausbau rund 10.5 Mio. Personenfahrten mehr wären.
- Mit einem attraktiven Angebotskonzept in der Zentralschweiz könnten gegenüber der Variante "Nichts tun" bis zu 7 Mio. Personenwagen-Fahrten (PW-Fahrten) pro Jahr vermieden werden.
- Der grösste Teil der zusätzlichen Bahnfahrten würde auf der Relation Luzern - Zürich generiert. Bereits der ZBT II alleine könnte bis zu 2.3 Mio. Personenfahrten pro Jahr zusätzlich generieren.
- Dank den kürzeren Reisezeiten könnten die Reisenden bis zu 7.2 Mio. Stunden Zeit pro Jahr einsparen.
- Der monetarisierte volkswirtschaftliche Nutzen aus Reisezeiteinsparungen beträgt für den ZBT II 34 bis 43 Mio. Franken pro Jahr. Zusammen mit dem Tiefbahnhof Luzern sind es sogar 80 bis 110 Mio. Franken jährlich. Die Zuger Bevölkerung könnte im Umfang von 12 bis 15 Mio. Franken pro Jahr profitieren.
- Da die Standortgunst in Zug schon sehr hoch ist und die Nutzungsreserven begrenzt sind, würden Nachbarregionen erheblich vom ZBT II profitieren.

g) Neue Ausgangslage

Zusammengefasst ergibt sich, dass der heutige Erkenntnisstand und somit die Ausgangslage anders sind als noch im Zeitpunkt der Interpellation: Die Vorarbeiten des UVEK mit dem von den Interpellanten erwähnten Bericht vom 16. Dezember 2010 sind insofern nicht mehr relevant, als dass nun eine Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates vorliegt. Daraus lässt sich einerseits die strategische Stossrichtung mit zwei Dringlichkeitsstufen erkennen, andererseits die unter Vorbehalt der Finanzierbarkeit vorgesehenen Ausbautranchen, von welchen eine erste Tranche definiert wird. Erstmals bekannt ist auch das Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Beurteilung der Infrastrukturprojekte, namentlich auch zum Zimmerberg. Entsprechend geht der Regierungsrat bei der Beantwortung der Interpellation von dieser neuen Ausgangslage aus.

Gleich bleibt die Zuständigkeitsordnung: Es geht um den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur, für welche der Bund planerisch (Sachplan Verkehr), rechtlich und finanziell zuständig ist. Ein Kanton kann zwar den volkswirtschaftlichen Nutzen für sich selber beurteilen, so wie dies in der erwähnten Studie getan wurde (vgl. Ziff. 1f). Zu respektieren ist aber, dass Planung und Beschlüsse wie die damit zusammenhängenden Abklärungen Sache des Bundes sind.

2. Beantwortung der einzelnen Fragen

Frage 1: Wie stellt sich die Zuger Regierung zu den jüngsten Beschlüssen des Bundesrates, insbesondere zur Prioritätensetzung innerhalb der beiden Ausbauschritte?

Wie erwähnt, bezieht sich der Regierungsrat nun auf die jüngsten Beschlüsse, nämlich die FABI-Vernehmlassungsvorlage, und nicht mehr auf den Stand der Vorbereitung im Zeitpunkt der Einreichung der Interpellation.

Vorerst muss klar gestellt werden, dass aufgrund der nun vorliegenden FABI-Vernehmlassungsvorlage primär das Finanzierungsmodell zur Diskussion steht. Diesbezüglich begrüsst der Regierungsrat, dass der Bund die Finanzierung der Bahninfrastruktur auf eine langfristig gesicherte Basis stellen will. Dabei hält der Regierungsrat klar fest, dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur der SBB auch mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufga-

benteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) eine Bundesaufgabe ist und bleiben soll. Aus diesem Blickwinkel muss eine Mitfinanzierung der Kantone, so wie sie der Bundesrat vorschlägt, abgelehnt werden. Bei der vorgeschlagenen Fondslösung wäre die mögliche Intransparenz der Investitionsentscheide problematisch. Dies wird vor allem dann relevant, wenn die Kantone auch noch Gelder für die Bahninfrastruktur einschiessen müssten. Eine Mitfinanzierung der Kantone ist - wenn überhaupt - nur (wie bisher) für die Infrastrukturen des Regionalverkehrs denkbar und dies über eine klare Mitsprache und über transparente Entscheide.

Der Regierungsrat ist erfreut darüber, dass der ZBT II im langfristigen strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) in der ersten Dringlichkeitsstufe eingereiht ist. Dass diese Projekt nun innerhalb dieser Stufe noch nicht in einer ersten Tranche (von 3.5 Mrd. Franken) realisiert werden kann, ist aufgrund der Gesamtsystematik und der vom Bundesrat vorgeschlagene Etappierung nachvollziehbar. Es ist daran zu erinnern, dass der bundesrätliche Vorschlag primär die Finanzierbarkeit von Bahninfrastruktur, Unterhalt und Betrieb sicher stellen will. Dass damit und im Interesse der Steuerung der Entwicklung dem Parlament nicht ein Grosspaket mit (wie ursprünglich vorgesehen) 12 oder 21 Mrd. Franken vorgelegt werden soll, ist folgerichtig. Von daher ist es nichts als konsequent, dass in einer einzelnen Tranche logischerweise nicht alle Grossprojekte Platz finden. Die Realisierung dieser Grossprojekte, insbesondere des ZBT II, hängt vor allem von den im Lauf der Zeit verfügbaren Mitteln und dem erwarteten Nutzen ab. Das war bisher so und wird so bleiben. Und dies gilt unabhängig davon, ob nun auf einmal ein 12-Mrd-Franken-Paket oder in zwei oder drei Schritten kleinere Pakete geschnürt werden.

Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass der ZBT II, mit seinem herausragenden Nutzen-Kostenverhältnis und dem mehrfach bestätigten Volkswillen, in einer möglichst frühen Tranche von FABI durch den Bund realisiert wird. Vorbehalten bleiben wesentlich andere Erkenntnisse aus den Studien des Bundes.

Unabhängig von Varianten: Die Realisierung des ZBT II oder einer Alternative dazu wird weiterhin nicht greifbar näher rücken, dies wegen der noch nicht gesicherten Finanzierung. Es besteht sogar die Gefahr, dass wegen der Abhängigkeit zur Fondsliquidität die Investitionsentscheide beim Bund künftig noch kurzfristiger fallen. Dadurch leidet die Planbarkeit von Investitionen enorm. Der Regierungsrat fordert daher, dass der Bund - gerade bei mehrfach beschlossenen und immer wieder verschobenen Projekten wie der ZBT II - endlich Klarheit über deren Realisierung schafft und dies verbindlich regelt.

Frage 2: Ist die Zuger Regierung nicht auch der Meinung, dass es nun an der Zeit ist, für eine sorgfältige und abschliessende Evaluation der zur Diskussion stehenden wesentlich kostengünstigeren Variante "Zimmerberg light" besorgt zu sein?

Für den Regierungsrat war und ist eine Gesamtbetrachtung und -beurteilung durch die zuständigen Gremien wichtig. Das heisst, dass nicht nur die Kosten, sondern auch der Nutzen massgebend ist. Und hier zeigt der derzeitige Vergleich, dass der ZBT II ein hervorragendes und insbesondere gegenüber einer Light-Variante wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist (vgl. vorn Ziff. 1 e). Unabhängig von der Variante steht der Bahnausbau am Zimmerberg in Konkurrenz und in betrieblicher Abhängigkeit zu den übrigen Ausbauten im Rest der Schweiz. Daher soll eine allfällige Variantenevaluation nicht isoliert nur für den Zimmerberg durchgeführt werden. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund seinen Investitionsentscheid nach einheitlichen Kriterien fällen wird. Diese Kriterien können vielfältig sein und sind teilweise im ZEBG vorgegeben. In jedem Fall soll der Entscheid nicht nur einseitig auf den Kosten beruhen. Dies würde in letzter Konsequenz jeglichen Bahnausbau verhindern.

Bezüglich dem Anliegen einer Evaluation beider Varianten (ZBT II und Zimmerberg light) treffen die Interpellanten auf offene Türen: In der Vergangenheit hat die Volkswirtschaftsdirektion mehrfach schriftlich und mündlich vom Bundesamt für Verkehr verlangt, dass Alternativen zum ZBT II, insbesondere die Variante Zimmerberg light, vertieft geprüft werden sollen. Der Bund ist diesem Anliegen nachgekommen und hat seine Kosten-Nutzen-Überlegungen zu den zur Diskussion stehenden Varianten dargelegt. Deshalb wird der Zuger Regierungsrat u.a. in seiner Antwort zur Vernehmlassung zur FABI-Vorlage fordern, dass der Bund sich nun auf eine Variante festlegt und gemeinsam mit dem Kanton deren Umsetzung vertieft vorbereitet. Damit soll erreicht werden, dass bei einer nächsten Finanzierungstranche in FABI ein rascher Infrastrukturausbau am Zimmerberg möglich wird. Dass beim Variantenentscheid des Bundes auch mögliche Alternativen, deren Kosten- Nutzen-Verhältnis sowie Vor- und Nachteile geprüft werden, ist eine Forderung des Regierungsrates. Insofern war und ist der Regierungsrat der Ansicht, dass auch Varianten in der für den Entscheid relevanten Tiefe evaluiert werden.

Frage 3: Ist der Zuger Regierung die erwähnte Studie der Stadt Luzern bekannt? Wenn Ja, seit wann?

Nein. Der Stadtingenieur von Luzern hat im Februar 2011 mitgeteilt, dass eine Studie in Auftrag gegeben wurde und man die SBB zu einer Stellungnahme dazu eingeladen habe. Die Studie ist aber weder veröffentlicht, noch wurde sie den Zuger Behörden zugestellt. Eine Rückfrage beim Luzerner Stadtrat hat ergeben, dass diese Studie auch im Luzerner Stadtrat nicht beraten worden ist und man sie nicht zu veröffentlichen gedenke.

Frage 4: Ist die Zuger Regierung bereit, diese Studie mindestens der Kommission für öffentlichen Verkehr (KöV) zur Kenntnis zu bringen?

Aufgrund der Antwort zu Frage 3 müssen wir diese Frage verneinen.

Frage 5: Teilt die Zuger Regierung die Einschätzung, dass eine wesentlich kostengünstigere Variante für die durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Zug bessere Realisierungschancen in „Bern“ hat?

Zur Chancenbeurteilung verweisen wir auf die Kriterien, welche National- und Ständerat dem Bundesrat in der ZEB-Gesetzgebung gegeben haben (BG über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, ZEBG; SR 742.140.2). Gemäss Art. 10 ZEBG haben diejenigen Projekte Priorität, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen oder die gesamthaft vordringlich sind. Sodann muss den Ausbaumassnahmen ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Angebotskonzept zu Grunde liegen. Gestützt auf diese Kriterien hat der ZBT II bessere Realisierungschancen: Er wurde in Volksabstimmungen auf Bundesebene gutgeheissen und weist ein überdurchschnittlich gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (vgl. vorn Ziff. 1e). Die Berechnungen des Bundes zeigen sodann, dass auch bei einer gemeinsamen Beurteilung der Zimmerberg-Strecke mit dem Tiefbahnhof Luzern die Variantenkombination "Tiefbahnhof mit ZBT II" ein klar besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist als die Variantenkombination "Tiefbahnhof mit Zimmerberg light". Angesichts dieser Kriterien und Ergebnisse teilen wir aus heutiger Sicht die Einschätzung nicht, dass eine zwar kostengünstigere, aber hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses schlechtere Variante bessere Realisierungschancen hätte.

Frage 6: Seit wann ist der Zuger Regierung der UVEK-Bericht (Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur (FIBI) vom 16.12.2010) respektive dessen Inhalt bekannt? Wurde die Zuger Regierung bei dessen Erarbeitung angehört?

Vor der Veröffentlichung in den Medien und im Internet am 20. Januar 2011 hatte der Regierungsrat keine Kenntnis von diesem Bericht. Es ist nicht üblich, dass der Bund seine Studien bei den Kantonen in eine Vernehmlassung gibt oder sie zu einzelnen Studien speziell anhört. Dies auch angesichts der Tatsache, dass solche Studien im Hinblick auf Vorlagen geschehen, welche innert nützlicher Frist dann in eine Vernehmlassung gehen, wie hier geschehen.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 31. Mai 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

Faktenblätter des BAV "Zimmerberg-Basistunnel II" und "Zimmerberg light"