



**Interpellation von Andreas Hürlimann und Philip C. Brunner
betreffend wie weiter mit der Eisenbahn am Zugersee Ost?**

(Vorlage Nr. 2608.1 - 15144)

Antwort des Regierungsrats
vom 31. Oktober 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Andreas Hürlimann, Steinhausen und Philip C. Brunner, Zug, haben am 12. April 2016 eine Interpellation betreffend wie weiter mit der Eisenbahn am Zugersee Ost eingereicht. Der Kantonsrat überwies die Interpellation am 12. Mai 2016 zur Beantwortung an den Regierungsrat. Der Regierungsrat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

A. Vorbemerkungen

Am Zugersee Ostufer beabsichtigt die SBB die Bahnstrecke zwischen Zug und Arth-Goldau vollständig zu sanieren und gleichzeitig eine Doppelspurinsel in Walchwil zu errichten. Die Doppelspurinsel wurde unter anderem im Rahmen der Teilergänzung der Stadtbahn Zug (Objektkredit für den Ausbau der Linie S2) und im Rahmen der Richtplanfestsetzung zur Doppelspurinsel Walchwil im Kantonsrat beraten. Am 27. Juni 2013 wurde die Doppelspurinsel vom Kantonsrat im Richtplan festgesetzt. Das von der SBB erarbeitete Projekt wurde im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens vom Bundesamt für Verkehr am 17. August 2015 genehmigt. Dieser Entscheid ist von Einsprechenden an das Bundesverwaltungsgericht weitergezogen. Das Verfahren ist zum Zeitpunkt dieser Beantwortung noch hängig. Ein Weiterzug ans Bundesgericht kann nicht ausgeschlossen werden. Die Fragen beziehen sich teilweise auf das laufende Rechtsverfahren, in welches der Kanton nicht involviert ist.

B. Beantwortung der Fragen

- 1a. *Besteht seitens Regierungsrat ein Plan B für den Regionalverkehr zwischen Zug und Arth-Goldau resp. Erstfeld (S2) für den Fall, dass die SBB angesichts der Unwägbarkeiten des Gerichtsverfahrens auf den Doppelspurausbau in Walchwil verzichtet? Wenn ja, wie sieht dieser aus?*

Nein. Es besteht kein Plan B.

Die Rolle des Kantons ist auf die Angebotsplanung des Regionalverkehrs und dessen Bestellung beschränkt. Für die Infrastruktur sind Bund und Infrastrukturbetreiberin SBB zuständig. Federführend ist dabei der Bund, welcher Betrieb, Unterhalt und Bahnausbau finanziert. Das Bundesparlament hat 2008 die Finanzierung des Projekts ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) beschlossen, welches auch den Bahnausbau am Zugersee Ost beinhaltet. Gemäss gesetzlicher Rollenverteilung ist der Bund der Besteller der Infrastruktur. Er beauftragt die Infrastrukturbetreiberin SBB mit der Projektierung und der Realisierung des Vorhabens. Der Bundesrat hat mit der Umsetzungsvereinbarung am 13. September 2013 den Doppelspurausbau in Walchwil gutgeheissen, der SBB den Baukredit erteilt und die Umsetzung freigegeben.

Der Kanton kommt in diesem Prozess zweimal zum Zuge: Im Richtplanverfahren und im Baubewilligungsverfahren (Plangenehmigung). Sobald im Laufe der Planung die konkretisierte

Streckenführung definiert ist, kann sie via Sachplan des Bundes oder direkt in den kantonalen Richtplan überführt werden. Wie oben erwähnt, hat der Kantonsrat die Doppelspurinsel Walchwil am 27. Juni 2013 im Richtplan festgesetzt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Genehmigungsbehörde im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens laden die betroffenen Kantone zur Stellungnahme zum Baugesuch ein (Anhörung). Das ist am 21. Februar 2014 erfolgt. Den Anträgen des Kantons ist grossmehrheitlich entsprochen worden.

Es liegt aufgrund der Verantwortlichkeiten dieses Prozesses nicht am Kanton Zug, einen Plan B zu entwerfen. Der Bund hat als Besteller die Umsetzung freigegeben. Die SBB brachte das Projekt zur Baureife und wartet den Ausgang des Rechtsverfahrens ab, bevor sie weitere Schritte abklärt. Der Regierungsrat sieht keine neuen Gründe, an der Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil etwas zu ändern.

1 b. Wenn nein, besteht die Absicht, sich auf diese Eventualität zeitgerecht – d.h. unverzüglich – vorzubereiten?

Die Eventualität, dass keine Doppelspurinsel zur Verfügung steht, ist seit Jahren eine Tatsache. Die S2 verkehrt heute trotzdem stündlich zwischen Baar Lindenpark und Erstfeld. Parallel dazu verkehrt auch die Buslinie 5 zwischen Zug und Walchwil im Halbstundentakt. Bis auf Weiteres, d.h. so lange die Doppelspurinsel in Walchwil nicht verfügbar ist, werden die Halbstundenzüge der S2 wenn immer möglich nach Walchwil und zurück geführt. In denjenigen Fällen, wo ein Fernverkehrs-Gotthardzug dies verhindert, werden diese S2-Züge in Oberwil gewendet.

2 a. Hat der Regierungsrat eine Einschätzung, wie lange das Rechtsverfahren im Zusammenhang mit der Plangenehmigung dauern könnte?

Nein. Die Frage bezieht sich auf das laufende Rechtsverfahren, welches durch die Gerichte entschieden wird. Die Gerichte geben keine Auskunft zur Verfahrenslänge.

2 b. Hat der Regierungsrat das Gespräch auch mit den Beschwerdeführenden gesucht? Falls nein, besteht die Absicht, dies innert nützlicher Frist zu tun?

Der Regierungsrat darf sich nicht in ein laufendes Verfahren von Dritten einmischen. Im Zusammenhang mit der Richtplanfestsetzung wurden jedoch zahlreiche Gespräche geführt. Ein Vertreter der Einsprechenden konnte in der öV-Kommission des Kantonsrats persönlich die Anliegen einbringen. Nun ist wie erwähnt der Rechtsweg eingeschlagen worden. Der Kanton ist dabei nicht involviert.

3. Was unternimmt der Regierungsrat, um den Bahnreisenden den grösstmöglichen Zeitgewinn dank nicht verhängter Sperrung zu ermöglichen, nachdem die SBB offenbar nur einen Teil des Zeitgewinns weitergeben will?

Der Regierungsrat sieht keinen Handlungsbedarf, insbesondere da die Bahnverbindungen Richtung Süden markant besser werden und auch Richtung Norden zusätzliche Verbindungen nach Zürich entstehen. Die Reisenden ins Tessin können von einem Reisezeitgewinn von 30 Minuten profitieren mit Anschlüssen im Norden wie im Süden zum übrigen öV-System. Im bestehenden Fahrplan entstehen regelmässig erhebliche Verspätungen im Nord-Süd-Verkehr, welche empfindliche Auswirkungen auf diverse weitere Bahnlinien haben. Dank genügend Fahrzeitreserven sollen Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit insgesamt verbessert werden. Dies trotz betrieblich schwieriger Einführungszeit des Gotthard Basistunnels und gleichzeitig zahl-

reichen Baustellen des 4-Meter-Korridors entlang der ganzen Nord-Süd-Achse. Der Gotthardverkehr wird somit nicht nur schneller und häufiger, sondern auch zuverlässiger.

- 4a. *Teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Beschwerdeführenden, dass der Zugang zur Trasse Zug – Arth-Goldau für Güterverkehr nicht in der Kompetenz der SBB liegt?*
- 4b. *Wie stellt sich der Regierungsrat zu der von den Beschwerdeführenden angeführten Aussage des Leiters AöV, H.K. Weber, dass Güterverkehr in der Nacht am Zugersee Ost schon heute nicht aufhaltbar wäre, wenn die Nachfrage dazu bestünde? Ausser man würde die Nachttrassen mit Personenverkehr füllen.*

Die Fragestellungen stehen gemäss Ausführungen der Interpellanten im direkten Zusammenhang mit der Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Der Regierungsrat nimmt deshalb zu den Argumenten der Beschwerdeführenden keine Stellung. Der Regierungsrat darf sich, in Beachtung des Gewaltenteilungsprinzips und der gesetzlichen Zuständigkeiten, inhaltlich nicht zum laufenden Verfahren äussern.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 31. Oktober 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart