



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Bahnverkehr, Walchwil)**

Bericht und Antrag der Kommissionsminderheit (Kommission für den öffentlichen Verkehr)
vom 8. Mai 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Eine Minderheit der Kommission für den öffentlichen Verkehr möchte Ihnen in diesem Bericht ihre Argumente darlegen und als Resultat der Verarbeitung der Kommissionsdiskussion entsprechende Anträge unterbreiten.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Die kritischen Fragen waren mehr als berechtigt
2. Keine 2-jährige Sperrung bei Eröffnung des GBT!
3. Alternative zur Doppelspur Walchwil Nord existiert
4. Abkreuzungskonflikt im Bahnhof Zug Nord?
5. Zukunft der S2 – was verschweigt die VD?
6. Kritische Stellungnahme der Stadt Zug
7. Was passiert bei einer Aussetzung der Richtplanänderung?

1. Die kritischen Fragen waren mehr als berechtigt

Der Rückzug der Vorlage erfolgte auch als Folge des Druckes des Minderheitsberichtes Nr. 2117.4 vom 9. Mai 2012 und der sich verstärkenden Opposition gegen die Vorlage. Nicht zuletzt dieser Druck hat nun dazu geführt, dass die Perrons in Rotkreuz provisorisch verlängert werden und die Fernverkehrszüge ZH-Tessin während des 7-minütigen Spitzkehrenhaltes Passagiere ein- und aussteigen lassen können.

Zudem gibt es neue Erkenntnisse:

1. Die Doppelspur Murpflü ist baulich machbar, funktioniert und ist kostengünstiger als die Doppelspur in Walchwil („Walchwil Nord“). Die diesbezüglichen Aussagen im ersten Minderheitsbericht werden somit bestätigt.
2. Ab Mitte 2014 verkehren 15 Züge weniger pro Tag zwischen Oberwil und Walchwil. Bekanntlich wird ab Ende 2016 bis Ende 2018 Walchwil komplett von der Bahn abgehängt.
3. Die 2-jährige Streckensperrung zu Beginn der Eröffnung des Gotthard Basistunnels (GBT) wird vom Ausbau der Doppelspur getrieben. Der Substanzerhalt läuft im Windschatten derselben.
4. Ob auch Zug-Oberwil gesperrt werden muss und wie lange, ist noch offen.
5. Der IR Halt in Baar ist offenbar akut bedroht.
6. Der Bau der durchgehenden Doppelspur in Rotkreuz ist beschlossen. Diese Doppelspur (2 Kilometer, mit Bau im laufenden Betrieb!) wird 35 Millionen Franken kosten. Die Doppelspurinsel Walchwil (1,7 Kilometer, Bau unter vollständiger Sperrung) ist mit 100 Millionen Franken veranschlagt. Daraus ist ersichtlich, wie teuer der Neubau in Walchwil trotz Vollsperrung ist.

2. Keine 2-jährige Sperrung bei Eröffnung des GBT!

Langsam aber sicher wird die 2-jährige Sperrung eines zentralen Abschnittes der nördlichen Zulaufstrecke am Tag der Eröffnung des Gotthardbasistunnel (GBT) von der übrigen Schweiz mit Verwunderung und grossem Unverständnis zur Kenntnis genommen und in unseren mitbetroffenen Nachbarkantonen Zürich und Schwyz ist die Diskussion in die kantonalen Parlamente getragen worden. Im Zürcher Kantonsrat wurde gegen den Willen der Regierung ein entsprechendes Postulat kürzlich überwiesen. Es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis diese 2-jährige Sperrung im Bundesparlament zum Thema wird.

Das Argument der SBB, dass halt einfach erst ein Teil des Fahrzeitgewinnes dank GBT erreicht werde, trifft zwar zu, aber die Vorlage und der Kommissionsbericht blenden aus, dass die Sperrung für die vielen PendlerInnen aus dem Raum Schwyz und Uri sehr unangenehme Folgen hat. Ausgeblendet wird auch, dass dies einige zum Umsteigen auf das Auto bewegen wird. Ein ähnlicher Fall wurde von der SOB kürzlich gemeldet, wo eine 5-wöchige Vollsperrung zu einem spürbaren Passagierrückgang geführt hat.

Verschwiegen wird zudem, dass Verspätungen im Nord-Süd-Verkehr die S1 unmittelbar tangieren werden. Da der Fernverkehr Priorität hat, wird dies zu Verspätungen der S1 zwischen Rotkreuz und Baar führen, die im ungünstigsten Fall zum Wenden der S1 in Zug statt in Baar führen können.

Das Grundproblem bei der Frage der Sperrung ist die konstante Weigerung der SBB, bzgl. notwendiger Dauer der Sperre die sinnvolle und nicht bestrittene Streckensanierung getrennt vom Neubau der 1.7 km Doppelspur in Walchwil zu betrachten. Während im offiziellen Projekt der Neubau der Doppelspur nur während der Sperrung erfolgen kann, dürfte der Bau des Murpflü und Gleis 1 Süd weitgehend im laufenden Betrieb möglich sein.

Die Diskussion in der KöV mit dem Vertreter der SBB brachte diesbezüglich leider keine neuen Erkenntnisse.

Dabei wäre mutmasslich eine Streckensanierung, welche die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten bei der Gestaltung der Arbeitsweise berücksichtigt - also z.B. im unbewohnten Gebiet mit 3-Schicht-Betrieb - und in diesem Rahmen eine zeitliche Optimierung vornimmt, in einem weit kleineren Zeitraum möglich. Das BAV könnte der SBB die Vorgabe machen, diese Sanierung in sechs Monaten durchzuziehen - und zwar vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, in dem halben Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016, d.h. im Anschluss an die Fertigstellung der Doppelspur Freudenberg.

Die Diskussion in der Kommission brachte in diesem zentralen Punkt keine Klärung, weshalb vorgeschlagen wurde, Einsicht in das Vorprojekt zu nehmen, welches die SBB dem BAV bis Ende April vorlegen muss.

Es liegt auf der Hand, dass ein Entscheid über die Richtplanänderung erst sinnvoll ist, wenn diese Einsichtnahme erfolgt ist. So ist eine Abschätzung der Dauer der Streckensperrung nur für die Sanierung möglich. Daraus ergibt sich Antrag 2 des Minderheitsberichtes (Aussetzung des Entscheides bis zur Einsichtnahme in das Vorprojekt).

3. Alternative zur Doppelspur Walchwil Nord existiert

Wie bereits erwähnt, ist gemäss Vorlage die Doppelspur Murpfli baulich machbar, funktioniert und ist deutlich kostengünstiger als die Doppelspur in Walchwil („Walchwil Nord“).

Die Doppelspur Murpfli ist 100% kompatibel zum ZEB-Gesetz und somit vom Bund zu finanzieren. Die Aussage in der Vorlage auf Seite 17 der Vorlage 2228.1 trifft nicht zu:

“Für die Umsetzung des Angebotskonzepts ZEB hat das Parlament auf Antrag von SBB und BAV im ZEB-Gesetz vom 1. September 2009 den Bau einer Doppelspur Walchwil festgelegt.“

Im ZEB Gesetz von 2009 steht nämlich nichts von einer Doppelspur Walchwil: (*Art. 4 a/ 4.) Zug-Arth-Goldau: Leistungssteigerung Knoten Arth-Goldau und Kapazitätsausbau.*

Diese Anforderung erfüllt das Murpfli (und auch das Gleis 1). Beides dient dem Kapazitätsausbau zwischen Zug und Arth-Goldau.

4. Abkreuzungskonflikt im Bahnhof Zug Nord?

Auf Initiative der Verfasser des ersten Minderheitsberichtes wurde nach dem Rückzug der Vorlage in einem Gespräch von Martin Stuber und Philip C. Brunner mit dem Chef Division SBB-Infrastruktur Philippe Gauderon anfangs Juli 2012 vereinbart, die Variante Murpfli zu simulieren. Die Resultate dieser Simulation wurden Mitgliedern der KöV und der RPK am 18.9.2012 zur Kenntnis gebracht. Wegen eines angeblichen Abkreuzungskonfliktes im Nordkopf des Bahnhofs Zug wurde der von den Verfassern des Minderheitsberichtes vorgeschlagene Fahrplan für die S2 aber gar nicht simuliert. Auf die Vorschläge für die betriebliche Lösbarkeit dieses Abkreuzungskonfliktes traten die SBB leider nicht mehr ein.

Dieser angebliche Abkreuzungskonflikt veranlasste die Verfasser des ersten Minderheitsberichtes, das im Richtplan für 2015 zur Festsetzung vorgeschlagene Gleis 1 genauer anzuschauen. Daraus resultierte das Postulat zum Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug (Vorlage Nr. 2221.1 vom 2. Februar 2013).

Die Regierung argumentiert gegen das Postulat mit dem Verlust der Fahrstrecke Zug – Zug-Lindenpark und dem Verunmöglichen des zukünftigen weiteren Ausbaus der S2 bis Baar resp. bis Baar Sennweid. Diese so genannte fehlende Aufwärtskompatibilität zur zweiten Teilergänzung Stadtbahn Zug (2. TE) wurde auch bei der Simulation der SBB prominent als Nachteil der Variante Murpfli genannt. Dort war übrigens auch zu erfahren, dass diese 2. TE Stadtbahn Zug den Bau einer Ausweichstelle im Litti Baar mit enormen Leerfahrten für die S2 bedingen würde.

5. Zukunft der S2 – was verschweigt die VD?

Die zukünftige Weiterführung der S2 bis nach Baar ist also das Schlüsselargument gegen den Bau des Gleis 1. Was ist aber, wenn die S2 gar nie nach Baar geführt wird, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis viel zu schlecht ist? Auch Bahnausbauten müssen einen vernünftigen Return on Investment bringen!

Aufschluss darüber könnte die in der Einleitung zur Kurzfassung der Verschiebungsstudie Bahnhof Zug erwähnte „Studie 3. Gleis Zug-Baar (Stadtbahn Zug, 2. TE, Juni 2012)“ geben. Leider verweigert

uns die Volkswirtschaftsdirektion (VD) die Einsicht in diese Studie und die Mehrheit der KÖV hat eine Einsicht in diese Studie ebenfalls abgelehnt.

Was verschweigt uns die VD bezüglich der Zukunft der S2?

Angesichts des Verhaltens der SBB und der Geheimniskrämerei der Volkswirtschaftsdirektion kann nur eine unabhängige Expertise zur Variante Gleis 1/ Murpfli glaubwürdig Auskunft zu deren betrieblichen Tauglichkeit, Angebotspotential und Auswirkungen auf die Streckensperrung geben (siehe Antrag 2).

6. Kritische Stellungnahme der Stadt Zug

Im Kommissionsbericht wird die grundsätzliche Zustimmung der Stadt Zug zur Vorlage erwähnt. Der Kommissionsbericht verschweigt, dass sich der Stadtrat sehr kritisch zur 2-jährigen Streckensperrung äussert und diese so kurz wie möglich halten will. Und zweitens regt die Stadt in ihrem Brief an, mit einer unabhängigen Expertise die Variante Gleis1/Murpfli zu prüfen.

7. Was passiert bei einer Aussetzung der Richtplanänderung?

Das BAV wird dann entscheiden müssen, ob die Bewilligung des Vorprojektes bis zum Vorliegen der Resultate der unabhängigen Expertise ausgesetzt wird.

Dann gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Die Expertise zeigt, dass die Variante Gleis 1 / Murpfli kostengünstiger, betrieblich sinnvoll, mit besserem Angebot und besser bzgl. Streckensperrung abschneidet und die Studie zur 2. TE Stadtbahn zeigt, dass es sinnvoll ist, auf die 2. Teilergänzung zu verzichten. Der Kantonsrat lehnt die Richtplanfestsetzung daraufhin ab und die Regierung wird eingeladen, einen Antrag an das BAV zu stellen, das Vorprojekt der SBB zurückzuweisen und den SBB den Auftrag zu erteilen, im Rahmen des ZEB-Auftrages die Variante Gleis1/Murpfli zu realisieren. Weil diese Variante im Rahmen des ZEB Gesetzes realisiert wird, bezahlt der Bund. Der Neubau von Gleis 1 / Murpfli wird von der Streckensanierung getrennt, diese wird bzgl. Zeitpunkt und Zeitdauer optimiert.
2. Es zeigt sich, dass die offizielle Variante besser abschneidet. Der Kantonsrat stimmt der Richtplanänderung zu. In der Zwischenzeit werden die SBB aufgrund des politischen Druckes Wege suchen, die Dauer der Sperre so weit wie möglich zu verkürzen. Das Verfahren nimmt seinen Lauf und wird termingerecht realisiert.

Anträge

1. Die Regierung gibt unverzüglich eine von den SBB unabhängige Expertise zur Variante Gleis1/Murpflü in Auftrag, welche folgende Punkte abklärt:
 - a. Betriebliche Tauglichkeit für die Anforderungen des Fern- und Regionalverkehrs
 - b. Mögliches Angebot (Halbstundentakt S2 Zug-Arth-Goldau)
 - c. Genauere Baukostenschätzung
 - d. Dauer der notwendigen Streckensperrung

2. Aussetzung der Vorlage bis
 - a. die KöV Einsicht in das Vorprojekt hatte.
 - b. die Studie zur 2. TE Stadtbahn Zug Mitgliedern der KöV zur Verfügung gestellt wurde.
 - c. zum Vorliegen der unabhängigen Expertise unter Punkt 1

Eventualantrag, falls Antrag 2 abgelehnt wird:

Die Studie zur 2. TE Stadtbahn Zug wird Mitgliedern der KöV zur Verfügung gestellt.

Schlussbemerkung

Dass es der KöV mit ihrem Entscheid vielleicht nicht so wohl war, zeigt die knappe Abschreibung des Postulates. Dieser Punkt wurde nach der offiziellen Schliessung der Kommissionssitzung erst dank einem Rückkommensantrag behandelt, als ein Mitglied, das gegen diese Abschreibung ist, die Sitzung schon verlassen hatte. Das Abstimmungsresultat wäre dann 5 zu 5 gewesen.

Zug, 8. Mai 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung
Die Kommissionsminderheit

Martin Stuber, Zug
Philip C. Brunner, Zug
Thomas Werner, Unterägeri
Zari Dzaferi, Baar

Beilage:

- Auszug aus der Verschiebungsstudie Bahnhof Zug (Relevanz der Studie 2. Teilergänzung Stadtbahn Zug)
- ZEB Gesetz