

INTERPELLATION VON KARL RUST
BETREFFEND BESCHLEUNIGTE PLANUNG UND REALISIERUNG DES
ATTRAKTIVEN HALBSTUNDENTAKTES AUF DER STADTBAHNLINIE
ZUG - WALCHWIL - ARTH-GOLDAU
(VORLAGE NR. 1033.1 - 10920)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 30. SEPTEMBER 2002

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. Juni 2002 haben Kantonsrat Karl Rust und zehn Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner die oben erwähnte Interpellation (Vorlage Nr. 1033.1 - 10920) mit 8 Fragen betreffend die beschleunigte Planung und Realisierung des attraktiven Halbstundentaktes auf der Stadtbahnlinie Zug - Walchwil - Arth-Goldau eingereicht. Der Kantonsrat überwies diesen Vorstoss am 3. Juli 2002 zur Beantwortung an den Regierungsrat.

I. Allgemeine Bemerkungen

Mit der Einführung der Stadtbahn Zug erhält der Kanton Zug auf Ende 2004 ein modernes und nachhaltiges Verkehrssystem, das in der gesamten Region zu einer qualitativen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr führt. Das Angebot der 1. Etappe mit dem Viertelstundentakt auf dem Kernabschnitt Cham - Zug - Baar und dem Stundentakt zwischen Zug - Walchwil - Arth-Goldau überzeugt insbesondere auch durch sein günstiges Kosten/Nutzen-Verhältnis. Weitere ebenfalls sinnvolle Angebotsverbesserungen konnten jedoch wegen fehlender Planungstiefe (Fahrpläne Zeithorizont 2008 - 2016 noch offen) und ausgenutzter Infrastruktur (Einspurabschnitte) im Rahmen der 1. Etappe noch nicht realisiert werden. Der Regierungsrat errachtet jedoch die weitere Verbesserung des Fahrplanangebots zwischen Zug und

Walchwil (Halbstundentakt), die Schliessung der Taktlücken zwischen Cham und Rotkreuz (Viertelstundentakt) sowie die Einbindung in Richtung Zürich als erstrebenswert und arbeitet bereits heute an einer diesbezüglichen Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots.

Konkret prüft der Kanton Zug zusammen mit den SBB die betriebliche Machbarkeit der Angebotsverbesserungen anhand von Fahrplanstudien für den mittelfristigen Zeithorizont 2008 und für den langfristigen Zeithorizont 2016 (langfristige Nutzbarkeit). Der Kanton Zug erwartet wiederum die verbindliche Zusicherung der entsprechenden Trassen, da er - wie schon bei der 1. Stadtbahnetappe - aus seinen Investitionen einen langfristigen Nutzen ziehen will. Dieser Prozess verzögert sich, da die planerischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit der NEAT (Inbetriebnahme Basistunnel und Zufahrtsstrecken) und der laufenden Planung für die 2. Etappe der Bahn 2000 (u.a. mit Verbesserungen im Agglomerationsangebot) gefestigte Aussagen betreffend das mittel- bis langfristigen Fahrplankonzept nicht zulassen.

Dennoch können aufgrund der vorgenommenen Abklärungen zum heutigen Zeitpunkt die Fragen wie folgt beantwortet werden:

II. Beantwortung der Fragen

Frage 1: Wie hoch belaufen sich die Kosten für den dürftigen Nutzen des beschlossenen Stundentaktes?

Die Linie 2 der 1. Etappe der Stadtbahn Zug verkehrt auf der Strecke Zug - Oberwil - Walchwil - Arth-Goldau - Schwyz - Erstfeld im Stundentakt und ersetzt ab 2004 mit attraktivem, neuem Rollmaterial die bestehenden Regionalzüge. Die Investitionskosten der Infrastruktur für die Linie 2 umfassen die neuen Haltestellen Zug/Postplatz, Zug/Fridbach sowie die Anpassungen der bestehenden Haltestellen Oberwil/SBB und Walchwil/SBB. Sie betragen gemäss Kantonsratsabschluss vom 11. April 2000 4,73 Mio. Franken. Darin enthalten sind Kosten für Perronanlagen und Perronerhöhungen, Perronzugänge mit Treppen und Rampen bzw. Lift sowie Erschliessungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer. Es werden kundenfreundliche Haltestellen geschaffen, und die Attraktivität des regionalen Bahnangebots auf dieser Linie wird gesteigert, da der Zugang

zur Stadtbahnlinie in unmittelbarer Nähe der Arbeits- und Wohngebiete ermöglicht oder vereinfacht wird. Mit den beiden neuen Haltestellen Zug/Postplatz und Zug/Fridbach werden zusätzlich 6'800 Arbeitsplätze und 3'800 Einwohnerinnen und Einwohner (Einzugsgebiet 500m, im Jahr 2008) erschlossen. Aufgrund des grossen Nutzens für die Bevölkerung und der Aufwärtskompatibilität der Haltestellen, welche bereits auf das Szenario Halbstundentakt abgestimmt sind, kann von einem günstigen Kosten/Nutzen-Verhältnis ausgegangen werden.

Frage 2: Wie hoch sind die Zusatzkosten und wie gross der Nutzen für den attraktiven Halbstundentakt beim gleichzeitigen Bauen mit der ersten Etappe?

Die Angebotserweiterung zum Halbstundentakt auf der Stadtbahnlinie 2, Abschnitt Zug - Arth-Goldau, wird zum heutigen Zeitpunkt von diversen Planungsunsicherheiten und unklaren Rahmenbedingungen übergeordneter Bahnanliegen (Fahrplanangebot NEAT und 2. Etappe Bahn 2000) begleitet. Nach aktuellen Angaben der SBB AG betragen die Kosten zur Verwirklichung des Halbstundentakts je nach Ausbau- und Fahrplan-Szenario und Zeithorizont zwischen ca. 30 und 60 Mio. Franken für einen Halbstundentakt auf dem Abschnitt Zug - Walchwil. Diese Kosten ergeben sich aus dem Bedarf nach ein, allenfalls zwei Kreuzungsstellen (Oberwil, allenfalls Fridbach), einer allfälligen Infrastrukturergänzung im Bahnhof Zug (Einbindung Gleis 1) sowie der Erstellung von Abstell- bzw. Trassenkapazitäten im Abschnitt Bahnhof Zug bis Stadtgrenze Zug/Baar. Sollte der Halbstundentakt gar bis Arth-Goldau erweitert werden, würden sich die Kosten auf mehr als 100 Mio. Franken belaufen (Doppelspurausbau Walchwil - Arth-Goldau). Diese grosse Spannweite verdeutlicht den ungewissen Planungsstand.

Ein Miteinbezug des Halbstundentakts in das Projekt Stadtbahn Zug 1. Etappe wäre daher unseriös und aufgrund des unterschiedlichen Planungsstands und des straffen Terminprogramms unmöglich (Kreditgenehmigung, Projektierung, Baubewilligungsverfahren).

Frage 3a: Mehrkosten und Nachteile falls mit der 1. Etappe nicht mehr möglich?

Eine gleichzeitige Realisierung mit der 1. Etappe der Stadtbahn Zug ist aus zeitlichen Gründen nicht machbar (siehe auch Antwort zur Frage 2).

Frage 3b: Sind dem Kanton als Leistungsbesteller, den Anwohnern usw. Mehrkosten, Immissionen etc. zufolge „zweimal Bauen an der gleichen Haltestelle“ überhaupt zuzumuten?

Aufgrund des etappierten Ausbaus muss damit gerechnet werden, dass die bestehenden Anlagen teilweise zu einem späteren Zeitpunkt weiter ausgebaut bzw. aufgewertet werden. Auch wenn die zeitliche Machbarkeit gegeben wäre, wäre es - in Anbetracht der aktuellen Planungsunsicherheiten und des damit verbundenen Risikos betreffend Fehlinvestitionen - nicht angezeigt, eine gleichzeitige Realisierung anzustreben.

Frage 4a: Warum blockieren die SBB diese günstige Sanierung, während dem sie gleichzeitig auf der politischen Ebene die Nachteile dieser wichtigen Einspurstrecke beklagen?

Die SBB AG unterstützt den weiteren Ausbau der Stadtbahn Zug. Sie ist in die Planungen integriert, und es finden regelmässige Besprechungen statt. Die Ausrichtung der Planung seitens der SBB AG wird jedoch wie bereits erwähnt durch diverse übergeordnete nationale und internationale Anliegen beeinflusst (NEAT, 2. Etappe der Bahn 2000).

Frage 4b: Wie lauten die Begründungen der SBB, den klar angekündigten Planungsentscheid nicht zu fällen? Welche SBB-Instanz fällt diesen Entscheid? Wann wird entschieden?

Der höhere Stellenwert anderer Objekte seitens der SBB AG beeinflusst die Planung entscheidend. Der Planungsentscheid der SBB AG ist abhängig vom Angebot ab 2016 (NEAT, 2. Etappe der Bahn 2000), welches noch abgestimmt werden muss. Ein Entscheid der SBB AG (Geschäftsleitung) bzw. der zuständigen Bundesbehörden wird im Jahr 2003 erwartet.

Frage 5: Wer hat Kreuzungspriorität auf der Ausweichstelle, und wie ist die finanzielle Interessenlage zwischen den langen Personen- u. Güterzügen und dem Stadtbahnzug?

Für eine 2. Stadtbahnverbindung pro Stunde auf der Linie 2 bestehen noch keine Trassenverträge. Diese können erst nach Erstellen der Fahrplanstruktur und der

Ermittlung der baulichen Massnahmen abgeschlossen werden. Der Eisenbahn-Netzzugang auf Bahnstrecken ist nicht nach finanziellen Interessen zu gewichten, sondern ist in Art. 9a (Prioritätenordnung) des Eisenbahngesetzes des Bundes (EBG; SR 742.101) geregelt. Danach hat der vertaktete Personenverkehr im Fernverkehr und Regionalverkehr (Stadtbahn) Priorität vor dem Güterverkehr.

Frage 6a: Welche Massnahmen bis zu welchem Fahrplanwechsel trifft der Regierungsrat mit der SBB, um den Bahnnutzen rasch umzusetzen und den raumwirksamen Massnahmen im Einzugsgebiet der Stadtbahn (2. Motion K. Rust und Mitunterzeichner 19.6.2000) nachzukommen?

Der Regierungsrat beabsichtigt den Ausbau seines Stadtbahnangebots im Rahmen einer 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug für den Zeithorizont 2008. Eine Kantonsratsvorlage über einen Projektierungskredit ist für 2003 geplant. Vorgängig sind folgende Abklärungen in Zusammenarbeit mit der SBB AG zu treffen: Festlegen des Angebotsaufbaus, Erstellen der Fahrplanstruktur, Ermitteln der baulichen Massnahmen mit Kostenschätzung sowie Verhandlung und Abschluss eines Trassenvertrags für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug.

Frage 6b: Ist eine Finanzierung z.B. wie im Kt. Zürich denkbar? Wird der Kt. Schwyz miteinbezogen?

Es gibt keinen generell gültigen Kosten-Verteilschlüssel. Dieser muss mit der SBB AG wie bei der 1. Etappe der Stadtbahn Zug bilateral verhandelt werden. Das Projekt muss aber zuerst konkretisiert und die anfallenden Kosten müssen genauer bestimmt werden. Von den Kantonen Schwyz und Uri wird heute noch keine Bereitschaft zur ausserterritorialen Mitfinanzierung von Infrastrukturvorhaben signalisiert. Aus Sicht des Kantons Schwyz ist der bestehende Halbstudentakt (Studentakt Regionalzug und Studentakt Interregionalzug) zwischen Brunnen und Arth-Goldau ein ausreichendes Grundangebot. Eine zweite Stadtbahnverbindung nach Arth-Goldau (und evtl. weiter) ist deshalb nur erwünscht, sofern dies für den Kanton Schwyz keine grossen Kosten auslöst. Der Kanton Schwyz hat deshalb signalisiert, dass die zweite Stadtbahnverbindung durchaus nur bis Walchwil geführt werden könnte.

Frage 7: Warum wird die Ausweichstelle der Stadtbahn mit genügender Länge für das Kreuzen mit dem internationalen Verkehr nicht kombiniert mit einer für alle Beteiligten vorteilhaften und vorverhandelten Streckenbegradigung?

Eine Streckenbegradigung bringt keine Vorteile für das Betriebskonzept der Stadtbahn Zug und keine Fahrzeitverkürzung auf dieser generell kurvigen Strecke, mit maximaler Höchstgeschwindigkeit von nur 75 bis 80 km/h. Eine Streckenbegradigung ist für den Halbstundentakt nicht notwendig; er würde den Kanton Zug finanziell zusätzlich mit einem ungünstigen Kosten/Nutzen-Verhältnis stark belasten.

Frage 8: Wie wird die von der RPK vorgeschlagene Haltestelle Casino in die Projektierung einbezogen?

Die Haltestelle Zug/Casino ist im Teilrichtplan Verkehr vom 3. Juli 2002 als Verkehrsvorhaben der Priorität 2 aufgeführt. Dies führt zu einem mittelfristigen Baubeginn zwischen 2008 und 2014. Bereits heute laufen Standort- und Potenzialabklärungen. Die Aufnahme der Haltestelle Zug/Casino als Bestandteil einer ersten Teilergänzung der Stadtbahn Zug wird geprüft.

III. Fazit

Der Regierungsrat errachtet eine Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots als wichtig. Die bisherigen Abklärungen zeigen jedoch, dass weitere Angebotsverbesserungen mit zusätzlichen Stadtbahnzügen und neuen Haltestellen mit erheblichen Infrastrukturausbauten verbunden sind, da die Kapazität des bestehenden Bahnnetzes mit der Einführung der 1. Stadtbahnetappe an seine Grenzen stösst. Ein isolierter Ausbau der Stadtbahnlinie 2 weist ein ungünstiges Kosten/ Nutzen-Verhältnis auf. Allerdings macht eine solche Ergänzung Sinn, wenn sie mit Angebotsverbesserungen auf den Abschnitt Rotkreuz - Baar kombiniert werden kann. Der Bund wird nämlich im Zusammenhang mit der NEAT-Zufahrt (Doppelspurausbau Cham - Eichrüti und Spange Rotkreuz) und der 2. Etappe der Bahn 2000 mittel- bis langfristig weitere übergeordnete Infrastrukturausbauten im Raum Zug tätigen müssen. Für den Regierungsrat steht daher die Prüfung eines gesamtheitlichen und mit den Planungen des Bundes abgestimmten Angebotskonzepts im Vordergrund. Es berücksichtigt die künftigen Fernverkehrsangebote des Bundes und bringt unter dem Titel „**Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung**“ eine angebotsseitige Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs, aufgebaut auf der 1. Etappe der Stadtbahn Zug. Der Regierungsrat verspricht sich mit diesem Vorgehen insbesondere auch kostenseitige Synergien.

Damit die Angebotsverbesserungen der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug frühzeitig (ab 2008) und nicht erst ab 2014 (Inbetriebnahme NEAT mit Zufahrtsstrecken) genutzt werden können, wird der Regierungsrat in nächster Zeit mit den zuständigen Bundesbehörden in Kontakt treten, um das zeitliche Vorziehen der bewilligten Infrastrukturprojekte des Bundes zu prüfen. Eine Kantonsratsvorlage über einen Projektierungskredit für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug ist für 2003 geplant.

IV. Antrag

Wir bitten Sie, von der Antwort auf die Interpellation Karl Rust (Vorlage Nr. 1033.1 - 10920) Kenntnis zu nehmen.

Zug, 30. September 2002

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Hanspeter Uster

Der Landschreiber: Tino Jorio