



**Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher
betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern
(Vorlage Nr. 1899.1 – 13317)**

**Postulat von Philip C. Brunner
betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz – mehr Sitzplätze und weniger
Stehplätze – eine kostengünstige infrastrukturelle Verbesserung – mit sofortigem direk-
tem Nutzen für ÖV-Benützer
(Vorlage Nr. 2403.1 – 14701)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 28. Oktober 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beantragen Ihnen, die beiden parlamentarischen Vorstösse mit möglichen Massnahmen zur Erhöhung von Bahnkapazitäten in einer Vorlage zu behandeln, da sie das gleiche Anliegen betreffen und gliedern den erläuternden Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Geplante Zugslängen der Strecke Zürich–Zug–Luzern
3. Perronverlängerung im Bahnhof Rotkreuz
4. Perronverlängerung Bahnhof Baar
5. Aktivitäten in Bezug auf die Erhöhung der Bahnkapazitäten
6. Anträge

1. Ausgangslage

1.1. Postulat betreffend permanente Perronverlängerungen Rotkreuz

Der Kantonsrat hat folgendes Postulat von Kantonsrat Philip C. Brunner, Zug, (Vorlage Nr. 2403.1 – 14701) zur Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen:

«Aufgrund der sehr starken Verkehrszunahme in Rotkreuz wird der Regierungsrat ersucht, anstelle der von den SBB geplanten Perronverlängerung als Holzkonstruktion mit späterer Demontage eine definitive Ausführung und bei dieser Gelegenheit auch noch die zusätzliche Verlängerung des Perrons der Zürcher Schnellzüge (Gleise 2 und 3) anzustreben.»

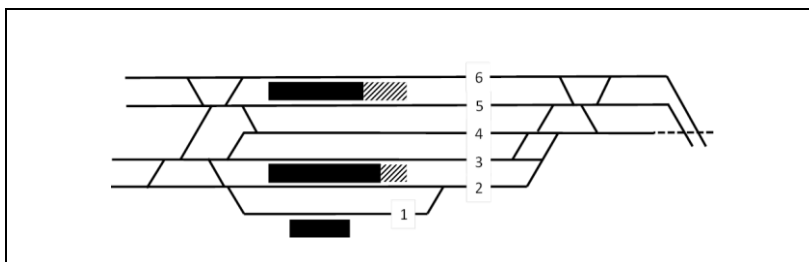


Abb. 1: Bahnhof Rotkreuz (vereinfachte Darstellung) gemäss Postulat Brunner

1.2. Motion betreffend höherer Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern

In die gleiche Richtung zielte die Motion der Kantonsräte Martin Stuber, Zug, Heini Schmid, Baar, und Thomas Lötscher, Neuheim, sowie von 39 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern (Vorlage Nr. 1899.1 – 13317), die der Kantonsrat am 25. Februar 2010 zu Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen hatte:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für ein Massnahmenbündel zugunsten eines raschen Ausbaus der Kapazitäten auf der SBB-Strecke Luzern–Zug–Zürich einzusetzen. Dazu unternimmt er insbesondere zwei Schritte:

- Initiierung (zusammen mit der SBB) der schnellen Realisierung der Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz;
- Initiierung der Perronverlängerungen in Rotkreuz und Baar im Verbund mit Verhandlungen mit der SBB für den Einsatz von langen Doppelstockkompositionen.»

Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit Bericht und Antrag vom 28. September 2010 (Vorlage Nr. 1977.2 – 13560) die Motion erheblich zu erklären und abzuschreiben. Der Motionär Martin Stuber setzte sich dafür ein, die Motion nicht abzuschreiben, da der Bund in den nächsten 20 Jahren den Zimmerbergtunnel in keinem Ausbauschnitt vorgesehen habe. Deshalb sei es die einzige Möglichkeit, die Bahnkapazitäten zwischen Zürich, Zug und Luzern auszubauen, in dem die Perrons in Baar und Rotkreuz für Halte mit 400 Meter langen Zügen verlängert würden. Nur so könne verhindert werden, dass die Schnellzugshalte in Baar und Rotkreuz nicht verloren gingen. Der Rat folgte am 31. März 2011 diesem Antrag und beschloss mit 42:33 Stimmen, die Motion erheblich zu erklären und nicht abzuschreiben.

2. Geplante Zugslängen der Strecke Zürich–Zug–Luzern

Der nationale Bahnausbau erfolgt schrittweise aufgrund des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) des Bundes. Mit der vom Volk bewilligten Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde auch der erste Ausbauschnitt 2025 im Umfang von 6,4 Mrd. Franken genehmigt und festgelegt. Mit Schreiben vom 28. August 2014 teilt die SBB mit, dass in ihren zukünftigen Angebotsschritten bis und mit dem STEP-Ausbau 2025 keine 400 Meter langen Züge geplant sind. Auf der gesamten Strecke Zürich–Zug–Luzern plant die SBB nur Züge bis 300 Meter Länge einzusetzen. Zwar schliesst der Personenverkehr SBB in weiteren Horizonten ein Angebot mit 400 Meter langen Zügen auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern nicht aus. Diese Züge wären jedoch für jene Leistungen vorgesehen, welche an den regionalen Zentren Thalwil, Baar, Rotkreuz und Ebikon nicht halten würden. Um ein solches Angebot dereinst umsetzen zu können, müssten auch die Durchbindungen im Bahnhof Zürich und Luzern geklärt werden sowie die erforderlichen Perronlängen im Bahnhof Luzern zur Verfügung stehen.

Eine Ausnahme bildet die Zeit während der Streckensperre Zugersee Ost in den Jahren 2017 bis Mitte 2018. Während dieser Periode wird der Fernverkehr Zürich–Arth–Goldau–Tessin (und umgekehrt) via Rotkreuz umgeleitet und dort gewendet. Während des betrieblich notwendigen Aufenthalts der teilweise bis zu 400 Meter langen Gotthardzüge im Bahnhof Rotkreuz wird es für Reisende möglich sein, in diese Züge dank befristeter baulicher Massnahmen (vgl. Ziffer 3) ein- und auszusteigen. Dafür hat sich nicht zuletzt der Kanton Zug erfolgreich eingesetzt.

Fazit:

Mit Ausnahme der umgeleiteten Gotthardzüge, welche während 1,5 Jahren in Rotkreuz halten, sind bis 2025 und wohl auch darüber hinaus keine 400 Meter langen Züge mit Halt in Rotkreuz geplant.

3. Perronverlängerung im Bahnhof Rotkreuz

Damit der in den Jahren 2017 bis Mitte 2018 verkehrende Fernverkehr Zürich–Arth–Goldau–Tessin zum Ein- und Aussteigen in Rotkreuz genutzt werden kann, müssen das Mittelperron 5 und 6 – sowie gemäss neusten Erkenntnissen auch das Mittelperron 2 und 3 – während dieses Zeitraums für 400 Meter lange Züge verlängert werden. Die heutigen Mittelperrons werden provisorisch auf 420 Meter verlängert. Deren Ausgestaltung wird nach den aktuell gültigen Vorschriften und voraussichtlich konventionell mit Perronkanten-Elemente aus Beton sowie gepflastertem Perron erfolgen. Die Kosten für diese Lösung liegen für beide Mittelperrons zusammen bei rund 700 000 Franken und werden durch die SBB getragen. Der relativ moderate Aufwand erklärt sich durch eine der kurzen Nutzungsdauer angepasste Bauart der Perrons (insbesondere gelockerte Anforderungen in Bezug auf das Behindertengleichstellungsgesetz; BehiG) und dem Umstand, dass keine weiteren Bahnanlagen angepasst werden müssen. Der benötigte Raumbedarf ist im Gegensatz zur Situation im Bahnhof Baar vorhanden. Die Signalstandorte in der Bahnhofausfahrt Richtung Cham werden mit dem Bauvorhaben Doppelspur Cham/Freudenberg–Rotkreuz bereits auf den Standort mit 420 Meter langen Perrons ausgerichtet. Die Perronverlängerung erfolgt temporär, weil sie nur während der Zeitspanne der Streckensperre Zugersee Ost genutzt wird und es kein Angebotskonzept gibt, welches den Halt von über 300 Meter langen Zügen in Rotkreuz vorsieht. Der Rückbau ist im Jahr 2019 geplant.

Wäre die Perronverlängerung für eine langfristige Nutzungsdauer vorgesehen, könnte nicht wie geplant unter erleichterten BehiG-Bedingungen gebaut werden. Die von Kantonsrat Brunner geforderte definitive Ausführung der Mittelperrons 2 und 3 sowie 5 und 6 würde sich nach Schätzungen der SBB auf rund 3 bis 3,5 Million Franken belaufen. Eine definitive Verlängerung der Mittelperrons im Bahnhof Rotkreuz verursacht somit Mehrkosten (zusätzlich zu den Kosten des Provisoriums von 0,7 Millionen Franken) in der Grössenordnung von 2,3 bis 2,8 Millionen Franken, welche der bestellende Kanton Zug tragen müsste.

Auf Anfrage teilte die SBB mit, dass für eine definitive Verlängerung der Perrons die Bestellfrist bereits verstrichen sei. Der Zeitbedarf für die Planung, die Bewilligung und den Bau von definitiven Perronverlängerungen reicht nicht aus, um auf Dezember 2016, wenn die Gotthardzüge in Rotkreuz wenden, das Ein- und Aussteigen in Rotkreuz möglich zu machen. Aufgrund der geplanten robusten Bauweise des Provisoriums wird der Kanton der SBB jedoch aus Gründen der Nachhaltigkeit und betrieblichen Flexibilität beliebt machen, die Perronverlängerungen erst kurz vor Ablauf der Lebensdauer des Bauwerks zurückzubauen (wenn möglich erst 2025 bzw. 2030).

Fazit:

Eine definitive Verlängerung der Mittelperrons im Bahnhof Rotkreuz würde Mehrkosten in der Grössenordnung von 2,3 bis 2,8 Millionen Franken verursachen, welche der Kanton Zug tragen müsste. Mit Blick auf die Entwicklung der Kantonsfinanzen wäre ein solches Vorhaben nicht opportun und angesichts der in absehbarer Zeit fehlenden Notwendigkeit von Perronverlängerungen auch nicht verhältnismässig. Eine definitive Perronverlängerung könnte zudem auch nicht zeitgerecht bis zum Dezember 2016 umgesetzt werden. Im Personenverkehr sind mittel-

und langfristig keine Halte von 400 Meter langen Zügen in Rotkreuz geplant, weshalb weder für die SBB noch für den Kanton ein unmittelbarer Grund für eine definitive Verlängerungen der Perrons besteht. Die räumlichen und technischen Voraussetzungen sind jedoch gegeben, so dass Perronverlängerungen auch künftig möglich bleiben. Falls in späterer Zukunft einmal längere Züge mit Halt in Rotkreuz geplant würden, könnten die Perrons, eine Finanzierung vorausgesetzt, immer noch verlängert werden. Insofern ist das von der SBB gewählte Vorgehen mit einer temporären Lösung nachvollziehbar.

4. Perronverlängerung Bahnhof Baar

Die Ausgangslage in Baar stellt sich im Gegensatz zu Rotkreuz räumlich schwieriger dar. Die Bahnanlage besteht aus drei Gleisen. Die beiden äusseren Gleise werden für den Bahnverkehr von und nach Zürich genutzt (S-Bahnlinie S24 und Fernverkehr). Im mittleren Gleis wenden die Kompositionen der Stadtbahnlinie 1. Die Perrons an Gleis 1 und 3 sind auf 320 Meter lange Züge dimensioniert.

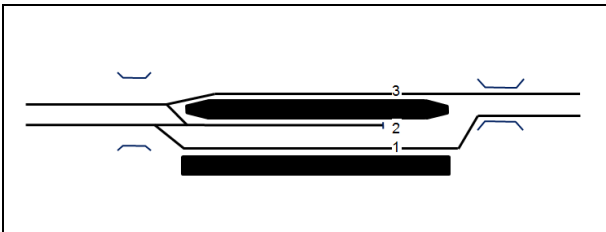


Abb. 2: Bahnhof Baar - Ausgangslage heute mit Perrons L=320m (vereinfachte Darstellung)

Die Bahnhofanlage in Baar ist eingepasst zwischen der Unterführung Neugasse in Richtung Zürich und mehreren Unterführungen im Bereich der gebogenen Bahnhofausfahrt in Richtung Zug. In der Breite besteht gegen den Bahnhofplatz mit Bushof kein Spielraum. Auf der gegenüberliegenden Seite liegt anschliessend an das Gleis 3 ein brach liegendes Bahntrasse, auf welchem früher das inzwischen zurückgebaute Gleis 4 lag.

Perronverlängerungen würden die vorhandenen Raumverhältnisse im Bereich der Ausfahrt Richtung Zug sprengen. In der folgenden Abbildung sind zwei Varianten mit Perronverlängerungen auf 420 Meter dargestellt.

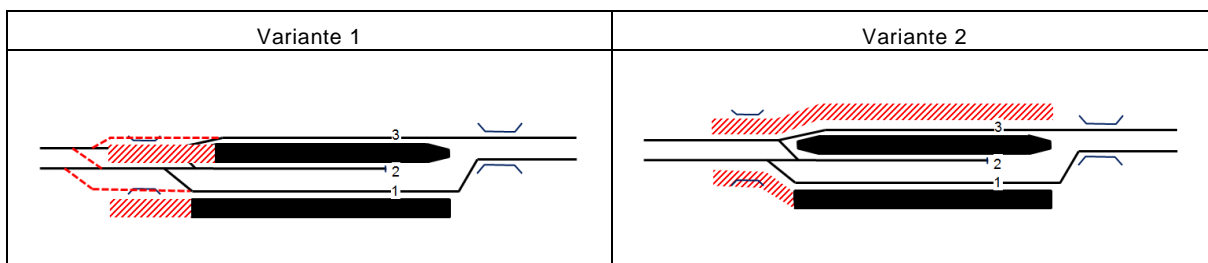


Abb. 3: Bahnhof Baar: heutige Gleistopologie mit Perronverlängerung auf 420m (vereinfachte Darstellung)

In der Variante 1 ist ersichtlich, dass Perronverlängerungen im Bahnhof Baar nur mit sehr aufwendigen und kostspieligen Anpassungen von Gleis-, Weichen- und Sicherungsanlagen möglich sind. Demgegenüber zeigt Variante 2 eine Lösung mit weniger Anpassungsbedarf an der bestehenden Bahnanlage. Für die in Richtung Zürich fahrenden Züge würde ein neues 420 Meter langes Aussenperron auf dem brachliegenden Trasse des vor Jahren zurückgebauten

Gleis 4 erstellt. Wie in der unten stehenden Abbildung ersichtlich ist, wird mittelfristig aus Kapazitätsgründen ein viertes Gleis mit vierter Perronkante erforderlich. Der Aussenperron gemäss Variante 2 müsste dann weichen. Aufgrund anderer Geometrien und Betriebsanforderungen müssten auch grosse Teile der angepassten Bahnanlage in der Variante 1 geändert werden. Beide Varianten mit Perronverlängerungen sind nicht aufwärtskompatibel.

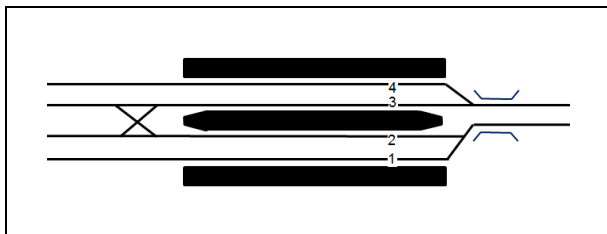


Abb. 4: Bahnhof Baar: Situation «morgen» mit viertem Gleis und vierter Perronkante (L=320m), (vereinfachte Darstellung)

Fazit:

Perronverlängerungen in Baar würden umfangreiche Anpassungen von Bahnanlagen, Stützbauwerken und Kunstbauten verursachen. Die Kosten lägen im zweistelligen Millionenbereich und wären deutlich höher als in Rotkreuz. Zudem wären die Perronanpassungen an der heutigen Anlage grösstenteils nicht aufwärtskompatibel. Es ist nicht zweckmässig, ohne entsprechendes Angebot eine Perronverlängerung in Baar auszulösen. Wie im Kapitel 2 erwähnt, sind auch im Bahnhof Baar keine Zugshalte von 400 Meter langen Zügen geplant, womit eine Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen werden muss.

5. Aktivitäten in Bezug auf die Erhöhung der Bahnkapazitäten

Postulat und Motion enthalten im Grunde das gleiche Anliegen, es wird die Erhöhung der Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern gefordert. Im Motionsanliegen schwingt zusätzlich die Befürchtung mit, der heutige Bestand an Schnellzughalten in Rotkreuz und Baar könnte in Zukunft verloren gehen. Der Kanton ist bestrebt auf verschiedenen Wegen, das Angebot zu verbessern und die Beförderungskapazität zu erhöhen, sei es durch Mitbeteiligung an Infrastrukturmassnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität, der punktuellen Verbesserung des Angebots (Fahrplanverdichtung, Zusatzzüge, mehr Zusatzhalte) oder der Nachfrage angepasster Einsatz von Rollmaterial (Typ und Zuglänge) sowie Kombinationen davon.

Seit der Erheblicherklärung der Motion Stuber, Schmid und Lötscher im März 2011 haben sich der Regierungsrat, die Volkswirtschaftsdirektion sowie das Amt für öffentlichen Verkehr mehrfach und auf verschiedenen Ebenen bei Bund und SBB für die Erhöhung der Bahnkapazitäten in den nächsten Jahren eingesetzt. In mehreren Schreiben und in Besprechungen mit SBB Kader- und Geschäftsleitungsmitgliedern wurden seit Juli 2011 seitens der kantonalen Behörden und der Kantonsverwaltung Kapazitätserhöhungen gefordert und besprochen.

So fordert der Kanton seit langem den integralen zweiten Fernverkehrshalt für Rotkreuz. Der Regierungsrat verweist diesbezüglich auf seine Beantwortung des Postulats von Kurt Balmer, Anna Bieri und Karin Andenmatten betreffend Halt der Interregio-Züge in Rotkreuz (Vorlage Nr. 2012.2 – 14082) vom 15. Mai 2012. Es muss leider festgehalten werden, dass der zweite Fernverkehrshalt in Rotkreuz von der SBB immer noch nicht gewährt wird. Ausgenommen davon ist, wie erwähnt, der zusätzliche Halt von und nach Zürich während der Umleitung des Fernverkehrs Zürich – Tessin via Rotkreuz von 2017 bis Mitte 2018. Dennoch wird der Regie-

rungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin darauf hinwirken, dass auch nach Ende des Umleitungsverkehrs zweimal stündlich ein Fernverkehrszug in Rotkreuz hält.

Der Kanton setzt sich auch dafür ein, dass die bestehenden Halte des Fernverkehrs in Rotkreuz und Baar bestehen bleiben. Anlässlich des jährlichen Treffens von Volkswirtschaftsdirektor und CEO SBB, hat die SBB bestätigt, dass die Fernverkehrshalte in Rotkreuz und Baar auch zukünftig gesichert sind. Dies ist auch aus dem vom Bundesamt für Verkehr am 29. August 2014 veröffentlichten Ausbauschritt 2025 ersichtlich. Das sogenannte Referenzkonzept 2025 stellt einerseits die fahrplantechnische Grundlage für die Umsetzungsplanung des bisher beschlossenen Ausbauschnittes 2025 dar, andererseits dient es als Ausgangslage für die angelegten Planungen zum STEP-Ausbauschritt 2030. Aus der sogenannten Netzgrafik ist ersichtlich, dass mit dem Referenzkonzept 2025 weiterhin die bisherigen Fernverkehrshalte in Rotkreuz, Baar und Zug vorgesehen sind.

Der Regierungsrat hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass der einspurige Streckenabschnitt Cham Freudenberg bis Rotkreuz in einem Zug (statt etappiert) auf Doppelspur ausgebaut und mit der Realisierung vorzeitig ab diesem Jahr gestartet wird. Damit kann bis Ende 2016 die letzte Lücke auf der ansonsten doppelspurigen Strecke zwischen Ebikon und Littli bei Baar geschlossen werden. Das Projekt wird ohne Kostenfolge für den Kanton im Rahmen des Bundesprojekts ZEB realisiert und finanziert. Es ist ein wichtiges Element zur Erhöhung der Bahnkapazität auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern.

Der Regierungsrat legte im 2011 mit der kantonalen Vorlage zur Verkürzung der Zugfolgezeiten auf der Strecke Thalwil–Zug (Vorlage Nr. 1930.1 – 13395) eine weitere Massnahme zur Erhöhung der Bahnkapazität vor. Der Kantonsrat stimmte dem Vorschlag zu und beschloss am 25. August 2011 einen Investitionsbeitrag von brutto 4 Millionen Franken. Dadurch konnte die gemeinsame Finanzierung und Realisierung des Vorhabens im Rahmen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich zusammen mit Bund, Kanton Zürich und den profitierenden Kantone gesichert werden. Inzwischen sind zusätzliche Signale und neue Blockabschnitte erstellt. Die Arbeiten in den neuen Stellwerken Littli und Sihlbrugg sind abgeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2014 ist die Kapazitätserhöhung zwischen Zug und Zürich nutzbar. Die S-Bahnlinie S24 (vormals S21) führt neu im integralen Halbstundentakt von Zug nach Zürich und weiter bis Zürich Oerlikon. Sie verbindet Zug und Baar direkt mit dem Grossraum Zürich. In einer weiteren Phase ab Dezember 2015 wird die S24 bis zum Flughafen Zürich und nach Winterthur verlängert (und stündlich weiter bis Schaffhausen). Die S24 verkehrt mit doppelstöckigen S-Bahnzügen und erhöht auch damit die Transport-Kapazität.

Auch kleinere Massnahmen helfen mit die Spitzenbelastung zu entschärfen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 verkehrt in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher S-Bahnzug ab Rotkreuz nach Cham, Zug und hilft die S1 zu entlasten. In der Hauptverkehrszeit am Abend verkehrt in der Gegenrichtung seit 2014 ein zusätzlicher Zug von Zug nach Rotkreuz. Ab 2016 wird die SBB im Auftrag des Kantons Zug zwei zusätzliche Rollmaterial-Kompositionen des Typs «Flirt» zur Verfügung haben, womit weitere Stadtbahnzüge in der Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion geführt werden können.

Im Rahmen der Stellungnahme zum STEP-Ausbauschritt 2025 hat sich der Regierungsrat dezidiert für den Ausbau der Strecke Zürich–Zug–Luzern eingesetzt. Gemeinsam mit den Nachbarkantonen wird dies für den nächsten Ausbauschritt 2030 erneut geschehen. Der Kanton sucht und prüft gemeinsam mit der SBB und den Zentralschweizer Kantonen aktiv nach Lösungen, welche die Gesamtkapazität (Sitz- und Stehplatzangebot in Fern- und Regionalverkehr) im

ganzen Korridor Zürich–Zug–Luzern erhöhen. Im Vordergrund stehen Angebotskonzepte mit Interregio- (IR) bzw. RegioExpress-Zügen (RE), welche sowohl die Fernverkehrszüge, als auch die Stadtbahn Zug entlasten würden. Dass noch keine gemeinsam von BAV, SBB und Kantonen getragene Lösung für zusätzliche IR-/RE-Produkte hervorgegangen ist, hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass die stark ausgelastete Bahnstrecke sehr wenig Spielraum für Angebotsverbesserungen bietet und über das ZEB-Programm¹ hinaus keine Infrastrukturausbauten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern im STEP-Ausbauschnitt 2025 enthalten und finanziert sind. Erst mit den in diesem Jahr angelaufenen Planungen für den Ausbauschnitt 2030 sind vom Bund finanzierte Infrastrukturerweiterungen denkbar. Die Herausforderung liegt deshalb darin, Fahrpläne und Angebote auf Basis der bestehenden Infrastruktur so optimiert zu planen und zu gestalten, damit für die heutige und zukünftige Nachfrage genügend Transportkapazität zur Verfügung gestellt werden kann. Dies ist ein komplexer Prozess und fordert in den neuen Strukturen und Abläufen von FABI von allen Beteiligten, Bund, SBB und Kantone, Flexibilität, Innovation, Handlungs- und Kompromissbereitschaft. Ohne erhebliche Infrastrukturanpassungen sind grössere Angebotsverbesserungen nur schwer realisierbar. Über einen Ausbauschnitt 2030 wird das Bundesparlament frühestens im Jahr 2018 beraten.

Fazit:

Der Regierungsrat setzt sich kontinuierlich für den Ausbau der Bahnkapazität zwischen Zürich, Zug und Luzern ein. Es werden kurz-, mittel- und langfristig mögliche Verbesserungen beim Bahnangebot gesucht und umgesetzt. Die Bestandesgarantie bei den Fernverkehrshalten ist mittelfristig gesichert (BAV Referenzkonzept 2025). Die bisherige Politik der kleinen Schritte betreffend Kapazitätserhöhung erachtet der Regierungsrat als sinnvoll und wertet die daraus folgenden Ergebnisse als erfolgreich. Er wird sich auch zukünftig für die Erhöhung der Bahnkapazitäten einsetzen, und dafür dass bei der Lösungsfindung der gesamte Spielraum im Spektrum von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur ausgenutzt wird. Mit den beschriebenen Aktivitäten zur Erhöhung der Bahnkapazitäten erachtet der Regierungsrat die Begehren von Motion und Postulat als erfüllt.

6. Anträge

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Die erheblich erklärte Motion (Vorlage Nr. 1899.1 – 13317) der Motionäre Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich–Zug–Luzern (Fristerstreckung mit KRB vom 26. Juni 2014 bis 31. Dezember 2014) sei als erledigt abzuschreiben.
2. Das Postulat (Vorlage Nr. 2403.1 – 14701) von Philip C. Brunner betreffend permanente Perronverlängerungen in Rotkreuz sei mit Bezug auf den Einsatz des Kantons Zug, die provisorischen Perronverlängerungen in Rotkreuz bis zum Ablauf der Lebensdauer beizubehalten, erheblich zu erklären und abzuschreiben. Im Übrigen sei der Vorstoss nicht erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

¹ Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Zug, 28. Oktober 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

300/hs