



**Interpellation von Kurt Balmer betreffend Interregio-Halt in Rotkreuz  
(Vorlage Nr. 2441.1–14791)**

Antwort des Regierungsrats  
vom 3. März 2015

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interpellation von Kurt Balmer vom 23. Oktober 2014 wurde durch den Kantonsrat am 13. November 2014 an den Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

**1. Einleitende Bemerkungen**

Der Regierungsrat fordert seit Jahren im Fernverkehr einen zusätzlichen Halt der Interregio-Züge (IR) in Rotkreuz. Dies, weil ein solches Angebot nachfrageorientiert ist und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug steigert. Weiter birgt diese Massnahme einen sogenannten Netzeffekt, indem die Frequenzen besser auf die Schnellzüge verteilt werden und die zuführenden Bahn- und Buslinien fahrplantechnisch besser systematisiert werden können. Der zusätzliche IR-Halt in Rotkreuz würde auch die Verteilung der Nachfrage auf den Stadtbahn- und Buslinien verbessern und die am stärksten genutzten Kurse der Stadtbahnlinie S1 entlasten.

Der Kanton Zug kann jedoch nicht direkt auf die Ausgestaltung des Angebots im Personenfernverkehr Einfluss nehmen. Unter anderem deshalb, weil dieses nicht unter das vom Kanton mitbestellte Verkehrsangebot gemäss Art. 28 des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes (PBG; SR 745.1) fällt. Rechtlich hat der Kanton keinen Hebel, um den Bund oder die SBB zu einem erhöhten Angebot bzw. einer anderen Haltepolitik im Fernverkehr zu zwingen. Selbst unter Einsatz kantonseigener finanzieller Mittel ginge das nicht. Umso wichtiger ist es, dass neben der Politik auch die Wirtschaft – z.B. mittels der eingereichten Petition des Vereins ZUGWEST – direkt gegenüber Bund und SBB Forderungen stellt. Die Forderung nach zusätzlichen Fernverkehrshalten in Rotkreuz wird vom Volkswirtschaftsdirektor bei jeder Gelegenheit bei Treffen mit SBB-Verantwortlichen vorgebracht. Und der Kanton versucht auch andere Wege zur Verbesserung des Angebots, etwa über eine Mitbestellung des Regionalverkehrs. Im Rahmen der Angebotsplanung für die Zentralschweiz suchte und fand der Kanton auch Mitstreiter, indem der Angebotsausbau auf der Strecke Zürich–Luzern insbesondere auch mit neuen Zügen, welche in Rotkreuz halten, auf dem Forderungskatalog der Zentralschweiz gegenüber dem Bund steht. Der Regierungsrat und die öV-Verantwortlichen unseres Kantons entwickeln somit Aktivitäten auf verschiedenen Ebenen, um zum Ziel zu gelangen. Dabei ist jede Unterstützung aus Politik und Wirtschaft willkommen.

Der stetige Zuger Druck hat immerhin dazu geführt, dass die SBB inzwischen explizit den Handlungsbedarf bzw. das Ziel von zusätzlichen Fernverkehrshalten in Rotkreuz anerkennen: Auf die jüngste Anfrage des Kantons Zug hin antwortet die Leiterin Personenverkehr der SBB, dass der zweite Fernverkehrshalt in Rotkreuz ein erklärtes Ziel der SBB sei, auf welches seit mehreren Jahren hingearbeitet werde. Eine Lösung kann der Personenverkehr SBB als aktueller Betreiber und Konzessionär der Interregio-Linie Luzern–Zug–Zürich jedoch nach wie vor

nicht aufzeigen. Die Begründungen dafür haben sich seit der Beantwortung des Postulats von Kurt Balmer, Anna Bieri und Karin Andenmatten betreffend Halt der Interregio-Züge in Rotkreuz (Vorlage Nr. 2012.2-14082) im Mai 2012 nicht geändert. Die SBB hält auch fest, dass Dank den Zusatzzügen Luzern–Rotkreuz–Zug–Enge–Zürich auch zur Hauptverkehrszeit (HVZ) noch ausreichend Kapazität vorhanden ist. Aus Sicht des Regierungsrats ist dies jedoch eine zu statische Aussage, welche der künftigen Entwicklung keine Rechnung trägt. Wir begnügen uns nicht damit und behaften die SBB weiterhin auf dem von ihr anerkannten Ziel eines zweiten Fernverkehrshalts in Rotkreuz.

## 2. Beantwortung der Fragen

Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

### 1. *Was hat der Regierungsrat seit der Beantwortung des Postulates für zusätzliche Interregio-Stopps in Rotkreuz unternommen?*

Die Volkswirtschaftsdirektion und das zuständige Amt lassen keine Gelegenheit aus, um den zweiten IR-Halt in Rotkreuz zu fordern. So werden die Verantwortlichen der SBB auf allen Ebenen regelmässig bei Gesprächen und Korrespondenzen mit dem Thema konfrontiert. Weiter informieren die Zuger Behörden die SBB in regelmässigen Abständen über aktuelle und künftige Entwicklungen im Marktraum Rotkreuz. So wurde auch beim letzten Spitzengespräch (26. Mai 2014) mit der SBB deren CEO, Andreas Meyer, eingehend vom Volkswirtschaftsdirektor über die Forderung eines Zusatzhalts in Rotkreuz ins Bild gesetzt. Mit mehreren Briefen und einem persönlichen Gespräch wurde auch die Leiterin Personenverkehr SBB, Jeannine Pilloud, über das Anliegen informiert. Aktuelle Entwicklungen werden jeweils den SBB umgehend mitgeteilt, so etwa der Entscheidung, das neue Departement Informatik der Fachhochschule Zentralschweiz (FHZ) in Rotkreuz anzusiedeln: Als Ende Oktober 2014 der entsprechende Entscheid des Konkordatsrats öffentlich wurde, erfolgte am selben Tag die Information an die SBB mit dem Hinweis auf die entsprechende Nachfragesteigerung und zur Bestärkung der Zuger Forderungen. Auch auf unteren Stufen fliesst bei Fahrplanarbeiten immer wieder der Wunsch nach einem zweiten Schnellzughalt in Rotkreuz ein. Daher ist die Bereitschaft der SBB weiterhin da, nach umsetzbaren Lösungen zu suchen.

Der Kanton versuchte auch alternative Wege, indem eine Bestellung von Schnellzügen als Regionalverkehr geprüft wurde. Hier braucht es aber auch ein Mitwirken der Nachbarkantone Luzern und Zürich (ZVV), um allenfalls ein Angebot im Regionalverkehr bestellen zu können: Am 31. Oktober 2012 hat das Amt für öffentlichen Verkehr von SBB Regionalverkehr eine Richtofferte für Regio-Express-Züge (RE-Züge) im Halbstundentakt von Luzern nach Zürich mit Halt in Rotkreuz verlangt. Dieser Vorstoss sollte bei der SBB einerseits signalisieren, dass ein grosser Handlungsbedarf besteht und der Kanton sogar bereit sein könnte, sich finanziell bei RE-Zügen zu engagieren. Andererseits wurde damit beabsichtigt, den SBB-internen «Ideenwettbewerb» zwischen Regional- und Fernverkehr durch eine Konkurrenzofferte anzustacheln. Da für RE-Züge aber ohne zusätzliche massive Infrastrukturen (vgl. nächster Abschnitt) keine in der Praxis fahrbare Lösung gefunden wurde, hat SBB Regionalverkehr keine Offerte erstellt.

Seitens Fernverkehr SBB besteht seit einiger Zeit die Absicht, im Horizont 2020 (nach der Totalsperre Zugersee Ost) ein neues Angebotskonzept zwischen Zürich–Zug–Luzern umzusetzen. In der dafür eingesetzten Planungsgruppe Zürich–Zug–Luzern ist das Amt für öffentlichen Verkehr aktiv eingebunden. Die Gruppe, mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen betroffenen Kantonen, hat das Ziel, die Angebotskapazität im Korridor Zürich–Zug–Luzern zu erhöhen.

Das jüngste geprüfte Angebotskonzept sieht vor, dass anstelle der heutigen Interregio-Züge sogenannte RE-Züge in Rotkreuz halten, welche halbstündlich zwischen Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar–Thalwil–Zürich verkehren. Damit wäre die Forderung des Kantons Zug nach zwei haltenden Schnellzügen in Rotkreuz erfüllbar. Es hat sich jedoch gezeigt, dass ohne massive Infrastrukturausbauten mindestens zwischen Baar und Zug sowie in Cham und in Rotkreuz unlösbare betriebliche Konflikte entstehen und daher keine grundlegenden Veränderungen in der Angebotsstruktur möglich sind. Solche Infrastrukturausbauten sind mit der neuen Regelung zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI) frühestens in einem Horizont 2030 oder später möglich. Diese Planungen zum Ausbauschnitt 2030 laufen zurzeit unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Volkswirtschaftsdirektion ist in diesen Planungsprozess im Rahmen der Planungsregion Zentralschweiz auf mehreren Ebenen eingebunden. Auch bei diesen Arbeiten, welche erst am Anfang stehen, sind zwei haltende RE-Schnellzüge in Rotkreuz von der Planungsregion Zentralschweiz beim BAV gefordert. Wie einleitend erwähnt, trägt die Zentralschweiz somit diese Forderung mit.

Eine weitere Gelegenheit zur Intervention ergibt sich anlässlich der Vergabe der Personenbeförderungskonzessionen, für welche ausschliesslich der Bund zuständig ist (Art. 4 des Gesetzes über die Personenbeförderung des Bundes). Die SBB verfügt zurzeit über die Fernverkehrs-Konzession Nr. 584, welche bis am 9. Dezember 2017 gilt. In der Konzession 584 wird auch die Bedienungspflicht für die sich entlang den Bahnstrecken befindlichen Ortschaften aufgelistet. Rotkreuz ist in der Liste enthalten, für welche mindestens eine stündliche Bedienung gefordert wird. Die Kantone haben bei Erteilung bzw. Verlängerung der Konzessionen ein Anhörungsrecht. Sofern ein fahrbares neues Angebot für Rotkreuz gefunden werden kann, wird sich der Regierungsrat konsequent dafür einsetzen, dass das künftige Angebot im Hinblick auf die Konzessionserneuerung 2018 auch konzessionsrechtlich gut abgesichert wird. Die Volkswirtschaftsdirektion thematisiert die Problematik der Fernverkehrserschliessung mit den grösseren Unternehmen am Standort Rotkreuz und bittet diese jeweils, ihrerseits die zunehmende Nachfrage und ihre Anliegen den SBB direkt darzulegen, dies zusätzlich zur eingereichten Petition von ZUGWEST.

*2. Wie gedenkt der Regierungsrat in dieser Problematik den klaren Gesetzesauftrag (nachfrageorientiert und attraktiv) nun kurzfristig umzusetzen? Wäre allenfalls eine Relativierung des Gesetzesauftrages eine realistische Alternative (z.B. unter Einbezug der Kapazitäten von eidg. konzessionierten Transportunternehmen)? Ist gegebenenfalls mit einer Gesetzesrevision zu rechnen?*

Der Gesetzesauftrag gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) ist programmatischer Art. Im Quervergleich darf einerseits gesagt werden, dass das Angebot in Rotkreuz nachfrageorientiert und attraktiv ist: Mit dem heutigen Interregio-Halt und den zahlreichen Stadtbahnverbindungen Richtung Zug und Luzern, der S26 und S32 sowie mit den diversen zuführenden Buslinien ist Rotkreuz, gemessen an seiner Grösse und seinem Einzugsgebiet, gut erschlossen. Mit den zusätzlichen «Enge»-Zügen und den teilweise bis nach Rotkreuz verlängerten S24-Zügen verfügt Rotkreuz heute über einen adäquaten öffentlichen Verkehr, welcher die Nachfrage mit guter Qualität befriedigen kann. Andererseits beinhaltet der Gesetzesauftrag die vorausschauende Planung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen. Insofern ist der Gesetzesauftrag dauernd (neu) zu erfüllen. Deshalb bestärkt der Gesetzesauftrag den Regierungsrat, die Forderung nach halbstündlich haltenden schnellen Bahnverbindungen in Rotkreuz aus den bekannten und erwähnten Gründen aufrechtzuerhalten. Eine Relativierung des Gesetzesauftrages wäre somit das falsche Signal, insbesondere an Bund und SBB.

Abgesehen davon ist aber der Wirkungsbereich des Gesetzesauftrages zu beachten: Mit dem im GöV verwendeten Begriff «öffentlicher Verkehr» ist der ehemalige Orts- und Regionalverkehr gemeint. In den Gesetzesmaterialein zum revidierten GöV wird erläutert, dass der öffentliche Verkehr (ehemaliger Orts- und Regionalverkehr) Anschluss an das übergeordnete Verkehrssystem (Fernverkehr) gewähren müsse. Der Fernverkehr liegt gemäss dem übergeordneten Bundesrecht und GöV nicht in der Verantwortung des Kantons, hingegen soll der vom Kanton bestellte Verkehr auf den Fernverkehr ausgerichtet werden (vgl. Bericht des Regierungsrats vom 11. Juli 2006, Vorlage Nr. 1464.1–12124, Kapitel 5).

Aus diesen Gründen ist eine Revision des GöV weder zielführend noch geplant. Der Regierungsrat und die öV-Verantwortlichen des Kantons bleiben aber auf den in der Antwort zu Frage 2 erwähnten Wegen daran, den zweiten Halt bzw. Alternativen einzufordern.

*3. Könnte der kantonale Gesetzesauftrag mit einem grösseren finanziellen Engagement des Kantons zügiger umgesetzt werden?*

Der Halt in Rotkreuz wird von der SBB nicht aus finanziellen Gründen verweigert. Die Erläuterungen dazu sind in der Antwort auf die Frage 1 und in der 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 dargelegt. Zudem handelt es sich nicht um ein bestelltes Angebot gemäss Art. 28 ff. PBG, bei welchem über ein ordentliches Bestellverfahren allenfalls finanziell Einfluss genommen werden könnte.

Der Versuch, ein Angebot des Regionalverkehrs zu bestellen, wurde dargelegt. Dieser Versuch war bisher erfolglos (vgl. Antwort zu Frage 1). Längerfristig könnte ein finanzielles Engagement des Kantons allenfalls hilfreich sein. Sollten die Planungen des BAV im Angebotsschritt 2030 (FABI-STEP AS2030) auch Infrastrukturmassnahmen im Korridor Luzern–Zug–Zürich beinhalten, welche ein Angebotskonzept mit einem zweiten Halt in Rotkreuz ermöglichen, bestünde für den Kanton Zug die Möglichkeit einer Vorfinanzierung der notwendigen Infrastruktur. Das Bundesparlament wird voraussichtlich im Jahr 2018 über den nächsten Ausbauschnitt von FABI-STEP beraten.

Allerdings müsste ein allfälliges zusätzliches finanzielles Engagement des Kantons Zug im Licht des Entlastungsprogramms 2015–2018 beurteilt werden.

*4. Hat der Regierungsrat andere Vorschläge, um schneller nachhaltig der Ennetsee-Nachfrage gerecht zu werden?*

Mit dem Fahrplan 2015 wird zur Abendspitze eine S24 aus Zürich direkt weiter nach Rotkreuz verlängert. Damit kann die Stadtbahn zwischen Zug–Cham entlastet werden und auf der Bahnstrecke Zürich–Zug–Rotkreuz ergibt sich ein zusätzliches Angebot. Mit dem Fahrplan 2016 werden bestehende Kurse der Stadtbahnlinie S1 mit zusätzlichen FLIRT-Fahrzeugen verstärkt. Die bestehenden FLIRT-Kompositionen sollen im Rahmen der künftigen Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen auf den Stand der neusten FLIRT-Generation gebracht werden. Mit dem neuen Innenausbau der Bahnwagen erhöht sich damit auch die Transportkapazität der S1. Ab 2017 erfolgt der Umleitungsverkehr am Zugersee, welcher für anderthalb Jahre die umgeleiteten Gotthardzüge nach Rotkreuz bringt.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe Zürich–Zug–Luzern wird weiterhin nach Lösungen gesucht, um das Angebot für Rotkreuz nach der Totalsperre am Zugersee-Ostufer (Fahrplan 2019) verbessern zu können. Dabei wird die SBB zunächst die Nachfrageentwicklung genau analysieren

und dann verschiedene Fahrplanvarianten prüfen, welche auch Auswirkungen auf das übrige, bisherige Bahnangebot haben könnten (Halt S1 in Chämleten, IR-Halt in Baar, Angebot S24 etc.). Eine Beurteilung der Machbarkeit der Varianten ist nicht vor Ende 2015 möglich.

Mit den bisherigen Abklärungen ist von Infrastruktur SBB bestätigt, dass im bestehenden Fahrplankonzept ein zusätzlicher Halt bei Einsatz von spurtstarkem Rollmaterial theoretisch betrieblich machbar wäre. Die heute eingesetzten langen und schweren Fernverkehrszüge mit relativ langen Fahrgastwechselzeiten können diese Forderung von Infrastruktur SBB jedoch nicht erfüllen. Der Regierungsrat wird daher auch abklären lassen, ob und ab wann allenfalls geeigneteres spurtstarkes Rollmaterial im Fernverkehr eingesetzt werden könnte. Weiterhin aufrechterhalten wird auch die Forderung im bestehenden Angebot, die mögliche Kapazität voll auszunutzen (doppelstöckige Verstärkungsmodule anstelle einstöckiger Module, Ausnutzung der betrieblich maximal möglichen Zugslängen, Lenkungsmassnahmen auf schwächer ausgelastete Züge wie z.B. die Enge-Züge und die S24).

### **3. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 3. März 2015

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart