



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Investitionsbeitrag zum Ausbau der Strecke Thalwil - Zug im Rahmen der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich**

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr  
vom 9. Mai 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die Vorlage am 9. Mai 2011 beraten. An der Sitzung nahmen von der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Matthias Michel, Hans-Kaspar Weber, Leiter Amt für öffentlichen Verkehr, Generalsekretär Gianni Bomio und Protokollführer Peter Kottmann teil.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

In Zürich entsteht zur Zeit für rund 2 Mia. Franken eine neue Durchmesserlinie mit einem unterirdischen Bahnhof. Dieses Grossbauwerk ermöglicht dem Zürcher Verkehrsverbund in den nächsten Jahren das Liniennetz der S-Bahn Zürich markant umzugestalten und teilweise auszubauen. Dies erfolgt im Rahmen der sogenannten 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich, deren erste Teile bereits per Ende 2013 umgesetzt werden. Mit einem erheblichen Betrag von 400 Mio. Franken wird damit die Erfolgsgeschichte der S-Bahn Zürich weiter geschrieben. Das Angebot im Regionalverkehr im Grossraum Zürich wird in den nächsten Jahren sukzessive ausgebaut und es werden bis zu 40 % mehr Bahnkundinnen und Bahnkunden in den S-Bahnen erwartet.

Die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich hat auch Auswirkungen auf den Korridor Zug-Thalwil. In diesem Bereich soll in die Verbesserung der Bahntechnik, insbesondere in zusätzliche Signale, investiert werden. Durch kürzere Signalabstände sollen dichtere Zugfolgezeiten und damit mehr Verbindungen im dicht befahrenen Korridor Zug-Thalwil-Zürich ermöglicht werden, wobei gleichzeitig Verbesserungen im Korridor linkes Zürichseeufer (Zürich-Thalwil-Pfäffikon) erfolgen können.

Für die Teilräume linkes Zürichseeufer und Thalwil-Zug sind insgesamt Kosten von 93 Mio. Franken veranschlagt, davon 53 Mio. Franken für das linke Zürichseeufer und 40 Mio. Franken für den Korridor Thalwil-Zug. Für die Strecke Thalwil-Sihlbrugg fallen auf dem Gebiet des Kantons Zürich Kosten von 24.9 Mio. Franken an, für den Zuger Abschnitt Littli bis Zug fallen Investitionskosten von 15.1 Mio. Franken an. Erfreulicherweise finanziert der Bund diese "Zuger Tranche" mit 10.9 Mio. Franken aus dem Topf "Künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)", welchen das Bundesparlament 2009 beschlossen hat. Zusätzlich ist der Bund bereit, den Zuger Kantonsbeitrag mit 1.5 Mio. Franken aus dem Infrastrukturfonds zu unterstützen. Somit hat der Kanton Zug lediglich einen Beitrag von netto 2.7 Mio. Franken zu finanzieren.

Von den 4.2 Mio. Franken, welche brutto zu finanzieren sind, wurden 0.2 Mio. Franken mit dem Planungs- und Projektierungskredit vom 18. Dezember 2003 bewilligt. Die 4.0 Mio. Franken sind - gemessen am Nutzen und im Vergleich zu anderen Nachbarkantonen von Zürich (St. Gallen 3 Mio. Franken, Schwyz 8 Mio. Franken, Glarus 3 Mio. Franken) - ein vergleichsweise geringer Betrag. Die anderen Nachbarkantone haben übrigens ihre Kreditgenehmigungen gesprochen bzw. die Referendumsfristen laufen demnächst ab.

Mit der 4. Teilergänzung erhält der Kanton Zug eine Verbindung im Regionalverkehr von Zug und Baar mit Halt an allen Stationen im Halbstundentakt bis nach Zürich HB und weiter nach Zürich Oerlikon (2014) bzw. nach Zürich Flughafen-Winterthur-Schaffhausen/Weinfeldern (2016).

## 2. Eintretensdebatte

Im Rahmen der Eintretensdebatte wurde intensiv diskutiert, dass die Durchmesserlinie in Zürich nicht nur Auswirkungen auf den Regionalverkehr hat, sondern auch auf den Fernverkehr, insbesondere die Interregio-Züge zwischen Luzern und Zürich, welche heute auch in Baar und Rotkreuz halten. Hier könnten sich Veränderungen im Fahrplan ergeben, wobei die Fahrplan-Planungsarbeiten beim Bundesamt für Verkehr und der SBB noch nicht abgeschlossen sind. Bezüglich der Auswirkungen im Regionalverkehr wurden verschiedene Fragen zur geplanten Schliessung der Bahnhaltestelle Sihlbrugg, insbesondere im Zusammenhang mit der Naherholung und dem Tourismus gestellt, nachdem im Kanton Zürich eine Petition zur Erhaltung dieser Haltestelle eingereicht worden ist. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion zeigten auf, dass im Falle der Beibehaltung des Regionalzugshalts in Sihlbrugg entweder die Haltestellen Horgen Oberdorf oder Baar nicht mehr angefahren werden könnten, weshalb der Kanton Zug sich nicht aktiv für die Erhaltung der Haltestelle Sihlbrugg einsetzen sollte. Zudem müsste diese Haltestelle erneuert und behindertengerecht ausgestaltet werden.

Bezüglich der Linienführung der S24 Zug-Thalwil-Zürich HB-Flughafen-Winterthur wurde diskutiert, weshalb diese Verbindung nicht direkt durch den neuen Durchmesserbahnhof Zürich geführt wird, sondern via Zürich HB verkehrt. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion führten aus, dass dies wohl aus Kapazitätsgründen beim Bahnhof Oerlikon der Fall sei. Es sei aber eine sehr kurze Wartezeit im Bahnhof Zürich zu erwarten, so dass die Verlängerung der Fahrzeit höchstens zwischen 5 und 8 Minuten bis Zürich Flughafen betrage. Im Gegenzug erhalte Zug eine umsteigefreie Direktverbindung nach Zürich HB und Zürich Flughafen im Halbstundentakt. Diese erschliesse auch die wichtigen Arbeitsgebiete in Zürich Nord, wo grosse Arbeitgeber wie UBS und CS zahlreichen Zugerinnen und Zuger beschäftigten. Zudem seien die Frequenzen auf dem Korridor Zug-Thalwil verglichen mit den Frequenzen am linken Zürichseeufer zu gering, als dass sich dreiteilige Doppelstockzüge rechtfertigten. Beim Ganzen handelt es sich um ein Gesamtsystem, aus welchem nicht einzelne Teile herausgebrochen werden könnten, ohne dass gravierende Auswirkungen die Folge wären. Der Kanton Zürich finanziere neben dem Bund den Löwenanteil der 4. Teilergänzung und sei damit im Wesentlichen der Taktgeber. Das Amt für öffentlichen Verkehr habe eine Analyse des Angebots im Korridor Zug-Thalwil-Zürich HB-Zürich Nord-Zürich Flughafen für die Destinationen Rotkreuz, Zug und Baar erstellt. Nach dem heutigen Wissensstand gibt es im Regionalverkehr nur schnellere, direktere und häufigere Verbindungen. Im Fernverkehr ist die Detailplanung noch nicht abgeschlossen, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die meisten Verbindungen ebenfalls schneller, direkter und häufiger sind.

Die Eintretensdebatte drehte sich im Weiteren darum, inwiefern der Kanton Zug noch Veränderungen zu seinen Gunsten beim Angebot der 4. Teilergänzung einbringen könne. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion gingen davon aus, dass solche Veränderungen kaum mehr möglich sein werden, da es sich um ein Gesamtsystem handle. Die Kommission hingegen erwartet vom Regierungsrat und der Volkswirtschaftsdirektion, dass man sich im Rahmen der weiteren Planungen stetig für weitere Verbesserungen der Fernverkehrsangebote einsetzt (beispielsweise Weiterzug des Interregio mit Halt in Rotkreuz und Baar bis nach Zürich Flughafen). Auch soll der Kanton Zug nochmals einbringen, dass eine Führung der S24 über die Durchmesserlinie bevorzugt wird.

Die Kommission anerkannte, dass mit der 4. Teilergänzung verschiedene Vorgaben des zugerischen Richtplans im Bereich Bahnverkehr umgesetzt werden. Zudem ist aussenpolitisch eine Zustimmung zur Mitfinanzierung der 4. Teilergänzung das richtige politische Signal aus dem Kanton Zug an den Kanton Zürich, den Bund und die anderen Nachbarkantone von Zürich. Die Kommission nahm auch zur Kenntnis, dass dem Kantonsrat wahrscheinlich in den nächsten Monaten eine Vorlage zur Mitbeteiligung an der Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich unterbreitet werden wird. Letztlich bringt die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich aufgrund des Wachstums des Grossraums Zürich dringend nötigen Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs mit zugleich verschiedenen positiven Auswirkungen auf den Fernverkehr. Auch der Kanton Zug kann von diesen Verbesserungen profitieren, was sich insbesondere beim stark zunehmenden Pendlerverkehr positiv auswirkt. Die Nettobelastung des Kantons Zug ist nach Auffassung der Kommission vergleichsweise bescheiden, insbesondere da sich der Bund massgeblich an den Kosten beteiligt, da die neue Bahntechnik auch für Verbesserungen im nationalen Fernverkehr führt.

Eintreten war deshalb unbestritten und wurde mit 13:0 Stimmen ohne Enthaltungen einstimmig beschlossen.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

#### **§ 1**

Es wurde die Frage gestellt, wie sicher die Beiträge des Bundes seien. Dass Beiträge in der gemäss Vorlage ausgewiesenen Höhe durch den Bund ausgerichtet werden, kann als sicher gelten. Wann diese Beiträge allerdings ausgerichtet werden, ist offen. Nach dem Bruttoprinzip ist deshalb der Beitrag ohne Agglomerationsprogramm-Beitrag des Bundes zu beschliessen.

#### **§ 2**

Es wurde angefragt, ob die Indexierung des Betrags gemäss Bahnbau-Teuerungsindex zu markanten Mehrkosten führen könnte. Dies ist nicht der Fall, da die 4. Teilergänzung auf dem Korridor Zug-Thalwil eine für Bahnprojekte sehr kurze Bauzeit aufweist.

Im Rahmen der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt. Somit wurde die Vorlage in der Schlussabstimmung ebenfalls einstimmig mit 13:0 Stimmen ohne Enthaltungen verabschiedet.

#### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1930.2 - 13396 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 9. Mai 0211

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Manuel Aeschbacher