



**Motion von Hanni Schriber-Neiger und Martin Stuber
betreffend eine bessere Anbindung des Freiamtes an den Kanton Zug - durchgehende S-
Bahn-Verbindung von und in Richtung Freiamt**
(Vorlage Nr. 1971.1 - 13538)

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 7. Dezember 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrätin Hanni Schriber-Neiger, Risch, und Kantonsrat Martin Stuber, Zug, haben am
17. September 2010 folgende Motion eingereicht:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, sich in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau dafür ein-
zusetzen, dass die ab 12. Dezember 2010 auf der Strecke Aarau/Lenzburg-Rotkreuz im Ein-
satz stehenden Flirt-Züge bis nach Zug verkehren und so die Anbindung des Freiamtes an den
Kanton Zug zu verbessern."

Um den Motionsinhalt umzusetzen, werden dem Regierungsrat folgende Schritte vorgeschla-
gen:

1. Der beste Lösungsansatz erfolgt nach dem Prinzip der Flügelung, was bedeutet, dass auf
dem Abschnitt Zug–Rotkreuz Doppelkompositionen verkehren, die in Rotkreuz Richtung Lu-
zern und Freiamt getrennt bzw. in der Gegenrichtung gekuppelt werden.
2. Dazu muss die Leistungsfähigkeit der Südbahn-Weichenstrasse Richtung Zug von 40 km/h
auf 90 km/h angepasst werden (analog zu den Verhältnissen auf den Luzerner Gleisen).
3. Diese baulichen Anpassungen sind mit dem Ausbau Freudenberg–Rotkreuz auf Doppelspur
zu koordinieren.
4. In Absprache mit dem Bund ist eine Vorfinanzierung dieser Infrastrukturmassnahme durch
den Kanton Zug zu prüfen."

Wir unterbreiten Ihnen zur Motion folgenden Bericht und Antrag:

1. Zuständigkeit

Sofern Begehren von Mitgliedern des Kantonsrats gestellt werden, die ein finanzielles Enga-
gement des Kantons im Zuständigkeitsbereich des Parlaments zur Folge haben, ist die Moti-
onsfähigkeit der entsprechenden Anträge gegeben. Dies trifft auf die Ziffern 2 und 4 zu, mit
Bezug auf Ziff. 4 deshalb, weil die Vorfinanzierung wohl den Betrag von 10 Mio. Franken über-
schreiten dürfte, ab welchem gemäss dem Kantonsratsbeschluss vom 26. November 2009
betreffend Vorfinanzierung von Bahnprojekten der Kantonsrat zuständig ist.

Aufgrund des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS
751.31) fallen die Bestellung des Angebots im öffentlichen Verkehr (§ 4 Abs. 2 lit. c) und die
Festlegung der Linien des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Abs. 2 lit. a) in die Zuständigkeit des

Regierungsrats. Diese Zuständigkeit betrifft auch betriebliche Fragen, die eng mit der Angebotsgestaltung verknüpft sind. Da es beim Grundanliegen der Fragen 1 und 3 der Motion ausschliesslich um Einzelheiten der Angebotsgestaltung und der Linienführung geht, ist im vorliegenden Fall die abschliessende Zuständigkeit des Regierungsrats gegeben. Das Anliegen der Motion müsste demzufolge in Form eines Postulats vorgebracht werden.

Ergänzend gilt es festzuhalten, dass betrieblich-technische Fragen von den zuständigen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs zu verantworten sind. Zudem kann der Kanton Zug bei der Bestellung des Angebots bei grenzübergreifenden Linien des öffentlichen Verkehrs nicht selbständig entscheiden. Entsprechende Beschlüsse sind im Einvernehmen mit den betroffenen Nachbarkantonen und dem Bund zu fassen. Die Vorgaben für diesbezügliche Entscheidungen sind im Bundesrecht geregelt.

2. Ausgangslage

Das Regionalverkehrsangebot aus dem Freiamt nach Rotkreuz wurde in den letzten Jahren kontinuierlich bis zum integralen Halbstundentakt ausgebaut. Die S-Bahn-Linie S26 ist im oberen Freiamt relativ schwach frequentiert. Täglich finden rund 1800 Fahrten von Reisenden von und nach Rotkreuz statt. Ab dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 können dank dem Einsatz von neuem Rollmaterial des Typs Flirt die Anschlüsse in Rotkreuz zwischen der S26 und der Stadtbahnlinie S1 in beiden Richtungen merklich verbessert werden. Es entstehen dadurch im Bahnhof Rotkreuz halbstündlich Transportketten mit einer Umsteigezeit von 3 bis 4 Minuten. Die S26 ist damit am Verknüpfungspunkt Rotkreuz ideal ins Zuger öV-Konzept "Bahn und Bus aus einem Guss" eingebettet und vermittelt damit am Bahnhof Rotkreuz auch gute Anschlüsse an das Busnetz.

3. Nachfrage und Entwicklung

Die Analyse der Bahnverkehrsströme (Quelle SBB) der Freiamter Bahnlinie zeigt, dass sich diese im Knotenpunkt Rotkreuz fast gleichmässig auf die verschiedenen Wunschziele verteilen: Rund 700 Reisende aus und nach dem Freiamt wählen in Rotkreuz den Korridor nach Luzern, rund 640 Reisende denjenigen nach Zug und etwa 500 Reisende fahren von und nach Rotkreuz selber. Die erwähnte Statistik zeigt im Weiteren, dass der Strom der Personen, die von und nach den Unterwegsstationen zwischen Zug und Rotkreuz reisen, mit Ziel und Quelle der Reise im Luzerner Rontal zehnmal grösser ist als derjenige mit Ziel und Quelle im Freiamt. Aus Marktsicht sind somit in erster Linie Verbindungen aus Zug Richtung Rontal - Luzern anzustreben.

Es kann zudem davon ausgegangen werden, dass sich die Nachfrage von und nach dem Luzerner Rontal in den kommenden Jahren gegenüber derjenigen von und nach dem oberen Freiamt um einiges stärker entwickeln wird. Dies liegt darin, dass im Rontal mehrheitlich neue Arbeitsplätze direkt an den Bahngleisen entstehen, wogegen im oberen Freiamt vor allem in Siedlungsgebieten gebaut wird, welche nicht unmittelbar an der Bahnlinie liegen.

Die periphere Lage der Siedlungen zur Bahnlinie im Freiamt wird auch in der "neusten" Pendlerstatistik 2000 ersichtlich. So bevorzugten 83 % der Pendlerinnen und Pendler aus dem Freiamt nach Cham, Zug und Baar den motorisierten Individualverkehr, obwohl bereits heute ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr in dieses Gebiet besteht. Neuere Zahlen liegen zur Zeit nicht vor.

4. Anforderungen von sog. Flügelzügen an Betrieb, Rollmaterial und Infrastruktur

Der im Motionstext erwähnte Lösungsansatz der sog. "Flügelung von Zügen" stellt erhöhte Anforderungen an Betrieb, Rollmaterial und Infrastruktur und führt damit zu höheren Kosten für die Besteller. Bei der Flügelung von Zügen geht es darum, zwei Züge, die auf zwei verschiedenen Strecken einen Knotenbahnhof erreichen, an diesem Punkt zu vereinigen und gemeinsam bis zum Endbahnhof weiterzuführen. In der entgegengesetzten Richtung wird die zusammengekoppelte Komposition im Knotenbahnhof wieder in zwei Teile getrennt, die dann anschliessend als selbständige Züge an die jeweiligen Zielbahnhöfe weiterfahren. Da die Züge im Knotenbahnhof nicht gleichzeitig auf dem selben Gleis einfahren können, sind für das Vereinigen und Trennen der Züge mehrere Minuten Zeit erforderlich.

Betrieb

Der Ansatz "Flügelzugkonzept" ist auch von der SBB eingehend geprüft und in einem Schreiben vom 17. April 2009 an den Kanton Aargau verworfen worden. Die Gründe, welche die SBB für ihre ablehnende Haltung vorgebracht hat, sind die mangelnde Fahrplanstabilität bzw. Fahrzeitverluste, zu lange Zugläufe und die Doppelbelegung der Gleise 5 und 6 in Rotkreuz.

Rollmaterial

Mit der Flügelung der Züge in Rotkreuz müssten zusätzliche Fahrzeuge des Typs Flirt beschafft werden. Die Züge zwischen Rotkreuz und Baar müssten über den gesamten Tag mit zwei Fahrzeugen produziert werden. Dies würde zu den Nebenverkehrszeiten ein markantes Überangebot und entsprechend hohe Kosten für die Besteller der Leistungen im öffentlichen Verkehr, d.h. auch für den Kanton Zug, nach sich ziehen.

Infrastruktur

Bereits heute werden auf der Stadtbahnlinie S1 Züge in Doppeltraktion von und nach Luzern geführt, welche auch im Rontal gut besetzt sind. Aufgrund der Nachfrageentwicklung ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren noch weitere Züge der S1 in Doppeltraktion gefahren werden müssen, weil diese Transportkapazität auch auf dem Abschnitt Rotkreuz - Luzern notwendig ist. Dies würde bei einer Flügelung dazu führen, dass auf dem Abschnitt Rotkreuz - Baar drei Fahrzeuge gekoppelt verkehren müssten. Die Haltestellen der Stadtbahnlinie S1 sind jedoch - mit Ausnahme von Rotkreuz, Cham, Zug und Baar - lediglich für eine Zuglänge von zwei Fahrzeugen (150 Meter) konzipiert und müssten entsprechend verlängert werden.

Kommt dazu, dass gemäss der Absicht des Kantons Aargau bereits ab dem Fahrplanwechsel 2012 während den Hauptverkehrszeiten auch auf der Linie S26 (Aarau - Rotkreuz) Leistungen mit zwei gekoppelten Flirt-Kompositionen produziert werden sollen. Wie bereits erwähnt, könnte dieser Zuglauf wegen den zu kurzen Stadtbahnhaltestellen nicht mit dem Zuglauf aus Luzern vereint werden.

5. Kundensicht

Umsteigefreie Verbindungen entsprechen bestimmt einem Kundenwunsch. Die Bevölkerungsbefragung zum öffentlichen Verkehr im Kanton Zug, die das Institut LINK Ende 2008 im Auftrag des Kantons Zug durchgeführt hat, zeigt jedoch, dass das Umsteigen bei weiten Teilen der Bevölkerung nicht negativ empfunden wird. So sind sogar die guten Anschlüsse und Umsteige-

möglichkeiten das Hauptargument der mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zug zufriedenen Personen. Die Befragung zeigt auch, dass eine hohe Pünktlichkeit für die Reisenden sehr wichtig ist. Da die Flügelung von Zügen an sich schon ein Verspätungsherd sein kann und dieser Vorgang zusätzlich dazu führt, dass Verspätungen grossräumig übertragen werden, sind in diesen Fällen überproportional viele Reisende von Verspätungen und Anschlussbrüchen betroffen. Der eingeschlagene Weg mit optimierten Anschlüssen zwischen der S26 und der S1 im Bahnhof Rotkreuz verspricht daher mehr zufriedene Kundinnen und Kunden.

Das Flügeln von Zügen erfordert von zahlreichen Kundinnen und Kunden zudem gewisse bahngeografische Kenntnisse. Betroffen wären nicht nur die Reisenden aus dem Freiamt, sondern auch alle Reisenden Richtung Rontal. Diese müssten beim Einsteigen zwischen Baar und Rotkreuz rechtzeitig auf das für sie richtige Fahrzeug gelenkt werden. Die Anwendung des Flügelzugkonzepts bei zwei Linien, die von der Nachfrage her eine unterschiedliche Auslastung aufweisen, hätte zur Folge, dass sich die Kundinnen und Kunden nicht optimal auf die Fahrzeuge verteilen. Daraus entstehen am Scheidepunkt der Linien nicht geplante Fahrgastwechsel, welche den Reisenden Unannehmlichkeiten bringen und den betrieblichen Prozess unnötig verlängern. Zudem müssten die Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen und an den Haltestellen den Gegebenheiten angepasst werden. Da die S1 zwischen Baar und Rotkreuz je nach Fahrzeug unterschiedliche Destinationen und Linienbezeichnungen hätte, wäre die Benutzung letztlich für alle Reisenden komplizierter.

6. Vorfinanzierung der Infrastruktur und strategische Angebotsplanung

Das Grundanliegen der Motion nach direkten S-Bahn-Verbindungen aus dem Freiamt Richtung Zug und umgekehrt ist auf Antrag des Kantons Aargau in den Richtplan des Kantons Zug aufgenommen worden. Gemäss diesem Auftrag müssen solche Direktverbindungen für den Zeitpunkt geprüft werden, wenn die dafür notwendige Infrastruktur bereitsteht. Im Einzelnen geht es dabei um den Ausbau des Streckenabschnitts Freudenberg - Rotkreuz auf Doppelspur und um die Erstellung eines zusätzlichen Streckengleises zwischen Zug und Chollermüli. Somit ist sichergestellt, dass in der strategischen Angebotsplanung das Anliegen der postulierten Direktverbindung einfließen wird.

Bezüglich der in der Motion erwähnten Vorfinanzierung des Doppelspurausbaus Freudenberg - Rotkreuz hat der Kantonsrat mit dem Beschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 (BGS 751.32) die dafür notwendige rechtlichen Grundlage geschaffen. Die in der Motion verlangten Gespräche sind in der Zwischenzeit bereits im Gange.

7. Fazit

Wie einleitend dargelegt, fallen die Anträge 1 und 3 der Motion gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen Verkehr in die Zuständigkeit des Regierungsrats. Aus diesem Grund beantragen wir, die vorliegende Motion in ein Postulat umzuwandeln. Mit Bezug auf die vorgeschlagenen Ausbauten der Infrastruktur bzw. deren Vorfinanzierung ist die Motionsfähigkeit gegeben.

Hinsichtlich des Grundanliegens halten wir zusammenfassend fest, dass der Vorschlag, die Züge der S26 aus dem Freiamt in Rotkreuz mit den Stadtbahnzügen der S1 zu flügeln, in der Praxis nicht zielführend ist. Gegen die Weiterführung der Züge sprechen insbesondere betriebliche Gründe wie die Gefährdung der Fahrplanstabilität durch die langen Zugläufe. Auch aus

einer übergeordneten Kundensicht bringen Flügelzüge verschiedene Nachteile. Die Umsetzung des Flügelzugkonzepts würde im Weiteren hohe Investitionen beim Rollmaterial und bei der Infrastruktur voraussetzen. Insbesondere müssten die Perrons der meisten Stadtbahnhaltestellen verlängert werden, damit auch während den Hauptverkehrszeiten, wenn auf einer oder beiden der betroffenen Linien Doppelkompositionen zum Einsatz gelangen, mit zusammengekoppelten Zügen der S1 und der S26 gefahren werden könnte.

Wir erachten die mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 vorgenommenen Verbesserungen auf der S-Bahn-Linie S26 (Einsatz von modernem Rollmaterial des Typs Flirt und markante Verbesserung der Anschlüsse zwischen der S26 und der Stadtbahnlinie S1) als tragfähige Alternative zum Zielzustand, wie er in der Motion verlangt wird. Die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Ausgangslage 2011 Richtung Zielzustand sind im kantonalen Richtplan aufgezeigt. Mit der Bekundung der Absicht, bei der Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Rotkreuz und Freudenberg substantziell mitzuwirken, sind wir bereit, einen ersten Schritt zur Schaffung der erwähnten Rahmenbedingungen zu machen.

8. Antrag

Wir beantragen Ihnen zu den Anträgen im Vorstoss:

1. bezüglich Ziffern 1 (Bildung von Flügelzügen) und 3 (Koordination des Weichenumbaus mit dem Doppelspurausbau) die Motion nicht erheblich zu erklären. Für den Fall, dass diese beiden Motionsanträge erheblich erklärt würden, seien sie in ein Postulat umzuwandeln;
2. bezüglich Ziffer 2 (Weichenumbau) die Motion nicht erheblich zu erklären und;
3. bezüglich Ziffer 4 (Vorfinanzierung des Doppelspurausbaus) die Motion als erheblich zu erklären und abzuschreiben.

Zug, 7. Dezember 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart