



**Kantonsratsbeschluss**

**betreffend Rahmenkredite Planung und Projektierung Bahnprojekte und Bahnbau**

**Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher**

**betreffend höhere Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern**

**(Vorlage Nr. 1899.1 - 13317)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 28. September 2010

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage, welche sich auf einen parlamentarischen Vorstoss zu möglichen Massnahmen zur Erhöhung von Bahnkapazitäten bezieht und die Finanzierung der Grundlagen zur Weiterentwicklung des Bahnverkehrs schafft. Wir gliedern den erläuternden Bericht wie folgt:

<b>1. In Kürze</b>	<b>2</b>
<b>2. Parlamentarischer Vorstoss</b>	<b>3</b>
<b>3. Bisherige und geplante Beschlüsse</b>	<b>3</b>
3.1. Planungs- und Projektierungskredit für die Stadtbahn 1. Teilergänzung	3
3.1.1. Verkürzung der Zugfolgezeiten zwischen Zug und Thalwil (KRB in Vorbereitung)	4
3.1.2. Haltestelle Steinhausen Rigiblick (KRB in Vorbereitung)	4
3.2. Vorfinanzierung von nationalen Bahnprojekten	5
3.2.1. Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich (KRB in Vorbereitung)	5
3.3. Weitere Massnahmen Bahnverkehr im kantonalen Richtplan	6
3.4. Strategie des Regierungsrats	6
<b>4. Abschluss Planungs- und Projektierungskredit für die Stadtbahn Zug 1. Teilergänzung</b>	<b>6</b>
<b>5. Massnahmenvorschläge der Motionäre</b>	<b>7</b>
5.1. Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz	7
5.2. Perronverlängerungen	8
<b>6. Planung und Projektierung von Bahnprojekten und Bahnbau</b>	<b>8</b>
6.1. Rahmenkredit für Planung und Projektierung von Bahnprojekten	9
6.2. Rahmenkredit für Bahnbau	9
<b>7. Kompetenzen und Finanzen</b>	<b>10</b>
7.1. Kreditsprechung	10
7.2. Finanzierung	10
7.3. Personelle Auswirkungen	10
<b>8. Antrag</b>	<b>11</b>

## 1. In Kürze

**Der Kanton Zug will Bahnprojekte zur Kapazitätssteigerung im Lebens- und Wirtschaftsraum Zug aktiv und rasch vorantreiben. Für die seriöse Planung und Projektierung von verschiedenen Bahnprojekten soll ein Rahmenkredit von 5.5 Mio. Franken gesprochen werden. Kleinere Bahnprojekte sollen rasch und flexibel umgesetzt werden können, dafür soll neu ein Kredit von 2.5 Mio. Franken zur Verfügung stehen.**

Die Strecke Zürich-Zug-Luzern soll durch ein Massnahmenbündel rasch ausgebaut und damit die Kapazität erhöht werden. Diesen Vorschlag beinhaltet eine Motion der Kantonsräte Martin Stuber, Zug, Heini Schmid, Baar, und Thomas Lötscher, Neuheim, sowie von 39 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass bei Bahnprojekten komplexe Abhängigkeiten bestehen und konkrete Massnahmen erst beschlossen werden können, wenn diese vertieft untersucht worden sind. Solche Abklärungen gehen über das bisherige Projekt Stadtbahn Zug hinaus und kosten Zeit und Geld. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, dass ein Rahmenkredit für die Planung und Projektierung von Bahnprojekten gesprochen wird, der es ermöglicht, in den nächsten rund fünf Jahren verlässliche Grundlagen für die anstehenden Investitionsentscheide bei Bahnprojekten in der Region Zug zu erarbeiten. Mit einem zweiten Kredit sollen Beiträge für kleinere Ergänzungen und Erneuerungen von Bahnhöfen und Haltestellen einfach und rasch finanziert werden können.

### **Neuer Rahmenkredit für Planung und Projektierung**

In den nächsten Jahrzehnten stehen im ganzen Kanton verschiedene Bahnprojekte der SBB zur Realisierung an, die zurzeit einen völlig unterschiedlichen Planungsstand haben. Es ist bei einigen Projekten und deren denkbaren Varianten noch nicht klar, wann und wie sie finanziert werden können. Mehrheitlich werden diese Projekte vom Bund finanziert und zwar aus verschiedenen Geldquellen. Im Kanton Zug bestand bisher ein Planungs- und Projektierungskredit, der für die Projekte der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug eingesetzt werden konnte. Dieser genügt nun nicht mehr, da nun auch Projekte ausserhalb des Stadtbahn-Systems geprüft, geplant und realisiert werden. Er soll deshalb durch einen allgemeinen Rahmenkredit abgelöst werden. Die komplexe Ausgangslage bei der Bahnfinanzierung führt immer mehr dazu, dass für Bund und Kanton anfänglich nicht klar ist, ob und in welchem Ausmass Bahnausbauten vor- oder mitfinanziert werden sollen; unter anderem fehlen genaue Kostenschätzungen und Kostenteiler zu den Projekten. Damit der Kanton über seine finanzielle Beteiligung entscheiden kann, müssen zunächst Planungen und Projektierungen durchgeführt werden. Um diese finanzieren zu können, beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Rahmenkredit für Planung und Projektierung im Umfang von 5.5 Mio. Franken. In Analogie zum Strassenbauprogramm sollen einzelne Kredite über 1.5 Mio. Franken dem Kantonsrat unterbreitet werden.

### **Neuer Rahmenkredit für kleinere Investitionsbeiträge an Bahnausbauten**

Für kleinere Investitionsbeiträge zur Verbesserung oder Erneuerung der Kundeneinrichtungen auf Bahnhöfen und Haltestellen, zur Verbesserung des Zugangs zur Bahn für Personen und Güter fehlt beim Kanton die Möglichkeit, rasch und unkompliziert Beiträge sprechen zu können. Heute müssen schon kleine Beiträge beim Kantonsrat beantragt werden und sind oft auch referendumsfähig. Deshalb soll für kleinere Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen künftig ein Rahmenkredit im Umfang von 2.5 Mio. Franken zur Verfügung stehen.

## 2. Parlamentarischer Vorstoss

Der Kantonsrat hat am 25. Februar 2010 folgende Motion der Kantonsräte Martin Stuber, Zug, Heini Schmid, Baar, und Thomas Lötscher, Neuheim, sowie von 39 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern (Vorlage Nr. 1899.1 - 13317) zu Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen:

*"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."*

Die Stossrichtung der Motion ist aus Sicht des Regierungsrats auf jeden Fall sinnvoll, da der Behebung von Engpässen auf dem öV-Korridor Zürich-Zug-Luzern in den nächsten Jahren grosse Bedeutung zukommen wird, handelt es sich dabei doch um die am drittstärksten frequentierte Bahnverbindung der Schweiz, die in den nächsten Jahren auf jeden Fall aufgewertet und ausgebaut werden muss. Angesichts der anhaltenden Ungewissheit beim Bund zur Finanzierung und Realisierung bei künftigen Grossprojekten zum langfristigen Kapazitätsausbau (Zimmerberg Basistunnel II, Tiefbahnhof Luzern), erlangen kurz- und mittelfristige Massnahmen eine wesentlich grössere Bedeutung.

Allerdings sind verschiedene Rahmenbedingungen auch für den mittelfristigen Ausbau zur Zeit nicht klar. Es werden verschiedene Planungs- und Projektierungsschritte auf dieser und auf anderen Achsen des öffentlichen Verkehrs in der Region Zug nötig sein, um sie für die grosse Nachfrage bzw. die optimale Abstimmung mit Grossprojekten des Bundes (z.B. Gotthard Basistunnel) fit zu machen.

Der Regierungsrat gibt einen Überblick über die bisherigen Massnahmen und Beschlüsse und beantragt, die Motion in dem Sinn erheblich zu erklären, als dass das Anliegen mit dem vorliegenden Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredite für Planung und Projektierung von Bahnprojekten bzw. Bahnbauten erreicht werden kann.

## 3. Bisherige und geplante Beschlüsse

Für die Weiterentwicklung des Bahnangebots im Kanton Zug wurden in den letzten Jahren verschiedene relevante Beschlüsse durch den Kantonsrat und die Regierung gefasst.

### 3.1. Planungs- und Projektierungskredit für die Stadtbahn 1. Teilergänzung

Am 18. Dezember 2003 hat der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrates betreffend Planungs- und Projektierungskredite öffentlicher Verkehr (Vorlage Nr. 1168.1-11278) zugestimmt. Darin wurde neben einem Planungs- und Projektierungskredit für einen leistungsfähigen Feinverteiler auch ein Projektierungskredit für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug im Umfang von 6.2 Mio. Franken beschlossen (Vorlage Nr. 1168.1/2 - 11278/79 vom 18. Dezember 2003). Damit wurden die Projektierung der Doppelspur Cham-Rotkreuz 1. Teil (bis Freudenberg), das Vorprojekt für die Haltestelle Baar Sennweid, die Projektierung der Ausbauten für die S2 zwischen Baar Lindenpark und Walchwil erarbeitet. Für zwei Projekte, welche nachstehend näher

beschrieben sind, laufen die Projektierungsarbeiten 2011 aus. Damit wird die Projektierung der 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug abgeschlossen sein. Für folgende zwei Projekte wird bis im Jahr 2011 dem Kantonsrat eine Vorlage unterbreitet.

#### 3.1.1. Verkürzung der Zugfolgezeiten zwischen Zug und Thalwil (KRB in Vorbereitung)

Im Rahmen des nationalen Projekts "Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)" soll unter anderem die Fahrzeit von Luzern nach Zürich um rund fünf Minuten verkürzt werden. Dies kann durch moderne Stellwerkanlagen und den Verzicht auf einen stündlichen Halt in Thalwil erreicht werden. Neben diesen Veränderungen im Fernverkehr wird mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich auch das S-Bahn-Angebot in der Region Zug ausgebaut. So soll neu die S24 halbstündlich von Zug nach Zürich und weiter via Zürich Flughafen nach Schaffhausen sowie nach Frauenfeld verkehren. Damit erhält der Kanton Zug nicht nur eine regelmässige Verbindung ans linke Zürichseeufer, sondern auch eine weitere Direktverbindung an den Flughafen Zürich. Im Gegenzug fällt die heute stündlich zwischen Zug und Thalwil verkehrende S21 weg. Die S24 wird beschleunigt verkehren, das heisst die Halte sowohl an den Stadtbahnhaltestellen Lindenpark und Neufeld als auch in Sihlbrugg entfallen. Dieser umfassende Angebotsausbau wird vor allem durch die Verkürzung der Zugfolgezeiten im Zulauf zum Bahnhof Thalwil ermöglicht. Konkret geht es vorwiegend um die Anpassung von Stellwerkanlagen entlang den Strecken von Thalwil nach Zug und von Thalwil nach Ziegelbrücke.

#### Planungsstand

Die SBB hat gemeinsam mit den künftigen Bestellern (Zürcher Verkehrsverbund, Kantone Glarus, St. Gallen, Schwyz und Zug) ein Vorprojekt erstellt und die baulichen Massnahmen evaluiert. Zurzeit arbeitet sie intensiv am Auflage- und Bauprojekt, bei dem auch die konkreten Kostenteiler unter den Kantonen ermittelt werden. Das Projekt soll Anfang 2011 im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens aufgelegt werden. Die Bauausführung soll noch im Jahr 2011 beginnen und muss bis zur Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs Löwenstrasse in Zürich im Dezember 2013, abgeschlossen sein.

#### Finanzierung

Gemäss Vorprojekt ist mit einem Investitionsvolumen von bis zu 99.6 Mio. Franken (exkl. MWSt) zu rechnen. Das Projekt wird für den Fernverkehrsanteil durch ZEB-Mittel des Bundes finanziert. Für den Regionalverkehrsanteil sollen die Kantone Zürich, Schwyz, St. Gallen, Glarus und Zug gemeinsam mit dem Bund aufkommen. Der Anteil des Kantons Zug würde nach heutigem Kenntnisstand ca. 4.4 Mio. Franken (exkl. MWSt) betragen. Da die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich in der ersten Generation des Aggloprogramms Zürich angemeldet wurde, kann für den Kantonsanteil zusätzlich von einer Bundesbeteiligung aus dem Infrastrukturfonds ausgegangen werden. Dieser beträgt voraussichtlich 35 %. Der Bundesbeitrag aus ZEB-Mitteln ist beschlossen und wurde der SBB termingerecht zugesichert. Einzelne Kantone haben ihre Mitfinanzierung bereits beschlossen oder verbindlich in Aussicht gestellt. Für den Investitionsbeitrag des Kantons Zug soll dem Kantonsrat Anfang 2011 eine Vorlage unterbreitet werden.

#### 3.1.2. Haltestelle Steinhausen Rigiblick (KRB in Vorbereitung)

Die im kantonalen Richtplan unter Ziff. V 5.2 festgesetzte Haltestelle Steinhausen Sumpf (neue Bezeichnung "Steinhausen Rigiblick") ermöglicht schnelle Nonstop-Verbindungen mit der S9 im Halbstundentakt von und nach Zug. Gleichzeitig sind mit der S9 auch Direktverbindungen nach Affoltern-Altstetten-Zürich HB-Uster möglich. Mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich wird anstelle der S9 die S5 sogar bis nach Rapperswil verkehren.

### Planungsstand

Ein Vorprojekt und ein Auflageprojekt sind erarbeitet. Die Bauausführung soll hauptsächlich in den Jahren 2011 und 2012 stattfinden, so dass die Haltestelle im Dezember 2012 dem Betrieb übergeben werden kann.

### Finanzierung

Gemäss Vorprojekt ist mit einem Investitionsvolumen von rund 9 Mio. Franken zu rechnen. Das Projekt hat auch eine Erschliessungsfunktion für die Gemeinde Steinhausen und ist im Aggloprogramm des Kantons Zug angemeldet. Es ist mit einer Beteiligung der Gemeinde Steinhausen und einem Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds zu rechnen. Die genauen Kosten und entsprechende Kostenteiler unter den Subvenienten sind noch zu erheben. Der notwendige Objektkredit soll dem Kantonsrat Anfang 2011 in einer Vorlage unterbreitet werden.

### 3.2. Vorfinanzierung von nationalen Bahnprojekten

Mit dem Kantonsratsbeschluss betreffend die Vorfinanzierung von Bahnprojekten vom 26. November 2009 wurde unter bestimmten Bedingungen die Voraussetzung geschaffen, dass der Kanton Bahnprojekte des Bundes im Umfang von maximal 400 Mio. Franken vorfinanzieren kann. In der entsprechenden Kantonsratsvorlage vom 25. August 2009 (Vorlage Nr. 1855.1/1820.5/1766.2/1804.2) wurde über die Bahnplanung des Bundes eingehend informiert. In der Zwischenzeit sind dazu keine neuen Entscheide auf eidgenössischer Ebene gefallen. Mit Ausnahme der Durchmesserlinie in Zürich, ist zurzeit kein weiteres Projekt des Bundes umsetzungsreif, so dass keine weiteren Aussagen über andere Vorfinanzierungen gemacht werden können.

#### 3.2.1. Vorfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich (KRB in Vorbereitung)

Die Durchmesserlinie in Zürich ist ein unterirdischer Bahnhofteil mit vier Gleisen und Zufahrtsstrecken von Zürich Altstetten und Zürich Oerlikon. Mit diesem Bauvorhaben erhöht sich die Kapazität des Bahnhofs Zürich markant, so dass zusätzliche Fern- und Regionalverkehrszüge aus diversen Richtungen den Hauptbahnhof Zürich erreichen können. Damit können auch Zugerinnen und Zuger von attraktiven Verbindungen und Anschlüssen in Zürich profitieren. Die Durchmesserlinie Zürich ermöglicht zudem auch die Umsetzung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich, welche auch für den Kanton Zug neue Reisemöglichkeiten bringt (vgl. 3.1.1). Das Vorhaben ist im Bau. Der erste Teil des unterirdischen Bahnhofs kann Ende 2013 in Betrieb genommen werden und die Durchmesserlinie wird voraussichtlich Ende 2015 voll im Betrieb sein.

Für die Finanzierung des Projekts im Umfang von 2 Mia. Franken setzt der Bund diverse Finanzierungsquellen ein. Dabei handelt es sich um Mittel aus den Leistungsvereinbarungen mit den SBB Mittel aus dem Infrastrukturfonds und dem Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz). Daneben beteiligt sich der Kanton Zürich mit 677 Mio. Franken direkt an den Baukosten. Da der Finanzfluss des Bundes dem Verlauf der Baukosten nicht folgen kann, hat sich der Kanton Zürich bereit erklärt, sich zusätzlich im Umfang von bis zu 500 Mio. Franken an der Finanzierung des Bundesanteils im Sinne einer Vorfinanzierung zu beteiligen. Die Nachbarkantone Zürichs haben in der Zwischenzeit ihre Absicht erklärt, sich an diesen Vorfinanzierungskosten anteilmässig zu beteiligen. Für den Kanton Zug würde dies ein Darlehen an die SBB im Umfang von ca. 15.1 Mio. Franken für den Zeitraum von 2011 bis 2016 bedeuten. Die Verhandlungen zu dieser Vorfinanzierung laufen und es wird ein Kantonsratsbeschluss vorbereitet. Im Jahr 2011 soll dem Kantonsrat eine Vorlage zur anteiligen Vorfinanzierung der Durchmesserlinie in Zürich unterbreitet werden.

### 3.3. Weitere Massnahmen Bahnverkehr im kantonalen Richtplan

Im Richtplan des Kantons Zug ist in den Kapiteln V4, V5 und V7 die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs konkretisiert und behördenverbindlich festgehalten. Der Kantonsrat hat mit seinem Beschluss vom 26. November 2009 der Anpassung des Richtplans (nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler, regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler, Busverkehr/öV-Feinverteiler und Bahngüterverkehr) zugestimmt. Diese Änderungen wurden am 28. Januar 2010 beim Bund eingereicht und stehen kurz vor der Genehmigung durch den Bundesrat.

### 3.4. Strategie des Regierungsrats

Am 30. März 2010 hat der Regierungsrat seine strategischen Herausforderungen und Ziele für die Jahre 2010 bis 2018 bekannt gegeben. Dabei ist die gezielte Optimierung und der Ausbau der Infrastruktur, sowie die Sicherung der Erschliessung des Kantons eine zentrale Herausforderung, welche der Regierungsrat in den nächsten Jahren meistern will. Darunter sind auch die erwähnten Schienenprojekte zu verstehen.

## 4. Abschluss Planungs- und Projektierungskredit für die Stadtbahn Zug

### 1. Teilergänzung

Die Planung und Projektierung der 1. Teilergänzung ist nahezu abgeschlossen. Nachstehend ein Überblick über die bisherige Verwendung des Kredits:

<b>Stand 9. September 2010</b>	<b>Ausgaben bisher</b>	<b>Approx. Endkosten</b>
<b>Laufende und abgeschlossene Projekte</b>		
Doppelspur Cham-Freudenberg	730'000.--	730'000.--
Haltestelle Baar Sennweid	74'384.--	75'000.--
Ausbau S2	2'169'000.--	2'169'000.--
Zugfolgezeiten Thalwil-Zug	48'420.--	311'000.--
Haltestelle Steinhausen Rigiblick	118'907.--	780'000.--
<b>Total</b>	<b>3'140'711.--</b>	<b>3'989'000.--</b>
<b>Bisher nicht projektierte Objekte</b>		
Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz		
Haltestelle Rotkreuz Ost		
<b>Bruttokredit Stadtbahn 1. TE</b>		<b>6'200'000.--</b>

Die Fertigstellung der durchgehenden Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz ist kein Stadtbahnprojekt mehr, da sie künftig im Rahmen ZEB durch den Bund finanziert wird. Es ist jedoch denkbar, dass der Kanton dieses Projekt oder Teile davon trotzdem einmal vorfinanzieren müsste. Die Machbarkeit der Haltestelle Rotkreuz Ost ist aus technischen und betrieblichen Gründen fraglich und wird zurzeit noch untersucht. Die Lage der Haltestelle (nahe beim Bahnhof Rotkreuz, peripher zur Siedlung) bewirkt zudem ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis. Ein Verzicht mit entsprechender Streichung aus dem Richtplan ist denkbar. Für andere Bahnprojekte oder für eine weitere Teilergänzung der Stadtbahn Zug besteht kein Planungs- und Projektierungskredit.

Vom Bruttokredit von 6.2 Mio. Franken sind bisher Kosten von 3.14 Mio. Franken aufgelaufen. Es wird mit Endkosten von rund 4 Mio. Franken gerechnet. Die Kreditlimite kann voraussichtlich im Umfang von gut 2 Mio. Franken unterschritten werden. Nach Abschluss der noch laufenden Projektierungen wird dem Kantonsrat eine Schlussabrechnung unterbreitet.

## **5. Massnahmenvorschläge der Motionäre**

### **5.1. Doppelspur Freudenberg-Rotkreuz**

Im Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG, SR 742.140.2) vom 20. März 2009 hat der Bund die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur und deren Finanzierung geregelt. Im Art. 4 Bst. b Ziffer 14 ist der Kapazitätsausbau zwischen Cham und Rotkreuz festgehalten. Die Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Freudenberg und Rotkreuz ist somit durch den Bund beschlossen und mit Mitteln aus dem FinöV-Fonds finanziert. Die SBB möchte die Doppelspurlücke nun in Abhängigkeit zur Liquidität im FinöV-Fonds schliessen. In einem ersten Schritt soll ein Doppelspurabschnitt von ca. 500 Metern - direkt angrenzend an den Bahnhof Rotkreuz - erstellt werden. Dieser sogenannte "Federweg" soll zuerst dazu dienen, ab dem Jahr 2017 Gotthardzüge nach Zürich via Rotkreuz umzuleiten. Diese Umleitungen sind notwendig, da die Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau in den Jahren 2017 bis 2019 für den künftigen NEAT-Verkehr (u.a. Doppelspurinsel Walchwil) ausgebaut werden soll. Das vollständige Beheben des Nadelöhrs zwischen Freudenberg und Rotkreuz wollen die SBB zu einem späteren, noch nicht bestimmten Zeitpunkt realisieren.

#### **Planungsstand**

Für den Doppelspurausbau bestehen Vor- und Bauprojektunterlagen aus den Jahren 1990 und 1995. Für die Realisierung des "Federwegs" existieren noch keine näheren Untersuchungen. Die SBB beabsichtigt, Anfang 2011 mit der konkreten Projektierung des "Federwegs" zu beginnen, so dass dieser spätestens bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2017 befahren werden kann. Die Projektierung der ganzen Doppelspur soll zu einem späteren, noch nicht bestimmten Zeitpunkt erfolgen. Die Vor- und Nachteile einer durchgehenden Doppelspur gegenüber einem etappierten Vorgehen und die genauen Kosten sind nicht untersucht; die SBB hat keinen entsprechenden Planungsauftrag vom Bund.

#### **Finanzierung**

Der Bund hat die Realisierung und Finanzierung der gesamten Doppelspur von Freudenberg bis Rotkreuz mit ZEB beschlossen. Da sich jedoch die Umsetzung von ZEB nach der Liquidität im FinöV-Fonds richtet, hat die SBB zurzeit nur die Mittel, um den "Federweg" zu projektieren. Die frühzeitige Projektierung der durchgehenden Doppelspur müsste demnach der Kanton Zug finanzieren. Aus heutiger Sicht sprechen einige Gründe für die Realisierung der ganzen Doppelspur in einem Ausbauschnitt (bauliche und betriebliche Synergien, viertelstündlicher Halt der S1 in Chämleten, grössere Fahrplanstabilität, Planungssicherheit bei der Spange Rotkreuz). Die vorzeitige Realisierung (Mehrkosten der gesamten Strecke gegenüber dem "Federweg") müsste aufgrund des konkreten Projekts durch eine Vorfinanzierung mit dem Bund geregelt werden. Dies ist allerdings erst möglich, wenn ein konkretes Projekt mit genauen Kosten vorliegt. Dazu wird mit dieser Vorlage ein Vorschlag unterbreitet, wodurch das Anliegen der Motionäre erfüllbar wird.

## 5.2. Perronverlängerungen

Auf Anfrage des Kantons Zug hat die SBB am 25. März 2010 bestätigt, dass die Halteketten in den Bahnhöfen Rotkreuz und Baar keine Halte von längeren Fernverkehrszügen zulassen. Die heutigen Perronketten sind generell auf Zuglängen von max. 300 Meter ausgelegt. Die Maximallänge der Fernverkehrszüge Zürich-Luzern wird unter anderem auch durch die Gleisbenutzung im Bahnhof Luzern bestimmt. Diese ist abhängig vom jeweiligen Betriebskonzept im Bahnhof Luzern. Zu berücksichtigen ist zudem, dass mittelfristig die Durchbindung der Luzerner Schnellzüge in die Ostschweiz (Konstanz) geplant ist, womit weitere Bahnhöfe, welche die Zuglänge bestimmen (Kreuzlingen, Konstanz), relevant werden. Aus diesen Gründen sehen die SBB zur Zeit keine Verlängerung dieser Schnellzüge vor.

Im Bahnhof Baar müsste aufgrund der Lage und Topologie mit sehr grossen Aufwendungen für Perronverlängerungen gerechnet werden. Die SBB empfiehlt, die Frage der Perronlängen in Baar erst im Zusammenhang mit der zukünftigen Realisierung eines 3./4. Gleises zwischen Zug und Baar zu evaluieren. Im Bahnhof Rotkreuz ist es hingegen denkbar, dass im Zusammenhang mit der Umleitung von langen Gotthardschnellzügen ab dem Jahr 2017 ein Perron verlängert werden muss. Eine Perronverlängerung auf bis zu 420 Meter wäre mit relativ moderatem Aufwand machbar und muss im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau Freudenberg-Rotkreuz geprüft werden.

### Planungsstand

Es bestehen keine konkreten Projekte, welche Perronverlängerungen im Kanton Zug vorsehen. Für die Fernverkehrsbahnhöfe machen Perronverlängerungen nur dann Sinn, wenn die SBB auch tatsächlich längere Züge führen, was heute für die Linie Zürich-Luzern nicht geplant ist. Im Regionalverkehr besteht eine Wechselwirkung zwischen dem künftigen Angebotskonzept und den Zuglängen. So könnten zusätzliche RegioExpress-Züge, welche zusätzlich zu den Stadtbahnlinien verkehren könnten, die S1 und die S2 künftig stark entlasten. Ob dies möglich und sinnvoll ist, wird zur Zeit im Rahmen der Angebotsplanung Innerschweiz untersucht. Andererseits wird untersucht, ob und in welchem Umfang die Stadtbahnzüge künftig verlängert werden könnten, was dazu führen würde, dass auch die Stadtbahnhaltestellen künftig verlängert werden müssten.

### Finanzierung

Bisher ist noch keine Perronverlängerung geplant oder finanziert. Bereits vertiefende Studien für sinnvolle Perronverlängerungen (dort wo auch längere Züge anhalten) müssten durch den Kanton initiiert und finanziert werden. Mit dieser Vorlage wird dem Kantonsrat ein Vorschlag unterbreitet, welcher es möglich macht, konkrete Projekte erarbeiten zu lassen und damit auch dem Anliegen der Motionäre gerecht zu werden.

## 6. Planung und Projektierung von Bahnprojekten und Bahnbau

Die in den Kapiteln 3 und 5 beschriebenen Bahnprojekte zeigen exemplarisch die unterschiedlichen betrieblichen, technischen und finanziellen Abhängigkeiten bei Bahnprojekten auf. Damit solche Projekte zur Entscheidungsreife gebracht werden können, müssen aufwändige, teils jahrelange Planungs- und Projektierungsphasen durchlaufen werden. Der Kanton soll daher und auch gemäss Auftrag aus dem Richtplan, frühzeitig eine Grundlage schaffen, welche es einerseits ermöglicht, Bahnprojekte voranzutreiben und zu konkretisieren; andererseits sollen kleinere Veränderungen am Bahnsystem rasch und einfach abgewickelt werden können. Analog dem Strassenbauprogramm für Strassenprojekte werden zwei Rahmenkredite vorgeschlagen.

### 6.1. Rahmenkredit für Planung und Projektierung von Bahnprojekten

Da der Planungs- und Projektierungskredit für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug ausläuft und mit diesem Beschluss gute Erfahrungen gemacht wurden, sollen die künftig anzugehenden Planungen und Projektierungen für Bahnprojekte wieder mit einem neuen Rahmenkredit für die Planung und Projektierung von Bahnprojekten abgedeckt werden. Dieser Rahmenkredit findet auch seine Analogie im Strassenbauprogramm, wo für allgemeine Projektierungsarbeiten Mittel gesprochen werden. Für die Realisierung der grösseren Bahnprojekte werden dem Kantonsrat wie bisher separate Vorlagen unterbreitet. Mit dem Rahmenkredit soll eine möglichst hohe Planungssicherheit zur Entscheidungsfindung des Regierungs- und Kantonsrats bei der Vor- oder Mitfinanzierung von Bahnprojekten geschaffen werden. Die Projektierungsaufwendungen sollen den jeweiligen Objektkosten angerechnet werden. So können diese Kosten im Verhältnis zum konkreten Finanzierungsschlüssel durch die Mitinvestoren mitfinanziert werden.

Der Rahmenkredit betrifft die beim Kanton anfallenden Kosten für Planungen und Projektierungen von Bahnprojekten für rund fünf Jahre. Eine Abschätzung der zu finanzierenden Projekte und deren Kosten, welche der Kanton Zug zu tragen hat, ist sehr schwierig. In Anbetracht dessen, dass auf dem Gebiet des Kantons Zug bis zur Eröffnung des ZBT II Bahnprojekte im Umfang von mehr als zweihundert Millionen Franken zur Realisierung anstehen könnten, sollen mit dem beantragten Kredit keinesfalls sämtliche Planungs- und Projektierungskosten von Bahnprojekten in den nächsten Jahre abgedeckt werden. Ein namhaftes Engagement des Bundes ist weiterhin notwendig. Erfahrungsgemäss können sich in fünf Jahren auch die Rahmenbedingungen beim Bund ändern und Projekte können vorgezogen oder hinausgeschoben werden. Der beantragte Rahmenkredit in der Höhe von 5.5 Mio. Franken trägt genau diesem Umstand Rechnung und ermöglicht ein rasches flexibles Projektieren der im Richtplan vorgesehenen Bahnprojekte.

### 6.2. Rahmenkredit für Bahnbau

Ein weiterer Rahmenkredit soll für die Realisierung (bzw. Mitfinanzierung) von kleineren Bahnbauvorhaben dienen. Im stark wachsenden Markt sind für einen attraktiven und leistungsfähigen Bahnverkehr regelmässig kleinere bauliche oder technische Anpassungen und Erweiterungen an Bahnhöfen und Haltestellen notwendig; im Personenverkehr zum Beispiel Perronanpassungen und deren Zugänge oder Publikumseinrichtungen (Fahrgastinformation, Videoüberwachung, Wartebereiche etc.), welche ergänzt oder erneuert werden müssen. Grundsätzlich denkbar - aber nicht im Vordergrund - wären auch Einzelmassnahmen zugunsten des Güterverkehrs (Ergänzungen an Verladeanlagen oder Anschlussgleisen). Aus Effektivitäts- und Effizienzgründen macht es wenig Sinn, dem Kantonsrat für solche Mitfinanzierungen regelmässig eine separate Vorlage zu unterbreiten.

Der Rahmenkredit für Bahnbau in der Höhe von 2.5 Mio. Franken ermöglicht mit kleineren Investitionsbeiträgen den Ausbau, die Erneuerung und die Ergänzung von Bahninfrastruktur in den nächsten rund fünf Jahren. Mit diesem Kredit sollen kleinere Anpassungen der Infrastruktur mitfinanziert werden können. Zum konkret notwendigen finanziellen Engagement des Kantons fehlen Erfahrungswerte. Eine Beteiligung an kleineren Erhaltungs- und Ergänzungsmassnahmen soll weiterhin die Ausnahme bleiben. Die Beiträge könnten zugunsten von folgenden Massnahmen gesprochen werden:

- Perronanpassungen
- Zugänge zur Bahn (Treppen, Unterführungen)
- Ergänzung der Fahrgastinformation
- Behebung und Prävention von grösseren Vandalismusschäden
- Beiträge an Parkieranlagen (GöV § 8)

## 7. Kompetenzen und Finanzen

### 7.1. Kreditsprechung

Kredite über 1.5 Mio. Franken aus den beiden Rahmenkrediten werden mit einfachem Beschluss durch den Kantonsrat, die übrigen Kredite durch den Regierungsrat freigegeben. Diese Regelung entspricht einerseits der bisherigen Regelung für die Stadtbahn, andererseits lehnt sich diese Regelung auch an das Strassenbauprogramm an.

### 7.2. Finanzierung

Planung, Projektierung und Ausbauten werden zulasten der Verwaltungsrechnung (Investitionsrechnung) belastet.

### 7.3. Personelle Auswirkungen

Die Bahnprojekte können mit dem bestehenden Stellen- bzw. Personalbestand vom Amt für öffentlichen Verkehr begleitet und beaufsichtigt werden.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	800'000	1'500'000	1'600'000	1'700'000
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	800'000	1'500'000	1'600'000	1'700'000
	effektive Einnahmen				
<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

## **8. Antrag**

Wir beantragen Ihnen:

1. auf die Vorlage Nr. 1977.2 - 13560 einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. die Motion von Martin Stuber, Heini Schmid und Thomas Lötscher betreffend höherer Bahnkapazitäten auf der Strecke Zürich-Zug-Luzern (Vorlage Nr. 1899.1 - 13317) erheblich zu erklären und abzuschreiben.

Zug, 28. September 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart