



Regierungsrat, Postfach 156, 6301 Zug

**Nur per E-Mail**

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Bundesrätin Doris Leuthard  
Bundeshaus  
3003 Bern

Zug, 28. November 2017 hs

**Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35  
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 29. September 2017 haben Sie die Kantonsregierungen im obgenannten Vernehmlassungsverfahren zur Stellungnahme eingeladen. Gerne lassen wir uns wie folgt vernehmen:

**1. Anträge des Kantons Zug**

**Antrag 1:**

Der Ausbauschritt 2035 (11,5 Mia. Franken) sei zu realisieren.

**Eventualantrag 1a:**

Sofern nur der Ausbauschritt 2030 (7 Mia. Franken) beschlossen wird, sei dieser mit dem Zimmerberg Basistunnel (ZBT II) (Kapazitätsausbau Personenverkehr Luzern–Zug–Zürich) zu ergänzen.

**Antrag 2:**

Die Projektierungsarbeiten am ZBT II sind unverzüglich aufzunehmen und der Bau so rasch wie möglich zu realisieren.

**Antrag 3:**

Im Art. 1 Ziffer 2 Buchstabe i des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur soll das Projekt ZBT II wie folgt erwähnt werden:  
Luzern–Zug–Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II): Kapazitätsausbau Personenverkehr

**Antrag 4:**

Der Infrastrukturbedarf im Kanton Zug für den Ausbauschritt 2035 ist kritisch zu hinterfragen und zu optimieren, ohne das bestehende Stadtbahnangebot zu verdrängen.

**Antrag 5:**

In der Botschaft ist die sofortige Sanierung der Stammlinie zwischen Horgen Oberdorf und Sihlbrugg mittels eines Sanierungstunnels vorzusehen.

**2. Bemerkungen zu den einzelnen Anträgen**

**Antrag 1:**

Der Ausbauschritt 2035 (11,5 Mia. Franken) ist zu realisieren. Diese Forderung wird auch von den übrigen Zentralschweizer Regierungen, der Metropolitankonferenz Zürich sowie dem Gotthardkomitee getragen.

Im Bericht des Bundesrats wird der Angebotsausbau Zürich–Zug mittels ZBT II im Rahmen des Ausbaus 2035 vorgeschlagen. Dies wird mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Nutzen-/Kostenverhältnis begründet. Der Regierungsrat begrüsst diese Absicht grundsätzlich; es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wieso der ZBT II mit den überzeugenden Argumenten des Bundesrats nicht Eingang in den Ausbauschritt 2030 gefunden hat.

**Eventualantrag 1a:**

Sofern nur der Ausbauschritt 2030 (7 Mia. Franken) beschlossen wird, ist dieser mit dem ZBT II (Kapazitätsausbau Personenverkehr Luzern–Zug–Zürich) zu ergänzen.

Die Gestaltung des Bahnangebots ist für den stark wachsenden Kanton Zug von zentraler Bedeutung. Das Bahnangebot in unserem Raum wird von den den Kanton Zug umgebenden Einspurstrecken Richtung Zürich, Luzern und Gotthard massgeblich limitiert, ein Angebotsausbau ist auf diesen Achsen nicht mehr möglich. So überrascht es nicht, dass der Bundesrat in seiner Analyse eine Überlast im Raum Zürich–Zug–Rotkreuz feststellt. Aus den Erhebungen des Mikrozensus kann zudem festgestellt werden, dass in den letzten Jahren eine raumplanerisch unerwünschte Verschiebung des Modalsplits vom öffentlichen Verkehr hin zum motorisierten Individualverkehr stattgefunden hat.

Der Handlungsbedarf, die Bahn attraktiv auszubauen, ist somit rein bahntechnisch bereits heute gegeben. Verschärft wird dieser Umstand dadurch, dass die künftige räumliche Entwicklung im Kanton Zug auf eine leistungsstarke Bahnerschliessung baut. Der Kanton will vor allem im Raum Baar/Zug und im Raum Rotkreuz/Hünenberg/Cham durch hohe Siedlungsverdichtung in bahnnahe Gebieten wachsen. Dazu hat der Zuger Kantonsrat im kantonalen Richtplan die Verdichtungsgebiete festgelegt (kantonaler Richtplan Beschluss S 5.2. sowie untenstehende Abbildung 1) und gleichzeitig beschlossen, dass im Kanton Zug keine neuen Einzonungen vorgesehen sind (kantonaler Richtplan Beschluss S 1.2.2). Diese Beschlüsse hat der Bundesrat genehmigt. Der erhöhte Siedlungsdruck, der jede neue grosse Verkehrsinfrastruktur auslöst, wird raumplanerisch in die bestehenden Siedlungsgebiete gelenkt. Dies wird bewirken, dass der Zimmerbergtunnel keine Zersiedlung im Kanton Zug auslöst, vielmehr die Entwicklung nach innen weiter stärkt.

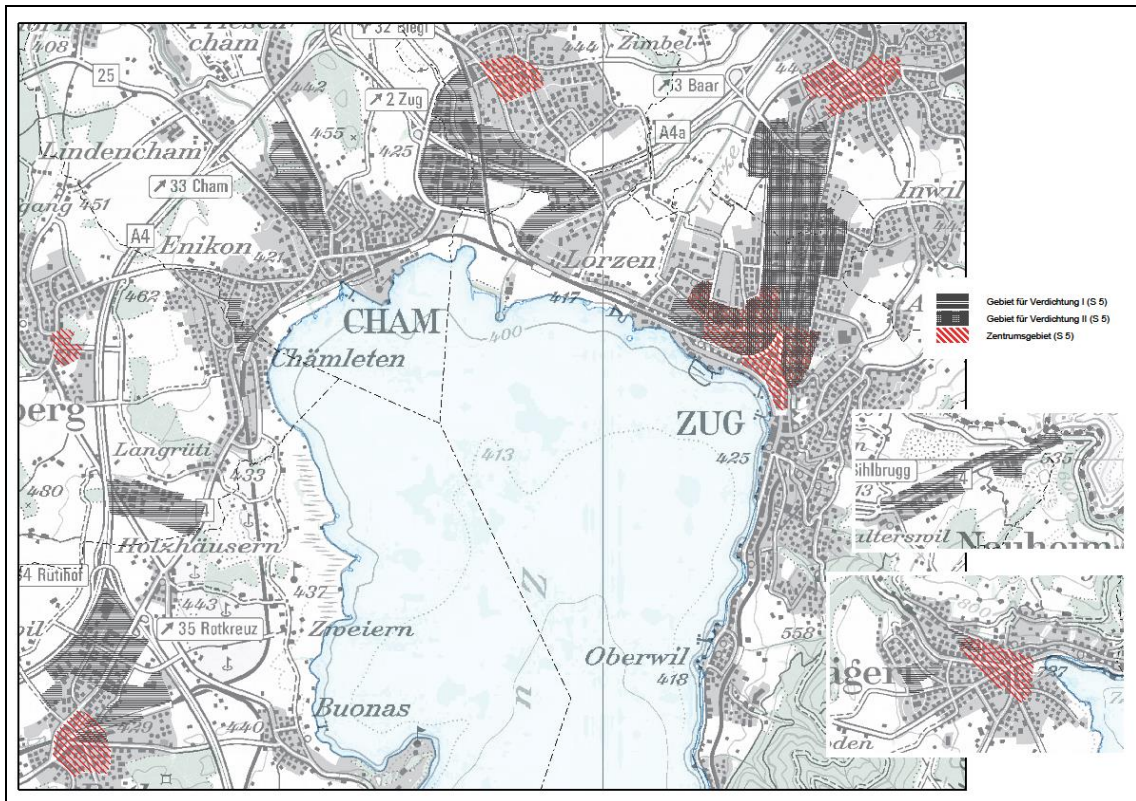


Abbildung 1: Verdichtungsgebiete Richtplankapitel S 5.2 (schwarze Schraffur) und Zentrumsgebiete (rote Schraffur)

Acht Raumplanungsämter der Grossregion Zürich haben sich in einem sog. Metro ROK (Raumordnungskonzept) intensiv mit der gemeinsamen räumlichen Zukunft auseinandergesetzt. Das Metro ROK definiert vier «Landschaften» (siehe Abbildung 2). Dieses Grundkonzept hat der Kanton Zug in seine nun in Diskussion stehenden «Grundzüge der räumlichen Entwicklung» übernommen und konkretisiert (siehe Abbildung 3). Zentral ist, dass im Kanton Zug in den nächsten 20–30 Jahren das hauptsächliche Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen im zentralen Entwicklungsraum der Stadtlandschaft (rote Gebiete) stattfinden soll. Diese politisch gewollte Entwicklung wird durch den Zimmerberg-Basistunnel flankiert. Auch grossräumig ist der Zimmerberg-Basistunnel sinnvoll, verbindet er doch die urbanen Stadtlandschaften von Winterthur–Zürich–Zug–Luzern. Mit einer verbesserten Infrastruktur auf der Schiene wird ein Raum gestärkt, welcher auch wirtschaftlich zu den Hauptmotoren der Schweiz gehört und bereits heute über eine hochkompakte und konzentrierte Besiedlung verfügt. Der Zimmerberg-Basistunnel stärkt somit die Entwicklung nach innen und schafft Optionen für eine bessere Vernetzung.

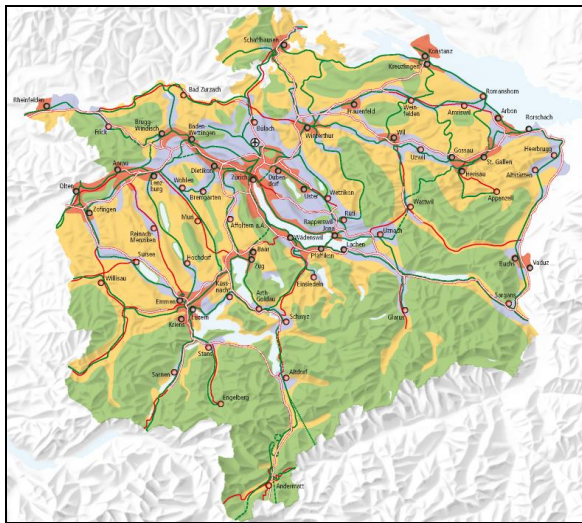


Abbildung 2: Raumordnungskonzept für die Kantone im Metropolitanraum Zürich (ARE Zürich, 2015)

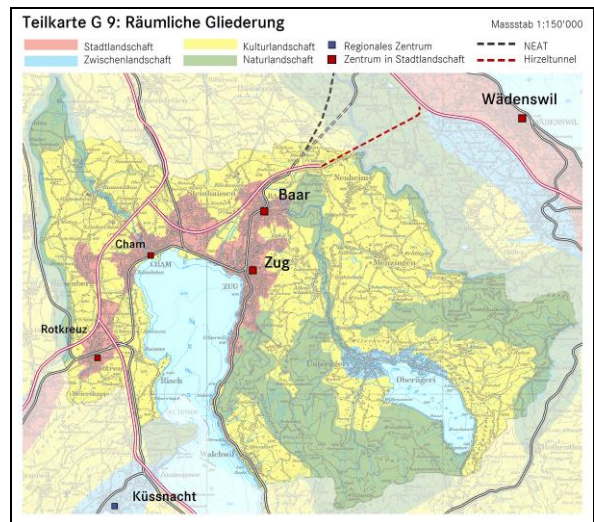


Abbildung 3: Räumliche Gliederung des Kantons Zug (laufend Richtplananpassung «Grundzüge der räumlichen Entwicklung»)

In der Zuger Stadtlandschaft wachsen insbesondere die Räume Rotkreuz und Baar äusserst dynamisch und sind mit einer einzigen Fernverkehrsverbindung stark unterversorgt. Diesen Mangel stellt auch die Organisation ZUGWEST (Regionale Vereinigung von Wirtschaft und Behörden) in einer breit unterstützten Petition<sup>1</sup> fest. Die dynamische Entwicklung der Achse Rotkreuz–Cham–Zug–Baar verlangt zwingend und dringend nach einem adäquaten Bahnangebot, so wie dies der Bundesrat nun mit dem Ausbauschnitt 2035 vorschlägt.

Der Kantonsrat hat im Zuger Richtplan die mit dem Ausbauschnitt 2035 notwendigen Infrastrukturen bereits festgesetzt. Dies gilt sowohl für den eigentlichen Basistunnel und die notwendigen Ausbauten zwischen Baar und Zug (Richtplan - Beschluss V 4.7) sowie die allenfalls notwendigen Ausbauten zwischen Zug und Cham (Richtplan - Beschluss V 4.8). Diese Vorhaben sind somit mit den anderen räumlichen Interessen abgestimmt und vom Bundesrat in dieser Form genehmigt.

**Antrag 2:**

Die Projektierungsarbeiten am Zimmerbergbasistunnel (ZBT) II sind unverzüglich aufzunehmen und der Bau so rasch wie möglich zu realisieren.

Die Befürchtung liegt nahe, dass das Alptransit-Vorhaben ZBT II, welches seit dem Jahr 2013 realisiert sein sollte, erneut als Platzhalter dient und zeitlich weit nach hinten verschoben wird. Der Regierungsrat ruft in Erinnerung, dass der ZBT II bereits in drei Abstimmungen (1992 Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale, Alptransit; 1998 Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs, FinöV; 2015 Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur, FABI) durch das Schweizer Volk bestätigt wurde. Der ZBT II wurde schon mehrfach durch Beschlüsse des Parlaments finanziert, durch Sach- und Richtpläne festgesetzt und in der

<sup>1</sup> Siehe <http://www.zugwest.com/verein/projekte/oev-drehscheibe-zugwest.html>

Folge sind auch Vorinvestitionen im Umfang von 100 Millionen Franken verbaut worden, die brach liegen. Der Kanton Zug hatte seinerzeit mit einer Standesinitiative die sofortige Realisierung gefordert und er hat im Jahr 2009 sogar eine Vorfinanzierung im Umfang von 400 Mio. Franken in Aussicht gestellt. Ein weiteres Hinausschieben des ZBT II, entgegen allen Planungen und politischen Versprechen, ist weder verkehrstechnisch bzw. wirtschaftlich noch ökologisch begründbar. Der Regierungsrat erwartet, dass die unterbrochenen Projektierungsarbeiten unverzüglich wieder aufgenommen und aktualisiert werden, so dass eine möglichst rasche Realisierung möglich wird.

**Antrag 3:**

Im Art. 1 Ziffer 2 Buchstabe i des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur soll das Projekt ZBT II wie folgt erwähnt werden:

Luzern–Zug–Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II): Kapazitätsausbau Personenverkehr

Der Regierungsrat begrüsst die Variante ZBT II ausdrücklich. Die gleiche Forderung stellen auch die übrigen Regierungen der Zentralschweiz, die Metropolitankonferenz Zürich sowie das Gotthardkomitee. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Variante Zimmerberg Light vertieft untersucht wurde. Neben Restriktionen bei der Angebotsentwicklung sowie dem schlechten Nutzen-/Kostenverhältnis sprechen vor allem Ausbauten in Thalwil und der vorgesehene Kapazitätsausbau der Strecke Zürich–Chur gegen diese Variante, welche in einer Gesamtbetrachtung auch keine Kosteneinsparungen verspricht. Für die Planungssicherheit in den hauptbetroffenen Kantonen ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Linienführung am Zimmerberg (inklusive Meilibachtunnel) geklärt ist. Dies soll auch in den Sachplan Verkehr Schiene einfließen und im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 festgelegt werden. Der Zuger Richtplan hat diese übergeordneten räumlichen Festsetzungen bereits vollzogen.

**Antrag 4:**

Der Infrastrukturbedarf im Kanton Zug für den Ausbauschritt 2035 ist kritisch zu hinterfragen und zu optimieren, ohne das bestehende Stadtbahnangebot zu verdrängen.

In der Vernehmlassungsvorlage werden neben dem ZBT II weitere Infrastrukturen im Kanton Zug vorgeschlagen: Zwischen Baar und Zug vier Gleise mit Entflechtungsbauwerk (Unter-/Überwerfung), der Bahnhof Zug soll ausgebaut werden, ein drittes Gleis Zug–Chollermüli wird postuliert und auch Anpassungen in den Bahnhöfen Baar, Cham und Rotkreuz werden erwartet. Trotz Bestvariante mit ZBT II wird für die Kapazitätserhöhung Zürich–Zug–Luzern noch nach Einsparpotenzial gesucht. Daher soll neben dem Ausbaustandard des Tunnels auch die Notwendigkeit der Infrastrukturen im Zulauf überprüft werden. Es soll insbesondere geprüft werden, ob der postulierte Angebotsausbau ohne drittes Gleis Zug–Chollermüli sowie ohne Entflechtungsbauwerk und viertem Gleis zwischen Baar und Zug möglich ist. Das Stadtbahnangebot soll durch diese Optimierungen jedoch nicht verdrängt werden. Mit dem Verzicht auf Infrastrukturmassnahmen im Raum Baar–Zug–Cham würde das Nutzen-/Kostenverhältnis des ZBT II noch einmal markant verbessert, was seine Aufnahme in den Ausbauschritt 2030 und eine rasche Realisierung vollends rechtfertigt.

**Antrag 5:**

In der Botschaft ist die sofortige Sanierung der Stammlinie zwischen Horgen Oberdorf und Sihlbrugg mittels eines Sanierungstunnels vorzusehen.

Der Zuger Kantonsrat hat die Gefahr erkannt, dass die Strecke Sihlbrugg–Horgen Oberdorf für Sanierungsarbeiten längere Zeit gesperrt werden könnte. Deshalb wurde die Errichtung eines Sanierungstunnels gefordert. Mit Schreiben vom 23. Juni 2017 wurde das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom Kanton Zug über diese Forderung ins Bild gesetzt. In der umgehenden Antwort der Bundespräsidentin wurde auf den in Ausarbeitung stehenden Ausbauschritt 2030/35 hingewiesen. Aus den nun vorliegenden Unterlagen zum Ausbauschritt 2030/35 ist jedoch nicht erkennbar, wann und mit welchen Massnahmen die für die Zentralschweiz zentrale Bahnstrecke mit einspurigen Tunnels saniert wird. Als Alternative zu einem Sanierungstunnel ist auch der beschleunigte Bau des ZBT II denkbar.

**3. Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35**

*Frage 1: Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?*

Antwort: Ja. Wir weisen darauf hin, dass es auch darum gehen muss, frühere Volksentscheide (Alptransit, FinöV) umzusetzen. Zudem sind die geplanten Vorhaben auch an den raumplanerischen Vorarbeiten der Kantons (kantonale Richtpläne, Siedlungspolitik) zu messen.

*Frage 2: Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?*

Antwort: Ja. Ergänzend soll eine Zielsetzung aufgenommen werden, welche ein hohes Nutzen-/Kostenverhältnis postuliert.

*Frage 3: Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?*

*a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden Franken)*

*b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Milliarden Franken)*

Antwort: Wir bevorzugen Variante b, Ausbauschritt 2035.

*Frage 4: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar:*

*a. Beim Personenverkehr*

Antwort: Wir erachten den Angebotsausbau Zürich–Zug (FV) als Massnahme, welche bereits im Ausbauschritt 2030 zu realisieren ist. Dies aufgrund der bereits bestehenden Überlast und dem sehr guten Nutzen-/Kostenverhältnis. Dementsprechend soll der ZBT II in den Ausbauschritt 2030 einfliessen. Mit den Angebotsverbesserungen und Massnahmen des Ausbauschrittes 2035 sind wir einverstanden (vorbehältlich weiterer Infrastrukturoptimierungen).

*b. Beim Güterverkehr*

Antwort: Wir sind einverstanden. Erfreut nehmen wir zur Kenntnis, dass durch den ZBT II keine Güterzüge verkehren werden, die die Zulaufstrecken im Kanton Zug belasten. Wir halten fest, dass der ZBT II nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem Güterexpressangebot



Zürich–Chur Vorteile bringen wird. Wie im Richtplan des Kantons Zug V 7.6 festgehalten, verlangt der Regierungsrat, dass nicht nur im Ausbauschnitt 2030/35, sondern auch in allen folgenden Ausbauschnitten der Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard geführt wird.

*c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr*

Antwort: Keine Bemerkungen.

*d. Bei den betrieblichen Anlagen*

Antwort: Wir stellen fest, dass für den erforderlichen Ausbau der Publikumsanlagen im Kanton Zug keine expliziten Mittel unter dem Titel «Betriebliche Anlagen» vorgesehen sind. Wir gehen davon aus, dass der Ausbau der Publikumsanlagen integrierender Bestandteil der Massnahmen für die Zulaufstrecken ist (die entsprechenden Bahnhöfe sind in der Botschaft zu erwähnen) und daher über die Leistungsvereinbarung 2021–2024 finanziert wird.

*e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?*

Antwort: Keine.

*Frage 5: Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?*

Antwort: Nein. Im Fall des Durchgangsbahnhofs Luzern erwarten wir, dass eine solche Finanzierung gar nie nötig wird, da die Projektierung mit dem Ausbauschnitt 2035 bereits finanziert wird. Unter der Annahme, dass Planung und Projektierung eines solchen Vorhabens acht bis zehn Jahre dauert, kann das Bundesparlament rechtzeitig die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs mit dem übernächsten Ausbauschnitt beschliessen. Dadurch wird eine mit sehr hohen Risiken behaftete Finanzierung für die Kantone nicht notwendig. Wir erachten es als zu hohes Risiko, die Realisierung ohne Garantien zu finanzieren, auch nicht eine anteilige Finanzierung. Dies betrifft nicht nur die Frage, ob der Investitionsbeitrag dereinst vom Bund zurückerstattet würde. Es entsteht auch die Frage, wer die Betriebs- und Unterhaltskosten für die Dauer bis zu einer allfälligen Rückerstattung trägt. Insgesamt ergeben sich für ein so umfangreiches Vorhaben zu hohe Finanzierungskosten und -risiken.

*Frage 6: Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?*

Antwort: Ja. Wir erwarten, dass die Erstattung für den Durchgangsbahnhof Luzern nicht notwendig sein wird (vgl. Antwort auf Frage 5). Für weitere Vorhaben ist eine solche Regelung sicher sinnvoll, sofern neben den Investitionskosten auch die Folgekosten (Betrieb und Unterhalt) nachträglich erstattet werden.

*Fragen 7 und 8: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Antwort: Keine.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Zug, 28. November 2017

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug

Manuela Weichelt-Picard  
Frau Landammann

Tobias Moser  
Landschreiber

Kopie per E-Mail an:

- konsultationen@bav.admin.ch (als PDF und Word-Dokument)
- Eidgenössische Parlamentarier des Kantons Zug(inkl. Schreiben an Gemeinden)
- Baudirektion (info.bd@zg.ch)
- Amt für öffentlichen Verkehr (info.aev@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)