

## Interpellation Manfred Pircher, SVP: Neue Fakten zum Güterverkehr durch Zug; Hat die SBB die Zuger Politik getäuscht?

Antwort des Stadtrats vom 2. September 2014

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Mai 2014 hat Manfred Pircher die Interpellation „Neue Fakten zum Güterverkehr durch Zug: Hat die SBB die Zuger Politik getäuscht?“ eingereicht. Er stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

### Vorbemerkung

Der Stadtrat will auch in Zukunft keinen Güterverkehr auf offener Strecke entlang der Ostseite des Zugersees. Er anerkennt die Sorge des Interpellanten und teilt das Hauptanliegen, dass die Stadt Zug von massivem Güterverkehr verschont bleibt.

### Ausgangslage

Ratsmitglieder des Grossen Gemeinderates (GGR) können gestützt auf § 43 Abs. 1 der Geschäftsordnung des GGR vom Stadtrat über irgendeinen die städtische Verwaltung betreffenden Gegenstand durch Interpellation Auskunft verlangen. Das in der vorliegenden Interpellation aufgeworfene Thema betrifft nicht die städtische Verwaltung. Trotzdem äussert sich der Stadtrat dazu wie folgt:

Im Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 5. März 2013 zum Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Bahnverkehr, Walchwil) äussert sich der Regierungsrat auf Seite 19 auch zum Thema Güterverkehr wie folgt: „Der Regierungsrat lehnt eine Führung von Güterzügen quer durch den Kanton Zug ab und hat diese Haltung konsequent vertreten. **Die Führung von Güterzügen via Ostufer des Zugersees ist denn auch in keiner Planung der SBB oder des Bundes hinterlegt.** Die Strategie der SBB sieht vielmehr die Führung der alpenquerenden Güterzüge am Gotthard von Basel via Bözberg – Freiamt – Rotkreuz – Arth-Goldau auf die Gotthard-Basislinie (beide Richtungen) vor und ist somit unabhängig vom Ausbaustandard der Bahnanlagen am Zugersee-Ostufer. Da kein Güterverkehrskorridor über die Strecke Zug – Arth-Goldau geplant ist, wird auch das Lichtraumprofil nicht auf das auf der Nord-Süd-Achse geplante Mass von 4 Meter Eckhöhe erweitert. Im Zusammenhang mit der Streckensanierung ist nur ein Ausbau auf das Profil von Doppelstock-Personenzügen geplant und finanziert.“

Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 4. November 2013 wurden die Richtplananpassungen bezüglich Festsetzung der offenen Linienführung für eine Doppelspur in Walchwil, Bahn-Güterverkehr und NEAT-Linienführung genehmigt. Dies geht aus einem Schreiben von Bundesrätin Doris Leuthard an Regierungsrat Heinz Tännler hervor, das u.a. als Beilage 6 durch den Interpellanten eingereicht wurde. Mit dieser Entscheidung wurden lediglich eine offene Linienführung für einen **Doppelspurabschnitt in Walchwil** sowie Aussagen zum Bahn-Güterverkehr und der NEAT-Linienführung festgesetzt.

Darüber hinaus wurde in der Richtplankarte der Planungssperimeter für die langfristige Linienführung NEAT angepasst und vom Bundesrat genehmigt. Die Teilkarte V 4.5 zeigt neu auf, dass die langfristige Linienführung **nicht entlang der bestehenden Bahnlinie am Ostufer des Zugersees gesucht** würde.

Die Aussagen im genehmigten Richtplan lauten:

- **Massnahme V 4.5;** Der Bund evaluiert zusammen mit dem Kanton Zug und den betroffenen Nachbarkantonen die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Littli bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz). Die Evaluation der technischen und raumplanerischen Machbarkeit umfasst Varianten auf beiden Seiten des Zugersees. Die Bestvariante setzt der Bund im Sachplan Verkehr fest. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für einen siedlungs-, landschafts-, und lärmverträglichen NEAT-Zubringer ein. Dabei werden Tunnellösungen bevorzugt. Er favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug.
- **Massnahme V 7.1;** Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofes Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen.
- **Massnahme V 7.6;** Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt – Rotkreuz – Gotthard geführt wird.

Der Stadtrat geht davon aus, dass in dieser Konstellation auch die Stadt Zug frühzeitig eingebunden wird (siehe auch Antwort auf Frage 2). Der aktuelle Kantonale Richtplan kann auf der Home-Page des Kantons Zug eingesehen werden. (<http://www.zg.ch/behoerden/baudirektion/amt-fur-raumplanung/kantonplanung-grundlagen/richtplanung>)

Der Stadtrat wird sich vehement gegen eine offene Linienführung für Güterzüge entlang des Ostufers des Zugersees einsetzen. Entsprechend wendet er sich konsequent gegen eine allfällige Verlagerung von Transitgüterverkehr von der heutigen Streckenführung Freiamt-Rotkreuz-Gotthard auf die Strecke entlang dem Zugersee Ostufer. Er verfolgt deshalb die diesbezügliche Entwicklung aufmerksam und wird frühzeitig intervenieren, falls sich solche Verlagerungswünsche abzeichnen sollten.

Der Stadtrat ist mit seinem Schreiben vom 24. Juni 2014 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) der Aufforderung des Interpellanten nachgekommen. Die Antworten des BAV sind am 23. Juli 2014 eingetroffen und werden in der Beantwortung der nachfolgenden Fragen wiedergegeben.

## **Frage 1**

*Der Stadtrat soll, basierend auf den in Altdorf publizierten Verkehrsprojektionen der SBB, Auskunft über die verbindlichen Personen- und Güterverkehrs Verkehrsprojektionen für die Stadt/Kt. Zug per 2025 und 2040 geben. Die Auskunft soll mittels Anfrage beim BAV resp. der SBB rechtsverbindlich in Schriftform abgesichert werden und zwar für den NEAT Zubringer Kanton Zug (Zugersee West und Zugersee Ost) inklusive Plausibilisierung der Aufteilung in Zugersee West und Zugersee Ost gemäss den implementierten Kapazitäten Stand 2014. Beilage 1, Beilage 2*

## **Antwort BAV**

„Grundsätzlich sind Prognosen für die Zukunft immer mit einer Unsicherheit behaftet. Eine Rechtsverbindlichkeit lässt sich somit nicht ableiten. Hingegen können wir Ihnen auf Basis der heute vorliegenden Abschätzungen und Erkenntnisse bestätigen, dass auf der Strecke Zürich – Zug – Arth-Goldau weder mittel- noch langfristig Güterverkehr vorgesehen ist. Das BAV geht davon aus, dass der Güterverkehr ab Basel und Rangierbahnhof Limmattal weiterhin über die Südbahn in den Raum Rotkreuz verkehrt und von dort auf der bestehenden Strecke entlang dem westlichen Ufer des Zugersees geführt wird.“

**Ergänzung Stadt Zug:** Es ist nicht möglich, verbindliche Zahlen über einen so langen Zeithorizont zu erhalten, notabene solche, die rechtsverbindlich in Schriftform abgesichert sind. Bei der ganzen Angelegenheit handelt es sich um einen Planungsprozess, der letztlich im Fahrplanverfahren unter Beteiligung des Kantons Zug mit Einbezug der betroffenen Gemeinden vonstatten gehen wird.

## **Frage 2**

*NEAT Worst Case Szenario 2040 für Zug und den Kanton Zug: Der Stadtrat soll seine Perspektive für die Stadt Zug bis 2040 unter Einbezug des maximalen Güterverkehrsaufkommens gemäss EU Projektionen im Sinne eines Worst Case Szenarios aufzeigen (Code 24, Ausbau Güterachse Genua-Rotterdam). Beilage 3. Im Sinne des Worst Case Szenarios soll der Stadtrat Auskunft über gesetzgeberische und juristische Möglichkeiten geben, mit welchen die Vorzugsbehandlung der SBB aufgehoben werden kann, um die Landschaft und Bevölkerung des Kantons Zug vor einem an beiden Ufern des Zugersees offenen NEAT Güterkorridor durch den Kanton Zug schützen zu können.*

## **Antwort BAV**

„Wurde bereits mit der Begründung zu Frage 1 beantwortet.“

**Ergänzung Stadt Zug:** Die SBB hat im Zusammenhang mit der Doppelspurinsel Walchwil bereits mehrfach kommuniziert, dass kein Güterverkehrskorridor geplant ist. Dies ist, wie unter der Vorbemerkung eingangs erwähnt, auch aus dem Bericht und Antrag des Zuger Regierungsrats betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (Vorlage Nr. 2228.1, Laufnummer 14272) im III. Kapitel, Seite 19, Ziff. 7, zu erfahren. Da keine Pläne und entsprechende Konzepte für eine ostseitige Führung des Güterverkehrs entlang des Zugersees bestehen, ist es auch nicht möglich, ein Szenario für den „schlechtesten“ Fall aufzuzeigen (siehe auch Antwort auf Frage 1).

## **Auskunft über gesetzgeberische und juristische Möglichkeiten:**

### 1. *Gesetzgeberische Möglichkeiten*

Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV; SR 101) ist die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr Sache des Bundes. Dabei handelt es sich grundsätzlich um eine ausschliessliche Gesetzgebungskompetenz des Bundes; weder die Kantone noch die Gemeinden haben auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs bzw. der Eisenbahninfrastruktur Rechtsetzungskompetenzen. Aufgrund des Vorrangs des Bundesrechts gegenüber dem kantonalen und dem kommunalen Recht (vgl. Art. 49 BV), dürfen die Kantone und die Gemeinden auch keine Rechtsvorschriften erlassen, welche die Umsetzung des Bundesrechts erschweren oder vereiteln könnten. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Stadt Zug auf dem mit der Interpellation aufgegriffenen Gebiet über **keinerlei Rechtsetzungskompetenzen** verfügt.

### 2. *(Andere) juristische Möglichkeiten*

#### a) Auf Stufe Richtplan

Nach Art. 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) erarbeitet der Bund Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Abs. 1). Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt (Abs. 2). Gestützt auf diese Vorschriften hat der Bundesrat verschiedene Sachpläne erarbeitet und festgesetzt, so z.B. auch den **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene**.

Im Rahmen der Erarbeitung von Sachplänen wird ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Dabei werden auch die betroffenen Kantone und Gemeinden angehört. So wird in Art. 19 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) vorgeschrieben, dass die kantonale Fachstelle für Raumplanung die interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen anhört und dafür sorgt, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann. Im Richtplanverfahren (vgl. zurzeit Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, OB 1.3 Raum Zug) steht der Stadt Zug somit bei einer allfälligen Planänderung ein **Anhörungsrecht** zu.

#### b) Auf Stufe Nutzungsplanung

Die Ausführung der im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, auf Stufe Richtplan festgesetzten Projekte erfolgt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach Art. 18 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101). Zuständig für die Bewilligungserteilung sind auch hier ausschliesslich Stellen des Bundes. Je nach Tragweite ist dies entweder das Bundesamt für Verkehr (BAV) oder das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK). Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 18 Abs. 3 EBG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich (Art. 18 Abs. 4 Satz 1 EBG). Immerhin ist das kantonale (und kommunale) Recht zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 18 Abs. 4 Satz 2 EBG).

Auch im Plangenehmigungsverfahren sind die betroffenen Kantone (und durch diese auch die Gemeinden) anzuhören (vgl. Art. 18d Abs. 1 EBG). Gestützt auf Art. 18f Abs. 3 EBG haben die betroffenen Gemeinden überdies die Möglichkeit, ihre Interessen mittels **Einsprache** zu wahren. Die Gemeinden sind damit im Plangenehmigungsverfahren Partei und können einen späteren Plangenehmigungsentscheid beim Bundesverwaltungsgericht mittels **Beschwerde** anfechten.

#### c) Zusammenfassung

Es kann festgestellt werden, dass den betroffenen Gemeinden sowohl auf Stufe Richtplan (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene) als auch auf Stufe Nutzungsplan (Plangenehmigungsverfahren nach EBG) ein Mitwirkungs- bzw. Anhörungsrecht zusteht. Im Verfahren der Plangenehmigung ist die betroffene Gemeinde überdies Verfahrenspartei und kann die zur Verfügung stehenden Rechtsmittel (Einsprache, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht) ergreifen. Damit ist allerdings noch nichts gesagt darüber, ob die Anliegen einer Gemeinde im konkreten Fall auch aufgenommen werden, bzw. ob die Ergreifung eines Rechtsmittels von Erfolg gekrönt sein wird. Einen wesentlichen Einfluss werden hier die im konkreten Fall auf dem Spiel stehenden Interessen haben, die gegeneinander abgewogen werden müssen.

### **Frage 3**

*Der Stadtrat soll verkehrstechnische Alternativen zum Schutz der Stadt und der Landschaft an den Zugersee Ufern und Aufrechterhaltung der Zuger S-Bahn aufzeigen auf der Basis des Worst Case Verkehrsprognoseszenario. Der Stadtrat soll ein Statement abgeben, ob die ursprünglich im Richtplan vorgesehene Tunnellösung zur Neatzuführung im Kanton Zug erneut aktiviert werden könnte, und gegebenenfalls die Umsetzung der Doppelspurinsel Walchwil als Präjudiz für den vollständigen Doppelspurausbau sistiert/aufgehoben werden könnte, bis eine langfristig tragbare Lösung zur Implementation in der Stadt Zug und im Kanton Zug vorliegt*

### **Antwort**

Wie vorstehend dargelegt liegen keine Pläne für einen durchgehenden Doppelspurausbau entlang des Ostufers des Zugersees vor. Es existieren somit noch keine Projekte, für die Alternativen gesucht werden müssten. Die Suche nach Alternativen wäre zudem nicht Aufgabe der Stadt Zug und würde sowohl die finanziellen als auch die personellen Möglichkeiten innerhalb der Verwaltung übersteigen.

Wie bereits erwähnt teilt der Stadtrat die Meinung des Interpellanten, dass eine offene Linieneinführung zur Führung des internationalen Güterverkehrs respektive eines NEAT-Zubringers entlang des Ostufers des Zugersees absolut unerwünscht ist. Diese Haltung ist gegenüber den kantonalen Behörden bereits kommuniziert und widerspiegelt sich im aktuell vom Bund genehmigten Kantonalen Richtplan.

Wie in der Ausgangslage dokumentiert, ist die Tunnelvariante auch im aktuellen Richtplan östlich des Zugersees immer noch eingetragen.

Der vorliegende Entscheid für eine offene Linienführung beim **Doppelspurausbau in der Gemeinde Walchwil ist örtlich beschränkt** und hat mit einem durchgehenden Doppelspurausbau entlang des östlichen Seeufers nichts zu tun. Er kann darum nicht als Präjudiz gewertet werden. Es ist dem Stadtrat, gestützt auf die Vorbemerkungen auch nicht möglich, den Bau der Doppelspurinsel in Walchwil zu sistieren oder gar aufzuheben.

Der Stadtrat würde sich im Rahmen der vorhandenen gesetzlichen und juristischen Möglichkeiten gegen eine Güterverkehrsachse entlang des Ostufers des Zugersees zur Wehr setzen.

#### **Frage 4**

*Der Stadtrat soll Auskunft darüber geben, ob er bei den SBB/BAV ein schriftliches Statement einfordern kann, dass die Strecke Zug-Walchwil-Arth/Goldau bis 2040 nicht auf eine durchgehende offene Doppelspur ausgebaut wird. Sollte der Stadtrat diese Möglichkeit sehen, so soll er diese Bestätigung beim BAV umgehend einholen, ansonsten er die Nichteinholung begründen soll.*

#### **Antwort BAV**

„Wie zur ersten Frage beschrieben, geht das BAV davon aus, dass auch in Zukunft kein Güterverkehr über die Strecke Zug – Walchwil – Arth-Goldau geführt wird. Der Ausbau der Strecke Zug – Walchwil – Arth-Goldau dient also nach heutigem Stand der Planungen dem Personenverkehr. Mit der Doppelspurinsel Walchwil kann das mit ZEB hinterlegte und mittelfristig notwendige Angebot des Personenverkehrs gefahren werden. Ob ein weiterer Ausbau des Personenverkehrs auf dieser Strecke ins Auge gefasst werden muss, hängt von der langfristigen Nachfrageentwicklung ab. Im Rahmen der Arbeiten zu STEP Ausbauschritt 2030 finden dazu erste Abschätzungen statt. Anzeichen, dass bis ins Jahr 2040 eine durchgehende Doppelspur nötig wird, gibt es heute nicht.“

**Ergänzung Stadt Zug:** Die Rahmenbedingungen sind im vom Bund genehmigten behördenverbindlichen Kantonalen Richtplan festgesetzt.

Das BAV äusserte sich zusätzlich zur EU-Verordnung (EU) 913/2010. Diese Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, welche die Trassenzuteilung auf den europäischen Güterverkehrskorridoren regelt, sieht keine Priorität des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr vor, sondern verlangt in Art. 14 ausdrücklich die angemessene Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs anderer Verkehrsarten, einschliesslich des Personenverkehrs. Eine Gefahr der Verdrängung des Personenverkehrs auf dem Schweizerischen Eisenbahnnetz besteht also nicht.

## **Antrag**

Wir beantragen Ihnen, die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 2. September 2014

Dolfi Müller  
Stadtpräsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation Manfred Pircher, SVP, vom 6. Mai 2014: Neue Fakten zum Güterverkehr durch Zug; Hat die SBB die Zuger Politik getäuscht?
- Stellungnahme des Bundesamtes für Verkehr zur Interpellation aus dem GGR vom 18. Juli 2014

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Andreas Bossard, Departementsvorsteher Soziales, Umwelt und Sicherheit, Tel. 041 728 22 51.