



**Kantonsratsbeschluss  
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes  
(Walchwil; Schwerpunkt Erholung und Bahnverkehr)**

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr  
vom 4. April 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für den öffentlichen Verkehr hat die Vorlage am 4. April 2012 beraten. An der Sitzung nahmen von der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Matthias Michel, der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, und Protokollführer Peter Kottmann sowie von der Baudirektion der Leiter des Amtes für Raumplanung, René Hutter, teil. Für Auskünfte standen uns zudem von der SBB die Herren Georg Schmalz und Beat Künzli zur Verfügung. Auch das Komitee betroffener Anwohnerinnen und Anwohner in Walchwil, vertreten durch Franz Stadler, wurde an der Kommissionssitzung angehört.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Kommissionssitzung vom 4. April 2012
3. Eintretensdebatte
4. Detailberatung und Schlussabstimmung
5. Antrag

**1. Ausgangslage**

Der Ausbau der Zufahrt zum Bahntunnel am Gotthard soll gemäss geltender Planung mit einer offenen Doppelspur zwischen Zug und Arth-Goldau erfolgen. Der kantonale Richtplan führt eine Doppelspurinsel im Raum Walchwil als Zwischenergebnis auf. Der Kantonsrat favorisierte jedoch eine Lösung mit Tunnel und beauftragte am 31. August 2010 den Regierungsrat, sich dafür bei der SBB einzusetzen. Ein externes Büro untersuchte im Auftrag der SBB und des Kantons Zug anschliessend verschiedene Lösungsmöglichkeiten. Die Variante mit einer offenen Linienführung und einer Doppelspurinsel in Walchwil entlang des bestehenden Bahntrassees ging dabei wiederum als Bestvariante hervor. Der Regierungsrat beantragt daher, die Doppelspurinsel Walchwil definitiv im Richtplan festzusetzen.

**2. Kommissionssitzung vom 4. April 2012**

Zu Beginn der Sitzung hörte die Kommission den Vertreter des Komitees betroffener Anwohnerinnen und Anwohner an. Das Komitee wünscht einen durchgehenden Halbstundentakt der S2 zwischen Zug und Arth-Goldau. Gemäss Berechnungen des Komitees wäre dieser aber ab 2019 (Eröffnung des Ceneribasistunnels) nicht möglich, wenn die Doppelspurinsel in Walchwil gebaut wird. Ziele des Komitees sind der Schutz der Lebensqualität am Ostufer des Zugersees sowie die Verhinderung eines weiteren (teilweisen) Ausbaus der einspurigen Verkehrsführung am Ostufer auf Doppelspur. Es will somit keinen Doppelspurausbau auf der Ostseite des Sees. Als Alternative schlägt das Komitee eine Ausweichstelle im Murpflü vor. Es geht davon aus, dass damit ein durchgehender Halbstundentakt mindestens zwischen Zug und Arth-Goldau möglich ist. Zweitens könne damit nach Ansicht des Komitees auf eine Vollsperrung der Strecke zwischen Oberwil und Walchwil verzichtet werden. Und drittens gäbe es damit keinen un-

zumutbaren Baulärm und Bauverkehr in dicht besiedeltem Gebiet. Schliesslich vermutet das Komitee auch, dass die Kosten für eine Ausweichstelle Murpflü geringer sind als für eine Doppelspurinsel Walchwil.

Gemäss den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion braucht es die Doppelspurinsel Walchwil insbesondere deshalb, weil die S2 wegen des Gotthardverkehrs Probleme mit der Pünktlichkeit hat. Für den künftigen Halbstundentakt im Fernverkehr am Gotthard fehlt zudem eine Kreuzungsmöglichkeit mit dem Regionalverkehr im Raum Walchwil. Die Doppelspur Walchwil wurde im Rahmen eines nationalen Fahrplankonzepts evaluiert. Die lange Doppelspurinsel erlaubt fliegende Kreuzungen und verspricht im Fernverkehr und bei der S2 mehr Fahrplanstabilität. Der Regierungsrat hat den Auftrag des Kantonsrats, Varianten zu prüfen, umgesetzt. Die Abklärungen ergaben jedoch, dass tatsächlich die ursprünglich vorgesehene Variante, somit die offene Doppelspurinsel Walchwil, die beste ist. Die untersuchten Tunnellösungen wiesen keine entscheidenden Vorteile auf, welche die höheren Erstellungskosten und die längeren Bauzeiten rechtfertigen würden.

Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion, der Baudirektion und der SBB wiesen weiter darauf hin, dass die Doppelspurinsel in Walchwil in der nationalen Bahnplanung von ZEB enthalten ist, beschlossen und finanziert sowie vom Bund an die SBB zur Realisierung in Auftrag gegeben wurde. Im Zuger Richtplan ist die Doppelspurinsel Walchwil als Zwischenergebnis aufgenommen worden. Das Komitee betroffener Anwohnerinnen und Anwohner in Walchwil verlangt einen Angebotsausbau zwischen Walchwil und Arth-Goldau zum Halbstundentakt. Die Volkswirtschaftsdirektion hat darüber informiert, dass eine entsprechende Bestellung durch den Kanton Schwyz zu erfolgen hätte. Eine allfällige Weiterführung der S2 im Halbstundentakt nach Arth Goldau wäre auch mit der Doppelspurinsel Walchwil möglich. Durch eine kurze Kreuzungsstation Murpflü entstünden aber höhere Kosten und es würde nur sehr wenig zusätzliche Nachfrage generiert. Der Kanton Schwyz suche jedoch den Ausbau der schnellen Verbindungen nach Zug und Zürich und habe den Halbstundentakt der S2 nach Arth Goldau oder weiter, noch nie gefordert. Die vom Komitee vorgeschlagene Ausweichstelle Murpflü bringe das Risiko von Verzögerungen und habe Auswirkungen auf die nationale Planung. Die kurze Kreuzungsstation Murpflü gefährde zudem die Fahrplanstabilität und erschwere eine flexible Fahrplangestaltung. Die Doppelspur Walchwil ermögliche hingegen den integralen Halbstundentakt der S2 von Baar Lindenpark bis Walchwil. Der Gemeinderat Walchwil seinerseits wolle auf seinem Gemeindegebiet keine Tunnels und befürworte die offene Linienführung.

### **3. Eintretensdebatte**

Die Mehrheit der Kommission sprach sich für Eintreten auf die Vorlage aus. Argumentiert wurde dabei insbesondere damit, dass die vom Komitee betroffener Anwohnerinnen und Anwohner vorgeschlagene Ausweichstelle Murpflü zu viele Unwägbarkeiten und Einschränkungen bringen würde, welche die Fahrplanflexibilität gefährde. Befürchtet werden zudem zeitliche Verzögerungen mit Auswirkungen auf den Gotthardverkehr, welche die Abklärungen betreffend die Ausweichstelle Murpflü mit sich brächten. Wichtig sei, dass mit der Doppelspurinsel Walchwil der Fernverkehr und der Regionalverkehr am besten aneinander vorbeikommen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Ausweichstelle Murpflü gegenüber der Doppelspurinsel Walchwil sei zu gering. Das Gesamtpaket müsse möglichst rentabel sein. Einzelne Kommissionsmitglieder sehen den vorgezogenen Bau der Doppelspur zwischen Freudenberg und Rotkreuz in Gefahr, da bei Wegfall der Totalsperrung der Strecke Zug-Arth-Goldau der Bau dieser Doppelspur unter Umständen nicht mehr zwingend nötig wäre. Bei einem Verzicht auf die zweijährige Streckensperrung Zug-Arth-Goldau und einer Sanierung unter Betrieb wird zudem vermehrter Baulärm in der Nacht befürchtet.

Eine Kommissionsminderheit ist zwar ebenfalls für Eintreten, möchte aber die endgültige Festsetzung im Richtplan verschieben. In der Zwischenzeit solle mit einer baulichen und betrieblichen Machbarkeitsstudie die Variante "Ausweichstelle Murpfli" abgeklärt und der Doppelspurinsel Walchwil gegenübergestellt werden. Die Ausweichstelle Murpfli ermögliche aus fahrplan-technischen Gründen ein besseres Angebot auf der Strecke Zug-Arth-Goldau und verbessere damit die Erschliessung des Talkessels Schwyz. Sie sei zudem günstiger als die Doppelspurinsel Walchwil. Der Fernverkehr brauche die Doppelspur Walchwil nicht. Befürchtet wird weiter, dass die Doppelspurinsel Walchwil ein Präjudiz für die Frage Zimmerbergbasistunnel oder Zimmerberg light darstellt. Ein Kommissionsmitglied vermisst schliesslich in der Vorlage Ausführungen über die Auswirkungen des Baulärms auf die Bevölkerung von Walchwil.

Alle zehn anwesenden Kommissionsmitglieder beschlossen Eintreten auf die Vorlage, drei davon stimmten jedoch für eine Sistierung der Richtplanfestsetzung.

#### **4. Detailberatung und Schlussabstimmung**

In der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt, jedoch noch verschiedene Fragen beantwortet. Die Kommission verzichtete auf eine Beratung der unter V 4.8 vorgesehenen Streichung des Satzes "Der Kanton setzt sich beim Bund für eine landschafts- und ortsbildverträgliche Tunnellösung beim Vorhaben Nr. 3 ein."

In der Schlussabstimmung stimmten sechs Kommissionsmitglieder der Vorlage (mit Ausnahme der Nichtäusserung zum neuen Richtplantext unter V 4.8) zu, drei Kommissionsmitglieder stimmten dagegen. Enthaltungen gab es keine.

#### **5. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2117.2 - 14000 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 4. April 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der vorberatenden Kommission

Der Präsident: Daniel Eichenberger