



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

Bericht und Antrag der Kommissionsminderheit (Kommission für den öffentlichen Verkehr)
vom 9. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Eine Minderheit der Kommission für den öffentlichen Verkehr möchte Ihnen in diesem Bericht ihre Argumente darlegen und als Resultat der Verarbeitung der Kommissionsdiskussion einen entsprechenden Antrag unterbreiten.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage bzgl. Standort der Ausweichstelle Walchwil
2. Die Ausweichstelle Murpflü im Detail
3. Irreführende Argumente des Volkswirtschaftsdirektors und des Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr
4. Antrag

1. Ausgangslage bzgl. Standort der Ausweichstelle Walchwil

Standort von der Regierung nicht hinterfragt

Der kantonale Richtplan führt eine Doppelspurinsel im Raum Walchwil als Zwischenergebnis auf. Die vom Kantonsrat favorisierte Lösung mit Tunnel weicht in der Vorlage des Regierungsrates einer Variante mit einer offenen Linienführung und einer Doppelspurinsel in Walchwil entlang des bestehenden Bahntrassees.

Der Regierungsrat hat die Ausgangslage, wie sie im Technischen Bericht zur Bestvariante dargelegt wird, nie hinterfragt. Dies, obwohl die Interessen des Kantons auf dem Spiel stehen, denn es geht um den vom Kanton finanzierten Regionalverkehr. In der Vorlage der Regierung wird diese Ausgangslage folgendermassen beschrieben (Hervorhebung durch Berichtsverfasser):

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der NEAT-Strecke auf der Nord-Süd-Achse mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel sowie auf das ZEB-Angebot ("Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur"; Halbstundentakt Fernverkehr im Rahmen der zukünftigen Entwicklung des Bahnangebotes) sind Massnahmen zur Leistungssteigerung auf der stark ausgelasteten Strecke Zug–Arth-Goldau erforderlich. Damit dies ohne Einschränkungen für den Regionalverkehr möglich ist, wird bei Walchwil am Ostufer des Zugersees ein zweites Gleis gebaut. Die Lage der so entstehenden sogenannten Doppelspurinsel entlang der einspurigen Bahnstrecke ergibt sich aus dem Fahrplankonzept. Für einen reibungslosen Zugsverkehr mit regelmässigen Kreuzungen von Schnellzügen und Stadtbahnen soll eine Doppelspurinsel von insgesamt ca. 1.7 km Länge zur Verfügung stehen. Dank der Doppelspurinsel wird es möglich, neben zusätzlichen Fernverkehrszügen, auch den Halbstundentakt der Stadtbahn S2 integral bis nach Walchwil zu führen und an der Haltestelle Walchwil Hörndli regelmässig anzuhalten.

Bessere Lösung aus Walchwil

Im Verlaufe des politischen Prozesses ist in Walchwil ein recht breit abgestütztes Komitee „100 Millionen – wozu?“ entstanden. Zusammen mit externen Fachleuten hat dieses Komitee aufgrund von aktuellen Fahrplaninformationen der SBB einen neuen Standort für eine Ausweichstelle evaluiert, der gegenüber dem offiziellen Projekt eine ganze Reihe von überzeugenden Vorteilen aufweist und von den Unterzeichneten als bestechende Lösung betrachtet wird. Das Komitee hat seine Vorschläge an alle Mitglieder des Kantonsrates verschickt.

In der Kommission wurde weder seitens der Regierung noch seitens der SBB die grundsätzliche betriebliche Machbarkeit einer Ausweichstelle Murpfli in Frage gestellt. Eine Machbarkeitsstudie erübrigt sich deshalb.

Die Fahrplanauskunft des Leiters ZEB der SBB, Herrn Schmalz, wurde vom Chef der Division Infrastruktur der SBB Philippe Gauderon mit Mail vom 20.4.2012 bestätigt. Zitat: «Bezüglich der zukünftigen Fahrplanlagen Zürich – Tessin (-Italien) kann ich Ihnen bestätigen, dass die Angaben, die Sie von Herrn Schmalz bekommen haben, dem aktuellen Planungsstand der SBB entsprechen und innerhalb der SBB abgestimmt sind.»

Die Vorteile einer Ausweichstelle Murpfli

- Ermöglichung eines durchgehenden Halbstundentakts der S 2 bis Arth-Goldau.
- Das stündliche teure Stilllager der S 2 in Walchwil entfällt.
- Die Ausweichstelle Murpfli befindet sich in fast unbewohntem Gebiet, so dass vergleichsweise nur sehr wenige Personen von den baulichen Immissionen betroffen sind.
- Im Vergleich zur Doppelspurinsel Walchwil befindet sich die Ausweichstelle Murpfli an geologisch unproblematischer Lage.
- Die Ausweichstelle Murpfli ist mit Sicherheit deutlich kostengünstiger und zeitlich rascher zu bauen.
- Die Lärmbelastung und weitere Immissionen für die betroffene Bevölkerung in Walchwil sind wesentlich kleiner, weil auf den Bau der aufwendigen Doppelspur im bewohnten Nordteil von Walchwil verzichtet werden kann.
- Die Streckensperrung zwischen Oberwil und Arth-Goldau ist, wenn überhaupt, nicht während zweier Jahre nötig.
- Die volle Fahrzeitverkürzung (40') dank Gotthard-Basistunnel kann sofort nach dessen Eröffnung 2016 und nicht erst ab 2018 angeboten werden.
- Die betriebliche Flexibilität bei Verspätungen im Fernverkehr ist bei einer Ausweichstelle Murpfli eher grösser als bei der Variante WalchwilNord.
- Die bisherige stündliche S 2 bis Erstfeld kann ohne zusätzliche Kosten für den Kanton beibehalten werden (kein weiteres Fahrzeug nötig wegen zu kurzer Wendezeit in Erstfeld).

2. Die Ausweichstelle Murpfli im Detail

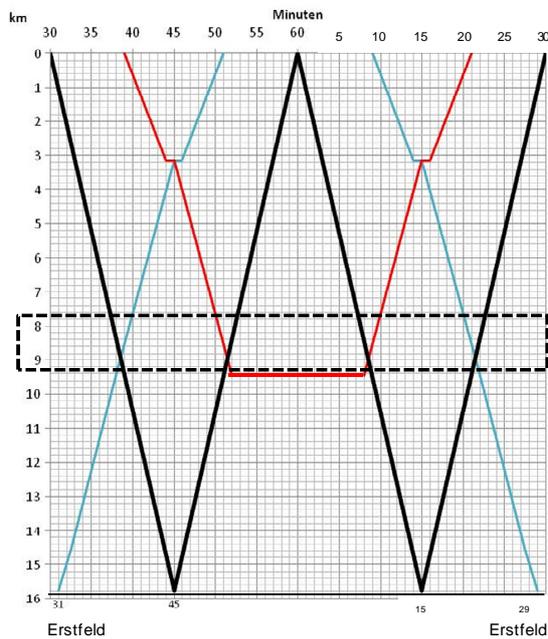
Der Vorschlag Murpfli basiert auf dem folgenden Zielfahrplan, wie ihn die SBB für das zukünftige Regime zwischen Zürich und Arth-Goldau kommuniziert haben und wie er von Herrn Gauderon bestätigt wurde. Dessen Einführung dürfte spätestens nach Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019 sein. Zitat aus dem Brief des SBB-Projektleiters Schmalz:

«Die Infrastruktur ZEB schafft eine der Grundlagen für einen Halbstundentakt zwischen Zürich und dem Tessin ohne Beeinträchtigung der Stadtbahn Zug. Der Einführungszeitpunkt ist derzeit noch offen. Die Fernverkehrszüge kreuzen in den Knoten Zug und Arth-Goldau.

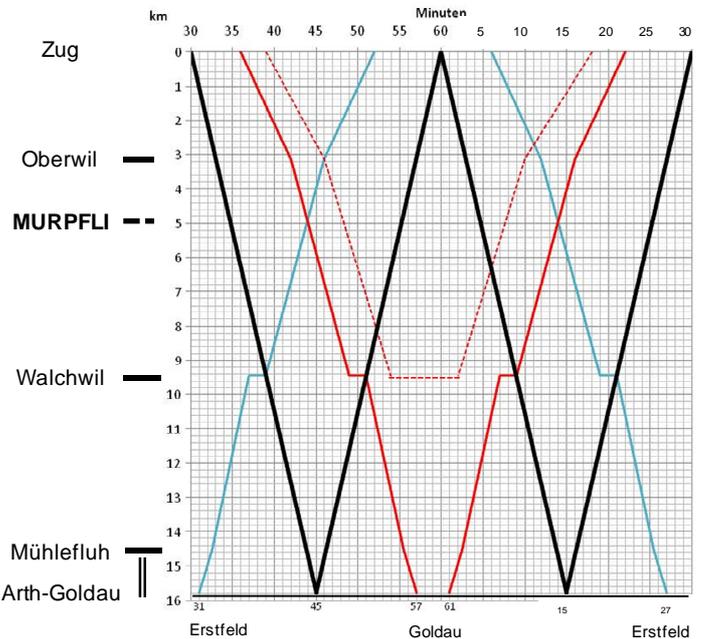
Der Zielfahrplan gemäss heutigem Planungsstand

Zürich HB ab ca.	xx07	xx37
Zug an	xx29	xx59
Zug ab	xx30	xx00
Arth-Goldau an	xx45	xx15
Arth-Goldau ab	xx15	xx45
Zug an	xx30	xx00
Zug ab	xx31	xx01
Zürich HB an ca.	xx53	xx23“

Wie sehen nun auf der Basis dieses Fahrplanes die beiden Varianten Walchwil-Nord und Murpfli im Vergleich aus?



Variante mit Kreuzungen in Oberwil und Doppelspurinsel Walchwil Nord



*Variante mit Ausweichstelle Murpfli und heutiger S 2 nach Walchwil
(..... = entfällt)*

Bei beiden Varianten verkehren die *Schnellzüge* (schwarze Linien) gemäss den Vorgaben der SBB.

Zum besseren Verständnis der Grafik:

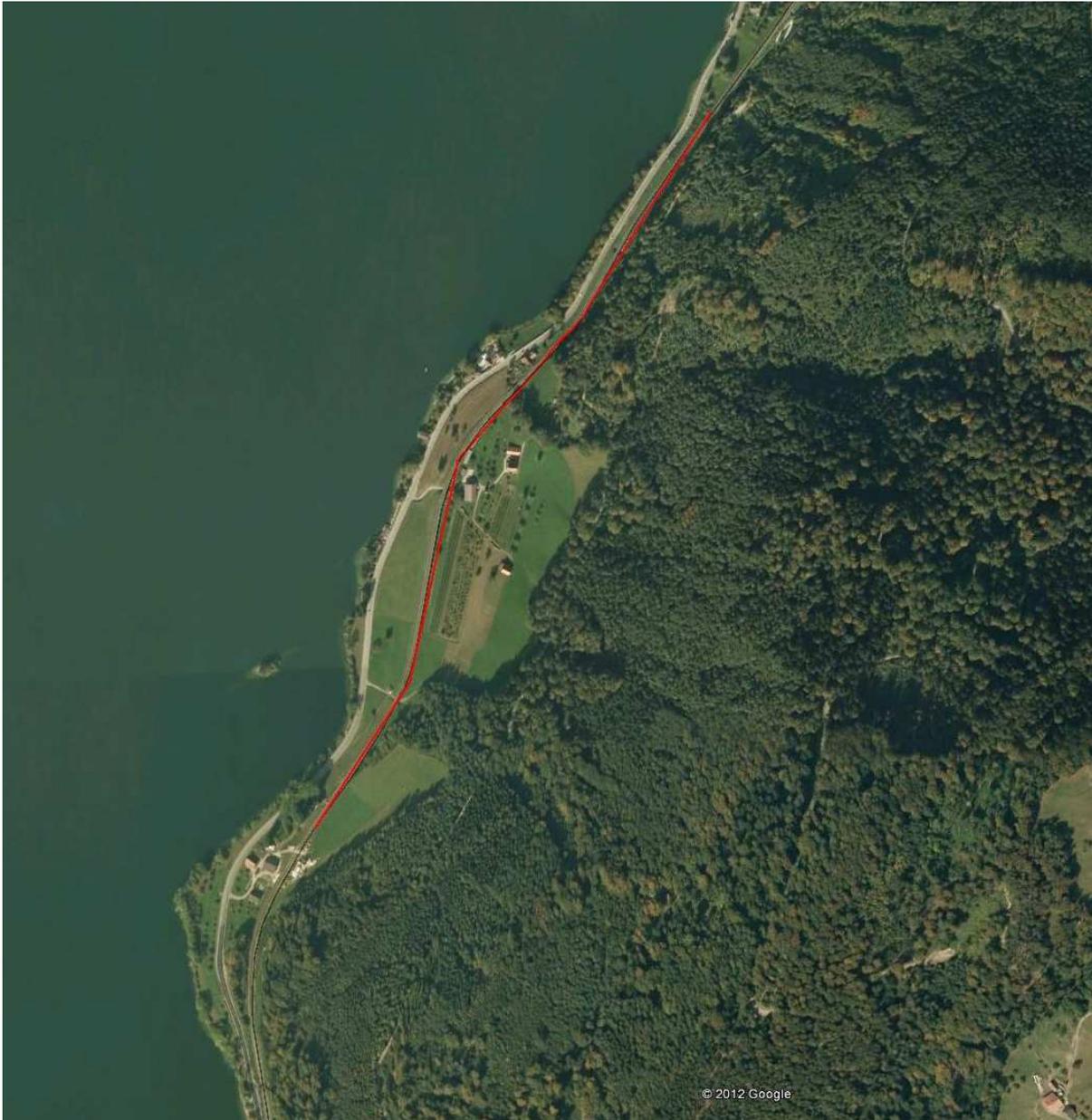
Die S 2 (blaue und rote Linien) gelangt gemäss SBB-Plänen künftig nicht mehr rechtzeitig für die Kreuzung mit dem Schnellzug nach Walchwil, weil sie in Zug später abfährt und eher ankommt. Startet sie früher und erreicht Zug in der Gegenrichtung somit später, erfolgt die Kreuzung der S-Bahn-Züge nicht in Oberwil, sondern ca. 2 km südlich davon, eben im Murpfli.

Die Kreuzung der S 2 Zug–Erstfeld mit den Schnellzügen findet wie bisher im Bahnhof Walchwil statt. Dank der Verschrottung der Ex-Cisalpino-Züge (2014), dem Gotthard-Basistunnel (ab 2016) und dem Verzicht auf Doppelkreuzungen (die neuen Züge sind kuppelbar) ist eine wesentlich bessere Pünktlichkeit beim Fernverkehr zu erwarten.

30 Minuten später folgt eine *zweite* S 2, mit der gleichen Kreuzung in Walchwil. Wie aus der Grafik ersichtlich, kreuzen sich die S-Bahn-Züge statt in Oberwil im Gebiet Murpfli. Ein ca. 1 km langes Ausweichgleis ermöglicht "fliegende" Kreuzungen (ohne Halt). Die Ausweichstelle dient nur der Stadtbahn und muss deshalb nicht für 400 m lange Schnellzüge ausgelegt werden.

Die S 2 nach Walchwil kann ohne zusätzliches Fahrzeug *bis Arth-Goldau* verlängert werden, wo zahlreiche Anschlüsse warten (nach Rigi / Rapperswil–St. Gallen / Einsiedeln / Brunnen-See / Tessin). Die Wendezeit beträgt 4 Minuten (wie in Baar und Rotkreuz).

Für die *Ausweichstelle Murpfli* in topografisch günstiger Lage ist mit erheblich tieferen Baukosten als für die Doppelspurinsel Walchwil Nord zu rechnen (Strecke kürzer, mehr Wiese statt Steilhang, kein Tunnel). Publikumsanlagen und Perrons braucht die Dienststation nicht. Anwohnerinnen und Anwohner werden durch den Bau nicht gestört. Die Streckensanierung/Profilanpassung erfordert wohl die temporäre Umleitung von Zügen via Rotkreuz, aber keine Vollsperrung der Strecke während zweier Jahre wie für die Doppelspurinsel.



Ungefähre Lage der Ausweichstelle Murpfli. Die eingetragene rote Linie entspricht einer Streckenlänge von 1.2 km. Eine Strecke von 1 km dürfte für fliegende Kreuzungen der S2 genügen.

3. Irreführende Argumente des Volkswirtschaftsdirektors und des Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr

Einer der Gründe für die Verfassung des Minderheitsberichtes war die Argumentation von Regierungsrat Michel und des Leiters des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, in der Kommission für öffentlichen Verkehr. Diese hat bei den Verfassern des Minderheitsberichtes grosse Besorgnis ausgelöst, weil der Eindruck entstanden ist, dass nicht in erster Linie die Interessen des Kantons und seiner Bevölkerung im Zentrum stehen, sondern der Weg des geringsten Widerstandes und ein maximales „Alignment“ an die SBB gesucht wird.

Dieses Verhalten steht im Kontrast zu den verschiedenen Anhörungen der Baudirektion bzgl. der Frage Tunnel oder offene Streckenführung. Weil jetzt ein komplett neuer Standort zur Debatte steht, ist diese Frage allerdings in den Hintergrund gerückt.

Im Folgenden gehen wir kurz auf die Argumente des Volkswirtschaftsdirektors und dem Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr ein:

- *Die Variante Murpfli bringe den Anwohnern mehr Lärm:* das ist eine offensichtliche Umkehrung der Tatsachen.
- *Lärm durch mehr Züge Walchwil–Arth-Goldau:* die "Flirts" sind in ganz Europa u.a. gefragt, weil sie sehr leise sind.
- *Die Variante Murpfli gefährde den Ausbau des Bahnnetzes durch den Bund und mache die Fahrt für die Kunden weniger attraktiv:* unsere Ausführungen unter Pkt. 2 erlauben es, dies als üble Demagogie zu bezeichnen.
- *Doppelspur Freudenberg–Rotkreuz wäre ohne Umleitungsverkehr nicht notwendig:* Dies ist eine inakzeptable und unsachliche Drohung. Der ZEB-Projektleiter Herr Schmalz bestätigte in der Anhörung vom 19.1.2012, dass diese Doppelspur in jedem Fall gebaut werde. Die vielen spitzen Kreuzungen in Rotkreuz verursachen täglich zahlreiche Verspätungen.
- *Die Kreuzungsstation hätte der Kanton zu finanzieren:* Der Kapazitätsausbau am östlichen Zugerseeufer wird durch den Halbstundentakt im Fernverkehr ausgelöst. Dass die S-Bahn-Züge sich im Murpfli statt in Oberwil kreuzen, ändert daran nichts, spart aber durch den Verzicht auf die teure Doppelspurinsel Walchwil Nord viel Steuergeld, nicht zuletzt aus dem Kanton Zug.
- *"Fliegende" Kreuzungen brauchten im Murpfli eine ähnlich lange Kreuzungsstation wie beim Ausbau in Walchwil:* Bis 400 m lange Schnellzüge und 74 m lange, rasch beschleunigende und bremsende "Flirts" sind nicht das Gleiche. In Sihlbrugg (1,2 km von Tunnel zu Tunnel) sind "fliegende" Kreuzungen häufig, sogar mit Schnellzügen.
- *Bauzeit im Murpfli gleich lang wie bei Walchwil Nord:* Dies ist topografisch völlig unplausibel.
- *Änderung des Schnellzugsfahrplans im Minutenbereich:* Das kann die S-Bahn zur Anpassung wenn nötig auch.
- *"Allenfalls" Abkreuzungskonflikt im Bahnhof Zug:* Diese Behauptung ist mit keinerlei Rechnung substantiierbar. Wenn überhaupt geht es um Sekunden.
- *Fahrzeitverlängerung:* Die Fahrzeit Zug–Erstfeld wäre bei der Variante Murpfli gleich wie heute und jene nach Walchwil kürzer.
- *Halbstundentakt der S 2 nach Arth-Goldau sei unattraktiv, da Fernverkehr schneller:* Die Bevölkerung der sechs Zwischenstationen (Lindenpark, Postplatz, Casino, Fridbach, Oberwil, Hörndli) hat heute keinen direkten Zugang zum Fernverkehr.
- *Die S 2 vermittle in Arth-Goldau keine Anschlüsse:* Bitte Kursbuch konsultieren!

- *Wenn nur noch Zug–Arth-Goldau statt Lindenpark–Erstfeld gefahren würde:* Niemand hat so etwas beantragt. Lindenpark entlastet den Bahnhof Zug.
- *S 2 längerfristig bis Baar:* Zwischen Baar und Zug verkehren pro Richtung demnächst ausser dem dichten Busangebot stündlich 7 Züge (1 IR, 4 Züge der S 1 und 2 Züge der S 24). Diskrepanz zu Zug–Arth-Goldau, wo ein S-Bahn-Zug pro Stunde genügen soll.
- *Die Nachfrage von Walchwil nach Arth-Goldau sei bescheiden:* Mit diesem falschen Argument könnte jeglicher ÖV-Ausbau bekämpft werden. Tatsache ist: Es geht um eine zusätzliche direkte stündliche Verbindung nach Arth-Goldau für 7 Stationen (Lindenpark, Postplatz, Casino; Fridbach, Oberwil, Hörndli, Walchwil)!
- *Die S 2 sei von der Pünktlichkeit her kritisch:* Hier wird Ursache und Wirkung vertauscht. Die "Flirts" fahren auch als S 2 äusserst pünktlich, sobald die SBB endlich ihre Ex-Cisalpino-Züge verschrotten und ihre Beziehungen zu Trenitalia verbessern. Eine Doppelspurinsel Walchwil bringt weniger als zwei Minuten zusätzliche „Verspätungstoleranz“ (sie ist mit 75 km/h in 1 Min. 50 durchfahren).

4. Antrag

Die Minderheit der Kommission beantragt Ihnen, auf das Geschäft zwar einzutreten, aber auf die Festsetzung im Richtplan zu verzichten und stattdessen der Regierung den Auftrag zu geben, im Interesse eines effizienten und optimalen Regionalverkehrs auf der Nord-Süd-Strecke mit den SBB in Verhandlungen zu treten.

Ziel der Verhandlungen ist, die geplante Ausweichstelle ins Murpfli zu verlegen und die SBB dazu zu bewegen, auf die zweijährige Streckensperrung zwischen 2016 und 2018 zu verzichten. Temporäre Streckensperrungen während weniger Wochen und einzelne Zugumleitungen für eine optimale Gestaltung der Substanzerhaltungsmassnahmen können im Interesse einer effizienten Abwicklung und einer Optimierung bzgl. Lärmbelastung selbstverständlich akzeptiert werden.

Die folgende Stelle im KRB unter §1 wird gestrichen:

- Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil (Kapitel V 4.7 Nr. 6)

Die Regierung wird beauftragt, mit den SBB Verhandlungen auf zu nehmen,

- um diese zum Verzicht auf eine Doppelspurverlängerung Walchwil Nord zu bewegen und stattdessen eine Ausweichstelle Murpfli zu projektieren.
- um die SBB zu bewegen, auf eine zweijährige Streckensperrung zwischen Oberwil und Arth-Goldau zu verzichten.
- um sicher zu stellen, dass die Schliessung der Doppelspurlücke in Rotkreuz wie geplant bis 2016 erfolgt.

Zug, den 9. Mai 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung

Die Kommissionsminderheit

Philip C. Brunner

Zari Dzaferi

Martin Stuber

300/mb