



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

Bericht und Antrag der Raumplanungskommission  
vom 4. April 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Raumplanungskommission befasste sich an einer halbtägigen Sitzung mit diesen beiden Richtplananpassungen. Es sind dies die Festsetzung der Doppelspurinsel und die Festsetzung des kantonalen Schwerpunktes Erholung Lienenberg, beides Vorhaben in der Gemeinde Walchwil. An der Sitzung nahmen von Seiten der kantonalen Verwaltung Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsplaner René Hutter, und Paul Baumgartner, stellvertretender Generalsekretär der Baudirektion, teil. Bei der Vorstellung der Richtplananpassung Doppelspurinsel Walchwil waren zusätzlich folgende Gäste anwesend: Georg Schmalz, Division Infrastruktur SBB, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, und Tobias Hürlimann, Gemeindepräsident von Walchwil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin Etter, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

I.	FESTSETZUNG DOPPELSPURINSEL WALCHWIL	
1.	Ausgangslage	Seite 1
2.	Eintretensdebatte	Seite 3
3.	Detailberatung	Seite 3
II.	FESTSETZUNG ERHOLUNGSSCHWERPUNKT LIENISBERG	
1.	Eintretensdebatte	Seite 4
2.	Detailberatung	Seite 5
III.	KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANES (WALCHWIL; SCHWERPUNKT ERHOLUNG UND BAHNVERKEHR)	Seite 5
IV.	ANTRAG	Seite 6

**I. FESTSETZUNG DOPPELSPURINSEL WALCHWIL**

**1. Ausgangslage**

In der Vorlage des Regierungsrates wird die Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil ausführlich begründet. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir auf den ausführlichen Bericht des Regierungsrates. Wie zu erwarten war, war die Festsetzung der Doppelspurinsel mit einer offenen Linienführung durch das Siedlungsgebiet von Walchwil das Hauptthema der Sitzung. Ausser der Vorlage des Regierungsrates waren die Mitglieder der Raumplanungskommission auch im Besitze vom "Positionspapier der betroffenen Anwohner von 20. März 2012 zur Doppelspurinsel Walchwil". Da in diesem Papier der langfristige Nutzen der geplanten Doppelspurinsel Walchwil in Zweifel gezogen wird, wollten die Mitglieder der Raumplanungskommission von den zuständigen Stellen in Erfahrung bringen, ob es Alternativen zur Doppel-

spurinsel Walchwil gibt und was die Vor- und Nachteile wären. Aus diesem Grund wurden Georg Schmalz von der Division Infrastruktur SBB und der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans-Kaspar Weber, ebenfalls zur Sitzung eingeladen. Damit die Kommission die Haltung der Gemeinde Walchwil kennt, erhielt auch Gemeindepräsident Tobias Hürlimann Gelegenheit, den Standpunkt der Gemeinde darzulegen.

Die Vertreter der Baudirektion und der SBB informierten uns über den Werdegang und die Hintergründe für die Festsetzung der Doppelspurinsel im kantonalen Richtplan. Die Kommissionsmitglieder erhielten Gelegenheit für Fragen an die Referenten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Doppelspurinsel Walchwil notwendig ist, weil

- das Angebot Fernverkehr Zürich - Tessin - Mailand ab 2017 (Inbetriebnahme Gotthardbistunnel Ende 2016) den Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit vorsieht und dies ohne Beeinträchtigung für die Stadtbahn Zug zu erfolgen hat;
- eine Kreuzungsmöglichkeit des Fernverkehrs mit dem Regionalverkehr im Raum Walchwil heute noch fehlt;
- sich Lage und Länge des erforderlichen Doppelspurabschnittes aus dem Fahrbahnkonzept und den betrieblichen Rahmenbedingungen ergeben (Knoten Zug und Arth-Goldau);
- die vorgesehene Länge der Doppelspur flexible Kreuzungen erlaubt.

Gegen die vom Anwohnerkomitee vorgeschlagene Doppelspur im Murpfli sprechen vor allem folgende Gründe:

- Der Halbstundentakt der S-Bahn Zug - Arth-Goldau ist auch bei der Doppelspurinsel Walchwil möglich; die Bevölkerung aus Goldau ist jedoch an einer besseren Langsamverbindung nach Zug gar nicht interessiert. Die Kantone Uri und Schwyz sind, wenn schon, an besseren Schnellzugsverbindungen nach Zug/Zürich interessiert.
- Die Doppelspurinsel in Walchwil wird vollständig vom Bund finanziert. Der Nutzen einer Doppelspurinsel im Murpfli wäre für die SBB sehr gering, folglich würde der Bund auch nicht für die Kosten aufkommen.
- Die zweijährige Totalsperre hat den Vorteil, dass die Bauzeit kürzer ist, weniger Lärm in der Nacht entsteht und gleichzeitig umfassende Substanzerhaltungsmassnahmen an der Bahnstrecke vorgenommen werden können.
- Mit der vorgesehenen Lösung steht die S-Bahn Haltestelle Hörnli in beiden Richtungen zur Verfügung.

Bei der Doppelspurinsel Walchwil hat eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der SBB, des Kantons und der Gemeinde Walchwil insgesamt drei Varianten untersucht, davon zwei Tunnelvarianten und eine Variante mit offener Linienführung. Als Bestvariante hat sich dabei die Variante mit einer offenen Linienführung ergeben, weil die Tunnelvarianten gewichtige Nachteile haben: längere Bauzeit, höhere Kosten, viel Tunnelausbruchmaterial, grosse bauliche Eingriffe bei den Tunnelportalen, Sicherheits- und Erschütterungsaspekte. Der Vertreter der SBB versicherte gegenüber der Kommission, dass der Bau der Doppelspurinsel Walchwil nicht bedeutet, dass die Strecke Arth-Goldau - Zug etappenweise auf Doppelspur ausgebaut und diese Strecke auch nicht für den Güterverkehr geöffnet wird. Die Planung des Bundes bis zum Jahr 2050 sieht auf dieser Strecke keinen Güterverkehr vor. Der Gemeindepräsident von Walchwil informierte die Mitglieder der Raumplanungskommission, dass die Gemeinde die vom Regierungsrat beantragte Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil befürwortet. Eine Tunnellösung wäre für die Gemeinde nur dann ein Thema, wenn ein Tunnel von Arth-Goldau nach Zug gebaut würde. Einen Tunnel auf dem Gemeindegebiet von Walchwil lehnt die Gemeinde ab, weil die

Eingriffe ins Ortsbild bei den Tunnelportalen sehr gross wären und ein einspuriger und eng am Hang geführter Tunnel mit grossen Erschütterungen und Immissionen an den besten Wohnlagen verbunden wäre.

## 2. Eintretensdebatte

In der Eintretensdebatte wurde das Anliegen des Anwohnerkomitees von Walchwil für eine genauere Prüfung der Kreuzungsmöglichkeit im Murpfli diskutiert. Die Vertreter der Baudirektion äusserten sich kritisch zu diesem Vorschlag, weil damit nur Zeit verloren gehen würde und der Kanton eine solche Studie bezahlen müsste, ohne dass neue Entscheidungsgrundlagen geschaffen würden. Über den Meinungsumschwung der Gemeinde Walchwil, dass diese nun keine Tunnellösung mehr favorisiert, zeigten sich einzelne Kommissionsmitglieder zunächst erstaunt. Die vorgängig erwähnten Gründe und die Nachteile einer Tunnellösung erklären jedoch diesen Meinungsumschwung der Walchwiler Behörden.

In der Abstimmung beschloss die Raumplanungskommission mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates.

## 3. Detailberatung

In der Detailberatung wurde der Antrag gestellt, dass der Kanton die Kreuzung mit Doppelspurinsel im Murpfli baulich und betrieblich prüfen lassen soll, im Vergleich mit dem Doppelspurausbau Walchwil. Die Baudirektion bestätigte, dass bei der Annahme dieses Antrags das Projekt sofort gestoppt würde. Die weiteren Abklärungen würden mindestens ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen, ohne dass daraus neue Erkenntnisse gewonnen würden. Es sei auch denkbar, dass die SBB vom Projekt Doppelspurausbau Walchwil Abstand nehme und das Geld anderweitig investieren könnte. Möglich wäre auch, dass die SBB die Doppelspurinsel ohne zugehörige Richtplananpassung ausführen könnte. Da die SBB den Fernverkehr auf dieser Strecke priorisiere, bestehe das Risiko, dass der Halbstundentakt der Stadtbahn nach Walchwil nicht mehr gewährleistet sein könnte.

Der zuvor erwähnte Antrag wurde von der Raumplanungskommission mit 12 : 1 Stimme und ohne Enthaltungen abgelehnt.

### Anpassungen im Kapitel V 4, Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler

#### **V 4.5**

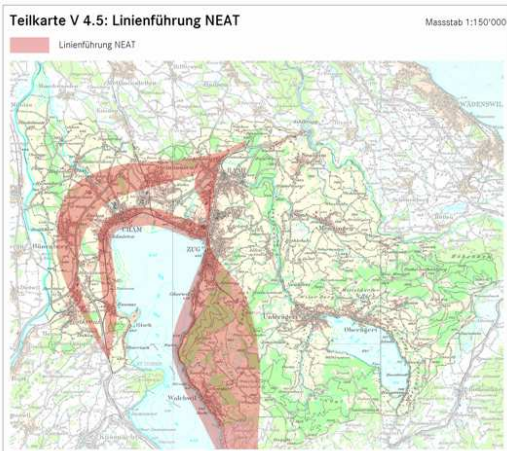
Der Regierungsrat schlägt bei diesem Kapitel keine Anpassung vor. Im zweiten Absatz dieses Kapitels geht es um den NEAT-Zubringer. Damit verhindert wird, dass die heutige oberirdische Bahnstrecke auf der Ostseite des Zugersees etappenweise durchgehend auf zwei Spuren ausgebaut wird, hat die Raumplanungskommission einstimmig folgende Anpassungen im Richtplantext sowie auf der Teilkarte V 4.5 beschlossen:

#### V 4.5

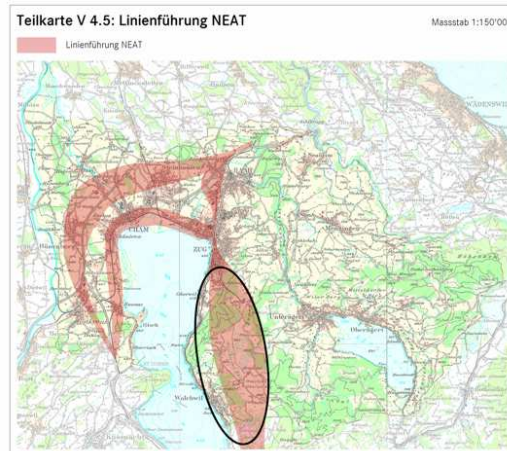
"... Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für einen siedlungs-, landschafts- und lärmverträglichen NEAT-Zubringer ein. Dabei werden Tunnellösungen bevorzugt. Er favorisiert eine östliche, **unterirdische** Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug."

## Teilkarte V 4.5, Linienführung NEAT

## Richtplankarte alt



## Richtplankarte neu

**V 4.7 und V 4.8**

Diese Anpassungen wurden von der Raumplanungskommission einstimmig mit einer Enthaltung angenommen.

Beim Kapitel V 4.8 muss im zweiten Abschnitt noch folgende Anpassung vorgenommen werden, die in der Vorlage des Regierungsrates irrtümlich vergessen wurde:

**V 4.8**

"... Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien ..."

**V 4**

Diese Anpassung wurde von der Raumplanungskommission mit 12 : 1 Stimme gutgeheissen.

**V 4, Karte**

Die Raumplanungskommission stimmte dieser Anpassung mit 12 : 0 Stimmen und einer Enthaltung zu.

**V 7.6**

Die Raumplanungskommission stimmte dieser Anpassung mit 12 : 0 Stimmen und einer Enthaltung zu.

**II. FESTSETZUNG ERHOLUNGSSCHWERPUNKT LIENISBERG****1. Eintretensdebatte**

Nach der Vorstellung dieser Richtplananpassung durch die Vertreter der Baudirektion hatten die Kommissionsmitglieder ebenfalls Gelegenheit für Fragen. Die Fragenrunde ergab, dass die Gemeinde, die Korporation Walchwil und die betroffenen Landwirte hinter dem Erholungsschwerpunkt Lienisberg stehen. Bereits heute gibt es auf dem Lienisberg einen Sportplatz mit Garderoben in einer umgebauten Scheune. Die Gemeinde Walchwil möchte diese Anlagen erneuern und an diesem Standort auch zeitgemässe Infrastrukturanlagen für die Wanderer,

Biker, Langläufer usw. zur Verfügung stellen. Ein zweites Hochstuckli ist nicht geplant, sondern nur eine extensive Naherholung. Ein weiteres Diskussionsthema war die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, welcher wegen dem geringen Volumen nicht vorgesehen ist. Ein Erholungsschwerpunkt im Pfaffenboden ist nicht möglich, weil dieser Standort inmitten einer Moorlandschaft von nationaler Bedeutung liegen würde, wo solche Vorhaben grundsätzlich nicht gestattet sind.

Die Raumplanungskommission beschloss mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates.

## **2. Detailberatung**

### Anpassungen im Kapitel L 11, Gebiet für Erholung und Sport

#### **L 4.1.1**

Diese Anpassung wurde von der Raumplanungskommission mit 12 : 1 Stimme und ohne Enthaltungen gutgeheissen.

#### **L 11.1, Karte**

Die Raumplanungskommission stimmte dieser Anpassung mit 12 : 0 Stimmen und einer Enthaltung zu.

## **III. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANES (WALCHWIL; SCHWERPUNKT ERHOLUNG UND BAHNVERKEHR)**

### ***Titel und Ingress***

Titel und Ingress wurden von der Raumplanungskommission kommentarlos genehmigt.

### **§ 1**

Gemäss Antrag des Regierungsrates umfasst diese Bestimmung insgesamt fünf Anpassungen. Für alle Anpassungen bei den Richtplankarten ist eine gemeinsame Bestimmung vorgesehen. Damit über jede Anpassung einer Richtplankarte einzeln abgestimmt werden kann, schlägt die Raumplanungskommission in § 1 folgende Fassung vor:

"Folgende Anpassungen des kantonalen Richtplanes werden angenommen:

- Festsetzung des kantonalen Schwerpunktes der Erholung Lienisberg in der Gemeinde Walchwil (Kapitel L 11.1.1 Nr. 12) und Karte;
- Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil (Kapitel V 4.5, V 4.7 Nr. 6, V 4.8 und V 4) und Karten;
- neuer Beschluss V 7.6 zum Bahn-Güterverkehr (Kapitel V 7)."

Da die einzelnen Anpassungen in der Raumplanungskommission teilweise umstritten waren, wurde über die drei erwähnten Anpassungen einzeln abgestimmt.

Die erste Anpassung wurde von der Kommission einstimmig mit einer Enthaltung, die übrigen Anpassungen mit 12 : 1 Stimmen angenommen.

## **§ 2**

Diese Bestimmung wurde von der Raumplanungskommission kommentarlos genehmigt.

In der Schlussabstimmung wurde der Kantonsratsbeschluss Nr. 2117.2 - 14000 in der von der Raumplanungskommission beschlossenen Version mit 11 : 0 Stimmen und zwei Enthaltungen von der Raumplanungskommission angenommen.

## **IV. ANTRAG**

Die Raumplanungskommission beantragt Ihnen,

auf die Vorlage Nr. 2117.2 - 14000 einzutreten und dieser mit den in Ziffer I. 3 und Ziffer III von der Raumplanungskommission beschlossenen Änderungen zuzustimmen.

Oberägeri, 4. April 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Raumplanungskommission

Die Präsidentin: Barbara Strub