



**Kantonsratsbeschluss  
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Bahnverkehr, Walchwil)**

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr  
vom 11. April 2013

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat die oben erwähnte Vorlage am 11. April 2013 beraten. An der Sitzung nahmen von der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Matthias Michel, Generalsekretär Gianni Bomio, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, von der Baudirektion Kantonsplaner René Hutter und von der SBB Markus Geyer, Leiter Projekte der Division Infrastruktur, teil. Das Protokoll führte der stellvertretende Generalsekretär Peter Kottmann.

Der Bericht gliedert sich wie folgt:

1. In Kürze
2. Ausgangslage
3. Fragerunde und Eintretensdebatte
4. Detailberatung
5. Schlussabstimmung
6. Anträge

**1. In Kürze**

Eintretensabstimmung

Die Kommission beschloss mit 13:0 Stimmen bei einer Enthaltung Eintreten auf die Vorlage.

Detailberatung

Die Kommission lehnte einen Antrag zum Verzicht auf die Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil in Ziff. V 4.7 Nr. 6 des Richtplans mit 11:2 Stimmen bei einer Enthaltung ab. Vorgängig wurde ein Antrag, eine unabhängige Expertise über die betriebliche Tauglichkeit der Variante Gleis 1/Murpfli im Vergleich zur Doppelspurinsel Walchwil mit 10:3 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt. Ein Antrag, in Ziff. V 7.6 die Aussage zum Gütertransitkorridor zu streichen, wurde mit 11:2 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt. Nachfolgend wurde mit 8:4 Stimmen bei zwei Enthaltungen beschlossen, die entsprechende Formulierung in Ziff. V 7.6 wie folgt zu wählen: «Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Transitgüterverkehr nicht via Baar-Zug-Walchwil-Arth-Goldau geführt wird».

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit 11:3 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt.

### Empfehlung betreffend Postulat

Bezüglich des Postulats der Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug empfiehlt die Kommission mit 5:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen, dieses nicht erheblich zu erklären.

## **2. Ausgangslage**

Im Rahmen der Realisierung der Zufahrtsstrecken zum Gotthardbasistunnel muss der Kanton Zug in seinem Richtplan festsetzen, wie die Zufahrtsstrecke zwischen Zug und Arth-Goldau behördenverbindlich ausgestaltet sein soll. Ein externes Büro untersuchte im Auftrag der SBB und des Kantons Zug verschiedene Lösungsmöglichkeiten für Doppelspurinseln zwischen Oberwil und Arth-Goldau. Aus diesen Untersuchungen ging die Variante mit einer offenen Linienführung als beste Variante vor. Die untersuchten Tunnellösungen wiesen keine entscheidenden Vorteile auf, welche die höheren Erstehungskosten und längeren Bauzeiten rechtfertigen würden. Aufgrund der Mitwirkung und der umfassend durchgeführten Interessenabwägung beantragt der Regierungsrat, die offene Linienführung im Zuger Richtplan festzusetzen und zwar mittels einer Doppelspurinsel mit einer Länge von ca. 1,7 km im Raum Walchwil.

Gegen die Richtplananpassung wurde aus den Reihen des Kantonsrats und von zwei Komitees Widerstand angekündigt. Die entsprechenden Personen befürworten einen Kreuzungsabschnitt im Bereich Murpfli und eine gleichzeitige Verlängerung des Gleis 1 im Bahnhof Zug, was die Kantonsräte Brunner, Stuber und Dzaferi mit einem Postulat angeregt haben.

Die Richtplananpassung wurde bereits vor einem Jahr dem Kantonsrat unterbreitet. Der Regierungsrat zog die Vorlage jedoch für zusätzliche Abklärungen kurzfristig zurück. Diese Abklärungen haben nach Ansicht des Regierungsrats nun erhärtet, dass der Bahnausbau der SBB mit einer Doppelspurinsel in Walchwil richtig ist und im Richtplan festgesetzt werden kann. Dies bewirkt, dass auf den Ausbau des Gleises 1 im Bahnhof Zug verzichtet werden kann. Beschliesst der Kantonsrat diese Festsetzung und genehmigt der Bund diese Richtplanänderung, sind die Bundes- und Kantonsbehörden sowie in der Folge die SBB im Rahmen der weiteren Planungen und Bauprojekte daran gebunden.

## **3. Fragerunde und Eintretensdebatte**

Zu Beginn der Sitzung erläuterte der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr die zahlreichen Planungen und Abklärungen im Rahmen des sogenannten Masterplans Bahnhof Zug. Diese zeigen als wichtiges Zwischenergebnis, dass eine Verlegung des Bahnhofs nicht sinnvoll ist, aber ein Ausbau mit Zugängen Richtung Norden vertieft geprüft werden soll. Vor der eigentlichen Fragerunde entspann sich eine längere Diskussion, ob die Kommission für öffentlichen Verkehr einige Fachberichte, welche die SBB selber oder im Auftrag der öffentlichen Hand in diesem Zusammenhang erstellt hat, zur Einsicht erhalten sollen, wie dies zwei Mitglieder verlangten. Die Mehrheit der Kommission war der Auffassung, dass aufgrund der ausführlichen Vorlage, einer Präsentation der von der SBB erstellten Fahrplansimulation und der zusätzlichen Erläuterungen an der Kommissionssitzung durch die Volkswirtschaftsdirektion und die SBB kein Bedarf besteht, Einsicht in solche Studien zu erhalten, um so mehr als diese für die Beratung und Beschlussfassung zur Richtplananpassung betreffend Doppelspur Walchwil nicht relevant seien. Ein Antrag, der Kommission eine Studie aus dem Jahr 2012 zum 3. Gleis Baar-Zug vorzulegen, wurde mit 8:5 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt. Ein nachfolgender Eventualantrag, der Kommission eine Zusammenfassung der beiden Studien 3. Gleis Baar-Zug und Verschiebung Bahnhof Zug zukommen zu lassen, wurde ebenfalls mit 8:4 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

In der Fragerunde, welche diesen Abstimmungen vorausgegangen war, wurden zahlreiche Fragen beantwortet. Im Zentrum stand die Frage, ob alle Fakten vorhanden seien, um im Richtplan nun eine Bestvariante festzusetzen, was die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion und der SBB sowie der Kantonsplaner aufgrund der vertieften Abklärungen bejahten. Wichtig für die Mehrheit der Kommissionsmitglieder war auch, dass die Gemeinden Walchwil und Zug grundsätzlich ihre Zustimmung zum vorgesehenen neuen Richtplaneintrag einer Doppelspurinsel Walchwil gegeben haben. Ebenfalls wurde vom SBB-Vertreter erläutert, dass die Kapazität für die Züge auf der Achse Zug-Arth-Goldau nach dem Ausbau nicht ein Mehrfaches des heutigen Verkehrs (110 Züge pro Tag) betragen würde, sondern ca. 130 Züge pro Tag. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion konnten mitteilen, dass, nach der Abtraktandierung der Vorlage vor rund einem Jahr und nach intensiven Verhandlungen mit der SBB, das Gotthardkonzept insofern angepasst werden konnte, als die SBB Fernverkehrszüge ab Zürich Hauptbahnhof nun früher führen wird, um die bisherigen Fernverkehrshalte in Thalwil und Baar weiterhin zu ermöglichen. Die definitiven Fahrpläne für dieses Konzept liegen aber noch nicht vor.

Der Hinweis von Kommissionsmitgliedern, dass eine zweijährige Sperrung eines Abschnitts auf einer wichtigen Achse bei der SBB nicht üblich sei, wurde von der SBB mit dem Argument widerlegt, dass beispielsweise auch eine der wichtigsten Bahnstrecken, nämlich jene zwischen Zürich HB und Zürich Stadelhofen, ein Jahr lang wegen Bauarbeiten geschlossen war. Ebenfalls längere Streckensperrungen ergaben sich im Raum Immensee und im Raum Weinfelden-Wil. Bezüglich Finanzierung führte die SBB noch einmal klar aus, dass alle von ihr vorgeschlagenen und vom Regierungsrat für gut befundenen Bahnprojekte im Rahmen der Zufahrtsstrecken der NEAT im Raum Zug durch den Bund finanziert werden und keine finanzielle Beteiligung des Kantons zu erwarten ist. Ebenfalls stellten die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion fest, dass seitens des Bundes oder der SBB die Finanzierung einer Ausweichstrecke im Gebiet Murpflü abgelehnt worden sei.

Bezüglich der Sperrung zwischen Oberwil und Arth-Goldau konnte der Vertreter der SBB aufzeigen, dass es sich um eine Maximaldauer handelt, und mit dieser relativ langen Frist die Möglichkeit besteht, nur tagsüber Arbeiten auszuführen und somit unerwünschten und schädlichen Nacht- und Wochenendlärm zu vermeiden. Zwar könnte die SBB diese Arbeiten auch in einem kürzeren Zeitrahmen ausführen, dies hätte aber erhebliche Immissionen für die lokale Bevölkerung und deutlich erhöhte Kosten zur Folge. Ebenso müsste dann für die Erschliessung der Baustellen verstärkt die Kantonsstrasse (mit entsprechenden Einschränkungen) und privates Land beansprucht werden. Ebenfalls wurde die Frage klar dahin beantwortet, dass die Doppelspurinsel in Walchwil keine anderen Ausbauvarianten auf dem Fernverkehrs- oder Regionalnetz im Kanton Zug verunmöglicht oder präjudiziert. Alle bisherigen Planungen bauten auf der Doppelspur Walchwil auf, auch solche Planungen die einen weiten Zeithorizont hätten. Die Doppelspurinsel Walchwil bietet eine hohe Fahrplanstabilität, was angesichts des dichten Bahnverkehrs in der Region von grosser Bedeutung sei. Die Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion wiesen darauf hin, dass mit einer anderen Lösung als der Doppelspur in Walchwil bereits erfolgte Investitionen in die Infrastruktur in Oberwil und im Bahnhof Zug von rund 29 Millionen Franken vergeblich gewesen wären.

Die SBB machte auch klar, dass sie das Projekt nun rasch vorantreiben müsse und im Herbst 2013 das Auflageprojekt stehen muss, um den Bau nach Erledigung allfälliger Einsprachen im Jahr 2016/2017 beginnen zu können und im Rahmen der Fertigstellung des NEAT-Basistunnels die Zufahrtsstrecke auszubauen. Die SBB erachtet es als wichtig, dass nach der Eröffnung des NEAT-Basistunnels ein Teil der verkürzten Fahrzeit für die Umwegfahrten über Rotkreuz in Anspruch genommen wird, damit die Bahnstrecke am östlichen Zugerseeufer grundlegend saniert

werden kann und sich gleichzeitig für möglichst viele Reisende keine längere Fahrzeit gegenüber heute ergibt. In Bezug auf den Bau einer Spange in Rotkreuz verwies die SBB auf umfangreiche Abklärungen und Planungen, welche eine solche Spange als nicht sinnvoll erscheinen lassen, da sie (bereits als Provisorium für die Umleitung) im Minimum 25 Mio. Franken kosten würde und bei ebenerdiger Lage Probleme mit der Fahrplanstabilität ergäbe. Dies könnte nur durch eine niveaufreie Spange vermieden werden, die jedoch nochmals höhere Kosten und die Beeinträchtigung eines BLN-Naturschutzgebietes zur Folge hätten. Deshalb habe man auf eine Spangenlösung in Rotkreuz verzichtet.

Nachfolgend sprach sich die Kommission für Eintreten aus, da eine klare Richtplanvorgabe erlassen werden muss, um die Zufahrtsstrecke zum NEAT-Basis-tunnel auszubauen. Für die meisten Kommissionsmitglieder liegt ein überzeugendes Projekt sowohl für den Fern- als auch für den Regionalverkehr vor, welches die Anliegen der lokalen Bevölkerung nach einer Versorgung mit regionalen Bahnleistungen berücksichtigt. Es wurde aber ebenso klar verlangt, dass die Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung während der Totalsperrung durch Baulärm auf das absolut mögliche Minimum zu reduzieren seien. Für die vorgeschlagene Lösung mit einer Doppelspur in Walchwil spreche vor allem die Fahrplanstabilität, die deutlich besser sei als bei allen anderen Varianten, insbesondere auch bei der Variante Murpflü mit Verlängerung des Gleis 1 im Bahnhof Zug. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass sich auch die Gemeinde Walchwil für die vorgeschlagene Lösung ausgesprochen hat. Im Vordergrund stünden die Anliegen der Region Zug und nicht allfällige Anliegen anderer Regionen, die nun mit parlamentarischen Vorstössen ebenfalls Einfluss auf das Projekt nehmen wollten. Letztlich wurde Eintreten mit 13:0 Stimmen bei einer Enthaltung beschlossen.

#### **4. Detailberatung**

Die Detailberatung bezog sich auf die Neuerungen im Richtplantext: Im Richtplantext Ziff. V 4.7 wurde die Neuformulierung von Vorhaben Nr. 6 «Doppelspurinsel Walchwil» im Planquadrat R 9 - S 10 und gleichzeitig die Streichung des Zwischenergebniseintrags in Ziff. V 4.8 Vorhaben Nr. 3 mit 11:2 Stimmen bei einer Enthaltung beschlossen. Vorher wurde ein Antrag gestellt, eine unabhängige Expertise über die betriebliche Tauglichkeit der Variante Gleis 1 im Bahnhof Zug und Kreuzungsstelle Murpflü im Vergleich zur Doppelspurinsel Walchwil zu erstellen. Dieser Antrag wurde mit 10:3 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt, da die Kommissionsmehrheit bereits vor einem Jahr weitere Expertisen abgelehnt hatte und diese auch heute nicht als notwendig erachtet werden. Ebenfalls gestrichen wird in Ziff. V 4.8 der bisherige Richtplantext «Der Kanton setzt sich beim Bund für eine landschafts- und ortsverträgliche Tunnellösung beim Vorhaben Nr. 3 ein», nachdem eine Tunnellösung nicht mehr opportun ist, sondern die Doppelspurinsel offen geführt wird.

Ebenfalls wurde eine neue Formulierung im Richtplan im Kapitel V 7.6 zur Aussage «Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt-Rotkreuz-Gotthard geführt wird» diskutiert. Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, diese Aussage ersatzlos zu streichen, was mit 11:2 Stimmen mit einer Enthaltung abgelehnt wurde, da man aufgrund der Nachteile der Region Walchwil durch eine Totalsperrung eine klare Aussage im Richtplan haben wollte, wonach das Gebiet wenigstens vom Gütertransitverkehr entlastet wird. Letztlich wurde einer neuen Formulierung «Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Transitgüterverkehr nicht via Baar-Zug-Walchwil-Arth-Goldau geführt wird» mit 8:4 Stimmen bei zwei Enthaltungen zugestimmt. Damit erklärt der Kanton, was er nicht will und legt sich nicht fest, auf welcher Achse Transitgüterverkehr geführt werden soll.

## **5. Schlussabstimmung**

An der Schlussabstimmung wurde der Vorlage Nummer 2228.2 (Laufnummer 14273) mit 11:3 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt.

Die unterlegene Minderheit verwies nochmals darauf, dass ihre Variante mit einer Kreuzungsstelle im Murpflü und einem Ausbau des Gleis 1 im Bahnhof Zug baulich machbar, kostengünstiger und letztlich aufwärtskompatibel sei und kündigte einen Minderheitsbericht an.

In der Folge wurde mit 7:3 Stimmen bei 4 Enthaltungen eine verbindliche Einsicht von KöV-Mitgliedern ins Vorprojekt auf der Strecke Oberwil-Walchwil-Arth-Goldau abgelehnt. Mit 9:4 Stimmen bei einer Enthaltung stimmte die Kommission jedoch zu, dass sie von den Bundesbehörden oder von der SBB zu einer Informationsveranstaltung zum Vorprojekt eingeladen wird.

Abschliessend beschloss die Kommission mit 5:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu empfehlen, das Postulat der Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug (Vorlage Nummer 2221.1 - 14251) als nicht erheblich zu erklären.

## **6. Anträge**

Die Kommission beantragt dem Kantonsrat:

- a) auf die Vorlage Nr. 2228.2 - 14273 einzutreten und ihr mit der von der Kommission beschlossenen Änderung zuzustimmen und
- b) das Postulat der Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug (Vorlage Nr. 2221.1 - 14251) nicht erheblich zu erklären.

Zug, 11. April 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Der Präsident: Daniel Eichenberger

Beilage:

- Synopse