



## Studie Verschiebung Bahnhof Zug

30. November 2012.

## 1. Kurzfassung

### 1.1. Ausgangslage

Im Rahmen der Studie 3. Gleis Zug-Baar (Stadtbahn Zug, 2. TE, Juni 2012) wurde auch der langfristige Infrastrukturbedarf zwischen Baar und Zug eruiert. Auf Basis dieser Ergebnisse hat das Amt für öffentlichen Verkehrs des Kantons Zug weitere Überlegungen zum Bahninfrastrukturausbau zwischen Baar und Zug gemacht. Daraus ist die Frage entstanden, ob im Hinblick auf den langfristigen Ausbau folgende Punkte verbessert werden können: Gleislagen im Bahnhof Zug (Behindertengerechtigkeit), Konzentration der Bushaltestellen rund um den Bahnhof, Siedlungsentwicklung am Bahnhof Zug, Reduktion des Infrastrukturbedarfs.

Die Studie soll aufzeigen, ob mit einer Verschiebung des Bahnhofs Zug zwischen Zug und Baar der Betriebsablauf optimiert und Infrastrukturausbauten vermieden werden können. Das Amt für öffentlichen Verkehr vom Kanton Zug vermutet, dass der Bahnhof Zug mit einem zweiten Weichenkopf auf der Südseite betriebliche Vorteile hätte. Das heisst: Es wären weniger Streckengleise zwischen Baar und Zug erforderlich (idealerweise nur noch zwei), es bräuchte in Zukunft kein Entflechtungsbauwerk zwischen Baar und Zug und im Bahnhof Zug wären weniger Perronkanten notwendig. Die konkreten Resultate sollen in einem Studienbericht, indem der Raumbedarf und die möglichen Standortbereiche des Bahnhofs definiert sind, zusammengefasst werden.

### 1.2. Perimeter

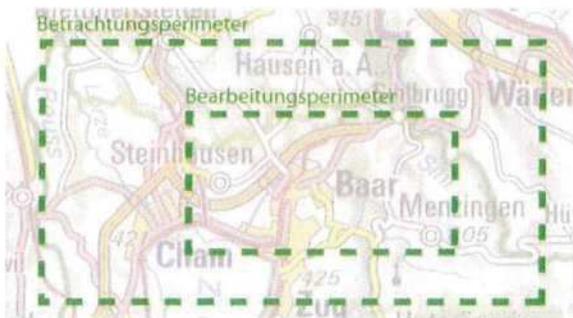


Abb. 1: Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Zur Beurteilung der Auswirkungen muss ein erweiterter Perimeter betrachtet werden. Dieser umfasst Cham - Sihlbrugg – Oberwil.

Der engere Planungssperimeter umfasst den Raum zwischen Baar und Zug, nördlich begrenzt durch das südliche Ende des Zimmerbergbasistunnels (Portal Littli) und südlich begrenzt durch den Bahnhof Zug.

### 1.3. Angebote von „heute“ und „übermorgen“

In der Studie Verschiebung Bahnhof Zug werden den Zeithorizonten „heute“ und „übermorgen“ Angebote in Form von Mengengerüsten zugeordnet (siehe Abbildung). Das Mengengerüst besagt, wie viele Züge auf einer Achse pro Stunde und Richtung verkehren, es macht jedoch keine Aussagen zu einem konkreten Fahrplan.

Legende Verkehrsarten:

 IC/HGV	 Transitgüterverkehr
 IR/RE	 Nahgüter- und Dienstverkehr
 S-Bahn	 1 Zug pro Stunde und Fahrrichtung

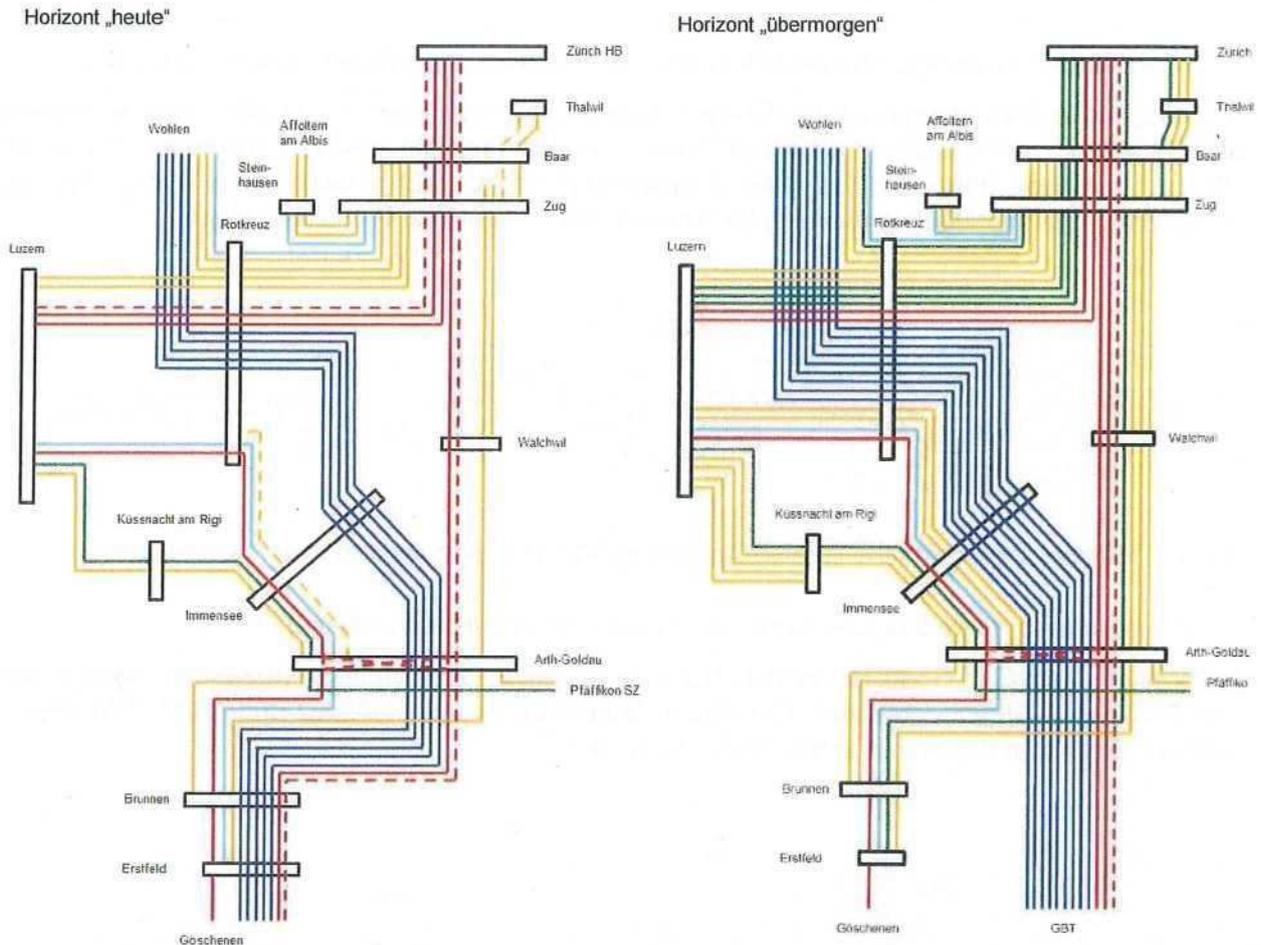


Abb. 2: Die Striche geben jeweils die Anzahl Züge pro Stunde und Richtung an. Die gestrichelte Linie entspricht einem Zug der nur in der HVZ verkehrt. Angebote der zwei Horizonte „heute“ und „übermorgen“ in Form von Mengengerüsten.

#### 1.4. Streckenkapazität zwischen Baar und Zug

Bei einer Dreispur zwischen Baar und Zug spricht man immer von einer Ein- und Doppelspur. Auf dieser Basis erfolgt die verkehrliche Beurteilung. Diverse Untersuchungen wie z.B. Fernverkehr und S-Bahnen fahren auf der Doppelspur und der S-Bahn Verkehr nach Thalwil auf der Einspur oder der Fernverkehr fährt auf der Einspur und die S-Bahnen fahren auf der Doppelspur oder die S1 Luzern-Baar fährt auf der Einspur und der restliche Verkehr fährt auf der Doppelspur haben gezeigt, dass zwischen Baar und Zug im Horizont „übermorgen“ ein Vierspursystem benötigt wird.