



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler, regionaler Bahnverkehr/ Mittelverteiler, Busverkehr/ÖV-Feinverteiler, Bahn-Güterverkehr)**

Bericht und Antrag der Raumplanungskommission  
vom 16. September 2009

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Raumplanungskommission befasste sich an zwei halbtägigen Sitzungen mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Anpassung in den Kapiteln V 4 bis V 7 des kantonalen Richtplanes, die alle den öffentlichen Verkehr betreffen. An beiden Sitzungen nahmen von Seiten der kantonalen Verwaltung Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsplaner René Hutter, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für den öffentlichen Verkehr, Paul Baumgartner, stv. Generalsekretär der Baudirektion und Claudia Lenherr, jur. Praktikantin der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Heggin.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Eintretensdebatte
2. Detailberatung
3. Antrag

#### **1. Eintretensdebatte**

In der Vorlage des Regierungsrates wird ausführlich begründet, weshalb die vorgesehenen Anpassungen in den Kapiteln V 4 bis V 7 des kantonalen Richtplans vorzunehmen sind. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir auf den Bericht des Regierungsrates. Bei dieser Richtplananpassung geht es um den öffentlichen Verkehr, und zwar angefangen vom internationalen/nationalen Bahnverkehr, regionalen Bahnverkehr bis zum Busverkehr bzw. zum ÖV-Feinverteiler. Ein weiteres Thema dieser Richtplananpassung ist auch der Bahngüterverkehr. Änderungen werden bei jenen Beschlüssen im Richtplantext vorgenommen, wo sich die Verhältnisse seit dem Erlass des Richtplanes geändert haben oder wo aus anderen Gründen Änderungen vorgenommen werden müssen. Generell ist zu dieser Richtplananpassung zu sagen, dass der ÖV ein komplexes Verkehrssystem ist, das stark miteinander vernetzt ist. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten erfordern, dass die Behörden auf allen Stufen miteinander zusammenarbeiten, was nicht immer einfach ist. Bei den Zuständigkeiten gilt der Grundsatz, dass der Bund für den Bahnverkehr und der Kanton für den Busverkehr bzw. den ÖV-Feinverteiler zuständig sind. Mit anderen Worten heisst dies, dass am Schluss der Bund entscheidet, ob diese oder jene Bahnstrecke ausgebaut, oder ob und wo eine neue Bahnstrecke wie der NEAT-Zubringer gebaut wird. Obwohl diese Zuständigkeiten gegeben sind, ist es wichtig, dass der Kanton Zug seine Anliegen bei der Bahnplanung des Bundes (sogenannte Sachpläne) formuliert und rechtzeitig einbringt. Da Ausbauten oder Neubauten von Bahnstrecken grosse raumplanerische Auswirkungen auf den Kanton Zug haben können, ist es wichtig, dass die Anliegen des Kantons Zug im kantonalen Richtplan festgehalten werden. Das stärkt die Position des Kantons Zug bei der Bahnplanung des Bundes. Dies sind die Hauptgründe für die vom Regie-

rungsrat vorgeschlagenen Anpassungen im Kapitel 4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler des kantonalen Richtplanes.

In der Eintretensdebatte wurden zu den Änderungen in den Kapiteln V 4 bis V 7 verschiedene Fragen gestellt und Hinweise angebracht. Angaben über den Modalsplit, die Zeitachse und das Mengengerüst der ÖV-Vorhaben sind im Kapitel V 1 definiert und werden nicht geändert. Die Prioritäten sind in Kapitel V 12 festgehalten, welches zu einem späteren Zeitpunkt gesamthaft überarbeitet werden soll. Da keine Planunterlagen existieren, wird über die Kosten der ÖV-Vorhaben im Bericht des Regierungsrates nichts erwähnt und die Vorhaben werden auf ihre Siedlungsverträglichkeit hin noch nicht beurteilt. Dies, weil in diesem Planungsstadium noch keine Projekte vorhanden sind und auch keine Angaben zu den Kosten gemacht werden können. Ein anderes Thema während der Eintretensdebatte war die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur im Jahr 2030 (ZEB 2). Die Bahnplanung hängt von der nationalen Planung ab. Niemand weiss heute, wann der Bund das Geld hat, um den Zimmerbergtunnel bauen zu können. Sicher ist aber, dass es bei der Inbetriebnahme des Zimmerbergtunnels zusätzliche Gleise zwischen Zug und Baar braucht. Es ist heute nicht bekannt, wann der Bund seine Bahnplanung aktualisiert. Änderungen werden oft und kurzfristig vorgenommen. Jedoch ist die geplante Doppelspurinsel in Walchwil vom Bund bereits beschlossen und diese muss bis zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahr 2017 gebaut sein.

**Nach der allgemeinen Fragerunde beschloss die Raumplanungskommission mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates.**

## **2. Detailberatung**

### **2.1 Anpassung des Richtplankapitels V4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler**

Bei der Beratung dieses Richtplankapitels wurde die Frage aufgeworfen, ob der Bund nach wie vor eine Neat-Variante auf der Westseite des Zugersees favorisiere und ob eine Neat-Anbindung auf der Ostseite des Zugersees überhaupt noch möglich sei. Die SBB versucht, möglichst überall die Räume freizuhalten. Über die Linienführung entscheidet der Bund, nicht die SBB. Im Moment sieht der Bund Ausbauten auf der Ostseite des Zugersees vor. Die SBB will an der Linienführung im Sachplan AlpTransit festhalten (Variante Westufer). Für den Kanton Zug ist es wichtig, dass der Bund die Linienführung nun festsetzt. Dass der Bund bereit ist, auch die Ostvariante zu prüfen, ist ein Indiz, dass der Bund die Ostvariante nicht von vornherein ausschliesst. Ob eine Ostvariante überhaupt noch möglich ist, muss nun geprüft werden. Mit dem geänderten Richtplantext V 5 macht der Kanton Zug seine Interessen gegenüber dem Bund kund. Auf dem neuen Neat-Zubringer durch den Kanton Zug wird auf jeden Fall kein Güterverkehr rollen. Falls der Bund der Westvariante den Vorzug geben würde, so gäbe es auf der Achse ab Rotkreuz Richtung Gotthard eine Mischung von Güter- und Personenverkehr. Entschieden sich der Bund für die Ostvariante, so bleibt der Verkehr bis Arth-Goldau oder Schwyz vom Güterverkehr getrennt. Bei der Ostvariante ist auch unklar, ob die bestehende Strecke über Walchwil ausgebaut oder ein neuer Tunnel gebaut wird. Falls das nationale Konzept eine grössere Fahrtzeitverkürzung verlangt, wäre es möglich, dass ein neuer Tunnel auf der Ostseite bis nach Schwyz gebaut werden könnte. Dass auf der Westseite des Zugersees bereits zwei Varianten für den Neat-Zubringer im Richtplan enthalten sind, ist auf den Sachplan AlpTransit zurück zu führen. Darum wurden beide Varianten in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Kommissionsmitglieder waren sich einig, dass der Kanton auf den Bund Druck ausüben muss, damit sich der Bund möglichst bald für eine Neat-Variante entscheidet. Der Kanton Zug

favorisiert die Ostvariante, damit der Bahnhof Zug nicht vom Neat-Zubringer abgehängt wird. Diese Gefahr bestünde, wenn sich der Bund für eine Westvariante entscheiden würde. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass in Rotkreuz je ein Neat-Bahnhof gebaut werden wird. Nach dieser Grundsatzdiskussion befasste sich die Kommission mit den einzelnen Änderungen im Kapitel V 4.

#### V 4.4

Bei dieser Anpassung wird nur der Begriff "S-Bahn Zentralschweiz" gestrichen, weil es keine S-Bahn Zentralschweiz gibt. Der Grund dafür ist, dass die Verhandlungen mit den anderen Kantonen scheiterten. Auf das Zugsangebot der Stadtbahn Zug hat dies keinen Einfluss, wie uns der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr versicherte.

Die Raumplanungskommission stimmte dieser Änderung einstimmig zu.

#### V 4.5

Die Raumplanungskommission stimmte mit 12 : 1 Stimmen der Streichung des 1. Abschnittes und dem neuen Abschnitt 2 zu.

Sie beschloss beim 3. Abschnitt folgende Neuformulierung:

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

Dies, weil im letzten Abschnitt des neuen Formulierungsvorschlags des Regierungsrates nur der östliche und nicht auch der westliche Neat-Zubringer siedlungs- und lärmverträglich gestaltet werden muss.

#### Teilkarte V 4.5 Linienführung Neat (neu)

Dieser Anpassung stimmte die Kommission einstimmig zu.

#### V 4.6

Diese Anpassung wurde von der Raumplanungskommission einstimmig gutgeheissen.

#### V 4.7

Der vorgesehenen Anpassung im Richtplanktext stimmte die Kommission einstimmig zu mit folgender redaktioneller Änderung:

"...Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen."

Den Änderungen bei den Vorhaben Nrn. 3 und 5 stimmte die Kommission ebenfalls einstimmig zu.

#### Richtplankarte neu SBB-Trasse zwischen Baar und Zug

Diese Anpassung wurde von der Kommission einstimmig angenommen

#### V 4.8

Dass sich der Kanton nur bei Vorhaben Nr. 3 beim Bund für eine Tunnellösung einsetzt, ist darauf zurück zu führen, dass die Doppelspurinsel Oberwil gar nicht unterirdisch gebaut werden kann. Diese Doppelspurinsel ist notwendig, wenn der Zimmerbergtunnel gebaut wird. Varianten für den Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren gibt es nicht.

Der neue Richtplantext wurde von der Kommission einstimmig angenommen.

Die Streichung von Vorhaben Nr. 2 wurde von der Kommission einstimmig gutgeheissen. Den Vorhaben Nrn. 3, 4 und 5 stimmte die Kommission mit einer Gegenstimme zu.

#### Richtplankarte neu Doppelspurinsel Walchwil

Dieser Anpassung stimmte die Kommission mit 12 : 0 und einer Enthaltung zu.

#### Richtplankarte neu Doppelspurinsel Oberwil

Diese Anpassung wurde von der Kommission mit 12 : 0 und einer Enthaltung angenommen.

#### Richtplankarte neu SBB-Trassee zwischen Zug und Chollermüli

Bei dieser Anpassung war sich die Kommission einig, dass der braune Strich auf der Karte gerade gezogen werden soll und nicht abgewinkelt, wie dies der Regierungsrat vorschlägt. Der Grund für diese geringfügige Änderung durch die Kommission ist, dass die Linienführung der dritten Spur auf diesem Streckenabschnitt noch offen bleiben soll. Im Bericht des Regierungsrates werden bereits Ausführungen gemacht, wo das dritte Gleis geführt werden soll. Die Kommission lehnt dies ab und will die genaue Linienführung der dritten Spur noch offen lassen, bis die Planung abgeschlossen ist. Mit dieser Präzisierung beim Verlauf des braunen Striches (in der Mitte der beiden Gleise) wurde die neue Richtplankarte von der Kommission mit 12 : 1 angenommen.

## **2.2 Anpassung des Richtplankapitels V 5 Regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler**

Bei diesem Richtplankapitel erkundigten sich die Kommissionsmitglieder, weshalb die Vorhaben in V 5.2 weiterhin erwähnt würden, obwohl diese bereits realisiert seien. Der Kantonsplaner erwähnte darauf, dass der gesamte Richtplan im Herbst 2009 fortgeschrieben werde. Alle Vorhaben, die dann bereits umgesetzt seien, würden gestrichen. Dafür brauche es keine Zustimmung des Kantonsrates, sondern diese Änderungen könnten vom Regierungsrat oder allenfalls sogar von der Baudirektion vorgenommen werden. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Einführung einer direkten Zugverbindung von Zug ins Freiamt. Der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr teilte uns mit, dass auf Grund der Fahrgastzahlen eine Durchbindung ins Freiamt nicht gerechtfertigt sei.

#### V 5.1

Diese Anpassung wurde von der Kommission einstimmig gutgeheissen.

#### V 5.2

Die neuen Vorhaben Nrn. 15 und 16 wurden von der Kommission einstimmig genehmigt,

Beim Vorhaben Nr. 17 bestätigte uns der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, dass die Gemeinden Zug und Baar in die Projektarbeiten miteinbezogen worden seien. Der Bedarf für diese Abstellanlage sei klar ausgewiesen. Die Abstellanlage könne nicht anschliessend an den

Bahnhof realisiert werden, weil dort eine Überbauung geplant sei. Das Vorhaben Nr. 17 wurde von der Kommission grossmehrheitlich angenommen.

Richtplankarte neu Haltestelle Sennweid

Diese Anpassung wurde einstimmig angenommen.

Richtplankarte neu Haltestelle Sumpf

Diese Anpassung wurde einstimmig angenommen.

Richtplankarte neu Abstellanlagen Zug Bahnhof/Unterfeld

Diese Anpassung wurde grossmehrheitlich angenommen.

V 5.3

Die Änderung im Richtplantext wurde einstimmig angenommen.

Die Streichung von Vorhaben Nr. 3 wurde mit 12 : 1 Stimme angenommen, diejenige der Vorhaben Nrn. 5, 6 und 7 wurde einstimmig genehmigt.

Die neue Schreibweise "Chollermüli" bei Vorhaben Nr. 8 wurde mit 7 : 5 Stimmen und einer Enthaltung angenommen. Eine Minderheit der Kommission sprach sich gegen die neue Schreibweise aus und hätte die bisherige schriftdeutsche Schreibweise bevorzugt.

Die neuen Vorhaben Nrn. 10 und 11 wurden einstimmig mit einer Enthaltung angenommen.

Unbestritten war auch der neue Richtplantext im Anschluss an das Vorhaben Nr. 11.

Richtplankarte neu Haltestelle Räbmatt (Zug)

Diese Änderung wurde mit 12 : 1 angenommen.

Richtplankarte neu Schleife (Zug)

Diese Änderung wurde einstimmig gutgeheissen.

Richtplankarte neu Doppelspurinsel Casino - Fridbach

Diese Änderung wurde einstimmig mit einer Enthaltung angenommen.

### **2.3 Anpassung des Richtplankapitels V 6 Busverkehr/ÖV-Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee**

Bei der Beratung dieses Richtplantextes wurde die Frage aufgeworfen, wie realistisch die Zielsetzung für ein Pneutramsystem mit Weiterentwicklung zu einem Tramsystem sei. Der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr informierte, dass ein Pneutram oder ein Tram auf derselben Strasse wie der MIV fahren kann. Als konkretes Beispiel wurde dabei die Zuger-/ Baarerstrasse genannt, wo im aktuellen Projekt Mischverkehr vorgesehen ist. Ob im Kanton Zug je ein Tram fahren wird, ist noch völlig offen. Mit dem neuen Richtplantext von V 6.3 will man sicherstellen, dass bei der Planung von neuen Unterführungen darauf geachtet wird, dass genügend Platz für Oberleitungen vorhanden ist. Im Richtplantext muss offen gelassen werden, ob einmal ein Pneutramsystem oder ein anderes Transportsystem eingeführt wird. Ein weiterer Diskussionspunkt war, dass die Verbesserungen für den ÖV nicht zu grossen Einschränkungen beim MIV führen dürfen. Es müssen verhältnismässige Lösungen getroffen werden. Dem ÖV darf keine Carte-blanche erteilt werden, das war die Auffassung der Kommissionsmehrheit.

V 6.1

Diese Anpassung wurde einstimmig gutgeheissen.

V 6.2

Diese Anpassung wurde einstimmig genehmigt.

V 6.3

Bei dieser Anpassung sprach sich die Kommission für eine offenere Formulierung bezüglich der Entwicklung des Hauptnetzes zu einem Pneutramsystem oder einem Tramsystem aus. Die neue Formulierung der Kommission, die einstimmig beschlossen wurde, wird wie folgt ergänzt:

"... Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram - oder Tramsystem weiterentwickelt werden können."

V 6.4

Bei dieser Richtplananpassung beschloss die Kommission folgende Formulierung:

"Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Neben baulichen Massnahmen (Eigentrassees, Busspuren) für den öffentlichen Verkehr sind im Sinne der Gesamtverkehrspolitik (Kapitel V 1) auch Ausbauten beim Individualverkehr (Kapitel V 3) zu prüfen. Bei steuerungstechnischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung an den Knoten, Lichtsignalsteuerungen) sind die konkreten Auswirkungen auf den Individualverkehr gering zu halten."

V 6.5

Bei dieser Anpassung wurde der Antrag gestellt, dass der Vorschlag des Regierungsrates wie folgt zu ergänzen sei:

"...einen schnellen Fahrgastwechsel erlauben und bei neuen, zukünftigen Projekten den MIV nicht beeinträchtigen."

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass beim Neubau von Haltestellen darauf geachtet werden soll, dass der MIV nicht absichtlich beeinträchtigt wird. Die Vertreter der Baudirektion erwiderten, dass es hier um das Hauptnetz geht, das leistungsfähige, grosse Haltestellen braucht. Eine Busbucht entspricht diesen Anforderungen nicht.

Die Kommission lehnte diesen Antrag mit 8 : 5 Stimmen ab und sie stimmte damit dem Antrag des Regierungsrates zu.

V 6.6

Diese Änderung war in der Kommission unbestritten und sie wurde einstimmig angenommen.

Teilkarte V 6.3 (neu)

Diese Karte wurde von der Kommission einstimmig angenommen.

V 6.7

Es wurde in der Kommission beantragt, das Vorhaben Nr. 1 zu streichen. Die "S-förmige Linienführung" sei raumplanerisch nicht sinnvoll, sondern es hätte eine gerade Linie gewählt werden sollen. Aus technischen (Niveauunterschiede), raumplanerischen und eigentumsrechtlichen Gründen ist jedoch die vom Regierungsrat vorgeschlagene Linienführung sinnvoll.

Die Kommission stimmte mit 12 : 1 dem Vorschlag des Regierungsrates zu und lehnte damit den Antrag ab. Mit dem gleichen Stimmverhältnis wurde auch die ganze Ziffer V 6.7 von der Kommission angenommen.

#### Richtplankarte (neu)

Die neue Richtplankarte wurde ebenfalls mit 12 : 1 angenommen.

#### V 6.8

Die Vertreter der Baudirektion informierten, dass das Verkehrskonzept Rotkreuz noch überprüft wird und noch nicht entschieden ist, welche Massnahmen getroffen werden. Im Gebiet Rotkreuz ist ein starkes Wachstum bei der Bevölkerung und bei der Zahl der Arbeitsplätze zu verzeichnen, so dass sich weitere Massnahmen beim ÖV und beim MIV aufdrängen werden.

Die Kommission stimmte dem Richtplantext sowie der neuen Richtplankarte einstimmig zu.

#### V 6.9

Diese Änderung war in der Kommission nicht umstritten. Sie wurde einstimmig angenommen.

### **2.4 Anpassung des Richtplankapitels V 7 Bahn-Güterverkehr**

#### V 7.4 / Richtplankarten (neu)

Der Richtplantext sowie die beiden Vorhaben wurden von der Kommission einstimmig angenommen, ebenso die beiden neuen Richtplankarten.

#### V 7.5

Diese Anpassung wurde einstimmig angenommen

### **2.5 Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler; regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler; Busverkehr/ÖV-Feinverteiler; Bahn-Güterverkehr)**

Die Kommission stimmte dem Titel und Ingress einstimmig zu.

#### §1

Diese Bestimmung umfasst insgesamt 14 Richtplananpassungen. Da einzelne Anpassungen umstritten waren, wurde in der Kommission über jede einzelne Anpassung abgestimmt. Die Anpassungen in Bst. c, d, g wurden mit einer, k mit zwei Gegenstimmen angenommen. Alle anderen Anpassungen wurden einstimmig oder mit maximal einer Enthaltung angenommen.

#### §2

Diese Bestimmung wurde von der Kommission einstimmig angenommen.

#### Schlussabstimmung:

**In der Schlussabstimmung genehmigte die Raumplanungskommission die Vorlage Nr. 1842.2 - Laufnummer 13135 mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltungen.**

### **3. Antrag**

Die Raumplanungskommission beantragt Ihnen,

1. auf die Vorlage Nr. 1842.2 - 13135 einzutreten und dieser ohne Änderungen zuzustimmen;
2. den von der Raumplanungskommission beschlossenen Änderungen beim Richtplandtext und bei der Richtplankarte zuzustimmen.

Oberägeri, 16. September 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Raumplanungskommission

Die Präsidentin: Barbara Strub