



**Postulat von Philip C. Brunner, Martin Stuber und Zari Dzaferi
betreffend Ausbau Gleis 1 Süd im Bahnhof Zug
vom 2. Februar 2013**

Die Kantonsräte Philip C. Brunner, Martin Stuber, beide Zug, und Zari Dzaferi, Baar, haben am 2. Februar 2013 folgendes Postulat eingereicht:

Der Kanton Zug setzt sich bei Bund und SBB für eine rasche Realisierung des Ausbaus des Gleises 1 im Bahnhof Zug von Süden her aus Richtung Walchwil gemäss Richtplan ein. Die Realisierung soll als erste Etappe in Form eines Stumpengeleises erfolgen.

Begründung:

Die intensiven Diskussionen um die Ausweichstelle Walchwil haben bei einer Reihe von Kantonsrätinnen und Kantonsräten zu einer vertieften Auseinandersetzung mit Fragen rund um die S2 geführt.

Wichtige Erkenntnisse daraus:

- Mit einer leichten Verschiebung der Ausweichstelle Walchwil Nord Richtung Murpfli lässt sich grundsätzlich ein durchgehender Halbstundentakt der S2 zwischen Zug und Arth-Goldau realisieren, und zwar ohne FLIRT-Zusatzgarnituren, weil die Wendezeit in Goldau ausreichend ist.
- Die im Übrigen umstrittene Aussage der SBB, dass diese Ausweichstelle Murpfli wegen eines Abkreuzungskonfliktes mit der S24 nicht funktioniere, verliert ihre Basis, wenn die S2 auf dem Gleis 1 Süd endet.
- Entgegen ihrem Versprechen haben die SBB einen bestehenden Fahrplanvorschlag mit „Murpfli“ nicht simuliert, unter Hinweis auf diesen vorgeblichen Abkreuzungskonflikt. Die Unterlagen anlässlich der Präsentation der Simulationen der SBB legen aber den Schluss nahe, dass dieser Fahrplanvorschlag problemlos funktioniert.
- Im Richtplan ist der Ausbau des Gleises 1 im Bahnhof Zug unter V5.3 / Vorhaben Nr. 1 als Zwischenergebnis enthalten. Der vorgezogene Bau eines Stumpengeleises als erste Etappe entspricht somit dem Zuger Richtplan.
- Weil die S2 im Bahnhof Zug bei ihrer Ankunft dem Fernverkehr nicht mehr im Weg steht, ist diese Lösung auch für die Fahrplanstabilität ein Fortschritt.
- Wegen der frühen Ankunft bestehen für die Reisenden der S2 im Bahnhof Zug stressfreie Anschlüsse in alle Richtungen!

Eine weitere Erkenntnis aus den Diskussionen ist, dass Kanton und SBB ein Wendegleis für die S2 im Littli planen, weil anders der Weiterzug der S2 über Baar Lindenpark hinaus Richtung Baar mit einer neuen Haltestelle Baar Sennweid nicht möglich wäre.

Eine nähere Analyse zeigt, dass dieser Ausbau der S2 wohl kaum ein sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen wird und keinem echten Bedürfnis entspricht. Es ist nach heutigem Kenntnisstand nicht einzusehen, weshalb es auf der am besten bedienten Strecke im Kanton Zug mit gemäss gültigem Fahrplan zwischen 7 bis 9 Zugverbindungen und 4 direkten Busverbindungen pro Richtung zwischen Zug und Baar noch eine zusätzliche Verbindung braucht. Diese zusätzliche Verbindung würde ein teures Wendegleis mit kostspieligen Leerfahrten und unproduktiven Stillstandszeiten im Littli erfordern. Eine Aufwärtskompatibilität eines solchen Infrastrukturausbaus dürfte zudem kaum gegeben sein. Vielmehr besteht das Risiko, dass eine

solche Installation dereinst dem neuen Portal eines Zimmerberg Basistunnel II oder von Zimmerberg light im Wege stünde.

Sollte sich später aus anderen Gründen dieser Ausbau doch aufdrängen, besteht die Möglichkeit, in einer zweiten Etappe das Gleis 1 durchgehend zu machen. Dies soll beim Bau des Stumpengeleises schon berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Walchwil Nord ist mit über 100 Millionen Franken veranschlagt. Die Ausweichstelle Murpflü und der Ausbau des Gleis 1 im Bahnhof Zug dürften zusammen genommen mit Sicherheit günstiger zu stehen kommen.

Beilagen:

- Richtplandtext V5
- Ausschnitt Richtplankarte Bahnhof Zug

Richtplankarte
Teilkarte V 4.5

V 4.5

Der Bund evaluiert zusammen mit dem Kanton Zug und den betroffenen Nachbarkantonen (Schwyz, Luzern, Aargau und Zürich) die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Littli bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz). Die Evaluation der technischen und raumplanerischen Machbarkeit umfasst Varianten auf beiden Seiten des Zugersees. Die Bestvariante setzt der Bund im Sachplan Verkehr fest.

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

V 4.6

Der Kanton Zug setzt sich zusammen mit weiteren betroffenen Kantonen beim Bund dafür ein, dass Standorte für einen NEAT-Bahnhof Zentralschweiz evaluiert und raumplanerisch untersucht werden. Dabei unterstützt der Kanton Zug einen NEAT-Bahnhof in Zug. Bis zur Entscheidung und zum Eintrag in den Sachplan Verkehr sind keine Präjudizien für einen anderen Standort zu schaffen.

Richtplankarte V 4, V 5

V 4.7

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen.

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	K 10
2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil)	F 12 - A 15
3	Ausbau SBB-Trasse zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur	K 6 - O 5
4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz)	M 5 - O 5
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren	H 11 - K 10

V 4.8

Richtplankarte V 4, V 5

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
3	Doppelspurinsel Walchwil	R 9 - T 11
4	Doppelspurinsel Oberwil	N 10 - P 9
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüll auf drei Spuren	K 8 - K 10

Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 3, 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 Jahren die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.

Der Kanton setzt sich beim Bund für eine landschafts- und ortsbildverträgliche Tunnellösung beim Vorhaben Nr. 3 ein.

Das Vorhaben Nr. 5 ist siedlungsverträglich zu erstellen. Es ist mit dem Langsamverkehr und Landschaftsschutz (BLN-Gebiet) abzustimmen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie die ENHK sind in den weiteren Prozess einzubinden.

V 5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler

V 5.1

Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers im öffentlichen Verkehr. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zu Hauptverkehrszeiten bis 2016 ein Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz realisiert wird.

Der Kanton Zug koordiniert mit dem Bund und den Nachbarkantonen die Realisierung der Haltestellen auf dem SBB-Netz sowie die Gestaltung des Angebots. S-Bahn und Stadtbahn gewährleisten optimale Anschlüsse an den Fernverkehr.

Richtplantext Kap. V 4

Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur (Vorhaben V 4.7, Nr. 3) und dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.

V 5.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Richtplankarte V 5

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
16	Neubau Haltestelle Sumpf / Rigiblick (Steinhausen)	J 7
17	Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)	K 10, J 10

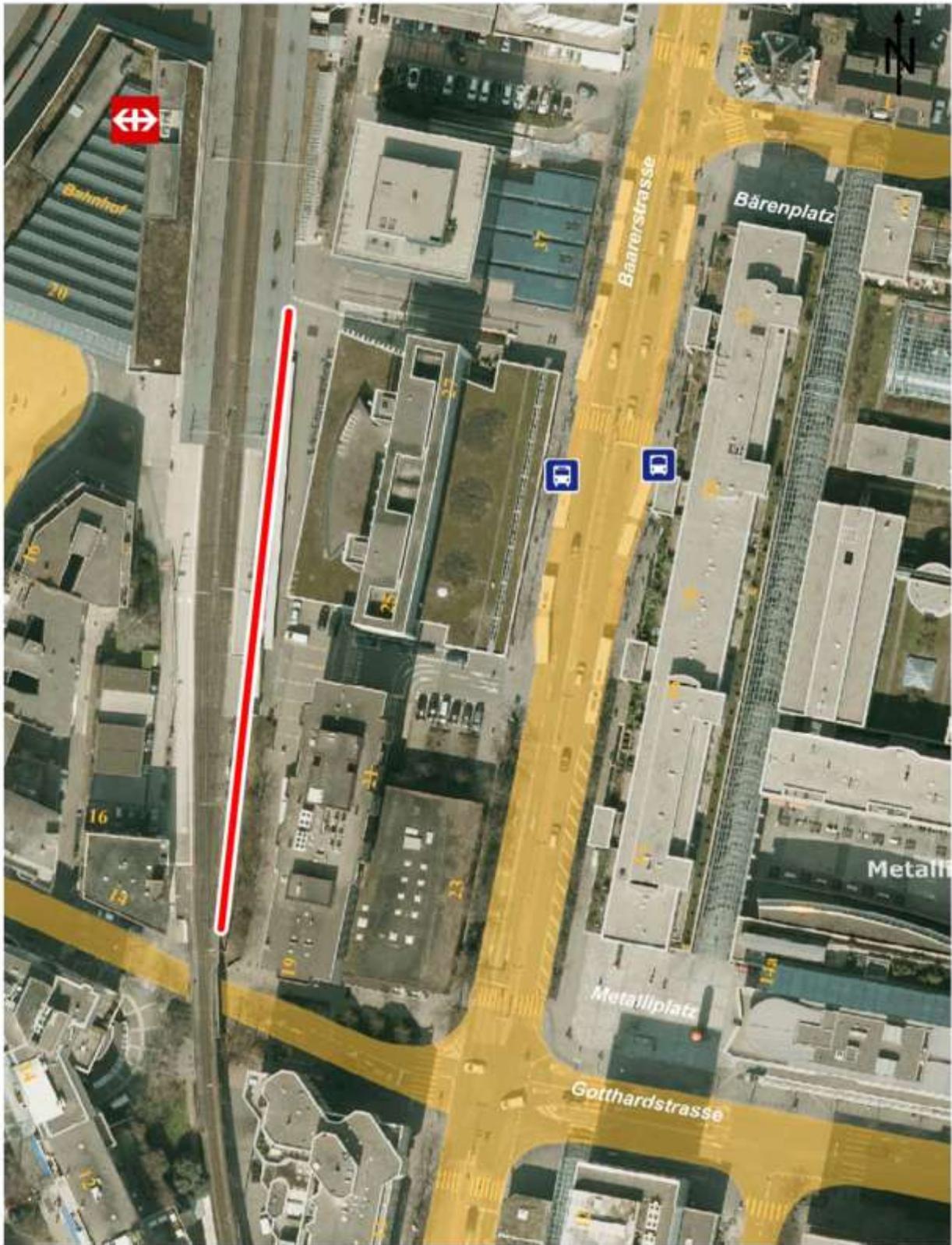
V 5.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplankarte V 4, V 5

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug	K 10
8	Doppelspurausbau Chollermüli-Kantonsgrenze Zürich	J 8 - F 7
9	Neubau Haltestelle Rotkreuz Ost	O 5
10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (Zug)	L 10 - M 10
11	Verlängerung Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität	K 9
15	Neubau Haltestelle Sennweid (Baar)	G 11

Der Kanton konkretisiert zusammen mit der SBB die Vorhaben Nr. 1, 8, 9, 10 und 11 mit Interessenlinien und schafft bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Die Nachbarkantone werden miteinbezogen. Sofern notwendig, beantragt der Kanton beim Bund die Raumfreihaltung mittels Projektierungszonen.



Rot eingetragen das neue Gleis 1 von Süden her.

