

Amt für Raumplanung
Anpassung kant. Richtplan
Postfach
6301 Zug

Zug/Cham, 9. November 2011

Anpassung kantonaler Richtplan: Festsetzung Doppelspurinsel Walchwil

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen des überparteilichen Komitees «Zimmerberg light – Bahnausbau mit Augenmass» nehmen wir Stellung zur Richtplananpassung, die u.a. bei Walchwil eine Doppelspurinsel zum Ziel hat.

Die Mitwirkung breiter Kreise bei diesem Vorhaben begrüssen wir. Der Bahnschnitt Zug–Walchwil–Arth-Goldau ist geologisch heikel und angesichts der nicht ausreichenden finanziellen Ressourcen für den dringend nötigen schweizweiten Ausbau der Schieneninfrastruktur gilt es, die verfügbaren finanziellen Mittel optimal einzusetzen.

Grundsätzlich sollten für Bahninfrastruktur-Ausbauten die betrieblichen Rahmenbedingungen ausschlaggebend sein. Beim vorliegenden Verfahren ist nicht bekannt, mit welchem Rollmaterial nach Eröffnung von GBT und CBT auf der Achse Zürich–Gotthard–Tessin–(Mailand) gefahren wird. Je nachdem, ob weiterhin Neigezüge zum Einsatz kommen oder nicht, ändern sich die Voraussetzungen. Die SBB sind nicht in der Lage, die genauen Abfahrtszeiten der Züge in Zürich HB, Zug und Arth-Goldau nach Einführung des FV-Halbstundentakts zu nennen. Fest steht, dass die Schnellzüge nicht im Raum Walchwil kreuzen, sondern im knapp bemessenen Doppelspurabschnitt bis zum Mühlefluchtunnel nördlich von Arth-Goldau. Die Stadtbahn wird weiterhin auf der Doppelspurinsel Oberwil kreuzen.

Wozu also eine 2,3 km lange Doppelspurinsel Walchwil (1,7 km neu und 600 m bestehend)? Gemäss Aussagen der SBB und des Zuger Amtsleiters des AöV ist beabsichtigt, den FV (Fernverkehr) und die S 2 fahrend aneinander vorbei zu schleusen. Dies ist eine gleichermassen unnötige wie unübliche Praxis. Züge, die überall halten, warten (vorzugsweise an einer Station), bis der Schnellzug durchgefahren ist. Eine fliegende Kreuzung macht nur für zwei FV-Züge Sinn.

Die geplante Doppelspurinsel bei Walchwil wäre geeignet, nach dem Bau des Zimmerberg-Basistunnels II den Fahrzeitgewinn zu nutzen. Aber für ein Bauwerk, das umstritten ist und im besten Fall in 20 Jahren seinen Betrieb aufnehmen könnte, schikaniert man Bahnpassagiere nicht prophylaktisch mit einer zwei-jährigen Streckensperre unter übelsten Bedingungen:

- 20 Minuten längere Fahrzeiten wegen der Umleitung via Rotkreuz
- Kein Bahnersatz für Walchwil, lediglich die bestehenden Buslinien 5 und 21
- Negative Auswirkungen auf die S 1 Baar–Zug–Cham–Rotkreuz und weiter
- Keine Möglichkeit zum Ein-, Aus- oder Umsteigen in Rotkreuz trotz Halt an einer Perronkante von rund 8 Minuten
- Erschwertes Umsteigen in Arth-Goldau
- Zu knappes Gleisangebot auf der Nordseite des Bahnhofs Zug
- Stark belegte Trassen Rotkreuz–Immensee–Arth-Goldau, insbesondere mittwochs und donnerstags (Peak Güterverkehr)
- Zusätzlicher Belastungsfaktor S 2 auf diesem Streckenabschnitt.

Wenn man Herrn Andreas Meyer, CEO SBB, Glauben schenken kann, müssen die SBB „jeden Franken zusammenkratzen“. Damit schildert er drastisch, dass die SBB knapp bei Kasse sind. Einerseits besteht beim Unterhalt der Bahninfrastruktur ein enormer Nachholbedarf und andererseits generieren Neu-Investitionen weitere Unterhaltskosten (20 – 40 Millionen Franken pro investierte Milliarde).

Aus den oben geschilderten Tatbeständen ergeben sich für das Komitee «Zimmerberg light» folgende Schlussfolgerungen:

1. Die Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil im kantonalen Zuger Richtplan hat zu unterbleiben.
2. Aus dem vorhandenen ZEB-Kredit von 110 Mio. Franken ist eine neue kurze Kreuzungsstelle für FV und S 2 zwischen Walchwil und Rääbmattli zu bauen, vorzugsweise an der Station Hörndli. Sie muss 2016 in Betrieb sein.
3. Im Weiteren soll die Doppelspur nördlich von Arth-Goldau verlängert werden mittels Paralleltunnel zum 192 m langen Mühlefluchtunnel und allenfalls noch etwas weiter in geologisch günstigem Gelände.
4. Die Umrüstung der Tunnel zwischen Zug und Arth-Goldau auf Doppelstocktauglichkeit ist sinnvoll und kann ohne Richtplanfestsetzung vorgenommen werden.
5. Die Massnahmen 1 – 4 sowie die regulären Unterhaltsarbeiten erfolgen unter Betrieb, d.h. ohne Streckensperrung, analog zum kürzlich erfolgten Bau der Ausweichstelle Oberwil oder der Anpassung von Albis- und Zimmerbergtunnel für Doppelstock-Interregio-Züge.
6. Die Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Freudenberg und Rotkreuz ist unbestritten.

Mit den von uns vorgeschlagenen Massnahmen verbinden sich folgende Vorteile:

- a. Einsatz der finanziellen Mittel dort, wo es wirklich nötig ist
- b. Höherer Beitrag an die Fahrplanstabilität als beim offiziellen Projekt
- c. Kein Zeitdruck dank Staffelung: Ausweichstelle Hörndli und durchgehende Doppelspur Cham–Rotkreuz (1. Priorität), Arth-Goldau Nord wenn möglich bis 2019, Doppelstocktauglichkeit nach Bedarf
- d. Keine Streckensperrung mit Umleitungen und Schikanen für Reisende und Anwohner während zweier Jahre
- e. Kosteneinsparungen wahrscheinlich.

Wir hoffen, mit unserer Stellungnahme die Änderung des kantonalen Richtplans so zu beeinflussen, dass für Bahnausbauten rund um den Zugersee ein befriedigendes Kosten-Nutzen-Verhältnis resultiert. Unabdingbare Voraussetzungen für weitere Planungsschritte und deren Begleitung von aussen sind die betrieblichen Rahmenbedingungen (Rollmaterialentscheid, Bekanntgabe genauer Abfahrts- und Fahrzeiten).

Freundliche Grüsse

Werner Villiger
Copräsident

Gerhard Schmid
Geschäftsführer

Überparteiliches Komitee «Zimmerberg light»
Neuhofstrasse 4
6330 Cham
Tel. 041 783 28 50
www.zimmerberg-light.ch · info@zimmerberg-light.ch