

Springbrunnen ist beschädigt

ZUG st. Bei einer periodischen Kontrolle Anfang Mai stellte ein Taucher laut einer Mitteilung der Stadt fest, dass der Springbrunnen in der Vorstadtbrucht beschädigt ist: Einerseits seien die Verankerungen des Springbrunnens, andererseits aber auch die elektrische Zuleitung und die Pumpenleitung massiv beschädigt. Aus den vorliegenden Spuren muss laut Angaben der Stadt geschlossen werden, dass sich der Anker eines Bootes in der Zuleitung und den Verankerungsketten eingehängt. Der Schiffsführer habe anscheinend versucht, so lange seinen Anker freizubekommen, bis sich die Ankerkette vollständig in den Leitungen verheddert habe, die Aussenisolation der Zuleitung beschädigt worden sei und er schlussendlich seinen Anker abgetrennt und im Gewirr zurückgelassen habe.

Mehrere tausend Franken Kosten

Der Springbrunnen in der Vorstadtbrucht wurde erst im Jahr 2012 aufwendig saniert. Insbesondere die Beleuchtung wurde dabei dem aktuellen Stand der Technik angepasst. Der Werkhof klärt zurzeit ab, inwieweit die Reparatur vor Ort durchgeführt werden kann oder ob der Springbrunnen sogar ausgewässert werden muss, um die Reparatur an Land auszuführen. Das Baudepartement der Stadt Zug rechnet mit Reparaturkosten von mehreren tausend Franken.

«Uns bleibt leider aktuell nicht mehr übrig, als diese Beschädigungen zur Kenntnis zu nehmen», sagt Bauchef André Wicki. Das Einzige, was man aktuell habe, sei der Anker, der quasi als Beweisstück diene. «Wer sich da verheddert hat, wissen wir nicht. Für sachdienliche Hinweise aus der Bevölkerung sind wir natürlich dankbar», so Wicki weiter. Noch besser wäre natürlich, so der Bauchef, wenn sich die Person, die den Schaden verursacht hat, melden würde. «Wir würden das gerne unkompliziert lösen. Von einer Anzeige gegen unbekannt wollen wir denn auch absehen.» Mit den Arbeiten soll in den nächsten Wochen begonnen werden. Wie viel Zeit diese in Anspruch nehmen, ist laut Wicki noch nicht klar. Wicki: «Wir sind aber zuversichtlich, dass der Springbrunnen im Sommer laufen wird.»

SBB-Pläne erhitzen die Gemüter



Die SBB planen den Ausbau des Schienennetzes in der Zentralschweiz. Kritikern geht das allerdings nicht schnell genug.

Keystone/Martin Ruetschi

VERKEHR Der kürzlich veröffentlichte Rahmenplan Baar-Zug der Schweizerischen Bundesbahnen sorgt für heftige Diskussionen. Die SBB spielen auf Zeit, lautet der Vorwurf.

BERNARD MARKS
bernard.marks@zugerzeitung.ch

Keinen Sitzplatz gefunden? Schon wieder Verspätung? Das Problem ist zu Stosszeiten jedem Bahnpendler wohl bekannt – besonders in der Zentralschweiz. Denn hier kommt der Bahnverkehr langsam, aber sicher an seine Kapazitätsgrenzen.

Auf die lange Bank geschoben

36 000 Fahrgäste nutzen allein pro Tag den Bahnhof Zug. Und es werden immer mehr. Es herrscht dringender Handlungsbedarf beim Ausbau des Schienennetzes. Denn viel zu anfällig sind die einspurigen Linienführungen auf der Strecke zwischen Horgen und Baar. Das haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) erkannt. Trotzdem schieben sie in ihrem neuen Rahmenplan Baar-Zug entscheidende Projekte, die

den Bahnverkehr schneller machen könnten, auf die lange Bank. Zum Teil sollen die Engpässe erst nach dem Jahr 2040 angegangen werden.

Stures Festhalten der Regierung

Für den schweizweit bekannten Verkehrsplaner Paul Stopper dauert das viel zu lange. «Das jahrzehntelange Warten auf die nie finanzierbaren Grossprojekte lässt die ganze Zentralschweiz ins bahnsseitige Abseits rutschen», sagt er. Als Kenner der Bahnlandschaft beenden ihn die SBB-Planungen in der Zentralschweiz seit Jahren – und immer mehr. «Das sture und unfähige Festhalten der Zuger Regierung am Zimmerberg-Basistunnel trägt zu diesem bodenlosen Elend bei», sagt er. Die anderen Regionen der Schweiz agieren seiner Meinung nach geschickter als die Innerschweiz. Die offensichtlichsten Engpässe zwischen dem Zürichsee und Zug werden von den SBB nicht angegangen. «Man setzt weiterhin auf einen nie und nim-

mer finanzierbaren Zimmerberg-Basistunnel. Seit Jahren setzen sich Zuger Vertreter aus der Politik für alternative Lösungen im öffentlichen Verkehr ein. Die Veröffentlichung des Rahmenplans der SBB brachte wieder Schwung in die Diskussion. Es tut sich etwas beim Ausbau des Schienennetzes im Kanton Zug.»

Ohne Diskussion überwiegt der Kantonsrat gestern zum Beispiel die Motion der beiden Zuger SVP-Kantonsräte Philip C. Brunner und Jürg Messmer, nach der sie von der Zuger Regierung fordern, sich für einen doppelspurigen Sanierungstunnel zwischen Sihlbrugg und Horgen Oberdorf einzusetzen. Der Ausbau der bestehenden Strecke biete

den Vorteil, dass er etappenweise durchgeführt werden könne und wesentlich kostengünstiger sei als der alternative Zimmerberg-Basistunnel II.

Das freut den ehemaligen Zuger Kantonsrat Martin Stuber. Seit Jahren kämpft er mit seinem Komitee für den «Zimmerberg Light». «Diese Variante muss

endlich seriös abgeklärt werden», sagt Stuber. Denn sie weise ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis auf als der Basistunnel.

Das Komitee engagiert sich für eine durchgehende Doppelspur von Zug nach Zürich, die sich an der heutigen Linienführung via den Knoten Thalwil orientiert (siehe Box). «Die SBB und die Zuger Regierung spielen auf Zeit», meint auch Stuber. Für ihn unverstänlich, denn die Menschen bräuchten so schnell wie möglich Doppelspuren zwischen Thalwil und Zug.

Luzern bleibt aussen vor

Auch die Strecke zwischen Zug und Luzern beherbergt noch so manches Nadelöhr. «Im von den SBB publizierten Plan ist es ganz augenscheinlich, dass der Tiefbahnhof Luzern einerseits weit abseits aller Verkehrsströme liegt und etwas verloren dazustehen scheint», sagt der Verkehrsplaner Paul Stopper. «Beim Projekt kann man nicht erkennen, was der Tiefbahnhof mit Kosten von weit über 2 Milliarden Franken soll. Das hat noch niemand überzeugend erklären können», kritisiert Stopper. Das sieht Martin Stuber etwas anders. «Ein Durchgangsbahnhof Luzern in Tieflage macht durchaus Sinn, aber nur mit einer durchgehenden Doppelspur zwischen Zürich und Zug.»



«Diese Variante muss endlich seriös abgeklärt werden.»

MARTIN STUBER,
ALT KANTONS RAT

Das Zitat



«Zupacken liegt mir mehr als ausgefeilte Strategien.»

Der Baarer Andreas Hostettler ist neuer Präsident der FDP des Kantons Zug. 27

Light-Version könnte Kosten einsparen

ARGUMENTE red. Die Idee der Light-Version des Tunnels durch den Zimmerberg ist nicht neu. Seit Jahren kämpft ein Komitee dafür. Es führt in seiner Argumentation für die Light-Variante vor allem die Zeitersparnis bei der Umsetzung, tiefere Kosten, die Aufrechterhaltung des Umsteigeknotens Thalwil sowie die Etappierbarkeit an. Effektiv soll ein zweiter Albistunnel von Baar Littli bis Sihlbrugg (3,4 Kilometer) in Kombination mit einem neuen Doppelspurstunnel Sihlbrugg bis Horgen Oberdorf (rund 2 Kilometer) geplant werden.

Nicht nur kostengünstig

Die Befürworter dieser Lösung gehen davon aus, dass die Kosten für «Zimmerberg light» 500 bis 600 Millionen Franken ausmachen. Dem gegenüber stehen 1,3 Milliarden Franken für den



So ist der Verlauf des alternativen Zimmerberg-Light-Tunnels zwischen Horgen und Baar.

PD

Zimmerberg-Basistunnel II. «Der Zimmerberg light (ZBL) ist nicht nur wesentlich kostengünstiger als der Zimmerberg-Basistunnel bei gleicher Zielerreichung», sagt der alt Kantonsrat Martin Stuber. ZBL lasse sich deutlich schneller realisieren.

Fertigstellung noch vor 2030

In der ersten Etappe wird der kurze Doppelspurstunnel unter dem Zimmerberg zwischen Horgen Oberdorf und Sihlbrugg Station gebaut. Ein Baustart könnte noch vor dem Jahr 2025 erfolgen. Als zweite Etappe kann dann die zweite Röhre unter dem Albis gebaut werden. So könnte die durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Baar vor 2030 realisiert sein. Dies ist mit dem fast doppelt so teuren und nicht etappierbaren Zimmerberg-Basistunnel II nicht machbar.