

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Nr. 2271

Postulat von Stefan Hodel, Fraktion Alternative-CSP betreffend Bahnausbau Zugersee Ost - Städtzuger Interessen berücksichtigen

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 5. Juli 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Juni 2012 hat Gemeinderat Stefan Hodel das Postulat betreffend „Bahnausbau Zugersee Ost - Städtzuger Interessen berücksichtigen“ eingereicht. Er lädt den Stadtrat ein, sich bei den zuständigen Stellen (SBB, BAV, Volkswirtschaftsdirektion) mit Nachdruck für die folgenden Punkte einzusetzen:

- Verhinderung der zweijährigen Vollsperrung auf der Bahnstrecke Oberwil-Arth-Goldau
- Einsatz für einen durchgehenden Halbstundentakt der S2 zwischen Zug-Lindenpark und Arth-Goldau
- Positionierung der Ausweichstelle zwischen Zug-Oberwil und Walchwil, welche die oben genannten beiden Punkte ermöglicht (Ausweichstelle Murpfli)
- Transparente Informationspolitik der Zuger Regierung und der SBB bezüglich der mittel- und langfristigen Pläne auf der Achse Zürich - Tessin
- Ausbau der Doppelspur zwischen Thalwil und Zug ohne Bruch der Anschlusslinie in Zug

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Postulat im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 28. August 2012 hatte der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zu schriftlichem Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu folgenden Bericht über den Ablauf der getätigten Abklärungen im Interesse der Stadt Zug. Wir gliedern die Antwort in einen Teil „Allgemeine Informationen“ und gehen anschliessend auf die einzelnen Punkte detaillierter ein.

Allgemeine Informationen

Im Zusammenhang mit der Meinungsbildung zur damaligen Kantonsratsvorlage Nr. 2117; Anpassung des kantonalen Richtplanes (Walchwil; Schwerpunkt Erholung und Bahnverkehr) hatte der Stadtrat die Kantonsräte Daniel Eichenberger und Martin Stuber an die Stadtratssitzung vom 29. Mai 2012 eingeladen und diesen beiden Vertretern damit die Gelegenheit gegeben, die unterschiedlichen Standpunkte der Kommissionsmehrheit bzw. -minderheit zur Kantonsratsvorlage, soweit es den Bau der Doppelspurinsel Walchwil bzw. die Ausweichstelle Murpfli betraf, darzulegen. Der Stadtrat gelangte daraufhin mit Schreiben vom 29. Mai 2012 mit folgenden zwei Fragen an den Regierungsrat:

- Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine Lösung einzusetzen, welche keine Vollsperrung der Bahnstrecke während zwei Jahren zur Folge hat?
- Ist der Regierungsrat bereit, die von der Kommissionsminderheit eingebrachte Variante Murpfli überprüfen zu lassen?

Anlässlich der Stadtratssitzung vom 20. Juni 2012 fand eine weitere Aussprache zwischen Stadtrat, Volkswirtschaftsdirektor und Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr statt. Dabei wurden die Gründe von Kanton und SBB für die Variante Doppelspurinsel Walchwil nochmals detailliert erläutert. Im Antwortschreiben des Regierungsrates an den Stadtrat vom 26. Juni 2012 wurden die am 29. Mai 2012 gestellten Fragen abschlägig beantwortet.

An der Kantonsratssitzung vom 28. Juni 2012 hat der Regierungsrat die Kantonsratsvorlage zurückgezogen. Die Gemeinden wurden mit Schreiben vom 12. Juli 2012 darüber informiert. Der Regierungsrat argumentierte damals, dass kurzfristig zu viele Unwägbarkeiten aufgetaucht seien, die vor der abschliessenden Behandlung des Richtplangeschäfts noch geklärt werden müssten.

Am 13. März 2013 ging beim Stadtrat die überarbeitete Kantonsratsvorlage Nr. 2228.1 Laufnummer 14272 vom 5. März 2013 betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Bahnverkehr, Walchwil) ein. Erneut lud der Stadtrat daraufhin Regierungsrat Matthias Michel, den Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Hans Kaspar Weber, und Kantonsrat Martin Stuber an die Stadtratssitzung vom 26. März 2013 ein, wobei die Vor- und Nachteile der Doppelspurinsel in Walchwil diskutiert wurden.

Dem Stadtrat erscheint die vom Regierungsrat vorgeschlagene Richtplananpassung mit dem Doppelspurausbau in Walchwil aufgrund der Ausführungen in der Kantonsratsvorlage bzw. den Erläuterungen anlässlich der Sitzung vom 26. März 2013 plausibel. Dies vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Planungs- und Kostensicherheit. Eine abschliessende Beurteilung ist dem Stadtrat jedoch aufgrund der ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht möglich.

Die Erstellung einer unabhängigen Expertise wurde in den vorberatenden Kommissionen des Kantonsrats (Raumplanungskommission und öV-Kommission) wiederholt abgelehnt (vergl. Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr vom 11. April 2013, Seite 4).

In einem Schreiben an den Regierungsrat vom 2. April 2013 forderte der Stadtrat den Regierungsrat bzw. die zuständige Volkswirtschaftsdirektion dazu auf, sich wie folgt für den öffentlichen Schienenverkehr in der Stadt Zug einzusetzen:

- Für den Stadtrat ist entscheidend, dass die Stadt Zug als wichtiger Wirtschaftsstandort langfristig optimal an das Schienennetz der SBB angebunden bleibt. Die bestmögliche Anbindung der Stadt Zug an den öffentlichen Verkehr ist für die Attraktivität des Standorts Zug zentral und muss weiterhin gewährleistet sein.
- Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass während der Streckensperre von maximal zwei Jahren für Reisende von und nach Walchwil mit den beiden Buslinien 5 und 21 ein Bahnersatz zur Verfügung steht. Weiter wird zur Kenntnis genommen, dass aufgrund der bescheidenen Kundenfrequenzen auf der Strecke Walchwil – Zug kein Ausbau des Busangebots erforderlich ist. Die Pünktlichkeit - insbesondere zum Bahnhof Zug - soll mit der geplanten elektronischen Busspur auf der Artherstrasse gewährleistet werden. Die Streckensperre soll gleichwohl so kurz wie möglich gehalten werden.
- Im Hinblick auf die auf Stadtgebiet zu sanierenden Kunstbauten an der Bahnstrecke Zug – Walchwil ist eine baldmögliche Kontaktaufnahme mit den SBB wichtig. Im Rahmen der Detailprojektierung sind möglichst kurze Bauweisen allenfalls auch im Schichtbetrieb zu prüfen.
- Die SBB bzw. das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons werden eingeladen, zu gegebener Zeit die Öffentlichkeit über Umleitungen und allfällige Konsequenzen für Pendlerinnen und Pendler transparent zu informieren.

In der Zwischenzeit informierten die SBB die Behörde an einer Veranstaltung vom 17. Juni 2013 darüber, dass von einer Streckensperre von rund 18 Monaten ausgegangen werden kann. Anlässlich der Kantonsratssitzung vom 27. Juni 2013 stimmte der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrates mit 51:8 Stimmen zu und setzte die Doppelspurinsel in Walchwil im Richtplan fest. Abgelehnt wurde das Einholen einer neutralen Expertise mit 10:51 Stimmen. Damit ist der Weg für die Detailplanung frei. Der Stadtrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für einen optimalen Bauablauf und eine möglichst kurze Streckensperrung einsetzen. Dazu wird der zuständige Stadtrat im Leitorgan der Projektorganisation der SBB zu den Infrastrukturmassnahmen Zugersee Ost Einsitz nehmen. Zusätzlich werden verschiedene Fachstellen der Stadtverwaltung in der umfangreichen Projektorganisation an verschiedenen Stellen mitwirken.

Antworten auf die in Frage gestellten Punkte im Einzelnen

Verhinderung der zweijährigen Vollsperrung auf der Bahnstrecke Oberwil-Arth-Goldau

Die voranstehenden Ausführungen zeigen auf, dass sich der Stadtrat nachdrücklich und mehrfach für dieses Anliegen eingesetzt hat. Es zeichnet sich jedoch ab, dass eine Streckensperrung trotzdem nicht vermieden werden kann. Diese Tatsache wurde durch die SBB anlässlich einer Behördeninformation vom 17. Juni 2013, bei der auch Vertreter der Stadt Zug anwesend waren, deutlich aufgezeigt.

Einsatz für einen durchgehenden Halbstundentakt der S2 zwischen Zug-Lindenpark und Arth-Goldau

Der Stadtrat hat sich mehrfach auch mit den Angebotsfragen im Zusammenhang mit der Doppelspurinsel Walchwil auseinandergesetzt. Wenn die Doppelspurinsel Walchwil festgesetzt wird, ist auch das Angebot der S2 ab Baar Lindenpark gesichert. Die Weiterführung der S2 nach Arth Goldau oder noch weiter ist grundsätzlich möglich aber mangels Anschlüssen in Arth Goldau nicht geplant. Dies hängt von der Bestellung der Kantone Schwyz und allenfalls Uri, wie auch vom Mitbesteller Bund ab.

Positionierung der Ausweichstelle zwischen Zug-Oberwil und Walchwil, welche die oben genannten beiden Punkte ermöglicht (Ausweichstelle Murpfli)

Eine Ausweichstelle Murpfli hätte beide Forderungen nicht erfüllen können. Einerseits kann damit die Streckensperrung nicht verhindert werden, da diese wegen der vollständigen Sanierung ohnehin notwendig ist. Andererseits würde der mit der Ausweichstelle Murpfli notwendige Fahrplan dazu führen, dass im Bahnhof Zug das Gleis 1 ausgebaut werden müsste und die S2 nicht mehr nach Lindenpark verkehren könnte.

Transparente Informationspolitik der Zuger Regierung und der SBB bezüglich der mittel- und langfristigen Pläne auf der Achse Zürich – Tessin

Der Regierungsrat des Kantons hat in der Zwischenzeit seine ehemalige Vorlage zur Richtplanfestsetzung zurückgezogen und in seinem neuen Bericht und Antrag vom 5. März 2013 auch über seine Zusatzabklärungen und die Entwicklung der Achse Zürich – Tessin informiert. Auch in der engen Zusammenarbeit zwischen Kanton, Stadt und SBB wird sachbezogen und transparent informiert.

Ausbau der Doppelspur zwischen Thalwil und Zug ohne Bruch der Anschlusspinne in Zug

Der künftig zu erwartende Bahnausbau zwischen Thalwil und Zug steht nicht im Zusammenhang mit der Doppelspur in Walchwil. Zudem ist die Haltepolitik der Fernverkehrszüge, wie auch eine funktionierende Transportkette Bahn/Bahn und Bahn/Bus nicht nur von möglichen künftigen Bahnausbauten abhängig, sondern von der Fahrplangestaltung der beteiligten Transportunternehmungen. Der Stadtrat setzt sich regelmässig im Rahmen der Angebotskonferenz des Kantons mit dem Fahrplanangebot vertieft auseinander. Falls wider Erwarten ein Angebotskonzept bekannt würde, welches der Stadt Zug keine Vorteile bringt, würde sich der Stadtrat klar zur Wehr setzen.

Der Zimmerberg Basistunnel (ZBT II) ist im Sachplan Verkehr, wie auch in den Richtplänen der Kantone Zürich und Zug behördenverbindlich festgelegt. Alternativen zu dieser Linienführung wurden schon mehrfach geprüft. Das Projekt wurde bereits in zwei Volksabstimmungen gutgeheissen. Der Bund beabsichtigt den Zimmerberg Basistunnel in 1. Dringlichkeit mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) zu realisieren. Im Rahmen der Beratungen zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wird vom Ständerat zurzeit ein Projektierungskredit vorgeschlagen, der diesen Ausbauschnitt vorbereiten soll. Bis anhin geht man davon aus, dass beide Varianten geprüft werden. Die Stadt Zug engagiert sich in der Städteallianz, welche sich unter anderem auch für den Tiefbahnhof Luzern einsetzt. Für die Stadt Zug macht dies Sinn, da damit auch die Verbindungen nach Luzern attraktiver werden könnten.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat von Stefan Hodel namens der AF/CSP-Fraktion vom 26. Juni 2012 betreffend „Bahnausbau Zugersee Ost - Stadtzuger Interessen berücksichtigen“ als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 5. Juli 2013

Dolfi Müller, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:

- Postulat von Stefan Hodel, Fraktion Alternative-CSP, vom 26. Juni 2012 betreffend „Bahnausbau Zugersee Ost - Stadtzuger Interessen berücksichtigen“

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat, Andreas Bossard, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 22 51.