

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat Theo Iten und Richard Rüegg, die Mitte, betreffend "Wiedereröffnung der Mittelstation der Zuger Bergbahn"

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2720 vom 8. März 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. September 2021 haben Theo Iten und Richard Rüegg, die Mitte, das Postulat betreffend «Wiedereröffnung der Mittelstation der Zuger Bergbahn» eingereicht. Sie verlangen, dass im Zusammenhang mit der Sanierung des Bahntrassees der Zuger Bergbahn und in Zusammenarbeit mit den Vertretern der ZBB abgeklärt wird, welche Möglichkeiten bestehen und was dazu benötigt wird, um die Mittelstation wieder in Betrieb zu nehmen. Dies mit der Möglichkeit «Halt auf Verlangen».

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

An seiner Sitzung vom 2. November 2021 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag:

I Ausgangslage

Im Rahmen der Beantwortung des vorliegenden Postulats hat das damit beauftragte Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit (SUS) der Stadt Zug die Zugerbergbahn AG (ZBB) um eine Stellungnahme gebeten. Die ZBB äussert sich dazu wie folgt:

Die Mittelstation befindet sich bei der Kreuzungsstelle, über welche das Lärchenbrüggli führt. Bis 1997 führte der bestehende Wanderweg direkt über das Trassees. Mit der Einführung des unbegleiteten Betriebs, bis dato eine Erfolgsgeschichte, welche wir nicht mehr missen wollen, musste eine Brücke gebaut werden. Hierbei entstand die Idee, auch eine Ausstiegsstelle zu realisieren. Diese Ausstiegsstelle konnte jedoch nur mit einem Wagen (bergwärts linke Seite) angefahren werden. Dies hatte betrieblich zu einem grossen Aufwand geführt und die Nachfrage war marginal. Bei der Projektierung des Umbaus im Jahre 2009 wurden fundierte Abklärungen und Entscheidungsgrundlagen erarbeitet. Im Zuge dessen wurde entschieden, auf diese Mittelstation zu verzichten. Folgende Gründe hatten dazu den Ausschlag gegeben:

A Betrieblich

- Sehr personalintensiv für wenige Fahrten
- Nicht vereinbar mit automatischem Betrieb ab 19.00 Uhr
- Regulärer Fahrplan, Anschlüsse auf Linie 11 ab Zug, Schöneegg, konnten infolge dieser zusätzlichen Manöver nicht eingehalten werden

B Technisch/Baulich

- Aufwand für die Gestaltung eines neuen Ausstieges, Stromanschluss, Perrontüren, Videoüberwachung und Beleuchtung wäre sehr gross
- Zusätzliche Auflagen des BehiG
- Zugang zur Haltestelle liegt im steilen Gelände
- Bewilligung seitens Landbesitzer wäre nötig
- Nicht vereinbar mit dem Betriebskonzept, welches vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligt wurde (insbesondere wegen des automatischen Betriebs der Bahn)
- Bau eines Witterungsschutzes wäre angebracht

C Tarifarisch

- Schaffung einer Sonderlösung im Tarifverbund Zug für die Benutzung halber Strecken der Zonen 611/612/613 wäre sehr schwierig

D Einschätzung der Nachfrage

Vor 2009 war die Nachfrage marginal und das Angebot wurde nur von einzelnen Gruppen gebucht. Unserer Einschätzung nach ist auch zukünftig die Bergstation und somit der Zugang zum (meist nebefreien) Zugerberg für die allermeisten Fahrgäste das Ziel. Die Bergbahn dient insbesondere als Zubringer für die ständige Wohnbevölkerung auf dem Berg sowie den Angehörigen des Instituts Montana. Auch diese leben zum grössten Teil auf dem Zugerberg und benötigen den Zwischenhalt nicht. Es ist richtig, dass die Korporation Zug im Bereich Juchenegg weitere Wohnungen baut. Davon ein genügend grosses Potential abzuschätzen, welches die Aufwände aufwiegen würden, wagen wir stark zu bezweifeln.

Jeder dieser oben genannten Punkte wäre an sich kein unüberbrückbares Hindernis, um eine Mittelstation einzurichten. In der Summe belaufen sich die Erstellungskosten und betrieblichen Aufwände jedoch zu einer nicht zu unterschätzenden Grösse, welche in Relation zum eigentlichen Nutzen zu stellen ist. Aus unserer Sicht überwiegen die Nachteile deutlich. Aus diesem Grunde haben wir auch beim Plangenehmigungsverfahren (PGV) für den Neubau des Trassees auf die Eingabe eines Neubaus einer Mittelstation verzichtet. Das langwierige Verfahren des PGV konnte im Mai dieses Jahres erfolgreich abgeschlossen werden und der Baustart ist erfolgt. Eine nachträgliche Eingabe bzw. Projektänderung würde den Zeitplan und somit das eng getaktete Bauprojekt torpedieren.

E Theoretisch technisch mögliche Umsetzung

Trotz den in den Punkten A bis D dargelegten Gründen, die gegen die Realisierung einer Mittelstation sprechen, hat sich das Planerteam der ZBB zwei Varianten überlegt, deren technische Umsetzung theoretisch möglich wäre und Richtpreise (Schätzpreise nach Erfahrungswerten) hinterlegt. Es gelten dabei die folgenden wichtigen Grundprämissen:

- Das Postulat wurde eingereicht, nachdem das PGV mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) für den Neubau des Trassees bereits erfolgreich durchgeführt und die Planung des Bauprojekts abgeschlossen war. Eine sofortige Integration – rein theoretisch –, hätte eine Projektverzögerung von mindestens 9 Monaten zur Folge gehabt (2 bis 3 Monate Planungsphase, ca. 7 Monate Bewilligungsphase).
- Für den Bau einer neuen (Mittel-)Station gilt zwingend das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Somit muss ein gehbehinderter Passagier auch bei der Mittelstation aussteigen können (keine Treppen, max. 6 % Gefälle). Wir gehen davon aus, dass der Zu- und Einstieg bei der Mittelstation nur beim untersten Abteil, welches auch in den heutigen beiden Stationen behindertengerecht ist, erstellt wird.

- Da die ZBB im automatischen Betrieb fährt, sollte bei beiden Fahrzeugen bei der Mittelstation sowohl bei der Berg- wie der Talfahrt aus- oder eingestiegen werden können. Andernfalls ergäben sich starke Einschränkungen für den Fahrgast. Somit wird entweder ein gemeinsamer Mittelperron mit Lift zum Lärchenbrüggliweg oder Untertunnelung der Fahrbahn zum Wanderweg (Variante A) oder dann zwei Aussenperrons mit behindertengerechtem Zugang zum Wanderweg Lärchenbrüggli (Variante B) erforderlich.
- Sowohl der automatische Betrieb als auch die Forderung der Einhaltung des BehiG erfordern fixe Haltepunkte der Wagen in der Zwischenstation, sodass der barrierefreie und sichere Übergang zum Perron gewährleistet werden kann. Ein Wagen auf eine fixe Position anzufahren ist relativ einfach, beide Wagen gleichzeitig fix zu positionieren ist aufgrund der variablen Seillänge (Temperatur, Beladung, Dehnung) nur mit aufwändigen technischen Massnahmen wie einer Seillängenkompensation am Antrieb möglich.

Die Varianten und Kosten lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Variante A (Mittelperron): zwingende Verbreiterung der Achsabstände in der Ausweiche, was eine Verlängerung der Ausweiche sowie grosse Anpassungen an den Böschungen zur Folge hat. Ebenso muss das bestehende Lärchenbrüggli abgebrochen und mit grösserer Spannweite neu erstellt werden. Kostenpunkt rund CHF 2.3 Mio. inkl. MWST.
- Variante B (2 x Aussenperron): die beiden Aussenperrons müssen zwingend in der Mitte der Ausweiche liegen (gerade Perronkante), dafür ist keine Verbreiterung der Achsabstände in der Ausweiche erforderlich. Anpassungen an beiden Böschungen in der Ausweiche für Bau Aussenperron. Neuerstellung Stahlbrücke an Stelle des bestehenden Lärchenbrüggli mit Lift und Treppenerschliessung auf die beiden Aussenperrons. Kostenpunkt rund CHF 2.0 Mio. inkl. MWST.

II Einschätzung des Stadtrates inklusive dessen Vertretung im Verwaltungsrat der ZBB

Die von der ZBB aufgeführten Gründe, welche gegen die Umsetzung einer Mittelstation auf dem Trasse der Zugerbergbahn sprechen, sind nachvollziehbar. Trotzdem wird diese Situation vonseiten der Stadt bedauert. Es steht ausser Frage, dass bislang nur ein geringes Interesse für eine solche Haltestelle bestand. Und es darf angenommen werden, dass auch in naher Zukunft kaum ein entsprechendes Bedürfnis entstehen wird. Es besteht auch kein Zweifel daran, dass der Bau einer Mittelstation nicht mehr mit dem aktuellen Sanierungsprojekt des Bahntrassees verbunden werden kann. Wie erwähnt, sind die Arbeiten hierfür bereits zu weit fortgeschritten und der Baustart ist inzwischen erfolgt. Die beiden städtischen Vertreter im Verwaltungsrat der Zugerbergbahn werden dieses Anliegen dennoch im Verwaltungsrat vorbringen und versuchen einige rein seilbahntechnische Spezifikationen ins aktuelle Projekt einfließen zu lassen. Dies als Vorarbeit für einen möglichen künftigen Bau einer Mittelstation, falls zu gegebenem Zeitpunkt neue Erkenntnisse die Notwendigkeit dafür aufzeigen würden. Bei Bedarf müsste ein solches Vorhaben losgelöst von den aktuellen Sanierungsmassnahmen im Rahmen eines separaten Projekts geplant werden. Hierfür wäre ein erneutes Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr erforderlich.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat von Theo Iten und Richard Rüegg, die Mitte, vom 28. September 2021 betreffend Wiedereröffnung der Mittelstation der Zuger Bergbahn als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 8. März 2022

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage

– Vorstoss vom 28. September 2021

Die Vorlage wurde vom Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 058 728 98 01.