Grosser Gemeinderat, Vorlage **Nr. 2270**

Interpellation von Manfred Pircher, SVP: Auswirkungen der „Doppelspurinsel Walchwil" (NEAT Zubringer) auf die Wohnqualität in der Stadt Zug

Antwort des Stadtrats vom 5. Juli 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 8. Mai 2013 hat Manfred Pircher, SVP, die Interpellation „Auswirkungen der Doppelspurinsel Walchwil auf die Wohnqualität in der Stadt Zug" eingereicht. Er stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen und wünscht, dass der Stadtrat mit diesen dringlichen Fragen beim Regierungsrat vorstellig wird mit der Bitte um dringliche schriftliche Beantwortung seitens der Regierung. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Vorbemerkung
Wie vom Interpellanten gewünscht, wurden seine Fragen dem Regierungsrat zur dringenden schriftlichen Stellungnahme unterbreitet. Die folgenden Antworten auf die gestellten Fragen wurden aus dem Antwortschreiben des Regierungsrates vom 11. Juni 2013 übernommen.

Frage 1
Ist die Errichtung der Doppelspurinsel Walchwil das Zwischenergebnis für den geplanten vollständigen Doppelspurausbau Zug-Walchwil-Arth/Goldau. Ist, wie der Richtplanänderung entnommen, eine vollständige offene Doppelspur geplant und wäre diese somit als NEAT Zubringer verwendbar?

Antwort
Eine durchgehend offene Doppelspur entlang der bestehenden Linie von Zug nach Arth-Goldau ist weder beim Bund noch bei den SBB geplant. Im Richtplan des Kantons Zug ist ebenfalls keine durchgehende Doppelspur vorgesehen. Entlang dieser 15.7 Kilometer langen Bahnstrecke soll im Richtplan eine Doppelspurinsel Walchwil mit einer Kreuzungslänge von 2.2 Kilometer (V 4.7, Vorhaben Nr. 6) festgesetzt werden. Zudem ist langfristig eine Doppelspurinsel in Oberwil (V 4.8, Vorhaben Nr. 4) und eine Doppelspurinsel im Raum Casino-Fridbach (V 5.3, Vorhaben Nr. 10) im

Richtplan als Zwischenergebnis enthalten. Somit wird ein grosser Teil der Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau einspurig bleiben.
Langfristig soll die Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Litti bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz) vom Bund gemeinsam mit den betroffenen Kantonen evaluiert werden (V 4.5). Der Kanton Zug setzt sich dabei beim Bund für einen siedlungs-, landschafts- und lärmverträglichen Zubringer ein. Dafür werden Tunnellösungen bevorzugt. Der Kanton Zug favorisiert eine östliche Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug. Gemäss dem Bericht und Antrag der Raumplanungskommission vom 3. April 2013 soll die Richtplankarte so geändert werden, dass am Ostufer des Zugersees keine Variante des langfristigen NEAT-Zubringers entlang der heutigen Strecke am Zugersee realisiert werden kann. Dem Änderungsantrag der Raumplanungskommission stimmt auch der Regierungsrat zu.
Eine offene Linienführung entlang des Zugersees, könnte mit den heutigen Kurvenradien und den tiefen Fahrgeschwindigkeiten einer denkbaren Hochgeschwindigkeitsstrecke von Zürich nach Milano in keiner Art entsprechen. Dazu wären grosse Tunnelbauwerke zu erwarten, welche substanzielle Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Die vom Interpellanten erwähnte Forderung des Gotthard-Komitees nach einer durchgehenden Doppelspur Zug-Arth-Goldau ist nur im langfristigen Kontext einer unterirdischen Linienführung zu sehen.

Frage 2
Hat die Stadt Zug und/oder die Zuger Regierung die schriftliche Garantie von der SBB, dass die Strecke Zug-Walchwil-Arth/Goldau nicht für Güterzüge und/oder Gefahrengütertransporte genutzt wird, weder mittel- noch langfristig?

Antwort
Der Kanton Zug hat keine schriftliche Garantie für den Verzicht auf Güterzügen auf dieser Strecke. Gemäss Art. 9a Abs. 1 Eisenbahngesetz (EBG SR 742.101) muss die SBB als Infrastrukturbetreiberin den Transportunternehmen den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur gewähren. Die SBB darf somit von Gesetzes wegen keine Zusicherungen abgeben, die bestimmte Transportunternehmungen oder eine ganze Transportbranche diskriminieren könnten. Trotzdem ist nicht mit regelmässigem Güterverkehr zu rechnen, wie nachstehend dargestellt wird.
Die Strecke Zug-Arth-Goldau war und ist grundsätzlich für Güterzüge befahrbar. In Einzelfällen sind schon immer Güterzüge über diese Strecke in den Raum Zug gefahren. Auch einzelne Transporte für den Eigenbedarf der SBB z.B. für den Gleisunterhalt waren und sind weiterhin möglich. Für häufigere Fahrten fehlt jedoch die Nachfrage. Es bestehen weder im Raum Zug, noch im Raum Zürich entsprechende Industrieunternehmen, welche in grossem Ausmass Güter ins Tessin oder in den norditalienischen Raum exportieren oder aus diesen Räumen importieren würden.
Güterzüge haben keinen Vorrang. Gemäss Art. 9a Abs. 2 EBG hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Dies bedeutet, dass Güterzüge nur dann verkehren können, wenn kein vertakteter Personenzug unterwegs ist. Da die Strecke Zug-Arth-Goldau aber sehr gut durch den Personenverkehr ausgelastet wird, kann aus eisenbahnrechtlicher Sicht kein leistungsfähiger Güterzugskorridor errichtet werden.

Der Transitgüterverkehr am Gotthard wird kurz-, mittel- und langfristig immer von Basel via Freiamt-Rotkreuz Richtung Süden verkehren. Aus diesem Grund wird die Strecke Zug-Arth-Goldau auch nicht mit dem entsprechenden Lichtraumprofil zum Transport von Lastwagen mit 4-Metern Eckhöhe ausgebaut.
Zurzeit ist eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler Ebene in Vernehmlassung. Darin sollen unter anderem die geplanten Kapazitäten für den Güterverkehr langfristig gesichert werden. Der Bund schlägt dazu so genannte Netznutzungspläne vor, welche für den Güter- und den Personenverkehr die benötigte Kapazität auf einer Strecke sichern sollen. Da der Bund und die SBB für die Strecke Zug-Arth-Goldau auch langfristig in keiner Planung eine Fahrplantrasse für den Güterverkehr vorsieht, würde auch mit einem Netznutzungsplan keine Kapazität für den Güterverkehr freigehalten.
Neu soll nun im Richtplan des Kantons Zug unter V 7.6 eine Auflage aufgenommen werden, wonach sich der Kanton gegen die Führung des Transitgüterverkehrs entlang des östlichen Zugerseeufers einsetzen will. Falls wider Erwarten der Bund oder die SBB eine solche Linienführung des Güterverkehrs planen würden, wäre somit der Regierungsrat bereits frühzeitig legitimiert um dagegen ankämpfen zu können.
Die Führung von Güterzügen auf der Ostseite des Zugersees ist höchstens in absoluten Ausnahmefällen denkbar. Zurzeit ist ein solcher Fall kurzfristig eingetreten, nachdem die Brenner Bahnlinie ausgebaut wird und gleichzeitig in Immensee der normale Güterkorridor nach den heftigen Regenfällen der vergangenen Tage von einem Murgang beeinträchtigt wurde. Deshalb werden für einige Tage ausnahmsweise Güterzüge am Ostufer des Zugersees geführt. Es handelt sich jedoch um eine kurzzeitige Ausnahme, die möglichst rasch wieder zurückgenommen wird.

Entscheid im Kantonsrat anlässlich der Kantonsratssitzung vom 27. Juni 2013
In der Zwischenzeit hat der Kantonsrat die Vorlage zur Festsetzung der Doppelspurinsel Walchwil im Kantonalen Richtplan an seiner Sitzung vom 27. Juni 2013 beraten und die Doppelspurinsel in Walchwil mit 51:8 Stimmen im Richtplan festgesetzt.

Antrag
Wir beantragen Ihnen, die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 5. Juli 2013

Dolfi Müller, Stadtpräsident Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:
- Interpellation von Manfred Pircher, SVP, vom 8. Mai 2013 betreffend Auswirkungen der Doppelspurinsel Walchwil (NEAT Zubringer) auf die Wohnqualität in der Stadt Zug

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