

OB 1.3 Raum Zug

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Zug, Zürich
- Betroffene Gemeinden: Horgen, Risch, Steinhausen, Zug
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Zug und Zürich
- Andere Partner: AlpTransit Gotthard AG, SBB

Verweise:

Kap 4.1
 OB 1.2 Zimmerberg
 OB 5.1 Raum Luzern
 OB 10.1 Rigi

Grundlagen:

*Sachplan AlpTransit
 1999; UVEK, Bern*

*Bundesbeschluss über
 die Finanzierung und
 den Ausbau der Eisen-
 bahninfrasturktur
 (BBI 2013 4725)*

Funktion und Begründung

Der Bau der NEAT-Weiterführung südlich der geplanten 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels und der Spange Rotkreuz erlaubt den Zusammenschluss mit dem noch nicht beschlossenen. Dadurch können, die Reisezeiten im Korridor Zürich – Zug – Gotthard verkürzt und die Kapazitäten erhöht werden. Weitere Ausbauten dienen der Kapazitätserhöhung auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern.

*Bundesbeschluss über
 den Ausbauschritt 2035
 für die Eisenbahninfra-
 struktur vom 21. Juni
 2019 (BBI 2019 4555)*

Vorhaben

Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau: Als mögliche Weiterführung der Linie bis nach Arth-Goldau wird zurzeit sowohl eine westliche als auch eine östliche Umfahrung des Zugersees geprüft. Spange Rotkreuz: Mit der Spange Rotkreuz kann der Verkehr direkt aus dem Raum Zürich-Zug nach Arth-Goldau und an den Gotthard-Basistunnel weitergeleitet werden.

*Art. 18 EBG
 (SR 742.101)*

*Art. 5^{bis}, Art. 8^{bis} AtraG
 (SR 742.104)*

Ausbau Baar – Zug: Das Vorhaben umfasst den Ausbau der bestehenden Doppelspur Baar – Zug auf vier Gleisachsen, den Bau einer zusätzlichen Perronkante in den Bahnhöfen Baar und Zug, sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar Lindenpark und Baar Neufeld. Das Vorhaben wird schrittweise in Etappen realisiert.

AtraV (SR 742.104.1)

Ausbau Zug – Kollermühle: Der bestehende Doppelspurabschnitt Zug – Kollermühle wird auf durchgehend drei Gleisachsen ausgebaut.

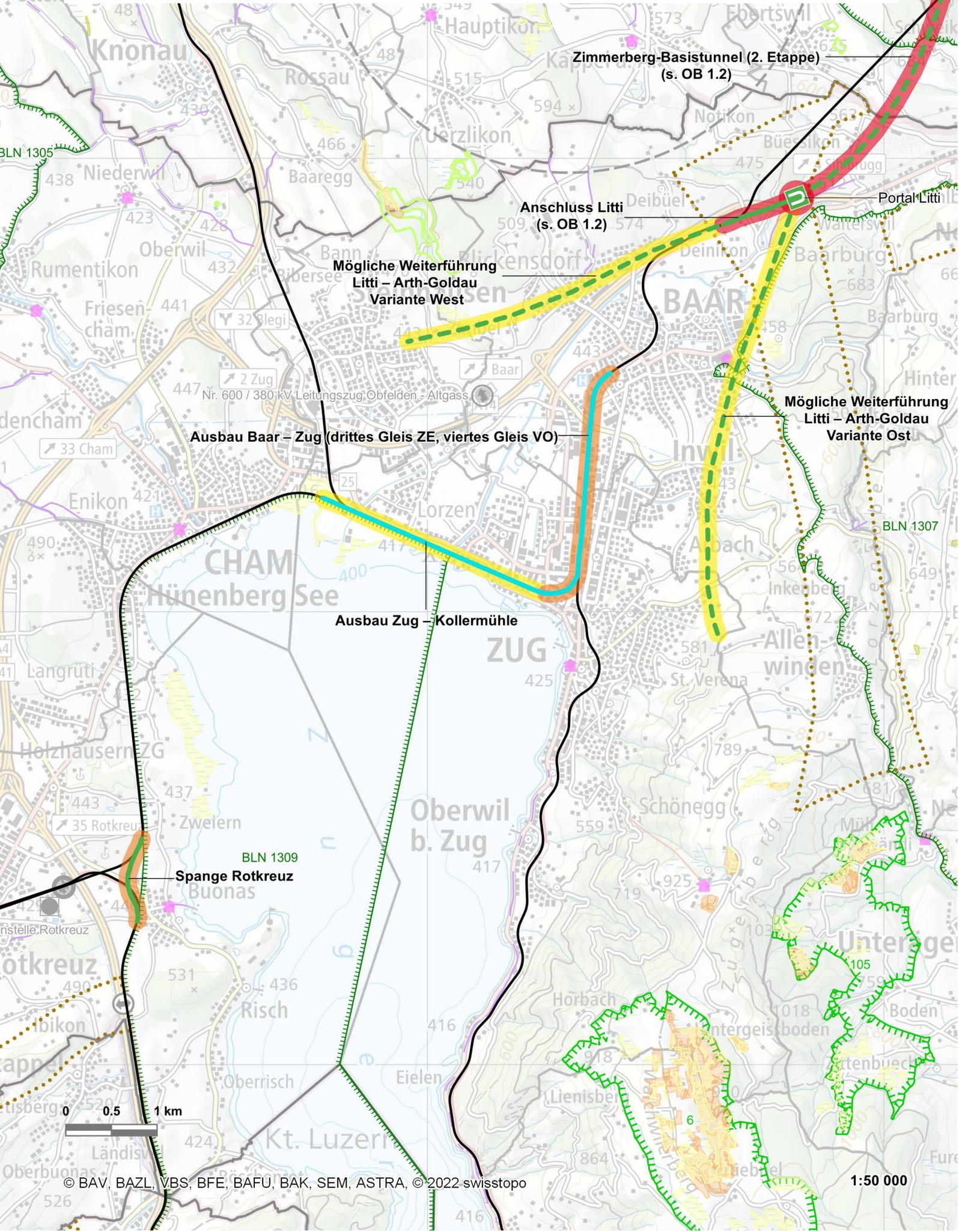
ZEBG (SR 742.140.2)

Vorgehen

Für den Abschnitt Littli – Arth-Goldau bestehen noch keine Projekte. Deren Planung wird zurzeit vom Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Zug, Schwyz und Luzern sowie der SBB konkretisiert.

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für das dritte Gleis Baar – Zug, den Bau einer zusätzlichen Perronkante in Baar sowie Anpassungen an den Bnhhöfen Baar Lindenpark, Baar Neufeld und Zug in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Eine Realisierung der weiteren Massnahmen ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Beim Ausbau Zug – Kollermühle darf das Flachmoor Choller/Sumpf nicht tangiert werden. Eine Abstimmung ist mit dem Sachplan Militär und den Schutzinteressen des BLN-Gebiets Zugersee und dem Gewässerraum ([Karte](#)) durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgefleichen.

OB 1.3 Raum Zug



Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe)
(s. OB 1.2)

Anschluss Littl
(s. OB 1.2)

Mögliche Weiterführung
Littl - Arth-Goldau
Variante West

Ausbau Baar - Zug (drittes Gleis ZE, viertes Gleis VO)

Mögliche Weiterführung
Littl - Arth-Goldau
Variante Ost

Ausbau Zug - Kollermühle

Spange Rotkreuz

Stand der Beschlussfassung	verschieden		
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch); - 3. Gleis Baar – Zug; - 4. Gleis Baar – Zug; - Ausbau Zug – Kollermühle; - Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau. 	F	Z	V
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Die Festlegungen zur Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau entsprechen dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Der Kanton Zug hat im kantonalen Richtplan festgesetzt, sich bei der Planung der Weiterführung der NEAT von Littli bis nach Arth-Goldau für eine unterirdische Linienführung im Kanton Zug einzusetzen.</p> <p>Die vom Bund durchgeführten Arbeiten zur Bereinigung mit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie der SBB haben gezeigt, dass voraussichtlich auch langfristig die Kapazität der bestehenden Strecke von Zug entlang des westlichen Ufers des Zugersees ausreichen dürfte. Der von den SBB erarbeitete Korridorrahmenplan bestätigt dies. Die Optionen zur möglichen Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis Arth-Goldau bleibt im vorliegenden Sachplan vorläufig beibehalten, bis die laufenden Projektierungsarbeiten zum Zimmerberg-Basistunnel (2. Etappe) abgeschlossen sind. Denn diese Arbeiten werden zeigen, ob eine Weiterführung technisch überhaupt noch möglich sein wird.</p> <p>Das Zwischenergebnis der Spange Rotkreuz entspricht dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Für die Spange Rotkreuz ist in dem vom Bundesrat genehmigten Richtplan des Kantons Zug das Trasse.</p> <p>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 wird die Strecke Baar – Zug in einem ersten Schritt auf drei, durchgehende Gleisachsen ausgebaut. Damit verbunden ist der Umbau der Bahnhöfe Baar und Zug sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar-Lindenpark, Baar-Neuhof, Cham und Rotkreuz. Diese Massnahmen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans koordiniert.</p> <p>In einer späteren Etappe ist für die Strecke Baar – Zug eine vierte Gleisachse geplant. Die Strecke Zug – Kollermühle wird langfristig auf drei Gleisachsen ausgebaut. Der Vierspurausbau Baar – Zug ist im Richtplan Zug als Festsetzung aufgeführt. Der Ausbau zwischen Zug und Kollermühle ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten.</p>	<p>Hinweise:</p> <p><i>Richtplan Kanton Zug</i></p>		