

## OB 1.3 Raum Zug

### Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkantone: Zug, Zürich
- Betroffene Gemeinden: ~~Baar, Hausen am Albis~~, Horgen, Risch, Steinhäusern, 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

### Funktion und Begründung

Der Bau der NEAT-Weiterführung südlich ~~des~~ der geplanten 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels und der Spange Rotkreuz erlaubt den Zusammenschluss mit dem ~~der~~ noch nicht beschlossenen Ausbauten (Zimmerberg-Basistunnel und Urmibergtunnel). Dadurch können, mit welchen 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 die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (BBI 2013 4725)*

*Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur 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<sup>bis</sup>, Art. 8<sup>bis</sup> AtrAG  
(SR 742.104)

Ausbau Baar – Zug: Das Vorhaben umfasst den Ausbau der bestehenden Doppelspur Baar – Zug auf langfristig vier Gleisachsen, den Bau einer zusätzlichen Perronkante im Bahnhof 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.

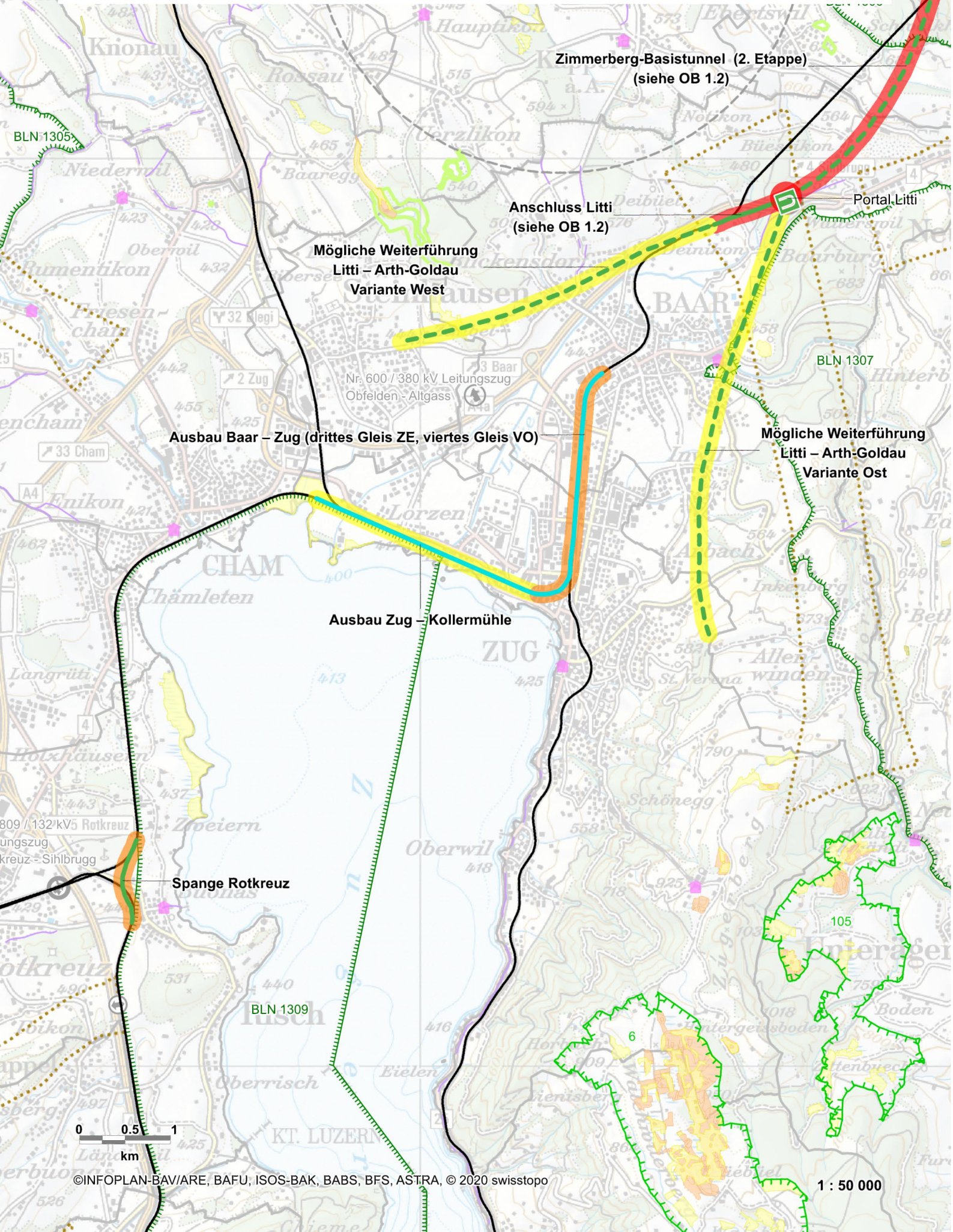
ZEBG (SR 742.140.2)

### 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 Flachmoors Choller/Sumpf sowie dem BLN-Gebiets Zugersee und dem Gewässerraum (Karte) durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

**OB 1.3 Raum Zug**



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

Anschluss Litti  
(siehe OB 1.2)

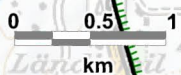
Mögliche Weiterführung  
Litti - Arth-Goldau  
Variante West

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

Mögliche Weiterführung  
Litti - Arth-Goldau  
Variante Ost

Ausbau Zug - Kollermühle

Spange Rotkreuz



Stand der Beschlussfassung	<u>Offen verschieden</u>		
<p><b>Massnahmen und Stand der Koordination</b>                      Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch);</li> <li>- <u>3. Gleis Baar – Zug;</u></li> <li>- <u>4. Gleis Ausbau</u> Baar – Zug;</li> <li>- Ausbau Zug – Kollermühle;</li> <li>- Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau.</li> </ul>	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<p><b>Hinweise zu den Festlegungen</b></p> <p>Die <del>obigen</del> 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><del>Der</del> Die vom Bund <del>hat die</del> durchgeführten Arbeiten zur Bereinigung mit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie <del>der</del> SBB haben gezeigt, <u>das voraussichtlich auch langfristig die Kapazität der bestehenden Strecke von Zug entlang des westlichen Ufers des Zugersees ausreichen dürfte.</u> Der von den SBB erarbeitete Korridorrahmenplan bestätigt dies. <u>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 aufgenommen.</u></p> <p><del>Mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels verkürzt sich die Fahrzeit auf der Strecke Zürich – Zug um 6 Minuten. Damit keine zusätzlichen Infrastrukturausbauten benötigt werden, geht die aktuelle Planung des Angebots nach Inbetriebnahme des Zimmerberg-Basistunnels davon aus, dass die Fernverkehrszüge auf der Gotthardachse im Abschnitt südlich Zug analog dem heutigen Fahrplan verkehren und früher in Zürich ankommen bzw. später dort abfahren. Wird die heutige Abfahrts-/Ankunftszeit in Zürich beibehalten sind zusätzliche Infrastrukturausbauten erforderlich wie z.B ein Entflechtungsbauwerk Pfäffikon, ein Doppelspurausbau Seedamm zwischen Hurden und Rapperswil sowie eine Doppelspurinsel Raum Rothenthurm – Sattel. Das Zwischenergebnis</del> Die Festsetzung der Spange Rotkreuz entspricht dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Für die Spange Rotkreuz ist <del>inm dem vom Bundesrat genehmigten</del> Richtplan des Kantons Zug die <del>das</del> Trasse für eine doppelspurige Verbindung festgesetzt. Die Anpassungen des Richtplanes, Teil öffentlicher Verkehr wurden vom Bundesrat am 31. August 2010 genehmigt. Die Festsetzungen des Sachplans AlpTransit werden daher angepasst. Im Rahmen der weiteren Arbeiten zur Weiterführung der Neubaustrecke von Littli bis nach Arth-Goldau wird der Bedarf dieser Festsetzung überprüft.</p> <p><del>Mit dem ZEBG wurde ein Teilausbau der Strecke Zug – Arth-Goldau (Doppelspurausbau bei Walchwil) beschlossen. Dieser Teilausbau ist nicht sachplanrelevant und wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.</del></p> <p><del>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Bahninfrastruktur</del></p>	<p><b>Hinweise:</b>                      Richtplan Kanton Zug</p>		

(STEP) soll ~~wird~~ die Strecke Baar – Zug in einem ersten Schritt auf drei, lang-  
fristig auf vier durchgehende Gleisachsen ~~ausgebaut~~. ~~Damit verbunden ist~~  
der Umbau der Bahnhöfe Baar und Zug sowie Anpassungen an den Bahnhö-  
fen Baar-Lindenpark, Baar-Neuhof, Cham und Rotkreuz. Diese Massnahmen  
haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie  
werden ausserhalb des Sachplans koordiniert.

In einer späteren Etappe ist für die Strecke Baar – Zug eine vierte Gleisachse  
geplant. Die Strecke Zug – Kollermühle ~~wird langfristig~~ auf drei Gleisachsen  
ausgebaut ~~werden~~. Der Vierspurausbau Baar – Zug ist im Richtplan Zug als  
Festsetzung aufgeführt. Der Ausbau zwischen Zug und Kollermühle ist als  
Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten.