

OB 1.3 Raum Zug

Allgemeine Informationen

- 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: SBB

Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– 3. Gleis Baar – Zug;	♦		
– 4. Gleis Baar – Zug;		♦	
– Ausbau Zug – Chollermüli;		♦	
– Spange Rotkreuz (doppelspurige Verbindung Cham – Risch);		♦	
– Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Litti bis nach Arth-Goldau.			♦

Begründung

Der Bau der NEAT-Weiterführung südlich der geplanten 2. Etappe des Zimmerberg-Basistunnels und der Spange Rotkreuz erlaubt den Zusammenschluss mit der noch nicht beschlossenen weiteren Entwicklung der Nord-Süd-Achse. 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.

Vorhaben

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.

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

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. Damit würde eine westliche Umfahrung des Zugersee ermöglicht.

Mögliche Weiterführung der Neubaustrecke von Litti bis nach Arth-Goldau: Als mögliche Weiterführung der Linie bis nach Arth-Goldau bestehen eine westliche und eine östliche Umfahrung des Zugersees als mögliche Varianten.

Vorgehen und Hinweise

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. 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 Bahnhöfen Baar Lindenpark, Baar Neufeld und Zug in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten.

Mit dem Vorhaben verbunden ist der Umbau der Bahnhöfe Baar und Zug sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar-Lindenpark, Baar-Neufeld, Cham und Rotkreuz. Diese Massnahmen haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden ausserhalb des Sachplans koordiniert.

Eine Realisierung der weiteren Massnahmen ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss. Beim Ausbau Zug – Chollermüli 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 durchzuführen. Die Realisierung der Spange Rotkreuz bedingt eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen.

Das Zwischenergebnis der Spange Rotkreuz entspricht dem Planungsstand der letzten Überarbeitung des Sachplans AlpTransit im Jahr 1999. Mit der Spange Rotkreuz müssen die Kapazitäten Güterverkehr gewahrt werden.

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.

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 Option 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. Diese Arbeiten werden zeigen, ob eine Weiterführung technisch überhaupt noch möglich sein wird.

Der Vierspurausbau Baar – Zug ist im Richtplan Zug als Festsetzung aufgeführt. Der Ausbau zwischen Zug und Chollermüli ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten.

Im Raum Zug weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.

Hinweis: Richtplan Kanton Zug

OB 1.3 Raum Zug

