

Medienmitteilung

Sperrfrist bis Dienstag, 29. Juni, 06.00 Uhr

Die Pläne der SBB eröffnen der Gemeinde Chancen

Mit dem Ausbauschnitt 2035 will die SBB das Schweizer Bahnnetz ausbauen. Teil des Projekts sind der Zimmerberg-Basistunnel II und ein drittes Gleis zwischen Baar und Zug. Auf die Gemeinde kommen deshalb einige Herausforderungen zu.

Der Bund will mit dem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) das Schweizer Bahnnetz ausbauen. Der zweite Schritt dieses Programms soll bis ins Jahr 2035 realisiert werden, was der Gemeinde Chancen eröffnet, sie aber auch vor Herausforderungen stellt. So gehören zum Ausbauschnitt 2035 der Zimmerberg-Basistunnel II, der von Baar Littli an Thalwil vorbei fast direkt nach Zürich führt, sowie ein drittes Gleis zwischen Baar und Zug. Dies hat einerseits Auswirkungen auf den Bahnhof Baar und die gesamte Zentrumsgestaltung, andererseits müssen gewisse Kreuzungsbauwerke, die unter den Gleisen hindurch oder über sie hinweg führen, angepasst werden. Und von diesen gibt es einige: 16 Über- und Unterführungen zählt man insgesamt auf Baarer Boden – angefangen bei der Personenunterführung Lindenpark im Süden bis zur Unterführung beim Littibach kurz vor dem Albistunnel-Portal im Norden. Gemäss heutigem Stand der Planung sind die Bauwerke von der Neugasse-Unterführung bis zur Stadtgrenze betroffen.

Das Projekt der SBB für eigene Wünsche nutzen

Wenn die SBB das dritte Gleis zwischen Baar und Zug realisiert, werden also an einigen der 16 Kreuzungsbauwerke Baumaschinen auffahren. Die Gemeinde Baar erhält die Chance, das Projekt der SBB für eigene Ausbauten zu nutzen. Sie hat deshalb in Zusammenarbeit mit externen Fachplanern jede Unterführung sowie jede Brücke überprüft und Anforderungen formuliert, wie die Kreuzungsbauwerke aus Sicht der Gemeinde anzupassen wären. Ob und welche dieser gemeindlichen Anpassungswünsche überhaupt realisiert werden können, wird sich in der Detailplanung weisen.

Der Anforderungskatalog der Gemeinde Baar enthält unter anderem den Neubau einer Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Unterfeld, um das neue Quartier an das Gebiet östlich der Gleise anzubinden. Die Strassenunterführung Altgasse soll verbreitert und erhöht werden. Eine Verbreiterung zugunsten des Fussverkehrs wünscht sich die Gemeinde bei der Strassenunterführung Neugasse. Zum Anforderungskatalog gehört auch die Strassenüberführung Neufeld über die Südstrasse parallel zu den Gleisen. Gemäss dem Wunsch der Gemeinde soll diese verbreitert werden, um das Nadelöhr zu entschärfen.

Baar wird zum Umsteigeknoten

Die grössten Veränderungen stehen am Bahnhof Baar an: Das dritte Gleis zwischen Zug und Baar bedingt ein viertes Gleis und einen weiteren Perron am Bahnhof. Der Ausbauschritt 2035 hat aber auch auf die Passagierfrequenzen einen grossen Einfluss. Zwischen Baar und Zürich wird der Fahrplankontakt verdichtet, die Fahrzeit verkürzt sich von 21 auf 13 Minuten. Das macht Baar als Wohn- und Arbeitsort noch attraktiver. Die SBB rechnet gemäss Prognose mit einer Frequenzsteigerung im Bahn- und Busverkehr um über 80 Prozent – von 9'800 im Jahr 2016 auf 18'000 Passagiere im Jahr 2035. Der Bahnhof Baar wird zur multimodalen Drehscheibe und zum modernen Umsteigeknoten. Die Infrastruktur am Bahnhof (Unterführungen und Zugänge zu den Perrons, Veloabstellplätze usw.) und am Bushof reicht für diesen Anstieg nicht aus. Die derzeit sechs Bushaltekanten müssen aufgrund der Anforderungen der Zugerland Verkehrsbetriebe um zwei bis vier Kanten erweitert und teilweise verlängert werden, damit auch Doppelgelenkbusse halten können. Gleichzeitig müssen die Haltekanten erhöht werden, damit sie dem Behindertengesetz entsprechen.

Gemeinde prüft zwei Varianten für den Bushof

Um die Entwicklung am Bahnhof auf die Zentrumsplanung der Gemeinde abzustimmen, hat der Gemeinderat die Funktionale Studie Verkehr Bahnhof in Auftrag gegeben. Zentrales Element dieser Planung ist der Bushof. Das beauftragte Planerteam hat elf Optionen für dessen Ausbau geprüft – auf beiden Seiten der Gleise. In die engere Auswahl kamen fünf Varianten, zwei haben sich nun als Favoriten herauskristallisiert. Die erste Variante sieht einen Ausbau des Bushofs am aktuellen Standort vor. Die zweite Variante ist weitaus kühner: Sie platziert den Bushof unter den SBB-Gleisen. Welche Variante obsiegen wird, ist derzeit offen und abhängig von zahlreichen Variablen. So müssen insbesondere für die unterirdische Variante verschiedene Abklärungen mit dem Bundesamt für Verkehr, mit der SBB und dem Kanton getroffen werden. Nicht zuletzt werden auch die Kosten den Entscheid beeinflussen. Trotz der grossen Hürden will der Gemeinderat die Machbarkeit eines unterirdischen Bushofs abklären, sagt Bauvorstand Jost Arnold: "Wenn wir diese Option jetzt nicht prüfen, ist sie für Jahrzehnte im wahrsten Sinn des Worts verbaut." Sobald die Eckdaten der verschiedenen Projekte entlang der SBB-Gleise bekannt sind, wird der Gemeinderat die betroffenen Kommissionen einbeziehen und das weitere Vorgehen besprechen.

Weitere Auskünfte

Jost Arnold, Bauvorstand, T 041 769 04 00, jost.arnold@baar.ch

Baar, 24. Juni 2021