

SBB-Konflikt endet mit Kompromiss

ZUG Der Fern- und Regionalverkehr kommen sich am Zugersee-Ostufer in die Quere. Schnellzüge haben Vorfahrt. In einem Fall hat aber der Kanton Zug einen Trumpf ausgespielt.

MARCO MOROSOLI
marco.morosoli@zugerzeitung.ch

Die SBB, wie auch die verantwortlichen Stellen im Kanton Zug, warten – wie es scheint – schon fast sehnstüchtig auf ein Urteil des Schweizerischen Bundesverwaltungsgerichtes in St. Gallen. Dort liegt seit längerem eine Beschwerde gegen den geplanten Doppelspurausbau im Nordkopf des Bahnhofs Walchwil. In einer Zwischenverfügung haben die Ostschweizer Richter entschieden, dass das Projekt vorerst nicht ausgeführt werden kann (Ausgabe vom 19. Dezember 2015). Seitdem haben die mit dem Beschwerdefall betrauten Richter nichts mehr verlauten lassen. Die Folge: Die ab Dezember 2016 geplante Sperre wegen des Doppelspurausbaus und der Komplettanierung der Infrastruktur haben die SBB vorerst um ein Jahr verschoben.

Einspruch der Trasse Schweiz AG

Dies hat im Fahrplan 2017 – er gilt ab dem 11. Dezember 2016 – zu zahlreichen Konflikten zwischen der Stadtbahn und den Fernverkehrszügen geführt. Dabei hat die zuständige Vergabekommission sich am Zugersee-Ostufer in die Quere kommen lassen.

Die Trasse Schweiz AG entschieden: Der Fernverkehr hat Vorrang. Thomas Hösli, Leiter der Trasse Schweiz AG, sagt: «Aufgrund der gesetzlichen Prioritätenregel mussten wir die Einführung des durchgehenden S-Bahn-Halbstundentaktes auf dem Streckenabschnitt Zug Oberwil–Walchwil ablehnen.» Das heisst: An Werktagen bleibt es beim gegenwärtigen Angebot. Die S 2 verkehrt stündlich von Baar-Lindenpark nach Erstfeld. Alle zwei Stunden wird die Kurz-S-2 von Baar-Lindenpark nach Walchwil und nicht nur nach Zug-Oberwil geführt. Der Bus fährt derweil tagsüber im Halbstundentakt nach Walchwil.

Eine kuriose Situation hilft Zug

In einem speziellen Fall, bei dem von den SBB geplanten zusätzlichen Zügen am Samstag, hat sich eine kuriose Situation ergeben. Es geht dabei um zwei Züge über die Gotthard-Bergstrecke in den Süden und auf dem gleichen Weg wieder zurück. Da diese «Zusatzleistungen» nicht zum vertakteten Grundangebot gehören, hätte die S 2 (Baar-Lindenpark–Walchwil) in diesem Fall wieder Vorfahrt. Das hat bewirkt, dass die SBB zum Bittsteller mutierten.

«Wir haben ein gewisses Verständnis für das SBB-Anliegen, die fahrplanmässigen Züge zu entlasten. Und letztlich profitieren ja auch die Zuger von diesem Angebot», sagt Hans-Kaspar Weber vom Zuger Amt für öffentlichen Verkehr. Dabei ist, wie Weber erzählt, der Kanton nicht sofort eingeknickt: «Wir haben angeregt, diese Züge über Rotkreuz zu führen.» Ein Regime, das

ja für die Streckensperre schon angebracht ist. Das hätte dann aber zu einer längeren Fahrzeit und zu einem Attraktivitätsverlust geführt.

Zeit fürs «Zusatzpäckli»

Zudem führten die SBB auch noch betriebliche Gründe für ihr Nein zu dieser Lösungsvariante an. Das war der



«In der Gesamtabwägung kann ich hinter der gefundenen Lösung stehen.»

HANS-KASPAR WEBER,
CHEF AMT FÜR
ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Zeitpunkt für den Kanton Zug, einen Trumpf auszuspielen. «Es war klar, dass die SBB uns bei der Lösungsfindung entgegenkommen mussten», sagt Weber. Die Staatsbahn hat dies dann auch getan, ist dem Kanton Zug bei den Kosten für die S 2 entgegengekommen. Zudem wird ein Interregio (IR) auf der Achse Luzern–Zug–

Zürich an Werktagen mit einem «Zusatzpäckli» verstärkt. Das heisst, es werden beim IR, der um 17.10 Uhr Luzern verlässt (Zug ab 17.31 Uhr), zwei zusätzliche Wagen angehängt. Das Gleiche geschieht in der umgekehrten Verbindung, die Zürich um 19.04 Uhr verlässt (Zug an 19.29 Uhr). Weber ist sich bewusst, dass in diesem Fall «Äpfel mit Birnen getauscht werden», aber die Pendler gewinnen in den obigenannten, stets gut ausgelasteten Zügen, 148 Sitzplätze. Doch er sagt auch: «In der Gesamtabwägung kann ich hinter der gefundenen Lösung stehen.» Dies auch, weil die so «hinzugewonnenen» S-2-Züge nach Walchwil am Samstag im Fahrplan als «Exoten» ausser Takt und Traktandum gefallen wären.

Und noch ein anderes Projekt

Und das Schachern um zusätzliche Verbindungen im jetzt schon eng getakteten SBB-Angebot geht weiter. Weber erzählt von Gesprächen seitens des Kantons mit den SBB in einer anderen Angelegenheit: «Wir wollen eine zusätzliche Frühverbindung ab dem übernächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2017 schaffen.» Noch ist nicht klar, wann diese fahren soll. Es soll aber laut Hans-Kaspar Weber möglich sein, selbst frühe Flüge ab Zürich Flughafen auf der Schiene zu erreichen. Der erste direkte «Flughafenzug» fährt heute um 5.26 Uhr in Zug ab. Wer noch früher gehen will, muss eine halbe Stunde über Affoltern am Albis fahren und dann in Zürich Hardbrücke umsteigen. Mit Gepäck ist dieser Umsteigebahnhof sicher nicht der attraktivste Start für eine Ferienreise.

Interessante Daten zum Zugverkehr

PASSAGIERZAHLEN mo. «SBB öffnen den Zugang zu gewissen Unternehmensdaten», titelt das Fachmagazin «Schweizer Eisenbahn-Revue» in seiner Ausgabe 6/2016. Folgende Daten stehen per sofort auf der Open-Data-Plattform der SBB (data.sbb.ch) zur Verfügung: Verkehrsstatistik, Anlagedaten der Haltestellen, Formulare des Rollmaterials, Services und Geschäfte an Bahnhöfen, Passagierfrequenzen anderer Bahnhöfe und die Auflistung der Züge je Streckenabschnitt. So ist frei zugänglich, wie gut die SBB-Bahnhöfe und Haltestellen im Kanton Zug genutzt werden (Zahlen aus dem Jahre 2014). Spitzenreiter ist Zug. Dort beträgt die Passagierfrequenz pro Tag (auf die ganze Woche gerechnet) 35 000. Werden nur die Werkstage berücksichtigt, steigt diese Zahl auf 41 500. In Rotkreuz steigen rund 12 600 Passagiere ein oder um. In Baar sind es 7400, in Cham beträgt der Wert 5000 Passagiere. Abgeschlagen auf dem letzten Platz liegt die Haltestelle Walchwil Hörndli. Dort werden pro Tag rund 50 Zugfahrer gezählt. Der Grund: Nur wenige Züge halten dort an.