Kampf um jede Fahrplansekunde

Rotkreuz ist ein Wachstumsmotor im Kanton Zug und fordert mehr Halte von Schnellzügen

Obwohl Rotkreuz seit mehr als hundert Jahren ein Knotenpunkt für die Eisenbahn ist, lag der Ort lange im Dornröschenschlaf. Jetzt bringen die schnell wachsenden Pendlerströme das prosperierende neue Zentrum an die Kapazitätsgrenze.

ERICH ASCHWANDEN, ROTKREUZ

Das Potenzial des SBB-Knotenpunkts Rotkreuz inspirierte den Grossvater von Peter Hausherr bereits früh. 1937 zog der Vorfahre des heutigen Gemeindepräsidenten von Risch-Rotkreuz mit seinem Geschäft aus dem Kanton Thurgau ganz bewusst hierher. Hier, aus dem südwestlichen Zipfel des Kantons Zug, so die Überlegung des Velohändlers, würde er Kundschaft in den direkt angrenzenden Kantonen Luzern, Schwyz und Aargau per Bahn schnell erreichen.

Ausserdem war Rotkreuz schon damals ein Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. 1864 eröffnete die Schweizerische Nordostbahn ihren Bahnbetrieb auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich. An Bedeutung gewann der Bahnhof Rotkreuz durch den Anschluss an die Aargauische Südbahn am 1. Dezember 1881. Die beiden Privatbahnen gingen im Jahr 1902 an die SBB über.

Blick auf das schnell gewachsene Rotkreuz mit Roche-Turm (links) und Bahnhof (im Vordergrund). GORAN BASIC / NZZ

Später, aber gewaltiger Boom

Doch der Aufschwung fuhr trotz der verkehrsgünstigen Lage an der Strecke Zürich–Luzern jahrzehntelang an Rotkreuz vorbei. Dieses bildet zusammen mit den Dörfern Buonas, Risch und Holzhäusern die Gemeinde Risch. Es siedelte sich kaum Industrie an, zeitweise war die Bevölkerungszahl sogar rückläufig. Selbst als sich die Stadt Zug und Baar nach 1950 im Rekordtempo zu internationalen Zentren des Rohstoffhandels und der Finanzbranche entwickelten, regte sich in Rotkreuz wenig. Bekannt war der Ort vor allem wegen seiner Tanklager und des Bahnhofs mit seinen zahlreichen Rangiergleisen.

Der gewaltige Boom setzte erst in den 1980er Jahren ein und ist eng verknüpft mit der Roche Diagnostics AG, die sich als erstes Pharmaunternehmen in Rotkreuz niederliess. «Wir sind Spätzünder, was sich für uns als Glücksfall erwiesen hat», stellt Gemeindepräsident Peter Hausherr fest. Die vorhandenen Landreserven konnten dank ausgeklügelten Gestaltungsplänen schnell und qualitativ hochstehend entwickelt werden. Seit 2013 hat mit Novartis ein weiterer Pharmakonzern zahlreiche Geschäftseinheiten hier zwischen Zugersee und Reuss zentralisiert. Schon lange sind internationale Unternehmen wie die AMC International ansässig, so dass gegenwärtig knapp 9000 Leute in Risch-Rotkreuz arbeiten. Einige Bauprojekte sind noch in Bearbeitung.

Rekordverdächtig ist auch das Bevölkerungswachstum. Zwischen 1990 und 2015 hat sich die Zahl der Einwohner von 5414 auf 10 268 fast verdoppelt. Eigentlich könnte sich Risch-Rotkreuz seit 2012 Stadt nennen, «doch wir wollen ein Dorf bleiben», erklärt der Gemeindepräsident. Ein Dorf mit einer Hochschule notabene, denn im September sind Teile des neugegründeten Departements Informatik der Hochschule Luzern ins Suurstoffi-Areal direkt neben dem Bahnhof eingezogen. Im Vollausbau sollen hier ab 2019 rund 1000 Studierende und 1500 Mitarbeitende wirken. Bemerkenswert ist, dass man sich in der Standortevaluation gegen die Stadt Zug durchgesetzt hat.

Ein nicht zu unterschätzendes Kriterium war dabei die Erreichbarkeit. So zeigte eine Studie, dass Rotkreuz bei der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb von 60 Minuten besser abschneidet als die Kantonshauptstadt, dies insbesondere aus den Kantonen Luzern und Aargau. Dank dem nahen Anschluss an die A 2 und die A 14 gilt dies auch für den motorisierten Individualverkehr.

Spezielle Vorlesungszeiten

Doch die sehr gute Anbindung an die Verkehrsträger zeigt zunehmend ihre Schattenseiten. Der Bahnhof Rotkreuz, der während vieler Jahrzehnte eher zu gross dimensioniert schien, gerät durch die Pendlerströme während der Woche regelmässig an seine Kapazitätsgrenzen. 2012 stiegen an Werktagen durchschnittlich 14 400 Reisende ein und aus, so dass es in der Unterführung zu Spitzenzeiten eng wird. Damit nicht alle Studierenden gleichzeitig und zusammen mit den Pendlern auf den Campus strömen, hat die Hochschule Luzern als schweizweit erste Bildungsinstitution in Absprache mit den SBB die Vorlesungszeiten ausserhalb der Hauptverkehrszeiten gelegt. Eine Personenüberführung direkt vor dem Hochschulareal soll ebenfalls für eine gewisse Entlastung sorgen.

Doch die Wirtschaftsregion Zug West, in der sich die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch-Rotkreuz zusammengeschlossen haben, verlangt grundlegende Verbesserungen. Vor zwei Jahren haben sie die von mehr als 1300 Personen unterschriebene Petition «ÖV-Drehscheibe Zug West» eingereicht. Darin stellt der von den drei Gemeinden und der Wirtschaft getragene Verein vier Forderungen an den Kanton Zug und die SBB:

- halbstündlicher Interregio-Halt auf der Linie Luzern–Zug–Zürich;
- zusätzliche halbstündliche Regio-Express-Verbindung auf der Linie Luzern–Zug–Zürich;
- Anbindung des Raums Aarau/Freiamt an Rotkreuz;
- weiterer Ausbau der Bahnhöfe Rotkreuz und Cham.

Hauptforderung unerfüllt

Die SBB haben auf diese Engpässe reagiert und setzen morgens auf der Strecke Luzern–Zug–Baar seit April 2016 zwei zusätzliche Flirt-Kompositionen als Verstärkung ein. Mit Fahrplanwechsel 2015 wurde abends ein Entlastungszug Zug–Cham–Rotkreuz eingeführt. Zudem wurden einige Interregio-Züge mit zusätzlichen Wagen verstärkt. Nicht erfüllen können die SBB jedoch die Hauptforderung nach einem zusätzlichen Interregio-Halt. «Die diesbezüglichen Abklärungen führten zum Ergebnis, dass ein Halt nicht ohne grössere Infrastrukturausbauten oder nur durch die Aufgabe von bestehenden anderen Angeboten möglich ist», erklärt Michael Berchtold, Leiter Personenverkehr Mitte der SBB.

Vereinfacht gesagt, könnte der knapp getaktete Fahrplan Luzern–Zürich nicht mehr aufrechterhalten werden, wenn die IR-Züge zusätzlich in Rotkreuz hielten. Abhilfe ist nicht in Sicht, da bis und mit Umsetzung des Ausbauschritts 2025 keine Mittel zur Verfügung stehen, um die Infrastruktur zwischen Zürich und Luzern auszubauen. Rotkreuz muss also damit leben, dass es zu gross für das auf die Zentren ausgerichtete SBB-Netz geworden ist. Immerhin sind gemäss Berchtold für den Bereich Mitte keine weiteren Beispiele so schnell wachsender Zentren bekannt.

Rotkreuz ist auch anderswo

Die nationale Verkehrsplanung nimmt Siedlungsschwerpunkte ausserhalb der klassischen Zentren zögerlich ins Blickfeld

Wie Rotkreuz werden auch andere Orte jenseits herkömmlicher Stadtzentren zu neuen Wohn- und Arbeitsschwerpunkten. Im Rahmen der Erneuerung der Konzession für den Eisenbahn-Fernverkehr soll dem Rechnung getragen werden.

PAUL SCHNEEBERGER

In Hinsicht auf den Fahrplanwechsel sind alle Blicke auf den Gotthard-Basistunnel gerichtet. Zu Recht, handelt es sich bei ihm doch um das grösste und teuerste Einzelvorhaben der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur. Zudem ist er als Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) einer von drei übrig gebliebenen Bestandteilen einer grossen Idee: der Flachbahn durch die Alpen, die einen ressourcenschonenden Transitverkehr ermöglichen soll.

Noch weisse Flecken

Keine überregionale Aufmerksamkeit findet demgegenüber die ebenfalls am Sonntag stattfindende Aufwertung des Bahnhofs Emmenbrücke nördlich von Luzern zu einem neuen Hub des öffentlichen Verkehrs – geschweige denn ist diese Bestandteil eines nationalen Plans. Durch die klassische Brille betrachtet, muss das auch nicht sein, da sich die Drehscheiben des nationalen Bahnverkehrs immer noch mitten in den Zentren der klassischen Städte befinden.

Zieht man jedoch in Betracht, dass das grosse Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen vor allem in Vorstädten, kleinen und mittleren Zentren stattfindet und immer mehr Menschen über die Grenzen einzelner Agglomerationen hinaus pendeln, ist dieser Blick längst nicht mehr zeitgemäss. Sosehr Emmenbrücke als Knoten des öffentlichen Regionalverkehrs aufgewertet wird, so sehr bleibt der Ort selbst bei Projektionen der Zukunft auf der nationalen Karte der Eisenbahn ein weisser Fleck – beispielhaft dafür ist seine Absenz auch im Fahrplankonzept des Fernverkehrs nach Realisierung des Bahnausbau-Schritts 2025.

Abgesehen von der Gemeinde Emmen, die mit ihren knapp 30 000 Einwohnern und knapp 16 000 Arbeitsplätzen schon heute in derselben Liga spielt wie die von bloss kleinen Agglomerationen umgebenen Städte Schaffhausen oder Chur, sollen in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs Emmenbrücke basierend auf einer kantonalen Entwicklungsstrategie noch einmal mindestens 3000 Bewohner und 4000 Arbeitsplätze angesiedelt werden.

Oerlikon–St. Gallen ab 2018

Wie in Rotkreuz stellt sich auch in Emmen die Frage, ob die nun lancierte regionale Drehscheibe des öffentlichen Regionalverkehrs nicht auch zum fixen Haltepunkt von Schnellzügen werden sollte. Just vor einem Jahr entbrannte eine vergleichbare Diskussion um die von einer zunehmenden Anzahl Arbeitsplätze umgebenen Bahnhöfe Zürich Altstetten und Bern Wankdorf, nachdem die SBB beim Bundesamt für Verkehr ebenso kurzfristig wie erfolglos ein Gesuch für einige Schnellzugshalte an diesen wachsenden Siedlungsschwerpunkten gestellt hatten.

Durch solche Massnahmen liesse sich die Zahl der Reisenden reduzieren, die an klassischen Knotenbahnhöfen wie Zürich HB, Bern oder Luzern umsteigen müssen und deren Kapazitäten strapazieren. Zudem würde die Bahn auf Korridoren mit hohem Verkehrsaufkommen gegenüber der Strasse attraktiver, die bis heute vor allem bei den zunehmenden Verkehrsströmen punktet, die weder Ausgangs- noch Endpunkt in einem klassischen Zentrum haben.

In seinem ablehnenden Entscheid zu den Schnellzugshalten in Zürich Altstetten und Bern Wankdorf führte das Bundesamt für Verkehr damals unter anderem die auf die Anschlussknoten in den grossen Bahnhöfen ausgerichtete Fahrplanstruktur an. Zudem stünde ein solcher Halt wegen des Fahrplankorsetts in Konkurrenz zu anderen Schnellzugshalten – beispielsweise in Aarau. Das Amt erklärte jedoch, es sei bereit, Grundlagen zu erarbeiten, um im Sinne von Pilotprojekten erste solche Halte zu ermöglichen, wo sie zur Entlastung bestehender Anlagen dienten und von raumplanerischer Warte aus auch sinnvoll seien. Mittlerweile sind diese Arbeiten Bestandteil der für Ende 2017 vorgesehenen Erneuerung der Konzession für den Eisenbahn-Fernverkehr.

Von den SBB bereits kommuniziert ist, dass Ende 2018 der Vorstadtbahnhof Zürich Oerlikon durch einen teilweisen weiteren Einbezug in das Netz des Fernverkehrs aufgewertet wird, was die Standortgunst des Zürcher Stadtteils mit der bevölkerungsmässigen Dimension der Stadt Luzern erhöht. Ab dann sollen halbstündlich Züge der Linie Zürich–St. Gallen dort anhalten; stündlich handelt es sich gar um eine Verbindung bis ins Rheintal. Diese punktuelle Massnahme wirkt insofern zufällig, als sie nur eine der beiden Achsen in die Ostschweiz betrifft – dazu jene, die raumplanerisch weniger explizit auf Zürich ausgerichtet ist, als jene in den Thurgau.

Crux mit dem Knotenprinzip

Unter dem Strich macht das Ringen um die Anpassung des Bahnnetzes an das neu konfigurierte Städtenetz im Mittelland dreierlei deutlich: Erstens, wie problematisch es ist, auf Jahrzehnte hinaus Konzepte mit minutengenauen Fahrplänen zu entwickeln. Zweitens, wie gefährlich es ist, im Zuge kurzfristiger Optimierungen Anlagen zu stark auf bestimmte Konzeptionen zuzuschneiden, weil dadurch künftige Handlungsspielräume eingeschränkt werden. Und drittens, dass das Bahnnetz allein auf der Basis des derzeitigen Knotenprinzips den neuen räumlichen Gegebenheiten nicht optimal entsprechen kann.