

Die Stadtbahn : Zug um Zug

Autor(en): **Fuchs, Hanns**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **21 (2008)**

Heft [1]: **Zug - Ansichten und Aussichten einer Stadtlandschaft**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Stadtbahn: Zug um Zug

Das Projekt «Stadtbahn Zug» startete die kantonale Volkswirtschaftsdirektion 1996. Fünf Jahre später sagte das Volk Ja dazu – und spendierte 67 Millionen Franken für den Ausbau der Bahn-Infrastruktur. Drei Jahre später war der Kanton bereit für «Bahn 2000». Politiker und Planer hatten rechtzeitig erkannt, dass das nationale Grossprojekt auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs in der Region heruntergebrochen werden musste.

Im späten 19. Jahrhundert war das Schienennetz Baar (Sihlbrugg)–Zug–Rotkreuz (Luzern)–Walchwil (Arth-Goldau) angelegt worden. Darauf legte der Kanton zwei Stadtbahnlinien und baute neun neue Haltestellen. So entstand das neue Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Betrieben werden sollte das Netz nicht mit altem, klapprigem Rollmaterial. Die SBB bestellten für die Stadtbahn Zug zwölf «Flirt»-Niederflurkombinationen aus der Stadler-Rail-Fahrzeugschmiede – standesgemässe ÖV-Gefährte für den laut UBS wirtschaftlichen «Wachstumsleader der Schweiz».

Der Flirt mit der Stadtbahn wurde mühsamer als gedacht. Am 12. Dezember 2004 war Fahrplanwechsel zur «Bahn 2000» und Auftakt zur Stadtbahn Zug. Politiker, Planer, Bevölkerung und Medien freuten sich und feierten den S-Bahn-Start. Der Kater kam wenige Tage später: «Flirt führt in Verspätungen», meldete die Lokalzeitung. Danach folgten schlechte Schlagzeilen: überfüllte Züge, Informationssystem mit Tücken, arge Startschwierigkeiten. Doch das waren Peanuts. Hauptsache, die Stadtbahn Zug fuhr. Für den öffentlichen Verkehr im Kanton ein «Quantensprung», stellte der Regierungsrat fest, denn: «Mit der Einführung der Stadtbahn und der konsequenten Ausrichtung des Busnetzes auf die Stadtbahn konnte das Angebot des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton und auch über dessen Grenzen hinaus markant verbessert werden.»

Seither gehts dem Zuger Zug gut. Ende März 2005 waren die technischen Probleme weitgehend behoben. «Die Stadtbahn ist jetzt pünktlich», freute sich die Lokalzeitung. Und der Regierungsrat konnte in seiner ersten Jahresbilanz zur Stadtbahn eindrückliche Zahlen aus der Statistik zitieren: «Auf den Regionallinien, die nun die Stadtbahn bedient, konnten die Fahrgastzahlen bereits im ersten Betriebsjahr um 54 Prozent gesteigert werden, wobei allein zwischen Cham und Zug eine Zunahme von 65

Prozent zu verzeichnen war.» Die Stadtbahn schreibt ein weiteres Kapitel im Buch der Zuger Erfolgsgeschichten. Drei Jahre nach dem Start wird nun der Ausbau der Stadtbahn vorangetrieben.

Auf der kantonalen Hauptachse Baar–Zug–Cham fährt die Bahn schon heute im Viertelstundentakt; ab Cham Richtung Rotkreuz/Luzern/Freiamt dünnt das Angebot aus. Doch die Stadtbahnplaner und -bauer machen nicht halt. Der Bahnreisende sieht derzeit auf der Einspurstrecke zwischen Cham und Rotkreuz eine Grossbaustelle. Seit letztem Sommer wird auf dem Abschnitt Cham–Freudenbergröten–Rotkreuz für 46 Millionen Franken das zweite Gleis eingebaut. Der Doppelspurausbau flicht die wachstumsstarke Gemeinde Risch mit dem industriellen Kern und Verkehrsknoten Rotkreuz ins Zuger Stadtbahnnetz ein. Ab Fahrplanwechsel 2008 werden auf der Achse Baar–Zug–Rotkreuz die «Flirt»-Züge im Viertelstundentakt fahren – ein modernes, leistungsstarkes und attraktives ÖV-Rückgrat für den urbanen Raum Zug.

Die Basis für den ersten Ausbauschritt der Stadtbahn legte der Kantonsbeitrag von 20 Millionen Franken an die Doppelspurkosten der SBB. Bezeichnend für die breite Akzeptanz des «Zugs für Zug»: Im Kantonsrat gab der städtische Betrag nur in Bezug auf buchhalterische und finanztechnische Details zu reden. Das starke Engagement der öffentlichen Hand für den zügigen Ausbau der Stadtbahn ist politisch unbestritten.

Das hat seine guten Gründe. Zug hat täglich Pendlerströme von 20 000 Zu- und 10 000 Wegreisenden zu bewältigen. «Als starker Wirtschaftsstandort brauchen wir eine leistungsstarke Infrastruktur», sagt Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel. «Die Stadtbahn ist ein Erfolgsprodukt», stellt er trocken fest. Schon heute gehört sie zu den Standortvorteilen des Wirtschafts- und Finanzplatzes.

Wenig Entlastung hat die Stadtbahn bis jetzt der Zuger Innenstadt bringen können. Noch immer quälen sich Autos und Busse aus den Wohngebieten im Süden mitten durch den Stadtkern zu den Arbeitsplätzen und den Shopping- und Freizeitangeboten im Norden. Die Stadtbahnlinie 2 vermag mit ihrem Stundentakt-Angebot noch zu wenig Zuger Autofahrerinnen und -fahrer zum Umsteigen bewegen. Zudem setzt die Topografie grosszügigen Ausbauvorhaben für die Schiene auf der Achse Zug–Walchwil–Arth-Goldau enge Grenzen. Hanns Fuchs

1 Entlang der beiden Stadtbahnlinien entstanden neun zusätzliche Haltestellen. Die hier abgebildete trägt den schönen Namen «Schutzengel». Foto: Walter Mair

2 Der Netzplan der Stadtbahnlinien 1 und 2, des ÖV-Rückgrats ums Zuger Seebecken.



1



2