

Zug, 22.6.2021

Vernehmlassungsantwort

Richtplananpassung 21/1 Mobilitätskonzept Kanton Zug 2040

1. Grundsätzliche Einschätzung

a) Klimaziele inexistent

In unserem Input anlässlich der Expertengespräche haben wir betont, dass die dringendst notwendigen Klimaziele/CO₂-Reduktion den Rahmen setzen für ein zukunftsgerichtetes und nachhaltiges/gesellschaftsverträgliches Mobilitätskonzept für den Kanton Zug 2040. Dies u.a. deshalb, da der Verkehr rund 40% zum CO₂ beitrage. Dieser Anteil dürfte im Kanton Zug sogar eher noch etwas höher liegen angesichts der Tatsache, dass Zug über die höchste PKW-Dichte der Schweiz und einen stets wachsenden Anteil an übergrossen, überschweren und energieineffizienten Privatfahrzeugen verfügt.

Wir bedauern sehr, dass die vorliegende Richtplananpassung diesen Gedanken nicht nur nicht aufnimmt, sondern auch keine greifbaren Massnahmen oder Perspektiven zur Erreichung dieser Klimaziele/CO₂-Reduktion beinhaltet. Wir sind, offen gesagt, enttäuscht vom vorliegenden Entwurf. Wenn der Bundesrat seine CO₂-Strategie ernst nimmt, kann er die vorgeschlagene Richtplananpassung so nicht gutheissen.

b) Beitrag der Schiene an die CO₂-Ziele fehlt komplett

Es ist unbestritten: bei gutem Auslastungsgrad ist die Eisenbahn mit Abstand das klimafreundlichste Verkehrssystem für Mittel- und Langdistanzen. Für kürzere Distanzen in dicht besiedelten Gebieten – wo im Kanton Zug eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung lebt und arbeitet – gilt das gleiche für einen auf klimafreundlich und energieeffizient getrimmten ÖV für die Mittel- und Feinverteilung. Eine Verschiebung des Modal Split weg vom MIV hin zur Schiene und zum strassengebundenen ÖV ist, auch in Übereinstimmung/Abgleich mit der nationalen CO₂-Strategie deshalb bindend. Dieser ebenfalls zentrale Grundsatz fehlt im Mobilitätskonzept.

c) Quantensprung 203x wird verpasst

Mit der Inbetriebnahme des Zimmerberg Basistunnel II (ZBT II) und des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) in den Jahren 203x und 204x wird die Attraktivität und Kapazität der Eisenbahn für den Kanton Zug einen Quantensprung vollziehen. Dieser Ausbau legt die Infrastrukturbasis für die oben erwähnte Verschiebung des Modal Split und ermöglicht eine klimaverträgliche Neuorganisation der Transportketten.

Dies muss aber mit einem Massnahmenplan vorbereitet werden. Nichts von dem im Richtplan! Stattdessen stellen wir Passivität fest und «die umfassende Überprüfung des Netzes» soll erst 2035 «geprüft» werden. So wird der Kanton Zug diese Riesenchance verpassen - das ist nicht zukunftsgerichtetes und verantwortliches Handeln. Agieren statt reagieren muss die Losung heissen!

d) Problematik der ungenügenden Kapazitäten bis Eröffnung ZBT II und DBL nicht adressiert

Corona hat durch den Rückgang der Frequenzen die seit Jahren bestehende Problematik der ungenügenden Kapazitäten auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich kurzzeitig etwas entschärft. Es ist aber absehbar, dass sich diese mit der langsamen Rückkehr zum «Normalzustand» wieder akzentuieren wird. Es ist deshalb kein Geheimnis, dass sich mit dieser Akzentuierung die Konkurrenz um Trassen zwischen Stadtbahn, Regional- und Fernverkehr wieder verschärfen wird. Damit die Stadtbahn neben dem Bussystem das Rückgrat des öffentlichen Lokalverkehrs bleiben kann, sind Massnahmen nötig. Diese fehlen im Richtplan resp. sind nicht terminiert.

e) Massnahmenplan nötig

Ohne einen Massnahmenplan können keine Ziele erreicht werden. Der Kanton steht deshalb in der Verantwortung, einen Massnahmenplan zu erarbeiten und umzusetzen, der insbesondere die folgenden Herausforderungen adressiert:

- ⇒ Weiterentwicklung durch Kapazitätserhöhung und teilweise Neugestaltung der Bahnhöfe Zug, Baar, Cham, Steinhausen und Rotkreuz, welche zu grossen Hubs werden müssen, um das zu erwartende (und angestrebte) Mengengerüst auf der Schiene zu bewältigen (Ziel: Faktor 3 bei der Anzahl beförderter Personen).
- ⇒ Massive Reduktion der im Durchschnitt mit 1.2 Personen besetzten und immer schwereren privaten PKW in den Städten und Agglomerationen - Ersatz durch einen massiv ausgebauten und möglichst mit alternativen CO₂-armen Antrieben ausgestatteten ÖV in der Fein- und Mittelverteilung (Mobility on demand, eine App für die Organisation und Bezahlung der individuellen Transportketten) und Priorität für den Langsamverkehr. Das erlaubt eine Umgestaltung der Verkehrsräume in Städten und Agglomerationen. Zentrale Kennzahlen für diesen Umbau im Nahverkehr sind: Flächenverbrauch, Fahrzeuggewicht und CO₂-Emission pro beförderte Person.
- ⇒ Zug wächst weiter – welche raumplanerischen Massnahmen sind zu ergreifen, um den Umbau der Mobilität zu fördern, ermöglichen und gesetzlich zu verankern und wie können diese mehrheitsfähig gemacht werden?
Beispielsweise ist die Prüfung von neuen Umsteigemöglichkeiten anzugehen und ggf. raumplanerisch zu sichern. Können Stadtbahnhaltestellen besser mit dem Feinverteiler und dem Langsamverkehr verknüpft werden?

Auch sind Flächen für Dienstleistungen (z.B. im Paketservice-Bereich mit Pick-Post-Bereichen) für alle Anbieter zu koordinieren und kundenfreundlich auszugestalten.

Folgende Massnahmen gehören in einen solchen Aktionsplan (nicht abschliessende Aufzählung):

- Aufnahme und grobe Ausarbeitung eines Szenarios 47 zu 20 zu 25 zu 8
[In Personenkilometer gemessen heisst das: 47% auf der Schiene, 20% motorisierter Individualverkehr, 25% ÖV auf der Strasse inkl. Mobility on demand und 8% Langsamverkehr]
- Sensibilisierung, Aufklärung, öffentliche Diskussion über die Dimensionen der Problematik und mögliche Lösungswege.
- Mitorganisieren des Umbaus der Mobilität zusammen mit Partnern aus allen betroffenen Bereichen.
- Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Zug 2035 vorbereiten. Feinverteiler bis 2035 optimieren und ausbauen (Mobility on demand*).
- Stadtbahnhaltestellen zum Umsteigen fit machen. Neue Anknüpfungspunkte und Umsteigemöglichkeiten nutzen.
- Aber auch Sofortmassnahmen: z.B. Optimierung Tarifverbund, Massnahmen für bessere Kundeninformation und Verständnis für Transportketten fordern und fördern (u.a. bei konzessionierten Anbietern)
- Einfachheit des ÖV Systems erhalten und ausbauen. Ohne Reservation für ÖV-Gefässe (Spontanität zulassen!). Preis nicht einseitig nur beim ÖV erhöhen (wie in den letzten Jahren faktisch geschehen).

Dieser Massnahmenplan ist in die Kapitel 1.1 / 2.1 / 3.1 / 4.1 / 5.1 und 6.1 «Handlungen» einzuarbeiten.

Wir verdeutlichen dies nachstehend mit einigen Anträgen, die aber keinerlei Vollständigkeit beanspruchen, sondern nur mögliche Beispiele für die Umsetzung des von uns geforderten Massnahmenplans aufzeigen soll.

2. Anträge

G7.1

Ergänzung:

* Mobility on demand umfasst alle Transportangebote vor allem für die kleinräumigen Mobilitätsbedürfnisse, welche via App bestellbar sind, also auch alle Sharing-Angebote. Die Kategorisierung des Modal Split sollte an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

...mit Gütern.

Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse erfolgt mit einem Mobilitätssystem, welches die CO₂-Ziele des Bundes termingerecht erfüllt.

G 7.2

Streichung des bestehenden Satzes.

Ersatz durch:

Der Kanton erarbeitet einen verbindlichen und mit terminierten Einzelschritten konkretisierten Massnahmenplan bis am 31.12.2023, um die Mobilität im Kanton Zug gemäss G 7.1 zu organisieren. Dabei wird insbesondere der geplante Ausbau der Schieneninfrastruktur konsequent genutzt.

Der Kanton verpflichtet die Gemeinden, die in ihrem Kompetenzbereich liegenden Massnahmen ebenfalls in einem gemeindlichen Massnahmenplan bis am 31.12.2024 zu konkretisieren.

M 1.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden sorgen für eine vielfältige Mobilität im Kanton Zug und setzen das Mobilitätskonzept um.

Satz streichen und ersetzen mit:

1. Kanton und Gemeinden verpflichten sich, den Massnahmenplan unter G 7.2 termingerecht umzusetzen. Dabei werden alle zur Verfügung stehenden politischen und gesetzlichen Mittel genutzt und allfällig nötige gesetzliche Anpassungen zeitgerecht angegangen.

M 3.1 Handlungen

Änderungen:

2. Kanton und Gemeinden ~~verfolgen aktiv~~ steuern proaktiv die Entwicklung der Mobilität im Sinne der Ziele in G 7.1 und G 7.2. Unterstützt werden neue Mobilitätsformen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen:

- a. Energieeffizienz verbessern;
- b. Flächeneffizienz steigern;
- c. Kundennutzen erhöhen;
- d. Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.

3. Kanton und Gemeinden ~~können neue Mobilitätsformen subventionieren keine einzelnen Energieträger~~ und Versorgungsinfrastrukturen gemäss Massnahmenplan subventionieren für die Mobilität.

M 4.1 Handlungen

2. Der Kanton unterstützt die schweizweite Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen.

Kommentar: Mobility Pricing für den ÖV kann nur im Rahmen des nationalen ÖV-Netzes funktionieren. Zug als Testkanton ist zu klein und ungeeignet.

M 5.1 Handlungen

Streichen

~~2.5. Weitergehende Ausbauten für die Punkte 2.1 und 2.2 mit grossen Auswirkungen auf Raum- und Umwelt benötigen eine umfassende Interessenabwägung. Im Jahr 2035 findet eine umfassende Prüfung des Netzes in den Räumen Stadt Zug, Baar-Zug-Steinhausen, Rotkreuz und Unterägeri statt.~~

Ersetzen mit:

2.5 Weitergehende Ausbauten für den Punkt 2.1 werden nur in Erwägung gezogen, falls sie für die Erreichung der Ziele unter G 7.1 und G 7.2 zwingend nötig sind.

Neuer Punkt 2.6

2.6 Die Infrastruktur der grossen Mobilitätshubs in Baar, Zug, Cham, Steinhausen und Rotkreuz wird systematisch an die steigenden Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die Inbetriebnahmen der im AS 2035 geplanten Infrastrukturen werden sie rechtzeitig auf den dannzumal zu erwartenden Wachstumsschub ausgerichtet. Dazu wird eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden angestrebt.

M 5.2.2 Vorhaben

Streichen:

~~1. Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanchluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.~~

~~Festsetzung 3 F 13-E 15~~

~~1.1. Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg~~

Begründung: Die Bahnlinie zwischen Zug und Thalwil wird mit dem ZBT II massiv ausgebaut, auf der gleichen Strecke braucht es keinen Strassenausbau, dessen Wirkung den CO2-Zielen widerspricht.

M5 Infrastruktur

Antrag

Im Sinne eines symbolischen Aktes bzgl. Prioritätensetzung beantragen wir, dass die Reihenfolge der Infrastrukturkapitel geändert wird.

Neu:

M 5.2 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

M 5.3 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler

M 5.4 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee

M 5.5 Veloverkehr

M 5.6 Kantonales Wanderwegnetz

M 5.7 Nationalstrassen

M 5.8 Kantonsstrassen

M 5.9 Güterverkehr

M 5.10 Flugverkehr

M 5.4.1 Angebot

Änderungen:

1. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und der SBB AG dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Besonders sind in den Hauptverkehrszeiten pro Stunde acht schnelle Verbindungen zwischen Zug und Zürich und sechs schnelle Verbindungen zwischen Zug und Luzern ein 15-Minuten-Schnellzugtakt zwischen Luzern und Zürich zu realisieren.

M 5.4.2 Vorhaben

Änderung:

6 Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren / Priorität 3

Neu: Priorität 1

Änderung:

6.3 Der Kanton setzt spätestens nach der Realisierung des Vorhabens Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt um. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen auf eine Berücksichtigung unseres Standpunktes.

Für den Vorstand Pro Bahn Zentralschweiz

Martin Stuber

Andreas Hürlimann