

Findet Zug die Ausfahrt?

Eine unabhängige Einschätzung von Dr. Alexander Erath, Professor für Verkehr und Mobilität, FHNW

Nimmt man den Motorisierungsgrad als Masszahl, so ist Zug ist der autofreundlichste Kanton der Schweiz. Mit 749 eingelösten Personenwagen auf 1000 Einwohnende, Minderjährige mitgerechnet, hat der Kanton [gemäss der Zahlen des Bfs](#) den mit Abstand höchsten Motorisierungsgrad der Schweiz. Damit nicht genug. Zug weist über die letzten zehn Jahr auch das mit Abstand stärkste Wachstum des Motorisierungsgrads auf. Während dieser in vielen Kantonen gerade in den vier Jahren stagnierte oder gar zurückging, erhöhte sich der Wert in Zug jährlich um 2.2% bis 2.6%. Zusammen mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum von rund 1% respektive 4% staut sich auf Zugs Strassen einiges an Verkehr an. Um dem Verkehrswachstum Paroli zu bieten, plant der Kanton je einen Umfahrungstunnel für Zug und Unterägeri. Kostenpunkt: zusammen über 1 Mrd CHF. Das Geld dazu hat er sich – Wirtschaftswachstum sei Dank - bereits angespart. Darüber, ob diese finanziert und bis 2041 realisiert werden – zusätzlich zu bereits beschlossenen Strassenausbauten – wird die Zuger Stimmbevölkerung am 3. März abstimmen.

Mit der Vorlage stellt sich die Frage, ob Zug den verkehrspolitischen Kurs weiter wie bisher mit Strassenausbauten zementiert. Oder sich einer anderen Frage stellen mag, zu der bisher aber keine Diskussion wahrnehmbar ist: Gibt es nicht doch eine Ausfahrt hin in Richtung einer flächeneffizienten, zukunftsorientierten und ressourcenschonenderen Mobilität?

Es passiert selten, dass man auf der Autobahn die richtige Ausfahrt verpasst. Und wenn doch, dann ist es oft so, dass man entweder zu selbstsicher unterwegs war oder aufgrund der Eintönigkeit der Fahrt unaufmerksam wurde. Beide Situationen passen zum verkehrspolitischen Fahrwasser, in dem sich die politischen Gremien in Zug derzeit befinden. Als alternativlos wurden die beiden Strassentunnelprojekte von den Regierungen des Kantons und der Stadt präsentiert. Die Zusammenarbeit zwischen Regierung und Parlament hinterlässt den Eindruck, dass man mit dem Stadttunnel eine alte Infrastruktur-politische Pendeuz zügig erledigen will, weil man es sich leisten kann. Aber da es um – auch für Zug – viel Geld geht, soll nun doch das Stimmvolk entscheiden.

Dabei mangelt es der vielleicht etwas aufmerksameren Öffentlichkeit an Informationen, um sich eine eigene Meinung zur Sinnhaftigkeit dieser Projekte zu machen. Die relevanten Vorstudien sind zwar per Google-Suche auf der [Website des Mobilitätskonzepts](#) auffindbar und unter «externe Berichte» aufgelistet, aber auf der kantonalen Website zu den Umfahrungen nicht aufgeführt. Diese Vorstudien zeigen, dass bei der Benutzung des Umfahrungstunnels in Zug die Fahrzeiten im Vergleich zu heute ansteigen und die gewünschte Verkehrsverlagerung in Zug nur dann eintritt, wenn die Kapazität der Grabenstrasse und Neugasse durch flankierende Massnahmen reduziert wird. Die proklamierte Verkehrsreduktion um rund 75% ist also nur möglich, wenn die Fahrtenzahl zum Beispiel durch eine elektronische Zugangskontrolle begrenzt wird. Zudem kann aus dem Verhältnis der Baukosten und der erwarteten Verkehrsbelastung nachgerechnet werden, dass jede Tunneldurchfahrt die Steuerzahlenden über 4 Franken kosten wird.

Die Vorstudie des Umfahrungstunnels Zug weist auch auf ein weiteres typisches Problem vieler Umfahrungen hin: Der lokalen Verkehrsbelastung an den Zufahrten. Bei der Zufahrt an der Gubelstrasse werden 30'000 Fahrzeuge pro Tag erwartet – rund viermal so viel wie heute. Dies zieht dort und den umliegenden Kreuzungen weitere Massnahmen nach sich: Gleich nach dem Portal bedarf es einem U-Turn, damit der Umfahrungstunnel eine Wirkung in Richtung Guthirt und Metalli hat. Der Kreisel Aabach-/Gubelstrasse muss mit Bypässen ausgebaut werden, mit entsprechendem Flächenbedarf. Die Kreuzung Gubel-/Baarerstrasse müsste so umgestaltet werden, dass die Industrie- und Guthirtstrasse zu Umfahrungsrouten werden und dort Mehrverkehr entsteht. Technisch wäre das soweit alles machbar, nur sieht der im Dezember 2021 veröffentlichte [kantonale Velonetzplan](#) just in diesem Korridor den Bau einer Velobahn, also einer Veloverbindung mit dem höchsten Ausbaustandard vor. Eine Untersuchung, ob und wie beide Vorhaben miteinander vereinbar sind, wurde bisher aber öffentlich nicht aufgezeigt.

Unklar bleibt auch, ob echte Alternativen zum «weiter wie bisher» geprüft worden sind. Und dies, obschon Zug über die letzten Jahre wichtige Voraussetzungen für eine Richtungsänderung geschaffen hat. In Rekordzeit wurde ein S-Bahnnetz mit neuen Haltestellen geschaffen und seit der Eröffnung im Jahr 2004 mit einer durch Ausbauten ermöglichten Taktverdichtung weiter verbessert. Um einen Teil der neuen S-Bahnhaltestellen wurde das Siedlungsgebiet dicht entwickelt. Gleichzeitig wurde das Busnetz so umstrukturiert, dass es die S-Bahn ergänzt. Dank neuen Busspuren ist der Bus auf bestimmten Streckenabschnitten schneller und zuverlässiger unterwegs als die im Stau stehenden Autos. Und mit dem für 2037 geplanten [Zimmerbergbasistunnel 2](#) wird ein Viertelstundentakt zwischen Zug und Zürich und Fahrzeitverbesserungen möglich.

Die Wirkung dieser Massnahmen ist an bestimmten Stellen bereit mess- und spürbar. Zum Beispiel hat in Zug über die letzten 10 Jahre just in dem Korridor [um rund 10% abgenommen](#), welcher der neue Autotunnel entlasten soll – bei steigender Motorisierungsquote, notabene. Inwiefern das kantonale Velonetz zu weniger Autoverkehr führt, wurde bisher nicht quantifiziert. Aus anderen Kantonen und Ländern wissen wir aber, dass gerade E-Bikes und die schnelleren S-Pedelects das Potenzial haben, Autofahrten zu ersetzen. Dank dem unterstützenden Elektromotor fallen Steigungen nicht mehr ins Gewicht und Fahrten von 6 bis 10 km Länge sind auch für Normalsterbliche im Alltag möglich. Der Umstand, dass in Zug in diesem Distanzbereich heute über 70% der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, sowie dass von allen zurückgelegten Wegen über drei Viertel kürzer als 10 km sind, zeigt deutlich, wie gross hier das Verlagerungspotenzial ist.

Erste Schritte auf der Suche nach einer Alternative zum «weiter wie bisher» wurden mit der Erarbeitung der [Grundlagen für ein kantonales Mobilitätskonzept](#) bereits gemacht. Die darauf basierenden und im Jahr 2023 beschlossenen Richtplananpassungen umfassen für Behörden verbindliche Kernsätze wie «Kanton und Gemeinden fördern flächeneffiziente Mobilitätsformen» oder «der Kanton strebt für die Mobilität den Grundsatz «pay per use» an. [Die Beantwortung einer Anfrage des Regierungsrats](#) im April 2023 zeigt aber auf, dass auf eine Wirkungsanalyse der im Mobilitätskonzept beschriebenen Ansätze wie Mobility Pricing, weiterer ÖV-Verbesserungen, Velonetz ausbau, Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Potenziale selbstfahrender Fahrzeuge verzichtet wurde. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass die durch das Mobilitätskonzept ausgelösten Anpassungen des Richtplans und

die geplanten Strassennetausbauten im Rahmen des gleichen Kantonsratsbeschluss behandelt wurden.

Damit eine Richtungsänderung sinnvoll erscheint, muss aber ein neues, mehrheitsfähiges Ziel ins Auge gefasst werden. Zum Beispiel «Mehr Mobilität mit weniger Verkehr». Dank der prosperierenden Wirtschaft hat es Zug in der Hand, Siedlung und Verkehr so zu gestalten, dass in Zukunft in der gleichen Zeit mehr Arbeitsplätze und Einwohnende (und somit potenzielle Arbeitskräfte) sowie Freizeit- und Einkaufsgelegenheiten erreichbar sind. Aus der [regionalökonomischen Forschung](#) wissen wir, dass eine erhöhte Erreichbarkeit zu einer höheren Produktivität führt und das Wirtschaftswachstum weiter antreibt. Mit welchem Verkehrsmittel diese Erreichbarkeit gewährleistet ist, spielt dabei keine Rolle. Eine durchgehend und nicht nur punktuell nach Innen gerichtete Siedlungsentwicklung mit gemischt genutzten Arealen (z.B. Suurstoffi) führt erfahrungsgemäss nicht nur zu kürzeren Wegen mit höherem Velo- und ÖV-Potenzial, sondern bei der Bevölkerung auch zum Schluss, dass das eigene Auto in einer solchen Umgebung weniger wichtig oder gar überflüssig ist. Ein Widerspruch zu einer solchen Entwicklung sind veraltete Baugesetze, wie jenes von [Baar](#), welche die Parkplatzerstellpflicht unabhängig von der Lage der Immobilie innerhalb einer Gemeinde festlegen. Dabei ist offensichtlich und aus den Fahrzeugregisterdaten ableitbar, dass im direkten Umfeld von S-Bahnhaltestellen der Parkplatzbedarf deutlich geringer ist als am Siedlungsrand mit schlechter ÖV-Erschliessung. Aufgrund der je nach Lage zu grosszügig festgelegten Parkplatzerstellpflicht klagen zum Beispiel Immobilienfirmen über Leerstände in Parkgaragen oder vermieten diese zu nicht kostendeckenden Preisen.

Aber auch eine engere Zusammenarbeit mit der Wirtschaft verspricht weiteres Potenzial für den Umstieg hin zu flächeneffizienteren und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln. Firmen wie die Roche in Rotkreuz haben bereits heute erkannt, dass ein aktives, digital unterstütztes Mobilitätsmanagement ein weiteres Wachstum am Standort ohne zusätzliche Parkplätze und Autoverkehr ermöglicht.

Mobility Pricing, also die nachfrageabhängige Bepreisung von Verkehr (und Parkplätzen) ist ein weiterer erfolgversprechender und zukunftsgerichteter Ansatzpunkt. Als Einzelmassnahme ist die politische Akzeptanz derzeit zwar nicht gegeben. Die Erfahrung in anderen Ländern zeigt aber, dass sich nach zeitlich befristeten Pilotversuchen die Mehrheiten wenden und sich der Souverän für eine Weiterführung ausspricht. Dies dürfte umso mehr zutreffen, wenn Mobility Pricing als integraler Teil eines neuen Zielbilds eingeführt wird.

Mobility Pricing wird ohnehin spätestens dann eine Notwendigkeit, wenn selbstfahrende Fahrzeuge nicht mehr nur in San Francisco oder Shenzhen im Taxi-Betrieb eingesetzt werden, sondern auch von der Zuger Wohnbevölkerung als Privatwagen gekauft werden können. Anders lässt sich dem Szenario, dass leere, selbstfahrende Fahrzeuge für Bring- und Holfahrten die Strassen zusätzlich verstopfen, nicht begegnen. Mit der richtigen Strategie können autonome Fahrzeuge aber auch für Entlastung sorgen. Mit geteilten und im Ridepooling betriebenen Flotten von selbstfahrenden Minibussen kann eine neue Art von (öffentlichem) Individualverkehr angeboten werden, welche die bestehenden Strassenkapazitäten um ein Mehrfaches besser nutzt als private Autos.

Zug täte also gut daran, sich zu überlegen, ob man weiterfahren möchte wie bisher. Oder den Mut und Pioniergeist aufbringt, die Ausfahrt in eine zukunftsgerichtete Mobilitätswelt zu

wählen. Das nötige finanzielle Kapital wäre vorhanden und die Gewinnaussichten waren noch nie so erfolgsversprechend wie heute.

Der Aufwand für die Recherche und das Verfassen dieser unabhängigen Einschätzung wird von Privatpersonen aus dem bürgerlichen Lager zu einem branchenüblichen Stundensatz entschädigt und durch die FHNW verrechnet.

Eine ursprüngliche Version dieses Textes ohne diese Ergänzung und den Hinweis, dass es sich um eine unabhängige Einschätzung handelt, wurde von der Zuger Zeitung am 17.2.2024 veröffentlicht.