

Umfrage zum Schlussbericht ÖV 2040 / Antworten Pro Bahn Zentralschweiz

1

Haben Sie Bemerkungen zum Prozess?

Die erste Session war so aufgesetzt, dass das Ergebnis schon stark zugunsten Bus+ vorgespurt war. Wenn über den ganzen Kanton ein einziges System gespannt wird, ist das Resultat zum voraus klar, weil der lange Korridor ins Agerital schwach besiedelt und topographisch anspruchsvoll ist.

Es bedurfte geharnischter Reaktionen und klarer Interventionen in den Marktständen, dass es eine 2. Session gab und das einigermaßen korrigiert wurde.

Zwar wurde dann auf die entsprechende Kritik reagiert und das Ganze in der 2. und 3. Session ergebnisoffener gestaltet, aber im Schlussbericht taucht die extrem teure Tramlinie ins Ägerital wieder auf...

2

Haben Sie Bemerkungen zu den Analysen (Kapitel 2)?

Vorab zur Zusammenfassung:

Seite 10: wir werden nach Eröffnung des ZBT II acht schnelle Verbindungen nach Zürich haben, nicht vier.

Seite 14: Aussage zum Tram „Eine Systemausprägung in Eigentrassierung ist aufgrund der Platzverhältnisse kaum realistisch. Das System müsste im «Mischverkehr» mit allen anderen Verkehrsteilnehmenden betrieben werden.“

Dies trifft u.E. nicht zu. Es ist eine Frage der Priorität und der Bereitschaft für Eigentrassierungen. (Lehre aus der ESZ: wurde in den 1950er Jahren u.a. wegen fehlender Eigentrassierungen eingestellt.

Zur Analyse Kap. 2:

Es ist ein systemischer Fehler des Richtplanes, dass Zielgrößen zu Entwicklung des modal splits fehlen! Wenn ein Ziel existieren würde, den modal split des ÖV bis 2045 im Minimum zu verdoppeln, wäre eine Gesamtplanung des Zuger ÖV-Systems auf der Basis der neuen Kapazitäten dank ZBT II und DBL und ambitionsem Mittel- und Feinverteiler die logische Folge und man könnte mit den entsprechenden Mengengerüsten rechnen. Dann wäre zum voraus klar, das Bus + nicht reichen wird. Unter 2.4.4 wird ja auch festgestellt, dass der modal split des ÖV im Kanton Zug extrem tief ist. Es braucht hier eine ambitionöse Zielsetzung!

Stattdessen lesen wir bei 2.2 die schwammige Formulierung „Somit ist von einer gewissen Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene auszugehen“. Dabei müsste ja eine grosse Verlagerung das Ziel sein.

Mit dem Ziel, die „Verbindungen innerhalb der Stadtlandschaft“ zu verbessern und auszubauen, gehen wir einig.(2.4.1)

3

Haben Sie spezifische Rückmeldungen zur Grobevaluation bezüglich eines Systems? (Kapitel 3.2 bis 3.6)

Einverstanden mit der Aussage 3.1: „Bei allen Systemen ist für die Feinerschliessung weiterhin ein ergänzendes Busnetz erforderlich, wobei sich die Ausprägung je nach System unterscheidet.“

3.3: Die Metro wird für die Grösse (resp. relative Kleinheit) und EW-Dichte der Stadtlandschaft wohl immer ungeeignet sein, das Kosten/Nutzen kann nie aufgehen. Lausanne konnte auf einer seit dem 19. Jh. bestehenden Infrastruktur samt Tunnels aufbauen, hat eine spezielle Topographie und grössere Dichte.

3.5.: Seite 34 „Flächeneffizient“ und „energieeffizient“ sind zwei Schlüsselvorteile des Trams. Die im Vergleich zum Bus wesentlich einfachere Vollautomatisierung ein weiterer, langfristig wichtiger positiver Faktor.

Seite 35: Die Netzausprägung hat einen Kardinalfehler: die Linie ins Ägerital. Dafür eignet sich das Tram nicht! Weglassen.

4

Haben Sie Bemerkungen zu unseren Folgerungen aus der Grobevaluation (Kapitel 3.7)?

Die Kernaussagen „Mit einem ausgebauten Busangebot (Bus+) können auch über den Horizont 2040 hinaus genügend Kapazitäten in den stärkst belasteten Korridoren bereitgestellt werden“ und „Ein Trambetrieb weist bei einem für urbane Gebiete attraktiven 7.5'-Minuten-Takt tendenziell auch im Korridor Zug-Steinhausen Überkapazitäten auf,, stellen wir angesichts des fehlenden ambitionierten modal split Zieles grundsätzlich in Frage.

Seite 41 und 42: Der Tramkorridor ist nicht zwingend der gleiche wie der Buskorridor. Mit einer Tramlinie betreibt man auch Stadtentwicklung! Vielleicht sollte mal ein VBZ-Planer nach Zug geholt werden?

5

Haben Sie Bemerkungen zur Vertiefung Stadtbahnerweiterung und dem Fazit (Kapitel 4)?

Nein

6

Haben Sie Bemerkungen zur Vertiefung Metro und dem Fazit (Kapitel 5)?

Wer 5.2.3. Risiken liest, weiss: das wird kaum was mit einer Metro in Zug.

Ob die Rechnung für eine Metro aufgehen würde, wenn «die Nachfrage konsequent auf der Metro gebündelt und das Verkehrswachstum deutlich stärker auf den öV (und den Fuss-/Veloverkehr) verlagert werden» würde, wie es im Schlusssatz formuliert ist (was ja unserer Forderung nach bei einem ambitionierten ÖV modal split entspricht), bleibt im Dunkeln.

Wir vermuten aber, dass die Stadtlandschaft Zug immer noch zu wenig dicht und zu klein ist. Aber die Rechnung mit anderen Mengengerüsten wäre interessant.

7

Haben Sie Bemerkungen zur Vertiefung Bus+ und der Gegenüberstellung Bus+ und Tram (Kapitel 6 und 6.7)?

Der Kostenvergleich der beiden Systeme ist unbrauchbar, weil die Tramlinie ins Ägerital die ganzen Kosten massiv verzerrt. Noch einmal: diese Tramlinie macht keinen Sinn! Dort wird es immer der Bus sein. Ein Tram im Geissbüeltunnel? Come on...

Ganz anders sähe es aus, wenn damals die ESZ eigentrasseiert worden wäre (so wie z.B. die Forchbahn), statt eingestellt. Aber es gibt Fehler, die nicht mehr wiedergutmacht werden können.

Abbildung 35 zeigt schön, dass es doch geht mit dem Eigentrassee – der Vorteil des Trams gegenüber dem Bus: weniger Raumbedarf in der Breite.

Die Aussage auf Seite 71 «Das Stadtbahnangebot kann nicht reduziert werden und bildet weiterhin das Rückgrat für schnelle innerregionale sowie überregionalen Verbindungen» ist bezüglich innerregionalen Verbindungen so nicht korrekt. Es hängt auch von der Linienführung des Trams ab. Siehe auch unsere Aussage weiter vorne.

Die Aussage auf Seite 72 «Das heisst, ein leistungsfähiges Busnetz ist bezüglich des Komforts nicht weniger attraktiv als ein Tramsystem, sofern die Businfrastruktur konsequent und mit der gleichen Priorität umgesetzt wird, wie ein Tramnetz» ist unhaltbar. Wer in Zürich beide Systeme nutzt, weiss das. Das Tram ist immer bequemer.

8

Haben Sie Bemerkungen zum Fazit "Welches System steht im Vordergrund" (Kapitel 7)?

Eine der Kernaussagen ist «Eine Umstellung der Hauptkorridore auf ein anderes System könnte langfristig zum Thema werden, wenn sich die Region Zug, insbesondere in der Stadtlandschaft, deutlich stärker entwickeln würde und das System Stadtbahn/Bus+ an die Kapazitätsgrenzen stösst». Hier liegt eben der Hund begraben: wenn sich die Politik das Ziel setzt, den modal split massiv zu verschieben, ist es nicht mehr der Konjunktiv «könnte»...

Bei den Investitionskosten ist ersichtlich, wie hoch der Anteil der Ägeritallinie ist und wie sehr diese die Rechnung verzerrt.

Auch die Betriebskostenrechnung ist angesichts der wegzulassenden Ägeritallinie für das Tram nicht korrekt.

Die Aussagen bzgl. Netzintegration stellen wir in Frage. Es ist ja nicht so, dass der Bus beim Tram ganz wegfällt.

Zum Fazit und Ausblick:

Die Gleichstellung von Tram und Metro ist unredlich!

Ein Tram kann schrittweise aufgebaut werden, wenn man jetzt anfängt. Eine Metro viel weniger. Von den unterschiedlichen Kosten mal ganz abgesehen.

Unser Fazit ist:

Buskorridor prioritär dort ausbauen, wo es nie ein Tram geben wird.

Szenarien Tram auf geeigneten Trassen (dazu Beizug von SpezialistInnen) und ergänzendem Bussystem rechnen mit einer Vergrösserung des ÖV modal split um 50, 100 und 150%.

9

Haben Sie weitere Anmerkungen?

Nein