

Stadt Zug braucht einen Masterplan ÖV 2040

Vernehmlassung zum „Konzept Mobilität und Freiraum“ Stadt Zug

Eingereicht von Pro Bahn Zentralschweiz am 15.1.2022

Einleitung

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs und seiner Kundschaft ist das vorliegende Konzept hoch relevant. Wir sehen fünf zentrale Punkte:

1. Die Erreichung der Klimaziele bedingt eine massive Verschiebung des modal splits von der Strasse auf das weitaus klimafreundlichste Verkehrssystem – die Eisenbahn.
2. Mit dem Ausbausritt 2035 wird die Kapazität auf der SBB-Strecke Zug-Zürich auf einen Schlag verdoppelt werden. Die Inbetriebnahme dürfte gemäss heutigem Stand um 2037/38 stattfinden. Voraussichtlich nur wenige Jahre später wird hoffentlich der Durchgangsbahnhof Luzern zur Verfügung stehen.
3. Der Bahnhof Zug wird bei Inbetriebnahme des AS 2035 innert kürzester Zeit eine massive Erhöhung der Frequenzen erfahren. (Vgl. Kap. 2.3.2)
4. Die gemäss „Räumlicher Gesamtstrategie 2040“ ausgeschiedenen Verdichtungsgebiete für die Aufnahme des zu erwartenden Bevölkerungswachstums in der Stadt konzentrieren sich mit einer Ausnahme mehr oder weniger rund um das Bahnhofsgebiet.
5. Der AS 2035 bedingt Ausbauten auf gewissen Streckenabschnitten der Stadtbahnlinie 1 und es ist heute noch nicht klar, wie viel Kapazität auf den Gleisen nach der Eröffnung des ZBT II noch für die Stadtbahnlinie 1 zur Verfügung stehen wird.

Unsere Stellungnahme konzentriert sich auf die „konzeptionellen Lösungsansätze« im Lichte dieser fünf Punkte.

Zum Punkt 1

Die Erreichung der Klimaziele bedingt eine massive Verschiebung des modal splits von der Strasse auf das weitaus klimafreundlichste Verkehrssystem – die Eisenbahn.

Es erstaunt uns, dass die immer dringender werdende Erreichung der Klimaziele kaum Niederschlag gefunden hat im Konzept und auch nicht explizit genannt wird. Der Verkehr muss für die Erreichung der Klimaziele einen grossen Beitrag leisten. Ein Konzept Mobilität für das Jahr 2040 kann heute nicht mehr ohne quantifizierte Ziele bzgl. modal split zugunsten des ÖV und speziell zugunsten der Bahn auskommen.

Zum Punkt 2

Mit dem Ausbausritt 2035 wird die Kapazität auf der SBB-Strecke Zug-Zürich auf einen Schlag verdoppelt werden. Die Inbetriebnahme dürfte gemäss heutigem Stand um 2037/38 stattfinden. Voraussichtlich nur wenige Jahre später wird hoffentlich der Durchgangsbahnhof Luzern zur Verfügung stehen.

Die Stadt Zug ist in einer extrem privilegierten Situation, schaffen doch der AS 2035 und etwas später der Durchgangsbahnhof Luzern die Kapazitäts-Voraussetzungen für die

notwendige massive Verschiebung des modal splits auf die Schiene. Es bleiben noch etwa 15 Jahre, um die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese Verlagerung dann auch tatsächlich stattfindet. Auch dafür braucht es Mengengerüste und vor allem verkehrsplanerische Massnahmen, um dies zu erreichen.

Die Stadt Zug muss einen umfassenden Masterplan „ÖV 2040“ entwickeln, der ausgehend von den Zielgrössen ein ganzes Massnahmenpaket entwickelt und einen Aktionsplan mit zeitlich festgelegten Etappen enthält. Einige Elemente finden sich verstreut im Konzept bereits. Sie werden in den nächsten Punkten erwähnt und weitere Elemente für einen solchen Masterplan erläutern wir dort.

Zwei Elemente eines solchen Masterplanes seien an dieser Stelle vorgebracht:

Mobility on demand muss für den Zugang der Bahnreisenden zum Bahnhof aus weniger dicht bebauten und etwas entfernteren Quartieren systematisch entwickelt werden. Das fahrplanmässig betriebene Bussystem wird nicht das ganze Umsteigepotential befriedigen können.

Ab Eröffnung ZBT II muss eine Zielsetzung sein, den Pendlerverkehr weitgehend auf die Schiene zu bringen. Ein Schlüssel dazu sind die Parkplätze. Auf Seite 8 lesen wir:

«Auf privaten Grundstücken stehen ca. 40'000 Parkfelder bei Wohn- und Gewerbenutzungen (wie Firmengeländen oder Einkaufsnutzungen) zur Verfügung. Die dort parkierten und genutzten Fahrzeuge erzeugen als Quell- und Zielverkehr die meisten Fahrten im Stadtgebiet.»

Ein Teil dieser Fahrten sind Pendlerverkehr, der auf die Schiene könnte. Es müssen Wege gesucht werden, wie diese Parkplatzzahl reduziert werden kann.

Zum Punkt 3

Der Bahnhof Zug wird bei Inbetriebnahme des AS 2035 innert kürzester Zeit eine massive Erhöhung der Frequenzen erfahren. (Vgl. Kap. 2.3.2)

Es ist klar – wenn der 8-Minutentakt zwischen Zug und Zürich kommt und etwas später mindestens der Viertelstundentakt zwischen Zug und Luzern, steigt die Attraktivität der Eisenbahn enorm. Der 2003 eröffnete neue Bahnhof wurde damals zwar grosszügig konzipiert, aber das mit dem Angebotsausbau angestrebte Wachstum der im Bahnhof zirkulierenden Menschen kann er kaum bewältigen. Die neue PU Guthirt ist sehr wichtig und muss grosszügig konzipiert werden. Aber sie wird nicht reichen. Zum Masterplan „ÖV 2040“ gehört auch ein zusammen mit der SBB zu erarbeitendes Massnahmenpaket für die kundenfreundliche Bewältigung der Menschenströme im Bahnhof Zug.

Wir weisen hier noch auf einen oft übersehenen, aber immer wichtiger werdenden Aspekt hin – die Altersentwicklung der Bevölkerung. Zitat Seite 7:

«Der Altersquotient (Verhältnis der Bevölkerung im Pensionsalter zur Bevölkerung im Erwerbsalter) wird gemäss dem Referenzszenario von heute 28 Prozent auf 52 Prozent im Jahr 2050 ansteigen.»

Es wird immer mehr sich eher langsam bewegende und weniger agile Personen auf dem Bahnhof geben. Dies ist bei der Planung zwingend zu berücksichtigen.

Zum Punkt 4

Die gemäss „Räumlicher Gesamtstrategie 2040“ ausgeschiedenen Verdichtungsgebiete für die Aufnahme des zu erwartenden Bevölkerungswachstums in der Stadt konzentrieren sich mit einer Ausnahme mehr oder weniger rund um das Bahnhofsgebiet.

Hier besteht das Potential für eine Win-Win Situation: Ein Grossteil des Bevölkerungswachstums in Gebieten, die von der massiven Kapazitätserweiterung der Bahn profitieren können.

Der Masterplan „ÖV 2040“ muss zum Ziel haben, dieses Potential voll auszuschöpfen.

Wichtige Elemente dazu sind:

- Wege rund um den Bahnhof für zu Fuss gehende und Velos sowie der Zugang für den öffentlichen Mittel- und Feinverteiler rund um den Bahnhof und die Stadtbahnhaltestellen müssen zwingend im Zentrum der Planungen stehen und in den Bebauungsplänen die nötige Beachtung finden. Ein Teil der dafür notwendigen Flächen wird von heutigen Strassen kommen müssen. Dazu passt die auf Seite 15 postulierte *«Förderung flächenschonender Verkehrsmittel»*. Auf Seite 12 des Konzeptes wird der in der ersten Mitwirkung identifizierte heute schon bestehende Handlungsbedarf benannt: *«Am bestehenden Velowegnetz wird primär die fehlende Durchgängigkeit und die Vermischung von Velo- und Fusswegen bemängelt.»* Und auf Seite 17 schliesslich wird dieses zentrale Element der Aufteilung der Verkehrsflächen konkret postuliert: *«Die bestehende Flächenaufteilung im Strassenraum ist hinsichtlich der gewünschten Erhöhung des Veloverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu optimieren. Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden getrennt vom Fahrverkehr geleitet und bekommen mehr Platz.»*
- Das heutige Gubelloch muss für die Verdichtungsgebiete östlich und westlich des Bahnhofes zu einem weiteren bequemen und attraktiven Zugangsbereich zum Bahnhof werden. Also das Gegenteil von heute!
- In den Verdichtungsgebieten ist die Parkplatzzahl angesichts der Nähe eines extrem attraktiven ÖV-Angebotes auf das absolute Minimum zu reduzieren. Autofreie Cluster sind anzustreben.

Zum Punkt 5

Der AS 2035 bedingt Ausbauten auf gewissen Streckenabschnitten der Stadtbahnlinie 1 und es ist heute noch nicht klar, wie viel Kapazität auf den Gleisen nach der Eröffnung des ZBT II noch für die Stadtbahnlinie 1 zur Verfügung stehen wird.

Dass ein wesentlicher Teil des Verkehrswachstums der letzten Jahre offenbar mit dem ÖV aufgefangen werden konnte, ist stark der Stadtbahn zu verdanken. Es ist kein Geheimnis, dass heute die Stadtbahn aus Sicht der SBB kaum mehr realisiert werden könnte. Mit der zusätzlichen grossen Belastung des Schienenstranges, auf der die S1 verkehrt, nach Eröffnung des ZBT II und des Durchgangsbahnhof Luzern riskiert die Stadtbahn zumindest eine Ausdünnung, wenn sie nicht ganz gefährdet ist. Im Masterplan „ÖV 2040“ sind die Massnahmen zu definieren, welche eine Weiterführung der Stadtbahnlinie 1 resp. einen Ausbau ermöglichen. Dazu wird die Unterstützung des Kantons nötig sein und wahrscheinlich auch eine finanzielle Beteiligung der Stadt bei gewissen Massnahmen. Dass die S1 durchaus noch zusätzliches Potential hat, ergibt sich aus der Aussage auf Seite 7:

«Der über die Strasse abgewinkelte Verkehr weist weiter einen sehr regionalen Charakter auf. So startet rund die Hälfte der in die Stadt eingehenden Fahrten in den Nachbargemeinden Baar und Neuheim (25 %), Cham (11 %) und Steinhausen (9 %).»

Einige grundsätzliche Kommentare zum Schluss.

Das Kapitel 2.3.2 «Öffentlicher Verkehr» greift viel zu kurz.

Zitate Seite 8:

«Gemäss Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035 wird das Bahnangebot für den Bahnhof Zug wie auch die Bahnhöfe Rotkreuz, Cham und Baar stark ausgebaut.»

Kommentar: Was das bedeutet und welche Chancen es bietet, wird nicht thematisiert.

«Das Busnetz ist heute sternförmig auf den Bahnhof ausgerichtet. Linien beginnen und enden primär dort. Mit dem Ausbau des Zimmerberg-Basistunnels II und den damit verbundenen Taktverdichtungen ergeben sich neue Möglichkeiten zur Organisation des Busnetzes wie beispielsweise ein vermehrtes Angebot an polyzentrischen Verbindungen.»

Kommentar: wir sehen nicht vor allem neue Möglichkeiten, sondern die Notwendigkeit zum Umbau des Bussystemes rund um den Bahnhof Zug angesichts des Quantensprunges beim Bahnangebot.

«Im Zusammenhang mit dem Wachstum und den Verbesserungen des Bahnangebots(STEP 2035) wird der öffentliche Verkehr künftig ein noch höheres Personenaufkommen bewältigen müssen. Vor allem der Bahnhof wird zu einem Hotspot von grosser Bedeutung werden; auch die S-Bahnhaltestellen werden in ihrem Umfeld prominenter in Erscheinung treten. Die Funktion als wichtige Verkehrsknoten stellen räumliche wie betriebliche Anforderungen an die Organisation und Anbindung des Busnetzes als auch an die Ausgestaltung der umliegenden Stadträume.»

Kommentar: Uns stört die defensive Grundhaltung! Der ÖV «muss» nicht, er «kann» endlich ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen.

Zitat Seite 10:

«Offenheit gegenüber dem technischen Fortschritt trägt dazu bei, das Verkehrssystem hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Qualität, Komfort, Sicherheit und Umweltschutz zu verbessern.»

Kommentar: Auch hier stört uns die defensive Grundhaltung. „Offenheit“ ist schon recht, aber was es jetzt braucht ist die aktive Nutzung neuer technischer Möglichkeiten, z.B. beim Mobility on demand. Und neue technische Möglichkeiten müssen auch im Rahmen eines Masterplan „ÖV 2040“ systematisch genutzt werden.

Die „Grundsätze Mobilität“ ab Seite 18 sind teilweise sehr enttäuschend. Die Notwendigkeiten aus der Klimapolitik werden nicht aufgenommen und die Chancen viel zu wenig gepackt. Beispiele für letzteres:

Zitat Seite 18: *«Mit dem Ausbauschnitt AS 2035 der SBB wird das Angebot des schienenbasierten öffentlichen Verkehrs in der Region Zug deutlich ausgeweitet. Das Angebot innerhalb der Agglomeration Zug aber auch die Beziehungen nach Luzern und Zürich werden verbessert. Neben dem Bahnhof Zug werden auch die Bahnhöfe von Rotkreuz, Cham und Baar deutlich besser an das Regionalnetz der SBB angebunden. Dieser Impuls im öffentlichen Verkehr ist aufzunehmen.»*

Kommentar: «Dieser Impuls im öffentlichen Verkehr ist aufzunehmen» Was heisst das? Wir haben einen Quantensprung, aus dem wir nun etwas richtig Grosses machen wollen!

Zitat Seite 19: *«Im Vordergrund steht dabei eine effizientere Führung der Buslinien innerhalb des Stadtgebiets (Vermeidung von Parallelführungen im Zentrum, Angebot an polyzentrischen Linien).»*

Kommentar: Eine effizientere Führung (so überhaupt möglich...) reicht nicht – es braucht eine deutliche Erhöhung der Kapazität auf allen Linien, welche dem Bahnhof Zug nach ZBT II und DBL Luzern Passagiere zu- und abführen.

Wir begrüssen hingegen bei den Grundsätzen ausdrücklich folgende Punkte:

Zitat Seite 19: *«Die Stärkung der Bahnhöfe der Nachbargemeinden erlaubt eine entsprechende Anpassung der Park & Ride-Infrastrukturen, weg vom Bahnhof Zug hin zu den wichtigen Ein und Umsteigehaltstellen in der Region.»*

Zitat Seite 19: *«Ziel von betrieblichen Mobilitätsmanagement-Massnahmen ist es, das Verkehrsverhalten und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur zu optimieren. Gemeint sind Massnahmen für ein abgestimmtes Mobilitätsmanagement der lokalen Arbeitgeber (öffentlichen Verwaltung und private Grossunternehmen). Sie werden zukünftig an Bedeutung gewinnen. In Erwägung zu ziehen sind etwa Massnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden, Förderung der ÖV- und Velonutzung, Optimierung der Parkraumbewirtschaftung oder ein reduziertes Parkplatzangebot bei Neubauten. Der gezielte Einsatz neuer Technologien und intelligenter Steuerungsprogramme (beispielsweise für Lichtsignalanlagen, dynamische Parkplatzgebühren und Parkplatzangebote, Carsharing- und Carpoolingangebote) trägt ebenso zur Effizienzerhöhung des MIV bei. Der Massnahmenkatalog wird laufend weiterentwickelt.»*

Zitat Seite 20: *«Insbesondere bei Bahnhöfen und wichtigen Zielen des täglichen Bedarfs sind öffentliche Veloabstellplätze in genügender Anzahl anzubieten.»*

Martin Stuber, Präsident Pro Bahn Zentralschweiz