

Zug, 3. April 2023

Interpellation der Grünliberalen Fraktion

zum Thema

Heute Stadtbahn - morgen Kantonsbahn?

Gemäss den Unterlagen zum Geschäft [Nr. 3487](#) plant der Kanton den Bau von zwei Strassentunneln für den motorisierten Individualverkehr. Einer der zwei Tunnel soll den Verkehr in Unterägeri reduzieren. Es ist unbestritten: Die Lebensqualität in Unterägeri leidet unter dem starken Durchgangs- und Einkaufsverkehr. Der motorisierte Individualverkehr bringt dem Dorf Lärm, Schadstoffbelastungen und Gefahren. Eine Herausforderung bei der Lösung eines Umfahrungstunnels ist der Fakt, dass ein grosser Teil des Verkehrs aus dem Dorf selbst kommt (Quell- und Zielverkehr).

Ist der Umfahrungstunnel für den motorisierten Individualverkehr also wirklich die beste Lösung? Der Tunnel scheint vor allem eine gute Lösung für den Transitverkehr, wobei dieser für das Ägerital als Transitroute dann Oberägeri vor neue Herausforderungen stellt. Während der Verkehr im Tunnel schön versteckt ist, hat ein Tunnel wie die Wurst ein Anfang und ein Ende. Dies sind unattraktive Portale, die viel wertvollen Platz verbrauchen. Das Bild Nummer 1 zeigt das Portal des Stadttunnels Feldkirch als Illustration. Im Gegenzug brauchen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs signifikant weniger Platz, da die Personen zu Fuss oder mit dem Fahrrad oder anderen öffentlichen Verkehrsmittel anreisen. Bild Nummer 2 ist eine Illustration der Subway in London, die das verdeutlicht.

Die Herausforderungen bei den Zufahrten und Fahrten im Dorf löst ein solcher Tunnel überdies nicht. Genau das ist aber zentral für eine Aufwertung des Dorfkerns. Wenn wir den dorfinernen Verkehr (Quell- und Zielverkehr) verlagern können, werden die Dorfzentren für die Fussgänger frei. Dafür sind Zugangspunkte innerhalb des Dorfes für die gewünschte Mobilität erforderlich. Eine Lösung kann nur dann funktionieren, wenn sie attraktiv ist für die Bevölkerung im Ägerital und nicht nur für den Transitverkehr. Eine (Tunnel-) Lösung muss in ein funktionierendes Gesamtsystem eingebettet werden und darf die Probleme nicht auf die Zufahrten (z.B. Oberägeri) verlagern. Zudem soll sich jede bauliche Lösung in die Landschaft integrieren und gleichzeitig die natürlichen Landschaften erhalten bleiben (Tunnelportale).

Die Stadtbahn Zug hat sich als sehr effizientes Verkehrssystem in Zug erwiesen. Auf der Seite <https://www.stadtbahnzug.ch/> wird ausgeführt: «Seit dem 12. Dezember 2004 bringt die Stadtbahn Zug in Ihr Leben. Von Haltestelle zu Haltestelle. Bis an Ihr Reiseziel. Die Stadtbahn Zug ist ein durch die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug 1996 lanciertes Projekt. Gestützt durch die Volksabstimmung vom 4. März 2001 wurde das Projekt unter der Federführung des Amts für öffentlichen Verkehr umgesetzt. Mit der Stadtbahn Zug erhielt der in den letzten 40 Jahren überdurchschnittlich gewachsene Lebens- und Wirtschaftsraum Zug auf Ende 2004 ein modernes und nachhaltiges Verkehrssystem, das in der gesamten Region zu einer qualitativen und quantitativen Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr führt.»

Die Stadtbahn Zug ist ein Erfolgsprojekt, welches auf der weitsichtigen Planung von zukunftsorientierten Politikern gewachsen ist. Sie integriert sich nahtlos in das Fernverkehrsnetz, ist nachhaltig und komfortabel. Eine Erweiterung der Stadtbahn nach Ägeri ist die logische Konsequenz. Im Gebirge ist eine Eisenbahn aber keine effiziente Lösung, dies aufgrund der technischen Beschränkungen für die Linienführung in Steigungen und der entsprechenden Beschleunigungs- und Bremswege. Wir wollen den Horizont öffnen und weiterdenken und regen an, neue Optionen zu erforschen. Es gibt heute viele neue Technologien. Eine davon ist die *véhicule automatique léger* (VAL, siehe Bild Nummer 3 für ein Beispiel der VAL in Turin. VAL (deutsch: leichtes automatisches Fahrzeug) ist ein auf Gummipneus basierendes Personennahverkehrsfahrzeug. Das Fahrzeug benötigt keinen Zugführer und fährt auf Stahlträgern. Es kann in Tunneln- oder auf Brücken verkehren. Es hat kurze Beschleunigungs- und Bremswege. Grössere Steigungen und engere Kurvenradien sind problemlos möglich.

Eine langfristige Vision im öffentlichen Verkehr braucht es nicht nur für das Ägerital, sondern für den ganzen Kanton Zug. Das Bild Nummer 4 soll zum Denken und zur Diskussion anregen, welche möglichen Verbindungen unser Kanton in Zukunft braucht und wie wir diese langfristig planen.

Deshalb möchten wir mit dieser Interpellation gerne zu folgenden Fragen Auskunft erhalten.

1. Wie beurteilt die Regierung die Erfahrung der Stadtbahn Zug in Bezug auf Lebensqualität, Kosteneffizienz und Wachstumsfaktor?
2. Hat die Regierung eine Erweiterung der Stadtbahn zu einer Kantonsbahn in der Vergangenheit schon in Betracht gezogen und falls ja, was waren die Resultate solcher Beratungen?
3. Im Zusammenhang mit dem neuen Mobilitätskonzept: Welche baulichen Massnahmen für die Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr hat der Regierungsrat studiert?
4. Hat der Regierungsrat neue Technologien für öV-Systeme wie z.B. Seilbahnen, Magnetbahnen, Luftkissenbahnen oder auch véhicule automatique léger (VAL) in Betracht gezogen für den Kanton Zug und wie ist die Haltung der Regierung gegenüber dieser Technologie als mögliche Antwort auf das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Idee des Ausbaus der Stadtbahn in eine mögliche Kantonsbahn (siehe Bild Nummer 4 als Beispiel einer Linienführung)?
6. Wie sieht der Regierungsrat die Möglichkeit, die nötigen Trasse für eine solche Erweiterung in einer weitsichtigen Planung in den Richtplan aufnehmen?
7. Hat der Regierungsrat als Alternative zur Frage 6 weitere Ausbauten des SBB-Schienennetzes zur Erweiterung der Stadtbahn zu einer Kantonsbahn geprüft? (Beispielsweise einen Tunnel Postplatz-Unterägeri oder eine Linie Steinhausen, Langacker, Hünenberg, Bösch, Rotkreuz)
8. Welche möglichen Synergien (Warentransport, Mediennetz, Fernwärmenetz, Energienetz) sieht der Regierungsrat in Zusammenhang mit dem Ausbau einer Kantonsbahn, mit welchem man auch möglicherweise private Investoren inkludieren könnte?

Bild N°1 – Stadttunnel Feldkirch



Quelle: Stadttunnel Feldkirch

Grünliberale
créateurs d'avenir

Bild N°2 – Subway Zugang in London



Quelle: Unsplash

Grünliberale
créateurs d'avenir

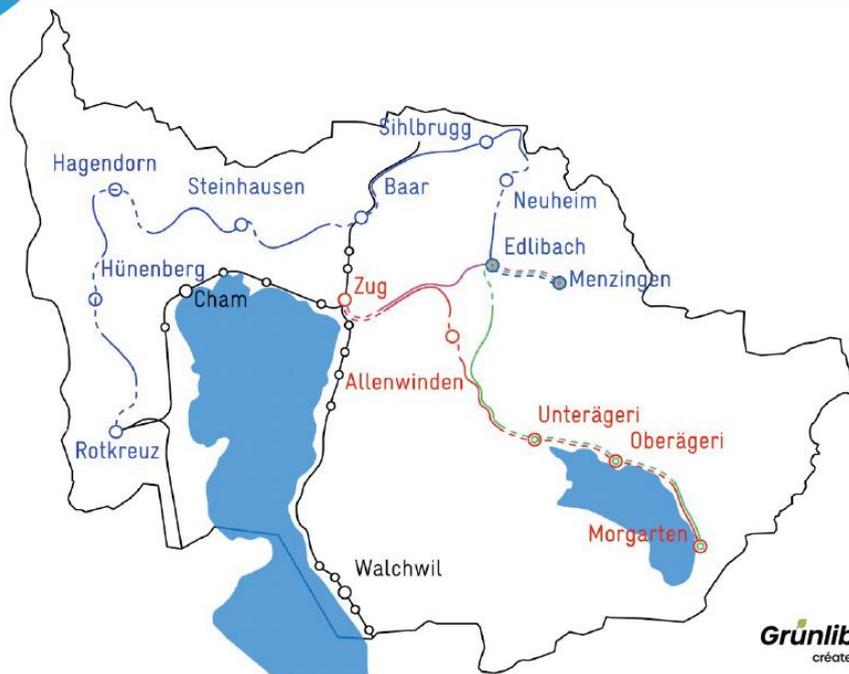
Bild N°3 – VAL im Tunnel



Quelle: Geodata Turin

Grünliberale.
créateurs d'avenir

Bild N°4 – Mögliche Linienführung einer Kantonsbahn (Beispiel)



Grünliberale.
créateurs d'avenir