

Mobilitätskonzept Kanton Zug 2040 / Expertengespräch

Input Pro Bahn Zentralschweiz zu den 5 Fragen des Amtes für Raum und Verkehr

- ⇒ Vorweg: unser Fokus ist die Kundensicht! Aber wir wollen auch auf die grossen Herausforderungen (Klimaziele) antworten.

1. Mobilität 2040 – was kommt auf uns zu

- Die dringendst notwendigen Klimaziele mit der CO₂-Reduktion setzen den Rahmen.
- Ohne Gross-Umbau unseres Mobilitätssystemes können die Klimaziele nicht erreicht werden.
- Der Verkehr ist bisher das Stiefkind, obwohl er über 40% zum CO₂ beiträgt.
- Nur mit Anreizen wird dieser Umbau nicht klappen, es ist eine grosse gesellschaftliche Anstrengung nötig, um das zu schaffen.
- Eine Schlüsselkennzahl ist: 16% der Personenverkehrsleistung werden auf der Schiene abgewickelt, 71% auf der Strasse! Beim Güterverkehr ist das Verhältnis in Tonnenkilometer 63 zu 37 zugunsten der Schiene (Statistik BfS 2019). Bei gutem Auslastungsgrad ist die Eisenbahn mit Abstand das klimafreundlichste Verkehrssystem für Mittel- und Langdistanzen.
- Transportketten gewinnen an Bedeutung und müssen für Kundinnen und Kunden möglichst einfach und verständlich sein.

2. Erwartungen an und Handlungsspielraum für ein Mobilitätskonzept 2040

- Zeitrahmen passt gut: 2040 (wg. Klimazielen und Ausbauschnitt 2035)
- MK 2040 muss den Zuger Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele aufzeigen und den Weg zum Umbau des Mobilitätssystemes. Wo der gesetzliche Spielraum dafür noch nicht besteht, muss er geschaffen werden.
- Das MK 2040 muss mit der Raumplanung verzahnt sein, die Raumplanung ist auch Verkehrsplanung. Die räumliche Strukturierung generiert schlussendlich die Verkehrsströme.
- Agieren, nicht Reagieren!
- Umsteigepunkte und die (Langsamverkehrs-)Wege zu ÖV-Dienstleistungen müssen raumplanerisch intelligent und auf genügend grosse Personenströme ausgelegt sein. Dabei ist auch ein Fokus auf die Barrierefreiheit zu legen (so hilft u.a. die richtige Kantenhöhe und genügend Platz auch bei einem schnellen Fahrgastwechsel).

3. Zentrale Massnahmen für Mobilität 2040

- Der heutige modal split im Personenverkehr muss von 16 zu 71 mindestens auf 47 zu 20 (die restlichen 33% müssen durch den übrigen, um Mobility on demand erweiterten ÖV und den Langsamverkehr geleistet werden*) verändert werden:
 - ⇒ 47 zu 20 zu 25 zu 8 könnte die neue Zauberformel lauten!
[In Personenkilometer gemessen heisst das: 47% auf der Schiene, 20% motorisierter Individualverkehr, 25% ÖV auf der Strasse inkl. Mobility on demand und 8% Langsamverkehr]
- Zug hat gute Voraussetzungen dafür: der AS 2035 mit dem massiven Ausbau des Rückgrates ZH-ZG-LU (und Durchgangsbahnhof Luzern im nächsten AS) schafft die Voraussetzungen für den Pendlerverkehr und den Freizeitverkehr. Diese Chance muss gepackt werden! D.h. die Abstimmung auf Feinverteiler und weitere, möglichst klimaneutrale Mobilitätsangebote müssen in die Planung bis 2035 bei Kanton und Gemeinden einfließen.
- Drei grosse Herausforderungen:
 - ⇒ Kapazitätserhöhung und teilweise Neugestaltung der Bahnhöfe Zug, Baar, Cham und Rotkreuz, welche zu grossen Hubs werden müssen, um das zu erwartende (und angestrebte) Mengengerüst auf der Schiene zu bewältigen (Faktor 3 bei der Anzahl beförderter Personen).
 - ⇒ Massive Reduktion der 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, um den Umbau der Mobilität zu fördern, ermöglichen und gesetzlich verankern und wie diese mehrheitsfähig machen.
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 Packet-Service Bereich mit Pick-Post-Bereichen) für alle Anbieter zu koordinieren und kundenfreundlich auszugestalten.

Fragen/Probleme in diesem Zusammenhang, die zu klären oder zu berücksichtigen sind (kein Anspruch auf Vollständigkeit):

- Reicht der AS 2035?
 - ⇒ Wie verändert sich die Nutzung der Stadtbahn (die heute schon oft am Limit ist)? Welche Personenströme werden zukünftig RegionalExpress Gefässe anstelle der Stadtbahn nutzen? Kann mit weiteren Umsteigepunkten eine noch schnellere Transportkette via Stadtbahn erreicht werden? Können beispielsweise die Haltestellen Steinhausen u. Steinhausen Rigiblick mit der erwarteten Verdichtung im Bereich Alpenblick, äussere Lorzenallmend oder im Bereich Sennweid/Sumpf mit Stadtbahngefässen zusätzlich erschlossen werden? Z.B.: Braucht es 4. Gleis Zug-Baar,

3. und evtl. sogar 4. Gleis Zug-Cham. Sprich: braucht es eine Ergänzung des AS 2035, falls sich zeigt, dass die S1 ausgebaut werden muss für den Binnenverkehr?

- Wie den ÖV elektrifizieren (Trolleybus bei den grossen Gefässen?) und erweitern (Stichwort Vermeidung von noch schwereren Transportmitteln aufgrund der massiven Batteriepacks). Wie Mobility on demand als neuen zentralen Bestandteil des ÖV* einführen?
- Gestaltung der Hubs und der Zugänglichkeit: Nur die Kombination von mehr Langsamverkehr, Mobility on demand und in Rotkreuz und Cham auch P&R ermöglicht zusammen mit entsprechend umgestalteten Hubs die Bewältigung des Personenzugangs und der Personenzirkulation (die SBB sprechen in diesem Zusammenhang von «Personenhydraulik»).
- ⇒ In diesem Zusammenhang: Lage des Zuger Bahnhofes nochmals überdenken (Bei Baar, Cham und Rotkreuz stellt sich diese Frage nicht). => die bestehende Studie ist von 2012, mit sehr beschränkter Fragestellung: «Die Studie soll aufzeigen, ob mit einer Verschiebung des Bahnhofs Zug zwischen Zug und Baar der Betriebsablauf optimiert und Infrastrukturausbauten vermieden werden können.»; die Prämisse mit nur 3. Gleis zwischen Zug und Baar ist veraltet)
- Für die Minderheit der Autofahrenden, die an den grossen und schweren Fahrzeugen festhalten, sind evtl. harte Massnahmen wie z.B. eine Beschränkung in den Stadtzentren bei den privaten Fahrzeugen auf beispielsweise 7m² und 1200 kg notwendig.
- Blind spot «Arbeitsverkehr» (kleiner Güterverkehr auf der Strasse)
 - ⇒ Immer mehr Lieferwagen, immer mehr Gewerbeverkehr – wie diesen wirtschaftsverträglich reduzieren und Umstellen auf alternative CO2-arme Antriebe?
- Wann kommt die Super-App, welche schweizweit die gesamten Transportketten und deren Bezahlung pro Trip zur Verfügung stellt? (Fairtiq weist den Weg). Diese ist zwingend notwendig für den Umbau. DAS ist die Nutzung der Digitalisierung.

4. Massnahmen im Vordergrund

- Aufnahme und grobe Ausarbeitung eines Szenarios 47 zu 20 zu 25 zu 8
- Sensibilisierung, Aufklärung, öffentliche Diskussion über die Dimensionen der Problematik und mögliche Lösungswege.
- Mitorganisieren des Umbaus der Mobilität zusammen mit vielen Partnern.
- 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).
- Hype um selbstfahrende Fahrzeuge dorthin stellen, wo er hingehört (an den Rand). Ressourcen andernorts einsetzen.

5. Drei Tipps

- Think big, act big, get big results!
- Digitalisierungsnutzen fokussieren: Super App für das intermodale Management für die ganze CH, inkl. guter Kundeninformation für Transportkette
- Bessere Strukturierung der Verkehrsarten: Pendlerverkehr / Freizeitverkehr / Gewerbeverkehr

⇒ Es wird ein langer Atem nötig sein, aber es wird sich für die Menschen, welche unterwegs sind (die KundInnen!), mehr als lohnen. Und wir können die Klimaziele erfüllen.

* 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 splits sollte an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Martin Stuber / Andreas Hürlimann – Vorstand Pro Bahn Zentralschweiz

Zug, 25.10.2019

Beilagen:

1. Artikel aus dem InfoForum Nr. 3 – 2019 «Plädoyer für einen Masterplan Railsuisse 2050»
2. Studie «Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz» (LITRA, VÖV, ARE)
3. Interview mit dem Verkehrsexperten Winfried Wolf über Elektromobilität