

# Mobilitätskonzept Kanton Zug

Gespräch vom 21. Juni 2019



- **Was kommt auf uns zu in der Mobilität bis 2040?**
- **Was würden sie von einem kantonalen Mobilitätskonzept erwarten? Wo bestehen Handlungsspielräume**
- **Welche Massnahmen sind zentral fpr die Bewältigung der Mobilität im Jahrt 2040?**
- **Welche Massnahmen stehen im Vordergrund?**
- **3 Tipps betreffend Mobilität der Zukunft**

# Was kommt auf uns zu in der Mobilität bis 2040?

- Mehrverkehr durch Bevölkerungszunahme und zusätzlichen Arbeitsplätzen
- Mehrverkehr durch Mobilitätswachstum (Bewegungen und Distanz)
- Verkehrsinfrastruktur Schiene: ZBT II (= kürzere Reisezeit und dichterer Takt nach Zürich → Attraktivitätssteigerung, Verlagerung → Urbaner Raum Winterthur / Uster – Zürich – Zug / Baden, jeweils 15 Min. Fahrzeit)
- Verkehrsinfrastruktur Strasse: lokale Umfahrungsstrassen? Ausbau Radwegnetz

# Was kommt auf uns zu in der Mobilität bis 2040?

- Mehrverkehr bei sehr wenig zusätzlichen Verkehrswegen → grosse Gefässe mit hoher Auslastung → klassische Eisenbahn wird gestärkt
- Bedingt leistungsfähigen, zuverlässigen Feeder (Stadtbahn/Tram), Busse → Auch hier Fokus auf grosse Gefässe, separate oder möglichst störungsfreie Verkehrswege
- Offen, ob sich und wenn ja welche neuen Mobilitätsformen sich durchsetzen. Bisher kein System mit relevanter Leistungsfähigkeit absehbar.

# Erwartung an kantonales Mobilitätskonzept?

## Wo bestehen Handlungsspielräume

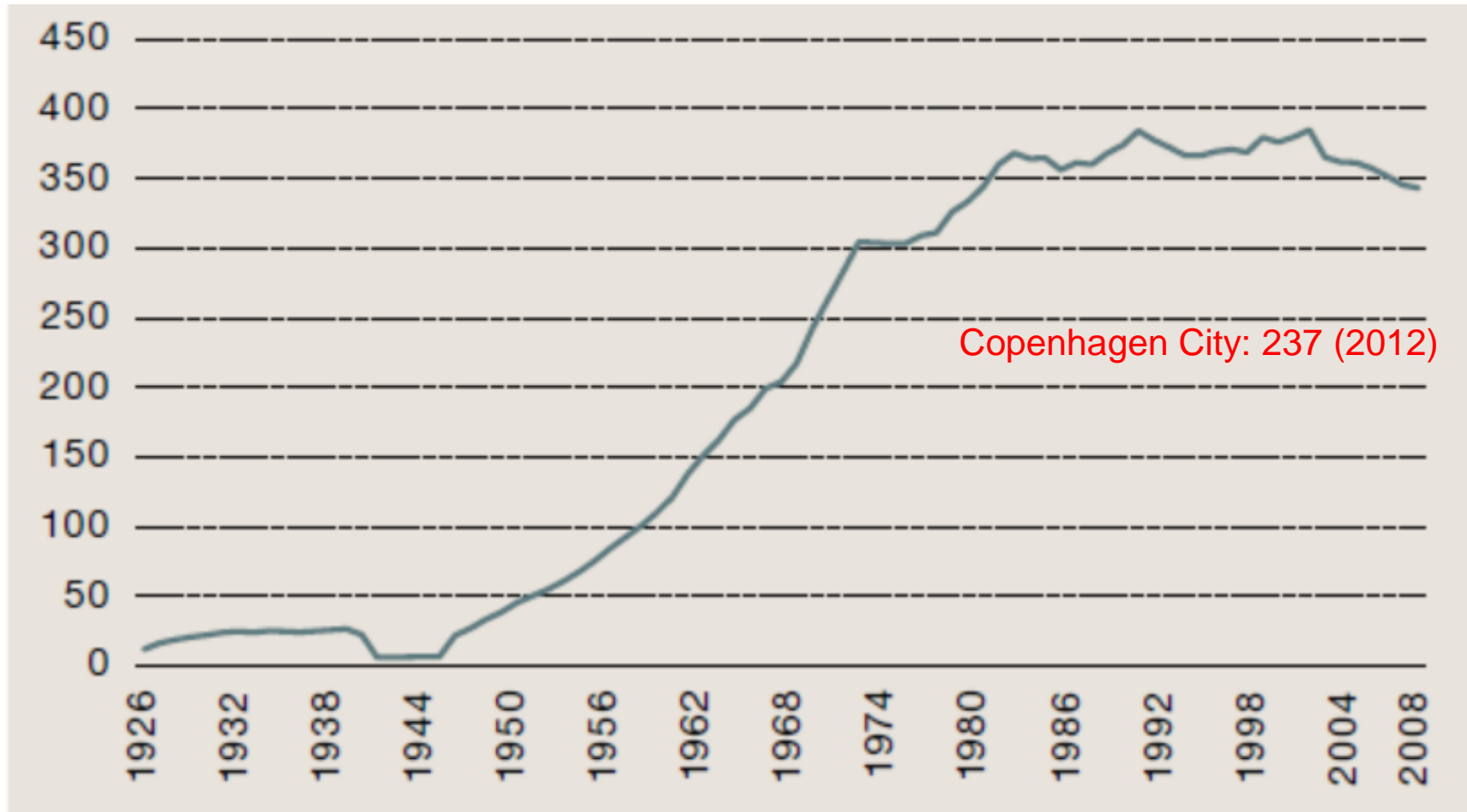
- "Grosse" Aufgaben nicht aus den Augen verlieren (Massentransport)
- Pflicht vor Kür = Sicherung Verkehrswege, Bevorzugung von Verkehrsmitteln mit grosser spezifischer Leistungsfähigkeit
- Begriff "*Konzept*": Analyse, gewichtete Ziele, Prognose, Massnahmen in Varianten, Bewertung, Umsetzungskonzept
- Ergebnis: quantifizierte Massnahmen, zeitliche Einordnung, Nachfrage-Angebots-Nachweis

# Erwartung an kantonales Mobilitätskonzept?

## Wo bestehen Handlungsspielräume

- Handlungsspielräume: Bevorzugung von Gefässen mit hoher spezifischer Leistungsfähigkeit ist Knochenarbeit. Vergleichbar mit Bau Tramlinie – Optimum auf Strasse: freie Fahrt für Busse analog Bahnnetz (keine Ampelhalte)
- Velonutzung hat meiner Ansicht nach noch beträchtliches Potential. Ist aber erst bei Winter- und Schlechtwetternutzung anrechenbar. Das ist eine Generationenaufgabe.
- Bahninfrastruktur und Nationalstrassen sind Bundessache, der Handlungsspielraum ist klein.
  - Ist ein Überlauf von überlasteten Nationalstrassen in ZG relevant?

# Autobesitz Stadt Zürich pro 1000 Einwohner



# Importance of Intermodality

## corridor Zurich – Rapperswil $\approx$ 40km

- 8 trains/h/direction
- 34'000 pass./day/ per direction (Zurich city limits)
- 11 stops
- modal-split commuters  $\varnothing$  73%



75 connecting bus lines  $\approx$  23'000 pers.



$\approx$  70%

$\approx$  7000 walking to station



$\approx$  21%

$\approx$  2000 pers. by bicycle



$\approx$  6 %

800 by car to station



$\approx$  3 %

35 car sharing vehicles



$\approx$  0%



# Anforderungen an neue Angebotsformen

## Neue Mobilitätsformen

### Umwelt

Energieeffizienz  
insgesamt verbessern

Flächeneffizienz  
beibehalten oder steigern

Tiefer Umwegfaktor,  
hohe Auslastung  
(Pkm/Fz-km), wenig  
Leerfahrten

Unterstützt Ziele der  
Raumplanung

### Kundennutzen

Erfolgsfaktoren ÖV  
(bestehende oder neue)  
erfüllen

Gleiches oder tieferes  
Preisniveau

Hoher individueller  
Nutzen

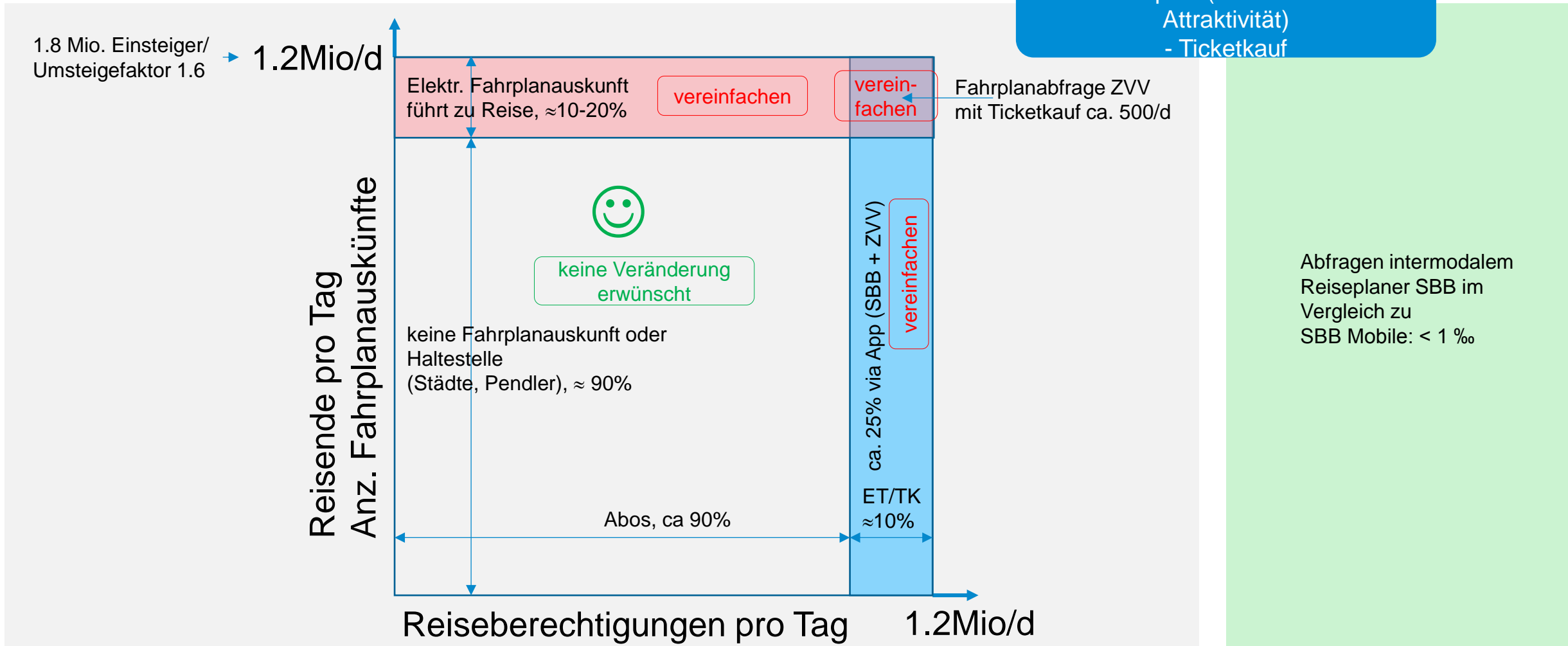
### Wirtschaftlich- keit

Gleich hohe oder tiefere  
Kostenunterdeckung

Gleich hohe oder tiefere  
Kosten pro FG-km

# intermodaler Reiseplaner

## Versuch einer Einordnung





**Besten Dank.**