



A4 durch das Knonaueramt: Verkehrsfreigabe am 13. November 2009
Referat von Regierungsrat Heinz Tännler, Baudirektor des Kantons Zug
[Es gilt das gesprochene Wort]

"Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg." Sie alle kennen diese Volksweisheit. Im Umkehrschluss hiesse dies wohl: Überall dort, wo sich ein Weg findet, muss einmal ein Wille gewesen sein. Oder man könnte sagen: ein Interesse.

Auch das Strassensystem des Kantons Zug ist gewissermassen ein Spurbild solcher Interessen. Ein Rückblick ins Mittelalter zeigt, dass es damals vor allem zwei Weg-Bereiter gab: die Kirche und den Handel. Das belegen die sieben überregionalen Routen, die zu jener Zeit vom Stand Zug in die Nachbarkantone führten:

- Zwei der Verbindungen hatten die Funktion eines Pilgerweges nach Einsiedeln,
- zwei Wege sicherten die Verbindung zwischen der Fraumünsterabtei in Zürich und ihrer Zentralschweizer Verwaltung in Cham,
- zwei Strecken dienten dem Marktverkehr nach Luzern und Baden
- und die siebte Route schliesslich galt dem Transit von Waren wie Salz, Wein und Eisen über den Gotthard.

Warum erzähle ich Ihnen das? Ganz einfach deshalb, weil sich an dieser Zauberformel der Zuger Aussenverbindungen bis heute praktisch nichts geändert hat. Natürlich sind die Wegfunktionen nicht mehr identisch und die Karrenwege mittlerweile zu Landstrassen ausgebaut. Natürlich sind die Zweispanner aus dem Alltag verschwunden und durch Zugkräfte namens Prius, Passat und Pacchero ersetzt worden. Und natürlich verfügen auch wir mittlerweile über komfortable Autobahnabschnitte. Aber eben nur über Abschnitte, die bei uns als Sackgassen enden. In der Medizin würde man bei einem solchen Gefässsystem von einer auffälligen Anomalie sprechen. Dies umso mehr, als auch unsere internen Verkehrsadern gewisse Entwicklungshemmungen zeigen. Seit 1975 ist unser Kantonsstrassennetz nämlich bloss um vier Neubaukilometer gewachsen. Böse Zungen behaupten, das sei die Rache der Zuger Regierung, weil man ihr hartnäckig den Kauf von Staatslimousinen verweigere.

Aber Spass beiseite: Die Belastung der Zuger Strassen hat längst ein Mass angenommen, das regelmässig für politische Hupkonzerte sorgt. Kein Wunder also, dass die Autobahnpläne des Bundes bei uns von Anfang an auf viel Wohlwollen gestossen sind. Vor allem die Schnellverbindung durch das Knonaueramt in Richtung Wirtschaftszentrum Zürich war schon in den 60er-Jahren mit grossen Hoffnungen verbunden. Dementsprechend zügig hat man den Zuger Ast 1970 in Angriff genommen und zusammen mit der Umfahrung Knonau 1975 im Rohbau fertig gestellt. Die Fortsetzung der Geschichte kennen wir.

Für den erwartungsfrohen Kanton Zug war es eine ernüchternde Fortsetzung. Allerdings liessen wir uns nie ganz verdrissen. Vielmehr setzten wir in den vergangenen Jahrzehnten alle erdenklichen Mittel ein, um den gekappten Verkehrsfluss auf dem A4-Stummel wenigstens zu supponieren. Wir versuchten es zum Beispiel mit Symbolik, indem wir die Strasse den "Fahrenden" und ihrer Radgenossenschaft als Durchgangsplatz überliessen. Wir versuchten es mit dem Einsatz von Kunst, indem wir Filmschaffenden die Möglichkeit boten, auf dem stillgelegten Asphaltband ein Stück Road-Movie-Geschichte zu schreiben. Wir versuchten ferner, den Phan-

tomschmerz mit Ersatzhandlungen zu lindern. So zum Beispiel 1992, als wir eine Autobahnbrücke nach 25 Jahren des intensiven Nichtgebrauchs totalsanieren liessen. Und wir haben sogar den dreisten Versuch gewagt, den Abschnitt Bibersee bis Blegi ganz real in Betrieb zu nehmen. Für das Vorhaben gabs aus Bern allerdings regelmässig eins auf die Finger. Zumindest bis 1999, dann lenkte der Bund ein.

Mit dem heutigen Tag haben nun all diese Episoden ein Ende. Aus dem politischen Willen ist auch hier ein Weg geworden, mit Verspätung zwar, dafür umweltverträglicher als ursprünglich geplant. Für den kleinen Kanton Zug ist die Verkehrsfreigabe ein Ereignis von weitreichender Bedeutung. Denn durch den Lückenschluss ergeben sich deutlich veränderte Raum-Weg-Beziehungen. So wird Zug zum einen enger an den Metropolitanraum Zürich und an das zentrale Mittelland angebunden. Zum andern stärkt die Knonaueramtautobahn die Achse Zürich-Zug-Luzern als zusammenhängenden Wirtschafts- und Lebensraum. Die Rolle Zugs als Drehscheibe zwischen Zürich, der Zentralschweiz und dem Süden wird dadurch weiter akzentuiert. Dass dies mit vielen Chancen, aber auch mit Risiken verbunden ist, versteht sich von selbst. Die Medien haben in den letzten Tagen ausführlich darüber berichtet. Die Zuger Regierung und der Kantonsrat haben jedenfalls rechtzeitig Massnahmen ergriffen, um die künftige Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken.

Unbestritten ist, dass die A4 durch das Knonaueramt bei uns noch immer hohe Erwartungen weckt. Nicht allein in Wirtschaftskreisen, sondern auch bei der breiten Bevölkerung. Ein Indiz dafür ist für mich der überwältigte Publikumsaufmarsch vom vergangenen 27. September, als die Zuger Baudirektion zu einem Tag der offenen Autobahn lud. Gegen 30'000 Personen ergriffen damals die Gelegenheit, zu Fuss, per Velo oder auf Inline Skates bereits einmal Witterung aufzunehmen. Das übrigens mit dem unerwarteten Nebeneffekt, dass der Zuger Baudirektor seither offenbar als Mister A4 wahrgenommen wird. Denn in letzter Zeit häuften sich Anfragen wie etwa jene einer Krankenschwester aus dem Luzernischen Emmenbrücke. Sie wollte von mir persönlich wissen, wie sie künftig fahren müsse, um an ihren Arbeitsplatz im Zürcher Triemlispiital zu gelangen. Sehr geehrter Herr Bundesrat: Natürlich hätte ich Ihnen die Anfrage auf dem ordentlichen Amtsweg weiterleiten müssen. Denn Sie sind ja bekanntlich der Herr der Nord- und Westringe. Da die Zuger Behörden aber für ihr unbürokratisches Handeln bekannt sind und ich zudem weiss, dass Sie praktisch Tag und Nacht über dem Zimmerberg-Dossier brüten, habe ich Ihnen die Arbeit gerne abgenommen.

Dafür dürfen Sie mir jetzt etwas abnehmen. Ich habe Ihnen nämlich etwas mitgebracht. Wie schon erwähnt war Zug im Mittelalter ein wichtiger Etappenort für den Nord-Süd-Austausch von Salz, Wein und Eisen. Das sind Waren, die man auch heute noch gut gebrauchen kann. Nicht zuletzt beim UVEK, so meine ich. Denn das Nationalstrassennetz will im kommenden Winter wiederum dosiert gesalzen sein, das Eisen des künftigen Bahnnetzes gilt es rechtzeitig zu schmieden und der Wein – ja, mit dem lassen sich sowohl Infrastruktur-Sorgen vertreiben als auch Meilensteine feiern. Heute wollen wir definitiv das Zweite tun.