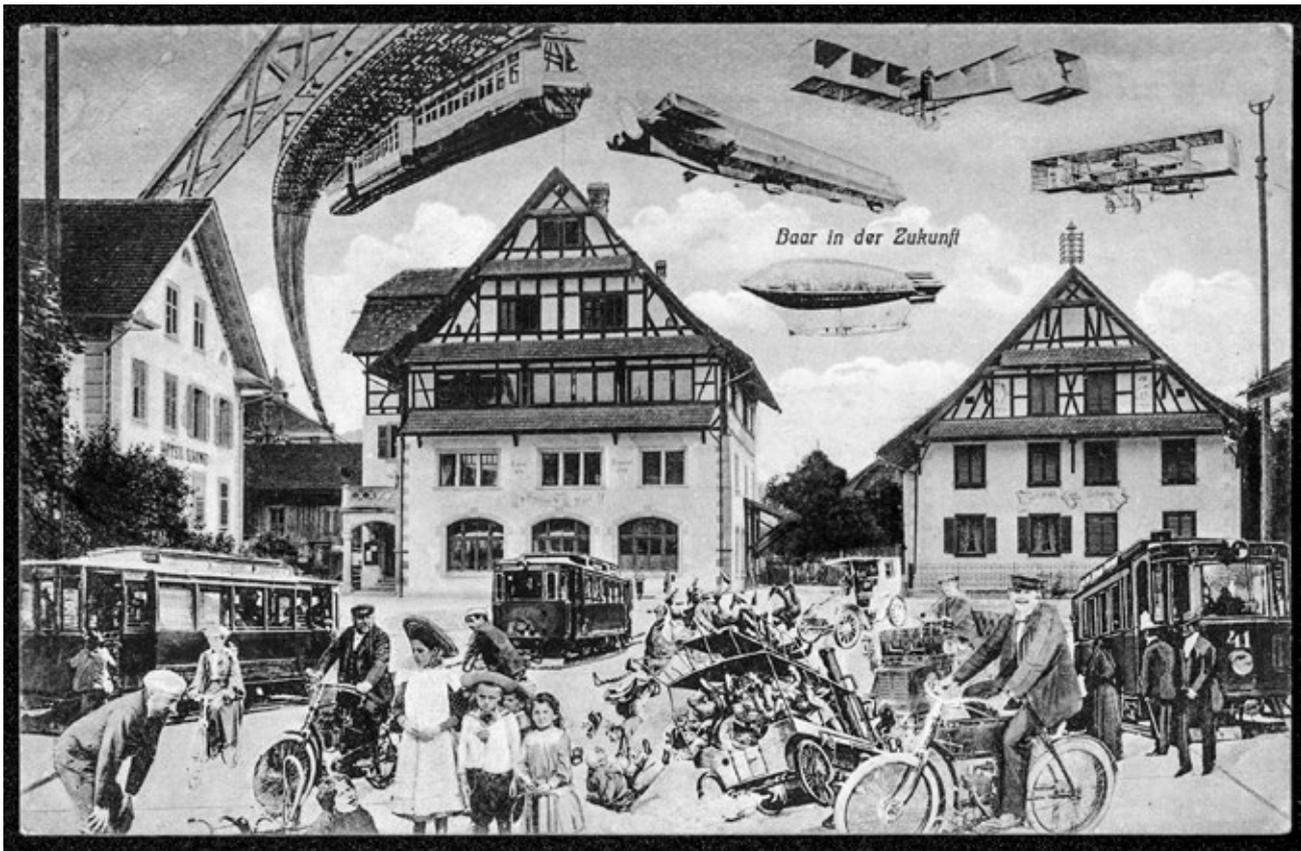


Schöne Aussichten?!

Projekte werden in aller Regel gemacht, um sie nachher auch umzusetzen. Im Kanton Zug gab es in den vergangenen 150 Jahren jedoch eine ganze Reihe verwegener Verkehrsvorhaben, die nie realisiert wurden. Das Misslingen der Projekte ist aus heutiger Sicht nicht zu bedauern, sondern eher zu begrüßen.



«Baar in der Zukunft», Fotomontage aus der Zeit von ca. 1910. Die Postkarte ironisiert den schon damals vorherrschenden Zeitgeist, wonach sich der Verkehr immer mehr zu beschleunigen hatte. (Sammlung H. P. Sattler, Zug und Marlis Rickenbacher-Sattler, Baar)

1864 erhielt Zug einen Bahnananschluss mit Zürich und Luzern und damit der «weiten Welt». Die Verkehrsanbindung der Berggemeinden wurde mit der Pferdepost (Ägeri ab 1852, Menzingen ab 1865) sichergestellt.

Gütertransporte erfolgten mit Pferde- oder Ochsen-Fuhrwerken.

Eine Volksbahn nach Neuägeri

1889 legte der Zuger Eisenbahningenieur

Franz Stadlin ein Projekt einer normalspurigen Eisenbahnlinie vor, die von Zug nach Baar und von dort durch die Lorzentobel-schlucht über eine Rampe nach Neuägeri hätte führen und dort enden sollen. Die

Steilstrecke wäre mit Drahtzug oder mit Zahnrad- und Zahnstange bewältigt worden. Talseitig positionierte Lokomotiven hätten die Wagen bergwärts geschoben bzw. talwärts gehalten. Alternativ hätte man die Wagen auf der Unterseite auch mit sich öffnenden und schliessenden Seilklemmen versehen können. Beide Technologien waren damals schon in vielfältigen Variationen entwickelt und standen in praktischem Einsatz. Stadlin wehrte sich gegen den Vorwurf, die Bahn diene nur als Industriezubringer, vielmehr handle es sich um «nicht mehr und nicht weniger als die Verwirklichung der (besseren Verbindung von Berg und Thal), im vollsten Sinne des Wortes eine Volksbahn». Das technisch aufwändige Projekt, das letztlich lediglich der Baumwollspinnerei in Neuägeri, nicht aber den Berggemeinden Unter- und Oberägeri und Menzingen einen direkten Bahnanschluss beschert hätte, verschwand kurz nach der Präsentation wieder in der Schublade.

Rotterdam – Zug mit dem Frachtschiff

Der Erste Weltkrieg hatte der Schweiz ihre Abhängigkeit von Energielieferungen aus dem Ausland deutlich vor Augen geführt. Schon vor dem Weltkrieg entstanden Pläne, zahlreiche Schweizer Flüsse zu stauen und Wasserkraftwerke zu errichten. Gestaute Gewässer wurden leichter schiffbar. So gab es 1919/20 Projekte, den Rhein oberhalb von Basel, die Aare, die Reuss und die Lorze bis Cham schiffbar zu machen. Die Verbindung zwischen Zuger- und Vierwaldstättersee sollte in einer Planungsvariante mittels eines schiffbaren, 850 m langen Tunnels zwischen Immensee und Küsnacht hergestellt werden. Den Höhenunterschied zwischen dem Vierwaldstätter- und dem 20 Meter tiefer liegenden Zugersee glichen zwei Schiffschleusen aus. 1000-Tonnen-Kähne hätten so von Rotterdam bis Zug oder Flüelen ver-

kehren können. Der zwischen Letzibach- und Lorzenmündung angesiedelte Zuger Industriehafen sollte einen Verladequai, einen Rangierbahnhof, Depots, Getreidesilos und Wohnungen für die Hafendarbeiter erhalten. Um von der ausländischen Kohle unabhängiger zu werden, wurde der Betrieb von elektrischen Schiffsmotoren in Erwägung gezogen. Auf den Seestrecken sollten die Motoren von tonnenschweren Akkus gespeist werden, für die Kanalstrecken waren trolleybusähnliche Oberleitungen geplant. Die Investitionskosten für die Realisierung waren utopisch hoch, die zu erwartenden Erträge überschaubar. Das Vorhaben der Beschaffung der Zentralschweiz wurde nicht weiterverfolgt.

Kollermühle International Airport

Zu Beginn der 1940er Jahre wurde heftig über den Standort eines künftigen internationalen Flughafens für die Schweiz debattiert. Hierbei handelte es sich nicht um ein Flugfeld mit Rasenpiste, sondern um befestigte Pisten- und Standflächen samt Flughafengebäuden. In engster Standort-Auswahl standen Utzendorf (Bern), das Wauwilermoos (Luzern), Dübendorf und Kloten (Zürich) sowie das Gebiet Kollermühle (Cham-Zug). Die zentrale Lage von Zug – zwischen Luzern und Zürich – und die unmittelbare Nähe des Zugersees sprachen für den Standort Cham. Auf dem See hätten die damals populären Wasserflugzeuge wassern können. Die fortschrittlich denkende Bürgerschaft befürwortete das Vorhaben. Motorenlärm, die «Störung der kleinstädtischen Beschaulichkeit und der geruhsamen Atmosphäre unserer Seelandschaft» wurden als nur scheinbare Nachteile abgetan. Viele erwarteten wegen der besseren Verkehrsanbindung eine Steigerung des Wertes der Anrainerliegenschaften. Herb war deshalb die Enttäuschung, als das Eidgenössische Luftamt 1943 beschied, das Gebiet Kollermühle käme für

den Flughafen nicht in Betracht, zu häufig gebe es Bodennebel und die natürlichen Hindernisse Albis, Rigi, Rossberg und Zugerberg lägen zu nah. Der Ausgang des Auswahlverfahrens ist bekannt: 1945 entschied sich der Bund für Zürich-Kloten.

Schönste Aussicht von der Autobahn

Bei der Planung des Autobahnnetzes setzte sich die Zuger Regierung mehrfach für eine angemessene Anbindung des Kantons Zug ein. Aus dem Bedürfnis heraus, besser berücksichtigt zu werden, unterbreitete der Kanton 1958 einen eigenen Vorschlag zur lokalen Linienführung der N4 Zürich – Luzern, die so genannte «Südvariante». Dieser Autobahnabschnitt sollte in Cham unmittelbar entlang der Bahnlinie entlang führen, zwischen dem Bahnhof und der Villette. In einem 150 Meter langen Tunnel hätte die N4 Schloss und Kapelle St. Andreas unterquert, auf Pfeilern das angrenzende Riedgebiet durchmessen und wäre dann mit einer mehr als 200 Meter langen Brücke über die SBB-Linie hinweg in Richtung Chollermühle geführt worden. Beworben wurde die Variante unter anderem mit dem Argument der «landschaftlich einzigartige[n] Lage des Trassees längs des Zugersees» und der wunderbaren Aussicht, die sich für die Autofahrer ergäbe. Auch entfallende «die erdrückende Abschnürung des Dorfes Cham, indem dasselbe nunmehr durch die Autobahn südwärts [...] umfahren werden soll [...]» 1960 wurde die Südvariante fallen gelassen. Die Aussicht auf schönere Aussicht für Autolenker hatte die Chamer nicht zu überzeugen vermocht.

Ignaz Civelli