

Versteigerung

Der EVZ versteigert die signierten Auswärtstrikots zu Gunsten seines Nachwuchses. 23

Was macht die Zuger Wirtschaft stark?

Zug Am gestrigen Tag der Zuger Wirtschaft gingen Vertreter aus verschiedenen Branchen und der Politik der Frage nach, was Zug für Unternehmen attraktiv macht – aber auch, wo die Risiken für den Standort liegen. Die Konkurrenz schlafe keineswegs.

Livio Brandenberg

livio.brandenberg@zugerzeitung.ch

Das Zusammenspiel zwischen Gross und Klein – dies war das Thema des gestrigen Tages der Zuger Wirtschaft im Theater Casino Zug. Unter dem Motto «Lokale und globale Unternehmen: Was macht die Zuger Wirtschaft stark?» kamen zahlreiche Wirtschaftsvertreter und Politiker aus Stadt und Kanton Zug zusammen, um eine Bestandaufnahme zu machen (Was macht den Kanton so erfolgreich?) sowie in die Zukunft zu schauen (Wie kann man verhindern, dass Zug seine Standortvorteile verliert?).

Dabei standen zwei Branchen im Zentrum: die Pharma- und die Blockchain-Industrie. Im vollen Saal referierte nach der Begrüssung durch Regierungsrat Matthias Michel zuerst Natascha Schill, Leiterin des Pharmaunternehmens Biogen Switzerland AG. Der global tätige Konzern mit Sitz in Zug entwickelt Medikamente gegen neurologische Erkrankun-

gen wie Parkinson, multiple Sklerose (MS) oder amyotrophe Lateralsklerose (ALS). Schill strich heraus, dass es wichtig sei, international gut vernetzt zu sein, um beispielsweise die besten Köpfe in die Schweiz – und nach Zug – holen zu können. Andererseits sei die Vernetzung mit der lokalen Wirtschaft ebenso wichtig. Bereits Volkswirtschaftsdirektor Michel hatte in seiner Ansprache zuvor auf den Pharma-Cluster Zürich-Zug-Luzern hingewiesen. Und eben auch im ganzen sogenannten Life-Science-Bereich, der die Fachgebiete Pharma, Medizin und Technologie vereint, sei es der Mix, der zum Erfolg beitrage.

Konkurrenz aus nah und fern

Nach Schill und der Pharma war Nicolas Schobinger von der Crypto Valley Association zum Thema Blockchain an der Reihe. Die Vereinigung unterstützt und berät Start-ups aus dem Blockchain-Bereich. Zug habe hier vieles



Diskutierten gestern im Casino in Zug (v. l.): Nicolas Schobinger, Natascha Schill, Peter Speck, Andy Tonazzi, Gerhard Pfister und Moderatorin Katja Gentinetta.

Bild: Stefan Kaiser (26. März 2018)

richtig gemacht, es sei ein Crypto Valley entstanden, das eine Sogwirkung entfalte, auch dank der Möglichkeit, hier durch ICOs (Initial Coin Offerings) – eine Art privater Börsengang – Kapital aufzunehmen. Für Blockchain-Firmen sei Zug «eine Top-3-Destination», dank der Kompetenz, die sich hier angesiedelt habe

und dank dem «Augenmass der Regulatoren». Das sei bemerkenswert, «doch solche Firmen sind auch schnell wieder weg». Frankreich werbe derzeit etwa aggressiv um Jungfirmen, genauso wie Singapur oder Malta. Man müsse an den Vorteilen arbeiten, sagte Schobinger, um dann gleich eine Warnung nachzuschleichen:

Es gebe in Zug noch zu wenige Hotels oder Arbeitsräume – und: Er habe gehört, dass Blockchain-Unternehmen bei den hiesigen Banken nicht mehr erlaubt werde, ein Konto zu eröffnen. Das sei verheerend: «Denn ohne Bankkonto kann man keine Firma gründen.» An der folgenden Podiumsdiskussion diskutierten

neben Schill und Schobinger auch der Zuger Nationalrat und Präsident der CVP Schweiz, Gerhard Pfister, Peter Speck, Mitinhaber Confiserie Speck, und Andy Tonazzi, CEO der Konplan Systemhaus AG mit Sitz in Rotkreuz. Die Firma entwickelt mechatronische Systeme für die Medizin und beliefert grosse Unternehmen.

Bundespolitiker Pfister appellierte vor allem an die Behörden, «etwas wagemutiger» zu sein. Als gutes Beispiel nannte er das Vorgehen der Stadt Zug, die vor rund zwei Jahren anfang, Bitcoin als Zahlungsmittel zu akzeptieren. Auch für Peter Speck ist klar: «Wir müssen innovativ bleiben.» So habe er heute etwa Cupcakes im Sortiment, das sei früher unvorstellbar gewesen. Tonazzi lobte den Standort Zug für seine Unkompliziertheit, die Wege seien kurz, und: «Wir haben hier viel Kompetenz auf kleinem Raum.» Die Runde war sich einig, dass es für den anhaltenden Erfolg Zugs Offenheit, ein gutes Steuerklima und Rechtssicherheit brauche.

Mit sechs Kilometern pro Stunde durchs Zuger Zentrum

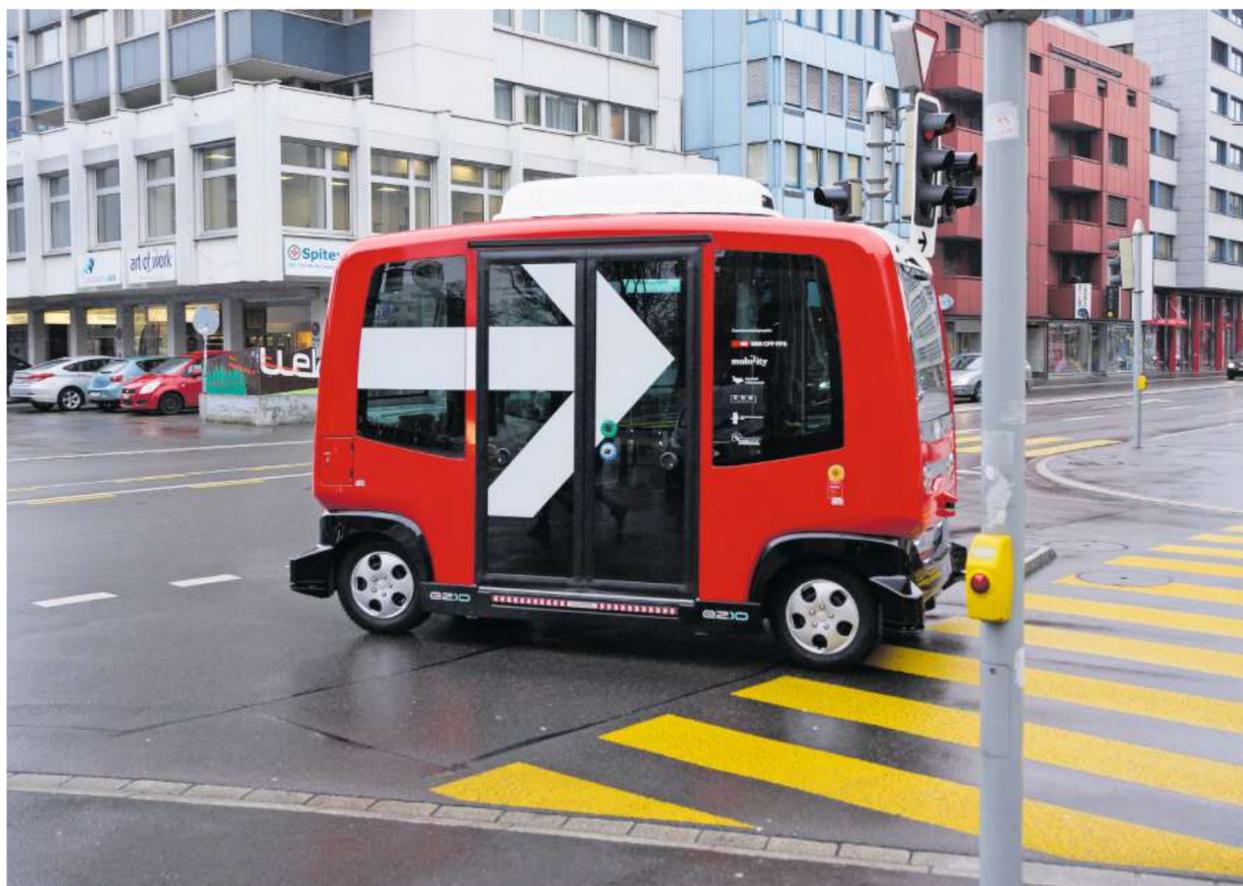
Innovation Seit Sonntag ist der selbstfahrende Shuttlebus in Zug unterwegs. Gestern Morgen drehte er unter anderem einige Runden ums Einkaufszentrum Metalli, einen Teil davon bereits selbstständig. Ziel ist es, dass er seine zukünftige Fahrtumgebung genau kennen lernt.

«Ist das GA in dem gültig?», fragt ein Busfahrer der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) scherzend in Richtung des selbstfahrenden Shuttlebusses, der gestern Vormittag gegen zehn Uhr an der Bushaltestelle vor dem Metalli in Richtung Baar steht. «Hier darf man gratis mitfahren», antwortet ihm ZVB-Projektleiter Ruedi Haas.

Der Shuttle ist ein gemeinsames Projekt von SBB, Mobility, ZVB, Stadt Zug und Technologiecluster Zug. Während zweier Wochen macht er nun unter Aufsicht die ersten Testfahrten auf der Strasse. Am Sonntag ging's los. «Gestern hat er die Strecke erfasst, heute geht es nun um die Feinjustierung», erklärt Haas. Der Shuttle lerne, jeden festen Gegenstand und jede Kante im Bereich seiner Strecke zu erkennen. «Wie etwa diese Werbetafel», sagt er und zeigt auf eine Werbetafel in der Nähe. Ziel ist, dass er die Strecke dann auf zwei Zentimeter genau selbstständig fahren kann», so Haas.

Auf dem virtuellen Schienensystem

Seine Umgebung scannt der Shuttle mit der Lidar-Fernmessung, einer Fernmesstechnik, die Lichtbündel auswertet, welche zum Sender zurückgestreut werden. Das unterscheidet ihn von selbstfahrenden Autos, die sich an GPS-Punkten orientieren. «Auf seinen Probefahrten erstellt der Shuttle nun ein virtuelles Schienensystem, auf dem er sich künftig autonom fortbewegt», erklärt Brigitte Buchmann, die bei



Der selbstfahrende Shuttle, wie er von der Baarerstrasse in die Metallstrasse abbiegt.

Bild: Christopher Gilb (Zug, 26. März 2018)

Mobility für das Projekt zuständig ist. «Ziel ist es, dass er möglichst flüssig fährt.» Deshalb würden unbewegliche Dinge auf der Strecke registriert und der passende Abstand dazu eingestellt. «Möglicherweise ist heute ein Parkplatz nicht belegt, morgen

aber schon. Deshalb fahren wir die Strecke mehrfach ab», so Buchmann. Zudem werde definiert, wie schnell der Shuttle an gewissen Stellen vorbeifahren könne und wo Rechtsvortritt gelte. «Das Fahrzeug verfügt in diesen Punkten über keine künstli-

che Intelligenz.» Auch für bewegliche Sachen müssten deshalb Sicherheitsabstände definiert werden, erklärt sie. Wenn jemand über die Strasse laufe, reduziere sich das Tempo bereits 20 bis 30 Meter davor – und beschleunige sich erst wieder, wenn der Weg

frei sei. «Zudem macht das Fahrzeug eine Vollbremsung, wenn es in einem bestimmten Radius ein Hindernis erkennt», so Buchmann.

Doch für den Moment befindet sich noch einer junger Mann mit einem Kontrollpad im Shut-

tle, mit dem er diesen steuern kann. Haas steigt zu ihm ein. Die erste Runde beginnt. Securitys sperren die Strasse ab. Mit sechs Kilometern pro Stunde geht es los. Der Shuttle fährt ums Metalli. Überall bleiben Passanten staunend stehen und machen Fotos. «Ein Teil der Strecke hat er nun schon ohne Steuerung, also autonom, zurückgelegt», erklärt Haas nach der Fahrt stolz.

Keine Fahrt ohne Begleitperson

Nach jeder Runde nimmt ein Programmierer eine Feinjustierung vor. «Das Anspruchsvolle bei den Testfahrten ist, dass der Shuttle, den regulären Busbetrieb nicht unterbrechen und den Verkehr nicht gross stören darf», so ZVB-Projektleiter Haas. Gegen Mittag werde es deshalb schwierig. Geplant ist, dass der Shuttle zwischen dem Bahnhof Zug und dem Technologiecluster Zug verkehrt. Wenn die aktuelle Phase erfolgreich verläuft, wird der Pilotbetrieb erweitert, und erste Testgruppen können das Fahrzeug nutzen. Ziel des Projekts ist es, aufzuzeigen, wie solch ein Shuttle sinnvoll in das Mobilitätsangebot der Stadt Zug integriert werden kann. Eine Fahrt ganz ohne Personal wird es aber in der Schweiz derzeit nicht geben. «Man erhält nur eine Zulassung, wenn eine Begleitperson im Fahrzeug ist», erklärt Brigitte Buchmann von Mobility. Diese könne dann entsprechend eingreifen.

Christopher Gilb
christopher.gilb@zugerzeitung.ch