

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat Flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Tangente Zug-Baar

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2651 vom 30. März 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 12. September 2019 haben Tabea Zimmermann Gibson und Michèle Willimann (beide ALG) die Motion betreffend flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Tangente Zug-Baar eingereicht. Sie verlangen im Wesentlichen, dass der Stadtrat im Hinblick auf die Eröffnung der Tangente Zug-Baar (TZB) dem Grossen Gemeinderat Bericht und Antrag erstattet für Aufwertungsmassnahmen des öffentlichen Raums sowie flankierende Massnahmen. Dies mit dem Ziel, dass die Vorteile der TZB bezüglich des Verkehrsaufkommens maximiert und die befürchteten nachteiligen Auswirkungen der TZB minimiert werden können.

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 1. Oktober 2019 hat der Grosse Gemeinderat die Motion in ein Postulat umgewandelt und das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht, den wir wie folgt gliedern:

- 1 Einleitung**
- 2 Ausgangslage**
- 3 Tangentenprojekt**
- 4 Volksabstimmung 2009**
- 5 Auswirkungen der Tangente auf das städtische Verkehrssystem**
- 6 Massnahmen**
- 7 Antrag**

1 Einleitung

Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, im Rahmen dieses Berichts sowohl über den generellen Stand der Verkehrsplanung und des Verkehrssystems in der Stadt Zug zu informieren, sowie im Konkreten zur Tangente Zug-Baar (TZB) und möglichen flankierenden Massnahmen. Diesbezüglich werden eingangs generelle Erkenntnisse aus der Analyse des in Erarbeitung stehenden Mobilitäts- und Freiraumkonzepts beschrieben, welche in Zusammenhang mit der TZB stehen und bei der allfälligen Umsetzung von Massnahmen zu beachten wären. Der Bericht fokussiert anschliessend auf das ursprüngliche Tangentenprojekt und legt dar, mit welchen verkehrlichen Auswirkungen bei der Eröffnung der TZB gerechnet werden muss sowie mit welchen Massnahmen auf mögliche Entwicklungen reagiert werden kann.

2 Ausgangslage

Seit der Ablehnung des Stadttunnels durch die Bevölkerung im Jahr 2015 fehlt eine übergeordnete Verkehrsstrategie. Daher ist im Hinblick auf die Ortsplanungsrevision die Stadt Zug zurzeit daran, ein Mobilitäts- und Freiraumkonzept zu erstellen, um für die künftigen Herausforderungen gewappnet zu sein. Das in Erarbeitung stehende Konzept hat zum Ziel, den Blick auf die Stärken und Schwächen und auf die Risiken und Chancen der Mobilität und des öffentlichen Frei- und Stadtraums in der Stadt Zug zu schärfen. Aus der Analyse zum Verkehr sind hinsichtlich des Verkehrssystems folgende Erkenntnisse von Bedeutung:

2.1 Heutige Verkehrssituation

Die Auswertung des Mikrozensus 2015 (repräsentative Erhebung zum Mobilitätsverhalten) zeigt, dass in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl der motorisierte Individualverkehr in Zug mit 67 Prozent Anteil dominiert. Dieser Strassenverkehr ist primär mit direktem Bezug zur Stadt geprägt (Deloitte, 2020): Über 80 Prozent aller Verkehrsbeziehungen auf der Strasse haben das Ziel oder die Quelle in der Stadt (66 Prozent) oder sind Binnenverkehre innerhalb der Stadtgrenzen (17 Prozent). Der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Strassenverkehr beträgt rund 17 Prozent. Am Gesamtverkehr hat der Pendlerverkehr einen relativ grossen Teil: 36 Prozent des Strassenverkehrs entsteht in Zug alleine durch Pendlerinnen und Pendler. Beim Durchgangsverkehr erfolgen die allermeisten Durchfahrten von Baar/Neuheim nach Cham oder umgekehrt.

Eine weitergehende Analyse (gsf.Bern, 2019) zeigt auf, dass sich die Stadtzugerinnen und -zuger selber sehr differenziert in der Stadt fortbewegen. Die Mobilität ist durch eine nahezu gleichberechtigte Nutzung des Autos, des öffentlichen Verkehrs und des Velos im Alltag gekennzeichnet. In der Freizeit ist das Velo überdies das wichtigste Verkehrsmittel, gefolgt von einem hohen Anteil an Fussverkehr. Dieses ausgewogene Mobilitätsbewusstsein der Stadtbevölkerung führt unter anderem zum mit 17 Prozent vergleichsweise tiefen Binnenverkehrsanteil auf der Strasse. Dass der Stadtverkehr trotzdem vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist, liegt demnach weniger am innerstädtischen Mobilitätsverhalten als vielmehr am hohen Anteil von Ziel-/Quellverkehr auf der Strasse.

Insgesamt führt das Mobilitätsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden dazu, dass in der Stadt Zug der hohe Anteil motorisierter Individualverkehr am Gesamtverkehr, und insbesondere der Pendlerverkehr mit Ziel in der Stadt, während den Spitzenstunden am Morgen und am Abend auf der Strasse zu hohen Belastungen führt. Davon ausgenommen bietet das bestehende Verkehrsnetz jedoch hinreichend Kapazität, um eine funktionale Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

2.2 Ausblick generelle Verkehrsentwicklung

Bei den Annahmen zum kantonalen Gesamtverkehrsmodell wird davon ausgegangen, dass sich die Siedlungsentwicklung bis 2040 mit einer Zunahme von etwa 35 Prozent beim öffentlichen Verkehr und etwa 7 Prozent beim Personenwagenverkehr auswirken wird. Diese Annahmen beruhen darauf, dass sich der Verkehr ähnlich weiterentwickelt wie in den vergangenen Jahren. Damit auch in Zukunft eine funktionale Verkehrsabwicklung im bestehenden Strassennetz möglich bleibt, muss der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht werden.

3 Tangentenprojekt

Mit der Eröffnung der TZB in diesem Jahr wird sich das Strassenverkehrsnetz zwischen Zug und Baar wesentlich verändern. Die TZB verbindet nicht nur die Berggemeinden mit der Autobahn, sondern ordnet auch die grossräumige Erschliessung der Stadt Zug teilweise neu.

3.1 Ausgangslage Kantonsratsbeschluss 2008

Im Zusatzbericht zur TZB für den Kantonsratsbeschluss vom 2. Dezember 2008 wurde die Verlagerungswirkung der Tangente aufgezeigt. Mit der TZB waren sieben flankierende Massnahmen vorgesehen (Abbildung 1, siehe auch Beilage 2). Auf dem Gebiet der Stadt Zug sind dies der erhöhte Durchfahrtswiderstand auf der Oberallmendstrasse (3), die Anpassung des Knotens Alte Baarerstrasse (4), der Riegel Industriestrasse (5), sowie die Umgestaltung der Baarerstrasse (6).

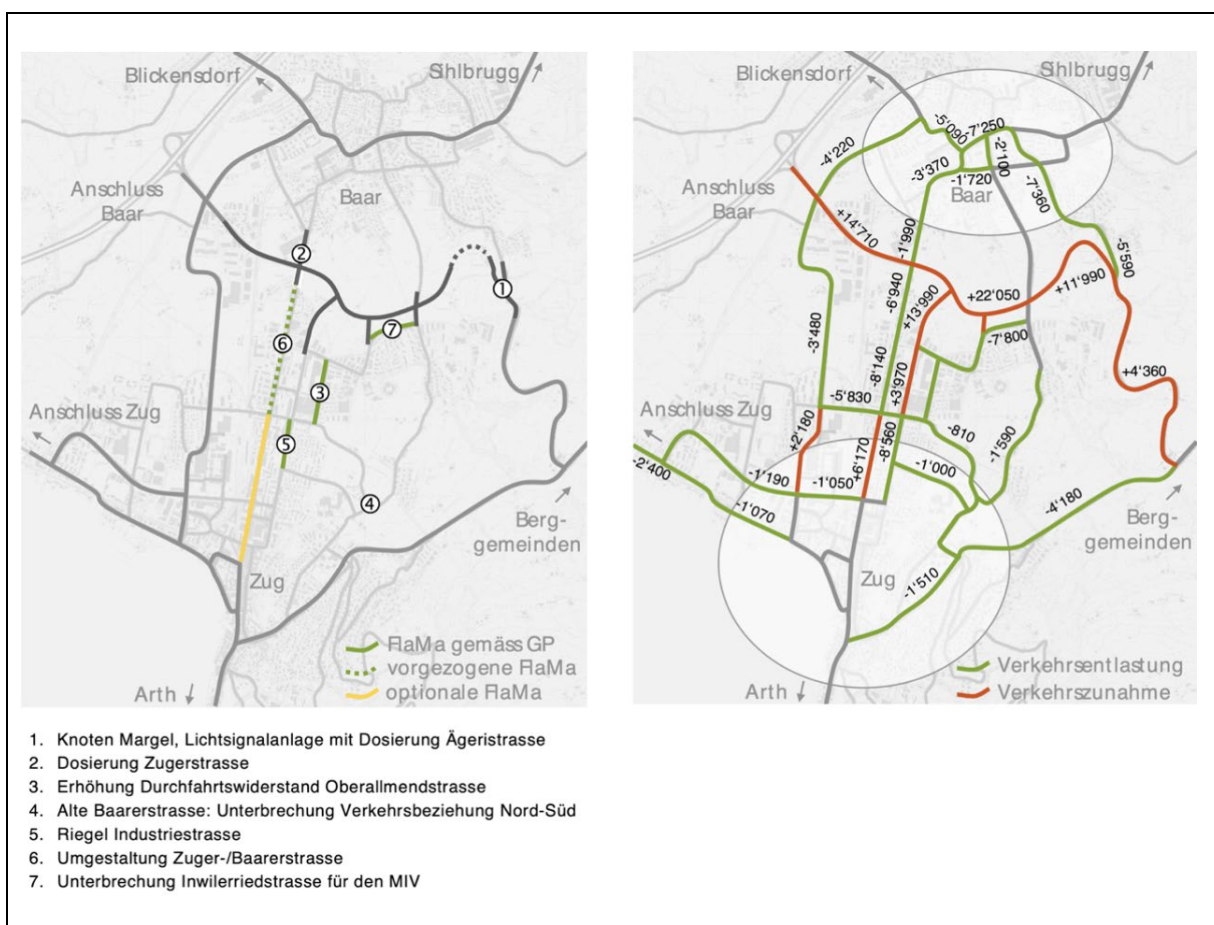


Abbildung 1: Mit der Tangente Zug/Baar vorgesehene flankierende Massnahmen (links) und die Verlagerungswirkung der Tangente (rechts). Quelle: Zusatzbericht, bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2008

Die Entlastungswirkung der TZB beziehe sich gemäss Bericht «insbesondere auf die Siedlungsgebiete von Baar, den nördlichen Teil von Zug, sowie auf die bestehenden Einfallsachsen des Berggebietes in die Stadt Zug und Baar». Wie obenstehende Abbildung aus dem Bericht zeigt, wurde im Stadtzentrum keine Entlastung erwartet. Die Reduktion des Verkehrs auf der Industriestrasse ist auf den damals geplanten Riegel Industriestrasse (Massnahme 5) zurückzuführen. Im Zuge der Diskussionen im Kantonsrat wurde der Riegel Industriestrasse im April 2009 aus dem generellen Projekt entfernt.

4 Volksabstimmung 2009

Der Baukredit für die TZB wurde vom Zuger Stimmvolk im November 2009 genehmigt. Im Text der Abstimmungsbroschüre wurde nur eine Entlastungswirkung für «Baar und weite Teile von Zug Nord» genannt. Eine Entlastung des Zuger Zentrums wurde nicht explizit in Aussicht gestellt und somit der Zuger Bevölkerung nichts Konkretes versprochen. In der Volksabstimmung wurde über den Baukredit, nicht aber über das generelle Projekt oder die flankierenden Massnahmen abgestimmt. In der Erarbeitung des Ausführungsprojekts durch den Kanton wurden verschiedene angedachte flankierende Massnahmen geändert oder zurückgestellt. So ist von den Massnahmen in Abbildung 1 bislang nur die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Oberallmendstrasse umgesetzt (vgl. Punkt 5).

5 Auswirkungen der Tangente auf das städtische Verkehrssystem

Die Stadt hat hinsichtlich den Auswirkungen der TZB auf das städtische Verkehrssystem und allfälligen möglichen Massnahmen den Auftrag für eine Analyse durch ein externes Verkehrsplanungsbüro erteilt (TEAMverkehr.zug, 2021). Die Erkenntnisse daraus decken sich grundsätzlich mit den Aussagen zum Tangentenprojekt im Vorfeld der Volksabstimmung im Jahr 2009. Die TZB wird das Zentrum der Stadt Zug kaum entlasten, während auf den Zufahrtsachsen eine Entlastung feststellbar ist (Abbildung 2, siehe auch Beilage 3).

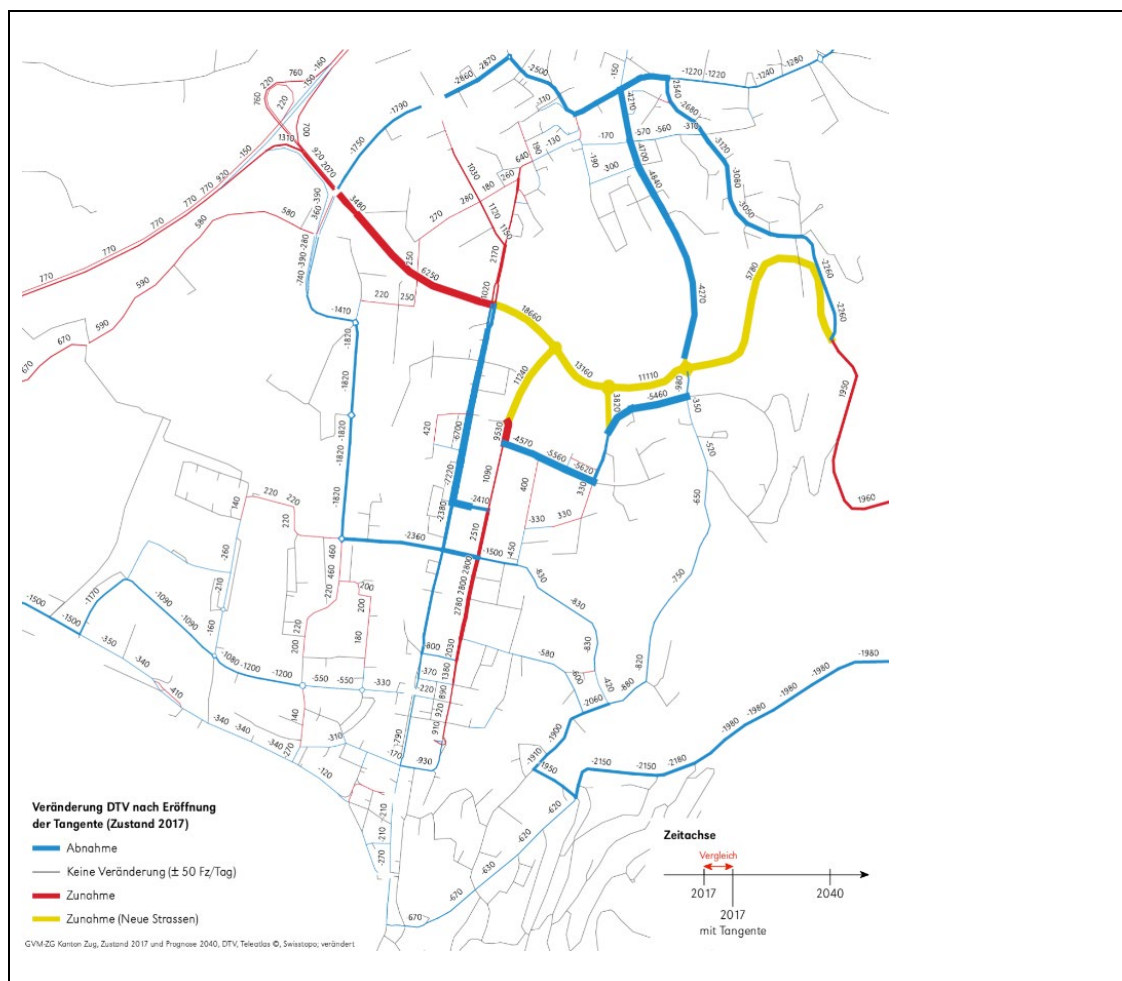


Abbildung 2: Verlagerungseffekt der Tangente unmittelbar nach der Eröffnung (ohne Verkehrswachstum). Quelle: Bericht zu den flankierenden Massnahmen Nr. 20.134 vom 21. Januar 2021

Der Verkehr zwischen den Berggemeinden und der Autobahn erfolgt heute hauptsächlich über Baar und nur zu einem geringen Anteil über die Stadt Zug. Die TZB wird deshalb vor allem zu einer Entlastung des Baarer Zentrums führen und auf den Verkehr im Zentrum der Stadt Zug einen geringeren Einfluss haben.

Etwa ein Drittel des Verkehrs zwischen der Stadt und den Berggemeinden auf der Ägeristrasse erfolgt heute über die Loretostrasse (Graue Gutschrankabfahrt). Die restlichen Fahrzeuge fahren weiter auf der Ägeristrasse von und zum Kolinplatz. Es besteht praktisch kein Durchgangsverkehr aus den Berggemeinden durch die Stadt, etwa zur Autobahn oder nach Cham. Künftig nutzen Fahrzeuge, welche aus Ägeri, Allenwinden und Menzingen in den Norden der Stadt gelangen wollen, statt der Ägeri-/Loretostrasse neu die TZB. Für Ziele im Stadtzentrum südlich der Gubelstrasse ist jedoch die Route via Loretostrasse oder Kolinplatz weiterhin schneller als der Weg über die TZB. Dies gilt für die Berggemeinden als auch die Stadtzuger Hangquartiere.

Durch die neue nördliche Anbindung der Industriestrasse werden die Zielpunkte des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum von Zug (Gebiet Metalli) über die Route Tangente-Industriestrasse schneller erreichbar. Die Industriestrasse stellt so eine Alternativroute zur Baarerstrasse dar und wird deshalb stärker belastet, während die Baarerstrasse entlastet wird. Auf der Nordstrasse ist eine Entlastung von etwa 10 Prozent zu erwarten.

6 Massnahmen

Von den im Zusatzbericht zur TZB zum Kantonsratsbeschluss genannten Massnahmen ist die Anpassung des Knotens Alte Baarerstrasse vom Kanton weiterverfolgt worden. Auf der alten Baarerstrasse wird im April 2021 im Kreuzungsbereich der Göblistrasse eine Schranke erstellt. Der Riegel Industriestrasse wird in angepasster Form (erhöhter Durchfahrtswiderstand) im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts der Industriestrasse durch die Stadt umgesetzt. Gerade auch die Verkehrsberuhigung und Schutz des Quartiers Guthirt ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen.

Die Stadt wird im Rahmen der anstehenden Zentrumsentwicklung die Chancen nutzen, welche sich durch die TZB zusätzlich ergeben werden. Dies verlangt aber nicht nur nach flankierenden Massnahmen, sondern erfordert in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton auch eine Beobachtung und Analyse der tatsächlichen Verkehrsströme nach der Eröffnung der TZB. Im Anschluss daran können weitere Massnahmen ergriffen werden und auch die Verkehrsabwicklung, insbesondere des übergeordneten Verkehrs, darauf abgestimmt werden.

Aus der fachlichen Analyse des externen Verkehrsplanungsbüros geht hervor, dass die TZB hilft, die Verkehrsströme neu zu organisieren. So erschliesst die Tangentialverbindung die Stadt Zug von Norden her neu und kann somit bisherige Erschliessungsrouten teilweise ersetzen. Zudem können mittels Anpassungen an der Wegweisung die neuen Routen entsprechend signalisiert werden, damit der Verkehr möglichst umfassend und grossräumig auf die TZB gelenkt wird. Bei der Umsetzung von weiteren Massnahmen konzentriert sich der Stadtrat auf solche, welche den Verkehr auf die Achsen lenken, auf denen er möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Dabei steht insbesondere der Schutz der Wohnquartiere im Fokus. Etwa können an Lichtsignalanlagen die Verkehrsströme derart priorisiert werden, dass der Verkehr auf jene Strassen gelenkt wird, auf denen er kanalisiert werden soll. So können auch ohne eine Vielzahl von Sperrungen oder Riegel die Erschliessungsfunktion der Strassen gewährleistet und starke Verlagerungen beziehungsweise Überlastungen in sensiblen Bereichen vermieden werden.

Die Analyse zeigt auf, welche weitergehenden flankierenden Massnahmen umgesetzt werden könnten, um allfälligen Defiziten im Stadtgefüge entgegenzuwirken. Folgende Massnahmen stehen dabei im Vordergrund:

- Umgestaltungen/Verkehrsberuhigung von Strassen. Konkret stehen die Lärmsanierungs- und Beruhigungsmassnahmen in der Industriestrasse zwischen Göbli- und Metallstrasse an, welche im ersten Halbjahr 2021 publiziert werden. Im zweiten Halbjahr 2021 folgt die Publikation der Lärmsanierungsmassnahmen am Lüssiweg.
- Einführung von Einbahnsystemen zur Unterbindung von Schleichverkehr.

Sollte damit wider Erwarten der Schutz der Wohnquartiere vor den negativen Einwirkungen des Verkehrs nicht gewährleistet werden können, sind weitergehende Massnahmen zu prüfen (Einführung von Riegeln; Unterbrechung von Strassen). Dabei ist zu beachten, dass die Quartiere teilweise selber hohe Verkehrsströme verursachen. Dem ist Rechnung zu tragen.

Übergeordnete Massnahmen hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in der Stadt Zug werden im Austausch mit der Bevölkerung erarbeitet und in Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision zu einem späteren Zeitpunkt weiterentwickelt.

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den vorliegenden Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen,
- und das Postulat betreffend flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Tangente Zug-Baar als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 30. März 2021

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage/n:

BE11 Vorstoss vom 12. September 2019

BE12 Mit der Tangente Zug/Baar vorgesehene flankierende Massnahmen

BE13 Verlagerungseffekt der Tangente unmittelbar nach der Eröffnung

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Eliane Birchmeier, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 96 01.