

Stadt Zug, Postfach, 6301 Zug

---

Per E-Mail: [swati.singh@zg.ch](mailto:swati.singh@zg.ch)  
Tiefbauamt des Kantons Zug  
Verkehrstechnik  
z.H. Swati Singh  
Aabachstrasse 5/Postfach  
6301 Zug

## **Tiefbau: Strassen und Wege; Vernehmlassung Richtplanstudie KS 4, Chamer-/Nordstrasse, Kapazitätssteigerung; Stellungnahme Stadt Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur vorliegenden Planungsstudie. Sehr gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, die Sicht der Stadt Zug hierzu darzulegen.

### **I Einleitung**

Vertreter des Baudepartements (Tiefbau, Stadtplanung) wurden eingeladen, in der Begleitgruppe der vorliegenden Planungsstudie Einsitz zu nehmen. Diese Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Stadt Zug und der Gemeinde Baar, sowie des ASTRA, traf sich im Zeitraum vom November 2021 bis März 2023 insgesamt zu sechs Sitzungen. Die Vertreter des Baudepartements äusserten sich wiederholt dahingehend, dass allfällig geplante Massnahmen stets stadtverträglich sein müssten. Die Rückmeldungen der Stadt Zug wurden auch auf wiederholte Hinweise nur zum Teil aufgenommen. Deshalb nimmt das Baudepartement der Stadt Zug nochmals gesamthaft Stellung.

### **II Übergeordnete Hinweise**

#### **A Verkehrliche Stossrichtung**

Grundsätzlich sind aus Sicht der Stadt reine Kapazitätsausbauten für den motorisierten Individualverkehr nicht zweckmässig, um dem prognostizierten Wachstum zu begegnen. Wie der Kanton Zug mit seinem Mobilitätskonzept darlegt, ist der Mehrverkehr durch alle Verkehrsteilnehmer, auch durch flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den Öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Zudem soll mit Mobilitätsmanagementmassnahmen erreicht werden, dass die Zupendlerströme auf der Strasse nicht weiter zunehmen. Die Stadt Zug setzt sich für eine ausbalancierte Aufteilung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche sowie für eine «Stadt der kurzen Wege» ein. Ein weiterer umfassender Ausbau der Kantonsstrassen auf Stadtgebiet ist daher mit der geforderten Zurückhaltung anzugehen. Der Verkehr ist ausserhalb des Siedlungsgebietes aufzufangen.

Der Kanton sieht als übergeordnete Zielsetzung vor, «stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten». In diesem Sinne ist darauf zu achten, dass der bereits heute starke Zupendlerverkehr nicht weiter anwächst bzw. auf die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufgeteilt wird.

## **B Stadträumliche Stossrichtung (qualitative Aspekte an den Stadtraum)**

Aus Sicht der Stadt sind die bestehenden Strassenräume in «Stadträume mit Aufenthaltsqualität» aufzuwerten, um insbesondere für die städtische Bevölkerung die Lebensqualität zu erhalten und zu stärken. Dies bedeutet, dass gerade auch die kantonalen Hauptverkehrsstrassen so zu gestalten sind, damit die Trennwirkung gemindert und die übergeordneten städtischen Anliegen nach mehr Grün (Hitzeminderung), weniger Lärm und einer gleichberechtigten Berücksichtigung aller Verkehrsmittel nachgekommen werden kann. Mit den im Richtplan vorgesehenen Strassenausbauten auf Stadtgebiet besteht die Gefahr, dass die Trennwirkung zwischen den angrenzenden Quartieren zunehmen und die Lebensqualität entlang dieser Strassenabschnitte weiter sinken wird.

Dem Anliegen der Stadt Zug kommt insofern entgegen, als auch der Kanton die «Verbesserung der Lebensqualität» entlang der Kantonsstrassen als übergeordnetes Ziel in der Richtplanung verankert hat.

## **III Konkrete Auflagen, Empfehlungen und Hinweise zu den einzelnen Kapiteln des Berichts und zu den vorgesehenen Knotenausbauten**

### **1. Hinweis zu Kapitel 6.1 Vergleich der Verkehrsbelastungen heute und 2040**

Gemäss Modellberechnungen sollten im Prognosezustand 2040 in der Abendspitzenstunde ASP 5'000 Fahrzeuge die Kreuzung der Autobahnausfahrt in Baar passieren. Die Messungen zeigen, dass heute (Messungen 2019) lediglich rund 3'000 Fahrzeuge abgewickelt werden, während das Verkehrsmodell 2017 aber 4'000 Fahrzeuge ermittelt. Diese Differenz lässt darauf schliessen, dass die Modellangaben auch für den Prognosezustand 2040 für die Abendspitzenstunde zu hoch liegen. Auch die Berechnung und Bewertung des Knotens Letzistrasse ist nicht korrekt, da der Verkehr bereits in der General-Guisan-Strasse dosiert wird. Dies zeigt sich im deutlichen Unterschied der Knotenqualität zwischen Modell und Messung (Tabelle 1 vs. Tabelle 2). Sofern der Verkehr auf der GG-Strasse weiter beruhigt wird, nimmt die Belastung am Knoten Letzi-Chamerstrasse nochmals ab. Dann kann erst recht auf die zusätzliche Abbiegespur verzichtet werden.

### **2. Hinweis zu Kapitel 6.2 Netzbelastung mit heutiger Infrastruktur**

Gegenüber der Tabelle 2 zeigt sich, dass 2040 bei Verzicht auf Ausbau auch die Qualitätsklasse der Knoten Chollerstrasse und Feldstrasse schlechter würden. Es stellt sich die Frage, weshalb dies so ist, resp. welche Verkehrsbeziehung betroffen ist. Im Anhang fehlen die entsprechenden Tabellen bzw. Nachweise. Insbesondere am Knoten Feldstrasse ist die Auswirkung des oben erwähnten drosselnden Effekts des Knotens Autobahnausfahrt in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Es kann somit angenommen werden, dass die Qualitätsklasse auch 2040 noch eher bei D oder E zu liegen kommen wird.

### **3. Hinweis zu Kapitel 8.1 Massnahmenentwicklung Underfly Autobahnanschluss**

In der Studie Gruner, aber auch in der vorliegenden Planungsstudie wird die Massnahme des Underfly kritisch beurteilt. Sie ist äusserst teuer, und bringt wenig Nutzen resp. bedingt unverhältnismässig grossen Landverbrauch, macht eine Anpassung der neuen SABA nötig, verursacht die Aufhebung einer Verkehrsbeziehung und bringt enorme Einschränkungen während des Baus. Wie oben beschrieben, dient dieser Knoten heute als Ventil, um die Verkehrsströme auf den restlichen Knoten zu reduzieren. Als eine kostengünstigere Massnahme soll geprüft werden, die Verkehrssicherheit auf der Autobahn durch eine weitere Ausfahrts-Spur zu erhöhen, entweder durch den Einbezug des Pannestreifens oder durch einen Spurbau Richtung Sihlbrugg. Ebenso kann ein Ausbau der Autobahneinfahrt auf zwei Spuren das Risiko eines Rückstaus auf die Kreuzung verringern.

#### **4. Empfehlung und Auflagen zu Kapitel 8.5, Massnahmenentwicklung Knoten Feldstrasse**

Die Schlussfolgerungen des Kapitel 8.5.1 sind nachvollziehbar. Der Ausbau des Kreisels mit Bypässen bringt viel Flächenverbrauch bei wenig Nutzen und eine Verschlechterung für den Veloverkehr.

Aus Sicht des MIV ist somit die Variante «Kreuzung mit Lichtsignalanlage» zu bevorzugen. Jedoch vermischen wir die anlässlich der Besprechung vom März 2023 unsererseits gemachten Inputs, weshalb wir sie hier noch einmal aufführen.

##### **Auflage:**

Auf die Einspurstrecken aus der Nordstrasse in die Feldstrasse ist zu verzichten, ebenfalls ist auf den Rechtsabbieger aus der Feldstrasse West in Richtung Süden zu verzichten.

Die Berechnungen im Anhang des Berichts zeigen, dass die Grünphasen auf der Nordstrasse jeweils rechts und geradeaus gemeinsam geschaltet sind, somit ergibt sich durch diese Einspurstrecken keine Kapazitätssteigerung auf der Kreuzung selber. Es ist genügend Rückstrecke vorhanden, um den Bedarf auf die und von der Feldstrasse West von der und auf die Nordstrasse abzuwickeln.

##### **Auflage:**

Anlässlich der ersten Begleitgruppensitzungen wurde den städtischen Vertretern zugesichert, dass es bei der Studie vor allem darum gehe, den aus der Stadt Zug abfliessenden Verkehr zu verbessern, und nicht den stadteinwärts führenden Verkehr zu stärken. Im vorliegenden Knotenlayout Feldstrasse ist eine Kapazitätserhöhung stadteinwärts erkennbar. In Fahrtrichtung Süd-Nord gibt es weiterhin nur einen Fahrstreifen. Wenn es zu einem Ausbau des Kreisels Feldstrasse kommen soll, sind der Knoten und die entsprechenden Berechnungen dahingehend anzupassen, dass der aus der Stadt abfliessende Verkehr verbessert werden kann.

##### **Empfehlung:**

Die Parkierungen entlang der Nordstrasse für die Überbauungen Feldhof/Feldpark werden durch die Aufhebung des Kreisels in ihrer Funktionalität stark eingeschränkt, da die Wendemöglichkeit am Kreisel entfällt. Dadurch werden lange Umwegfahrten nötig. Es ist in der nächsten Projektphase zu prüfen, wie – insbesondere bei einem flächeneffizienteren Knotenausbau – eine optionale Erschliessung ermöglicht werden kann (Wenden/U-Turn).

#### **5. Empfehlung und Auflage zu Kapitel 8.6, Knoten Letzistrasse**

Wie oben beschrieben, wird der Zustrom aus der Letzistrasse durch eine Dosieranlage an der General-Guisan-Strasse begrenzt. Diese Dosierung entlastet den Knoten Letzistrasse, resp. führt dazu, dass die Attraktivität der Ausfahrts-Route via General-Guisan-Strasse (Gemeindestrasse) abnimmt und der Verkehr gemäss städtischer Verkehrsstrategie auf die Kantonsstrasse geleitet wird. Somit wird die Einspurstrecke aus der Letzistrasse obsolet. Dies wurde auch bereits an der Begleitgruppensitzung vom März 2023 erläutert.

##### **Auflage:**

Auf die Einspurstrecke aus der Letzistrasse in die Chamerstrasse ist zu verzichten.

##### **Empfehlung:**

Die Bushaltestelle an der Chamerstrasse wird im Rahmen des Ausbaus der Chamerstrasse beim neuen Knoten Herti Süd weiter nach Osten verschoben. Entsprechend kann die Chamerstrasse-Achse im Knotenbereich nach Süden verschoben werden, wodurch der Landerwerb/Flächenverbrauch auf der Nordseite reduziert werden kann.

#### **6. Empfehlung zu Kapitel 8.7, Knoten Steinhauserstrasse**

Durch die zusätzliche Spur Richtung Westen wird der Abstand zum Gleiskörper mit 20 cm äusserst knapp.

**Empfehlung:**

Die Einspurstrecke in die Steinhauserstrasse aus Fahrtrichtung West ist zu verkürzen. Dies kann durch einen Rückstau auf die Geradeausspur zu einer gewissen Kapazitätseinschränkung in Fahrtrichtung stadteinwärts führen, was aber durchaus in Kauf genommen werden kann, da unseres Erachtens ausreichend Rückstaulänge in Richtung Choller vorhanden ist. Diese Anpassung ist in der nächsten Phase zu prüfen. Überdies stellt sich grundsätzlich die Frage, ob ein Ausbau dieses Knotens überhaupt angezeigt ist, zumal er gemäss Tabelle 3 auch ohne Ausbau eine Qualitätsstufe 3 aufweist – jedenfalls solange die Kapazität der benachbarten Knoten nicht zu gross ist.

**7. Auflage zu Kapitel 8.8, Knoten Chollerstrasse**

Der vorliegende Plan zeigt einen Spurausbau, der bis an die gezeigten Baulinien reicht. Die Kreuzung wurde im Jahr 2023 saniert und erweitert. Im Sinne des Investitionsschutzes ist dieser geplante Ausbau fraglich.

**Auflage:**

Auf den Spurausbau am Knoten Chollerstrasse ist zu verzichten.

Insbesondere ist auf die Abbiegespur von der Stadt her in Richtung Sagistrasse zu verzichten. Der Grünphasenplan zeigt, dass diese Beziehung gleichzeitig mit der Geradeausfahrt Richtung Alpenblick geschaltet werden kann und es dafür keine extra-Grünphase braucht (kein Konflikt mit stadteinwärts fahrenden Autos). Somit kann diese Abbiegespur mit der Geradeausspur zusammengelegt werden, wodurch der Landverbrauch Seitens Bebauungsplan äussere Lorzenallmend reduziert werden kann. Ebenso ist auf den Spurausbau (zwei Geradeausspuren) stadteinwärts zu verzichten, zumal gemäss Aussage der Projektleitung die Verflüssigung des stadtauswärts fliessenden Verkehrs das Ziel sein sollte, und in der Wanne bis zum Alpenblick ausreichend Rückstaustrasse zur Verfügung steht.

**Hinweis:**

Der Fussgängerstreifen bei der Haltestelle Chollermüli könnte etwas gegen Osten verschoben werden. Er läge dann eher auf der Wunschlinie der Anwohner der Überbauungen im Rank. Zudem ist zu erwarten, dass mit dieser Anordnung nur eine Fussgängerinsel benötigt und somit weniger Landerwerb nötig würde.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Stadt Zug in der weiteren Projektbearbeitung im Sinne der Aufwertung der Strassenräume und der flächeneffizienten und angebotsorientierten Mobilität. Wir sind dazu gerne bereit, auch künftig mit einer Vertretung des Baudepartements in einer Begleitgruppe Einsitz zu nehmen.

Freundliche Grüsse



Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

André Wicki  
Stadtpräsident



Qualifizierte elektronische Signatur - Schweizer Recht

Martin Würmli  
Stadtschreiber