

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation der Fraktion ALG-CSP vom 26. April 2023 betreffend «Auswirkungen Tangente Zug-Baar auf die Verkehrssituation der Stadt Zug».

Antwort des Stadtrats Nr. 2848 vom 31. Oktober 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. April 2023 haben Dagmar Amrein und Michèle Willimann für die Fraktion ALG-CSP die Interpellation „Auswirkungen Tangente Zug-Baar auf die Verkehrssituation der Stadt Zug“ eingereicht. Die Interpellation bezieht sich auf die Verkehrssituation in der Stadt Zug und stellt eine Reihe von Fragen zum Monitoring und den Prognosen im Zusammenhang mit dem Bau der Tangente. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Vorbemerkung

Das Verkehrsmonitoring im Zusammenhang mit der Tangente Zug/Baar (TZB) obliegt dem Tiefbauamt des Kantons Zug. Die Stadt Zug nimmt keine eigenen Messungen vor. Um Auskunft über die Verkehrsströme und die Verlagerung zu erhalten, hat der Kanton vor und nach Eröffnung der TZB insgesamt drei Verkehrszählungen an mehreren Standorten durchgeführt. Die SP-Fraktion hat dem Regierungsrat am 23. November 2021 eine ähnlich lautende Interpellation betreffend die TZB unterbreitet, weshalb hinsichtlich der zu beantwortenden Fragen zu einem grossen Teil auf die Antwort des Regierungsrats vom 7. Juni 2022 verwiesen werden kann (Vorlage Nr. 3333.1 – 16772).

Frage 1

Wann und wo haben nach der Eröffnung der Tangente Verkehrsmessungen stattgefunden?

Frage 2

Bestätigten sich die Prognosen zu den Auswirkungen der Tangente auf das städtische Verkehrssystem? Wo sind signifikante Abweichungen feststellbar?

Antwort

Das Tiefbauamt des Kantons Zug hat vor dem Bau der TZB und nach der Eröffnung ein Verkehrsmonitoring an mehreren Querschnitten im Einflussgebiet der TZB durchgeführt. Ziel des Monitorings ist, Auskunft über die Verkehrsströme und die Verlagerung zu erhalten. Zudem wurde die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen (FLAMA) wie auch die Einhaltung der Verkehrsbelastung gemäss den im Auflageprojekt kommunizierten Prognosen überprüft.

Die erste Verkehrszählung wurde vor dem Baustart im Juni 2016 während zwei Wochen durchgeführt. Die zweite Zählung erfolgte drei Monate nach der Eröffnung der TZB im September 2021. Zu diesem Zeitpunkt herrschten keine Homeoffice-Pflicht und die Zahl der Corona-Erkrankten war tief.

Eine dritte Zählung wurde Mitte März 2022 während zwei Wochen durchgeführt, um die Werte während der Corona-bedingten besonderen Lage zu verifizieren. Die auf Stadtzuger Boden erfolgten Messungen fanden im nördlichen Teil statt. Im Zentrum der Stadt Zug erfolgten keine Messungen.

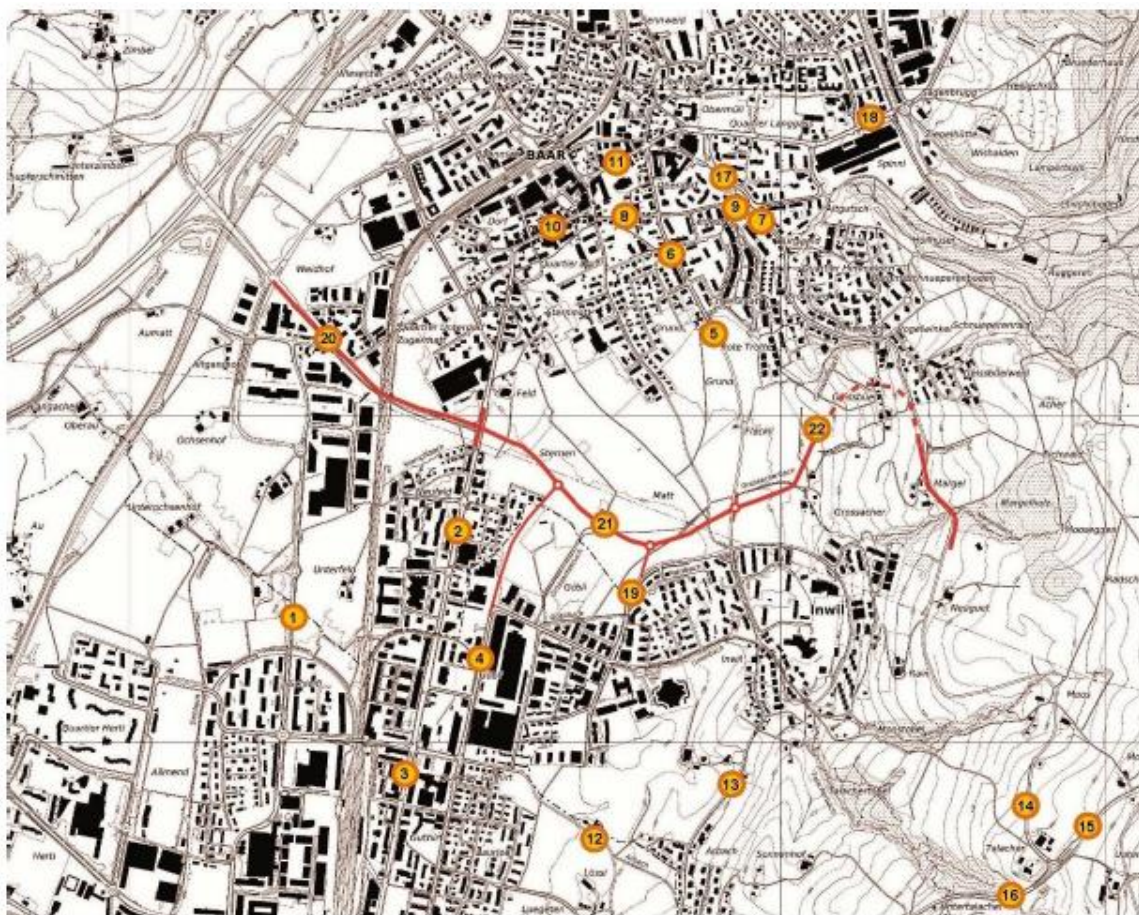


Abb. 1: Messstandorte TZB, Tiefbauamt des Kantons Zug

Die nachfolgende Tabelle mit den 22 Messstandorten zeigt, dass die vor dem Bau der TZB berechneten Entlastungswerte insgesamt sehr gut erreicht wurden und der tägliche Durchschnittsverkehr auf den gemessenen Streckenabschnitten deutlich gesenkt werden konnte. Bezogen auf die Stadt Zug gilt dies insbesondere für die Zufahrtsachsen Baarerstrasse und Industriestrasse. Ein Vergleich des durchschnittlichen Tagesverkehrs vor und nach der Eröffnung der Tangente zeigt auf der Baarerstrasse einen Rückgang des Verkehrs von 1'500 Fahrzeugen täglich und auf der Industriestrasse von 3'000 Fahrzeugen täglich. Des Weiteren konnte durch die Tangente eine Reduktion des täglichen Durchgangsverkehrs von 1'600 Fahrzeugen auf dem Lüssiweg und 2'280 Fahrzeugen auf der Inwilerriedstrasse herbeigeführt werden.

| Nr. | Querschnitt | Verkehrszahlen Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV Fz/d) | | | |
|-----|--------------------------------|---|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | | 2014 (Prognose) | 2016 (vor Eröffnung) | 2021 (nach Eröffnung) | 2022 (nach Eröffnung) |
| 1 | Nordstrasse Zug/Baar | 11'200 | 15'875 | 15'589 | 15'169 |
| 2 | Zugerstrasse Baar | 11'400 | 16'480 | 11'121 | 11'564 |
| 3 | Baarerstrasse Zug | 11'700 | 11'263 | 9'410 | 9'749 |
| 4 | Industriestrasse Zug | 11'300 | 8'938 | 5'037 | 5'939 |
| 5 | Rigistrasse (Ortseingang) Baar | 10'300 | 7'219 | 5'640 | 5'540 |
| 6 | Rigistrasse (Sonnenweg) Baar | 9'200 | - | - | 5'620 |
| 7 | Ägeristrasse Baar | 6'000 | 10'149 | 4'867 | 4'389 |
| 8 | Leihgasse West Baar | 1'200 | - | - | 1'800 |

| | | | | | |
|----|-------------------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| 9 | Leihgasse Ost Baar | 2'700 | 1'764 | 1'204 | 1'253 |
| 10 | Dorfstrasse Baar | 8'300 | 8'522 | 6'388 | 5'825 |
| 11 | Marktgasse Baar | 17'200 | 20'677 | 14'803 | 13'141 |
| 12 | Lüssiweg Zug | 4'700 | 4'750 | 2'540 | 3'200 |
| 13 | Arbachstrasse Baar | 1'200 | 1'971 | 870 | 840 |
| 14 | Ägeristrasse (Ast Baar) | 12'900 | 8'755 | 11'570 | 9'842 |
| 15 | Ägeristrasse (Ast Ägeri) | 21'000 | 16'201 | 15'983 | 14'415 |
| 16 | Ägeristrasse (Ast Zug) | 9'400 | 9'506 | 8'160 | 7'853 |
| 17 | Ägeristrasse Oberdorf Baar | 4'000 | 9'504 | 4'349 | 3'999 |
| 18 | Spinni Baar | 14'900 | 12'933 | 11'222 | 11'496 |
| 19 | Inwilerriedstrasse Zug | 4'200 | 5'974 | 3'700 | 3'690 |
| 20 | Tangente Altgass Baar | 21'000 | - | 17'510 | 16'717 |
| 21 | Tangente Göbli Zug | 20'500 | - | 12'960 | 12'067 |
| 22 | Tangente Geissbüel Baar | 10'200 | - | 8'392 | 7'217 |

Frage 3

Gab es auch im Stadtzentrum von Zug eine Entlastung des motorisierten Individualverkehrs? Falls ja, was hat das für Auswirkungen auf die weitere Planung?

Antwort

In Bezug auf die Tangente erfolgten im Stadtzentrum von Zug keine Messungen. Insofern können keine Aussagen zu einer allfälligen Wirkung der TZB auf das Stadtzentrum gemacht werden. Fakt ist aber, dass das historische Zentrum mit dem Nadelöhr Neugasse-Bahnhofstrasse nach wie vor mit mehr als 20'000 Fahrzeugen täglich massiv vom Verkehr belastet ist. Ausweichmöglichkeiten bestehen aufgrund der engen topographischen Verhältnisse zwischen Berg und See keine. Die dringend notwendige Entlastung der Innenstadt von der täglichen Fahrzeugflut ist einzig mit einer Umfahrung, wie sie der Kantonsrat mit grosser Mehrheit Ende August 2023 beschlossen hat, zu erreichen. Mit den zwei zentrumsnahen Portalen beim Casino und beim Gubelloch können dabei zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: Einerseits ist die Innenstadt für den motorisierten Verkehr nach wie vor gut erreichbar und andererseits ist der Durchgangsverkehr nahtlos an die übergeordneten Verkehrsachsen angeschlossen. Und gleichzeitig erhält die Stadt Zug die Chance, den Stadtkern mit attraktiven, verkehrsberuhigten und begrüneten Zentrumszonen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende massiv aufzuwerten.

Frage 4

Können anhand der Messungen auch Aussagen über die Verkehrsverteilung während eines Tages gemacht werden? Gab es dabei interessante Veränderungen von vor und nach der Eröffnung der Tangente? Ist eine Entlastung während den Spitzenstunden feststellbar?

Antwort

Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort vom 7. Juni 2022 auf den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs auf der Nordstrasse zur morgendlichen Spitzenstunde. Diese Feststellungen beziehen sich jedoch auf das Zentrum von Baar und nicht auf jenes der Stadt Zug. Markante Veränderungen zur Abendspitzenstunde lassen sich nicht erkennen.

Frage 5

Wie sind die Erfahrungen mit den flankierenden Massnahmen? Sind weitere flankierende Massnahmen erforderlich?

Antwort

Bezogen auf die Stadt Zug wurden folgende projektrelevanten flankierenden Massnahmen (FLAMA) umgesetzt:

- Oberallmendstrasse: 1. Etappe Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes durch eine Tempo-30-Zone
- Alte Baarerstrasse: Führung des Verkehrs zwischen Lüssiweg und Inwil über die Göbli-/Industriestrasse und TZB. Die Ortsteile Arbach und Inwil werden dadurch entlastet.

Die vom Kanton umgesetzten Massnahmen haben die gewünschten Wirkungen erzielt, betreffen jedoch in erster Linie den Norden der Stadt Zug und nicht das Zentrum. Für weitere flankierende Massnahmen besteht aus Sicht des Regierungsrats kein Bedarf. Dieser Schlussfolgerung mag aus Sicht des Kantons entsprochen werden, doch spricht diese nicht die Situation im Stadtzentrum von Zug an. Die TZB führt zwar zu einer Kanalisierung des Verkehrs zwischen der Autobahn und den Berggemeinden und entlastet das nördliche Gebiet von Zug vom Verkehr, dennoch wird dadurch das Stadtzuger Zentrum nur bedingt entlastet und die Stadt Zug kämpft weiterhin mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen. Weitere Verkehrsverlagerungen aus dem Zentrum sind ohne die geplante Umfahrung nicht zu erreichen.

Zusammenfassung

Insgesamt liegen die Verkehrsbelastungen tiefer als noch in der Prognose des Auflageprojekts 2014 und den Zählungen im Jahr 2016. Die stark gesunkenen Zahlen auf den Zufahrtsachsen Zugerstrasse und Industriestrasse weisen darauf hin, dass ein Teil des Verkehrs über die TZB abgewickelt wird. Bei der Nordstrasse wurde eine stärkere Verkehrsreduktion prognostiziert, dennoch wurde mit der Tangente weniger Verkehr gezählt als noch im Jahr 2016. Die TZB führt insbesondere in den morgendlichen Spitzenstunden zu einer Verkehrsentslastung auf der Nordstrasse. Den Erhebungsdaten des Verkehrsmonitorings durch den Kanton Zug von September 2021 und März 2022 konnte eine klare Verlagerung des Stossverkehrs weg vom Zentrum Zug hin zur Tangente entnommen werden. Dies trifft sowohl auf die Morgen- wie auch die Abendspitze zu.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 31. Oktober 2023

André Wicki
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage

- Vorstoss vom 26. April 2023

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