



**Interpellation der SP-Fraktion
betreffend Tangente Zug/Baar**
(Vorlage Nr. 3331.1 - 16772)

Antwort des Regierungsrats
vom 7. Juni 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 23. November 2021 hat die SP-Fraktion die Interpellation betreffend Tangente Zug/Baar (Vorlage Nr. 3331.1 - 16772) eingereicht. Am 16. Dezember 2021 hat der Kantonsrat die Interpellation zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

A. Allgemeines

Die Tangente Zug/Baar (TZB) wurde nach vier Jahren Bauzeit am 24. Juni 2021 in Betrieb genommen. Das Ziel des Projekts war, den Transitverkehr durch die Gemeinde Baar und die Stadt Zug zu verringern. Gleichzeitig führt sie die Bewohnerinnen und Bewohner von Ägeri, Menzingen sowie auch Neuheim direkter an das Autobahnnetz. Das Herzstück des Projekts bildet dabei der 370 Meter lange Geissbüel-Tunnel, dies ist der erste Strassentunnel im Kanton Zug überhaupt.

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 und gemäss der Motion der Anwohnerinnen und Anwohner der Wohngebiete im Bereich Rigistrasse betreffend «Tangente Zug/Baar – Rigistrasse»¹ mittels eines Monitorings 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.

¹ Die Motion verlangte im Wesentlichen, dass die Rigistrasse mit geeigneten Massnahmen von tangentebedingtem Mehrverkehr zu entlasten sei und die übrigen Einfallsachsen und die TZB in die Betrachtungen einzubeziehen seien.

B. Zu den einzelnen Fragen

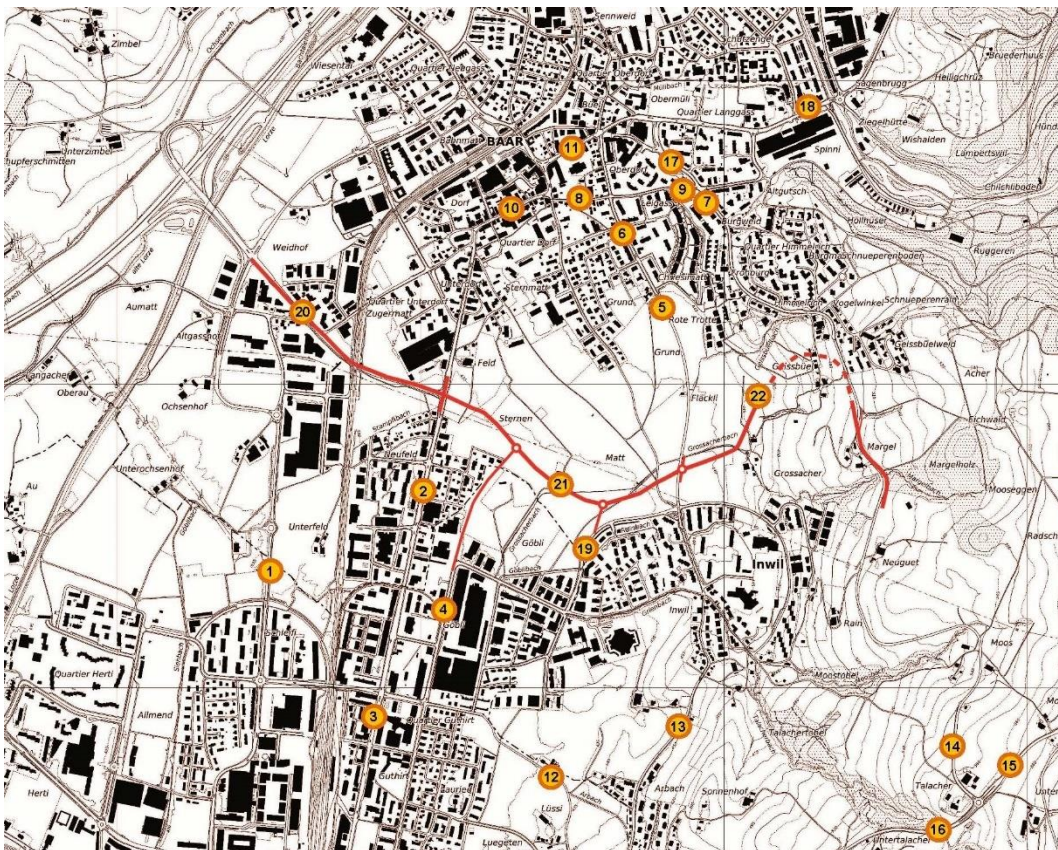
Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. a) *Wie lauteten die Schätzungen des Verkehrs Tangente Zug/Baar in den verschiedenen Richtungen zu Beginn des Baus der Tangente Zug/Baar?*

Die Berechnungen des kantonalen Verkehrsmodells GVM-ZG (inkl. den optimierten Massnahmen) vor dem Bau der TZB zeigten eine klare Verlagerung des Verkehrs weg von den Zentren auf die TZB. Mit der Inbetriebnahme der TZB und den definierten FLAMA wurde eine Entlastung auf den Achsen Baarerstrasse, Ägeristrasse (in der Stadt Zug), Industriestrasse, Dorfstrasse und Ägeristrasse (ehemalige Kantonsstrasse L in der Gemeinde Baar) prognostiziert. Die detaillierte Aufstellung der Prognosewerte findet sich in der untenstehenden Tabelle.

- b) *Wie gross ist jetzt der Verkehr einige Monate nach der Eröffnung der Tangente Zug/Baar in den verschiedenen Richtungen?*

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in der nachfolgenden Tabelle festgehalten:



Nr.	Querschnitt	Verkehrszahlen Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)			
		Prognose 2014 für 2020 (Inbetriebnahme) DTV [Fz/d]	DTV 2016 [Fz/d]	DTV 2021 [Fz/d]	DTV 2022 [Fz/d]
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	Inwilriedstrasse 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

Es zeigt sich, dass die damals berechneten Entlastungswerte sehr gut erreicht werden. So stellt man eine klare Verlagerung des Durchgangsverkehrs der Zentren Zug und Baar auf die TZB fest. Die Verkehrsbelastungen liegen aktuell vorwiegend tiefer als in der Prognose des Auflageprojekts 2014 und den Zählungen im Jahr 2016. Sie sind insbesondere auf den Zufahrtsachsen Zugerstrasse und Industriestrasse stark gesunken, was darauf hinweist, dass ein Teil des Verkehrs nun über die TZB abgewickelt wird. Bei der Nordstrasse wurde eine stärkere Verkehrsreduktion prognostiziert, dennoch wurden mit der Tangente weniger Verkehr gezählt als noch im Jahr 2016. Die TZB führt insbesondere in der Morgenspitzenstunde zu einer Verkehrsreduktion auf der Nordstrasse.

Verschiedene Aspekte wie z. B. eine Corona-bedingte Homeoffice-Pflicht oder erhöhte Benzinnpreise können Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben. Wie sich die Situation diesbezüglich weiter entwickelt, bleibt ungewiss. Deswegen sind auch in Zukunft Verkehrszählungen vorgesehen.

Die bisherigen Erhebungen zeigen, dass die TZB ihre Wirkung erreicht und die Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlastet.

2. *Gemäss einem Zeitschriftenartikel² heisst es: «Die neue Tangente Zug/Baar brachte für den motorisierten Individualverkehr erhebliche Erleichterungen. Es wurden jedoch Chancen vergeben, auch für die Velofahrenden Verbesserungen herbeizuführen». Es geht hier um die Tangente direkt sowie auch Verkehrsanpassungen in Inwil. Auch wenn es teilweise um Bereiche geht, wo die Gemeinde Baar verantwortlich zeichnet, möchten wir hier eine Beurteilung durch den Regierungsrat, wie er dies sieht und ob er Korrekturen empfiehlt.*

Mit Bericht und Antrag des Regierungsrats (Vorlage Nr. 1646.1 - 12640) vom 26. Februar 2008 zur TZB wurden sämtliche Bauten und Ausbauten aufgeführt. Dies betrifft neben denjenigen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auch die Massnahmen für den Langsamverkehr (LV).

² PRO VELO, Velojournal Regional Schaffhausen Winterthur Zug Zürich vom November 2021

Insgesamt wurden direkt durch die TZB 2,5 Kilometer Fuss- und Radwege ausgebaut und/oder neu erstellt.

Durch die TZB und zeitgleich unabhängig davon wurden zusammen mit den Standortgemeinden weitere Verbesserungen für den LV projektiert und umgesetzt. Die nachfolgende Aufzählung zeigt sämtliche baulichen Massnahmen für den LV:

- Neue LV-Unterführung unter der Südstrasse zwischen Neuhofstrasse und Altgasse (separates kantonales Projekt);
- neue Rad-/Fusswegverbindung zwischen Neuhofstrasse und SBB-Unterführung parallel zur Südstrasse;
- Ausbau des Rad-/Fusswegs zwischen SBB-Unterführung und Zugerstrasse;
- neue LV-Brücke über die Südstrasse östlich der SBB (Gemeinde Baar);
- neue LV-Verbindung zwischen Altgasse und Grabenstrasse östlich entlang der SBB (Gemeinde Baar);
- neuer Rad-/Fussweg zwischen Neuhausweg und Industriestrasse;
- neue Rad- und Fusswege entlang der Industriestrasse sowie zwischen Industriestrasse und Grossacherbach (südlich Tennisplatz);
- Ausbau und neuer Rad-/Fussweg entlang Grossacherbach und weiterführend parallel zur TZB bis Inwilerriedstrasse;
- Ausbau und Anpassung Rad-/Fussweg östlich der Baareremattstrasse und entlang der Inwilerriedstrasse bis zur neuen LV-Brücke über die TZB (teilweise durch Gemeinde Baar);
- neue Rad-/Fusswege entlang der Ägeristrasse bei der Kreuzung Margel;
- Fussweg entlang dem Grossacherbach parallel zur TZB;
- Fussweg unter der Margelbrücke;
- neuer bergwärts führender Radstreifen entlang der Ägeristrasse (Baar) bis zum Knoten Talacher (separates kantonales Projekt).

Mit der TZB wird nun der MIV zwischen der Autobahn und den Berggemeinden kanalisiert und somit die Gebiete von Baar und Zug deutlich vom Verkehr entlastet. Dies ermöglicht, die Zentren aufzuwerten und den Veloverkehr weiter zu fördern respektive sichere Anlagen zu erstellen.

Wie vorgängig aufgezeigt, wurde mit der Realisierung der TZB auch das Radverkehrsnetz deutlich erweitert und ausgebaut. Es kann deshalb nicht von vergebenen Chancen gesprochen werden. Im Gegenteil. Die TZB bietet auch dem Langsamverkehr neue Chancen, welche der Kanton und die Gemeinden wahrgenommen haben. Dies bestätigen auch die vielen positiven Rückmeldungen aus der Bevölkerung.

Insgesamt zieht der Regierungsrat eine positive Bilanz bei den umgesetzten Radwegen. Der Regierungsrat ist sich der Wichtigkeit eines guten Rad-/Fusswegnetzes bewusst und hat weitere Massnahmen geplant, welche im kantonalen Richtplan noch festgesetzt werden müssen. Es besteht somit keinerlei Anlass für Korrekturen der im Rahmen der TZB realisierten kantonalen Infrastruktur.

3. *Mit der Inbetriebnahme der Tangente Zug/Baar wurde der erste, aber auch einzige Tunnel im Kanton Zug in Betrieb genommen. Wie hat sich dieser Tunnel seit der Eröffnung bewährt (technisch wie auch betrieblich)? Gibt es Vorkommnisse, die nicht sein sollten?*

Zur Gewährleistung der Betriebssicherheit verfügt der Tunnel Geissbüel über Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen. Sie umfassen Anlagen der Energieversorgung, Beleuchtung, Signalisation, Überwachung, Kommunikation/Leittechnik sowie Nebenanlagen. Die Dimensionierung

der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen erfolgte auf Basis von anerkannten Regelwerken der Technik, unter Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Gegebenheiten. Ergänzend dazu wurde die übergeordnete Leitebene der Kantonsstrassen auf die neuen Bedürfnisse angepasst. Die Abhängigkeiten der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen untereinander stellen hohe Anforderungen an die einzelnen Anlagen.

Der Tunnel mit seinen Ausrüstungen hat sich im Betrieb grossmehrheitlich bewährt. Einzelne Anlagen benötigen zur vollständigen Erreichung der vorgesehenen Funktionsweise noch Anpassungen. Auf Basis erster Erfahrungen im laufenden Betrieb wurden notwendige Betriebsoptimierungen erkannt. Die Massnahmen wurden entweder bereits umgesetzt oder befinden sich in der Planung. Bei einzelnen Anlageteilen traten nach Inbetriebnahme geringfügige Abweichungen vom Normalbetrieb auf. Der Grund der Frühausfälle von technischen Komponenten sind auf Konstruktions-, Produktions- oder Werkstoffmängel zurückzuführen und wurden auf Garantie ersetzt. Auf die Betriebssicherheit des Tunnels Geissbüel hatten die Vorkommnisse aber zu keiner Zeit einen unzulässigen Einfluss.

Folgende Ereignisse wurden seit der Inbetriebnahme registriert:

- Zufussgehende durchlaufen den Tunnel Geissbüel und lösen beim Öffnen der SOS-Nischentüren Alarmer und Tunnelsperrungen aus.
- Velofahrende fahren gelegentlich durch den Tunnel.

Die Sicherheitsdirektion hat diesbezüglich bereits die notwendigen signalisationstechnischen Massnahmen getroffen und ein Verbot für Fussgänger, Fahrräder und Motorfahräder erlassen.

4. a) *Wie haben sich die flankierenden Massnahmen bewährt?*

Im bereits erwähnten Bericht und Antrag des Regierungsrats wurden die projektrelevanten FLAMA beschrieben. Zur Umsetzung im Verkehrsbericht, welcher Bestandteil des Auflageprojekts war, wurden folgende FLAMA aufgenommen:

- Oberallmendstrasse, Zug: Der Durchfahrtswiderstand wird mit Tempo 30 erhöht.
- Alte Baarerstrasse, Zug: Der Verkehr wird zwischen Lüssiweg und Inwil über die Göbli-/Industriestrasse und TZB geführt. Die Ortsteile Arbach und Inwil werden dadurch entlastet.
- Unterbrechung der Inwilerriedstrasse, Baar.
- Anpassung der Zielwegweisung Baar, Albis und Ägeri auf der TZB und in Baar, um die Routen via Ägeristrasse und Weststrasse gegenüber der Route über die Rigistrasse hervorzuheben.
- Tempo 30 auf dem westlichen Abschnitt der Leihgasse.
- Sicherheits- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Rigistrasse mit einer neuen Schutzinsel am Knoten Leihgasse, einer Umgestaltung des Knotens Sonnenweg mit Schutzinsel und Trottoirüberfahrten sowie der Anpassung des Strassenquerschnitts zwischen Sonnenweg und Grundstrasse.
- Anpassung der Markierung auf dem Veloweg im Bereich Rote Trotte.

In der weiteren Projektbearbeitung wurden die FLAMA genauer untersucht, bewilligt und entsprechend umgesetzt.

Auf der Ägeristrasse (Baar) entsprechen die Verkehrsentslastungen den Erwartungen. Deshalb wird eine Dosierungsmassnahme an der Lichtsignalanlage Margel als nicht notwendig erachtet. Der Verkehr hat sich so wie gewünscht eingestellt. Auch auf der Zugerstrasse sind nach heutigem Stand keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich. Das Gleiche gilt auch bei den Knoten

Büelplatz und Langgasse/Ägerstrasse, wo ebenfalls kein Bedarf an zusätzlichen FLAMA besteht.

Die FLAMA «Unterbrechung Inwilerriedstrasse» hat mit der einhergehenden vollständigen Verlagerung des Verkehrs auf die TZB eine relevante Wirkung. Die verkehrlichen Ziele aus dem bewilligten Projekt der TZB wurden mit der Umsetzung der beschriebenen FLAMA erreicht. Einzig in der Leihgasse West ist die Verkehrsmenge höher als die berechneten Modellwerte, da sie als Schleichroute für die Umfahrung des Büelplatzes benutzt wird und eine bauliche Entwicklung in diesem Gebiet stattgefunden hat. Dennoch sind diese gemessenen Werte auf einem tiefen Level, betrachtet man die umliegenden Verkehrsmengen.

b) Gäbe es noch weitere Möglichkeiten für flankierende Massnahmen?

Die Untersuchung im Auflageprojekt wie nun auch die Auswertung der verkehrlichen Wirkung bestätigen, dass aus Projektsicht weitergehende FLAMA nicht notwendig sind.

c) Und wie stellt sich der Regierungsrat zu diesen weiteren Möglichkeiten für flankierende Massnahmen?

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass der Regierungsrat keinen Bedarf für zusätzliche FLAMA sieht.

5. *Konnte eine Verlagerung des «Stossverkehrs» seit der Eröffnung der Tangente Zug/Baar beobachtet werden?*

Ja, gemäss den Erhebungsdaten des Verkehrsmonitorings von September 2021 und März 2022 hat man eine klare Verlagerung des Stossverkehrs weg von den Zentren Zug und Baar hin zur Tangente beobachtet, sowohl in der Morgen- wie auch Abendspitze.

6. *a) Wo und zu welchen Zeiten befinden sich jetzt die «Flaschenhälse» nach der Eröffnung der Tangente Zug/Baar?*

Die Lichtsignalanlage Autobahnanschluss ist sowohl in der Morgen- wie auch Abendspitze stark belastet. Morgens staut es von der Lichtsignalanlage Autobahnanschluss zurück auf die Autobahn. Entlang der TZB wurden morgens keine Stausituationen beobachtet und der Verkehr ist flüssig.

Abends hingegen staut sich die Kolonne sowohl auf der Südstrasse wie auch der West- und Nordstrasse. Vor allem die einspurige Nordstrasse ist abends in der Regel stark ausgelastet.

b) Sind Massnahmen geplant von Seiten der Baudirektion, diese «Flaschenhälse» kurz-/mittel-/langfristig zu eliminieren und wenn ja, welche?

Kurzfristig lassen sich die Kapazitäten an der Lichtsignalanlage Autobahnanschluss nicht erhöhen.

Mittelfristig und mittels Beobachtungen versucht man, innerhalb der verkehrstechnischen Erhaltungsplanung Massnahmen zu ergreifen und die Leistungsfähigkeit zu verbessern. Massnahmen an den Lichtsignalanlagen Autobahnanschluss Baar sowie Schochenmühle sind mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA abzusprechen.

Längerfristig soll das Projekt «Kapazitätserhöhung auf der Chamer-/Nordstrasse» die gewünschte Entlastung bringen. Zurzeit ist der Kanton daran, das Vorprojekt zu erarbeiten, unter Einbezug des ASTRA, der Gemeinde Baar und der Stadt Zug.

7. *Kann man davon ausgehen, dass die Eröffnung der Umfahrung Cham–Hünenberg keinen grossen Einfluss auf die bestehende Verkehrssituation im Umfeld der Tangente Zug/Baar haben wird.*

Das Ziel des Projekts TZB war, die Zentren in der Gemeinde Baar wie auch der Stadt Zug vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die «Berggemeinden» des Kantons Zug direkter an das Autobahnnetz anzuschliessen sowie die Aussenquartiere von Zug und Baar besser zu erschliessen, was mit der Eröffnung auch so erfolgt ist. Die Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) verfolgt das Ziel, die Zentren der Gemeinden Cham und Hünenberg vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das Einzugsgebiet unterscheidet sich von dem der TZB. Es werden somit keine relevanten Einflüsse erwartet. Dies zeigen auch die Modellberechnungen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 7. Juni 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart