



**Postulat von Drin Alaj, Thomas Gander und Manuela Käch
betreffend Verbesserung der Verkehrsführung an der Sinslerstrasse**

(Vorlage Nr. 3262.1 - 16643)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 28. Juni 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Mitglieder des Kantonsrats, Drin Alaj, Thomas Gander und Manuela Käch, alle Cham, haben am 9. Juni 2021 das Postulat betreffend Verbesserung der Verkehrsführung an der Sinslerstrasse eingereicht (Vorlage Nr. 3262.1 - 16643). Am 1. Juli 2021 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	1
2.	Beurteilung möglicher Knotenformen	1
3.	Verkehrliche Wirkungen ausserhalb des Knotens	2
4.	Schlussfolgerung	3
5.	Antrag	4

1. Ausgangslage

Gemäss dem aktualisierten, kantonalen Gesamtverkehrsmodell sind – entgegen dem Postulatstext – auf der Sinslerstrasse östlich des Knotens Halten ca. 17 300 Fahrzeuge pro Tag im Prognosezustand 2040 zu erwarten. Westlich des Knotens betragen die Verkehrszahlen 2017 ca. 11 000 Fahrzeuge und 2040 werden ca. 13 900 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Somit wird gemäss den aktuellen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklungsszenarien von einer etwas tieferen Verkehrszunahme ausgegangen, welche langfristig bei rund einem Viertel liegt.

Im Rahmen des Sanierungsprojekts des Knotens Halten wurden verschiedene Knotenformen untersucht und mittels einer Verkehrsflusssimulation überprüft. Mit der Simulation wurde geprüft, ob und wie der Verkehr mit den verschiedenen Knotenformen abgewickelt werden kann. Neben dem heutigen T-Knoten standen u. a. die Knotenformen Kreisel und Lichtsignalanlage im Vordergrund. Mit Entscheid vom 10. Juni 2020 hat die Baudirektion des Kantons Zug alle alternativen Knotenformen verworfen und hält an der bestehenden fest.

2. Beurteilung möglicher Knotenformen

Wesentlich bei der Beurteilung der Knotenform waren die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit. Relevant für die Beurteilung sind jeweils die Spitzenstunde am Morgen und am Abend. Es wurden weder im Ist-Zustand noch im Prognosezustand Leistungsempässe mit der bestehenden Knotenform festgestellt. Reisezeitmessungen vor Ort, welche 2018 (vor der Pandemie) vorgenommen wurden, zeigten, dass die durchschnittlichen Wartezeiten für das Linksabbiegen von der Dorfstrasse während der Morgenspitzenstunde unter 60 Sekunden und während der Abendspitzenstunde unter 30 Sekunden lagen. Die Verlustzeiten zeigen weder für den motorisierten Individualverkehr noch für den Busverkehr Handlungsbedarf. Zeitweise ist der

Knoten überstaut, was allerdings mit Leistungspässen auf Höhe des Autobahnanschlusses Cham zusammenhängt und nicht mit der Leistungsfähigkeit am Knoten Sinsler-/Dorfstrasse. Analog entstehen die Verlustzeiten im Busverkehr während der Morgenspitze nicht am Knoten Sinsler-/Dorfstrasse, sondern auf der Sinslerstrasse Richtung Lindenham. Mit einer Überstauung des Knotens wird die Einfahrt aus der Dorfstrasse vereinfacht, da den Fahrzeugen aus der Dorfstrasse der Vortritt häufig durch Zuwinken gewährt wird. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität sind keine Ausbaumassnahmen am Knoten Sinsler-/Dorfstrasse erforderlich.

Die objektive Sicherheit wurde anhand der Unfallstatistik der letzten zehn Jahre beurteilt. Im Gegensatz zum Knoten Zollhus ist am Knoten Sinsler-/Dorfstrasse kein Unfallschwerpunkt vorhanden. Die Unfallzahlen liegen sogar deutlich tiefer als der schweizweite Erfahrungswert bei einem T-Knoten ausserorts. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Änderung der Knotenform somit nicht angezeigt.

Wir verstehen allerdings, dass das vortrittsbelastete Einmünden aus subjektiver Sicht aufgrund der kurzen Zeitlücken in den Spitzenstunden und der gefahrenen Geschwindigkeiten ausserorts nicht für alle Verkehrsteilnehmenden einfach ist. Deshalb wurde ein möglicher Kreisel, der grundsätzlich die Verkehrssicherheit erhöht und die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert, weiter vertieft. Mit einem Kreisel würden sich die Vortrittsverhältnisse auf der Sinslerstrasse Richtung Lindenham zu Gunsten der Einmündenden aus der Dorfstrasse ändern. Dies würde nicht mehr der heutigen Strassenhierarchie mit der Kategorisierung Hauptverkehrsstrasse (Sinslerstrasse) und Verbindungsstrasse (Dorfstrasse) entsprechen. Die Simulation hat ergeben, dass ein Kreisel mit der heutigen Verkehrsbelastung kurzfristig funktionieren würde. Spätestens bei Eintritt der prognostizierten Verkehrszahlen führt jedoch eine vortrittsberechtigte Zufahrt aus Hagendorn zu einer ungenügenden Knotenleistungsfähigkeit, da der dichte Hauptstrom auf der Sinslerstrasse jederzeit durch ein einzelnes Fahrzeug aus der Dorfstrasse unterbrochen werden kann. Ohne Vortritt, wie es beim heutigen T-Knoten der Fall ist, fahren die Fahrzeuge aus der Dorfstrasse öfters im Pulk bei freien Zeitlücken und behindern den Hauptstrom deutlich weniger. Durch die Änderung der Vortrittsverhältnisse würde ein langer Rückstau auf der Sinslerstrasse Richtung Sins entstehen, wobei dies den Knotenausbauten Zollhus und Kreisel Eichfeld beim Südost-Portal der Südwest-Umfahrung Sins widersprechen würde, bei welchen mit den neuen Knotenformen Turbokreisel und Kreisel die Leistungsfähigkeit erhöht wird. Die vorhandenen Verkehrsströme am Knoten Halten verhalten sich durch die deutlich geringere Belastung auf der Dorfstrasse anders als bei den benachbarten Knoten. Der Linkseinbiegestrom ist immer die entscheidende Beziehung bezüglich der Knotenleistungsfähigkeit und hätte bei einem Kreisel am Knoten Halten eine tiefere Knotenleistungsfähigkeit zur Folge als bei einem T-Knoten. Zur Aufrechterhaltung des Hauptstroms in der zukünftigen Morgenspitzenstunde ist somit auf einen Kreisel zu verzichten.

3. Verkehrliche Wirkungen ausserhalb des Knotens

Die Postulantin und Postulanten ziehen in Erwägung, dass eine bewusste Herabsetzung der Leistungsfähigkeit am Knoten Halten durch einen Kreisel sich zukünftig positiv auf die Stausituation in Lindenham auswirken würde, die Verlustzeiten der Buslinie 43 reduziert werden könnten und das verlustzeitenfreie Einmünden aus der Dorfstrasse möglich würde. Wir stimmen der Postulantin und den Postulanten zu, dass das Einmünden aus der Dorfstrasse mit einem Kreisel wesentlich attraktiver und verlustzeitenfrei wäre. Insgesamt wird aber durch einen Kreisel am Knoten Halten ein ungesteuertes Verkehrsmanagement induziert, welches den interkantonalen Verkehr auf der Einfallsachse zu Gunsten der Dorfstrasse benachteiligt.

Wie bereits erwähnt, widerspricht dies bezüglich Leistungsfähigkeit den Strassenbauvorhaben Südwest-Umfahrung Sins mit Leistungssteigerungen an den Knoten und der Knotensanierung Zollhus. Mit einem Kreisels am Knoten Halten werden durch die Leistungssteigerungen aus Richtung Sins die Verlustzeiten auf der Sinsenerstrasse für den motorisierten Individualverkehr im Herrenwald markant steigen. Da zu Spitzenzeiten am Knoten Halten insgesamt kaum weniger Verkehr Richtung Lindenham fliesst, ist nicht mit einer spürbaren Entlastung in Lindenham zu rechnen. Dazu bedarf es einer weitergehenden Dosierung am Knoten Halten mit einer Lichtsignalanlage, welche den Hauptstrom zusätzlich zurückhält und einen noch längeren Rückstau als bei einem Kreisels provoziert. Eine Steuerung dieser Art bevorzugt bewusst den Verkehr von Hagendorn, entspricht aber nicht dem Gesamtoptimum, welches die Strassenverkehrsinfrastruktur hergeben kann.

Nachteilig bei einem Kreisels gegenüber einem T-Knoten wären aus bautechnischer Sicht der deutlich höhere Landverbrauch bei den anliegenden privaten Parzellen und die damit verbundenen höheren Investitionskosten. Der Radverkehr müsste zusätzlich separat um den Kreisels geführt und die bestehenden Bushaltestellen auch bei einem minimalen Kreiseldurchmesser verschoben werden.

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist keine Lichtsignalanlage erforderlich. Auf der Sinsenerstrasse mit den Knotenformen Kreisels und T-Knoten wäre eine Lichtsignalanlage ein artfremdes Element. Die Investitionskosten wären zudem aufgrund der technischen Installationen und den Verkleitungen im Boden höher als bei einem T-Knoten, wobei langfristig zusätzliche Wartungs- und Betriebskosten anfallen würden. Es ist anzumerken, dass eine Lichtsignalanlage lediglich zu Spitzenzeiten eingesetzt werden könnte. In allen übrigen Tageszeiten wäre es für die Verkehrsteilnehmenden unverständlich, vor dem Rot warten zu müssen. Bei jeder Phasenumschaltung sind Räumungs- und Sperrzeiten abzuwarten, was die Verlustzeiten bei wenig Verkehr spürbar erhöht und die Akzeptanz der Steuerung reduziert. Insgesamt ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine Lichtsignalanlage nicht gegeben.

4. Schlussfolgerung

Aus den genannten Gründen ist am Knoten Sinsener-/Dorfstrasse auf die Umsetzung eines Kreisels oder einer Lichtsignalanlage zu verzichten. Es besteht weder bezüglich der Leistungsfähigkeit noch der Verkehrssicherheit Anlass, die Knotenform zu ändern. Es macht insbesondere keinen Sinn, Infrastrukturen ohne nachgewiesenen Nutzen bzw. mit negativen zukünftigen Auswirkungen zu erstellen. Im aktuellen Sanierungsprojekt wird die bestehende Knotenform dennoch optimiert. Die Knotengeometrie wurde überprüft und leicht angepasst. Der Radverkehr wird im Knoten komplett separat geführt und erhält neu eine dynamische Querungshilfe auf der Dorfstrasse. Die Mittelinseln werden breiter. Mit der Sanierung der Bushaltestellen werden die Sichtweiten auf den Fussgängerübergang verbessert und der Buseinstieg barrierefrei.

Zum Schluss ist anzumerken, dass bereits heute schon Massnahmen umgesetzt sind, welche die Verkehrssicherheit erhöhen. Im Einmündungsbereich wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h gesenkt. Auf dem westlichen Knotenarm der Sinsenerstrasse ist eine bauliche Verschwengung vorhanden, welche die gefahrene Geschwindigkeit reduziert.

Weiter hat man sich erfolgreich gegen die Forderung des Kantons Aargau gewehrt, den Kreisels Zollhus auf maximale Leistung auszubauen. Dies hilft, die Leistungsfähigkeit am Knoten Halten zu bewahren.

Sinngemäss gelten die vorstehenden Ausführungen auch für den Knoten Untermühlestrasse. Hier kommt aber noch hinzu, dass mit der Umfahrung Cham–Hünenberg die Belastung erheblich sinken wird.

Zur Verbesserung der Erschliessung Lindenham haben schon Besprechungen zwischen der Postulantin und den Postulanten sowie dem kantonalen Tiefbauamt stattgefunden. Dieses Thema ist separat anzugehen. Im Fokus stand eine neue Erschliessung nördlich des Restaurants Rosengarten und eine neue Verbindung Lindenstrasse–Brunnmatt.

5. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat (Vorlage Nr. 3262.1 - 16643) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 28. Juni 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart