



**Postulat der SVP-Fraktion  
betreffend Kapazitätssteigerung Autobahnanschluss Baar («Kurfürstkreuzung»)**

(Vorlage Nr. 3735.1 - 17705)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 1. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVP-Fraktion reichte am 21. Mai 2024 das Postulat betreffend Kapazitätssteigerung Autobahnanschluss Baar («Kurfürstkreuzung»; Vorlage Nr. 3735.1 - 17705) ein. Am 3. Juli 2024 überwies der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Lösungsansätze
  - 2.1. Richtplanstudie Kapazitätssteigerung KS 4 Chamer- und Nordstrasse, Zug/Baar
  - 2.2. Anpassung der Lichtsignalsteuerung
  - 2.3. Pannestreifenumnutzung (PUN)
  - 2.4. Fazit
3. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen
4. Antrag

**1. Ausgangslage**

Mit Eröffnung der Tangente Zug/Baar haben die Verkehrsströme im Raum Zug/Baar wesentliche Veränderungen erfahren: Insbesondere führt die schnellste Verbindung aus dem Ägerital zur Autobahn über die Tangente. Seit Herbst 2021 hat beispielsweise der auf die Autobahn aufzufahrende Verkehr beim Anschluss Baar werktags um rund 10 Prozent zugenommen. Dafür wurde der Abschnitt Talacher–Zug und damit das Zuger Zentrum vom Verkehr entlastet (Reduktion von ca. 22 Prozent beim Kreisel Talacher auf dem Ast nach/von Zug Zentrum).

Generell ist nach den Corona-Jahren 2021/2022 wieder eine Verkehrszunahme beim Autobahnanschluss Baar festzustellen (plus 6 Prozent von/zu Autobahn exkl. Bypass).

Die hohe Belastung des Knotens verursacht insbesondere in den Spitzenzeiten Staubildungen, am Morgen auf der Autobahn von der Verzweigung Blegi her und abends auf den Zulaufstrecken Tangente/Nordstrasse.

Die Problemstellung lässt sich auf vier zentrale Erkenntnisse zurückführen:

- Die Kapazität des Knotens «Autobahnanschluss Baar» ist in den Spitzenstunden praktisch ausgeschöpft.
- Die Verflechtungsstrecke bei der Ausfahrt der Autobahn ist für die aktuelle Verkehrsmenge zu kurz. Die Fahrzeuge behindern sich gegenseitig, so dass bereits vor dem eigentlichen Knoten ein Engpass entsteht, was Stauwellen verursachen kann, welche mehrere hundert Meter auf die Autobahn zurückreichen. Der Rückstau auf die Autobahn in der Morgenspitze ist somit nicht ausschliesslich auf die Lichtsignalanlage zurückzuführen.

- Der Rückstau auf die Autobahn stellt ein Sicherheitsrisiko dar, weil sich das Stauende auf der Autobahn befindet. Die zweistreifige Ausfahrt animiert zudem dazu, auf dem linken Fahrstreifen den Stau des rechten Fahrstreifens zu überholen, um anschliessend in die Kolonne zu drängen.
- Der Stau auf der Autobahneinfahrt nach dem Knoten «Autobahnanschluss Baar» entsteht dadurch, dass bei der Zusammenführung der beiden Spuren auf der Rampe das Reissverschlussystem nicht korrekt angewandt wird (Fahrzeuge versuchen, viel zu früh einzuspuren).

Das Tiefbauamt (TBA) steht in regelmässigem Austausch mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA und erbringt Leistungen im Betrieb und Unterhalt der Lichtsignalanlage (LSA). Wesentliche Änderungen an der Anlage – sowohl baulicher als auch steuerungstechnischer Art – erfordern die Zustimmung des ASTRA bzw. liegen in dessen Kompetenz.

## **2. Lösungsansätze**

### **2.1. Richtplanstudie Kapazitätssteigerung KS 4 Chamer- und Nordstrasse, Zug/Baar**

Der Kantonsrat hat im Rahmen der Anpassung des Richtplans am 28. Mai 2020 eine Kapazitätssteigerung auf der Chamer- und Nordstrasse festgesetzt. Zudem soll im Jahr 2035 der Erfolg der Massnahme geprüft werden. Verfehlt gemäss Richtplaneintrag die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele, ist dem Kantonsrat innert zwei Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd mit Verbindung nach Baar oder Zug zu unterbreiten. Das TBA hat eine entsprechende Richtplanstudie abgeschlossen, welche vorsieht, die Kapazität an den neuralgischen Knoten zukunftsgerichtet auszubauen. Beim «Autobahnanschluss Baar» sind im Wesentlichen Spurausbauten und ein sogenannter «Underfly» vorgesehen, welcher die Autobahn kreuzungsfrei mit der Weststrasse verbindet. Nachdem das Vernehmlassungsverfahren abgeschlossen wurde, vertieft die Baudirektion die Studie zu einem Vorprojekt. Dieser Ausbau kann jedoch frühestens mittelfristig realisiert werden.

### **2.2. Anpassung der Lichtsignalsteuerung**

Die Steuerung der Lichtsignalanlage am Knoten «Autobahnanschluss Baar» hat das TBA im Sommer 2024 angepasst und optimiert. Die gesamthaft verarbeitete Verkehrsmenge konnte dabei nicht wesentlich erhöht werden. Mit neuen flexibleren und adaptiveren zentralen Steuerungseinstellungen sowie mit Staufunktionen als integraler Bestandteil der neuen Signalprogramme konnten die erhöhten Reisezeiten am Mittag jedoch fast gänzlich eliminiert werden. In der Morgenspitze konnte die Reisezeit von der Autobahn her ebenfalls gesenkt und der Rückstau bei der Autobahnausfahrt Richtung Nordstrasse reduziert werden. In der Abendspitze konnten insbesondere die Reisezeiten über die Tangente auf die Autobahn verkürzt werden.

Mit den im Sommer 2024 umgesetzten steuerungstechnischen Optimierungen an der LSA sind die Anpassungen an der Steuerlogik am Knoten ausgeschöpft.

Auf der Autobahneinfahrt existieren keine Staudetektionen. Diese könnten helfen, bei Stau auf der Autobahneinfahrt die nicht ausnutzbaren Grünzeiten anderen Verkehrsströmen zuzuweisen und so deren Wartezeit zu verkürzen. Dies würde das lokale Verkehrssystem stabilisieren. Diese Stauschlaufen liessen sich relativ einfach nachrüsten und in die Steuerung der LSA integrieren.

Weitere Optimierungen in Richtung Verkehrsmanagement sind ab 2028 möglich, nach dem der neue Bereichsrechner LSA in Betrieb genommen werden konnte. Hierfür hat der Kantonsrat am 3. Juli 2024 einen entsprechenden Kredit freigegeben.

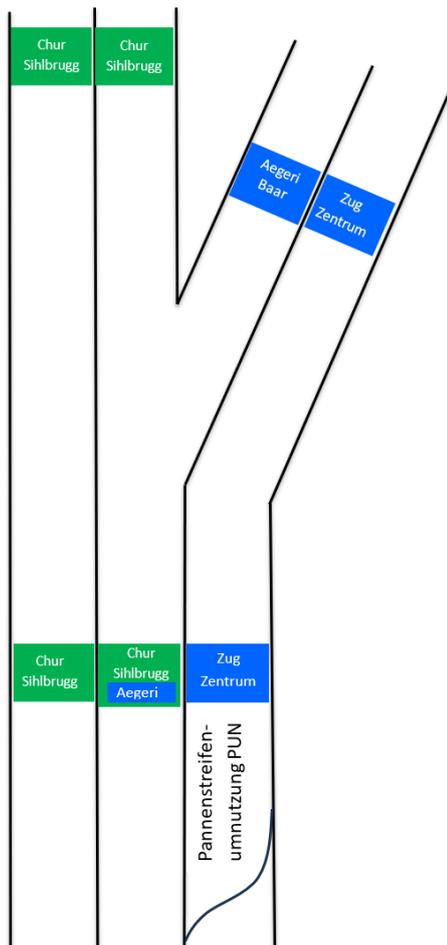
### 2.3. Pannestreifenumnutzung (PUN)

Die ASTRA-Richtlinie 15002 «Pannestreifenumnutzung» beschreibt deren Zweck wie folgt: «Die zu erreichenden Ziele der Umnutzung von Pannestreifen zu Fahrstreifen liegen in der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Elimination von Konfliktstellen infolge von Rückstaus und Verflechtungsvorgängen.»

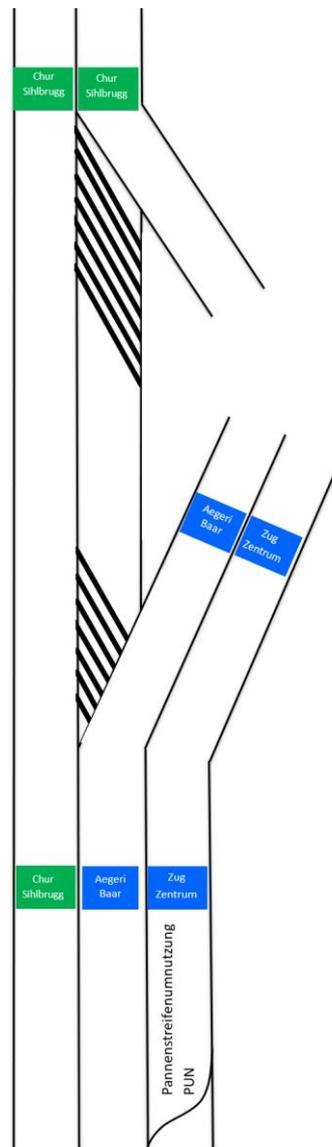
Mit einer allfälligen PUN kann der Pannestreifen seinen eigentlichen Aufgaben, wie beispielsweise Raum für Pannen- und Abschleppfahrzeuge, Korridor für Blaulichtfahrzeuge, Ausweichraum für Baustellen, für Unterhaltsfahrzeuge und Schneeablagerung etc., nicht mehr erfüllen. Bei einem Wegfall des Pannestreifens zugunsten eines zusätzlichen Fahrstreifens müssen deshalb die allfälligen Sicherheitsdefizite mit entsprechenden Massnahmen (z. B. Bau von Nothaltebuchten, Verkehrsbeobachtung etc.) kompensiert werden. Der Sicherheitsgewinn aus einer Pannestreifenumnutzung als Fahrstreifen muss die Auswirkungen dieses Verlusts überwiegen.

Mit der PUN würden sich längere zweistreifige Ausfahrten ergeben. Dabei wäre die zusätzliche Ausfahrtspur auf dem Pannestreifen für den Verkehr Richtung Nordstrasse (Zug Zentrum) vorgesehen (Schema 1). Zu prüfen wäre zudem eine Reduktion der Stammstrecke auf eine Spur Richtung Walterswil. Der heutige Ausfahrtstreifen würde dabei die Ausfahrt Richtung Ägeri/Baar bilden (Schema 2). Das ASTRA hat sich in der Vergangenheit jedoch kritisch gegenüber einer Spurreduktion auf der Stammstrecke geäußert. Die Spurreduktion führt dazu, dass die Verkehrsströme frühzeitig getrennt werden. Damit sinkt die Gefahr von Auffahrkollisionen erheblich, da sich der Rückstau immer ausserhalb der Stammstrecke befände. Aufgrund der vorhandenen baulichen Randbedingungen der Nationalstrasse (stellenweise verminderte Pannestreifenbreiten aufgrund von Brückenpfeilern und Lärmschutzwänden) ist eine Umsetzung einer PUN ohne grössere bauliche Anpassung der Autobahn nur auf einer beschränkten Länge von maximal 600 m möglich.

Schema 1: PUN, Stammstrecke gleichbleibend



Schema 2: Spurreduktion Stammstrecke



## 2.4. Fazit

Die Kapazität des «Autobahnanschlusses Baar» ist mit den im Sommer 2024 umgesetzten steuerungstechnischen Optimierungen an der bestehenden Infrastruktur ausgereizt. Kapazitätsengpässe entstehen durch die zu kurze Verflechtungsstrecke in der Zufahrt zur LSA von der Autobahn kommend.

Die Wirkung einer Pannestreifenumnutzung hinsichtlich Leistungsfähigkeit sowie die technische Umsetzbarkeit wären planerisch zu untersuchen. Die Erstellung zusätzlicher Sensoren (Stauschlaufen) zur Detektion von Staus in der Autobahnauffahrt könnte helfen, das System zu stabilisieren und die Wartezeit am Autobahnanschluss zu reduzieren.

Die Baudirektion ist mit dem ASTRA in Kontakt getreten und steht bezüglich den vorgeschlagenen Massnahmen im Austausch. Die Zuständigkeit liegt jedoch beim ASTRA.

### **3. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen**

Für die Gemeinden ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen. Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton sind nicht abschätzbar, weil eine allfällige Kostenbeteiligung seitens Kanton mit dem ASTRA zuerst vereinbart werden müssten. Da das ASTRA Anlageneigentümerin ist, wären die Kosten hauptsächlich durch das ASTRA zu tragen.

### **4. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat der SVP-Fraktion betreffend Kapazitätssteigerung Autobahnanschluss Baar («Kurfürstkreuzung»; Vorlage Nr. 3735.1 - 17705) sei wie folgt teilerheblich zu erklären:

1. Erheblicherklärung in Bezug darauf, dass sich der Regierungsrat gegenüber dem Bund für einen Ausbau des «Autobahnanschlusses Baar» sowie kurzfristig für die Prüfung einer Pannestreifenumnutzung und das Erstellen zusätzlicher Sensoren (Stauschlaufen) einsetzt.
2. Nichterheblicherklärung in Bezug darauf, dass der Regierungsrat die im Postulat erwähnten Massnahmen bezogen auf die «Kurfürstkreuzung» beim Autobahnanschluss Baar (bauliche, digitale/LSA-Steuerung und Pannestreifenumnutzung) zeitnah beim Bund erwirken kann, weil die Zuständigkeit dazu beim ASTRA liegt.

Zug, 1. Juli 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart