

INTERPELLATION VON LEO GRANZIOL UND ANDREAS HUWYLER  
BETREFFEND GEFÄHRLICHE STAUS AUF DER A4A, AUSFAHRT ZUG NORD  
(VORLAGE NR. 1389.1 - 11881)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 23. MAI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. Dezember 2005 reichten die Kantonsräte Leo Granziol, Zug, und Andreas Huwyler, Hünenberg, eine Interpellation ein, in der es um die Verkehrslage auf der Autobahn zwischen Cham und Baar in Fahrtrichtung Baar geht. Sie stellen fest, dass der Abfluss des Verkehrs bei der Ausfahrt Baar regelmässig stockt. Der Rückstau reiche sogar über den verlängerten Ausfahrtstreifen hinaus. Die Situation sei sehr gefährlich. - Der Kantonsrat hat die Interpellation an der Sitzung vom 22. Dezember 2005 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Die Interpellanten stellen zwei Fragen und fügen eine dritte mit fünf Detailfragen bei. Wir beleuchten nachfolgend die Sachlage und beantworten die Fragen (siehe Vorlage Nr. 1389.1 - 11881).

**A. Zur Sachlage**

Wer die Autobahn zwischen Cham und Baar regelmässig als Arbeitsweg benutzt, weiss um die täglichen Staus bei der Ausfahrt Baar. Das Problem ist auch den zuständigen Stellen, namentlich der Zuger Polizei und dem Tiefbauamt bekannt. Das Tiefbauamt hat sich bereits im Frühjahr 1991 schriftlich geäussert und um verkehrlenkende Massnahmen ersucht, besonders um Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf die Gefahren aufmerksam machen zu können. Das Bundesamt für Strassen ist entsprechenden Planungsabsichten entgegen getreten, weil es an der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismässigkeit der Projekte zweifelte. Der Kanton

Zug hat andererseits im Jahr 2000 das Projekt „Verkehrsleitebene“ gestartet. Dieses will den Verkehr lenken und beeinflussen. Seit Januar 2002 wird bei der Einfahrt Anschluss Zug während der morgendlichen Verkehrsspitzen mit einem mobilen Gerät auf den Stau hingewiesen. Der so genannte Leitwarnanhänger ist mit einer Faseroptikanzeige ausgerüstet. Zusammen mit einem seit dem Jahr 2003 um rund 300 Meter verlängerten Verzögerungsstreifen schien vorerst das Schlimmste abgewendet. Heute jedoch reihen sich die Fahrzeuge jeweils nicht nur auf dem Verzögerungs-, sondern auch auf dem Pannestreifen auf, manchmal bis zurück zur Unterführung der Autobahn unter der SBB-Linie zwischen Zug und Steinhausen. In dieser Unterführung gibt es keinen Pannestreifen, so dass die Fahrzeuge auf der Normalspur halten. Einige wenige Verkehrsteilnehmende glauben, die Wartezeiten vermeiden zu können, in dem sie an der stehenden Kolonne vorbei fahren und kurz vor der Ausfahrt Baar in eine Lücke einbiegen. Solche Manöver sind besonders gefährlich.

Der Verkehrsfluss wäre deutlich besser, wenn die Nordzufahrt als neue, parallel zur bisherigen Kantonsstrasse zwischen Zug und Baar führende Achse zur Verfügung stünde. Deren Bau ist jedoch wegen häufiger Beschwerden vor der Eidgenössischen Rekurskommission INUM bzw. vor Bundesgericht aufgeschoben. Es bleiben bauliche Massnahmen, die wir im nur beschränkt möglichen Umfang mit der Verlängerung des Verzögerungsstreifens im Jahr 2003 bereits getroffen haben, und verkehrlenkende Anordnungen. Die Verkehrlenkung muss noch verbessert werden.

## **B. Fragen der Interpellation und Antworten des Regierungsrates**

- 1. Ist der Regierungsrat ebenfalls der Auffassung, dass die geschilderte Situation zutrifft und diese die Autofahrer und Zupendler gefährdet?*

Antwort:

Ja, wir teilen die Meinung der Interpellanten, dass es immer wieder zu kritischen Verkehrssituationen auf der Autobahnausfahrt vor Baar kommt und eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmenden besteht.

2. *Ist der Regierungsrat nicht der Meinung, dass der Verkehr soweit als möglich auf der Autobahn abgewickelt werden sollte und deshalb die Zu- und Wegfahrt zur Autobahn beim problematischen Anschluss Baar bevorteilt werden muss?*

Antwort:

Die Frage geht dahin, an der Kreuzung zwischen der Südstrasse und der Weststrasse bzw. Schochenmühlestrasse in der Einwohnergemeinde Baar die Nord-Süd-Richtung mit der Achse Südstrasse bei der Lichtsignalsteuerung zu bevorzugen, um einen Rückstau auf die Autobahn möglichst zu vermeiden. Die Steuerung des Lichtsignals kann jedoch nicht soweit gehen, dass der Verkehr auf der West-Ost-Achse, d.h. der Weststrasse und der Schochenmühlestrasse nahezu unterbunden würde. Die Kreuzung würde ihre Funktion nicht mehr erfüllen, was zu Umweg- und Ausweichfahrten führen müsste. Ausserdem benutzen viele Verkehrsteilnehmende, die von der Autobahn her kommen, diese Ost-West-Achse ebenfalls. Eine Bevorzugung der Autobahnausfahrt bei der Kreuzung Südstrasse/Weststrasse ist insofern gegeben, als während eines Umlaufes bei der Lichtsignalanlage der Autobahnverkehr mit zwei Phasen berücksichtigt wird. Ausserdem werden die Grünphasen beim Ansprechen der Stauschlaufen in der Rampe der Autobahnausfahrt verlängert.

3. *Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um diese Situation zu entschärfen?*

Antwort:

Wir prüfen eine Hinweissignalisation für die Benützung des Pannestreifens im Bedarfsfall. Das ASTRA bereitet zur Zeit eine Richtlinie mit dem Titel „Umnutzung von Standstreifen zu Fahrstreifen“ vor. Der Kanton Zug wird im Rahmen des laufenden Projektes „Verkehrsleitebene auf Nationalstrassen im Kanton Zug“ die Verkehrssteuerung auf dem Teilstück der A4a zwischen dem Anschluss Zug und der Ausfahrt Baar vorziehen. Wir haben die Baudirektion mit dem Tiefbauamt ersucht, die Steuerung von vorhandenen Wechselsignalen entsprechend anzupassen.

Zu den Detailfragen:

- a. *Wieso wird der von der Autobahn abfliessende Verkehr zu den Stosszeiten nicht stärker bevorzugt?*

Antwort:

Die stärkere Bevorzugung stösst an Grenzen, weil die Kreuzung zwischen Süd- und Weststrasse bzw. Schochenmühlestrasse in Baar nicht mehr Verkehrsdurchfluss zulässt, ohne dass untergeordnete Achsen vollständig abgeschnitten werden. Dasselbe gilt für die Einmündung der Südstrasse in die Zugerstrasse in Baar, die ebenfalls lichtsignalgesteuert ist. Im Grunde ist in den Spitzenzeiten fast jede Hauptachse im Talgebiet des Kantons überlastet.

- b. *Kann eine zweite Abfahrtspur erstellt werden, die einen grösseren Stauraum zwischen der Baarerstrasse und der Autobahn ermöglicht?*

Antwort:

Eine zweite Abfahrtspur ist mit der Nordzufahrt geplant. Ein vorgezogenes Provisorium wäre baulich und finanziell unverhältnismässig.

- c. *Warum wird keine grüne Welle ab der Kreuzung des Autobahnzubringers mit dem Kantonalen Strassennetz bis mind. zur Ahornstrasse, dem stark befahrenen Zubringer zur Baarermatte programmiert?*

Antwort:

Eine solche Lichtsignalsteuerung würde einseitig die Verkehrsteilnehmenden auf dem Weg zwischen der Autobahnabfahrt bei Baar und der Baarermatte bevorzugen. Auch wenn es sich um eine wichtige Verkehrsbeziehung handelt, so sind doch die anderen Achsen nicht ausser Acht zu lassen. Umwegfahrten oder übermässig lange Wartezeiten wären die Folge einer unausgewogenen Steuerung. Wo es Sinn macht, sind die Lichtsignale an Kantonsstrassen mit den nächstfolgenden über eine Steuerung gekoppelt und ergeben eine grüne Welle, soweit die Verkehrsbelastung im Rahmen bleibt.

d. *Welche Massnahmen können beim Bund beantragt werden?*

Antwort:

Die Verkehrslenkung auf den Autobahnen geschieht im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Der Bund finanziert weitgehend die „Verkehrsleitebene auf Nationalstrassen“. Die Investition beläuft sich im Kanton Zug auf rund 10 Mio. Franken brutto (Anteil Kanton Zug rund 2,5 Mio. Franken). Das System muss jedoch landesweit funktionieren. Sein Aufbau ist im Gange, die Optimierungen werden laufend erfolgen müssen, speziell auch im Abschnitt der Verzweigungen Blegi bis Rütihof (zukünftig auf sechs Spuren ausgebaute Autobahn).

e. *Welche Massnahmen sind im Hinblick auf die Eröffnung der Knonauer Autobahn geplant?*

Antwort:

Die Verkehrslenkung auf Nationalstrassen mittels der erwähnten „Verkehrsleitebene“ ist wesentliches Element der Verkehrssicherheit, die mit Eröffnung der Autobahn durchs Knonauer Amt von der Zuger Polizei und von der Baudirektion besondere Umsicht fordert. Wir setzen alles daran, die Verzweigung in der Blegi bei Cham soweit baulich zu ändern, dass sie der neuen Belastung gewachsen ist. Der Ausbau wird jedoch einen Rückstau auf der A4a nicht verhindern können, wenn nicht gleichzeitig die Autobahn zwischen Cham und Rotkreuz auf sechs Spuren verbreitert wird. Auch diese Planung ist fortgeschritten. Das Generelle Projekt wurde vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 5. Mai 2005 genehmigt.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 23. Mai 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 1'200.--.