

INTERPELLATION VON MONIKA BARMET, KARL KÜNZLE,
KARL NUSSBAUMER UND BRUNO PEZZATTI

BETREFFEND VERKEHRSSITUATION IN MENZINGEN IM ZUSAMMENHANG MIT
DER PLANUNG UND DEM BAU DER TANGENTE NEUFELD BAAR
(VORLAGE NR. 1468.1 - 12148)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 20. FEBRUAR 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrätin Monika Barmet sowie die Kantonsräte Karl Künzle, Karl Nussbaumer und Bruno Pezzatti, alle Menzingen, reichten am 16. August 2006 eine Interpellation mit Fragen zur Verkehrssituation in Menzingen ein. Die Interpellantin und die Interpellanten weisen darauf hin, dass das zunehmende Verkehrsaufkommen mehr und mehr auch Menzingen belaste und infolge des Nadelöhrs im Dorfkern von Menzingen der Verkehr vor allem zu Stosszeiten stocke. Für Verbindungen von der Ost- in die Zentralschweiz werde die Route über Menzingen empfohlen. Besonders spitze sich die Situation bei Sperrung der Strasse Hirzel - Sihlbrugg zu, was zu mehrstündigen Stausituationen in Menzingen führe. Diese Entwicklung werde mit Besorgnis zur Kenntnis genommen, vor allem auch im Hinblick auf die Realisierung der Tangente Neufeld. Es sei unbestritten, dass die Tangente Neufeld für die Berggemeinden eine schnellere und direktere Verbindung ins Talgebiet und besonders auf den Autobahnanschluss Baar darstelle. Allerdings seien damit auch eine Zunahme des Durchgangsverkehrs durch Menzingen und tägliche Staus zu erwarten.

Der Kantonsrat hat die Interpellation an der Sitzung vom 31. August 2006 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Die Interpellantin und die Interpellanten stellen sechs Fragen. Wir beleuchten nachfolgend die Sachlage und beantworten schliesslich die Fragen.

A. Sachlage

Die Interpellantin und die Interpellanten weisen auf das zunehmende Verkehrsaufkommen hin, das auch Menzingen mehr und mehr belastet. Diese Feststellung kann durch Verkehrserhebungen der Baudirektion bestätigt werden. Die beiden kantonalen Verkehrszählstellen 04/50 (Bostadel) und 04/53 (Menzingen-Edlibach) weisen folgende Verkehrsmengen auf (jeweils einwöchige Stichprobenzählungen, hochgerechnet auf den Durchschnittlichen Täglichen Verkehr DTV):

Zählstelle	DTV 1995	DTV 2000	DTV 2005	Zunahme DTV 95-05
04/50 (Bostadel)	2'300	2'700	3'700	+ 1'400
04/53 (Menzingen-Edlibach)	5'700	6'400	7'700	+ 2'000

Tabelle 1: Entwicklung der Verkehrsmengen 1995 - 2005

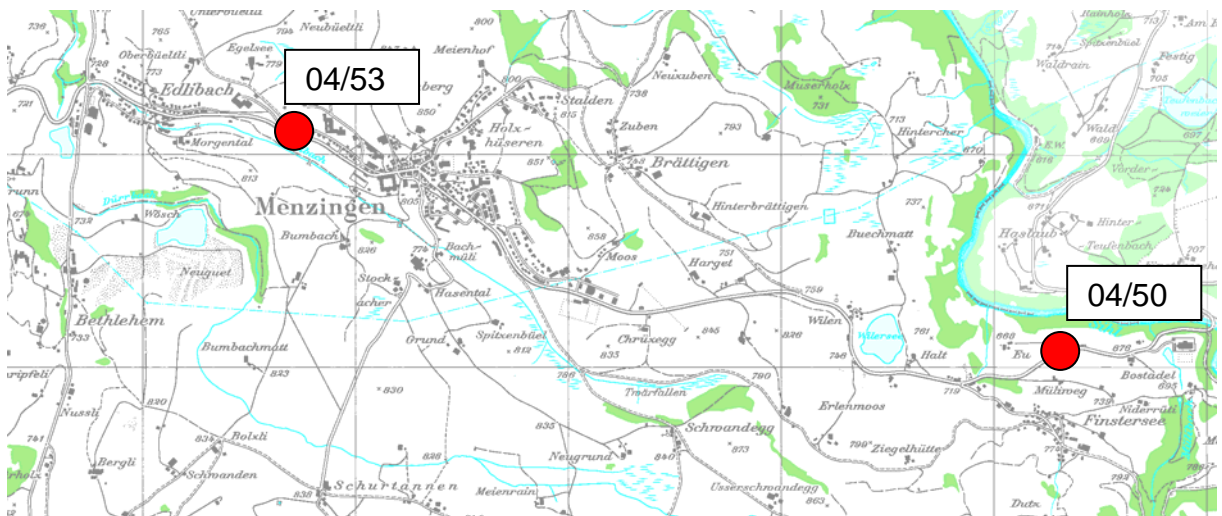


Abb. 1: Lage der kantonalen Verkehrszählstellen 04/50 und 04/53

Unter der berechtigten Annahme, dass sich der grösste Teil des Ziel-/Quellverkehrs der Gemeinde Menzingen aus oder in Richtung Edlibach bewegt, kann aus den Angaben in Tabelle 1 abgeleitet werden:

- Der Durchgangsverkehr durch Menzingen hat seit 1995 zugenommen. Die Zunahme der Verkehrsmenge an der Zählstelle 04/50 (Bostadel) liegt mit ca. 5 % pro Jahr über der durchschnittlichen Zuwachsrate (gesamtschweizerisch auf Ausserortsstrassen 1994 - 2004: ca. +0,7 % pro Jahr, auf Zuger Strassen inkl. Autobahnen 1995 - 2005 ca. +2,3 % pro Jahr).

- Im gleichen Zeitraum hat auch der sogenannte hausgemachte Verkehr von und nach Menzingen zugenommen, jedoch deutlich weniger stark als der Durchgangsverkehr.
- Im Vergleich zur Hirzelstrasse, die im Jahre 2005 mit rund 17'000 Fahrzeugen pro Tag belastet wurde und auf der auch der grösste Teil der Verkehrsmenge als Durchgangsverkehr durch das Dorf Hirzel verkehrt, liegt die Belastung in Menzingen mit ca. 3'700 Fahrzeugen pro Tag bei rund 20 %.

Die Routenempfehlungen von GPS-Geräten oder Routenplanern, die über Internet abgerufen werden können, zeigen tatsächlich, dass je nach Geräteeinstellung bzw. je nach Suche der schnellsten, kürzesten oder wirtschaftlichsten Route für die Ost-/West-Verbindung die Route über Menzingen empfohlen wird. Es ist also davon auszugehen, dass Fahrten gemäss den Angaben solcher Routenplaner oder in Fahrzeugen eingebauten GPS-Geräten erfolgen und demnach tatsächlich über Menzingen gefahren wird. Nicht in diesen Routenempfehlungen berücksichtigt oder speziell angegeben sind bestehende Nadelöhre, wie eines davon im Dorfkern von Menzingen zu finden ist. Auf der Route von der Ostschweiz in die Zentralschweiz und umgekehrt via Menzingen ist aufgrund der vorhandenen Strassenbreiten beispielsweise auch der Abschnitt zwischen Hütten und Schindellegi nicht für breite Lastwagen geeignet; auch dies wird in solchen Routenempfehlungen jedoch nicht erwähnt oder berücksichtigt.

B. Fragen der Interpellanten und Antworten des Regierungsrates

1. *Teilt der Regierungsrat die Meinung der Interpellanten, dass die Tangente Neufeld eine mögliche Verkehrszunahme für Menzingen darstellt?*

Antwort:

Die offensichtlich schon heute benutzte Route über Menzingen wird mit dem direkten Zugang vom Berggebiet auf den Autobahnanschluss Baar und umgekehrt schneller und damit insgesamt attraktiver. Damit ist eine Verkehrszunahme für Menzingen mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

2. *Sind in Zusammenhang mit der Projektierung und Realisierung der Tangente Neufeld flankierende Massnahmen zur Entlastung des Durchgangsverkehrs für Menzingen geplant? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?*

Antwort:

Abgesehen davon, dass im Projektperimeter für bauliche Massnahmen der Tangente Neufeld die Berggemeinden nicht miteingeschlossen sind, würden örtliche flankierende Massnahmen den Durchgangsverkehr kaum von dieser Verbindung abhalten. Aufgrund der Lage des Dorfes Menzingen bezüglich der Tangente Neufeld müssten flankierende Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs durch Menzingen grossräumig angelegt werden. Verkehrslenkende flankierende Massnahmen müssten also am talseitigen Anschlusspunkt der Tangente Neufeld und in Schindellegi angeordnet werden. Dieser Ansatz ist einerseits aus praktischen Gründen nicht umsetzbar (vgl. auch Frage 5) und andererseits nicht vereinbar mit den Zielsetzungen der Tangente Neufeld, soll diese doch eine verbesserte Erreichbarkeit des Berggebietes mit einem direkten Anschluss an die Autobahn bringen. Flankierende Massnahmen zur Verminderung des Durchgangsverkehrs durch Menzingen würden damit ebenso den Ziel- und Quellverkehr von und zum Berggebiet betreffen. Hingegen sind parallel zur Erarbeitung des Ausführungsprojektes für die Tangente Neufeld flankierende Massnahmen wie z.B. ein Fahrverbot für Lastwagen über 28 Tonnen, gestalterische Massnahmen auf der Dorfdurchfahrt oder anderweitige Massnahmen zur Verminderung des Durchgangsverkehrs durch Menzingen ernsthaft zu prüfen. Um eine möglichst grosse Wirkung zu erzielen, sind diese mit den betroffenen Nachbarkantonen Zürich und Schwyz zu koordinieren. Jedoch müssten auch die direkten Auswirkungen einschränkender Massnahmen auf die Bevölkerung und die Entwicklung von Menzingen selbst abgewogen werden.

3. *Kann auf die Empfehlung des GPS Einfluss genommen werden?*

Antwort:

Nein. Routenempfehlungen von GPS-Strassen-Navigationsgeräten und Routenplanern basieren auf dem vorhandenen Strassennetz. Mitberücksichtigt werden dabei zur Eruierung der schnellsten Route die zu erwartenden Durchschnittsgeschwindigkeiten bzw. für die kürzeste Route die zu fahrenden Distanzen. Auf diese Parameter kann kein Einfluss genommen werden, würden sich doch diese auch auf andere Routenberechnungen auswirken. Sollten jedoch allfällige Fahrverbote oder Beschränkungen für einzelne Fahrzeugarten nicht berücksichtigt sein, wird der Kanton bei Kenntnis sofort bei den zuständigen GPS-Software-Herstellern vorstellig, wie dies

im Falle eines nicht berücksichtigten Fahrverbotes im Gebiet Höfen zwischen Zug und Steinhausen auch schon der Fall gewesen ist.

4. *Welche Entlastung würde der Bau des Hirzeltunnels für Menzingen ergeben?*

Antwort:

Aus den gemeinsam von den Kantonen Zug und Zürich in Auftrag gegebenen Untersuchungen zur Hirzelverbindung (Strategieplanung Hirzelverbindung A3 - A4a, Positionspapier vom 3. Januar 2007) sind aufgrund des Planungsstandes und der damit noch nicht sehr detaillierten Bearbeitungstiefe keine Angaben über zusätzliche Belastungen bzw. Entlastungen von Strassenzügen abseits der direkten Linienführung im Korridor Wädenswil/Horgen - Hirzel - Walterswil aufgezeigt. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Bau des Hirzeltunnels eine Entlastung für Menzingen bringen würde, da damit die attraktivste Strecke zwischen der Ost- und der Zentralschweiz zweifelsohne durch den Hirzeltunnel führen würde. Mit grosser Wahrscheinlichkeit würden damit auch die heute bestehenden Routenempfehlungen der GPS-Geräte und der Routenplaner über Menzingen entfallen. Der Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung einer Hirzeltunnelverbindung dürfte realistisch betrachtet jedoch nicht vor 2020 liegen. Die Inbetriebnahme der Tangente Neufeld könnte damit im besten Fall rund 5-10 Jahre vor Eröffnung eines Hirzeltunnels erfolgen; der Hirzeltunnel würde damit erst viel später eine Entlastung für Menzingen bringen können.

5. *Sind heute schon Entlastungsmöglichkeiten, z.B. durch Änderung von Routenangaben usw. möglich?*

Antwort:

Auf dem Gebiet des Kantons Zug ist aus dem Raum Zentralschweiz kommend erstmals am Knoten Nidfurren eine Wegweisung nach Schindellegi in weisser Farbe (als Wegweiser für eine Nebenstrasse) zu finden. Sonstige Wegweisungen von der Zentral- in Richtung Ostschweiz führen den ortsunkundigen Fahrzeugführer über den Hirzel auf die Autobahn A3. Fährt man von der Ostschweiz auf der A3 oder auf der Hauptstrasse in Richtung Zürich und möchte nach Zug/Luzern gelangen, ist Zug/Luzern erstmals im Raum Wädenswil/Horgen über den Hirzel ausgeschildert. Es gibt also keine Möglichkeiten, die Wegweisung im Kanton Zug bzw. im Gebiet Pfäffikon SZ so zu ändern, dass damit eine Entlastung der Dorfdurchfahrt Menzingen erreicht werden könnte. Vorgängig zur Inbetriebnahme der Tangente Neufeld wird die Sicherheitsdirektion zusammen mit der Baudirektion Massnahmen, wie sie in der Beantwortung der Frage 2 aufgeführt sind, gemeinsam mit der Gemeinde Menzingen prüfen.

6. *Sind statistische Angaben bzw. Verkehrszählungen betr. Durchgangsverkehr Menzingen vorhanden und bestehen Prognosen im Hinblick auf die Realisierung der Tangente Neufeld?*

Antwort:

Bezüglich der vorhandenen statistischen Angaben verweisen wir auf Tabelle 1 im Kapitel Ausgangslage. Da es sich dabei um Querschnittserhebungen handelt, können daraus keine Angaben zum Durchgangsverkehr abgeleitet werden. Dazu müssten spezielle Erhebungen oder Befragungen durchgeführt werden. Aus dem kantonalen Verkehrsmodell lassen sich Prognosen im Hinblick auf die Realisierung der Tangente Neufeld erstellen. Die Auswirkungen auf die Verkehrsmengen im Dorf Menzingen wird das Tiefbauamt im Rahmen der Genehmigung des Generellen Projektes durch den Kantonsrat mit entsprechenden Verkehrsmodellrechnungen aufzeigen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 20. Februar 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 2'200.--.