



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt ÖV-Feinverteiler, Teilprojekt Nr. 3.4, Busspur Artherstrasse, Gemeinde Zug

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 26. März 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 26. Januar 2010 (Vorlagen Nrn. 1898.1/.2 - 13310/11) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 26. März 2010 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, Hugo Berchtold, Direktor Zugerland Verkehrsbetriebe, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 1898.1/.2 (Laufnummern 13310/11) seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung orientierten Heinz Tännler, Baudirektor, Hannes Fässler, Kantonsingenieur, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Hugo Berchtold, Direktor Zugerland Verkehrsbetriebe, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild des Projektes machen können.

a) Grabenaufbrüche nach der Strassensanierung

Die Kommission wollte sichergestellt haben, dass nach der Sanierung und dem Ausbau der Artherstrasse nicht wieder Grabenaufbrüche erfolgen werden. Dabei konnte die Baudirektion darlegen, dass sie bei jeder Strassensanierung genügend Reserven und Leerrohre einplant. Selbst wenn keine Leitungen benötigt werden, werden für eventuelle Nachrüstungen Leerrohre eingelegt, im Speziellen bei den Längsleitungen. Trotzdem kann nie ausgeschlossen werden, dass bereits kurz nach einer Strassensanierung eine Leitungsquerung notwendig werden kann.

b) Busspur und Bushaltestelle

Einzelne Kommissionsmitglieder zweifelten am Nutzen der dreihundert Meter langen Busspur. Sie fragten sich, ob die Busspur an der Artherstrasse wirklich am richtigen Ort sei. Da die Tangente Zug/Baar den Kolinplatz kaum entlasten werde, verlagere sich der Stau wohl in die Neugasse. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass sich bereits Zeitgewinne im Sekundenbereich kumulieren können. Es ist korrekt, dass der Bus der Linie 6, wenn er aus der Wendeschleife Casino fährt, die Stausituation zusätzlich belastet. Ideal für die Fahrplanstabilität des Busnetzes wäre demzufolge eine Busspur auf der Grabenstrasse oder noch besser in der Neugasse. Das ist nicht machbar. Vor einigen Jahren hat die Aufhebung der Busbucht an der Grabenstrasse zugunsten einer Fahrbahnhaltstelle zu Diskussionen Anlass gegeben. Das Festhalten an der Fahrbahnhaltstelle hat die Verkehrsverhältnisse am Kolinplatz etwas entschärft. Das Einmünden von der Aegeristrasse in die Neugasse ist wieder möglich und die Neugasse entlädt sich in Richtung Aegeri durch die entstehenden Zeitlücken besser. Das heisst aber nicht, dass die Busspur auf der Artherstrasse wirkungslos bleiben wird. Im Gegenteil: Sie ist am richtigen Ort. Die Linie 5 stösst mit ihren Umlaufzeiten an die Grenzen. Die Anschlusszeiten der Linie 5 am Bahnhof Zug sind sehr kurz und für ältere oder gehbehinderte Menschen kaum mehr ausreichend. Dort finden auch Umsteigebeziehungen der Buslinien untereinander und vom Bus auf den Zug und umgekehrt statt. Der Bus der Linie 5 muss nach der Zugsankunft möglichst schnell abfahren, damit er nach Walchwil und wieder zurückfahren kann, um erneut Umsteigebeziehungen gewährleisten zu können. Aufgrund der vorgegebenen Linienlänge und der Umlaufzeit fehlen Zeitreserven an den Endstationen. Nimmt die Staulage an der Artherstrasse weiter zu, müsste für dasselbe Fahrplanangebot auf der Linie 3 von Montag bis Freitag während der morgendlichen Hauptverkehrszeiten ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Das ergäbe jährliche Mehrkosten von Fr. 250'000.--. In der Stadt Zug gibt es jede Viertelstunde eine Vielzahl von Bussen, die ins Zentrum fahren. Die Fahrpläne sind auf die Abfahrtszeiten der Interregio-Züge nach Zürich und Luzern im Bahnhof Zug ausgelegt. Die Busse müssen mit allen Linien mit möglichst engen Anschlusszeiten zum Bahnhof Zug fahren. Das Einfädeln der Busse in Richtung Zentrum stellt oft hohe Anforderungen. Je nach Staulage resultiert auf der Artherstrasse zwischen Mänibach- und Zugerstrasse eine Verspätung zwischen 3 und 5 Minuten. Mit der Busspur wird in Spitzenzeiten ein Zeitgewinn von durchschnittlich 3 Minuten realistisch sein. Deswegen ist die Lage der neuen Busspur an der Artherstrasse berechtigt und die Busspur notwendig.

Weitere Kommissionsmitglieder warfen ein, dass die Autos, welche den Bus an der Haltestelle Mänibach überholen, vom Bus anschliessend auf der Busspur wieder überholt werden müssten. Aus diesem Grund sei auf den Bau einer Busspur zu verzichten. Stattdessen solle der Bus an der Haltestelle Mänibach auf der Fahrbahn halten. Dann würden diese Autos hinter dem Bus warten müssen. Da der Bus nur während der Morgenspitzen den Bahnhof nicht zeitgerecht erreicht, war der Kommission bald einmal klar, dass mit einer Fahrbahnhaltstelle Mänibach die Busse ausserhalb der Spitzenzeiten, abends sowie an Sonn- und Feiertagen den privaten motorisierten Verkehr ebenfalls behindern würden. Das würde unnötig viele Automobilisten verärgern. Es wäre unsinnig, wenn die Busse nur in den Morgenspitzen auf der Fahrbahn anhalten und ausserhalb der Hauptverkehrszeiten in die Busbucht fahren würden. Die Haltekannten können nur in den Bushaltestellen behindertengerecht mit speziellen Randsteinen, namentlich dem Kasseler Sonderbordstein, ausgelegt werden. Der Chauffeur müsste während den Hauptverkehrszeiten jedes Mal abklären, ob er die behinderten- und kinderwagengerechte Busbucht anfahren soll. Aus diesem Grund können die Busse während der Spitzenzeiten nicht auf der Fahrbahn anhalten und in den übrigen Zeiten die Busbucht benützen.

Die Kommission stellte sich die Frage, ob ein Tropfenzählersystem in Oberwil oder Walchwil - unter Verzicht auf eine Busspur Artherstrasse - den Verkehr im Stadttinnern verflüssigen und wohl einige Verkehrsteilnehmende über die Autobahn nach Zug umlenken könnte. Die Kommission musste jedoch zur Kenntnis nehmen, dass eine solche Massnahme von den Automobilisten aus Oberwil und Walchwil wohl kaum verstanden würde. Man kann nicht auf einer Achse ein Tropfenzählersystem einführen, ohne für den öffentlichen Verkehr Platz zu schaffen. Die Busse würden ohne eigene Spur ebenfalls vor dem Tropfenzähler im Stau stecken bleiben. Aus diesem Grund führte ein solches System zu keinem Gewinn.

c) Radwegführung

Einige Kommissionsmitglieder fragten sich, ob die Sicherheit der Buspassagiere beim Ein- und Aussteigen gewährleistet sei, wenn auf dem Trottoir auch die Radwegführung erfolge? Die Kommission liess sich davon überzeugen, dass die auf dem kombinierten Rad-/Gehweg stadteinwärts fahrenden Radfahrenden erkennen werden, dass sich ein Bus in der Haltestelle befindet und dass Fussgänger zirkulieren. Gegenseitige Rücksichtnahme wird dann - wie übrigens auch bei anderen Bushaltestellen - gefordert sein. Die Rennvelofahrer benützen den kombinierten Rad-/Gehweg ohnehin kaum und fahren jeweils auf der Strasse.

Diese Diskussion mündete in die Frage, ob eine seeseitige Radweg- sowie eine bergseitige Fusswegführung geprüft worden sei? Insbesondere die Übergänge der Radfahrenden über die Strasse überzeugten einige Kommissionsmitglieder nicht. Der Kommission wurde Folgendes klar: Wenn Radfahrende stadteinwärts auf dem seeseitigen Trottoir fahren würden, müssten auch Radfahrende stadtauswärts das seeseitige Trottoir benutzen dürfen. Dabei entstünde ein Konflikt mit den Ausfahrten der seeseitigen Liegenschaften entlang der Artherstrasse. Genau diese Verkehrsführung hat bereits früher zu Diskussionen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern geführt. Eine solche Verkehrsführung provoziert gefährliche Situationen. Stadtauswärts ist die Artherstrasse leicht abschüssig. Würde der Radweg stadtauswärts auf dem seeseitigen Trottoir geführt, würden die Radfahrenden direkt entlang der Grundstücksmauern fahren. Das ist mit den zahlreichen privaten Ausfahrten zu gefährlich. Hinzu kommt, dass es zu wenig Platz gibt, damit die Radfahrenden seeseitig im Gegenverkehr geführt werden können. Stadteinwärts bzw. bergseits reicht der Platz für einen separaten Radstreifen ebenfalls nicht aus. Aus diesem Grund gibt es keine andere Lösung, als die Radfahrenden stadtauswärts weg vom Trottoir auf der Strasse auf einem Radstreifen und die Radfahrenden stadteinwärts auf dem bergseitigen Trottoir fahren zu lassen. Das bergseitige Trottoir ist im Übrigen breiter als jenes in Richtung Walchwil. Zudem hat die Anzahl der Fussgängerinnen und Fussgänger auf diesem Abschnitt abgenommen, seitdem das alte Kantonsspital nicht mehr in Betrieb ist. Diese Radwegführung bedingt ein Queren der Kantonsstrasse im Bereich des Mänibachs und beim Casino. Bei den Querungen werden die Radfahrenden neu mit Inseln geschützt. Die Kommission stellte fest, dass es aufgrund der Platzverhältnisse keine bessere Lösung gibt.

Nach intensiver Debatte war Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates in der Kommission für Tiefbauten unbestritten. **Die Kommission beschloss einstimmig mit 13 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 1898.2 - 13311.**

3. Detailberatung

Einige Kommissionsmitglieder taten sich schwer mit der geplanten Busspur, obwohl sie für Eintreten gestimmt hatten. Sie waren sich bewusst, dass die Artherstrasse in einem schlechten Zustand ist und saniert werden muss. Dabei stellte sich die Frage, ob die Strasse ohne Bus-

spur saniert werden könnte, jedoch mit der zusätzlichen Breite, die durch den Landerwerb gewonnen werde. Es leuchtete ein, dass keine Grundeigentümerschaft freihändig Land hergeben wird, ohne dass die Busspur realisiert wird. In diesem Fall müssten mindestens zwei bis drei Enteignungen durchgeführt werden. Solche Enteignungen würden scheitern, weil der Staat nicht auf Vorrat Land erwerben darf. Nichtsdestotrotz stellte ein Kommissionsmitglied den Antrag auf Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat. Es begründete sein Begehren mit dem unbestrittenen Sanierungsbedarf der Artherstrasse und verlangte, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat lediglich eine Vorlage zur Sanierung der Artherstrasse unter Verzicht auf eine Busspur unterbreiten solle. **Die Kommission lehnte den Antrag auf Rückweisung mit 9 : 4 Stimmen ab.**

Die Kommission fragte sich, ob eine Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) in der Nähe des Zugersees notwendig sei? Die Baudirektion konnte aufzeigen, dass der Grenzwert für die Erstellung einer SABA durch verschiedene Faktoren bestimmt wird. Gemäss den Wegleitungen des Bundes ist eine Strassenabwasserreinigung ab einer Belastung mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 12'000 - 14'000 notwendig. Zudem spielen der Schwerverkehrsanteil, das Gefälle und die Häufigkeit der Strassenreinigung eine Rolle. Mit einer Strassenreinigung kann die Qualität des Strassenabwassers merklich verbessert werden. Der Schwerverkehrsanteil auf der Artherstrasse ist relativ gering, das Gefälle nur marginal und die Stadt Zug reinigt die Artherstrasse häufig. Zudem handelt es sich beim Zugersee um ein grosses Gewässer, das am Ostufer keine Flachwasserzonen aufweist. Der kritische Wert wird in den nächsten 20 Jahren kaum erreicht werden und der Bau einer SABA ist nicht geboten.

Nicht zuletzt thematisierte die Kommission auch den Einbau eines "Flüsterbelages". Damit ein Flüsterbelag jedoch seine Wirkung - wie namentlich auf der Autobahn - entfalten kann, müssen hohe Tempi gefahren werden. Nur so kann es zu einer Selbstreinigung des Belags kommen und nur so kann der Belag langfristig seine lärmindernde Funktion beibehalten. Der Flüsterbelag nützt innerorts wenig.. An der Artherstrasse soll derselbe Belag wie auf der Nordzufahrt eingebaut werden, der sogenannte AC 8 Belag. Dieser Belag wird vom Bund unterstützt und er schneidet bei Lärmmessungen gut ab.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission für Tiefbauten der vom Regierungsrat beantragten Vorlage Nr. 1898.2 - 13311 mit 9 : 4 Stimmen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage 1898.2 - 13311 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 26. März 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Burch