



**Interpellation von Daniel Stadlin
betreffend Stadt Zug – Verbesserung der Situation für den nicht motorisierten Verkehr
auf dem Postplatz und zwischen Bahnhof und Metalli
(Vorlage Nr. 2582.1 - 15078)**

Antwort des Regierungsrats
vom 10. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Beantwortung der am 18. Januar 2016 eingereichten und am 25. Februar 2016 vom Kantonsrat überwiesenen Interpellation von Daniel Stadlin betreffend Stadt Zug – Verbesserung der Situation für den nicht motorisierten Verkehr auf dem Postplatz und zwischen Bahnhof und Metalli (Vorlage Nr. 2582.1 - 15078).

A. Vorbemerkungen

Das Zentrum der Stadt Zug ist verkehrlich stark belastet. Dieser Umstand führt zu Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden an den Knoten. Während den Hauptverkehrszeiten gibt es Staus und Kolonnen, was nicht zuletzt auch zu Verspätungen beim öffentlichen Verkehr führt. Um an den neuralgischen Knoten für alle Verkehrsteilnehmenden eine möglichst grosse Kapazität erreichen zu können, wird der Verkehr mittels Lichtsignalanlagen verkehrsabhängig gesteuert. Dies bietet ausserdem den Vorteil, dass Linienbusse priorisiert werden können. Für die Stabilität des Fahrplans ist der öffentliche Verkehr dringend darauf angewiesen. Fussgängerinnen und Fussgänger melden ihre Querungsabsichten per Druckknopf an. Sie verfügen nach einer kurzen Wartezeit über eine separate Grünphase zur sicheren Querung der Strassen.

B. Beantwortung der Fragen

1. *Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um die für Fussgängerinnen und Fussgänger unzureichende Situation auf der Nord-Süd-Achse, im Bereich Postplatz und Bahnhof-Metalli, zu verbessern?*
2. *Ist der Regierungsrat bereit, unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit die langen Wartezeiten, respektive die Rot-Grün-Phasen fussgängerfreundlicher zu programmieren?*

Im Grundsatz begrüsst der Regierungsrat das Anliegen des Interpellanten, die Situation für den nicht motorisierten Verkehr auf dem Postplatz und zwischen Bahnhof/Metalli zu verbessern. Fussgängerfreundliche Massnahmen tragen dazu bei, den Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Das Verkehrssystem erreicht an Spitzenzeiten im Abschnitt Postplatz bis Bahnhof/Metalli die Kapazitätsgrenze, was dazu führt, dass es für alle Verkehrsteilnehmenden zu Staus und Wartezeiten an den Knoten kommt. Diese Auswirkungen sind nicht auf den Langsamverkehr beschränkt. Jede Bevorzugung eines einzelnen Verkehrsträgers führt unweigerlich zur Benachteiligung der anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Reduktion der Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger würde zu einer weiteren Beschneidung der Kapazitäten für den motorisierten Individual- und mithin auch für den öffentlichen Verkehr führen. Insbesondere die Süd-Nord-Achse durch die Stadt Zug (Artherstrasse/

Grabenstrasse mit den Einmündungen Zugerberg- und Ägeristrasse), namentlich der Abschnitt Mänibach bis Kolinplatz, ist im Liniennetz der Zugerland Verkehrsbetriebe eine der grössten Verspätungsquellen. In den morgendlichen Hauptverkehrszeiten verlieren die Busse der Linien 3, 5 und 11 jeweils vier bis acht Minuten. Die Bushaltestelle Metalli wird heute von sieben, jene am Postplatz sogar von zehn Buslinien bedient. Zur Vermeidung von Fahrzeitverlusten sind die Busse zwingend auf eine Priorisierung an den Lichtsignalanlagen angewiesen. Da zwischen Zug-Mänibach und Metalli keine Busspur besteht und in Zukunft wohl auch keine solche gebaut werden kann, würden kürzere Wartezeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger zwangsläufig zu längeren Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr und somit auch für den öffentlichen Verkehr führen. Namentlich am Postplatz besteht heute ein Gleichgewicht, indem während Spitzenzeiten alle Verkehrsteilnehmenden tragbare Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Stichproben zeigen immer wieder, dass zwischen 17.00 und 18.00 Uhr die Wartezeiten beim Fussgängerstreifen auf der Bahnhofstrasse bzw. an jenem an der Vorstadt durchschnittlich 11 bzw. 34 Sekunden, zwischen 20.00 und 21.00 Uhr nur noch 3 bzw. 23 Sekunden betragen. Beim Übergang Metalli muss man Wartezeiten von 35 Sekunden zwischen 17.00 und 18.00 Uhr und zwischen 20.00 und 21.00 Uhr von durchschnittlich 24 Sekunden in Kauf nehmen. Diese Wartezeiten sind nach Ansicht des Regierungsrats durchaus zumutbar. Dies umso mehr, als beim Metalli zusätzlich eine Unterführung zur Verfügung steht. Entlang der Nord-Süd-Achse bestehen ausserdem an der Bahnhofstrasse (zwischen Postplatz und Bundesplatz) zwei ungesteuerte Fussgängerstreifen als Alternative. Eine signifikante Verkürzung der Wartezeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger würde jedoch zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses beim motorisierten Individual- sowie beim öffentlichen Verkehr führen. Bei einer fussgängerfreundlicheren Programmierung der Rot-Grün-Phasen bestünde ausserdem die Gefahr, dass auf angrenzende Quartierstrassen ausgewichen würde oder dass sich einzelne Fahrzeuglenkende zu provozierenden Fahrmanövern hinreissen liessen. Dies würde zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen. Aufgrund einer gesamtheitlichen Beurteilung erachtet der Regierungsrat eine weitergehende Fussgängerbevorzugung nicht für zweckmässig.

3. *Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, sogenannte Countdown-Ampeln zu installieren?*

Countdown-Ampeln, wie man sie insbesondere im Ausland kennt, werden jeweils mit einer Festzeitsteuerung betrieben. Eine verkehrsabhängige Steuerung, eine Busbevorzugung oder ein Anmelden der Fussgängerinnen und Fussgänger mit Knopfdruck ist dabei ausgeschlossen.

Der Kanton Zug betreibt seine Lichtsignalampeln nicht mit einer Festzeitsteuerung. Die Grünzeiten der Lichtsignalanlagen schalten auf Anmeldung hin verkehrsabhängig, weshalb sich die Zeit bis zum nächsten Phasenwechsel nicht vorab vorhersagen lässt. Je nach tageszeitlichem Verkehrsaufkommen dauern die einzelnen Phasen für den Individualverkehr länger, um die gesamte Verkehrsmenge bewältigen zu können. Bussen kommt die höchste Priorität zu, weil es für die Transportkette im öffentlichen Verkehr zwingend ist, die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Dadurch werden die Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmenden bei einer Busanmeldung verlängert. Damit stünde aber auch fest, dass der Countdown bei einer verkehrsabhängigen Steuerung Sprünge vornehmen und bei einer Busbevorzugung der Countdown wohl stehen bleiben müsste. Die Aussagekraft des Countdowns würde darunter leiden. Hinzu kommt, dass in der Schweiz derzeit die bundesrechtlichen Grundlagen zur Einführung eines solchen Systems fehlen. Entsprechende gesetzliche Grundlagen müsste der Bund mit einer Änderung von Art. 68 ff. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) erst noch schaffen. Aufgrund eines Postulats von Nationalrätin Margret Kiener

Nellen betreffend «Countdown-Ampeln für eine verbesserte Verkehrssicherheit» vom 25. September 2015 (Nr. 15.4041) prüfte der Bundesrat den Einsatz von Countdown-Ampeln. Gemäss der Stellungnahme des Bundesrats vom 18. November 2015 überwiegen die Nachteile solcher Anlagen den damit verbundenen Nutzen, weshalb er dem Parlament beantragt, das Postulat abzulehnen. Die parlamentarische Behandlung dieses Geschäfts steht noch aus.

4. *Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, die Fussgängerstreifen am Postplatz, wie beim Kolinplatz, ohne Lichtsignalanlagen zu führen?*

Ein Verzicht auf eine Lichtsignalsteuerung des Knotens Postplatz wäre der Verkehrssicherheit abträglich. Die grosse Verkehrsbelastung am Postplatz spricht gegen einen unregelmässigen Knoten. Die relativ hohen, vortrittsberechtigten Fussgängerströme würden den motorisierten Individualverkehr zum Erliegen bringen. Dieser Effekt lässt sich insbesondere in Cham beim Neudorfcenter oder zur Weihnachtszeit in Zug beim Übergang Coop City–Manor am Bundesplatz beobachten. Der öffentliche Verkehr würde dadurch ebenso beeinträchtigt. Einerseits könnten die Busse nicht mehr geregelt aus der Haltestelle Postplatz wegfahren. Andererseits käme es durch die geringere Knotenkapazität zu zusätzlichen Verspätungen beim öffentlichen Verkehr. Die Fahrplanstabilität und die Gewährleistung der gesamten Transportkette im öffentlichen Verkehr würden dadurch leiden. Des Weiteren ist festzuhalten, dass auf Fussgängerstreifen an ungesteuerten, stark verkehrsbelasteten Knoten mehr Konflikte zwischen motorisiertem und Langsamverkehr entstehen. Die Unfallzahlen an ähnlichen, jedoch nicht geregelten Knoten, namentlich am Kreuzplatz in Baar oder am Kolinplatz in Zug, belegen diesen Effekt eindrücklich.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 10. Mai 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilagen:

- Ausschnitt Strassenkarte Postplatz Zug
- Ausschnitt Strassenkarte Bahnhof–Metalli Zug