



**Interpellation von Thomas Werner, Ralph Ryser und René Kryenbühl  
betreffend Umwandlung der Bushaltestelle Gasthaus Rössli, Zugerstrasse 142,  
6314 Neuägeri in eine Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel**  
(Vorlage Nr. 2752.1 - 15454)

Antwort des Regierungsrats  
vom 12. Dezember 2017

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Thomas Werner sowie Ralph Ryser, beide Unterägeri, und René Kryenbühl, Oberägeri, haben am 27. Mai 2017 die Interpellation betreffend Umwandlung der Bushaltestelle Gasthaus Rössli, Zugerstrasse 142, 6314 Neuägeri in eine Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel (Vorlage Nr. 2752.1 - 15454) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 29. Juni 2017 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Kantonsrat Thomas Werner, Unterägeri, hat ausserdem am 11. September 2017 die Motion betreffend Anpassung der kantonalen Gesetzgebung in Bezug auf Bushaltestellen sowie das Postulat betreffend Bushaltestellen (Vorlage Nr. 2781.1/2782.1 - 15562/63) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Motion sowie das Postulat am 28. September 2017 zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen. Der Bericht und Antrag zum Motions- und zum Postulatsbegehren erfolgt gleichzeitig mit der Beantwortung dieser Interpellation, jedoch mit einer separaten Kantonsratsvorlage.

**A. Ausgangslage**

Die Kantonsstrasse 381 weist auf dem Abschnitt Teuftännlibach bis zur südlichen Ortseinfahrt Neuägeri auf einer Länge von rund 190 Metern verkehrstechnische Sicherheitsmängel und Beschlagsschäden auf. Ausserdem entsprechen die Bushaltestellen nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3). Die Sanierung dieses Strassenabschnitts soll zusätzlich eine später mögliche Realisierung einer Radinfrastruktur offenhalten. Nicht zuletzt muss sie in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.

Der zu sanierende Hauptverkehrsstrassenabschnitt liegt innerorts. Der bestehende Fussgängerübergang entspricht nicht den normgemässen Anforderungen und liegt rund 30 Meter von der ermittelten Wunschlinie entfernt. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Übergang nicht benutzt wird. In Fahrtrichtung Ägeri sind die Sichtweiten auf den Fussgängerwarteraum sowie die vom Parkplatz herausfahrenden Fahrzeuge nicht eingehalten, wenn ein Bus in der Busbucht anhält. Ausserdem behindern die ausgestiegenen Fahrgäste den in Richtung Ägeri abfahrenden Bus. Der sich in einer Liegenschaftszufahrt befindende und teilweise überfahrbare nördliche Fussgängerwarteraum birgt zusätzliches Gefahrenpotenzial. Aus diesem Grund prüft die Baudirektion die Optimierung des Fussgängerübergangs sowie der Bushaltestellen. Gemäss § 4 Abs. 6 lit. a des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV; BGS 751.31) legen die Gemeinden solche Haltestellen nach Rücksprache mit dem Kanton fest. Für die bauliche Ausführung von Bushaltestellen stehen in erster Linie die einschlägigen technischen Vorschriften im Zentrum. Insbesondere die behindertengerechte Ausgestaltung gemäss Bundesrecht (BehiG) und dessen Ausführungsbestimmungen sind massgebend.

Hinzu kommt, dass das Gebiet im Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) eingetragen ist und dass sich dieser Strassenabschnitt in einer Ortsbildschutzzone befindet. In Ortsbildschutzzonen ist auf eine besonders gute architektonische Gestaltung von Bauten und Anlage sowie auf eine besonders gute Einordnung in das Orts-, Quartier-, und Landschaftsbild zu achten. Gemäss ISOS soll dem Erhalt der Gärten samt Eisenzäunen, der Vorplätze und Stützmauern Rechnung getragen werden. Die heutigen Bushalteinlegekanten sind zu niedrig und nicht behindertengerecht. Die Durchgangsbreite für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Personenunterstand in Richtung Ägeri beträgt lediglich 0,75 Meter, die Trottoirbreite beim Durchlass Teuftännlibach nur 1,20 Meter. Der Komfort und die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sind damit nicht gewährleistet.

Entlang der Zugerstrasse verläuft die kantonale Radroute Nr. 38. Eine Radverkehrsinfrastruktur zum Schutz der bergwärts radfahrenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer fehlt. Bei hohem Verkehrsaufkommen (DTV ca. 15'000 Fahrzeuge) können die auf der Kantonsstrasse radfahrenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht oder nur sehr langsam überholt werden. Sie behindern den Verkehrsfluss. Aus Platzmangel ist derzeit ein gesonderter Radstreifen in Neuägeri nicht umsetzbar. Es wird zu prüfen sein, ob die Radfahrenden Richtung Ägeri langfristig auf einem leicht verbreiterten Trottoir verkehren und ab der Bushaltestelle «Rössli» im Ausserortsbereich bis zur Spinnerei auf einem Radstreifen geführt werden sollen.

Ziel des Sanierungsprojekts soll sein, die vorgenannten Mängel weitgehend zu beseitigen und die Gesamtsituation zu optimieren. Unter Berücksichtigung der beengten Verhältnisse soll der Rad-/Gehweg mit lediglich 2,50 Meter Breite angestrebt werden. Das Trottoir auf der Nordseite wird auf die übliche und normgerechte Breite von 2,00 Meter verbreitert. Der Fussgängerübergang soll der ermittelten Wunschlinie entsprechen. Die Bushalteinlegekanten sollen – wenn möglich – auf behindertengerechte 22 cm erhöht werden. Ob private Grundstücke unangetastet bleiben, hängt im Wesentlichen von der Ausgestaltung der Bushaltestellen ab. Werden lediglich Fahrbahnhaltestellen gebaut, bedarf es keines Landerwerbs. Sollen die Busbuchten bleiben, wird sich ein Landerwerb aufdrängen – auch weil vollumfänglich behindertengerechte Busbuchten gegenüber bisherigen Buchten deutlich länger würden. Im gesamten Perimeter wird der Belag ersetzt, die Strassenentwässerung saniert und örtlich ausgebaut. Das Restaurant «Rössli» wird mit der neuen Lage des Fussgängerübergangs nicht wesentlich betroffen sein. Der Übergang soll neu direkt vor dem Restauranteingang sein und der Fussgängerwartebereich mit drei Pollern geschützt werden. Die Parkplätze vor dem Restaurant sind nicht betroffen. Die Anlieferung zum Restaurant bleibt weiterhin gewährleistet.

## **B. Beantwortung der Fragen**

1. *Ist beim Restaurant Rössli an der Zugerstrasse 142 in 6314 Neuägeri geplant, die Bushaltestelle in eine Fahrbahnhaltestelle umzuwandeln?*

Der Entscheid ist noch offen. Es werden derzeit verschiedene Varianten geprüft. Schliesslich wird sich die Entscheidbehörde unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsprinzips und der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, aufgrund eines Kosten-/Nutzenvergleichs sowie nach Anhörung der betroffenen Gemeinde für die eine oder die andere Variante aussprechen müssen. Dabei wird sie auch berücksichtigen müssen, dass der Platzbedarf bei Fahrbahnhaltestellen kleiner als bei Busbuchten ist. Kann eine Haltestelle ohne sogenanntes Überwischen der Busse an der Haltekante gerade angefahren werden, kann die Haltekante von 22 Zentimeter Höhe erstellt werden. Dies gewährleistet den hindernisfreien Zugang zum Bus für alle Reisenden. Nur solche Haltestellen erfüllen vollständig alle Rahmenbedingungen des BehiG. Des

Weiteren können mit Fahrbahnhaltestellen auf stark befahrenen Strassen Verlustzeiten und Konflikte beim Wiedereinfädeln der Busse in den Verkehr reduziert werden, was zu einer grösseren Fahrplanstabilität und besserer Produktivität führt. Demgegenüber wird aber der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs bei einer Fahrbahnhaltestelle im Vergleich zu einer Busbucht vermehrt beeinträchtigt.

2. *Ist an besagter Stelle geplant, eine Mittelinsel zu installieren?  
Falls ja, was war ausschlaggebend für den Entscheid, die Bushaltestelle in eine Fahrbahnhaltestelle umzuwandeln?*

Wie bereits dargelegt, ist der Entscheid, ob eine Fahrbahnhaltestelle oder eine Busbucht realisiert wird, noch nicht gefällt. Trotzdem ist es das Ziel jeder Strassensanierung, die Verkehrssicherheit unter Beachtung des haushälterischen Umgangs mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung in Neuägeri ist mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 15'000 Fahrzeugen relativ hoch. Um ein sicheres Queren der stark frequentierten Fahrbahnen für die Fussgängerinnen und Fussgänger in zwei Phasen zu ermöglichen, sieht das Projekt gemäss heutigem Planungsstand eine Schutzinsel vor.

3. *Wurden die Überlegungen des beeinträchtigten Verkehrsflusses in die Entscheidung miteinbezogen?*

Die Bushaltestelle «Rössli» wird von den Buslinien 1 und 34 während des Tages vier Mal pro Stunde, in den Abendspitzenstunden in Richtung Ägeri bis sieben Mal und in den Morgenspitzenstunden in Richtung Zug bis acht Mal bedient. Da die Anzahl der Fahrgäste aber relativ tief liegt (am Werktag insgesamt 73 Ein-/Aussteigende Richtung Ägeri, resp. 64 Richtung Zug), benötigt das Aus- resp. Einsteigen nicht mehr als 10 bis 20 Sekunden. Selbstverständlich ist die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und die Klassifizierung der Ägeristrasse als Hauptverkehrsachse in die Entscheidungsfindung für oder gegen den Bau einer Busbucht bzw. einer Fahrbahnhaltestelle einzubeziehen.

4. *Wurde in die Entscheidung der Fakt miteinbezogen, dass die Achse Ägeri–Zug ein hohes Verkehrsaufkommen und eine hohe Busfrequenz aufweist?*  
5. *Ist der Regierungsrat bereit, auf die Umwandlung zu verzichten?  
Falls nein, warum nicht?*  
6. *Ist der Regierungsrat bereit, alternative Varianten vorzuschlagen?*

Beim noch ausstehenden Variantenentscheid werden alle relevanten Aspekte, namentlich das hohe Verkehrsaufkommen in den Morgenspitzenstunden in Richtung Zug bzw. in den Abendspitzenstunden in Richtung Ägeri berücksichtigt werden müssen. Im Kanton Zug gibt es auf Achsen mit ähnlich hohem Verkehrsaufkommen sowohl Fahrbahnhaltestellen als auch Busbuchten. Der Variantenentscheid hängt jeweils von den konkreten Umständen und von den örtlichen Gegebenheiten ab. Gemäss Ausführungen im Bericht und Antrag zur Motion von Thomas Werner betreffend Anpassung der kantonalen Gesetzgebung in Bezug auf Bushaltestellen und zum Postulat von Thomas Werner betreffend Bushaltestellen (Vorlage Nr. 2781.2/2782.2 - 15635), 5. Seite, 6. Grundsatz, wird der Regierungsrat künftig, so auch bei der vorliegenden Sanierung, immer beide Varianten prüfen und deren Kosten aufzeigen. Der vorbereitenden Kommission steht so die Möglichkeit einer Gesamtbeurteilung offen und der Kantonsrat kann sich in Kenntnis aller Fakten für die eine oder andere Variante der Haltestelle entscheiden.

7. *Was kostet die Umwandlung der Bushaltestelle in die Fahrbahnhaltestelle inklusive Mittelinsel?*

Wie schon mehrfach dargelegt, befindet sich das Projekt noch in einer frühen Phase. Die Kosten der Strassensanierung inkl. Anpassung der Strassenbeleuchtung werden derzeit bei der Variante Fahrbahnhaltestelle auf 950'000 Franken, bei der Variante Busbucht auf 1'150'000 Franken geschätzt. Daraus erhellt, dass sich vor allem die Aufwendungen für die Belagssanierung sowie die Anpassung der Strassenentwässerung kostentreibend auswirken.

8. *Sollte nicht schon aus finanziellen Überlegungen auf die Umwandlung und Erstellung der Mittelinsel verzichtet werden?*

Die Mehrkosten der Mittelinsel inklusiv der verbreiterten Strassenfläche belaufen sich bei einer Fahrbahnhaltestelle auf rund 25'000 Franken. Kommt die Variante Busbuchten zum Zug, verursacht der Bau der Mittelinsel keine Mehrkosten. Ein Verzicht auf den Bau der Mittelinsel ist im Innerortsbereich sowie beim vorliegenden Verkehrsaufkommen insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar und angesichts der geringen Gestehungskosten auch nicht verhältnismässig.

**C. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 12. Dezember 2017

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart