



**Interpellation von Moritz Schmid
betreffend Busbevorzugung an der Artherstrasse (Mänibach)**

(Vorlage Nr. 2812.1 - 15639)

Antwort des Regierungsrats
vom 19. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Moritz Schmid, Walchwil, hat am 13. Dezember 2017 die Interpellation betreffend Busbevorzugung an der Artherstrasse (Mänibach) (Vorlage Nr. 2812.1 - 15639) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 25. Januar 2018 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

A. Ausgangslage

Ursprünglich war zwischen dem alten Kantonsspital und dem Casino eine physische Busspur vorgesehen, welche einen nicht zu unterschätzenden Eingriff in die Artherstrasse bedeutet hätte. Mit der elektronischen Busspur konnte eine äusserst effiziente Busbevorzugung realisiert werden. Sie nutzt bestehenden Strassenraum, geht haushälterisch mit unserem Bauland um und vermag die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

Auslöser und Ziel der elektronischen Busspur war von Beginn weg die Vermeidung von Verlustzeiten des Busverkehrs. Es sollte dem öffentlichen Verkehr in den Morgenspitzenstunden in Richtung Norden die Möglichkeit geboten werden, den Stau zu überholen, um die Fahrplanschlüsse am Bahnhof Zug gewährleisten zu können. Mit der elektronischen Busspur wurde der Stau vom Kolinplatz/Casino/Knoten Zugerbergstrasse nach Süden in den Abschnitt Mänibach bis Fridbachweg verlagert, damit der Bus den Stau dort überholen kann. Das Verkehrsingenieurbüro Teamverkehr hat in seinem Bericht «Controlling Umwegfahrten Fridbachweg und Erfolgskontrolle e-Busspur Artherstrasse» vom 29. Juli 2016 die Wirksamkeit der elektronischen Busspur bestätigt. Mit der Realisierung der elektronischen Busspur wurden hingegen nie Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) versprochen oder in Aussicht gestellt. Es hat sich aber auch keine Verschlechterung für den motorisierten Individualverkehr ergeben.

Während den Hauptverkehrszeiten sind das Zentrum und die Zufahrtsachsen der Stadt Zug verkehrsmässig stark belastet, bisweilen sogar überlastet. Dies führt zu Stausituationen und Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden. Mit der Inbetriebnahme der Busbevorzugung mittels der elektronischen Busspur auf der Artherstrasse im Frühjahr 2015 hat sich die Situation für den öffentlichen Verkehr erheblich verbessert. Die Busbevorzugung bietet den aus Oberwil und Walchwil stadteinwärts fahrenden Linienbussen 3 und 5 die Möglichkeit, den Stau vor dem Zentrum der Stadt Zug zwischen den Knoten Fridbach und Mänibach zu überholen.

Bei durchgehendem Stau zwischen den Knoten Fridbach und Mänibach können die Linienbusse 3 und 5 mit der elektronischen Busspur jeweils rund fünf Minuten Verlustzeit wettmachen. Auch Rückmeldungen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) bestätigen aufgrund aktueller Auswertungen mit Hilfe ihres rechnergesteuerten Betriebsleitsystems das einwandfreie Funk-

tionieren der Busspur. Im Vergleich zur Situation vor der Realisierung der elektronischen Busspur haben weder die Wartezeiten noch die Staulängen für den motorisierten Individualverkehr zugenommen. Durch das temporäre Stauen des motorisierten Individualverkehrs und die Dosierung wird der Stau lediglich in Richtung Süden, d. h. ausserhalb des Zentrums verlagert. Für den stadtauswärts fahrenden Individualverkehr entstehen hingegen Wartezeiten. Dies ist jedoch am Morgen vertretbar, da es sich um die Gegenlastrichtung mit geringerem Verkehrsaufkommen handelt.

Trotz der elektronischen Busspur resultieren im Bereich der Grabenstrasse und der Neugasse infolge Verkehrsüberlastung zusätzlich Fahrzeitverluste, so dass bisweilen Züge mit knappen fahrplanmässigen Anschlüssen am Bahnhof Zug nicht mehr rechtzeitig erreicht werden können. Es gilt zu berücksichtigen, dass derzeit aufgrund der Baustelle Vorfluterleitung Zugersee/Circulago der Stadt Zug sowie der WWZ die Göblistrasse in Zug gesperrt ist. Damit fehlt eine wichtige Verbindung vom Ägerital nach Zug Nord. Dieser Verkehr fliesst teilweise über den Kolinplatz in die Stadt, was zu einer Akzentuierung der Stausituationen in der Altstadt führt. Eine Besserung ist deshalb erst mit dem Bauabschluss ab Ende 2018 zu erwarten. Eine weitere Entlastung des Kolinplatzes wird die Eröffnung der Tangente Zug/Baar im Jahr 2021 bringen.

B. Beantwortung der Fragen

1. *Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um die neu erstellte Lichtsignalanlage zum Funktionieren zu bringen?*

Die Feststellung des Interpellanten trifft zu, dass die Lichtsignalanlage am Knoten Mänibach die Stausituation weder verbessert noch löst. Dies war aber – wie bereits dargelegt – nie der Zweck der Anlage. Mit dieser Anlage wird der Stau nur künstlich auf einen südlicheren Abschnitt verlagert, da nur dort mit der elektronischen Busspur die Voraussetzungen geschaffen werden konnten, den Bus über die Gegenfahrbahn zu leiten. Die elektronische Busspur hält also die Fahrzeuge am Knoten Mänibach zurück. Die Stauung des Verkehrs muss dort erfolgen, bevor der Bus diesen Strassenabschnitt erreicht hat. Dies führt jedoch dazu, dass die Autofahrenden vermeintlich ohne Grund am Knoten Mänibach halten müssen. Sie könnte dem Eindruck Vorschub leisten, die Anlage funktioniere nicht korrekt. Die Lichtsignalanlage erfüllt ihre Funktion der Busbevorzugung jedoch bestens. Die Busse in Fahrtrichtung Zug können den vor die Einmündung Mänibachstrasse verlagerten Rückstau auf der Gegenfahrbahn verlustzeitfrei überholen. Damit kann in diesem Abschnitt während den Stosszeiten eine bessere Fahrplanstabilität erreicht werden. Wie bereits angesprochen ist der Abschnitt ab der Einmündung Zugerberg- und Ägeristrasse nicht gelöst. Dieser Rückstau wird jedoch durch die grosse Verkehrsmenge verursacht und steht in keinem Zusammenhang mit der elektronischen Busbevorzugung Artherstrasse. Der stadteinwärts fahrende Individualverkehr, der durch die Lichtsignalanlage bei der Einmündung Mänibachstrasse zurückgehalten wird, erleidet durch die elektronische Busspur keine Fahrzeitverluste.

Demgegenüber bauen sich bei den Einmündungen Ägeri- und Zugerbergstrasse Rückstaus auf, die den durch die elektronische Busspur erreichten Zeitgewinn des öffentlichen Verkehrs teilweise oder sogar ganz zunichtemachen. Diesbezüglich könnte man sich folgende Massnahmen vorstellen: Der Verkehr auf der Kantonsstrasse könnte bevorzugt und insbesondere der von der Zugerbergstrasse einmündende Verkehr könnte mit Bevorzugung der Buslinien 11 und 14 mit geeigneten Massnahmen zurückgehalten bzw. dosiert werden. Auch könnte der Schleichweg von der Artherstrasse über die Mänibach- und Hofstrasse zur Zugerbergstrasse zumindest während der morgendlichen Spitzenstunde unterbunden werden. Die Dosierung an der Zugerbergstrasse könnte allenfalls als Praxisversuch (allenfalls mit Verkehrsregelung durch fachkundiges Personal) angelegt und nach Auswertung der Auswirkungen definitiv eingeführt oder allenfalls wieder aufgehoben werden. Da bei diesen Massnahmen auch Gemeindestrassen der Stadt Zug betroffen sind, würde der Regierungsrat die Versuchsanordnung zusammen mit dem Stadtrat noch eingehend prüfen müssen.

Abklärungen haben aber bereits gezeigt, dass diese Massnahmen weitergehende Konsequenzen haben könnten. Weil namentlich in den Morgenspitzenstunden die Artherstrasse auf der Höhe Theater Casino mit Verkehr stark belastet ist, können die Fahrzeuge von der Zugerbergstrasse nur im Konflikt einmünden. Mit dem heutigen Reissverschlussystem funktioniert der Verkehrsablauf. Es kann aber aus heutiger Sicht bereits gesagt werden, dass sich die Leistungsfähigkeit des Knotens mit einer Lichtsignalanlage wohl verschlechtern würde. Eine solche Anlage hätte zudem negative Auswirkungen auf das ganze Verkehrssystem Altstadt Zug. Zu berücksichtigen ist auch, dass in der Knotensteuerung der Anschluss zur Altstadt auf Seite Casino sichergestellt werden müsste und dies somit zu einem vierarmigen Knoten führte. Die Fussgängerstreifen müssten ebenfalls mit der Lichtsignalanlage geregelt werden. Ohne die heutige Knotenform bereits vertieft untersucht oder modelliert zu haben, kann festgehalten werden, dass aufgrund des jetzigen Kenntnisstands die Nachteile, namentlich wegen der Senkung der Gesamtkapazität des Knoten wohl überwiegen würden und dass eine Lichtsignalanlage Artherstrasse/Grabenstrasse/Zugerbergstrasse wohl negative Auswirkungen auf die Kapazität des ganzen Verkehrssystems in der Altstadt Zug hätte.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass mit der elektronischen Busspur dem öffentlichen Verkehr in den Morgenspitzenstunden lediglich an Werktagen – meist zwischen 07.00 Uhr bis maximal 09.00 Uhr – in Richtung Norden die Möglichkeit geboten wird, den Stau zu überholen, um die Fahrplananschlüsse am Bahnhof Zug gewährleisten zu können. Hierfür muss der Stau stadteinwärts aufgrund des dichten Busfahrplans durchgehend während den Morgenspitzenstunden vom Kolinplatz/Casino/Knoten Zugerbergstrasse nach Süden in den Abschnitt Mänibach bis Fridbachweg verlagert werden.

2. *Sollte das Bundesgericht sich entscheiden, dem Doppelspurausbau in Walchwil grünes Licht zu geben, was will die Regierung unternehmen, um den Walchwiler ÖV-Benutzern den Anschluss in Zug zur Weiterfahrt mit dem Zug zu garantieren?*

Der Entscheid des Bundesgerichts ist derzeit noch ausstehend. Vorbehältlich des positiven Entscheids des Bundesgerichts zum «Doppelspurausbau Zugersee Ost» haben die SBB in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr BAV den Bauzeitpunkt auf Mitte 2019 bis Ende 2020 festgelegt. Während dieser Zeit wird die SBB zwischen Arth-Goldau, Walchwil und Zug keine Bahnverbindungen anbieten können. Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung regelt, dass bei Streckensperrungen die SBB als Infrastrukturbetreiberin für ein adäquates Ersatzangebot besorgt sein muss. Die SBB nimmt diese Aufgabe wahr und hat bereits im Mai 2016 ein detailliertes Angebotskonzept öffentlich aufgelegt. Da sich das Fahrplangefüge trotz des Beschwerde-

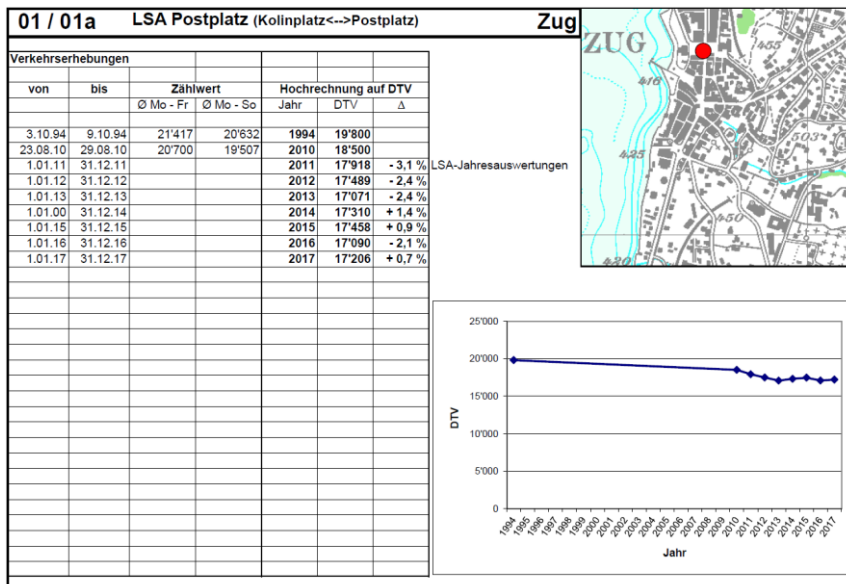
verfahrens bis im Jahr 2019 nicht grundlegend ändern wird, ist auch für die 2019 bis 2020 geplante Streckensperrung grundsätzlich ein ähnliches Angebot zu erwarten. Detaillierte Fahrpläne liegen jedoch noch nicht vor. Relevante Änderungen für den Fahrplan 2019 werden Anfang Juni 2018 öffentlich aufgelegt. Es ist das Bestreben des Kantons Zug, dass während der dann zumal notwendigen bahnseitigen Streckensperrung ein gut funktionierendes Angebot im öffentlichen Verkehr aufrechterhalten werden kann. Um während der Streckensperrung jedoch eine zuverlässige Verkehrsachse von Walchwil nach Zug aufrechterhalten zu können, werden während dieser Zeit keine weiteren Bauarbeiten an der Kantonsstrasse ausgeführt.

3. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um den aufkommenden Mehrverkehr (MIV) aus der Region Walchwil und den Kantonen Schwyz und Uri Richtung Stadt Zug zu lösen?

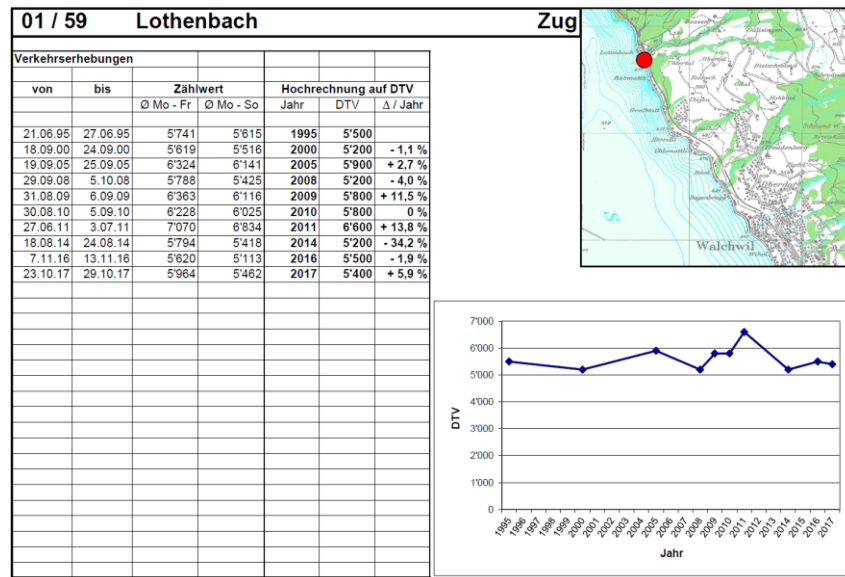
a) Auswirkungen während der Bahnstreckensperrung:

Mit dem von der SBB zu erarbeitenden ÖV-Angebot ist auch während der Bahnstreckensperrung aus Walchwil mit keiner markanten Zunahme des strassenseitigen Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die Auswertungen der Verkehrszählungen entlang der Artherstrasse bis zum Postplatz zeigen, dass in den letzten Jahren keine stetige Zunahme zu verzeichnen war. Es haben lediglich jährliche Schwankungen in der bisherigen Grössenordnung stattgefunden. Die Verkehrszunahme im Jahr 2011 lässt sich mit dem 6-Spurausbau der Autobahn zwischen den Verzweigungen Rütihof und Blegi und entsprechendem Ausweichverkehr begründen. Diese Aussagen lassen sich durch die nachfolgende Auswertung der Verkehrszahlen belegen:

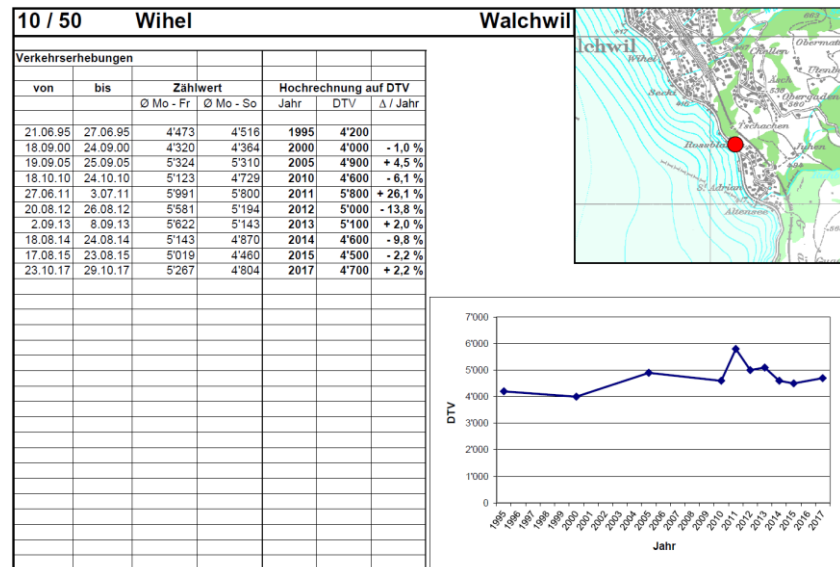
Jahresauswertung der Verkehrszahlen an der Lichtsignalanlage 01 / 01a Postplatz, Querschnitt Neugasse:



Auswertung der Stichprobenerhebungen zwischen Oberwil und Walchwil, Zählstelle 01 / 59 Lothenbach:



Auswertung der Stichprobenerhebungen zwischen Walchwil und Arth, Zählstelle 10 / 50 Wihel:



b) Längerfristige Entwicklung nach Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke:

Als Antwort auf das künftig weiter wachsende Verkehrsaufkommen zwischen Walchwil und Zug wird im öffentlichen Verkehr verstärkt auf die S2 gesetzt. Mit der Fertigstellung der Doppelspurinsel Walchwil wird diese halbstündlich von Walchwil nach Baar Lindenpark und stündlich ab Erstfeld verkehren. Damit werden inskünftig auch Fahrten aus dem Raum Erstfeld–Schwyz–Arth-Goldau zu den innerstädtischen Haltestellen umsteigefrei möglich sein. Parallel zur S2 steht das Fernverkehrsangebot aus dem Raum Gotthard und Talkessel von Schwyz im Halbstundentakt zur Verfügung. Dank der Doppelspurinsel Walchwil wird das Angebot zuverlässig und pünktlich sein, womit eine gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen wird.

Es gibt keine Anzeichen, dass der motorisierte Individualverkehr aus Richtung Schwyz und Uri auf der Ostseite des Zugersees im Vergleich zu einer allgemein prognostizierten Verkehrszunahme überproportional zunehmen wird, zumal auf der Westseite des Zugersees eine attraktive Autobahn-Verbindung besteht. Diese Verbindung wird von Süden her zu den Arbeitsplätzen im Norden der Stadt Zug und in Baar auch weiterhin die schnellste und damit attraktivste Route bleiben. Im Weiteren unterstützt der Regierungsrat die Bemühungen des Kantons Schwyz und der Gemeinde Arth zusammen mit der Gemeinde Walchwil, einen Autobahn-Halbanschluss Arth realisieren zu können. Mit dem Ausbau des bestehenden Viertelanschlusses zu einem Halbanschluss dürfte sich eine weitere Verkehrsverlagerung auf die Zugersee-Westseite einstellen.

4. *Geht der Regierungsrat mit dem Interpellanten nicht einig, dass die Haltestelle Kolinplatz zu Gunsten eines besseren Verkehrsflusses wieder in eine Busbucht umzubauen ist?*

Ein Umbau der Haltestelle Kolinplatz in Fahrtrichtung Zug in eine Busbucht macht keinen Sinn, da dadurch der Verkehrsfluss und die Staubildung des motorisierten Individualverkehrs auf der Grabenstrasse nicht verändert würden. Die Haltestelle Kolinplatz wird durch die Buslinien 3, 5, 11 und 14 während den Hauptverkehrszeiten insgesamt zwölf Mal pro Stunde bedient. Bei durchschnittlich zwanzig Sekunden Haltezeit bedeutet dies vier Minuten Behinderung des Verkehrsflusses pro Stunde. Dadurch ergeben sich jedoch auch signifikante Vorteile für die Verkehrsbeziehung Neugasse/Ägeristrasse. Der Knoten und insbesondere auch der Linksabbiegestreifen in die Ägeristrasse können in diesen Intervallen jeweils geräumt werden, was dem Verkehrsfluss im Zentrum zuträglich ist. Hinzu käme bei einer Busbucht in der Grabenstrasse, dass sich die Busse wieder in den Verkehrsfluss einordnen müssten, was zusätzliche Fahrzeitverluste generieren und den Verkehrsfluss weiter stören würde.

Im Weiteren überprüfen der Kanton Zug und die Stadt Zug derzeit die Lage der Bushaltestellen Theater Casino, Kolinplatz und Postplatz. Dabei wird untersucht, ob die heutige Anordnung weiterhin den zukünftigen Bedürfnissen entspricht. Anlass dazu bildet die Anpassung der Bushaltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

5. *Wann gedenkt die Regierung, die zu Versuchszwecken eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzung 30 an der Grabenstrasse wieder aufzuheben? Die Zeit des Versuchs ist schon seit längerer Zeit abgelaufen.*

Der Tempo-30-Versuch auf der Grabenstrasse ist per Ende Oktober 2017 abgeschlossen worden. Seit 1. November 2017 gilt auf der Grabenstrasse wieder das ursprüngliche Tempo-Regime. Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass die gesetzliche Lärmsanierungspflicht gemäss eidgenössischem Recht per Ende März 2018 abgelaufen ist. Die Baudirektion wird nächstens mit der Temporeduktion auf der Grabenstrasse in Zug von «50 Generell» auf «Tempo 30» als günstige Lärmreduktionsmassnahme in die öffentliche Auflage gehen.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 19. Juni 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage:

- Verkehrstechnisches Gutachten vom 30. Mai 2018 der TEAMverkehr.zug AG