



**Postulat von Fabio Iten und Patrick Iten
betreffend Massnahmen für einen optimalen Verkehrsfluss während der Sanierung der
Lorzental-Kantonsstrasse**

(Vorlage Nr. 2990.1 - 16102)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 18. August 2020

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Fabio Iten und Patrick Iten sowie vier Mitunterzeichnende haben am 21. Juni 2019 das Postulat betreffend Massnahmen für einen optimalen Verkehrsfluss während der Sanierung der Lorzental-Kantonsstrasse eingereicht (Vorlage Nr. 2990.1 - 16102). Am 29. August 2019 hat der Kantonsrat das Postulat dem Regierungsrat zur Antragstellung überwiesen.

1. Ausgangslage

Mit der Beantwortung der Kleine Anfrage von Laura Dittli, Fabio Iten und Patrick Iten betreffend Umfahrung Sanierung Kantonsstrasse Schmittli–Nidfuren (Vorlage Nr. 2932.1 - 16021) am 5. März 2019 hat der Regierungsrat den Evaluationsprozess und das Umleitungskonzept zur Sanierung der Kantonsstrasse Schmittli–Nidfuren dargelegt.

1.1. Strassenverkehr

Heute fahren gemäss kantonalem Verkehrsmodell auf dem Abschnitt Nidfuren–Schmittli an Werktagen durchschnittlich rund 13 000 Motorfahrzeuge (Fz). In den Spitzenstunden sind dies rund 900 Fz in beiden Richtungen zusammen. Mit dieser Belastung wird die Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht, welche in der Grössenordnung von bis zu 3000 Fz liegt. Stockungen im Verkehr werden durch Störungen des Verkehrsflusses wie querende Fussgänger, ein- oder abbiegende Fahrzeuge oder sehr langsam fahrende Fahrzeuge (Velo, landwirtschaftliche Fahrzeug etc.) verursacht.

Theoretisch wird mit dem Umleitungskonzept die Kapazität zwischen Nidfuren und Schmittli halbiert, da in beiden Richtungen nur noch ein Fahrstreifen auf dem Grosskreisel zur Verfügung steht. Auch mit dieser Belastungskonzentration auf einen Fahrstreifen liegt die Belastung pro Richtung immer noch unter der Kapazitätsgrenze, da die heutige Spitzenstundenbelastung durch Allenwinden mit max. 150 Fz beziehungsweise im Cholrain mit 220 Fz pro Richtung und Fahrstreifen im Vergleich tief ist. Somit hat diese theoretische Reduktion keinen direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss.

Anders sieht es hingegen aus, wenn die Streckenlänge und die Anzahl potenzieller Störungen des Verkehrsflusses betrachtet werden:

- Auf der Strecke durch Allenwinden wird, insbesondere im Dorfzentrum, der Verkehrsfluss durch seitliche Zu- und Wegfahrten und durch Fahrbahnhaltestellen stärker gestört als heute auf der Kantonsstrasse 381.
- In Richtung Zug über den Cholrain liegt das Kieswerk Bethlehem und die Strasse führt durch Edlibach. Der Verkehrsfluss wird hier durch Abbieger und Einmünder ebenfalls mehr gestört als heute auf der Stammstrecke. Der Abschnitt über den Cholrain kann zwar weniger

zünftig durchfahren werden, durch das Einbahnregime wird aber dieser Nachteil gegenüber der Stammstrecke zumindest teilweise kompensiert.

- Am Knoten Edlibach wird der Verkehr durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt, was zu zusätzlichen Wartezeiten führt. Die durchschnittlichen Wartezeiten liegen typischerweise um 40 Sekunden herum, um die prognostizierte genügende Verkehrsqualität zu erhalten.

Diese alternativen Strecken über Allenwinden bzw. Edlibach führen dazu, dass sich die Fahrzeiten in diesen Abschnitten verdoppeln. Die Fahrzeit über Edlibach steigt um rund 4 bis 6 Minuten, über Allenwinden um zirka 3 Minuten. Die Störeinflüsse auf den Verkehr lassen sich kaum beeinflussen oder eliminieren. Das grösste Potenzial für einen Zeitgewinn besteht in der Reduktion der Wartezeiten an der LSA Edlibach. Hier ist der grösste Zeitverlust durch Rückstau zu erwarten. Sollte die durchschnittliche Wartezeit an der LSA für den Strom nach Zug weitgehend eliminiert werden, müsste der Verkehr in der Spitzenstunde auf diesem Knotenast ungefähr halbiert werden.

1.2. *Mobilitätsverhalten*

Streckensperrungen sind ein unvermeidbares Instrument, um die Verkehrsinfrastruktur effizient unterhalten zu können. Dadurch kann einerseits die Bauzeit verkürzt werden, indem die Abläufe effizienter ausgeführt und somit auch die Gesamtbehinderung des Verkehrs deutlich reduziert werden können. Andererseits kann dadurch die Qualität der Strassenbauten deutlich verbessert werden, was sich in einer längeren Gesamtlebensdauer niederschlägt. Dies führt wiederum dazu, dass die Unterhalts- und Sanierungsintervalle verlängert werden können, was auf lange Sicht die Störeinflüsse durch Bauarbeiten minimiert. Die Baudirektion hat mit gross angelegten Verkehrsumleitungen bei mehreren Strassensanierungen wie z. B. bei den Kantonsstrassen «KS P, Sihlbrugg–Sand AG, Neuheim» und «KS L, Margel–Talacher, Baar» Erfahrungen gesammelt. Die Sperrungen führen leider kurzfristig zu Unannehmlichkeiten und können auch zu längeren Reisezeiten im Strassen- wie im öffentlichen Verkehr führen. Bei frühzeitiger Kommunikation werden diese von den meisten Verkehrsteilnehmenden akzeptiert, wenn der Grund nachvollziehbar ist. Erfahrungsgemäss führt eine Streckensperrung nicht zu einer Verkehrsverlagerung. Dies gilt für alle Verkehrsarten. So müssen wegen der SBB-Streckensperrung am Zugersee zurzeit sehr viele Bahnreisende während 1,5 Jahren fahrplanmässig 10 bis 30 Minuten längere Reisezeiten einplanen. Trotzdem kann keine erkennbare Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern festgestellt werden. Dies haben auch spezielle Verkehrszählungen der Baudirektion entlang der Artherstrasse ergeben. Im Gegenteil, die Bahnnachfrage hat trotz längeren Fahrzeiten, instabilem Fahrplan und gehäuften Anschlussbrüchen weiter zugelegt. Daraus lässt sich vermuten, dass alleine wegen einer Verkehrseinschränkung für einen absehbaren Zeitraum die Reisenden das Verkehrsmittel nicht wechseln oder gar ein Motorfahrzeug kaufen oder verkaufen.

2. **Massnahmen zur Erreichung der Zielsetzung «Verlagerung von Fahrten vom individuellen Motorfahrzeugverkehr (MIV) auf das Velo und den öffentlichen Verkehr (öV)»**

Die im Postulat geforderte Zielsetzung zur Verkehrsqualität des Umleitungsverkehrs verlangt nach einer umfassenden Verkehrsverlagerung. Aus Sicht des Regierungsrats sollen Massnahmen evaluiert werden, welche einen relevanten Beitrag an folgende Zielsetzungen leisten können:

- Reduktion bzw. Vermeidung von Fahrten im individuellen Motorfahrzeugverkehr (MIV);
- Verlagerung von Fahrten des MIV von der Hauptverkehrszeit in die Nebenverkehrszeit (insbesondere in Lastrichtung: morgens talwärts, abends bergwärts);
- Verlagerung von Fahrten des MIV zu anderen Verkehrsarten (öV, Velo, Fussverkehr).

2.1. Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs

Aus topografischen Gründen und insbesondere wegen den erheblichen Distanzen kann eine Förderung des Fussverkehrs keine Wirkung beim MIV erzielen.

Entlastungswirkung: Keine.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.2. Massnahmen zur Förderung des Zweiradverkehrs

2.2.1. Geeignete Veloinfrastruktur

Das kantonale Radstreckennetz erschliesst auch das Ägerital mit Radstrecken auf der Hauptstrasse über die Lorzentobelbrücke und über Allenwinden sowie von Baar her durch das Lorzentobel bis zum Schmittli. Der flachere Teil der Strecke auf den Hauptstrassen zwischen Zug und Unterägeri wird mit der Sanierung der Kantonsstrasse auch für Velos nicht zur Verfügung stehen. So bieten sich für Velofahrende noch die Verbindungen über Allenwinden und durch das Lorzentobel an. Die Strecke über Allenwinden wird, im Gegensatz zum MIV-Regime, für Velos in beiden Richtungen befahrbar sein. Obwohl zurzeit die kantonalen Radstrecken auf ihre Vollständigkeit und Zweckmässigkeit hin überprüft werden, setzt die Topografie im Lorzental der Attraktivität von Radstrecken für den täglichen Gebrauch enge Grenzen. Insbesondere können für das Umleitungskonzept keine kurzfristigen Verbesserungsmassnahmen erwartet werden, welche heutige Autofahrende dazu bringen, den Weg ins Tal und zurück mit dem Velo zu bewältigen.

Entlastungswirkung: Keine.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.2.2. Fahrten mit Velos oder E-Bikes fördern durch finanzielle Beiträge der öffentlichen Hand; zum Beispiel durch Beiträge an den Erwerb eines Fahrrads oder durch Gutscheine für den Besuch in der Fahrradwerkstätte

Die finanziellen Belastungen durch das Fahrrad oder E-Bikefahren sind für die Haushaltungen relativ bescheiden, insbesondere im Quervergleich zu den Kosten eines Autos. Die finanzielle Unterstützung wäre nicht entscheidungsrelevant für Autofahrten zwischen dem Ägerital und Zug. Der Regierungsrat geht zudem davon aus, dass bereits viele Fahrräder in privaten Haushaltungen zur Verfügung stehen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse dürfte es sehr schwer sein, Autofahrende vermehrt dazu zu veranlassen, für den Weg ins Talgebiet und wieder zurück das Velo zu benutzen. Zudem dürfte der Anteil dieser Velofahrenden stark abhängig von der Wettersituation sein.

Entlastungswirkung: Keine.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.2.3. Anbieten von Velotransporten von Zug nach Ägeri

Für diejenigen Velofahrenden, die das Velo nur für die Talfahrt benutzen möchten, könnte ein attraktiver Velotransport für den Weg bergwärts von Zug nach Ägeri angeboten werden. Diese Möglichkeit besteht im normalen Linienverkehr bereits heute in beschränktem Umfang und ist kostenpflichtig. Allerdings kann für den Velotransport aus Platzgründen keine Garantie abge-

geben werden. Ausserdem ist das Verladen der Velos bzw. das Aufhängen an die hinten an den Fahrzeugen angebrachten Aufhängevorrichtungen mit einem zusätzlichen Aufwand für die Chauffeuse/den Chauffeur verbunden. Um den normalen und pünktlichen Busbetrieb weiterhin aufrechterhalten zu können, müssten zusätzliche Fahrten mit speziellen Fahrzeugen oder Anhängern angeboten werden. Der damit verbundene Aufwand und die schwankende Nachfrage aufgrund der Wettersituation rechtfertigen diesen Aufwand nicht.

Entlastungswirkung: Keine.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.2.4. Zurverfügungstellen von Gratisfahrrädern oder -trottinets

Auch bei Gratisfahrrädern oder -trottinets spricht die Topografie und die Distanz gegen das Umsteigen vom Auto auf diese Verkehrsmittel. Es ist zu erwarten, dass ein solches Angebot nur bei schönem Wetter interessierte Gelegenheitsfahrende anspricht. Eine besondere Herausforderung wäre die Logistik. Insbesondere in den Morgenstunden müssten in kurzer Distanz zu jeder Haustüre Gefährte (Velo oder Trottinett) verfügbar sein, sonst wird das naheliegendere Auto benutzt. Die bisherigen Betreiber zeigen, dass für einen Verleih nur Standorte mit hoher Dichte von Wohn- und Arbeitsplätzen in Frage kommen. In diesen Fällen ist es möglich, eine Logistik aufzubauen, welche marktgerecht die Fahrzeuge bereitstellt, wieder einsammelt und auflädt. Das Ägerital hat mit der geringen baulichen Dichte wenig Potenzial für solche Angebote. Eine Verlagerungswirkung ist kaum zu erwarten. Das Angebot würde allenfalls von öV-Reisenden als Ersatz des bisherigen Fusswegs genutzt.

Entlastungswirkung: Keine.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.2.5. Veloabstellanlagen bei Bushaltestellen

Für die Überwindung der «letzten Meile» sind genügend gedeckte Abstellanlagen und Lademöglichkeiten für eigene Velos oder E-Bikes an den Bushaltestellen notwendig. Diese Massnahme kann zur vermehrten öV-Nutzung animieren. Nach § 4 Abs. 6 Bst. e Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) sind die Gemeinden für den Zugang zu den Bushaltestellen zuständig. Gemäss § 8 GöV kann der Kanton je nach regionaler Bedeutung Beiträge bis zu 50 Prozent an Parkieranlagen gewähren. Allerdings stehen in den Gemeinden im Ägerital an den relevanten Bushaltestellen solche Anlagen bereits heute zur Verfügung. Damit besteht nur eine geringe zusätzliche Verlagerungswirkung.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Durch Gemeinden weiterverfolgen.

2.3. Förderung des öffentlichen Verkehrs

2.3.1. Ausdehnung des öV-Angebots

Das heutige öV-Angebot bietet eine gute Grundlage zur Verkehrsverlagerung. Die Linien 1 Oberägeri–Zug, 34 Unterägeri–Baar, 9 Oberägeri–Sattel und 10 Oberägeri–Raten bieten abgestimmte Transportketten und Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz. Daneben verkehrt an Wochenenden noch das Nachtangebot der Linie N1. Montag bis Sonntag verkehrt die Linie 1 von fünf Uhr morgens bis Mitternacht und deckt das Einzugsgebiet im Tal ab. Eine zeitliche Ausdehnung dieses Angebots wäre wenig sinnvoll, da dadurch die Strasse kaum entlastet werden kann. Neben dem Viertelstundentakt der Linie 1 verkehren in der Hauptverkehrszeit diverse zusätzliche Verstärkungskurse, was alle paar Minuten eine Fahrt ermöglicht. Die gesetzlichen Voraussetzungen für einen nachfrageorientierten öffentlichen Verkehr sind im GöV vorhanden. Der Regierungsrat nimmt seine Aufgabe wahr und passt das Angebot laufend den

Bedürfnissen an. Für den Zeitraum des Umleitungskonzepts sind bereits Massnahmen in Vorbereitung:

- Mit dem kommenden Fahrplanwechsel wird am Sonntag der Viertelstundentakt für die Linie 1 eingeführt.
- Schnellbusse sollen ab 2021 via Tangente verkehren. Die ZVB prüft zurzeit, wie die Non-stop-Fahrten der Schnellbusse durch Allenwinden möglich sind, ohne dass diese dem Grundangebot der Linie 1 oder 34 auflaufen und trotzdem den Anschluss am Bahnhof Zug erreichen. Da während der Bauphase alle Busse via Allenwinden verkehren, verlieren diese an Fahrzeit und somit Wettbewerbsfähigkeit. Via Tangente Zug/Baar kann wenigstens bei den Schnellbussen die verlorene Fahrzeit teilweise eingeholt werden.
- Schnellbusse sollen in der Stadt Zug am richtigen Ort halten. Es sollen möglichst viele Arbeitskräfte aus dem Ägerital umsteigefrei und mit halbiertes Reisezeit zum Technologiecluster in Zug oder zu den Arbeitsplätzen im Gebiet Stadtgrenze Baar/Zug gelangen. Dazu werden die genaue Linienführung und Halteorte in der Stadt geprüft.
- Umsteigefreie Verbindung: Für die Busse der Linie 9 Oberägeri–Sattel wird geprüft, ob diese in der Hauptverkehrszeit als Verstärkungskurs von/nach Zug oder Baar geführt werden können, wodurch das Umsteigen wegfällt.

Entlastungswirkung: Mittel.

Fazit: Weiterverfolgen im Rahmen des Bestellverfahrens.

2.4. Tarifliche Massnahmen im öffentlichen Verkehr

Der Regierungsrat lehnt tarifliche Massnahmen ab. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Lorzentalkantonsstrasse hat er dies umfassend in seiner Antwort vom 20. Mai 2014 zur Interpellation von Esther Haas und Andreas Lustenberger betreffend gratis ÖV: Umbau Lorzentalkantonsstrasse (Vorlage Nr. 2333.1 - 14537) dargelegt. Die Argumente gelten unverändert. Für eine Verlagerungswirkung besteht wenig individueller Anreiz, da ein hoher Anteil der Zuger Bevölkerung neben dem Auto bereits ein Abonnement besitzt. Zudem können die Reisekosten im öffentlichen Verkehr im Vergleich zu den Kosten beim Auto durchaus standhalten. Befragungen zeigen, dass der Preis bei der Verkehrsmittelwahl eine untergeordnete Rolle spielt, viel wichtiger ist das öV-Angebot. Gerade für die Arbeitspendlerinnen und -pendler, welche mit günstigen Abonnements regelmässig fahren könnten, ist die Gesamtreisezeit ein viel wichtigeres Entscheidungskriterium als der Preis. Daneben wären praktische Umsetzungsfragen bei Fahrvergünstigungen oder Gratis-öV eine Herausforderung, sofern diese nicht flächendeckend umgesetzt werden. Die in jüngster Zeit angewendeten Sparbillette zeigen, dass mit Billigstangeboten weniger eine Verlagerung erzielt werden kann als vielmehr zu zusätzlichem Reisen animiert wird. Ähnlich sind die Erkenntnisse des «Nünipasses» im Zürcher Verkehrsverbund, wo trotz günstigen Preisen keine spürbare Veränderung in der Hauptverkehrszeit festgestellt werden konnte. Versuche mit «Gratis-öV» werden im Ausland oft als flankierende Massnahmen durchgeführt, um restriktive Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr zu rechtfertigen. Da im Ägerital keine Fahrverbote angestrebt werden, drängt sich auch keine Kompensation der öV-Kosten gegenüber der Bevölkerung auf.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.5. Vermeidung von Fahrten

2.5.1. Home-Working, CoWorking-Spaces

Die Massnahmen des Bundesrats zu Covid-19 haben zwar gezeigt, dass mit Home-Working ein Potenzial zur Vermeidung von Fahrten im öV und im MIV erzielt werden kann. Die Umsetzung hängt jedoch stark von den Arbeitgebenden ab, welche ausserhalb des Ägeritals beheimatet sind. Der Kanton Zug selber könnte als Arbeitgeber keinen spürbaren Beitrag leisten, da nur sehr wenige Mitarbeitende aus den Berggemeinden regelmässig mit dem Auto nach Zug pendeln. Aufgrund der flächendeckenden Verteilung und der dispersen Art der betroffenen Personen ist es äusserst schwierig, Massnahmen zur spezifischen Verminderung der MIV-Fahrten vom Berg- ins Talgebiet umzusetzen.

Weiter ist im heutigen Zeitpunkt noch ungewiss, wie sich die Einstellung zum Home-Working ohne staatliche Vorgaben (insbesondere nach Corona-Zeit) entwickeln wird. Die Anordnung von Home-Working muss zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer geregelt werden. Betrachtet auf die vorliegende Situation ist daher die Einflussnahme auf die MIV-Fahrten gering, zumal es sich hier um einen teils interkantonalen Pendlerverkehr handelt.

Die Förderung neuer Raum- und Arbeitsangebote im Ägerital war Gegenstand einer Interpellation der GLP, die an der Gemeindeversammlung in Unterägeri am 17. Juni 2019 beantwortet worden ist. Der Gemeinderat erachtet das Konzept von CoWorking-Spaces für die Gemeinde Unterägeri grundsätzlich als sinnvoll und auch für das Ägerital interessant. Der Gemeinderat Unterägeri hat vorgesehen, die Thematik im Rahmen der Ortsplanungsrevision weiterzubearbeiten.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Beobachten.

2.6. Lenkungsmassnahmen beim MIV

2.6.1. Erhöhung des Besetzungsgrades von Autos durch Nutzung von Mitfahrgelegenheiten

Der Autoverkehr verfügt über eine enorme Transportkapazität, gerade in der Hauptverkehrszeit. Die Verkehrsprobleme könnten problemlos bewältigt werden, wenn der Besetzungsgrad der Fahrzeuge auf zwei Personen angehoben werden könnte. Auf freiwilliger Basis soll versucht werden, den Besetzungsgrad zu erhöhen. Es sind diverse «Mitfahrbörsen» bekannt, welche dies unterstützen könnten. Bisher hat sich keine am Markt durchgesetzt, da die meisten Anbieterinnen und Anbieter über zu wenig Teilnehmende verfügen, welche ihre individuellen Fahrten abstimmen können. Aktuell hat Mitte Mai die Mobility-Carpool-Fahrtenbörse ihren Betrieb eingestellt. Mobility hat sich nach zwei Jahren, wegen zu geringer Nutzung des Angebots, zu diesem Schritt entschieden. Im vorliegenden Fall, wo eine Talschaft den gleichen Korridor als Ausgangspunkt hat, ist es denkbar, dass mehr gleiche Fahrbedürfnisse aufeinandertreffen. Mit einer geeigneten App-Lösung und einer Kommunikationsoffensive könnte das Poolen von Fahrten gefördert werden. Das Umleitungskonzept wäre ein geeigneter Anlass, um das Teilen von Fahrten in einem überschaubaren Raum zu testen.

Das im Postulat angesprochene Mitfahrssystem im Luzerner Napfgebiet läuft unter dem Namen «Taxito». Dieses System ist auch in den Regionen südwestlich von Genf und zwischen Chur und Maladers im Einsatz. Es erlaubt eine spontane Anmeldung eines Fahrtwunsches an vordefinierten Haltepunkten und der Mitnahme durch eine Autofahrerin oder einen Autofahrer. Taxito baut auf eine positive Grundeinstellung von Bevölkerung und Behörden.

Entlastungswirkung: Gross.

Fazit: Weiterverfolgen; geeignete App-Lösung evaluieren und in die Projektkommunikation der Baudirektion integrieren. Abklärungen zu möglichen Mitfahrssystemen mit der Gemeinde.

2.6.2. Baustellenplanung im Umfeld der Umleitungsrouten

Mit der hohen Verkehrsbelastung entlang der Umleitungsrouten führt jede Störung zu Rückstau und Verkehrsüberlastung. Daher soll der Verkehrsfluss nicht durch zusätzliche Baustellen belastet werden. Mit der laufenden kantonalen und gemeindlichen Baustellenplanung wird im Wesentlichen der ungehinderte Verkehrsfluss ermöglicht. Wie bereits in der Kantonsratsvorlage zur Sanierung der Lorzentstrasse erwähnt, werden die Umleitungsstrecken für die Mehrbelastung infolge des Umleitungsverkehrs vorgängig instandgesetzt. Diese Arbeiten können rechtzeitig abgeschlossen werden und stehen somit der uneingeschränkten Nutzung zur Verfügung.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Laufende Umsetzung.

2.6.3. Rückfallszenarien (wenn der Verkehr zusammenbricht)

Insbesondere am Knoten Edlibach ist in der Morgenspitzenstunde ein gewisser Rückstau an der LSA unvermeidbar. Um besser auf kurzfristige Spitzen reagieren zu können, ist eine manuelle Steuerung der LSA oder eine manuelle Verkehrsregelung durch einen Verkehrsdienst denkbar. Zumindest zu Beginn der Vollsperrung werden die benachbarten Verkehrsknoten beobachtet und sollten sich erhebliche Verkehrsprobleme ergeben, wird mit einem Verkehrsdienst eingegriffen werden müssen.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Laufende Umsetzung.

2.6.4. Baustellenablauf innerhalb des Strassenbauprojekts

Der Baustellenablauf und die Verkehrsführung innerhalb eines Strassenbauprojekts haben einen wesentlichen Einfluss auf den Verkehrsfluss im Nahbereich. Die Sanierung der Kantonsstrasse 381 im Abschnitt Nidfuren–Schmittli wird grundsätzlich in zwei Phasen umgesetzt. In der ersten Phase erfolgen die Vorarbeiten an den Knoten Edlibach, Nidfuren und Schmittli vom Frühling bis Herbst 2021. Diese baulichen Massnahmen erfolgen unter Verkehr mit dem Ziel, auf den Hauptachsen möglichst wenig Verkehrseinschränkungen vornehmen zu müssen. Mehrheitlich kann mit provisorischen Umleitungstrassen auf den Einsatz von LSA verzichtet werden. Die zweite Phase erfolgt 2022 und 2023 mit der grossräumigen Verkehrsumleitung. In dieser Zeit erfolgen keine Bauarbeiten an den erwähnten Knoten und der Verkehr kann somit uneingeschränkt fliessen. Mit diesem angedachten Bauablauf können zwar keine Entlastungswirkungen erreicht werden, er ist aber für einen möglichst optimalen Verkehrsablauf unabdingbar.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Umsetzung.

2.6.5. Fahrverbote, Einschränkungen für bestimmte Fahrzeuge

Stockungen können dann entstehen, wenn die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Fahrzeugen gross sind. Dies betrifft insbesondere landwirtschaftliche Fahrzeuge und Velos. Da keine gleichwertigen Routen für Velos zur Verfügung stehen, würde ein Fahrverbot für Velos kontraproduktiv sein. Einschränkungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge müssten sich auf die Hauptverkehrszeiten beschränken, da davon auszugehen ist, dass es sich um betriebsnotwendige Fahrten handelt.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Nicht weiterverfolgen.

2.6.6. Kantonale Kommunikationsoffensive

Zusammen mit der Kommunikation der Baudirektion zur Baustelle und zum Baufortschritt kann verstärkt auf die verkehrliche Situation eingegangen werden. Nebst Aufforderungen zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs und Mitfahrgelegenheiten sollen auch weitergehende Informationen kommuniziert werden. Dies können beispielsweise Hinweise auf verkehrsärmere Tageszeiten oder Tipps zur Fahrtenvermeidung oder zur staufreien Reise zwischen dem Berg- und Talgebiet sein.

Entlastungswirkung: Gering.

Fazit: Weiterverfolgen und geeignete Informationskampagne umsetzen.

3. Fazit

Der Regierungsrat hält fest, dass mit dem Umleitungskonzept der Verkehrsfluss keineswegs besser wird. Es ist mit längeren Fahrzeiten und in der Hauptverkehrszeit mit stockendem Verkehr zu rechnen. Er erachtet diese Auswirkungen im Quervergleich zu anderen Verkehrsvorhaben und unter Berücksichtigung der Alternative bei einer Baustelle unter Verkehr sowie im Wissen, dass es sich um einen überschaubaren Zeitraum handelt, als zumutbar. Diverse Massnahmen wurden evaluiert, nur wenige sind umsetzbar und helfen die Verkehrssituation in einem gewissen Ausmass zu entlasten. Der Regierungsrat verfolgt daher folgende Massnahmen weiter:

- Verbesserung des öV-Angebots im Rahmen der Bestellverfahren;
- Förderung der Mitfahrgelegenheiten im MIV;
- Koordination der Baustellenplanung;
- verstärkte Kommunikation.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat (Vorlage Nr. 2990.1 - 16102) sei erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Zug, 18. August 2020

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Stephan Schleiss

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart