



T direkt 041 728 53 54
arnold.holdener@zg.ch
Zug, 8. Juli 2013

Protokollarischer Ergebnisbericht
UCH Flankierende Massnahmen
1. Verkehrsforum

Datum: 27. Juni 2013
Zeit: 19.00 - 21.30 Uhr
Ort: Lorzensaal in Cham

Protokoll

Walter Schenkel, synergo GmbH

Referenten

Regierungsrat Heinz Tännler, Baudirektor
Urs Lehmann, Kantonsingenieur
Martin Buck, SNZ
Stefan Dasen, SNZ

Traktanden

1. Begrüssung, Veranstaltungsziele, Rückblick
2. Prämissen, Ziele, Beurteilungsprozess
3. Verkehrszählung
4. Flankierende Massnahmen: städtebauliche Analyse und Konzeptbeispiele
5. Fragen und Diskussion
6. Schlusswort und Ausblick

Unterlagen

Vor und nach der Veranstaltung sind im Foyer diverse Pläne und Darstellungen gezeigt worden. Es standen Fachleute für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Die an der Veranstaltung gezeigte Präsentation ist auf www.zg.ch/uch verfügbar.

Im Folgenden werden die Referate kurz zusammengefasst. Für Details wird auf die Präsentation verwiesen.

Zusammenfassung

Seit Anfang Jahr läuft das knapp zweijährige Mitwirkungsverfahren für die Erarbeitung flankierender Massnahmen für die Umfahrung Cham-Hünenberg. Im Rahmen des ersten Verkehrsforums vom 27. Juni 2013 konnte sich die Öffentlichkeit über die Grundlagen und Ziele des Prozesses informieren.

Im nahezu vollbesetzten Lorzensaal in Cham stiessen namentlich die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung auf grosses Interesse. Sie zeigten auf, dass der Durchgangsverkehr im Siedlungsgebiet, welches dereinst von der UCH umfahren wird, bis zu 30% ausmacht. Betrachtet man allein das Zentrum von Cham, dann wird dieses von 65% des Autoverkehrs durchquert. Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs allein dürfte die angestrebte Entlastung auf max. 12'000 Fahrzeuge pro Tag im Ortszentrum von Cham kaum zu erreichen sein. Es braucht weitere flankierende Massnahmen, die auch beim Quell-, Ziel- und Binnenverkehr ansetzen.

Die Teilnehmenden haben viele Fragen gestellt und Meinungen geäussert. So ging es u.a. darum, was die Chamer und Hünenberger Bevölkerung angesichts des hohen Anteils an "hausgemachtem" Autoverkehr selbst zur Lösung beitragen kann. Der Baudirektor unterstrich, dass es letztlich nicht allein um den Verkehr geht, sondern um die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren. Urs Lehmann, Kantonsingenieur, ergänzte, dass die flankierenden Massnahmen auch dem öffentlichen Verkehr zugute kommen.

Die Teilnehmenden – so auch die anwesenden Gemeindebehörden – waren sich einig, dass der Schlüssel zum Erfolg in der vorgezeichneten breiten Mitwirkung liegt. Konkrete Lösungsvorschläge werden am zweiten Verkehrsforum vom 11. November 2013 mit der Bevölkerung diskutiert.

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel, Rückblick

Baudirektor Heinz Tännler begrüsst die rund 170 Teilnehmenden. An diesem ersten Verkehrsforum zu den flankierenden Massnahmen der Umfahrung Cham-Hünenberg wird zunächst die Projektorganisation und die Art der Mitwirkung erläutert. Zudem informieren die Fachleute über den Stand der Planung. Im Zentrum stehen dann aber die Resultate der im März 2013 durchgeführten Verkehrszählung.

Die Suche nach flankierenden Massnahmen ist Anfang Jahr neu lanciert worden, nachdem bisher keine mehrheitsfähige Lösung gefunden werden konnte. Der Kanton Zug und die Gemeinden Cham und Hünenberg haben eine sogenannte Projekt-Governance unterzeichnet, d.h. sie einigten sich auf gemeinsame Verfahrensgrundsätze und Spielregeln. Mitwirkung und Kommunikation wird oberste Priorität beigemessen, mit dem Ziel, eine breit akzeptierte Lösung zu finden. Die Mitwirkung läuft über das breit zusammengesetzte Begleitgremium, welches bereits dreimal getagt hat, und das öffentliche Verkehrsforum. Je weiter der Mitwirkungs- und Planungsprozess fortschreitet, desto konkreter werden die Lösungsvarianten, desto kleiner wird aber auch der Handlungsspielraum der Mitwirkung.

An der heutigen Veranstaltung können nach jedem Referat Verständnisfragen gestellt werden. Für die vertiefte Diskussion stehen in der zweiten Hälfte der Veranstaltung die zuständigen Behördenmitglieder und Fachleute Red und Antwort. Auch beim abschliessenden Apéro kann die Diskussion fortgesetzt werden.

2. Prämissen, Ziele, Beurteilungsprozess

Urs Lehmann, legt dar, dass die Prämissen und Ziele im Begleitgremium eingehend diskutiert worden sind (*siehe Präsentation*). Sie sind angepasst und einstimmig verabschiedet worden. Die Prämissen gehen auf die Abstimmungsvorlage 2007 zurück, wurden aktualisiert und geben den Rahmen für die fachliche Vertiefung vor. Die Ziele betreffen hauptsächlich die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Ortszentren, die Verlagerung des Autoverkehrs auf die UCH bzw. die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Auch die finanzielle Tragbarkeit wird zu berücksichtigen sein. Nur mit der Umfahrung allein können die Ziele nicht erreicht werden.

Martin Buck, SNZ, erläutert die Präzisierung bzw. Messbarkeit der Ziele und Indikatoren (*siehe Präsentation*). Über das Wertgerüst kann beurteilt werden, ob ein Ziel besser oder schlechter erreicht wird. An diesem Zielsystem wird die Wirksamkeit der Konzeptvarianten gemessen. Projektleitung und Begleitgremium haben eine vorläufige Gewichtung der Ziele vorgenommen. Der Beurteilungsprozess geschieht schrittweise, stets rückgekoppelt mit dem Begleitgremium und dem Verkehrsforum.

Bis zum nächsten Verkehrsforum am 11. November 2013 werden die Konzeptvarianten zusammengestellt und beurteilt, damit der Variantenfächer reduziert werden kann. Vorher, im Begleitgremium vom 28. August 2013, wird eine erste Triage vorgenommen: Welche Konzeptvarianten sollen aufgrund des Zielsystems genauer unter die Lupe genommen werden?

3. Verkehrszählung

Stefan Dasen, SNZ, erläutert das Vorgehen und die Ergebnisse der Verkehrszählung (*siehe Präsentation*). Die Auswertung basiert auf einem Datensatz der über 24 Stunden erfassten Nummernschilder vom 12./13. März 2013. Unterschieden wird zwischen Durchgangsverkehr (Zentrum, Untersuchungssperimeter), Quell-/Zielverkehr (auf verschiedenen Korridoren) und Binnenverkehr. Insgesamt sind auf der Seeachse 30% und auf der Bärenbrücke 26% Durchgangsverkehr. Alleine aufs Zentrum von Cham bezogen ist der Durchgangsverkehr mit rund 65% viel höher. Kritische Abschnitte für die Erreichung der Zielwerte sind Mandelhof und Bärenbrücke.

Die Verlagerungspotenziale liegen zunächst beim Durchgangsverkehr. Dieser geht nicht von selbst auf die UCH. Es braucht eine Verlangsamung der Ortsdurchfahrt. Die flankierenden Massnahmen müssen aber auch beim Quell- und Zielverkehr ansetzen, sonst kann die angestrebte Entlastung im Zentrum von Cham nicht erreicht werden. Es sind griffige, zum Teil auch

restriktive Massnahmen notwendig, um die aufgezeigten Verlagerungspotenziale ohne explizite Unterbrechungen zu aktivieren.

4. Flankierende Massnahmen: städtebauliche Analyse und Konzeptbeispiele

Martin Buck, SNZ, zeigt die wichtigsten Ergebnisse der städtebaulichen Analyse und daraus abgeleitete Ansätze und Beispiele flankierender Massnahmen (*siehe Präsentation*). Am Beispiel der Hünenbergerstrasse beschreibt er einzelne Strassenabschnitte und die entsprechenden Durchfahrtswiderstände. Letztere liefern Hinweise auf mögliche gestalterische und betriebliche Optimierungsmöglichkeiten.

Die Funktion flankierender Massnahmen geht von Lenkung und Dosierung bis zu Temporeduktionen und Unterbrechungen.

5. Fragen und Diskussion

Die Teilnehmenden diskutieren hauptsächlich die Resultate der Verkehrszählung und was diese für Cham und Hünenberg bedeuten. Die Mehrheit geht mit der Schlussfolgerung einig, dass es griffige Massnahmen braucht, welche den Durchgangsverkehr wie auch Teile des Quell- und Zielverkehrs zu verlagern vermögen.

Zu den vorangegangenen Referaten sind einzelne Verständnisfragen gestellt worden. Diese sind in der zusammenfassenden Darstellung der Diskussion integriert:

Hat der Ausbau der Autobahn A4 zu weniger Verkehr in den Ortszentren geführt?

Der Verkehr auf der Autobahn ist flüssiger geworden. Es ist damit zu rechnen, dass mehr Autofahrer die Autobahn benutzen. Diese Effekte sind aber im Rahmen der Verkehrszählung in Cham und Hünenberg nicht gemessen worden.

Wie stark muss die Geschwindigkeit in den Ortszentren reduziert werden, damit die Benutzung der UCH attraktiver wird? Wie steht es um die Umweltauswirkungen von Temporeduktionen?

Die Durchschnittsgeschwindigkeit durch das Siedlungsgebiet liegt bei 40 km/h, und bei Stossverkehr noch tiefer. Das Tempo müsste, rein rechnerisch, über die ganze Strecke um rund 5 km/h reduziert werden, damit die UCH statt die Ortsdurchfahrt benutzt wird. In Bezug auf die Umwelt führen Geschwindigkeitsreduktion, zusammen mit der generellen Verkehrsreduktion, i.d.R. dazu, dass weniger Stop-and-Go gefahren wird. Dies hat einen positiven Effekt auf die Luft- und Lärmbelastungen. Eine Verkehrsverlagerung auf die UCH führt aber tendenziell auch zu längeren Fahrten mit entsprechend erhöhten Schadstoffemissionen.

Wurde der Schneefall bei der Verkehrszählung im März 2013 berücksichtigt?

Aufgrund der grossen, über zwei Tage erfassten Datenmenge konnten die Stunden mit Schneefall ausgeklammert werden. Der einsetzende Schneefall hat dazu geführt, dass nicht

mehr alle Nummernschilder erfasst worden sind. Auf die Verkehrsmenge hat der Schneefall keinen Einfluss gehabt.

In Cham gibt es einige „Baustellen“ – auch in Zukunft. Zudem dürfte die Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze zunehmen. Werden diese Faktoren, welche zu Mehrverkehr führen, im Verkehrsmodell berücksichtigt?

Solche Entwicklungen werden im Kantonalen Verkehrsmodell berücksichtigt, d.h. die Verkehrsprognosen bis 2020/2030 gehen nicht allein von den heutigen Verkehrszahlen aus.

Was ist der Stellenwert der 600 Fahrzeuge pro Spitzenstunde und Richtung?

Damit kann die Einhaltung der vorgeschriebenen UVP gewährleistet werden. Diese Zahl ist schon bei der Abstimmung zur UCH kommuniziert worden. Umgerechnet heisst diese Zahl, dass im Ortszentrum von Cham das Ziel von 12'000 Fahrzeugen pro Tag anzustreben ist. Diese Richtgrösse hat sich in den letzten Jahren bewährt und ist durch Studien untermauert. Sie ist auch im Richtplan enthalten.

Wie ist das Begleitgremium konstituiert worden?

Kanton und Gemeindebehörden haben alle Interessengruppen, Kommissionen, Parteien, etc., welche die organisierte Öffentlichkeit darstellen, zusammengetragen und zur Teilnahme im Begleitgremium eingeladen. Auch später sind noch Gruppen dazugestossen. Wichtig ist der Wille, konstruktiv und ergebnisoffen mitzuarbeiten und die in der Projekt-Governance definierten Spielregeln einzuhalten.

Was bedeuten die flankierenden Massnahmen für Anwohner und Gewerbe im Ortszentrum?

Die Erreichbarkeit für Gewerbe und Anwohner ist gemäss Zielsetzung zu gewährleisten. Je nach Massnahme muss der Binnenverkehr anders organisiert werden.

Ist Road Pricing eine Alternative?

Derzeit nicht, Road Pricing kann weder durch die Gemeinden noch den Kanton umgesetzt werden. Dazu sind übergeordnete Instanzen zuständig. Auch die politische Akzeptanz ist nicht gegeben. In Cham und Hünenberg sollte man sich auf realisierbare Massnahmen konzentrieren.

Grundsätzlich hat die Verkehrszählung zu aufschlussreichen Ergebnissen geführt. Aus Sicht der Fachleute können die Ziele erreicht werden, sofern die Bereitschaft da ist, wirksame flankierende Massnahmen zu akzeptieren. Auf dieser Basis sollte aufgebaut werden. Wie könnte der Ziel-/Quellverkehr stärker beeinflusst werden? Braucht es einen grundlegenden Wandel unseres Mobilitätsverhaltens? Welchen Einfluss hat die Siedlungsstruktur?

Alle diese Fragen werden im laufenden Prozess nicht ausgeklammert, aber es geht hauptsächlich um Lösungen, die innert nützlicher Frist umgesetzt werden können. Weitergehende Massnahmen werden deshalb nicht ausgeschlossen. Es gibt aber auch Faktoren, deren Einfluss vermutlich nicht so gross ist (z.B. Einkaufsverkehr im Ortszentrum oder „auf der grünen Wiese“).

Welche Konsequenzen wären mit der Nichterfüllung der UVP verbunden?

Der Bundesanteil an die UCH beträgt 35 Mio. Franken. Dieser Betrag wird nur bei Einhaltung der UVP ausbezahlt. Abgesehen davon macht es wenig Sinn, eine Umfahrungsstrasse zu bauen, ohne dass sie einen starken Entlastungseffekt hat.

Welche Verkehrsbelastungen sind auf der Eichmattstrasse zu erwarten? Ist mit einer Zunahme zu rechnen? Dies darf auf keinen Fall geschehen, weil dort Schulhäuser und Kindergärten sind.

Die Eichmattstrasse ist heute wenig belastet. Bei jeder FLAMA-Variante sind die Auswirkungen auf die Eichmattstrasse – wie auch bei anderen Strassen – genau zu prüfen. Die zuständigen Behörden werden in Bezug auf Sicherheit und Belastung von Kindern höchst sensibel sein.

Wie sieht es mit der Abklassierung von Strassen im FLAMA-Perimeter aus?

Die Abklassierung von Strassen ist im Interesse des Kantons, weil Strassen stets eine finanzielle Belastung darstellen. Es kann allerdings bezweifelt werden, dass die Gemeinden bereit sind, diese finanziellen Lasten freiwillig zu übernehmen. Klar ist, dass Gemeinden auf kommunalen Strassen viel Handlungsspielraum haben, weitere flankierende Massnahmen einzuführen.

Gibt es schon konkrete Ideen für flankierende Massnahmen? Was bedeuten beispielsweise die „Wasserhähne“ auf den Darstellungen über die Funktion von FLAMA-Konzepten?

Es gibt eine breite Palette von Möglichkeiten: Gestaltung, Temporeduktionen, Lichtsignalanlagen, Unterbrechungen, etc. Die Suche nach konkreten Lösungen hat erst jetzt richtig begonnen. Zuerst mussten die nötigen Grundlagen bereitgestellt werden. Gute Ideen können jederzeit beim Tiefbauamt eingereicht werden.

Was passiert bei einer Überschreitung der Kosten?

Im Moment stehen die Kosten nicht im Vordergrund. Es geht hauptsächlich um die Suche nach einer wirksamen Lösung. Die Kosten für die UCH haben aber nach heutigem Kenntnisstand genügend Spielraum, um die flankierenden Massnahmen zu finanzieren.

Ist der Gratis-ÖV eine Option?

Nein, weil die Wirkung auf die Verkehrsbelastung bezweifelt wird. Der öffentliche Verkehr hat eine gute Qualität, die sein Geld wert ist (Subventionen, Tarife). Für ein gutes Angebot und eine hohe Leistung ist die Bevölkerung bereit, etwas zu zahlen. Der ÖV ist im Übrigen ein zentrales Element der FLAMAS. Die FLAMAS sollen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (weniger Stau, höhere Zuverlässigkeit) erhöhen.

Wie wird die Kommunikation in diesem Prozess gemacht?

Erstens wird die Webseite zur UCH inkl. FLAMAS laufend aktualisiert. So werden die Zusammenfassungen der Sitzungen mit dem Begleitgremium sowie der Ergebnisbericht inkl. Präsen-

tation des Verkehrsforums aufgeschaltet. Auch die Medien werden immer wieder informiert, sei es über Medienmitteilungen, sei es über andere Inputs. Die Medien werden stets an die öffentlichen Veranstaltungen eingeladen. Im Weiteren werden die Veranstaltungsflyer, wie sie auch für die heutige Veranstaltung an alle Haushaltungen in Cham und Hünenberg verschickt worden sind, mit Projektinformationen ergänzt, um einerseits auf die Veranstaltungen aufmerksam zu machen, andererseits aber auch in knapper Form zu informieren.

Verschiedene Teilnehmende bedanken sich für die offene und transparente Art und Weise, wie heute und in Zukunft informiert und diskutiert wird. Es sei nicht selbstverständlich, dass der Kanton, angesichts der konfliktbeladenen Vorgeschichte, den Weg der Mitwirkung eingeschlagen hat. Klar ist aber auch, dass Einzelinteressen zurückgestellt werden müssen. Die UCH inkl. FLAMAS ist ein Projekt für die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren und den öffentlichen Verkehr. Davon können alle profitieren.

6. Schlusswort und Ausblick

Heinz Tännler bedankt sich für die engagierte Beteiligung und freut sich auf das Verkehrsforum vom 11. November 2013. Im Jahr 2014 finden weitere Veranstaltungen am 5. Mai und 24. September statt. Meilensteine sind die Reduktion des Variantenfächers, die vertiefte Prüfung von Varianten, die Auswahl einer Bestvariante sowie die Ausarbeitung des Auflageprojekts. Nach der öffentlichen Auflage im Herbst 2014 soll 2015 bis 2017 das Detailprojekt ausgearbeitet werden. Die Umsetzung ist ab 2017 vorgesehen.

Die Gemeinderäte Markus Baumann/Cham und Renate Huwyler/Hünenberg ziehen im Namen der betroffenen Gemeinden ein kurzes Fazit und bekennen sich zum vereinbarten Verfahren inkl. breiter Mitwirkung und transparenter Kommunikation. Sie sind überzeugt, dass auf diesem Weg eine gute und breit akzeptierte Lösung gefunden werden kann. Sie unterstreichen den hohen Stellenwert der Aufenthaltsqualität in den Ortszentren.

Weitere Informationen und Dokumente können über die **Webseite** www.zg.ch/uch bezogen werden, so auch die Präsentation und der Ergebnisbericht des ersten Verkehrsforums.

Ausserdem steht der Projektleiter, Arnold Holdener, für Fragen und Inputs zur Verfügung. Anregungen und Vorschläge zum Projekt können über info.tba@zg.ch oder arnold.holdener@zg.ch eingegeben werden.