



T direkt 041 728 53 40
peter.kurmann@zg.ch
Zug, 13. Juni 2014

**Protokollarischer Ergebnisbericht
UCH Flankierende Massnahmen
Informations- und Diskussionsveranstaltung in Hünenberg**

Datum: 2. Juni 2014
Zeit: 19.00 - 22.00 Uhr
Ort: Saal Heinrich von Hünenberg, Hünenberg

Referent/innen

Regierungsrat Heinz Tännler, Baudirektor
Urs Lehmann, Kantonsingenieur
Thomas Hohl, Rudolf Keller & Partner
Renate Huwiler, Gemeinderätin Hünenberg
Regula Hürlimann, Gemeindepräsidentin Hünenberg

Protokoll

Walter Schenkel, synergio GmbH

Traktanden

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel
2. UCH und Autoarmes Zentrum – Auswirkungen auf Hünenberg
3. Eichmattstrasse – Situation und Möglichkeiten
4. Plenumsdiskussion und Konsultativabstimmung
5. Schlusswort und Ausblick

Zusammenfassung

Die Informations- und Diskussionsveranstaltung in Hünenberg über die flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) ist auf Anregung des Hünenbergers Gemeinderats durchgeführt worden. Es haben rund 250 Personen teilgenommen.

Die im laufenden Mitwirkungsverfahren erarbeitete Bestvariante „Autoarmes Zentrum“ ist eine optimale Lösung für Cham, hat aber eine Verkehrszunahme auf der Eichmattstrasse in Hünenberg zur Folge. Ohne flankierende Massnahmen ist der Bau der Umfahrung Cham-Hünenberg nicht möglich.

Nach den Erläuterungen über UCH und „autoarmes Zentrum“ sind die Rahmenbedingungen und die möglichen Massnahmen auf der Eichmattstrasse vorgestellt worden. Im Anschluss an den Informationsblock haben die Teilnehmenden aus Hünenberg und Cham rege diskutiert. Dabei ging es u.a. um die Frage, ob auf der Eichmattstrasse Tempo 30 eingeführt werden soll. Kantonsvertreter und Fachleute machten darauf aufmerksam, dass es sich beim Verkehr auf der Eichmattstrasse um hausgemachten Verkehr handelt.

Abschliessend wurde über fünf Lösungsvarianten eine Konsultativabstimmung durchgeführt: Tempo 50, Tempo 40, Tempo 30 beim Schulhaus, Tempo 30 zwischen Schulhaus und Zythus sowie Tempo 30 über die gesamte Strecke. Die Konsultativabstimmung liess keine Zweifel mehr offen: Über 200 Personen haben sich für Tempo 30 auf der gesamten Länge der Eichmattstrasse ausgesprochen. Mit diesem klaren Ergebnis kann nun bis Herbst 2014 das Auflagenprojekt erarbeitet werden.

1. Begrüssung, Veranstaltungsziele

Baudirektor Heinz Tännler begrüsst die Teilnehmenden und zeigt sich erfreut über die grosse Teilnehmerzahl. 2007 wurde die UCH in einer Abstimmung angenommen. Leider wurden die zwingend erforderlichen flankierenden Massnahmen nicht schon damals vertieft bearbeitet.

Nach 2007 sind sämtliche Versuche gescheitert, Akzeptanz für die flankierenden Massnahmen zu schaffen (Sperrung Bärenbrücke, Spange Neudorf, etc.). Mit dem laufenden Mitwirkungsverfahren ist ein Neuanfang gemacht worden. Das eingesetzte Begleitgremium, welches aus rund 60 Vertreter/innen von politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Interessengruppen besteht, ist schon achtmal zusammengekommen, die breite Öffentlichkeit wurde über drei Verkehrsforen einbezogen.

Das jetzt vorliegende „Autoarme Zentrum“ ist die Bestvariante. Auch die regierungsrätliche Behördendelegation hat das „Autoarme Zentrum“ verabschiedet. Mit dem „Autoarmen Zentrum“ kann die erforderliche Verkehrsreduktion erreicht werden. Das Chamer Ortszentrum wird vom Durchgangsverkehr befreit. Dessen Umsetzung führt aber gemäss Verkehrsprognosen auf der Eichmattstrasse in Hünenberg zu Mehrverkehr.

Heute geht es darum, alle Informationen und insbesondere die Auswirkungen des „Autoarmen Zentrums“ auf Hünenberg zu diskutieren und im Sinne eines Stimmungsbilds eine Konsultativabstimmung über mögliche Lösungen auf der Eichmattstrasse durchzuführen.

Gemeinderätin Renate Huwyl zeigt kurz die Projektgeschichte der Eichmattstrasse auf. Diese wurde 2004, gemeinsam mit der Gemeinde Cham, in einer Volksabstimmung gutgeheissen. Nach der Baubewilligung 2005 konnte die Strasse 2006 eröffnet werden. 2008 wurde eine Motion für Tempo 30 auf der Eichmattstrasse eingereicht. An der Gemeindeversammlung wurde die Motion mit 188 zu 65 Stimmen abgelehnt.

Heute geht es für die anwesenden Behördenmitglieder der Gemeinde Hünenberg darum, das Stimmungsbild zu erfassen und die Diskussionen wie auch die Konsultativabstimmung bei den kommenden Planungsarbeiten zu berücksichtigen.

2. UCH und „Autoarmes Zentrum“ – Auswirkungen auf Hünenberg

Urs Lehmann, Kantonsingenieur, zeigt die Linienführung der UCH sowie den Perimeter und das Funktionieren des „Autoarmen Zentrums“. Die flankierenden Massnahmen sind zwingend, ansonsten kann die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erfüllt werden.

Im Ortszentrum von Cham darf der Richtwert von 600 Fahrzeugen pro Richtung in der Spitzenstunde nicht überschritten werden. Dies wären im Querschnitt rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag. Die Durchfahrt ist nur dann möglich, wenn eine minimale Aufenthaltsdauer (z.B. 10 Minuten) eingehalten wird. Andernfalls muss eine Busse bezahlt werden.

Autos von Hünenberg-See, die in Richtung Zug fahren, müssen deshalb die UCH benutzen. Das „Autoarme Zentrum“ kann erst umgesetzt werden, nachdem die UCH fertig gebaut ist. Während in Cham und beim Zythus der Verkehr reduziert wird, nimmt der Verkehr auf der Eichmattstrasse zu. Es wird im nördlichen Teil mit max. 4'400 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2030 gerechnet. Heute sind es rund 1'500 Fahrzeuge pro Tag. Diese Verkehrsmengen sind im Vergleich mit anderen Strassen im Perimeter der UCH nicht sehr gross. In Hünenberg-Dorf bleibt der Verkehr etwa gleich wie heute.

3. Eichmattstrasse – Situation und Möglichkeiten

Thomas Hohl, Rudolf Keller & Partner, zeigt die Bedeutung der Eichmattstrasse im Konzept UCH. Als kommunale Sammelstrasse wird sie das Zythus mit der Hünenbergerstrasse bzw. der UCH verbinden. Er unterstreicht, dass es sich bei diesem Verkehr um Hünenberger Verkehr handelt. Die Strasse ist für Tempo 30 geeignet. Die Velo- und Fusswege sind bereits heute mit einem Grünstreifen von der Strasse getrennt. Derzeit gilt auf der Strasse Tempo 50, wobei beim Schulhaus aufgrund der Strassenführung langsamer gefahren wird. Das Lastwagenverbot bleibt bestehen.

In Bezug auf die Sicherheit zählt die Eichmattstrasse schon heute zu den sicheren Strassen. In den letzten fünf Jahren gab es auf der Eichmattstrasse lediglich zwei leichte Unfälle. Beim Zythus gab es im Vergleich dazu elf Unfälle. Gemäss Übereinkunft zwischen Cham und Hünenberg kann von Tempo 50 abgewichen werden.

Thomas Hohl zeigt die möglichen Untervarianten auf der Eichmattstrasse: Tempo 50 beibehalten, auf Tempo 40 reduzieren sowie Tempo 30 über die ganze Strecke, allein beim Schulhaus oder zwischen Schulhaus und Zythus. Die Fachleute empfehlen die Variante Tempo-30-Zone über die ganze Strecke, weil so ein einfach verständliches und einheitliches Geschwindigkeitsregime im Wohnquartier geschaffen werden kann.

Auch in Bezug auf die Lärmbelastung können die Grenzwerte mit Tempo 30 voraussichtlich über die ganze Strecke an mehreren betroffenen Liegenschaften eingehalten werden, nicht aber bei den anderen Lösungen. Die Fahrzeit würde sich nur unwesentlich erhöhen, von 1.5 auf 2 Minuten. Die Bremswege reduzieren sich von 40 Metern bei Tempo 50 auf 20 Meter bei Tempo 30.

Die angrenzenden Quartierstrasse sind schon heute grösstenteils mit Tempo 30 signalisiert. Dies würde natürlich beibehalten. Mit der Tempo-30-Lösung könnte auch beim Zythus eine siedlungsfreundliche Gestaltung umgesetzt werden. Bei der Einmündung der Eichmattstrasse in die Hünenbergerstrasse soll ggf. der Radweg oder die Sichtfreihaltezone optimiert werden. Ansonsten sind keine weiteren Massnahmen nötig.

4. Plenumsdiskussion und Konsultativabstimmung

Nach dem Informationsteil äussern sich die Teilnehmenden und stellen Fragen. Anwesende Behördenmitglieder und Fachleute nehmen Stellung:

- Auf den entsprechenden Einwand kann die Projektleitung in den Unterlagen nachweisen, dass die Sammel- und Zubringerfunktion der Eichmattstrasse zur UCH bereits bei der Abstimmung 2004 erwähnt wurde (damals noch Kammerkonzert Ennetsee genannt).
- Im Grundsatz sind in Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen vorgesehen. Es sind aber Ausnahmen möglich, so zum Beispiel bei Schulhäusern.
- Bei Planung und Umsetzung der flankierenden Massnahmen wird der Schleichverkehr unterbunden (im Perimeter in Cham, aber auch Langrütistrasse, Huobstrasse, Birkenstrasse). Als Sammelstrasse hat die Eichmattstrasse durch ihre direkte Führung und ihren Ausbaugrad eine kanalisierende Wirkung. Der Verkehr wird nicht in andere Quartierstrassen ausweichen.
- Der Rabenkreisel sollte nicht aus dem Perimeter des „Autoarmen Zentrums“ genommen werden. Der Bahnhof Cham – ebenfalls im Perimeter – sollte aus allen Richtungen erreichbar bleiben. Die Fachleute sind der Ansicht, dass die jetzt vorliegende Ausdehnung des Perimeters eine optimale Entlastungswirkung hat.
- Die Eichmattstrasse wird keinen Verkehr aus Rotkreuz oder anderen umliegenden Gemeinden anziehen. Die UCH wird für die Fahrt Richtung Zug attraktiver sein. Der Durchgangsverkehr wird konsequent über die UCH geleitet.
- Die künftige Siedlungsentwicklung ist im Verkehrsmodell berücksichtigt. Es gibt diverse Überbauungspläne und Baulandreserven (z.B. entlang der Eichmattstrasse, im Hueb, Dersbach).
- Am Knoten Eichmatt-/Hünenbergerstrasse ist nicht mit Rückstau zu rechnen.
- Das „Autoarme Zentrum“ nutzt auch der Hünenberger Bevölkerung. Die Verkehrszunahme auf der Eichmattstrasse ist wenig einschneidend. In Hünenberg-Dorf braucht es kein „Autoarmes Zentrum“, weil die dortigen Verkehrsbelastungen im Vergleich zu Cham deutlich niedriger sind.
- Dem Einwand, dass die Hünenberger die Verkehrsprobleme der Chamer lösen müssten, wird entgegen gebracht, dass die vorliegende Lösung im Begleitgremium und an den Verkehrsforen gemeinsam entwickelt wurde. Zudem handelt es sich beim Verkehr auf der Eichmattstrasse um Hünenberger Verkehr.
- Ein temporärer Betrieb des „Autoarmen Zentrums“ erscheint den Fachleuten wenig zweckmässig, weil das Konzept dann weniger gut zu verstehen und zu signalisieren ist. Die Verkehrsbelastungen auf der Eichmattstrasse werden weder in den Spitzenstunden noch in der Nacht hoch sein.
- Ohne flankierende Massnahmen, die auch tatsächlich greifen, wird es keine UCH geben, weil die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erfüllt werden kann. Auch werden dann die Bundesbeiträge wegfallen.

- Auf die Frage, ob auch Massnahmen vor und/oder während der Realisierung UCH denkbar sind, erklären die Kantonsvertreter, dass keine Einschränkungen vorgesehen sind. Die Einführung von Tempo 30 auf der Eichmattstrasse sei aber letztlich Sache der Gemeinde, könnte also auch vor der Inbetriebnahme der UCH eingeführt werden.
- Ein Teilnehmer befürchtet Staus auf der UCH bei den Knoten. Gemäss Verkehrssimulation sei dies nicht der Fall. Die grösste Belastung wird auf der Knonauerstrasse (als Teil der UCH) nach dem Tunnel Städtlerwald auftreten. Die UCH ist entsprechend ausgelegt, dass sie den prognostizierten Verkehr bewältigen kann.

Die Konsultativabstimmung fällt deutlich aus: 203 Stimmen sprechen sich für Tempo 30 auf der ganzen Eichmattstrasse aus. 19 Stimmen wollen Tempo 50 beibehalten, 11 Stimmen bevorzugen Tempo 30 zwischen Schulhaus und Zythus und eine Stimme möchte Tempo 30 allein beim Schulhaus.

5. Schlusswort und Ausblick

Gemeindepräsidentin Regula Hürlimann unterstreicht, dass das Resultat der Konsultativabstimmung vom Gemeinderat ernstgenommen wird. Auch die frühere Einführung von Tempo 30 werde geprüft, wobei der Kanton nur im Rahmen der UCH mitbezahlt. Auch sind politische Vorstösse möglich. Mit der Umsetzung des „Autoarmen Zentrums“ werden diverse Kantonsstrassen abklassiert. Sie werden dann zu kommunalen Strassen. Das gibt den Gemeinden einen gewissen Handlungsspielraum.

Im Herbst 2014 wird die UCH zusammen mit dem „Autoarmen Zentrum“ aufgelegt. Die Behandlung allfälliger Einsprachen könnte bis zu einem Jahr dauern oder noch länger, falls das Bundesgericht eingeschaltet wird. Im Idealfall kann 2017 mit dem Bau begonnen und 2020 die UCH zusammen mit den flankierenden Massnahmen eröffnet werden.

Ergebnisbericht und weitere Informationen sind über www.zg.ch/uch verfügbar.