

Freie Wähler
Postfach 114
www.maenzige.ch
6313 Menzingen

Amt für Raumplanung
"Teilrichtplan Verkehr"
6300 Zug

Sehr geehrter Herr Landammann sehr geehrte Regierungsrätinnen und Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Zuerst gedenken wir voll Trauer der beim Attentat vom 27.9.01 getöteten Politikerinnen und Politiker und im Zusammenhang mit unserer Stellungnahme zum Teilrichtplan Verkehr namentlich Herrn Jean-Paul Flachsmann. Noch sind wir erschüttert nach diesem traurigen Ereignis. Doch gerade die Weiterführung eines begonnenen Werkes soll auch Personen ehren, welche die Grundlagen dazu gelegt haben. Und in diesem Sinne möchten wir hierzu unsern Beitrag leisten.

Stellungnahme der Freien Wähler Menzingen im Mitwirkungsverfahren zum Teilrichtplan Verkehr

Wir danken dem Regierungsrat, für die Möglichkeit, am Teilrichtplan Verkehr, TRPV, mitzuwirken, sowie den Leuten auf dem Amt für Raumplanung, insbesondere auch dem Planer für Verkehr, Herrn G. Morf, für die insgesamt gute Arbeit und weitsichtige Vorlage.

Dass die Gemeinde Menzingen bei der Planung ungleich weniger involviert ist, als die Talgemeinden, hat für unsere Zuger Landschaft durchaus seine guten Seiten. Bei Ausgaben von über 3 Milliarden kann die Planung hierzu für uns aber nicht bedeutungslos sein. Es ist uns auch sehr wichtig, dass wir vom Berg an diesen Verkehr angeschlossen werden. **Unsere Stellungnahme bezieht sich lediglich auf die Punkte, die uns wichtig sind:**

Menzingen kann seine Standortvorteile nur nutzen, wenn die verkehrsmässigen Infrastrukturen angepasst und verbessert werden.

So begrüssen wir den Satz, auf Seite 33, "**Die Gemeinden Menzingen, Neuheim, Unterägeri, Oberägeri und Walchwil werden mit einem attraktiven Bus-Taktfahrplan bedient**". Auch die Reihenfolge der Gemeinden bei der Aufzählung, nehmen wir positiv zur Kenntnis. Ist es doch gerade für Menzingen sehr wichtig, dass die Busverbindungen auf den Berg und ins Tal verbessert werden und dies eher heute als morgen. Der "Horizont 2005" scheint uns zeitlich realistisch. Bezüglich "Attraktivität" haben wir konkrete Vorstellungen und diese sollten, angesichts der budgetierten Ausgaben, möglich sein:

1. **Kürzere Takt-Zeiten:** 20 Minuten-Takt
in Stosszeiten 1/4-stündlich (statt den Doppelkursen mit leeren "Dienstfahrten" auf dem Rückweg)
2. **Bessere Verbindung der Berggemeinden:** Neuheim-Menzingen und
Menzingen-Unterägeri-Oberägeri
3. **Änderung der Linienführung** der ZVB via Haldenstrasse mit Beteiligung des Kantons am Ausbau der Einlenker Sonnhalde und Dorf (mit Signalanlagen für Bus)

Im Weiteren möchten wir dringend darauf hinweisen, dass auch Finstersee zu Menzingen und zum Kanton Zug gehört und dass einzelne Verkehrsverbindungen auch bis dorthin geführt werden sollten:

1. Die Anbindung von **Finstersee an den öffentlichen Verkehr** soll verbessert werden
2. Die **Verbindung Menzingen-Hütten Schindellegei mit öffentlichen Verkehrsmitteln** (Verkehrsverbund / PTT) muss aufrecht erhalten werden.

Es sollte Menzingen, mit seiner zentralen Lage, in Zukunft nicht mehr passieren, dass eine "Expertengruppe", welche Menzingen nicht mal besuchte (vielleicht entsprach der Fahrplan nicht ihrer Vorstellung), dass diese Menzingen, als zu abgelegene taxierte. Denn, noch kommen heute viele Studentinnen und Studenten nach Menzingen ins Seminar aus der Region Berg und Zug, sowie aus der Region Ausserschwyz, Ostschweiz, bis Fürstentum Liechtenstein und wir glauben, dass auch weiterhin ebensoviele ins neue Kantonale Gymnasium Menzingen kommen werden.

Den zunehmenden motorisierten Individualverkehr MIV spüren auch wir in Menzingen, insbesondere die negativen Auswirkungen des **Durchgangsverkehrs durch das Dorf Menzingen**. Hierzu müssen auch die Verkehrsplaner des Kantons Zug ihre Überlegungen anstellen. Der Ausbau der Strasse ostwärts des Dorfes Menzingen, in Richtung Hütten, darf für den MIV nicht mehr attraktiver gemacht werden. Auch da soll die Priorität dem öffentlichen Verkehr gelten.

Die Dorfumfahrung Menzingen fällt bei der neuen Verkehrsplanung weg, was wir grundsätzlich als richtig erachten. Wichtig ist jedoch, die **Kantonsstrasse baldmöglichst mit einem lärmverminderten Belag auszustatten**, da die Lärmimmissionen bereits heute teilweise über dem Grenzwert liegen. (Vergl. V 2.1.2, Hauptziele, Teilziele)

Wir und mit uns viele Menzingerinnen und Menzinger, sind der Ansicht, dass es **kurzsichtig wäre, wenn der Kanton Zug einen "Hirzeltunnel" befürwortet hätte**. Es wäre oberflächlich zu denken, für den MIV sei dereinst ein Hirzeltunnel attraktiver als der Schleichweg über Menzingen. Ein solcher Tunnel würde viel mehr Verkehr anziehen und eine Umfahrung desselben würde in entsprechend grösserem Ausmass wieder durch Menzingen führen. Nicht auszudenken für den Kanton Zug. Unvorstellbar, wie der Kanton Zug, der sich im ROK noch als "Metropole in einer intakten Landschaft" präsentierte, mit einer Durchfahrtstrasse selbst belasten sollte. Wer einen solchen Tunnel will, der will ihn als Nord-Süd-Tansit, auf einer Achse von der Ostschweiz, Bodensee, Süddeutschland bis München. Und sollte den Befürwortern eines Hirzeltunnel der San Bernardino als Alternative erhalten, so liefern sie damit gleich die Argumentation, dass es keinen Hirzeltunnel braucht.

Die Kantonsstrasse von Menzingen nach Zug führt über die berüchtigte Kreuzung in Edlibach, die wegen Unfällen in letzter Zeit durch die Zeitungen vermehrt ins Gerede kam. Fast, so sah es aus, hätten wir uns in Menzingen mit der gegebenen Situation abgefunden. Wir waren darum erfreut dass sich der nun so tragisch verstorbene Baudirektor, Herr Regierungsrat Flachsmann, persönlich um die Situation angenommen hatte. Eine **Sanierung der Kreuzung Edlibach** darf aber, nach so langer Zeit geduldigen Wartens, nicht auf eine billige und letztlich doch teure Art, mit einem Provisorium in Form einer Lichtsignalanlage gelöst werden. Wenn der Trend heute schon überall zu einem Kreisel führt, hier ist ein Kreisel sinnvoll und realisierbar. Zudem verfügt der Kanton Zug dort angrenzend über eigenes Land.

Beim "Veloverkehr" wurde die Radstrecke Menzingen-Wilen aus dem Radstreckennetz heraus genommen. Angesichts des Verkehrsaufkommens scheint uns dies sinnvoll. Analog zur sportlich eher freizeithlich benutzten Radstrecke "Oberägeri-Zigerhüttli-Raten-Schwyzlerbruggli" **beantragen wir Ihnen die Strecke "Menzingen-Schwandegg-Black-Mangeli-Gottschalkenberg" ins Radstreckennetz aufzunehmen**. Diese Strecke ist nicht nur landschaftlich sehr schön, sie ist auch aussichtsmässig, Richtung Norden, wohl eine der schönsten im Kanton Zug. Darüber führt aber auch unser Pilgerweg nach Einsiedeln.

Beim **Ausbau der Radstrecke Edlibach-Menzingen** (Geplant im Radstreckennetz 1984) gehen wir davon aus, dass diese Strecke in erster Priorität erstellt wird. (Vergl. V 1.12, Radstreckennetz 1. und 2. Priorität/ V 2.9.1) Diese Strecke ist für Motorfahrzeuge mehrheitlich auf Tempo 80 signalisiert, die Radstrecke ist auch aufgrund der Strassenbreite dringend nötig.

Der öffentliche Verkehr muss ausgebaut werden, insbesondere auch um Engpässe zu eliminieren. Engpässe im Verkehrsfluss ergeben sich in den Zeiten vor und nach der Arbeit. Weitere Strassen könnten zwar mehr Verkehr aufnehmen, beispielsweise eine Verdoppelung. Nur haben sich bis heute die neu immatrikulierten Motorfahrzeuge in derart kurzer Zeit und in immer rascherer Folge verdoppelt, so dass weitere Strassen das Problem nicht lösen können und diese nur wenig Abhilfe beim Verkehrstau bringen. Dies sind die Gründe, die uns für den öffentlichen Verkehr sprechen lassen. Zusätzlich ist der öffentliche Verkehr unbestrittenermassen auch ökologischer. Und wenn das Angebot attraktiv ist, dann ist die Benützung des öffentlichen Verkehrs auch sehr viel bequemer -ohne Parkplatznot, direkt in die Nähe des Zielortes- und für das private Portemonnaie auch noch günstiger.

In einem kantonalen **Parkplatzreglement mit Parkplatzbewirtschaftung** müsste dem Dorf Menzingen als weitläufigem Siedlungsgebiet mit ÖV-Anschluss an die ZVB besonders Rechnung getragen werden. Im Richtplan sind die „Park&Ride“ Anlagen bei SBB- Bahnhöfen vorgesehen. Dies müsste in Menzingen, im kleinen Umfang, auch im Bereich von ZVB Bushaltestellen (Menzingen Dorf, Edlibach) realisiert werden. Für diese Parkplätze müsste **die Gemeinde in einem kantonalen Reglement separate „Park&Ride“-ZVB Konditionen** ausarbeiten können. Das ermöglicht den im weiträumigen Siedlungsgebiet ansässigen Einwohnern und Einwohnerinnen, bereits in Menzingen auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, und somit eine umweltschonende Variante von öffentlichem und individuellem Verkehr zu nutzen.

Unsere Vorstellungen geht dahin, dass wir von aussen her Zug, wie das Zentrum einer Grosstadt, auf schnelle Art mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen könnten, die Stadt aber mit dem privaten

Verkehr umfahren könnten und nicht durchfahren müssten. Auch um von Menzingen auf die Autobahn zu gelangen, muss der Weg nicht über Zug führen. Das Gleiche gilt für den Zugang zu den Zentren von Baar und Cham mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Umfahrung durch den MIV. Die Prioritäten beim Bau neuer Strassen unter diesen Aspekt zu setzen, das wünschen wir bei der vorliegenden Verkehrsplanung.

Wir erachten es als sehr wichtig und richtig, dass der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in der Verkehrsplanung den Vorrang haben soll. Erklärungsbedarf besteht aber insofern, als die Ausgaben gerade umgekehrt, nämlich mit 9:7 für den MIV, geplant sind. Darin sehen wir einen Widerspruch, der erklärt werden muss.

Wie wir einleitend erwähnten, betrifft uns in Menzingen der Anteil, gemessen an der ganzen Verkehrsplanung, nur gering. **Wenn Menzingers Anteil an der Verkehrsplanung quantitativ auch gering ist, qualitativ aber sind Verbesserungen möglich und zu realisieren.**

Menzingen, 22 Oktober 2001

Die Freien Wähler, Menzingen