



EINWOHNERGEMEINDE RISCH

***Vorlage
zur gemeindlichen
Volksabstimmung
vom 28. Mai 1978
über die Abänderung
des Verkehrsrichtplanes
im Raume Rotkreuz***

Bericht des Einwohnerrates zur Volksabstimmung vom 28. Mai 1978 betr. einer verkehrsmässigen Entlastung des Dorfzentrums in Rotkreuz

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Über diese Vorlage findet eine öffentliche Orientierungsversammlung am Donnerstag, 18. Mai 1978, 20.00 Uhr, in der Turnhalle Schulhaus 4, in Rotkreuz statt.

Mit der Genehmigung der Ortsplanung im Jahr 1970 wurde auch dem Verkehrsrichtplan mit dem kantonalen Strassennetz zugestimmt. Der Regierungsrat, bzw. die Baudirektion des Kantons Zug, ist vom Kantonsrat im Rahmen des kant. Verkehrsrichtplanes mit der Raumfreihaltung für das künftige vom Kanton zu erstellende Verkehrsnetz beauftragt. Dazu gehört gemäss gültigem kant. Verkehrsrichtplan auch die Ostumfahrung Rotkreuz. Zwischen der Meierskappeler- und Buonaserstrasse ist vom Kanton hiefür bereits ein bedeutendes Stück Strassenland erworben worden.

GEMEINDE RISCH
VOLKSABSTIMMUNG VOM 28. Mai 197
HEUTE GÜLTIGER
VERKEHRSRICHTPLAN ROTKREUZ

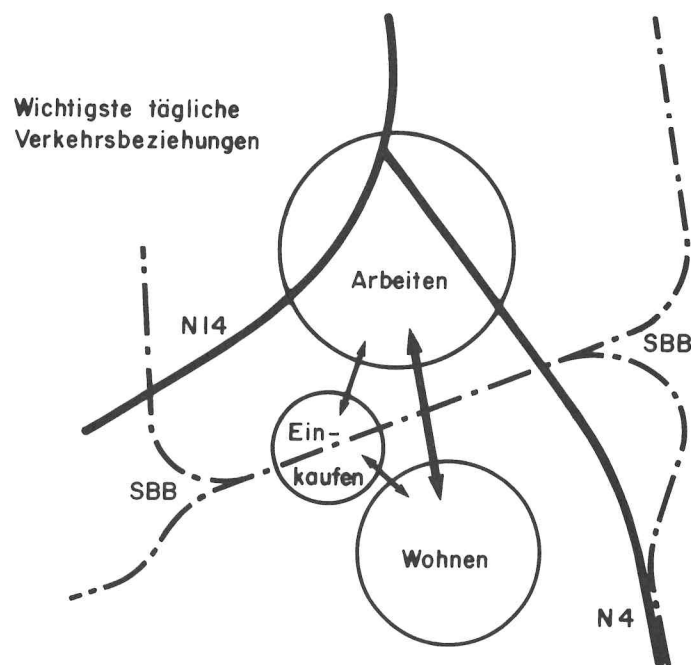


0 100 200 500m

LEGENDE

- Hauptstrassen
- wichtigste Sammel- und Erschliessungsstrassen (ohne Industriezone)
- eingezäuntes Gebiet von Rotkreuz

Durch Vorstösse aus der Gemeinde Risch einerseits und durch zwei Baugesuche im Trasse der Ostumfahrung andererseits, stellt sich nun für den Kanton die Frage der weiteren Raumfreihaltung für die Ostumfahrung. Aus rein verkehrsplanerischen Überlegungen könnte, im Hinblick auf die Inbetriebnahme des zusammenhängenden Nationalstrassennetzes und auf den überregionalen Verkehr, allenfalls auf die Ostumfahrung verzichtet werden. Dabei dürften und müssten aber von der Gemeinde die ortsplanerischen Konsequenzen nicht übersehen werden. Durch die ständige Zunahme der Überbauungen und des Verkehrs erhalten gewisse dorfinterne Strassenverbindungen immer grössere Bedeutung. Der Hauptverkehrsstrom des gemeinde-internen Verkehrs wird sich in Zukunft eindeutig zwischen dem Zentrum/Wohngebiet südlich der Bahn und dem Dorfteil nördlich der Bahn zum Industriegebiet/Autobahnanschluss abwickeln.



Damit dieser Verkehrsfluss nicht zunehmend unser Dorfzentrum belastet, ist für die Zukunft eine Entlastung vorzusehen. Nachdem die bisherige Ostumfahrung auch nach Ansicht des Einwohner-rates in der bisherigen Form und im bisherigen Ausbaugrad aufgegeben werden kann, muss der Dorfkern von Rotkreuz gleichwohl vom zukünftigen Durchfahrtsverkehr entlastet werden. Beim Entscheid muss berücksichtigt werden, dass das Strassen-netz das Verkehrsaufkommen gemäss Vollüberbauung des ein-gezonten Gebietes und den Durchgangsverkehr aufnehmen muss. Dabei ist zu bedenken, dass ca. $\frac{2}{3}$ der eingezonten Gebiete noch nicht überbaut sind.

Flächenstatistik April 1978

	überbaut	noch nicht überbaut
Wohnzonen, Kernzone, WG-Zone (inkl. SPV-Zonen)	32,7 ha	92,5 ha
Industriezone (inkl. SPV)	20,0 ha	68,6 ha

Nach eingehendem Studium stehen nun als Ersatz zwei Varianten zur Diskussion, die aus ortsplanerischen Gründen zu befriedigen vermögen. Nebst der Befreiung des Dorfzentrums von einem grossen Teil des Verkehrs, wurde auf die Beeinträchtigung der direkt besiedelten Wohngebiete nach Möglichkeit Rücksicht genommen.

Die neuen Kantonsstrassen müssten in ihrem Ausbaugrad wesentlich reduziert werden. Gleichzeitig müssten sie gewisse Erschliessungsfunktionen übernehmen, indem bestehende Strassen angeschlossen und an gewissen Punkten Einfahrten von neuen Erschliessungsstrassen möglich würden.

Variante 1

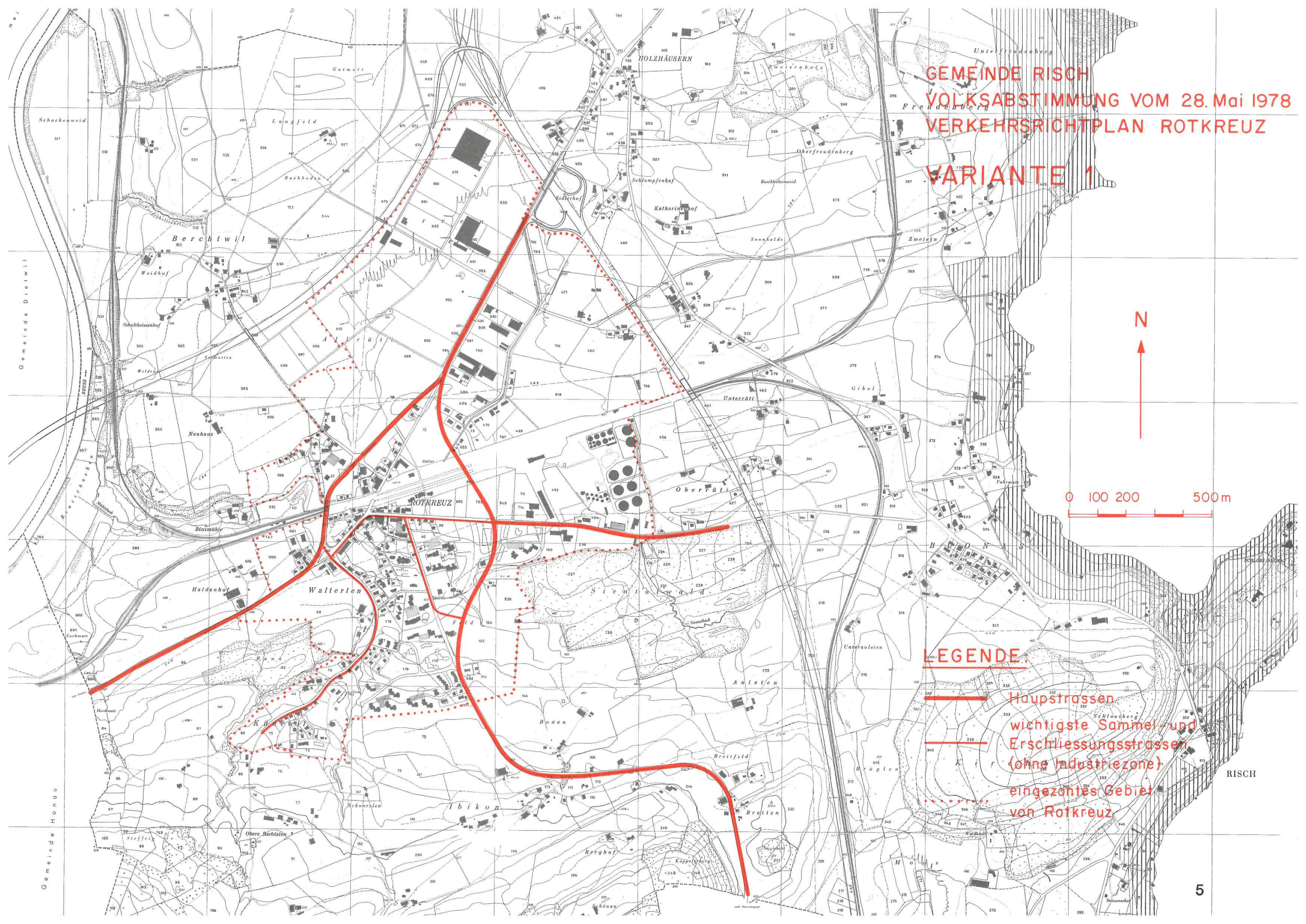
Neue Kantonsstrassenführung von der Meierskappelerstrasse – östlich der Schulanlagen in die Buonaserstrasse und von dort als zweite SBB-Über- oder Unterquerung in die Chamerstrasse.

Vorteile:

- Geringere Eingriffe in die Wohngebiete als bei der bisherigen Planung.
- Dorfentlastung und trotzdem gut erschlossenes Zentrum.
- Der Verkehr aus den stark besiedelten Wohnquartieren und der zukünftige Mehrverkehr aus Richtung Meierskappel wird ohne Dorfdurchfahrt nach Norden (Autobahnanschluss, Industriezone) geleitet.
- Die heutige «Westumfahrung» Chamerstrasse müsste zudem vom Kanton übernommen werden.
- Später mögliche Abtretung der Kantonsstrasse durchs Zentrum an die Gemeinde. Dadurch kann die Gemeinde die Gestaltung des Strassenraumes im Dorfkern selbst bestimmen. (Baulinien, Zufahrten, Parkierungen etc.)
- Die Buonaserstrasse würde à Niveau angeschlossen. Die langgezogene Brücke über die Buonaserstrasse würde dahinfallen.
- Unterbruch der Meierskappelerstrasse zwischen Schulanlage und Kirche möglich.
- Strassenführung ausserhalb der heutigen reinen Wohnzone. Bei der Überbauung der Reservezone kann auf die Strasse Rücksicht genommen werden.
- Trassefreihaltung für die SBB würde zukünftig auch eine Unterführung ermöglichen. (Entscheid erst im Zeitpunkt der Realisierung möglich.)
- Keine Aufweitung der Strassen im Dorf. Es bestünden eher Möglichkeiten zur Parkierung.

Nachteile:

- Der Zeitpunkt der Realisierung noch unbestimmt. Müsste ins nächste Bauprogramm des Kantons aufgenommen werden.
- Bei zukünftigen Überbauungen auf dem angrenzenden Bauland müsste auf die Strasse Rücksicht genommen werden.
- Grössere Baukosten für den Kanton gegenüber Variante 2.
- Tangierung der neu angelegten Sportanlage.



Variante 2

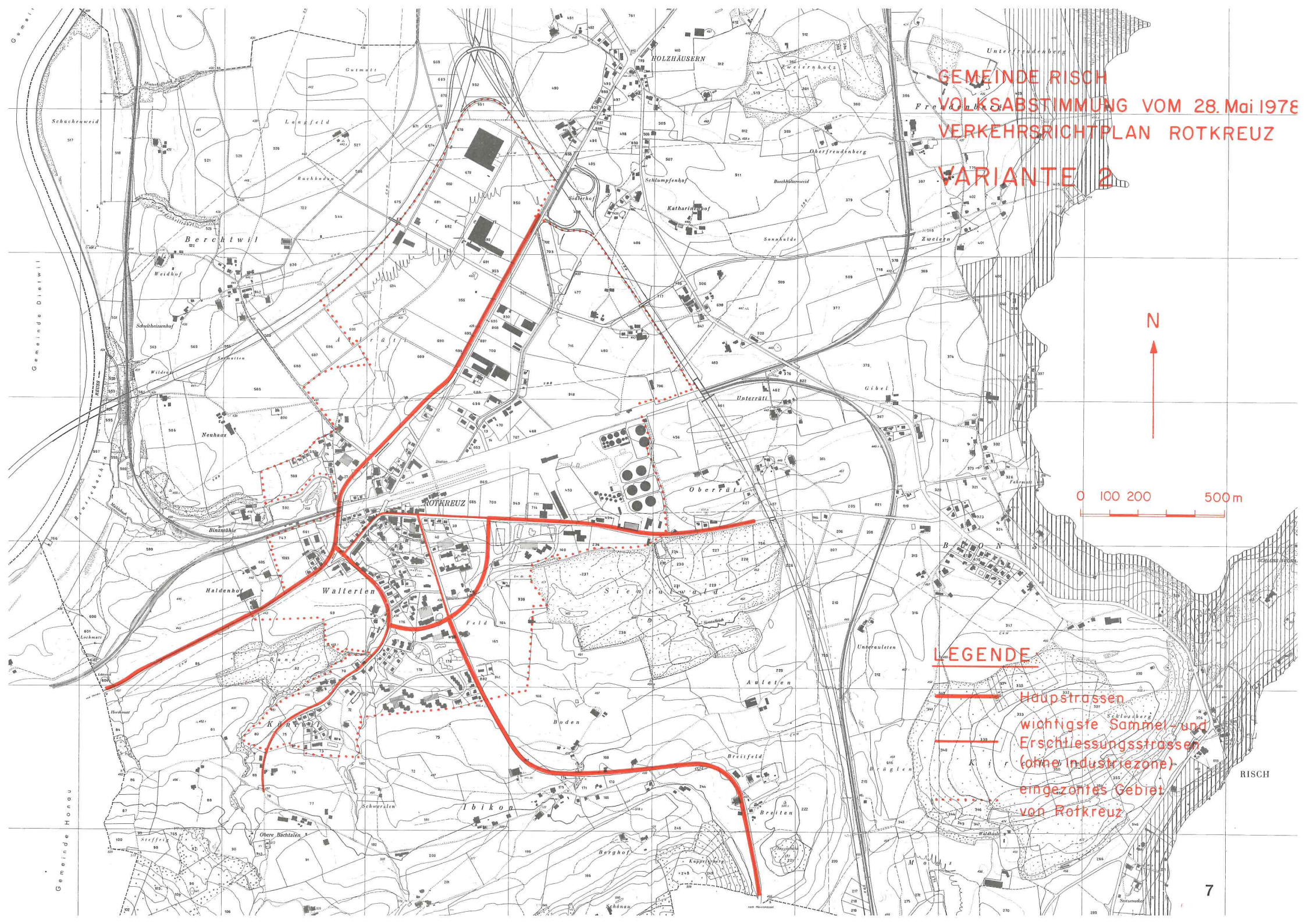
Neue Kantonsstrassenführung vom Lindenplatz—Küntwilerstrasse—Meierskappelerstrasse und von dort östlich der Schulanlagen in die Buonaserstrasse.

Vorteile:

- Dorfentlastung, jedoch gleichwohl gut erschlossenes Zentrum.
- Für den Kanton geringere Baukosten, daher raschere Verwirklichung möglich.
- Die heutige «Westumfahrung» Chamerstrasse müsste vom Kanton übernommen werden. Die von der Gemeinde erbrachten Kosten müssten zurückerstattet werden.
- Später mögliche Abtretung der Kantonsstrasse durchs Zentrum an die Gemeinde.
- Unterbruch der Meierskappelerstrasse zwischen Schulanlage und Kirche möglich.
- Keine Aufweitungen der Strassen im Dorf.
- Geringer Eingriff ins Landschaftsbild.

Nachteile:

- Keine zweite Dorfverbindung über die SBB-Linie in Rotkreuz.
- Aufwertung der Küntwilerstrasse zur Kantonsstrasse und zukünftig erhebliche Mehrbelastung (dichtes Wohngebiet).
- Durchfahrt durch die neuen Wohnbauten zwischen Meierskappelerstrasse und Küntwilerstrasse.
- Eingriff in bestehende Wohngebiete unumgänglich.
- Zukünftige Mehrbelastung des Lindenplatzes (Umbau nötig).
- Zukünftige Mehrbelastung der Chamerstrasse.



Aufgrund von Vorabklärungen besteht die Möglichkeit, dass an Stelle der Ostumfahrungsstrasse eine der beiden Varianten in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommen würde. Die Gemeinde hat sich nun zu entscheiden, wie die Verkehrsströme in Zukunft im Raume Rotkreuz kanalisiert werden. Ob der Verkehr in zunehmendem Masse weiter durch das Dorf Rotkreuz und durch die neuen, dicht besiedelten Wohngebiete über den sehr peripher gelegenen Lindenplatz fliessen (Var. 2), oder ob eine Entlastung durch Abnahme des Strassenverkehrs östlich und westlich des Dorfzentrums mit einer zweiten Verbindung über die SBB-Linie (Var. 1) angestrebt werden soll.

Auf jeden Fall soll der Kanton bei der Lösung des Problems zur Entflechtung des Motorfahrzeugverkehrs im Dorfe Rotkreuz weiterhin engagiert bleiben.

Die zukünftige Gestaltung und Entwicklung unseres Dorfes hängt weitgehend von diesem Entscheid ab. Der Einwohnerrat ersucht nun die Bevölkerung der Gemeinde Risch, im Hinblick auf eine geordnete, zukunftsweisende Entfaltung des Dorfes und im Bewusstsein ihrer Verantwortung für die kommende Generation, sich an der kommenden Urnenabstimmung vom 28. Mai 1978 über das zukünftige Strassenkonzept zu entscheiden.

Mit dem Resultat dieser Abstimmung soll der Einwohnerrat beauftragt werden, bei den zuständigen kantonalen Instanzen eine neue Linienführung der Kantonsstrassen im Raume Rotkreuz zu verlangen und den Verkehrsrichtplan und die Baulinienpläne anzupassen.

Der Einwohnerrat dankt für Ihre objektive und verantwortungsbewusste Entscheidung und Mitbestimmung.

Der Einwohnerrat