

Mitwirkungsbericht

Gesamtverkehrskonzept Risch

Gemeinde Risch

3. Oktober 2018



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SIA

Marco Starkermann

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T +41 56 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Reto Loretz

Abteilung Planung/Bau/Sicherheit, Gemeinde Risch

Patrik Birri

Abteilung Planung/Bau/Sicherheit, Gemeinde Risch

Ruedi Knüsel

Gemeinderat, Gemeinde Risch

Titelbild: Diskussionen an der öffentlichen Veranstaltung
vom 4. April 2018 zum Gesamtverkehrskonzept Risch

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	4
1.1	Ablauf: Veranstaltung und schriftliche Mitwirkung	4
1.2	Zusammenfassung Mitwirkung	4
1.3	Aufbau Mitwirkungsbericht	5
2	Generelle Bemerkungen	6
3	Fragen	9
3.1	Frage 1: Stossrichtungen	9
3.2	Frage 2: Massnahmenumsetzung	11
3.3	Frage 3: Vollständigkeit	13
4	Spezifische Rückmeldungen	17
5	Rückmeldung Kanton	31
	Beilage: Eingabeliste	

1 Zusammenfassung

1.1 Ablauf: Veranstaltung und schriftliche Mitwirkung

Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vom 4. April 2018 wurde das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Risch der Bevölkerung vorgestellt. An der Veranstaltung nahmen rund 60 Personen teil. Im Nachgang an die Vorstellung des GVK konnte bei themenspezifischen Ständen und Personen aus der Gemeindeverwaltung und Fachplanern Fragen gestellt und Anliegen eingebracht werden. An den Ständen und beim Apero wurde rege diskutiert.



Abbildung 1: Informationsveranstaltung, Diskussionen an themenspezifischen Ständen

Im Anschluss an die öffentliche Veranstaltung konnte die Bevölkerung ihre Anliegen im Rahmen der schriftlichen Mitwirkung einbringen. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt: Insgesamt sind 56 Stellungnahmen eingegangen, davon 41 von Privatpersonen, 9 von Unternehmen und 6 von Parteien/Behörden/Vereine.

1.2 Zusammenfassung Mitwirkung

Gesamtverkehrskonzept von zentraler Bedeutung

Für die transparente Information sowie die Möglichkeit der Mitwirkung wird gedankt.

Der Verkehr stellt- insbesondere im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung - ein zentrales Thema dar. Als positiv gewürdigt werden die Bestrebungen der Gemeinde in den letzten Jahre (u.a. Begegnungszone Kreuzplatz). Die zentrale Bedeutung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts wird in den Eingaben oftmals unterstrichen. Die Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts werden mehrheitlich unterstützt. Einige Stellungnahmen sind ablehnend, oft wegen einer oder mehreren konkreten Massnahmen.

Auf Ebene der Massnahme ist die Zustimmung nicht mehr im gleichen Masse vorhanden: Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr werden grossmehrheitlich unterstützt. Es wird oftmals eine zeitnahe Umsetzung gewünscht. Zudem werden weitere Massnahmen genannt, welche im Bereich Fuss- Radverkehr oder auch öffentlichen Verkehr anzugehen sind. Einzelne Massnahmen im Bereich motorisierten Verkehr und explizit der Halbanschluss Buonaserstrasse stellen ein sehr kontroverses Thema dar.

Diskussion um Halbanschluss Buonaserstrasse

Sowohl an der öffentlichen Veranstaltung als auch in der schriftlichen Mitwirkung drehte sich ein Grossteil der Rückmeldungen um den Halbanschluss Buonaserstrasse. Eine Teil der Eingaben aus der Bevölkerung und die Mehrheit der Eingaben der Unternehmen unterstützen den Halbanschluss Buonaserstrasse (insgesamt 19 Eingaben) und sehen dies als weiterzuverfolgende Lösung zur Entlastung der Forrenkreisels und Rotkreuz Nord. In der Bevölkerung zeigt sich allerdings auch eine stark ablehnende

Haltung gegenüber dem Halbanchluss (insgesamt 20 Eingaben). Als Gründe genannt werden

- die Befürchtungen vor Mehrverkehr durch den Ortskern von Rotkreuz, Buonas und Risch,
- der zusätzliche Verbrauch an Landwirtschaftsfläche,
- dass das Problem nur verlagert, aber nicht gelöst wird,
- und Sicherheitsbedenken aufgrund der kurzen Verflechtungsstrecke auf der Autobahn.

Der Halbanchluss Buonaserstrasse ist eine von über 50 Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept. Er ist das Resultat einer Verkehrsstudie des Kantons Zug. Die Baudirektion liess in den Jahren 2016-2017 insgesamt 21 Varianten zur mittel- und langfristigen Lösung der Verkehrsprobleme in der Erschliessung der Industriegebiete Rotkreuz und Bösch ausarbeiten. Der Halbanchluss Buonaserstrasse mit flankierenden Massnahmen zur Verkehrslenkung sowie der Bypass beim Forrenkreisel ging als Bestvariante aus dieser Studie hervor. Mit ihm wird die Benutzung der Autobahn auch für weitere Beziehungen interessant, so dass zusätzlich Verkehrsströme vom Kantonsstrassennetz auf die Autobahn verlagert werden können. Der Halbanchluss führt gemäss diesen Berechnungen zu 25 Prozent weniger Verkehr auf der Chamerstrasse zwischen Autobahnanschluss und Lindenplatz, 65 Prozent Entlastung auf der Holzhäusernstrasse zwischen Holzhäusern und Buonas und einem Minus von 23 Prozent auf den Anschlussrampen Rotkreuz von/nach Cham/Luzern.

Durch den Bypass Blegistrasse und die Entlastung dank dem Halbanchluss verbessert sich auch die Zuverlässigkeit der Buslinien vom Bahnhof Rotkreuz Nord via Birken- und Blegistrasse massiv. Von den prognostizierten Verlustzeiten von 6-15 Minuten pro Bus in der Abendspitze 2030 reduziert sich der Zeitverlust auf praktisch 0 Minuten (noch 8 Sekunden)!

Der Gemeinderat unterstützt die vorgeschlagene Bestvariante und nimmt gleichzeitig die geäusserten Bedenken aus der Bevölkerung ernst. Parallel zur weiteren Projektierung auf Bundesebene (Astra) sind nun auf

gleicher Vertiefungsstufe die flankierenden Massnahmen zu erarbeiten. Diese stellen sicher, dass die gewünschte Wirkung in Kraft tritt respektive unerwünschte Effekte verhindert werden. Der Entscheid über den Halbanchluss liegt in der Kompetenz des Bundes. Das Gesamtverkehrskonzept kann aus Expertensicht als Einheit die besten Lösungen für die Verkehrsprobleme in der Gemeinde erbringen.

Zahlreiche Hinweise und Ideen

Insgesamt konnten aus der Mitwirkung eine Vielzahl von Inputs und Hinweise gewonnen werden, welche

- teilweise in das Gesamtverkehrskonzept eingearbeitet werden können
- bei der weiteren Vertiefung der einzelnen Massnahmen zu berücksichtigen sind.

Zudem wurden weitere Massnahmenideen eingebracht. Mehrfach genannt wurde insbesondere die Aufwertung und Verbreiterung der Fuss- und Velounterführung zwischen Kreuzplatz und Hotel Bauernhof, sowie die Fuss- und Veloführung im Umfeld des Forrenkreisels.

1.3 Aufbau Mitwirkungsbericht

Die folgenden Kapitel geben zusammenfassend die schriftliche Mitwirkung wieder. Die Struktur orientiert sich am Aufbau des Rückmeldungsformulars:

- Generelle Bemerkungen
- 3 Fragen (bezüglich den Stossrichtungen, Massnahmenumsetzung und Vollständigkeit)
- Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Themen
- Rückmeldung Kanton

In den folgenden Tabellen sind die Rückmeldungen teilweise gekürzt und mehrere ähnliche Themen zusammengefasst.

2 Generelle Bemerkungen

Nr.	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
G.1	Schleichverkehr Küntwilerstrasse	Bedenken um Mehrverkehr auf Küntwilerstrasse, wenn Massnahmen in der Waldeten- und Weidstrasse ergriffen werden.	1	1	Kenntnisnahme	Die Thematik des Schleichverkehrs nimmt im Gesamtverkehrskonzept eine zentrale Rolle ein. Treten im Zusammenhang mit der Umsetzung von Massnahmen auf der Waldetenstrasse und Weidstrasse unerwünschte Effekte auf, sind weitere Massnahmen vorzusehen. Ziel ist eine Verlagerung auf die Hauptverkehrsstrassen und nicht in die Wohngebiete.
G.2	Mitwirkungsformular	Das Mitwirkungsformular überfordert, ist bedienungsunfreundlich und bietet nicht genügend Platz für den Begründungstext	1	5	Kenntnisnahme	
G.3	Massnahmen Fuss-/Veloverkehr	Die Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs werden unterstützt	5	6, 13, 22, 29, 37	Kenntnisnahme	
G.4	Bedenken Wachstum	Bedenken gegenüber dem weiteren Wachstum.	2	12, 35	Kenntnisnahme	
G.5	Halbanschluss Buonaserstrasse	Der Halbanschluss Buonaserstrasse wird abgelehnt	20	3, 5, 9, 13, 15, 18, 19, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38	Kenntnisnahme	Siehe Kap.1.2 (Zusammenfassung)
G.6	Halbanschluss Buonaserstrasse	Der Halbanschluss Buonaserstrasse wird unterstützt	19	4, 8, 37, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 56	Kenntnisnahme	Siehe Kap.1.2 (Zusammenfassung)
G.7	Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Verkehr findet kaum Beachtung.	1	14	Kenntnisnahme	Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts. Es sind auch verschiedene Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Siehe auch Rückmeldung F.2
G.8	Unfallschwerpunkte	1 Unfall auf 5 Jahre stellt keinen Unfallschwerpunkt dar	1	14	Ablehnung	Es ist nicht nachvollziehbar worauf sich diese Rückmeldung bezieht. In Kapitel 6.1.2 wurden neben den Unfallschwerpunkten bewusst auch Unfallhäufungen und sicherheitsrelevante Defizite ausgewiesen um sensible Strassenabschnitte herauszuschälen.
G.9	GVK	Das GVK ist umfassend und transparent.	4	16, 22, 23, 47	Kenntnisnahme	
G.10	Dank Mitwirkung	Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung.	2	17, 22	Kenntnisnahme	

Nr.	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
G.11	Themenspeicher Umsetzung	Alle Massnahmen sind für eine Umsetzung vorzusehen und nicht wie teilweise beabsichtigt, lediglich in einen "Themenspeicher" zu verpacken	1	22	Kenntnisnahme	Aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen sowie der Abhängigkeiten ist nur eine etappenweise Umsetzung möglich. Die Massnahmen des Themenspeichers werden im Zusammenhang mit dem Controlling (Massnahme Allg.4) systematisch auf ihren Bedarf hin geprüft.
G.12	Umsetzung	Die Massnahmen werden unterstützt. Ihre Umsetzung wird als Herausforderung betrachtet	2	33, 37	Kenntnisnahme	
G.13	Güterverkehr	Der Güterverkehr wird nicht thematisiert	1	34	Kenntnisnahme	Rotkreuz stellt seit je her einen wichtigen Güterverkehrsknoten dar. Der Güterverkehr stellte aber keinen Schwerpunkt des Gesamtverkehrskonzepts dar. Implizit wird der Güterverkehr allerdings mitberücksichtigt. Die Gemeinde setzt sich spezifisch zu Themen im Bereich Güterverkehr ein. Die Gemeinde begrüsst grundsätzlich eine Verlagerung auf die Schiene, bemüht sich für einen alternativen Standort (ausserhalb des Zentrums) des Freiverlads.
G.14	T30 Schwimmbad	T30 bis zum Postkreisel und nicht bis zum Schwimmbad	1	56	Kenntnisnahme	Aus funktionaler Sicht ist der Abschnitt bis zum Schwimmbad mit zu berücksichtigen. Der zweckmässige Abschnitt für eine T30-Strecke wäre bei einer Umsetzung zu prüfen. Aus heutiger Sicht stellt der Abschnitt bis Postkreisel ist eine zweckmässige Variante dar. Bezüglich der genauen Abschnittlänge bestehen Abhängigkeiten zum Halbanschluss Buonaserstrasse.
G.15	Umstellung Postautolinie 73	Mit der Fahrplananpassung 2017 wurde das gut funktionierende System der Linie 73 angepasst (vom 20/40-Min.-Takt auf 30-Min.-Takt). Dadurch haben sich die Anschlüsse deutlich verschlechtert. Was wird unternommen?	1	20	Nicht Stufe Gesamtverkehrskonzept	Die Problematik der Fahrplanänderung der Linie 73 ist bekannt. Die Planungen wurden durch den Verkehrsverbund Luzern vorgenommen. Die Gemeinde setzt sich im Zusammenhang mit der nächsten Fahrplananpassung für verbesserte Anschlüsse der Linie 73 in Rotkreuz ein.
G.16	Umsetzung GVK	Umsetzung des GVK mit aller Kraft vorantreiben.	1	37	Kenntnisnahme	
G.17	Flankierende Massnahmen Halbanschluss	Wenn der Halbanschluss weiterverfolgt wird, sind die flankierenden Massnahmen zum Halbanschluss Buonaserstrasse zwingend umzusetzen. (Ausweichverkehr von Fänn und Gisikon, Schulwegsicherheit, Lösungen für Anstösser/Landeigentümer, Überprüfung Temporegime)	1	37	Kenntnisnahme	Die Haltung bezüglich der Wichtigkeit von flankierenden Massnahmen wird geteilt (siehe Kap.1.2, Zusammenfassung). Bei der weiteren Projektierung des Halbanschlusses setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass die flankierenden Massnahmen mit hohem Gewicht erarbeitet werden.

Nr.	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
G.18	Lobbying Zimmerberg	Lobbyingaktivitäten hinsichtlich Bau Zimmerberg II von grosser Bedeutung	1	37	Bereits vorgesehen	Massnahme ÖV.2
G.19	Bypass Knoten Forren	Bypass Knoten Forren rasch vorantreiben	2	37, 4	Kenntnisnahme	Die Planungsarbeiten laufen.
G.20	Schulwege	Sicherheit der Schulwege erhöhen, Ausweichverkehr durch Quartiere reduzieren, Luzernstrasse soll möglichst vom gesamten Auto Durchgangsverkehr genutzt werden.	1	7	Bereits vorgesehen	
G.21	Fussgänger-sicherheit Blegistrasse	Für Mitarbeiter und Besucher welche das Geschäftsgebäude Euro 1 an der Blegistrasse 1 in Rotkreuz als Fussgänger erreichen oder verlassen möchten, entstehen immer wieder sehr gefährliche Situationen beim Überqueren der Blegistrasse und der Birkenstrasse. Obwohl sich der betreffende Abschnitt in der Generell-50-Zone befindet, fahren viele Fahrzeuge mit Ausserortsgeschwindigkeiten. Es existiert keine signalisierte Möglichkeit (Fussgängerstreifen), um korrekt auf dem Gehsteig vom Geschäftshaus Euro 1 Richtung Bahnhof Rotkreuz oder zu lokalen Verpflegungsmöglichkeiten zu gelangen. Verschärft wird die Situation, dass im Geschäftshaus Euro 1 mehrere Personen arbeiten, welche sich im Rollstuhl fortbewegen müssen.	1	11	Bereits vorgesehen	Die Ansichten werden geteilt. Massnahmen (BG.1 und FRV.13) sind im Rahmend des GVK vorgesehen.
G.22	Veloweg Forrenkreisel- Holzhäusern	Sollte nur auf einer Seite geführt werden, Wechsel der Strassenseite ist sehr gefährlich, und manchmal schier unmöglich, vor allem für Kinder und Jugendliche	1	35	Kenntnisnahme	Die Führung ist bereits heute auf dem kombinierten Fuss-/Radweg. Die einseitige Führung bedingt allerdings in Richtung Holzhäusern zwangsläufig ein Wechsel der Strassenseite.

3 Fragen

In der Vorlage zur schriftlichen Mitwirkung wurden 3 einleitende Fragen gestellt. Die Rückmeldungen sind in der Folge ersichtlich

3.1 Frage 1: Stossrichtungen

Finden Sie die Stossrichtung des kommunalen Gesamtverkehrskonzepts der Gemeinde Risch richtig?

Auswertung

In der folgenden Tabelle sind die Rückmeldungen zusammengestellt:

Antwort	Privatpersonen	Unternehmen	Parteien, Behörden, Vereine	Total Nennungen	Total In %
Ja	10	6	4	20	36%
Eher ja	6	0	1	7	13%
Teilweise	3	0	0	3	5%
Eher nein	0	0	0	0	0%
Nein	6	0	0	6	11%
Keine Antwort	16	3	1	20	36%
Total	41	9	6	56	100%

Tabelle 1: Auswertung der Eingaben zu Frage 1 (Stossrichtungen)

Bemerkungen zur Frage 1

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.1	Es ist nicht nur mit baulichen Massnahmen zu reagieren, sondern es sollen auch Massnahmen weiterverfolgt werden, welche eine Verhaltensänderung nach sich ziehen	1	13	Kenntnisnahme	Die Haltung, dass infrastrukturelle und verhaltensändernde Massnahmen zu kombinieren sind wird unterstützt. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements werden in Zusammenarbeit mit neuen Siedlungsprojekten und Unternehmen verschiedene Bestrebungen verfolgt um eine Verhaltensänderung zu unterstützen.
F.2	Es ist ein verstärktes Augenmerk auf den ÖV zu legen	1	14	Kenntnisnahme	Die Aussage, dass der ÖV von hoher Bedeutung ist wird unterstützt. Es sind verschiedene Massnahmen im öffentlichen Verkehr vorgesehen. Die Planungen des öffentlichen Verkehrs sind nicht in der Hoheit der Gemeinde. Die Gemeinde ist bestrebt ihre Interessen in diese Planungen einzubringen (Stichworte: Fernverkehrshalt Rotkreuz, Tarifsystem, Weiterentwicklung Busnetz). Siehe auch Nr.G.6
F.3	Der Halbanchluss Buonaserstrasse wird abgelehnt. Die Kapazitätsprobleme beim Autobahnanschluss Industrie Nord sind vor Ort zu lösen.	4	13, 24,31,32	Kenntnisnahme	Siehe Begründung Nr. G.5

3.2 Frage 2: Massnahmenumsetzung

Sind Sie mit dem Vorschlag zur Umsetzung des Massnahmenpaktes 1 einverstanden (siehe Kapitel "5.2 Umsetzung" im Gesamtverkehrskonzept vom 05. März 2018)?

Auswertung

In der folgenden Tabelle sind die Rückmeldungen zusammengestellt:

Antwort	Privatpersonen	Unternehmen	Parteien, Behörden, Vereine	Total Nennungen	Total In %
Ja	6	4	3	13	23%
Eher ja	1	0	0	1	2%
Teilweise	4	1	1	6	11%
Eher nein	0	0	0	0	0%
Nein	11	1	0	12	21%
Keine Antwort	19	3	2	24	42%
Total	41	9	6	56	100%

Tabelle 2: Auswertung der Eingaben zu Frage 1 (Stossrichtungen)

Bemerkungen zur Frage 2

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.4	Massnahmen FRV.7, FRV.11 sind früher anzugehen	1	10	Ablehnung	Aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen sowie der Abhängigkeiten ist nur eine etappenweise Umsetzung möglich.
F.5	Massnahmen ÖV.5 und ÖV.6 fehlen	1	10	Inhaltliche Anpassung	Diese beiden Massnahmen (Verbesserungen Tarifsysteem, Verbesserung des Angebots in den Raum Schwyz) sind bedingen den laufenden Einsatz der Gemeinde. Sie werden in die Abbildung aufgenommen.
F.6	FRV.10 fehlt im Massnahmenpaket, Fuss und Veloverkehr ist zu trennen	1	14	Ablehnung	Ist im Themenspeicher aufgeführt.
F.7	FRV.16 nicht umsetzen (Konflikte, Gefahren)	1	14	Ablehnung	Mit der Massnahme kann das Veloverkehrsnetz attraktiver werden. Die Massnahme ist aber auch für Kinderwagen und Gehbehinderte von grosser Bedeutung, da dies zum Teil unüberwindbare Hindernisse darstellen.
F.8	ÖV.2 ist dringend zu realisieren	1	14	Kenntnisnahme	Die Gemeinde setzt sich nach ihren Möglichkeiten für den 2.Fernverkehrshalt ein. Aufgrund der Abhängigkeiten mit Erweiterungen der Infrastruktur (Zimmerbergtunnel) ist eine kurzfristige Umsetzung nicht realistisch.
F.11	Insgesamt ist das GVK zu gross und muss in Umsetzungsetappen portioniert werden. Sonst erleidet es Schiffbruch.	1	16	Bereits vorgesehen	Umsetzungsetappen sind vorgesehen.
F.12	Folgende Massnahmen aus dem "Themenspeicher" sind in das Paket "Umsetzung in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton, Privaten" zu überführen: – FRV.10, FRV.11, FRV.12, FRV.14, FRV.17, FRV.18, FRV.19, FRV.20 – BG.8, BG.9 – PP.2 – Allg. 2	1	22	Ablehnung	Siehe Begründung Nr. G.11
F.13	Aus Sicht der Grünen Risch-Rotkreuz haben folgende generelle Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssituation höchste Priorität: – Generelle Verbesserung der Attraktivität von Radwegverbindungen, insbesondere der heutigen SBB-Unterführung Kreuzplatz – Bauernhof/Kreisel Mattenstrasse/Poststrasse; – Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende (auf bestehenden Verkehrsflächen oder Projekten des GVK); – Mittelfristige Erweiterung der Begegnungszone (ab Lindenmattkreisel bis Dorfmattkreisel); – Anpassung der Geschwindigkeitslimiten im Dorf / Nahverkehrsbereich; – Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes (Veloverleih, Carsharing/Carpooling usw.); – Nichtrealisierung des Autobahn-Halbanschlusses Buonas.	1	22	Kenntnisnahme	

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.14	Neben den Grundstückseigentümer sind auch die Betroffenen miteinzubeziehen (z.B. MIV.6)	1	34	Kenntnisnahme	Anliegen von Betroffenen und Grundeigentümer werden ernst genommen. Diese Anliegen werden wie üblich bei Projekten der Gemeinde miteinbezogen.

3.3 Frage 3: Vollständigkeit

Welche Massnahme fehlt aus Ihrer Sicht im KGV?

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.15	Aufwertung der Unterführung Dorfzentrum (Sofortmassnahme und Verbreiterung)	3	2, 4, 22	Ablehnung	Der Handlungsbedarf zu Unterführung Dorfzentrum wurde erkannt. Als Sofortmassnahme wurde eine Aufwertung (inkl. Optimierung der Beleuchtung) der bestehenden Unterführung vorgenommen. Auch eine bauliche Verbreiterung wurde geprüft, ist aber wäre aufgrund der äusseren Rahmenbedingungen (Kanalisation, Gleisanlagen) extrem kostenintensiv und nicht verhältnismässig. Aus Sicht der Gemeinde wird die bestehende Unterführung als ausreichend eingestuft. Es bedingt eine gegenseitige Rücksichtnahme.
F.16	Temporeduktion auf Chamerstrasse (T50)		2, 4	Bereits vorgesehen	Ist im GVK als Massnahme vorgesehen (BG.2)
F.17	Durchgehende Velowege, Vortritt Velofahrer, Absätze entfernen	1	7	Kenntnisnahme	Wird im Rahmen des Möglichen unterstützt.
F.18	T30	1	7	Bereits vorgesehen	Ist im GVK als Massnahme vorgesehen (BG.5)
F.19	Massnahmen zur Reduktion von Schleichverkehr durch Quartiere	1	7	Bereits vorgesehen	Ist im GVK als Massnahme vorgesehen (MIV.3, MIV.4, MIV.5, BG.5, BG.6, BG.7)
F.20	Sichere Schulwege	1	7	Bereits vorgesehen	Die Schulwegsicherheit stellt ein ganz zentrales Thema im Gesamtverkehrskonzept dar. Verschiedene der vorgesehenen Massnahmen (insbesondere im Fuss- und Radverkehr sowie in der Gestaltung und Betrieb der Strassen) sollen zu einer Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen führen.

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung	
F.21	Anpassung Verzweigung Küntwilerstrasse - Luzernerstrasse, Schlechte Befahrbarkeit für Bus (Anpassung Kurvenradien, Mittelinsel)	1	8	Nicht Stufe Gesamtverkehrskonzept	Besten Dank für den Hinweis. Wird ausserhalb des Gesamtverkehrskonzepts durch die Gemeinde geprüft.	
	F.22	Anpassung Verzweigung Buonaserstrasse - Bahnhof Süd)Gefährliche Situation: Velos benutzen den Fussgängerstreifen, Sichtweiten für Fussgänger nicht vorhanden. Lösungsvorschlag: Geländer	1	8	Nicht Stufe Gesamtverkehrskonzept	Besten Dank für den Hinweis. Mit der Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd werden die Bushaltestelle Bahnhof Süd und die Zufahrten geprüft. Die Situation wird in diesem Zusammenhang nach Möglichkeiten optimiert.
	F.23	Verbesserung ÖV-Verbindung Richtung Kanton Luzern Durchbindung Linie 23 bis Rotkreuz als Ersatz für Linie 110	1	10	Kenntnisnahme	Der Verkehrsverbund Luzern hat im Rahmen der Angebotsplanung (AggloMobil tre) eine Durchbindung der Linie 23 bis Rotkreuz geprüft, aber aufgrund der Potenziale nicht weiterverfolgt.
F.24	Unternehmen verstärkt in die Pflicht nehmen	1	12, 27, 35	Kenntnisnahme	Im Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagement (MassnahmeAllg.2) werden in Zusammenarbeit mit den Unternehmen Massnahmen getroffen um die Verkehrsbelastungen zu reduzieren.	

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.25	Nur Bypass Forren und verbesserte Fussgängerbewirtschaftung umsetzen Restliche bauliche Massnahmen weglassen.	1	13	Ablehnung	In einem Gesamtverkehrskonzept sind zwingend Massnahmen in unterschiedlichen Bereichen vorzusehen.
F.26	Klare Trennung Fuss- und Radverkehr.	1	14	Kenntnisnahme	Wird soweit möglich unterstützt.
F.27	Langsamverkehrsachsen besser definieren	1	15	Ablehnung	Nicht nachvollziehbar. Im Fuss-/ und Radwegnetz sind die Achsen definiert.
F.28	Massnahmen gegen Schleichverkehr auf der Küntwilerstrasse wenn der Durchfahrtswiderstand auf der Waldeten- und Weidstrasse erhöht wird	1	16	Kenntnisnahme	Siehe G.1
F.29	Massnahmen zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls z.B. Bhf. Nord und Süd (Einsehbarkeit, verbesserte Beleuchtung)	1	21	Bereits vorgesehen	Im Zusammenhang mit der geplanten Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd wird die Aufwertung des Bahnhofareals thematisiert.
F.30	Umsetzung BehiG Busbahnhof Süd	1	21	Bereits vorgesehen	Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd
F.31	Verbreiterung SBB-Unterführung	1	22	Kenntnisnahme	Mit der Weiterentwicklung ÖV-Hub (ÖV.4) und der Entwicklung Bahnhof Süd werden die Funktionalität und die Anforderungen an den Bahnhof Rotkreuz diskutiert. In diesem Zusammenhang ist auch eine Verbreiterung der SBB-Unterführung im Sinne der Aufwärtskompatibilität planerisch zu sichern.
F.32	Busverbindung Holzhäusernstrasse zu Nachbargemeinden	1	29	Kenntnisnahme	Die eher unattraktive ÖV-Erschliessung der Holzhäusernstrasse ist der Gemeinde bekannt. Aufgrund der äusseren Rahmenbedingungen und der eher geringen Potenziale ist ein Ausbau von zusätzlichen Verbindungen nicht realistisch. Mögliche Synergien ergeben sich allenfalls aus den Abklärungen zum Ortsbus/Pilot autonomer ÖV (Massnahme ÖV.3)
F.33	Über- oder Unterführung für Fussgänger beim Kreisel Forren	4	30, 31,32, 35, 34, 4	Kenntnisnahme	Die Fuss- und Veloverkehrsführung im Umfeld des Forrenkreisels stellt eine Herausforderung dar. Frühere Abklärungen haben gezeigt, dass Unterführungen aufgrund der Kanalisation mit äusserst aufwendigen baulichen Eingriffen verbunden wären. Im Zusammenhang mit der Massnahme Fuss- /Veloachse Chamerstrasse werden unterschiedliche Lösungen der Fussgängerführung geprüft. Langfristig und im Zusammenhang mit einer Entwicklung des Blegi-Areals sind Überführungen denkbar.

Nr.	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.34	Der Anschluss ist auf der Autobahn Richtung Luzern (Rotkreuz West) anzuordnen. Direkter Autobahnanschluss auf die Industriestrasse bei Roche.	3	24, 32, 38	Ablehnung	Siehe Kap.1.2 (Zusammenfassung)
F.35	Barrierefreier Zugang für den Verteil- und Güterverkehr	1	34	Kenntnisnahme	
F.36	Trennung von FRV und MIV bei hohem Verkehrsaufkommen	1	34	Kenntnisnahme	
F.37	Umplatzierung der Bushaltestellen um die Anzahl zu überquerenden Strassen zu reduzieren	1	34	Kenntnisnahme	Das Anliegen wird geteilt. Die Lage der Haltestellen sind kurzfristig gegeben, sind aber im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung und neuen Technologien zu optimieren.
F.38	Massnahmen, welche den MIV unattraktiv machen	1	35	Kenntnisnahme	Es sind verschiedene Massnahmen vorgesehen, welche die Verträglichkeit in Wohnquartieren erhöhen und Schleichverkehrsrouten durch Wohnquartiere vermeiden.
F.39	Visionäre Ideen (insbesondere für die Strecke Bahnhof - Industriegebiet)	1	37	Kenntnisnahme	Im Zusammenhang mit der Fuss-/Veloachse Chamerstrasse (Massnahme FRV.2) werden verschieden z.T. auch innovative Lösungsansätze geprüft.
F.40	Busverbindung Rotkreuz - Meierskappel - Küssnacht	1	52	Kenntnisnahme	Die Massnahme wird unterstützt, falls sich daraus eine verbesserte ÖV-Erschliessung für Risch und Buonas ergibt.
F.41	Prüfung Bypass Knoten Lindenplatz	1	4	Ablehnung	Der Knoten Lindenplatz ist nicht Kapazitätsbestimmend. Eine Erhöhung der Kapazität in Richtung Luzern könnte die Schleichverkehrsproblematik durch Rotkreuz noch zusätzlich verstärken.

4 Spezifische Rückmeldungen

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.1	6.1.3		Analyse Öffentlicher Verkehr	Analyse teilweise veraltet, Buslinie 8 wurde umbenannt in Linie 48, Linie 51/52 ist umgesetzt, Linie 53 im 20/40-Min-Takt und nicht im 30-Min.-Takt	1	14	Formelle Anpassung	Die Nummerierung und Linienführung des Busangebots in Rotkreuz hat sich im Projektverlauf geändert. Die entsprechenden Inhalte werden aktualisiert.
S.2	5	27	Nr. FRV 20 Prüfung Veloführung St.Germannstrasse	Wir haben der Gemeinde bereits für den Veloweg an der Rischerstrasse Land abgetreten. Dieser ist im Vergleich zu den restlichen Velowegen im Kanton Zug bereits jetzt deutlich breiter und daher sehr sicher. Eine Gefahrenstelle am Schlossweg besteht nicht, da der Veloweg der Rischerstrasse entlang über die Seestrasse Richtung Cham führt. Der von den Velofahrern unrechtmässig benützte Weg über die St. Germannstrasse ist nur für den Zubringerdienst gestattet und somit nicht rechtmässig als Veloweg zu benützen. Da bereits jetzt eine Trennung der Fussgänger (Seepromenade und St. Germannstrasse) und der Velofahrer (Rischerstr./Seestr.) erfolgt ist, ist ein weiterer Veloweg absolut nicht von Nöten. Ein solcher würde vielmehr die Fussgänger an der Seepromenade gefährden, da bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Velofahrer rücksichtslos mit überhöhter Geschwindigkeit an den Fussgängern vorbeifahren. Ein Aufheben des Fahrverbotes würde eine neue Gefahrenstelle schaffen. Eine Änderung der Veloroute würden wir mit allen Mitteln bekämpfen. Eine Enteignung ist unter solchen Umständen absolut unverhältnismässig und nicht zumutbar. Das mildeste Mittel zur Behebung einer allfälligen Gefahrenquelle am Schlossweg ist, die bereits vorhandene Schranke – welche zum Schutz extra erstellt werden musste und aktuell nicht geschlossen werden darf – auch geschlossen wird. Dies würde dazu führen, dass die Kreuzung durch die Velofahrer nicht mehr mit überhöhter Geschwindigkeit überquert werden kann und diese zudem veranlasst würden, den offiziellen Fahrweg an der Seestrasse zu benützen. Auch ein generelles Velofahrverbot an der St. Germannstrasse wäre sinnvoll.	1	5	Kenntnisnahme	Die Veloroute Dersbachstrasse / St.Germannstrasse zwischen Cham und Risch stellt eine kantonale Radstrecke (gemäss Richtplan) dar. Die Gemeinde ist bestrebt eine möglichst verträgliche und sichere Lösung zu finden. In diesem Zusammenhang werden mögliche Varianten geprüft.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.3	4.2	8	Veloverkehr	Aktuell wenig Berufsverkehr mit dem Velo Richtung Cham. Mögliche Verbesserung: Neuer Veloweg entlang der Bahngleise Richtung Cham/ Velofahren attraktiv machen.	1	7	Kenntnisnahme	Die Aussage, dass das Potenzial für den Veloverkehr gross ist (insbesondere auf der Verbindung Rotkreuz-Cham), wird gestützt. Verschiedene Massnahmen sind dazu vorgesehen. In Seenähe besteht bereits eine attraktive und nahezu konfliktfreie Route, wodurch ein neuer Veloweg entlang der Bahngleise nicht im Vordergrund steht.
S.4	FRV	23	Tempo 30	Küntwilerstrasse bietet sich als 30-Zone an. Erhöht Sicherheit, reduziert Lärm, Autofahrer verlieren kaum Zeit. Einige fahren freiwillig mit 30 km/h. Vorteil: wenig Kosten, grosse Wirkung	1	7	Kenntnisnahme	Die Küntwilerstrasse ist Konzeptplan Betrieb und Gestaltung als Sammelstrasse mit T30-Regime vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt auf Anstoss der Bevölkerung (Massnahme BG.5). Allerdings haben Untersuchungen gezeigt, dass eine entsprechende Umgestaltung und damit zwingend verbundene Einhaltung der notwendigen Geschwindigkeiten auf diesem Abschnitt als eher schwierig eingestuft werden.
S.5	5.1	23	FRV.7	Sehr gute Idee. Eine Verbindung würde das Naherholungsgebiet stark vergrössern und für eine bessere Verbindung Richtung Kt. Aargau sorgen.	1	10	Kenntnisnahme	
S.6	5.1	28	MIV.1b	Die in der Grafik schwach eingezeichnete Verbindungsstrasse Buonaserstrasse - Meierskappelerstrasse wäre ein massiver Eingriff in dieses Gebiet und soll nur wenn absolut notwendig umgesetzt werden. Diese Strasse ist aufgrund der politischen Brisanz als einzelne Massnahme zu behandeln.	1	10	Ablehnung	Es ist keine neue Verbindungsstrasse zwischen Buonaserstrasse und Meierskappelerstrasse vorgesehen. Sondern mittels flankierender Massnahmen (Fahrverbot, nur Zubringerdienst) ist zu verhindern, dass die bestehenden Landwirtschaftswege als Schleichwege genutzt werden. (siehe auch Abbildung 29 im GVK)
S.7	5.1	36	ÖV.2	Ein zweiter Halt würde bessere Anschlüsse in Luzern bedeuten. Allerdings dürfte es fahrzeit-technisch schwierig umzusetzen sein, ohne die momentan schon schlechte Fahrplanstabilität weiter zu verschlechtern. Zu prüfen: Geschwindigkeitserhöhung im Abschnitt Rotkreuz-Ebikon und Einsatz von spurtstarkem Rollmaterial.	1	10	Kenntnisnahme	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabenummer)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.8	5.1	37	ÖV.6	Alternative zur S32 wäre die Einführung eines Schnellbusses Rotkreuz - Arth-Goldau	1	10	Inhaltliche Anpassung	Die Möglichkeit eines Schnellbusses sollen auch im Rahmen der Massnahme ÖV.6 geprüft werden. Die Erfahrungen zeigen, dass das bisherige Angebot schlecht genutzt wurde.
S.9	4.5	17	ÖV	Die mangelnde Anbindung von Rotkreuz von Seite SBB mit zu wenig attraktiven IR Halten muss vordringlich gelöst werden. Seit die Doppelspurlücke zwischen Rotkreuz und Cham beseitigt wurde, ist der Fahrplan nicht angepasst worden wie seinerzeit von SBB versprochen. Durch die Doppelspur Seite Rotkreuz Ost sind die Abkreuzungskonflikte der IR mit der Stadtbahn eliminiert worden, jedoch fand danach keine Fahrplan Anpassung statt. Bereits heute halten in Störungs- oder Ausnahmefällen die IR Zug-Luzern mit Abfahrt in Zug um xx.29 oder ab Luzern mit Abfahrt um xx.10 in Rotkreuz und können ohne Verspätung den nächsten Bahnhof (Luzern oder Zug) erreichen, da die Fahrzeitreserve aus der "Einspurzeit" immer noch drin ist. Als ÖV Vielfahrer und Kenner der Materie sehe ich keinen Grund, die IR in Rotkreuz nicht halten zu lassen. Dies würde insbesondere auch die S-Bahn am Morgen und Abend entlasten!	1	14	Kenntnisnahme	Die Gemeinde setzt sich weiterhin nach ihren Möglichkeiten für den 2. Fernverkehrshalt ein. (Massnahme ÖV.2) Umfangreiche Abklärungen zu dieser Thematik wurden durch Bahnberatungsunternehmung SMA unternommen. Dabei hat sich gezeigt, dass ein zweiter Fernverkehrshalt ohne Zimmerbergbasistunnel 2 nicht möglich ist.
S.10	4.5	17	ÖV	Die Buslinie 53 ist seit der Einführung des neuen ÖV Konzepts im Bezirk Küssnacht massiv verschlechtert worden, dies jeweils Morgens und Abends. Seit diesem Zeitpunkt wurden die Zusatzkurse am Morgen und Abend gestrichen, was für die pendelnde Bevölkerung aus Risch und Buonas schon fast unzumutbar ist, da nur im 20/40 Minuten Takt gefahren wird. Hier ist dringend eine Verbesserung gewünscht, damit weniger Autoverkehr nach Rotkreuz produziert wird. Ein Ortsbus, welcher in den HVZ zwischen Fänn-Risch-Buonas und Bahnhof verkehrt, sollte das mangelhafte Angebot ergänzen. (Im Moment sieht man nur immer Verbesserungen auf der Bahnhof Nordseite, aber nicht Richtung Süd). Dieser Punkt ist dringend auf den nächsten Fahrplanwechsel Ende 2018 umzusetzen.	1	14	Kenntnisnahme	Die Linie 53 hat in den letzten Jahren keine massgebliche Änderung erfahren. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb sich das Angebot verschlechtert haben soll. Die Gemeinde setzt sich für ein attraktives ÖV-Angebot für Risch und Buonas ein.
S.11	4.5	17	ÖV	Für den zusätzlichen IR Halt muss es auch passende Bus Kurse der Linie 53 geben.	1	14	Kenntnisnahme	Bei einem zusätzlichen IR-Halt ist das ÖV-Angebot der Region grundsätzlich zu prüfen.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.12	4.5	17	ÖV	In Strassen mit viel Autoverkehr ist der Bus behindert, das heisst, entweder man fokussiert auf alternative Lösungen mit Schienengebundenen Verkehrsmittel und Eigenstrasse oder man hat durchgängige Busspuren, welche nirgends durch den MIV behindert werden.	1	14	Kenntnisnahme	Behinderungen des Busverkehrs beeinträchtigen die Qualität des öffentlichen Verkehrs. Auf einzelnen Abschnitten (Industrie-str./Forrenstrasse) bestehen heute bereits Busbevorzugungsmassnahmen mit dem Bypass ist eine weitere vorgesehen. Durchgängige Busspuren/Schienengebundene Verkehrsmittel sind innerhalb der gebauten Strukturen und im Zusammenwirken mit der Stadtbahn Zug kaum realistisch.
S.13	MIV. 7	30	Bypass Kreisel Forren	Die Priorität wird hoch gewichtet, der Zeithorizont sollte angepasst werden auf "sofort"	1	21	Kenntnisnahme	Die Projektierung läuft und wird vorangetrieben. Aufgrund der Abhängigkeiten und den notwendigen Planungs- und Vertiefungsarbeiten ist die Umsetzung des Bypass Kreisel Forren als Sofortmassnahme nicht realistisch.
S.14	BG. 6	33	Umgestaltung Birkenstrasse	Bei der Umgestaltung der Birkenstrasse gehört ein spezielles Augenmerk dem ÖV	1	21	Kenntnisnahme	
S.15	ÖV. 3	36	Abklärung Ortsbus, Pilot autonomer ÖV	ZVB unterstützt gerne mit Fachwissen	1	21	Kenntnisnahme	Bei Bedarf nimmt dies die Gemeinde gerne in Anspruch.
S.16	6.3	66	Anhang 3	Verlängerung Begegnungszone oder T30 bis Schwimmbad gefährden die Fahrplanstabilität	1	21	Kenntnisnahme	
S.17	FRV.2		Fuss - Veloachse Chamerstrasse	Ist unbestritten. Sie sollte aber attraktiv und vom motorisierten Verkehr getrennt realisiert werden. Wichtig ist eine sichere Querung der Chamerstrasse für den Fussgänger- und Veloverkehr. Es ist auch eine Absenkung der Autofahrbahn (Niveauunterschied) ins Auge zu fassen.	1	22	Kenntnisnahme	Die Fuss- und Veloachse Chamerstrasse wird derzeit in einem Projekt untersucht. In diesem Zusammenhang werden auch die Querungen betrachtet.
S.18	FRV.3		Netzlücken Quartier	Die Querung der Chamerstrasse bei der Mattenstrasse / Industriestrasse ist für Velo und Fussgänger gefährlich. Hier muss eine Verbesserung im Zusammenhang mit der Massnahme BG.8 (Umgestaltung Chamerstrasse) erzielt werden. Das Gebiet „Suurstoffi“ muss auch während der Bauzeit besser und direkter für Fussgänger erreichbar sein.	1	22	Kenntnisnahme	Ein Projekt zur Knotenumgestaltung Chamerstrasse / Mattenstrasse ist vorgesehen (MIV.9).
S.19	FRV.4		Netzlücken Naherholung	Netzlücken für Fussgänger und Rollstuhlfahrende schliessen.	1	22	Kenntnisnahme	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.20	FRV.5		Netzlücke Birkenstrasse / Industriestrasse	Muss unbedingt verbessert werden -> Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	Die Bedeutung dieser Massnahme wird von der Gemeinde geteilt. Aufgrund der personellen und finanziellen Ressourcen sowie der Abhängigkeiten ist nur eine etappenweise Umsetzung möglich.
S.21	FRV.6		Fuss- und Veloroute entlang Reuss	Im heutigen Zustand belassen. Es braucht keine Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs in den Naturschutzgebieten; diese Gebiete sollen weiterhin einem Schutz vor einer Zunahme von nicht erwünschtem Veloverkehr (z.B. Fahrverbot auf Gehwegen entlang der Reuss durchsetzen) unterstellt sein.	1	22	Ablehnung	Die Gemeinde ist sich der Sensibilität des Raums bewusst. Es werden Lösungen geprüft, welche möglichst verträglich sind.
S.22	FRV.8		Neue Querungstellen Fussverkehr	Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20
S.23	FRV.9		Fuss- und Veloinfrastruktur Küntwilerstrasse	Radstreifen bergwärts zwingend markieren, dafür den Mittelstreifen entfernen. Mit farbigen Seitenrändern die Fahrbahn optisch verengen.	1	22	Kenntnisnahme	Wird mit Sanierung Küntwilerstrasse realisiert.
S.24	FRV.10		Fussinfrastruktur Buonaserstrasse	Das neue Trottoir auf der Seite AMC/Bachmann/Tennisplatz bis Sijentalwald trägt zu mehr Sicherheit der Fussgänger bei. Auf dem bestehenden Velo- und Fussweg ca. alle 100 m Bodenmarkierungen (Piktogramm Velo und Fussgänger) anbringen, die auf die gemischte Nutzung hinweisen.	1	22	Kenntnisnahme	
S.25	FRV.11		Veloinfrastruktur Meierskappelerstrasse	Die Sicherheit und Attraktivität mit einem separat geführten Weg für Velo- und Fussgänger wird gesteigert. Priorität hoch (statt mittel), Zeithorizont sofort.	1	22	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20, realistischerweise ist dies mit einer Strassensanierung zu kombinieren.
S.26	FRV.13		Fuss / Veloinfrastruktur Bleigistrasse	Die Fussgängersicherheit muss umgehend an die Hand genommen werden. Eine sofortige Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 80 auf Tempo 60 bringt sofort mehr Sicherheit für den Langsamverkehr. Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	Projekt ist bereits in Bearbeitung (Bestandteil von Projekt neuer Kreisel Blegi/Birkenstrasse)
S.27	FRV.14		Veloinfrastruktur Rischerstrasse	Die engen Verhältnisse in Risch machen es notwendig, die Veloinfrastruktur vom motorisierten Verkehr zu trennen, Priorität mittel (statt gering) / Zeithorizont: mittelfristig (statt langfristig)	1	22	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.28	FRV.17		Veloförderungskonzept	Möglichkeit für Veloabstellplätze bei Bushaltestellen. Gesicherte Veloabstellplätze auf beiden Seiten des Bahnhofes, die Anreiz schaffen, das Velo vom und zum ÖV-Hub bzw. Bahnhof zu benützen. Ausserdem wäre es notwendig, die Aussen-Veloparkplätze vor den Ladenlokalen von Coop und Migros im Dorfzentrum zu erhöhen (heute vor allem bei Migros sehr unbefriedigend). Auch die Situation mit separaten und sicheren Radstreifen generell bei den Kantonsstrassen ist sehr unbefriedigend (z.B. ab Kreisel Holzhäusern in Richtung Hünenberg und Bösch). Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20
S.29	FRV.18		Potenzialabklärung Verleihsystem	Förderung mit passenden Massnahmen (z.B. Angebot von externen Anbietern usw.). Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Inhaltliche Anpassung	Die Prioritätserhöhung wird durch die Gemeinde unterstützt. Im Zusammenhang mit der Massnahme zum ÖV-Hub werden entsprechende Massnahmen geprüft.
S.30	FRV.19		Interessensklärung Lieferdienst (Cargo-Velo) mit lokalem Gewerbe	Die Beschaffung von zwei bis drei Lastenvelos (elektrische Cargo-Bikes) mit Standort z.B. Nähe Bahnhof, Schöngrund oder Lindenmatt zum Mieten sind zu begrüssen (siehe auch das Projekt «carvelo2go» der Gemeinden Steinhausen, Cham, Stadt Zug mit Start im Mai 2018).	1	22	Kenntnisnahme	
S.31	MIV.1a		Halbanschluss Buonaserstrasse	Ein Halbanschluss führt zu massiv mehr Durchgangsverkehr durch die Wohndörfer Rotkreuz, Holzhäusern, Buonas und Risch und das will ein Grossteil der Dorfbewohner wie auch wir nicht. Erst kürzlich wurde der Dorfkern von Rotkreuz mit einer Begegnungszone beruhigt. Zudem wäre dieser unnötige Halbanschluss mit Landverschleiss verbunden. Es muss mit vermehrtem Verkehr aus oder nach Richtung Küssnacht a.R. gerechnet werden. Antrag: Halbanschluss streichen	2	22, 33	Ablehnung	Siehe Kap.1.2 (Zusammenfassung)
S.32	MIV.1b		Flankierende Massnahmen zum Halbanschluss Buona-serstrasse	Sie stehen im Widerspruch zur bereits absehbaren Mehrbelastung des motorisierten Verkehrs in Rotkreuz, Buonas, Holzhäusern und Risch, die der geplante Halbanschluss hervorrufen würde. Die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen können umgesetzt werden, unabhängig vom Halbanschluss.	1	22	Kenntnisnahme	Flankierende Massnahmen sollen die Verträglichkeit der Strasseninfrastruktur sicherstellen und unerwünschte Effekte minimieren. Flankierende Massnahmen können sowohl bei abnehmenden als auch bei zunehmenden Verkehrsbelastungen vorgesehen werden.
S.33	MIV.2		Eingangspforten	Diese sind sinnvoll, um Siedlungsgebiete für die Verkehrsteilnehmenden zu markieren. Auf der Legende (Seite 41) fehlt eine entsprechende Eingangspforte auf der Luzernerstrasse von Seite Honau (Höhe Lindenmatt/Haldenquartier).	1	22	Ablehnung	Auf der Luzernerstrasse besteht bereits eine Eingangspforte (Veloquerung).

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabenummern)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.34	MIV.3		Erhöhung Durchfahrts-widerstand Walde-tenstrasse	Ist in Umsetzung, z.B. mehr Pfosten.	1	22	Kenntnisnahme	
S.35	MIV.7		Bypass Forrenkreisel	Der Kreisel muss unbedingt für den Veloverkehr attraktiv und sicher gestaltet und signalisiert werden. Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	Die Massnahme Bypass Forrenkreisel ist nur bedingt eine Veloverkehrsmassnahme. Die Planung ist bereits angelaufen. Die Prioritätenänderung wird abgelehnt.
S.36	MIV.8		Knotenungestal-tung Chame-rstrasse / Post-strasse	Die Querung für Fussgänger und Veloverkehr muss sicherer und velofreundlicher gestaltet werden. Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	Die Knotenumgestaltung (insbeson-dere unter Berücksichtigung der Fuss-/Veloquerung) ist vorgesehen. Die Prioritätenänderung wird abge-lehnt.
S.37	MIV.9		Knotenungestal-tung Chame-rstrasse / Mat-tenstrasse	Querung für Fussgänger und Veloverkehr muss sicherer und velo-freundlicher gestaltet werden. Priorität hoch (statt mittel).	1	22	Ablehnung	Die Knotenumgestaltung (insbeson-dere unter Berücksichtigung der Fuss-/Veloquerung) ist vorgesehen.
S.38	MIV.12		Ostumfahrung	Streichung aus dem Richtplan (Legende Seite 41). Würde nur Mehr-verkehr im Dorf Rotkreuz generieren.	2	22, 35	Ablehnung	Die Ostumfahrung ist im sowohl im kantonalen als auch kommunalen Richtplan enthalten. Im Sinne der planerischen Sicherung hält der Gemeinderat daran fest.
S.39	BG.3		Änderung signa-lisierte Ge-schwindigkeit Breitfeld	Die Querung beim Restaurant Breitfeld ist heute sehr gefährlich, daher ist die Massnahme wichtig. Zeithorizont: sofort (statt kurzfristig)	1	22	Inhaltliche Anpassung	Das Anliegen ist auch für die Ge-meinde von hoher Bedeutung.
S.40	BG.7		Umgestaltung Industriestrasse	Die Industriestrasse führt durch Wohnquartiere, Industriegebiete und Naherholungszonen. Mehr Sicherheit für den Langsamverkehr ist unerlässlich. Zeithorizont: kurzfristig (statt mittelfristig)	1	22	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20
S.41	BG.10		Aufwertung Zentrumsdurch-fahrt Rotkreuz	Eine Ausdehnung der Begegnungszone ab Lindenkreisel bis Dorf-mattkreisel ist mittelfristig anzustreben.	1	22	Kenntnisnahme	
S.42	ÖV.3		Abklärung Orts-bus, Pilot auto-nomer ÖV	Ein Ortsbus-System im Kreisverkehr in Rotkreuz im 20 Minutentakt würde mehr Leute zum Umsteigen auf den ÖV bewegen. Dieses Angebot würde auch von älteren Menschen, Gehbehinderten und Familien gerne genutzt.	1	22	Kenntnisnahme	
S.43	ÖV.5		Vereinfachung Tarifs-system	Priorität hoch (statt mittel)	2	22, 52	Ablehnung	siehe Beantwortung Rückmeldung S.20

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.44	PP.2		BO Anpassung Privater Parkierung	Eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung sollte angestrebt werden, auch hinsichtlich der maximalen Anzahl von Abstellplätzen für Autos. Der aktuelle Bebauungsplan «Chäsimmat» beinhaltet nach unserer Ansicht unter Berücksichtigung der idealen Lage für die ÖV-Anbindung eine zu hohe Anzahl von Parkplätzen im Verhältnis der Anzahl Wohnungen und Gewerberäume. Hier wird ein Mehrverkehr wieder in Kauf genommen, der die Umsetzung von einzelnen Massnahmen des vorliegenden GVK als noch dringender erscheinen lässt. Priorität hoch (statt mittel)	1	22	Ablehnung	Der Bebauungsplan ist von der Gemeindeversammlung genehmigt und wird demnächst rechtskräftig. Die Anzahl Parkfelder wurden im Bebauungsplan gegenüber einer Regelbauweise deutlich reduziert. Im Zusammenhang mit der anstehenden Ortsplanungsrevision wird das Thema der privaten Parkierung angegangen.
S.45	ALLG.2		Weiterentwicklung Mobilitätssystem	Die Verminderung der Mobilitätsspitze morgens und abends ist ein anspruchsvolles Ziel, wozu jeder Pendler und jede Pendlerin ihren Beitrag leisten soll. Auch die Firmen, Gewerbebetriebe und die Hochschule können mit gezielten Massnahmen zum gewünschten Erfolg beitragen.	1	22	Kenntnisnahme	
S.46	ALLG.3		Förderung von Car Sharing/Car Pooling	Eine solche Förderung sollte mittels App unter Einbezug aller Verkehrsmittel erfolgen.	1	22	Kenntnisnahme	
S.47	Bg.5 & Bg. 6	33	Tempo 30	Feuerwehrausfahrt ist bekanntlich über die Birken- und Blegistrasse. Deshalb sollte man in diesem Abschnitt Tempo 50 belassen, um die Zufahrt im Schadenergebnis kurz zu halten.	1	23	Kenntnisnahme	Feuerwehrfahrzeuge können unter bestimmten Rechtfertigungsgründen (Notfalleinsatz, Wahrung der Verhältnismässigkeit, keine übermässige Gefährdung Dritter) die zulässige Geschwindigkeit überschreiten. Ein abschnittsweise änderndes Temporegime (Begegnungszone, T30, T50) in Richtung Blegistrass wird als zweckmässig erachtet.
S.48	ÖV 1	36	Haltestellen Bus	Haltestellen, welche ebenfalls verbessert & erneuert werden sollen: Rüti, Blegi Richtung Hünenweg auf der L51, Waldeten, Risch Richtung Rotkreuz	1	23	Inhaltliche Anpassung	Die zusätzlichen Haltestellen werden im Massnahmenbeschrieb aufgenommen
S.49	6.3	66	Risikoanalyse	Erhöhung Durchfahrts Widerstand Buonas und Risch, Achtung Buslinie 53	1	23	Kenntnisnahme	
S.50	3	3	Ziele	Ziele für den Güterverkehr / Zubringer fehlen	1	34	Kenntnisnahme	Siehe Beantwortung Eingabe G.13
S.51	5	28/29	MIV.3/4	Keine Schwellen, besser Blinklichtanlage, RDZ & Feuerwehr werden nicht gehindert, kann das ganze Jahr angewendet werden, keine zusätzlichen Geräuschemissionen, keine Nachteile für Anwohner	1	34	Ablehnung	Aus fachlicher Sicht wird von einer Verwendung von sog. Blinklichtanlagen abgeraten

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.52	5	29	MIV.5	Bereits heute hat es wenig quartierfremden Verkehr. Schikanen treffen vor allem Anwohner und Gewerbe. Die Industriestrasse ist auch Zubringer von der Riedstrasse, Grundstrasse, etc. eine Reduktion auf die Forrenstrasse würde diese noch mehr überlasten.	1	34	Ablehnung	In der Abendspitze weicht ein beträchtlicher Anteil über die Industriestrasse auf die Chamerstrasse aus. Das Wohnquartier am südlichen Ende der Industriestrasse ist soweit als möglich vor diesem Schleichverkehr zu schützen. Langfristig ist ein zusätzlicher Anschluss an die Chamerstrasse vorgesehen (MIV.11).
S.53	5	29	MIV.6	Auf der Abbildung liegt die Fussgängerüberquerung mit einer Insel direkt an der Kreuzung. Als Folge wird die Rest-Fahrbahn verengt. Die Kreuzung ist bereits heute anspruchsvoll. Mit zusätzlicher Insel, Fussverkehr und enger Velospur verschlechtert sich die Sicherheit.	1	34	Kenntnisnahme	Die Projektierung zum Knoten Forrenstrasse/Industriestrasse läuft. Mit der Mittelinsel wird die Sicherheit für die Fussgänger erhöht und der Zugang zur Haltestelle verbessert. Eine Einengung der Fahrbahn führt nicht unmittelbar zu einer Reduktion der Sicherheit.
S.54	5	30	MIV.9	Zufahrt vom Knoten Chamerstrasse/Poststrasse in die Industriestrasse darf für den Güterverkehr nicht verschlechtert werden.	1	34	Kenntnisnahme	
S.55	5	34	BG.7	Beibehaltung der Befahrbarkeit mit Lastwagen ohne Schwellen oder Slalom-Manöver. Beibehaltung der sehr guten Übersicht.	1	34	Kenntnisnahme	
S.56	6.3	68	FLAMA	Lastwagenfahrverbote erhöhen die Kosten für das Gewerbe, führen zu Mehrkilometer und mehr CO2. Bewilligungen führen zu unnötigen Kosten (z. Bsp. Milchsammlung). Nicht Symptom sondern Ursachen bekämpfen	1	34	Kenntnisnahme	
S.57	4.5	17	ÖV	Stärkung des ÖV ist richtig und entlastet die MIV Infrastruktur.	1	34	Kenntnisnahme	
S.58	4.3	30	Bypass Forrenkreisel	Fussgänger sollten vom Kreisel weggeführt werden.	1	35	Ablehnung	Nicht nachvollziehbar, was mit der Eingabe gemeint ist.
S.59	1 & 4.6	5	Fragestellungen	Eine gesamtheitliche, städtebauliche Vorstudie für Rotkreuz Nord (eg. Lettenstrasse, Chamerstrasse etc.) soll das Entwicklungspotenzial und die Erneuerungsaufgabe der nächsten Jahrzehnte untersuchen, damit Verkehrsthemen integral betrachtet werden können. Der Massnahmen entlasten bestehende Kapazitätsengpässe, nimmt aber keine Rücksicht auf zukünftiges Wachstum im Bereich Rotkreuz Nord. Roche wurde die Studie begrüssen.	1	36	Kenntnisnahme	Behandlung mit Zonenplanrevision
S.60	1	6	Risiken	Eine künftige Siedlungsentwicklung der Landwirtschaftszone Blegi zwischen Suurstoffi und der Autobahnanschluss sind langfristig zu erwarten. Die Auswirkung auf die Verkehrsmengen und die Gestaltung der Verkehrsträger sind zu berücksichtigen. Roche wurde die Studie begrüssen.	1	36	Kenntnisnahme	Behandlung mit Zonenplanrevision

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.61	4.4	15	Chamerstrasse	Die Aufwertung Strassenraum Chamerstrasse soll auch der Abschnitt zwischen Forrenkreisel und Autobahnanschluss beinhalten.	1	36	Ablehnung	Der Abschnitt Forrenkreisel Autobahnanschluss ist mit zu berücksichtigen. Aber aufgrund der Funktion und der Eigentumsverhältnisse wird auf eine Ausweitung des Aufwertungsperimeters verzichtet.
S.62	5.1	21-39	FRV.1 Personenüberführung Ost	Der Mehrwert der Überführung Ost auf dem Langsamverkehrsnetz ist ungenügend abgebildet.	1	36	Kenntnisnahme	Die Personenüberführung ist sowohl im Fusswegnetzplan als Netzlücke einer Hauptroute abgebildet als auch als Massnahme beschrieben.
S.63	5.1	21-39	FVR.17 Veloförderungskonzept	Die folgenden Massnahmen werden unterstützt: – FVR.17 Veloförderungskonzept – FVR.19 Lieferdienst – ÖV.3 Autonomer ÖV – ÖV.4 Weiterentwicklung ÖV-Hub	1	36	Kenntnisnahme	
S.64	5.1	21-39	MIV.6 Knotengestaltung Industriestrasse / Forrenstrasse	Die Massnahme bringt keine verbesserte Verkehrssicherheit für Veloverkehr	1	36	Kenntnisnahme	Mit der Mittelinsel verbessert sich die Sicherheit für den Fussverkehr und die Zugänglichkeit der Bushaltestelle.
S.65	5.1	21-39	MIV. 7 Bypass Forrenkreisel	Um die Leistung des Kreisels zu erhöhen sollte z.b. einen sogenannten 'Turbo Kreisverkehr' geprüft werden, allerdings in Zusammenhang mit der Bushaltestellen und Fussgängerquerungen. (Abb. in der Mitwirkungseingabe)	1	36	Nicht in der Kompetenz der Gemeinde	Der Autobahnanschluss und der Knoten Forrenkreisel wurden in einer separaten Studie vom Kanton untersucht. Die Verträglichkeit eines Turbokreisels im Siedlungsgebiet wird aus Sicht der Gemeinde hinterfragt.
S.66	5.1	21-39	BG.7 Umgestaltung Industriestrasse	Die Umgestaltung der Abschnitt nördlich der Forrenstrasse muss mitbetrachtet werden	1	36	Inhaltliche Anpassung	Der Massnahmenperimeter wird erweitert.
S.67	5.1	21-39	Allg. 1 Masterplan Rotkreuz Nord	Der Ansatz wird unterstützt.	1	36	Kenntnisnahme	
S.68	5.1	21-39	Allg. 2 Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement	Erfahrungen werden gerne geteilt.	1	36	Kenntnisnahme	Die Gemeinde nimmt dieses Angebot bei Bedarf gerne in Anspruch.
S.69	1	5	Fragestellung	Wir erachten den Punkt 3 «Wie lassen sich Quartiere von den negativen Folgen des Verkehrs schützen und eine hohe Aufenthaltsqualität erreichen» als sehr wichtig.	1	38	Kenntnisnahme	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung	
S.70	3	7	4	Ansatzpunkte	Wir erachten den Punkt Verkehr lenken «...insbesondere soll der orts- und quartierfremde Verkehr vermieden werden» als sehr wichtig. Es soll auch darauf geachtet werden, dass beim geplanten Halbanschluss griffige Massnahmen, welche andernorts erprobt und auch wirksam sind, eingesetzt werden können, z.B. Ausfahrverbote für LKW auf dem Halbanschluss? Ansonsten werden alle LKWs von/nach Küssnacht bei Stosszeiten über Buonas und Risch fahren was wiederum zu einem verlagerten und ortsfremden Verkehr führt. Gemäss Tabelle «Zielsystem» gilt es ja den Durchgangsverkehr auf der Autobahn zu bewahren. vgl. auch Kommentare zu Punkt 4.3 + 6.3	1	38	Kenntnisnahme	
S.71	4	10	Fusswegkonzept	Gemäss Plan ist ein Fussweg über den Hausplatz Feldhof zum Sjientalwald beim Feldhof via Privatgrund vorgesehen. Dies liegt nicht im Interesse des Eigentümers noch den benachbarten Grundstückseigentümern. Es besteht bereits in unmittelbarer Nähe eine Waldverbindung von dieser Dorfseite via Lerchenfeld in den Sjientalwald.	1	38	Kenntnisnahme	Wird im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt behandelt. Weiterverfolgt wird eine Fusswegführung, welche hauptsächlich auf Landeigentum der Gemeinde liegt.	
S.72	4	10	Fusswegkonzept	Die eingezeichneten Fusswege durch die Arealbebauung Föhrenweg 1, 3, 5, 7, 9, 12, 14, 16 und 18 sind im Privatbesitz und diese Fusswege sind grundsätzlich somit den Bewohnern dieser Liegenschaften vorbehalten.	1	38	Kenntnisnahme	Siehe Beantwortung Rückmeldung S.71	
S.73	5	22	Massnahme FRV.4	Die gezeigte Fusswegverbindung via Feldhof zum Sjientalwald ist seitens Grundstückseigentümer und Grundstücksnachbarn nicht erwünscht.	1	38	Kenntnisnahme	Siehe Beantwortung Rückmeldung S.71	
S.74	5	35	BG.10	Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd mit Geschwindigkeitsregime Begegnungszone / T30 Aufwertung Zentrum: Diese Temporeduzierung in der Kernzone/Einkaufszone erhöht wiederum den Druck auf die Wege durch die Wohnquartiere, z.B. Waldeggstrasse/ Waldetenstrasse als Schleichweg zu benützen (vgl. auch S. 55/56). Wenn alle Strassen im T30 Bereich sind, wird einfach der kürzeste Weg innerhalb der T30 Zone genommen. Was wiederum negativ ist für die Wohnzonen z.B. Waldegg. Der Verkehr sollte auf die Meierskapelerstrasse geleitet sein.	1	38	Kenntnisnahme	Der Ansatz wird geteilt, dass der Verkehr auf die Hauptstrasse gelenkt werden soll. Mittels gestalterischen und betrieblichen Massnahmen soll dies auch sichergestellt werden.	
S.75	5	39	Allg. 5	Wir gehen davon aus, dass die Einwohner und betroffenen Grundstückseigentümer entsprechend einbezogen werden.	1	38	Kenntnisnahme		
S.76	5	40	Plan	Netzrückenschliessung Naherholung bei Feldhof zum Sjientalwald. Wie vorgängig erwähnt, liegt dies nicht im Interesse der jeweiligen Grundstückseigentümer.	1	38	Kenntnisnahme	Siehe Beantwortung Rückmeldung S.71	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.77	5	41	Plan	Auf Grund MIV.1 wäre eine Erhöhung der Durchfahrtswiderstand auch bei der Waldeggstrasse nötig damit der Hauptverkehr auf der Meierskappelerstrasse bleibt.	1	38	Kenntnisnahme	Dieser Ansatz wird geteilt. Mit MIV.1b sind flankierende Massnahmen vorgesehen. Dabei stellt die Waldeggstrasse ein zentrales Element dar. In Abbildung 29 ist ein Massnahmenkatalog skizziert. Die flankierenden Massnahmen sind bei einer weiteren Projektierung weiter zu vertiefen.
S.78	5	42	Plan	Die Strassenumgestaltung/Aufwertung im Zentrum darf nicht zur Folge haben, dass der Verkehr auf die Waldegg und Waldetenstrasse (Wohn- und Schulwege)verlagert wird und noch zunimmt.	1	38	Kenntnisnahme	Diese Aussage wird geteilt. Siehe auch Nr.G.1
S.79	6.2	67	Letzter Punkt	Was sind die Zielsetzungen, welche beim Monitoring geprüft werden sollten? Wir haben diese entweder im Bericht übersehen oder nicht gefunden. Was wären die zusätzlichen Massnahmen und wo sind diese bereits erprobt im Einsatz?	1	38	Kenntnisnahme	Der Halbanschluss Buonaserstrasse stellt die Bestvariante aus der kantonalen Studie dar. Er wurde planerisch noch nicht weiter vertieft. Die Tabelle 4 stellt grob mögliche Risiken und Massnahmenansätze zusammen. Mit dem Monitoring soll geprüft werden, dass keine unerwünschten Effekte entstehen. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich aber dazu noch keine spezifischen Aussagen machen. Die flankierenden Massnahmen müssen bei der weiteren Projektierung weiter zu vertieft werden.
S.80	6.3	66	Massnahme 3. Punkt	Beim aufgeführten Schleichweg Waldeggstrasse sind griffige Massnahmen notwendig um Schleichfahrt en zu verhindern. Wir verstehen, dass dort bereits eine T30 vorgesehen ist. Nach unserem Verständnis ist die Buslinie 73 an der Waldeggstrasse vom Standort her ein Provisorium. Die eigentliche Haltestelle würde eigentlich beim damaligen «alten» Rektorhaus an der Meierskappelerstrasse liegen. Diese wurde dazumal provisorisch verlegt da früher die Zufahrt für das Postauto von der Meierskappelerstrasse in die Buonaserstrasse wegen alter Strassenführung nicht ausreichend war. Inzwischen wurde die Einfahrt angepasst. Somit könnte der Haltestopp wieder an den ursprünglichen Platz verlegt werden und die Durchfahrts-geschwindigkeit für die Waldeggstrasse erhöht werden. Im Weiteren ist die Einfahrt von der Meierskappelerstrasse in die Waldeggstrasse für das Postauto auch sehr knapp - «nur» um einen provisorischen Halteplatz zu bedienen.	1	38	Kenntnisnahme	Die Linienführung L73 und die Haltestellenstandorte wären im Zusammenhang mit einer Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf der Waldeggstrasse zu prüfen.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.81	FRV.11	23	Veloinfrastruktur zu den Nachbargemeinden, Erhöhung Verkehrssicherheit	Relevanz für Meierskappel: Zu koordinieren bezüglich Dorfdurchfahrt und Verbindung nach Udligenswil. Meierskappel und Udligenswil sind sehr an einer durchgehenden Lösung bis nach Udligenswil interessiert.	1	52	Kenntnisnahme	
S.82	MIV.1a und b	27	Halbanschluss Autobahn Buonaserstrasse; Gewährleistung Erreichbarkeit und Schutz vor Mehrverkehr	Relevanz für Meierskappel: Mehrverkehr Ortsdurchfahrt Meierskappel und Umwegverkehr über Sagistrasse	1	52	Kenntnisnahme	
S.83	MIV.12	30	Ostumfahrung Rotkreuz; Schutz des Ortszentrum Rotkreuz	Relevanz für Meierskappel: Mehrverkehr Ortsdurchfahrt Meierskappel	1	52	Kenntnisnahme	
S.84	BG.4	32	Landhaus signalisierte Geschwindigkeit; Erhöhung Sicherheit durch Beleuchtung der Bushaltestelle und des Einbaus eines Fussgängerstreifens	Relevanz für Meierskappel: Schulweg für Schüler Böschenrot	1	52	Kenntnisnahme	
S.85	ÖV.2	35	Zweiter Schnellzugshalt in Rotkreuz	Relevanz für Meierskappel: Hohe Priorität	1	52	Kenntnisnahme	
S.86	ÖV.3	35	Abklärung Ortsbus; Potenzialabklärung von automatisierten ÖV-Angeboten	Relevanz für Meierskappel: Kann interessant sein für Meierskappel Die Situation Schulbus nach Rotkreuz ist heute völlig unbefriedigend	1	52	Kenntnisnahme	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Anzahl Nennungen	Genannt durch. (Eingabe-Nr.)	Umgang	Begründung / Bemerkung
S.87	ÖV.4	36	Weiterentwicklung ÖV-Hub Rotkreuz; Busverbindung Rotkreuz - Meierskappel - Küssnacht	Relevanz für Meierskappel: Verbindung gem. Siedlungsleitbild Meierskappel: Meierskappel - Rotkreuz sowie Meierskappel - Küssnacht. Die Situation Schulbus nach Rotkreuz ist heute völlig unbefriedigend	1	52	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Rotkreuz ist auch an einer befriedigenden Lösung für den Schulbus interessiert. Die Massnahme ÖV.4 fokussiert sich auf die Umsteigebeziehungen und Funktionalen Schnittstellen beim Bahnhof Rotkreuz. In Rahmen dieser Massnahme werden keine neuen Linienangebote geprüft. Siehe auch Rückmeldung Nr. F.40
S.88	MIV1.a		Halbanschluss Rotkreuz West	Die Variante 2 mit Halbanschluss Rotkreuz West ist nochmals ernsthaft zu prüfen. In Vorgeschichte (Raststätte Zugerhof, Legoland Rotkreuz) konnte jeweils eine Zustimmung des ASTRA für eine Ein- und Ausfahrt ab der Autobahn erreicht werden.	1	3	Kenntnisnahme	Siehe Kap.1.2 (Zusammenfassung)
S.89	MIV.7		Bypass Forrenkreisel	Die Lage der Bushaltestellen sollte optimiert (versetzt) und auf mögliche Fussgängerüberquerungen hin abgestimmt werden.	1	4	Bereits berücksichtigt	Im Zusammenhang mit dem Bypass sind auch die Haltestellenstandorte zu prüfen.
S.90	MIV.3		Waldetenstrasse	Die Waldetenstrasse sollte zu bestimmten Zeiten mit einer Ampel wechselseitig gesteuert werden, sodass der fremde Durchgangsverkehr gezielt abgehalten wird. Das Problem soll also nur dann gelöst werden, wenn es auftaucht. Schwellenlösungen beurteilen wir diesbezüglich für nur suboptimal – dafür natürlich kostengünstig. Eine temporäre Testphase mit provisorischen Ampeln könnte Aufschluss dazu geben.	1	4	Kenntnisnahme	Eine Ampellösung in Quartierstrassen wird aus fachlicher Sicht nicht unterstützt.
S.91	FRV.3		Netzlücken Quartier	Ich bin Eigentümer von GS 323 und GS 2043 in Buonas. Als Alleineigentümer bin ich gegen die Verlegung von Fussgängerwegen und Velowegen über meine Grundstücke. Der Kapellenweg liegt auf meinem Grundstück GS 2043 und wurde ohne mein Einverständnis als öffentlicher Fussweg deklariert. Der Kapellenweg ist von Fuss- und Velobenutzung freizuhalten, und mit entsprechender Signalisation zu kennzeichnen. Da das GS 2043 bereits mit der auferlegten Baulinie eingeschränkt bebaubar ist, lehne ich jede weitere Einschränkung generell ab. Es ist befremdend, solche Vorhaben ohne vorherige Anfrage beim Grundeigentümer überhaupt nur in Erwägung zu ziehen.	1	17	Kenntnisnahme	Eine Fussweglücke wird wie üblich mit den Eigentümern diskutiert und bei deren Einverständnis weiterverfolgt.

5 Rückmeldung Kanton

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.1			Würdigung	Wir anerkennen die Bemühungen der Gemeinde Risch, das breit gefächerte Themengebiet umfassend abzuhandeln und die Meinung der Bevölkerung in einem breiten Mitwirkungsverfahren abzuholen. Im Grundsatz begrüßen wir den gewählten Ansatz und anerkennen die grundsätzliche Stossrichtung dieses Gesamtverkehrskonzepts.	55 (Kt. Zug)	Kenntnisnahme	
K.2			Stellenwert der Stellungnahme	Wir halten fest, dass unsere Stellungnahme keinen verbindlichen Charakter aufweist. Im Rahmen von konkreten Bauvorhaben mit notwendigen Zustimmungen und/oder Bewilligungen des Kantons können zusätzliche Auflagen oder abweichende Inhalte auftreten. Die Stellungnahmen der Amtsstellen können unter Umständen auch Differenzen bzw. gegenteilige Ansichten wiedergeben.	55 Kt. Zug	Kenntnisnahme	
K.3			Antrag 1: Querungsstelle Buonas und Risch	<p>Antrag: Die beiden geplanten wichtigen Querungsstellen in Buonas und Risch (FRV.3 und FRV. 8) sind als Massnahme im GVK zu streichen.</p> <p>Begründungen: In Kapitel 4 des Konzepts wird erwähnt, dass an manchen Orten sichere Querungsstellen über Hauptstrassen fehlen. Als Massnahmen werden insgesamt vier zusätzliche Querungsstellen vorgeschlagen. Diese Auswahl basiert weder auf aktuellen Frequenzen noch auf Potentialabschätzungen anhand der Strukturdaten. Es sind deshalb weitere Abklärungen erforderlich. Beim Gebiet Gibel bei Buonas ist aus Sicht des Tiefbauamts keine zusätzliche Querung erforderlich. Die bestehende Erschliessung erfolgt rückwärtig über den Giebelweg und Richtung See kann der bestehende Fussgängerstreifen und die Seestrasse benützt werden. Eine Wunschlinie an vorgeschlagener Stelle bzw. die Wichtigkeit als Querungsstelle aus Netzsicht ist nicht nachvollziehbar. Bei der Bushaltestelle Stotzenacker in Risch wurde ein Fussgängerstreifen mit der Haltestellensanierung geprüft. Aufgrund der geringen Frequenzen der Ein- und Aussteigenden im Busverkehr und den vorhandenen Sichtweiten ist weder eine Schutzinsel noch ein Fussgängerstreifen erforderlich. Die Haltestellenmarkierung wird so angeordnet, dass die Kantonsstrasse ohne Querungsstelle auf Höhe Stotzenackerweg gequert werden kann.</p>	55 (TBA)	Ablehnung	Die Gemeinde teilt die Meinung, dass für die Umsetzung der Querungsstellen noch weitere Abklärungen notwendig sein werden. Aus kommunaler Sicht stellt die Minderung der Trennungswirkung der Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet ein zentrales Anliegen dar. Zu betonen ist, dass die Umsetzung der vorgeschlagenen Querungsstellen (baulich, Beleuchtung, betrieblich) unterschiedlich erfolgen kann und nicht generell Fussgängerstreifen gefordert werden. Im Bereich Gibel könnte dies im Zusammenhang mit einer Torsituation (Massnahme MIV.2) verknüpft werden. Insbesondere auch in Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit ist eine sichere Querungsstelle für die Haltestelle Stotzenacker ein Anliegen der Gemeinde.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.4			Antrag 2: Querung Chamerstrasse	<p>Antrag: Für weitere Querungen auf der Chamerstrasse muss vorgängig ein Bedarfsnachweis nach Norm erstellt werden.</p> <p>Begründung: Auf der Chamerstrasse sollen zwei weitere Fussgängerübergänge realisiert werden. Damit Fussgängerstreifen markiert werden können, müssen die erforderlichen Frequenzen und ein punktuelles Querungsbedürfnis nachgewiesen werden.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Die Fuss- und Veloverbindung zwischen Bahnhof und Industrie wird in einem separaten Projekt vertieft.
K.5			Antrag 3: Querung Chamerstrasse	<p>Antrag: Querungen der Chamerstrasse sind bei neuen Fuss- und Veloquerungen als Unterführungen zu erstellen.</p> <p>Begründung: Die Chamerstrasse ist hoch ausgelastet. Neue Querungen stören den Verkehrsfluss und reduzieren die Kapazität.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Die Fuss- und Veloverbindung zwischen Bahnhof und Industrie wird in einem separaten Projekt vertieft. In diesem Rahmen werden auch Unterführungen geprüft.
K.6			Anträge 4 Hauptstrassen	<p>Antrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die beiden Kantonsstrassen Nr. 4 und 368 sollen weiterhin auf die erforderliche Leistungsfähigkeit ausgerichtet sein. – Direkte Anbindungen von privaten Liegenschaften sind zu vermeiden. Diese sollen über rückwärtige Erschliessungen gesammelt mit diesen beiden Strassen verbunden werden. – Zusätzliche Querungen sind nur bei nachgewiesenem Bedarf zu realisieren. <p>Begründung: Die Gemeinde Risch wird von den beiden Kantonsstrassen Nr. 4 (Chamerstrasse) und 368 (Holzhäusernstrasse resp. Rischerstrasse) durchquert. Beide Strassen sind im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (BGS 7 41.272) aufgeführt. Sie gelten als Hauptstrassen und dienen als Verbindungsstrecken zu den Autobahnen und Autostrassen. Wir nehmen die Absichten zum Charakterwechsel zur Kenntnis. Jedoch wird diese Strasse auch in Zukunft viel Verkehr verarbeiten müssen, weshalb der Verkehrsfluss sichergestellt werden muss. Die Neuausrichtung der Gebäude zur Strasse hin kann durchaus geeignet sein, einen Charakterwechsel zu unterstützen. Die Massnahmen von mehr Direkterschliessungen lehnen wir jedoch ab, weil sie den Verkehrsfluss und die Sicherheit negativ beeinflussen. Ausserdem behindert dies den Langsamverkehr entlang der Strasse.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Die Gemeinde teilt die Ansicht, dass insbesondere die Chamerstrasse auch in Zukunft eine hohe Verkehrsmenge aufweisen wird. Ziel ist, dass dieses Verkehrsaufkommen im zentrumsnahen Siedlungsbereich möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Verschiedene Beispiele in der Schweiz zeigen, dass eine hohe Leistungsfähigkeit und eine hohe Verträglichkeit möglich sind. Im GVK vorgesehen ist eine zusätzliche Erschliessungsstrasse (MI.V11), welche zu einer Entlastung des Forenkreisels und des Wohngebietes an der Industriestrasse führen soll. Im Allgemeinen sind die spezifischen Massnahmen für einen solchen Charakterwechsel in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde auszuarbeiten. Dabei ist auch die Weiterentwicklung des Entwicklungsgebietes Rotkreuz Nord zu berücksichtigen.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.7			Antrag 5: Zentrumsorientierte Gestaltung	<p>Antrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zentrumsorientierte Gestaltungen sollen auf die Abschnitte im Ortskern von Rotkreuz beschränkt bleiben. – In den Abschnitten ausserhalb des Zentrums von Rotkreuz sollen die Strassenquerschnitte und Strassenquerungen nur angepasst oder ergänzt werden, sofern sie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bezüglich Langsamverkehr und MIV beitragen. <p>Begründung: Die Kantonsstrasse A (Meierskappelerstrasse) und B (Buonaserstrasse) befinden sich grossmehrheitlich auf dem Gemeindegebiet Risch. Sie verbinden Rotkreuz mit Buonas und Meierskappel und sind aus kantonaler Sicht von untergeordneter Bedeutung. Die Buonaserstrasse weist partiell bereits heute eine zentrumsorientierte Gestaltung auf. Die beiden Kantonsstrassen dienen als Sammelstrassen. Hier sind Begegnungszonen oder T30 Abschnitte vorgesehen, um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen. Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands ist keine rechtmässige Begründung, um eine abweichende Geschwindigkeit zu signalisieren.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	<p>Die Abschnitte der Buonaser- und Meierskappelerstrasse befinden sich im Zentrum von Rotkreuz. Betriebliche Änderungen (Erweiterung Begegnungszone, T30-Abschnitte) stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Zentrumsfunktion, dem hohen Personenaufkommen (u.a. Bahnhof) und den sensiblen Einrichtungen im unmittelbaren Umfeld (Altersheim, Schulstandort).</p> <p>Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes ist bei einer Weiterverfolgung des Halbanschlusses als flankierende Massnahme weiter zu vertiefen.</p>
K.8			Ziele	<p>Die Ziele sind zwar klar und nachvollziehbar, jedoch nicht immer frei von Zielkonflikten. Grundsätzlich vermissen wir eine Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich Wirksamkeit. Mehrheitlich bestehen die vorgeschlagenen Massnahmen aus Infrastrukturausbauten, welche aber im Widerspruch stehen zu den Zielen «Verkehr stabilisieren» und «Förderung kurzer Wege, Spitzen brechen, Belegungsgrad erhöhen». Diesbezüglich fehlen wirkungsvolle Massnahmen im Konzept.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	<p>Zielkonflikte lassen sich in einem Gesamtverkehrskonzept nicht verhindern. Im Zusammenhang mit den Massnahmen Mobilitätsmanagement (Allg.2) und dem Förderung von Car Sharing / Pooling (Allg.3) werden verhaltensändernde Massnahmen weiterverfolgt.</p> <p>Gerne wären noch weitere wirkungsvolle Massnahmen weiterverfolgt worden, allerdings sind hier die Möglichkeiten auf Ebene einer einzelnen Gemeinde beschränkt.</p>
K.9			Handlungsbedarf	<p>Der Handlungsbedarf wie in Abb. 22 dargestellt ist nicht nachvollziehbar. Worin besteht z.B. beim Fuss-/Radweg zwischen Rotkreuz und Buonas der Handlungsbedarf? Welche Massstäbe wurden für die Eruierung des Handlungsbedarfs beigezogen? Einzelne Massnahmen finden sich im Kap. 4. Gleiches gilt für den Radverkehr.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	<p>Der Handlungsbedarf basiert auf Lokalkenntnissen der Arbeitsgruppe / Fachausschusses der Gemeinde und gezielten Begehungen vor Ort. Die Abbildung 22 illustriert den Handlungsbedarf. Sie ist schematisch zu verstehen und nicht mit einer verorteten Schwachstellenanalyse gleichzusetzen.</p>

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.10			MIV Parkierung	Gestützt auf die Analyse im Anhang 6.1.6 fehlen griffige Massnahmen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Ein grosszügiges Parkierungsangebot bildet Anreize, das Auto als bevorzugtes Mobilitätsmittel zu verwenden. Das öffentliche Parkplatzangebot soll mittels Massnahmen attraktiver gemacht (nachvollziehbare, einheitliche Bewirtschaftung) und auf differenzierte Nutzungsfarmen angepasst werden. Die Massnahme PP.1 hat gar die hohe Verfügbarkeit von Parkplätzen im Zentrum für Kunden und Besucher zum Ziel. Auch die private Parkierung soll auf dem Status quo belassen werden und sich nach dem Bedarf richten. Die angestrebten Massnahmen sind wenig geeignet, die Mobilitätsziele zu erreichen. Das Konzept ist in diesem Punkt unvollständig.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Mit den Massnahmen zur Parkierung (PP.1 und PP.2) sind im Grundsatz mit den gesetzten Zielen kongruent. Sie müssen allerdings zuerst angegangen werden bevor ihre Wirkung abschliessend beurteilt werden kann. Eine hohe Verfügbarkeit im Zentrum muss nicht zwangsläufig zu einem hohen Verkehrsaufkommen führen. Ziel ist eine zweckmässige Bewirtschaftung zu finden, welche steuernd wirkt und Suchverkehr verhindert. Warum davon ausgegangen wird, dass der Bereich der privaten Parkierung auf Status quo belassen wird, ist nicht nachvollziehbar.
K.11			MIV Umgestaltung Ortsdurchfahrt Buonas	Hier wird eine Umgestaltung mit dem Argument «Verkehrssicherheit» gefordert. Leider fehlt eine fundierte Analyse, wieso gerade hier die Verkehrssicherheit verbessert werden muss bzw. die Haltestellenzugänge nicht sicher seien. Ohne diese Abklärung ist die Massnahme BG.9 nicht beurteilbar. Nachdem die Strasse erst gerade erneuert worden ist, kommt für uns eine Umgestaltung wie vorgeschlagen in den nächsten 5-10 Jahren nicht in Frage.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	
K.12			MIV Chamerstrasse	An der Chamerstrasse soll ein neuer Direktanschluss an die Kantonsstrasse geprüft werden. Da dies noch nicht geschehen ist, kann das Resultat nicht vorweg genommen werden. Erst wenn die bestehenden Anschlüsse den Anforderungen nicht genügen, könnte diese Option geprüft werden.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	
K.13			Eingangspforten	Mittels Eingangspforten auf Kantonsstrassen soll auf die Innerortsituation aufmerksam gemacht werden. Das Konzept differenziert hier nicht zwischen verschieden gestalteten Strassenabschnitten. Oberisch liegt ausserorts und eine Geschwindigkeitsreduktion lässt sich nicht mit einer Eingangspforte erzwingen. Vielmehr ist auch die Strasse so zu gestalten, dass die Autofahrenden automatisch das Tempo den Verhältnissen anpassen. Aufgrund des Strassencharakters in Oberisch erachten wir eine Eingangspforte weder sinnvoll noch zweckmässig.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	An den Ortseingängen von Risch wird eine Eingangspforte gewünscht um auf die Innerortsituation aufmerksam zu machen. Bezüglich Lage und Ausgestaltung ist die Gemeinde offen.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.14			Zweckmässige Signalisation:	<p>Sowohl im Breitfeld wie auch beim Landhaus sollen Temporeduktionen die Sicherheit erhöhen. Im Breitfeld ist zur Erhöhung der Sicherheit eine neue Querungshilfe geplant. Die Sicherheitsfrage ist mehrfach gutachterlich beurteilt worden. Eine Temporeduktion ist dabei nie als notwendig und verhältnismässig beurteilt worden. Deshalb lehnen wir hier eine Temporeduktion ab. Beim Landhaus müsste diese Frage detailliert geprüft werden. Die festgelegten Temporeduktionen erscheinen deshalb voreilig und wenig fundiert. Eine Wanderwegquerung und eine schwach frequentierte Bushaltestelle genügen sicher nicht für eine Temporeduktion.</p> <p>Grundsätzlich ist die Analyse der Sicherheitsdefizite gemäss Anhang S. 46 nicht nachvollziehbar. Die Resultate decken sich in keiner Weise mit den Unfallschwerpunkten gemäss den Schweizer Normen. Ebenso decken sich die Resultate wenig mit dem Network Safety Management (NSM) der Sicherheitsdirektion, welches das Kantonsstrassennetz systematisch auf Infrastruktur-Sicherheitsdefizite analysiert hat. Es bleibt unklar, nach welchen Kriterien die Geschwindigkeitsübertretungen als sicherheitsrelevant definiert worden sind. Da kaum flächendeckende Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden, erscheint die Auswahl der Unfallschwerpunkte intransparent.</p> <p>Weiter soll als flankierende Massnahme zum geplanten Autobahn-Halbanschluss über weite Strecken auf der Achse Holzhäusern-Buonas-Risch-Küssnacht ein Lastwagenfahrverbot eingeführt werden. Wir bezweifeln, dass diese Massnahme notwendig ist und eine wesentliche Entlastung dieser Strassen bringt. Es handelt sich bei diesen Achsen um Kantonsstrassen, welche grundsätzlich allen Verkehrsmitteln offenstehen sollen.</p>	55 (TBA)	Kenntnisnahme	<p>Ein Gesamtverkehrskonzept ist ein konzeptionelles Instrument, welches nicht bereits alle Massnahmen im Detail prüfen kann. Bei der weiteren Vertiefung sind diese Abklärungen vorzunehmen. Aus kommunaler Sicht wird weiterhin am Wunsch der Temporeduktion beim Breitfeld festgehalten.</p> <p>Gerne stützt sich das Gesamtverkehrskonzept auf ausführlichere Unfall- und Geschwindigkeitsauswertungen. Im Rahmen eines solchen Konzepts kann nicht im gesamten Strassennetz eine technisch normierte Sicherheitsanalyse durchgeführt werden. Daher wurde ein pragmatischerer Ansatz gewählt, welcher auf fachlicher Einschätzung beruht. Die Sicherheitsdefizite bilden Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungen ab. Die Geschwindigkeitsübertretungen basieren auf Messdaten der Zuger Polizei und decken einen massgeblichen Anteil der Strasseninfrastruktur.</p> <p>Die flankierenden Massnahmen zum Halbanschluss wurden bisher noch nicht erarbeitet. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurden mögliche Massnahmenansätze zusammengestellt. Dabei wurde unter anderem auch ein Lastwagenverbot genannt. Die einzelnen Massnahmen sind allerdings noch weiter zu vertiefen.</p>
K.15			Abstimmung Siedlungsentwicklung	Die Ausführungen in diesem Kapitel sind sehr allgemein und oberflächlich gehalten. Das erwähnte Mobilitätsmanagement ist wenig konkret, kann aber auf Stufe des vorliegenden Konzepts als stufengerecht eingeordnet werden. Verbindliche griffige Massnahmen und Zielwerte sind im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsmanagements zu erarbeiten.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	
K.16			Innovative Ansätze unterstützen	Die dargelegten Ansätze sind begrüssenswert, um die Ziele zu erreichen. Hier wären konkretere Vorschläge für Massnahmen oder Massnahmengruppe hilfreich.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Auf Ebene der Massnahmen sind verschiedene innovative Ideen enthalten (Massnahme ÖV.3, ÖV.4, FRV.18, FRV.19, Allg.3)

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.17			Fuss- und Radverkehr	Im Grundsatz unterstützen wir die Förderung des Fuss- und Radverkehrs ausdrücklich. Grundsätzlich sollte die Maschenweite des Fusswegnetzes bei ca. 300 m und beim Radwegnetz bei ca. 600 m liegen. Der Richtplan zeigt das Haupt- und das Nebennetz auf und teilt die Wege in bestehende und geplante Routen ein. Das Hauptnetz sollte attraktiv sein. Der Richtplan ist das formelle Planungsinstrument, welches dem Gemeinderat und der Verwaltung den Auftrag erteilt. Es fehlen ausserdem konkrete Angaben, wie die Zielvorgabe, kurze Wege und damit eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils umgesetzt werden sollen.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Gemäss gängiger Fachliteratur (<i>Handbuch Fusswegnetzplanung, Astra und Fussverkehr Schweiz, 2015, Handbuch Planung von Velorouten, Astra, 2005</i>) werden als Maschenweiten innerorts für den Fussverkehr max. 100 m und für den Veloverkehr 200 bis 500 m angegeben. Im GVK sind knapp 20 Massnahmen enthalten um den Fuss- und Radverkehr zu fördern.
K.18			Empfehlungen Fuss- und Radverkehr	Fuss- und Radwegstrecken müssen freigehalten bzw. gesichert werden. Nötigenfalls sind Baulinien oder Strassenlinien zu erlassen. Die Normalprofile und die Fahr- und Gehwegbreiten sind festzulegen. Die Querungen und deren Ausgestaltung sind zu definieren.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	
K.19			Empfehlungen Fuss- und Radverkehr	Die Chamerstrasse soll mit Alleen aufgewertet und sicherer gestaltet werden. Das TBA sieht am klassischen Querschnitt mit beidseitigen Radstreifen weder einen Mangel an Sicherheit noch an Attraktivität. Innerorts ist das Velo grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen. Ein kombinierter Rad-/Gehweg bringt neue Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr und führt zu Strassenseitenwechsel im Radverkehr. Zusätzliche Massnahmen zur Aufwertung und Umgestaltung von Kantonsstrassen gehen zu Lasten der Gemeinde. Wir empfehlen, am bestehenden Konzept festzuhalten. Den vorgesehenen abgesetzten Fuss-/Radweg würden wir als neue unabhängige kommunale Achse beurteilen. Es fehlt im Konzept eine Herleitung, wieso die Verbindung zwischen Bahnhof und Industrie Nord zwingend entlang der Chamerstrasse verlaufen muss, obwohl diese in der heutigen Ausprägung nicht dazu geeignet ist. Welche Alternativen wurden geprüft? Die direkteste Verbindung Bahnhof- Industrie Nord führt über die Post- und Industriestrasse. Wieso soll nun der Umweg über die Chamerstrasse favorisiert werden?	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Die Abbildung zur Massnahme ist beispielhaft als ein möglicher Lösungsansatz zu verstehen. Wie die Umsetzung eine Fuss- und Veloachse auf der Chamerstrasse aussehen könnte, ist weiter zu vertiefen. Es wurden verschiedene Linienführungen geprüft. Aufgrund der Grösse des Gebietes und der bestehenden Entwicklungspotenziale zeigt sich, dass sowohl die Post-/Industriestrasse als auch die Chamerstrasse als Fuss- und Veloverbindungen auszugestalten sind. Für grosse Teile des Entwicklungsgebietes stellt die Chamerstrasse die direkteste Verbindung dar und wird bereits heute stark genutzt.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.20			Empfehlungen Fuss- und Radverkehr	Südlich von Bonas soll die Führung der kantonalen Radroute (1.3, 1.4) aus Sicherheitsgründen Richtung See verschoben werden. Auf der Kantonsstrasse sind unseres Erachtens keine Sicherheitsdefizite bei der heutigen Führung als Fuss-/Radweg bergwärts und als Radstreifen talwärts vorhanden. Aufgrund der herabgesetzten Geschwindigkeit auf 60 km/h ist die Sicherheit bei einem Radstreifen gewährleistet. Wir begrüssen aber den Streckenabschnitt als Teil der kantonalen Radroute um den Zugersee. Mit der direkten Linienführung können einerseits Höhenunterschiede und andererseits die Kreuzungskonflikte beim Schlossweg gelöst werden. Für die Aufnahme ins kantonale Radroutennetz muss der Abschnitt den Ausbaustandards entsprechen, d. h. Hartbelag und eine Breite von 3 m (minimal 2,5 m). Wir empfehlen deshalb, die kantonale Radroute auf der Kantonsstrasse beizubehalten und den neuen Streckenabschnitt als Ersatz für den Geh-/Radweg zwischen Kantonsstrasse und Kapellenweg zu prüfen.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	
K.21			Empfehlungen Fuss- und Radverkehr	Gemäss Kapitel 4.2 gibt es verschiedene Kantonsstrassenabschnitte, welche keine Veloinfrastruktur aufweisen. Die im Gesamtverkehrskonzept genannten Abschnitte werden ausser der Küntwilerstrasse und der Biegistrasse (keine Kantonsstrassen) im Rahmen von Kantonsstrassensanierungen bezüglich Veloinfrastrukturen geprüft. Der Kanton steht gerne für die Koordination bei Massnahmen der kantonalen Radrouten zur Verfügung.	55 (TBA)	Kenntnisnahme	Eine Zusammenarbeit mit dem Kanton wird von der Gemeinde gerne in Anspruch genommen.
K.22			Empfehlungen Fuss- und Radverkehr	Ein Veloförderungskonzept hat gemäss der Massnahmentabelle nur eine geringe Priorität. Wenn die Ziele dieses Konzepts ernst genommen werden, müsste diese Massnahme prioritär sein, um die gewünschten Wirkungen zu erzielen. Aufgrund der Entwicklungen im Industriequartier und auf dem Suurstoffi-Areal begrüssen wir eine neue Querachse für den Radverkehr entlang der Fusswegverbindung Lettenstrasse und dem bestehenden Fussgängerübergang. Ein Übergang über die Kantonsstrasse gehört zur Erschliessung des Industriegebiets. Die Zuständigkeit liegt deshalb bei der Gemeinde Risch und erfordert im Kantonsstrassenbereich eine Koordination mit dem Kanton.	55 (TBA)	Inhaltliche Anpassung	Eine Erhöhung der Priorität für das Veloförderungskonzept wird unterstützt.
K.23			Allgemeine Würdigung	Das AfU begrüsst den umfassenden Ansatz und die Stossrichtung des Gesamtverkehrskonzepts der Gemeinde Risch. Der Entwurf des Verkehrskonzeptes zeichnet sich aus durch einen breiten Mix aus baulichen, planerischen und organisatorischen Massnahmen, die soweit wie notwendig in den kommunalen Richtplan aufgenommen werden sollen. Die anstehende Überarbeitung des Richtplans bietet die Möglichkeit, die Siedlungsentwicklung besser auf die angestrebte Verkehrsentwicklung abzustimmen (Massnahme Allg. 5). Die geplanten Anpassungen des Temporegimes sowie den Einbau von Flüsterbelägen, welche die Strassenlärmbelastung der Anwohner wahrnehmbar vermindern, werden ebenfalls begrüsst.	55 (AfU)	Kenntnisnahme	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.24			Zielsetzung	Auf Ebene der Zielsetzung kann der Bezug zum kantonalen Richtplan noch stärker ausgearbeitet werden. Im Kap. 3 sollte aufgezeigt werden, wie die Bestimmung V1.1 "Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert ..." auf der Gemeindeebene umgesetzt wird.	55 (AfU)	Kenntnisnahme	Die Gemeinde weist darauf hin, dass diese Rückmeldung im Widerspruch zu anderen Stellungnahmen der kantonalen Baudirektion steht.
K.25			Massnahmen	Bauliche Massnahmen haben naturgemäss einen langfristigen Zeithorizont. Organisatorische Massnahmen sind kurzfristig realisierbar und können langfristig Wirkung erzielen. Insbesondere die Überarbeitung des gemeindlichen Parkplatzreglementes (PP.2 BO Anpassung Private Parkierung) sollte sofort angegangen werden. Ebenso empfehlen wir, die Massnahmen Allg. 1 und Allg. 2 mit hoher Priorität umzusetzen, auch in Bezug zur anstehenden Überarbeitung des kommunalen Richtplans. Die sofort umsetzbare Massnahmen MIV.4 fehlt im Topf der laufenden Projekte.	55 (AfU)	Kenntnisnahme	Die Massnahmen MIV.4 ist im Themenspeicher mit Planungshoheit der Gemeinde enthalten. Sie wird bei Bedarf angegangen, falls die Massnahme Waldetenstrasse (MIV.3) zu zusätzlichem Schleichverkehr auf der Unteren Weidstrasse führen sollte.
K.26			Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers	Unter den- durch den Verfasser- aufgeführten Fragestellungen, gehen wir im Bereich des öffentlichen Verkehrs vor allem auf die folgende ein: welche Massnahmen sind zu treffen, damit der Bus behinderungsfrei betrieben werden kann? Anmerkung: Darauf bezogen verweisen wir auf den kantonalen Richtplan sowie die kantonale Richtplankarte mit dem festgesetzten Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers hin. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Die Gemeinde Risch betreffend verläuft das Hauptnetz ab Bhf. Cham - Luzernerstrasse - Chamerstrasse- Forrenstrasse-Industriestrasse- Mattenstrasse- nach Bhf. Rotkreuz Nord.	55 (AöV)	Kenntnisnahme	
K.27	Kap. 3		Ziele	Das Zielsystem verlangt Effizienz u.a. hinsichtlich kurzer Weglängen. Dieses sollte hinsichtlich ÖV mit 'kurze Reisezeiten' ergänzt / präzisiert werden. Bei den Zielen nach Verkehrsträger sollte im ÖV mit dem Punkt «möglichst witterungsgeschützte Zugänge zu den Haltestellen (Arkaden etc.)» ergänzt werden.	55 (AöV)	Inhaltliche Anpassungen	Der Punkt "Möglichst witterungsgeschützte Zugänge zu Haltestellen" wird unterstützt.
K.28	Kap. 4		Eingangspforten	Bei der Umsetzung von Eingangspforten (Abb. 4: Konzeptplan MIV) ist auf eine ÖV-verträgliche Umsetzung zu achten (keine zusätzlichen Begegnungszonen, keine Horizontal- und Vertikalversätze, T30 nur wo unbedingt notwendig). Bei den entlang von Busachsen aufgezeigten «Räume für flankierende Massnahmen zum Halbanschluss » (Abb. 5: Konzeptplan, Betrieb und Gestaltung) ist auf eine ÖV-verträgliche Umsetzung zu achten (vgl. Hinweis zu Eingangspforten).	55 (AöV)	Kenntnisnahme	Bei der Umsetzung von baulichen Massnahmen auf Strassen, welche von Buslinien betroffen sind, wird auf eine möglichst ÖV-verträgliche Ausgestaltung geachtet.

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.29			Abstimmung Agglomerationsprogramm	Die Birkenstrasse, ein Teil der Industriestrasse sowie in 2. Priorität die Chamerstrasse sollen aufgewertet (Strassenraum) werden. Dies umfasst alle 3 Achsen vom Knoten Forren Richtung Bahnhof Nord. Wir weisen darauf hin, dass über die Birkenstrasse sowie die Industriestrasse (Hauptnetz öffentlichen Feinverteiler) heute Buslinien zum Bahnhof Rotkreuz Nord verkehren. Aufwertungen müssten daherfalls nötig - mit ÖV Massnahmen kombiniert werden (vgl. Agglomerationsprogramm: Busspur Blegistrasse / Busbevorzugung Birkenstrasse).	55 (AöV)	Inhaltliche Anpassung	Wird im Massnahmenbeschrieb angefügt.
K.30			ÖV-Achse Chamerstrasse	Der unter 4.5 formulierte Ansatz, die Chamerstrasse langfristig als ÖV-Achse zu prüfen, um einen Charakterwechsel zu einem Boulevard zu erreichen, halten wir für fragwürdig. Aktuell verkehrt der strassenseitige öffentliche Verkehr entlang der Industrie- und Birkenstrasse (mit bestehenden oder geplanten Bevorzugungsmassnahmen). Die beiden Achsen decken die Industrie- und Wohngebiete beidseits der Chamerstrasse bestens ab. Eine Verlegung auf die Chamerstrasse würde zu grösseren Erschliessungslücken führen und wäre der unter 4.6 erwähnten hochwertigen ÖV-Erschliessung (Bebauungspläne) nicht dienlich.	55 (AöV)	Kenntnisnahme	Kurz- und mittelfristig wird die bestehende Linienführung aus den erläuterten Gründen unterstützt. Ein Charakterwechsel zu einem Boulevard Chamerstrasse wäre erst auf langfristige Sicht denkbar. Aufgrund des Zeithorizonts, den weiteren Entwicklungen im Gebiet Rotkreuz Nord und auch in Anbetracht neuer Technologien könnte langfristig auch eine ÖV-Hauptachse in Betracht gezogen werden.
K.31	Kap. 5		Berücksichtigung ÖV	Bei den Massnahmen BG.6 BG.7 BG.8 BG.9 (Umgestaltung Birken-, Industrie-, Chamerstrasse und Ortsdurchfahrt Buonas) sind nebst der Erhöhung der Sicherheit, Schaffung einer attraktiven Fussweg- und Veloinfrastruktur, die Anliegen eines reibungslosen Betriebs des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Die aufgeführte Massnahme MIV. 5 «Erhöhung Durchfahrtswiderstand Industriestrasse» befindet sich auf dem Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers. Je nach Ausgestaltungsart werden weitere Busbevorzugungen notwendig.	55 (AöV)	Kenntnisnahme	Wird bei weiterer Vertiefung berücksichtigt.
K.32	Kap. 6:		Aktualisierung Fahrplan 2018	Das unter 6.1.3 erwähnte bestehende Angebot sollte auf den Fahrplan 2018 aktualisiert werden: – es gibt keine Linie 52 mehr (diese wurde in die Linie 51 integriert) statt der Linie 8 gibt es eine Linie 48 (Rotkreuz - Cham) – die Bezeichnungen Stadtbus I Quartierbus werden unsererseits nicht verwendet und sind eher irreführend.	55 (AöV)	Formelle Anpassung	
K.33		64	Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr / Erschliessungsplan	Der grössere, als nicht erschlossenes Siedlungsgebiet aufgezeigte Bereich zwischen Risch und Buonas gehört grösstenteils zur Seefuferschutz- und/oder Landschaftsschutzzone. Die Linienführung 51/52 ist nicht korrekt. Diese führt als 51 beide Richtungen via Post- und Birkenstrasse. Die Linie 28 verläuft ab Dezember 2018 ebenfalls in beide Richtungen über die Birkenstrasse (heute nur nach Rotkreuz).	55 (AöV)	Inhaltliche Anpassung	

Nr.	Kapitel	Seite	Thema	Eingabe	Genannt durch.	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.34			Allgemein	Das Amt für Raumplanung war in der externen Begleitgruppe durch Stefan Bürgler involviert. Gemäss vorgängiger Absprache konzentrierten sich die eingebrachten Inputs prioritär auf den Bereich des Langsamverkehrs. Diese und weitere Inputs zu allgemeinen Fragen der Verkehrsplanung wurden während den laufenden Arbeiten berücksichtigt und sind so direkt in das Konzept eingeflossen. Im Rahmen dieser Begleitgruppe sind zahlreiche Hinweise und Bemerkungen in die Zwischenberichte eingeflossen, die schlussendlich in der vorliegenden Fassung für die öffentliche Mitwirkung Eingang gefunden haben.	55 (ARP)	Kenntnisnahme	
K.35			Abstimmung Ortsplanungsrevision	Wir weisen darauf hin, dass das vorliegende Gesamtverkehrskonzept naturgemäss eine einseitige Betrachtungsweise aus Sicht der verkehrlichen Bedürfnisse bzw. Aspekte wiedergibt. In Abstimmung mit anderen Konzepten bzw. Grundsätzen zur gemeindlichen Ortsplanungsrevision (z.B. Städtebau, Landschaft, etc.) sind die Anforderungen aufeinander abzustimmen und zu optimieren, sodass allfällige Widersprüche beseitigt werden können	55 (ARP)	Kenntnisnahme	
K.36			Fuss-/ Veloverkehr	Das Amt für Raumplanung begrüsst vor allem die Grundsätze zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit der Umsetzung dieser Grundsätze können die Grundlagen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens während den Spitzenzeiten geschaffen werden. Gespannt sind wir auch auf die Umsetzung der vorgesehenen zweckmässigen Regelungen zur Parkierung im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs MIV, da sich auch der Kanton immer wieder mit ähnlichen Fragestellungen auseinandersetzen muss.	55 (ARP)	Kenntnisnahme	
K.37			Abstimmung Agglomerationsprogramm	Massnahmen, die ab 2023 umgesetzt werden sollen bzw. nicht früher realisiert werden können, können in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation einfliessen, um allfällig eine Mitfinanzierung des Bundes erwirken zu können. Wir werden die Arbeiten zu diesem Agglomerationsprogramm spätestens in der ersten Hälfte des nächsten Jahres starten.	55 (ARP)	Kenntnisnahme	

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00