Risch – Gesamtverkehrskonzept

Schlussdokumentation

Gemeinde Risch

3. Oktober 2018

metron

Bearbeitung

Marco Starkermann
dipl. Ing. FH in Raumplanung
Matthias Oswald
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SIA
Oliver Maier
Bauzeichner

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 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
Christian Wattenhofer
Delegierter Fachausschuss Umwelt/Energie/Verkehr, Gemeinde Risch
Stefan Bürgler
Amt für Raumplanung, Kanton Zug
Roger Michelon
Planteam S AG, Ortsplaner

Titelbild: Gesamtverkehrskonzept mit verschiedenen Bausteinen (Eigene Abbildung)

Inhaltsverzeichnis

1	**Ausgangslage**	**4**
2	**Fazit Analyse**	**6**
2.1	Fazit Analyse	6
3	**Ziele**	**7**
4	**Konzept**	**8**
4.1	Gesamtübersicht	8
4.2	Fuss und Veloverkehr	8
4.3	Motorisierter Individualverkehr	12
4.4	Betrieb und Gestaltung des Strassenraums	15
4.5	Öffentlicher Verkehr	17
4.6	Abstimmung mit Siedlungsentwicklung	18
4.7	Innovative Ansätze unterstützen	18
5	**Massnahmen**	**20**
5.1	Massnahmenübersicht	20
5.2	Umsetzung	43
6	**Anhang**	**44**
6.1	Anhang 1: Situationsanalyse	44
6.2	Anhang 2: Analysepläne	59
6.3	Anhang 3: Flankierende Massnahmen Halbanschluss Buonaserstrasse - Risiken, Massnahmenideen	66

1 Ausgangslage

Ausgangslage und Herausforderungen

In den letzten Jahren ist die Gemeinde Risch stark gewachsen. Es entstanden viele neue Wohnsiedlungen und Arbeitsplätze. Diese Entwicklung hat erheblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde und führt die Verkehrsinfrastruktur in den Spitzenstunden an die Kapazitätsgrenze.

Damit eine gute Erreichbarkeit auch mit einer weiteren Entwicklung der Gemeinde gewährleistet bleibt, sind Massnahmen notwendig. Unter Federführung des Kantons (Baudirektion) wurde ein Projekt gestartet, mit welchem die Anbindung der Kantonsstrassen an das übergeordnete Strassennetz verbessert werden kann. Das wichtigste Ziel dieser Arbeit ist, den Knoten Forren zu entlasten. Das Ergebnis dieser Analyse soll dann in die Revision des kantonalen Richtplans aufgenommen werden.

Auf kommunaler Ebene sollen diese Bemühungen durch ein Gesamtverkehrskonzept unterstützt werden. Diese Arbeit soll alle Möglichkeiten aufzeigen, wie die vorhandene Verkehrsinfrastruktur durch bauliche oder lenkende Massnahmen optimiert werden kann.

Als wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Risch dient die «Gemeindeentwicklungsstrategie mit Legislaturzielen 2015 – 2018». Um der Gemeinde künftig eine vertikal (Gemeinde, Kanton, Bund) und horizontal (Fuss-/Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) koordinierte Verkehrspolitik zu ermöglichen, soll ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für das ganze Gemeindegebiet erarbeitet werden.

Als Betrachtungsperimeter gilt das ganze Gemeindegebiet mit allen vier Ortsteilen. Der Schwerpunkt der Arbeit soll auf eine gute Erreichbarkeit der nördlichen Arbeits- und Dienstleistungszone sowie der gesamten Wohnzone von Rotkreuz gesetzt werden.

Begleitung und Einbezug Gemeinderat

Die Bearbeitung des GVK wurde eng durch eine Gruppe mit verschiedenen Vertretern (zuständiger Gemeinderat, Fachpersonen aus Verwaltung Gemeinde Risch, Kanton Zug, Delegierter des Fachausschuss und Ortsplaner) begleitet.

Zu einem frühen Zeitpunkt wurden der Fachausschuss Umwelt/Energie/Verkehr sowie der Gemeinderat Risch miteinbezogen. An der **Sitzung vom 10. Mai 2016** hat der Gemeinderat den Leistungsbeschrieb für das kommunale Gesamtverkehrskonzept (Projektinitialisierung) genehmigt. An der **Gemeinderatsklausur vom 17. Januar 2017** wurden anhand eines Arbeitspapiers die Analyse und das Zielsystem vorgestellt und diskutiert. Dabei zeigte sich, dass Nachjustierungen am Zielsystem notwendig wurden. Die Hauptrückmeldungen waren, dass

- der Verkehr (insbesondere der motorisierter Individualverkehr) sich realistischer weise nicht reduzieren lässt, sondern stabilisiert werden soll.
- ein zusätzlicher Ansatzpunkt hinzugefügt werden soll (Gewährleistung der Erreichbarkeit). Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrskapazitäten werden für alle Verkehrsarten notwendig. Dieser Punkt berücksichtigt die Bestrebungen im Zusammenhang mit der laufenden GVS Rotkreuz Nord / Bösch und allfälligen Infrastrukturergänzungen.
- Schleichverkehrsrouten nicht vollständig unterbunden werden können, sondern möglichst verträglich gestaltet werden sollen.

Aufgrund dieser Rückmeldungen wurde das Zielsystem überarbeitet. An der **Gemeinderatssitzung vom 21.03.2017** wurde das überarbeitete Zielsystem genehmigt (Beschluss Nr. 2017-4200). Gestützt auf die überarbeitete Zielformulierung wurde die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts fortgesetzt. An der **Gemeinderatsklausur vom 16.01.2018** wurden die Konzeptelemente und die Massnahmen vorgestellt und diskutiert und am **20.03.2018** wurde das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet und zur Vernehmlassung freigegeben. Mit der **Informationsveranstaltung vom 4.04.2018** wurde das öffentliche **Mitwirkungsverfahren** lanciert. Schriftliche Eingaben wurden bis Ende Mai entgegengenommen. Am **2.10.2018** wurde die Dokumentation des GVK sowie der Mitwirkungsbericht durch den **Gemeinderat genehmigt**.

Gesamtverkehrskonzept (GVK) für die Gemeinde Risch

Das GVK soll Verwaltung und Politik in der Gemeinde Risch als ganzheitliches Koordinations- und Führungsinstrument für den Bereich Verkehr und Mobilität dienen und damit eine bestehende Lücke in der kommunalen Planung schliessen. Dabei sind folgende Inhalte abzudecken:

- Zusammenfassende Analyse der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation – hauptsächlich anhand bestehender Grundlagen;
- Einbettung und Verknüpfung mit bestehenden Strategien in der Gemeinde, auf übergeordneten Ebenen und in den Nachbargemeinden;
- Festlegen eines Zukunftbilds mit nachhaltigen Zielsetzungen für den Gesamtverkehr und davon abgeleitet für die einzelnen Verkehrsarten;
- Aufzeigen von Wechselwirkungen und Abhängigkeiten der Themenfelder;
- Ableiten von Massnahmen(-paketen) und Einordnen von bereits definierten Massnahmen sowie deren Priorisierung und grobe zeitliche Planung.

Fragestellungen des Gesamtverkehrskonzepts

Die folgenden Fragen stehen im Vordergrund:

- Welche Infrastruktur soll für welche Verkehrsteilnehmende bereitgestellt und wie soll diese betrieben und gestaltet werden?
- Wie ist mit dem Verkehr im Umfeld des Entwicklungsgebiets in Rotkreuz Nord umzugehen? Wie sind die Entwicklungsgebiete im Norden an das übergeordnete Strassennetz anzubinden? Sind dazu neue Infrastrukturen notwendig?
- Welche Funktion nehmen die einzelnen Strassenräume ein? Wo besteht Potenzial zur Aufwertung von Quartier- und Hauptstrassen und welche Massnahmen (gestalterisch, planerisch oder rechtlich) sind dafür notwendig? Wie lassen sich die Quartiere von den negativen Folgen des Verkehrs schützen und eine hohe Aufenthaltsqualität erreichen?
- Wie kann ein durchgehendes Netz für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden, dass den verschiedenen Nutzergruppen (vom Schüler über den Angestellten der Roche bis hin zum Auslieferdienst mit Lastenvelo ...) gerecht wird?
- Wie lassen sich für den Fuss- und Veloverkehr die trennungswirkenden Elemente (Bahnlinie, Hauptstrassen) überwinden?
- Welche Massnahmen sind zu treffen, damit der Bus behinderungsfrei betrieben werden kann? Wie soll sich die Gemeinde hinsichtlich der langfristigen, überregionalen ÖV-Anbindung positionieren (Interregio-Halt)?
- Die Gemeinde Risch besteht aus vier Ortsteilen. Wie kann man den Bedürfnissen und Fragestellungen der verschiedenen Räume mit einem kohärenten GVK gerecht werden?
- Welche raumplanerischen Instrumente und Einflussmöglichkeiten sind zu nutzen, um die Verkehrsentwicklung aktiv mitsteuern zu können?
- Wie können die beschränkten personellen und finanziellen Ressourcen möglichst effizient und für zeitnahe Verbesserungen eingesetzt werden? Welche Massnahmen können / sollen in welchem Zeithorizont prioritär behandelt werden, welche Projekte sind kurz- und mittelfristig kaum realisierbar?

2 Fazit Analyse

2.1 Fazit Analyse

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Auslegeordnung in Form einer SWOT-Analyse zusammengefasst. Auf die einzelnen Aspekte wird im Anhang 1 eingegangen.

Stärken	Schwächen
Hohe Erreichbarkeit aus der Region	Strassenkapazität im Umfeld des Autobahnanschlusses und in Richtung Zentrum (Chamerstrasse) erreicht während Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenze
Dichtes, radiales Bussystem als Feinverteiler mit starker Achse in Richtung Cham / Hünenberg	Industrie- und Gewerbegebiet Rotkreuz-Nord liegt in einiger Entfernung zum Bahnhof Rotkreuz, die Fuss- und Veloverbindung ist wenig attraktiv und teils gefährlich
Attraktive, vielseitige und schnell erreichbare Naherholungsräume in unmittelbarer Nähe der Siedlungsgebiete	Siedlungsstruktur und Gestaltung von Strassenräumen sind wenig abgestimmt - insbesondere in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr (inkl. Schulwege)
Dichtes Netz an Wanderwegen und Freizeitrouten des Veloverkehrs	Bahnlinie und die Hauptverkehrsachsen weisen für den Fuss- und Veloverkehr resp. für die Siedlung eine grosse Trennungswirkung auf
Verbreitet verkehrsberuhigte Zonen (Begegnungszonen, T30 in Wohnquartieren)	Unterschiedliche Bewirtschaftung auf funktional gleichartigen Parkplätzen und teilweise nicht bestimmungsgemässe Nutzung (z.B. Laternenparkierung). Öffentliche Strassenräume werden zur Parkierung benutzt.
Verschiedene Nahversorgungsmöglichkeiten in der Nähe vorhanden	Nur ein ÖV-Fernverkehrshalt (Interregio) pro Stunde
Enger Kontakt mit verschiedenen Partnern wird gepflegt (Unternehmungen, Investoren, Kanton und andere Gemeinden).	Behinderung des strassengebundenen ÖV-Angebotes im Überlastfall
Innovative Planungsinstrumente sind in der Gemeinde verankert und werden aktiv genutzt	Verschiedene grossräumige und lokale Schleichverkehrsrouten werden genutzt
Bahnknoten Rotkreuz (Fernverkehr, S-Bahn und Regionalverkehr)	Punktuelle Sicherheitsdefizite (Unfallschwerpunkte, Geschwindigkeitsübertretungen, soziale Sicherheit)
Verkehrsanbindung an das Autobahnnetz	Bestehende Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz
Chancen	**Risiken**
Verschiedene Planungen im Raum Rotkreuz mit hoher Relevanz für das kommunale Verkehrssystem sind am Laufen	Intensivierung des Konfliktpotenzials und der Kapazitätsengpässe durch die zukünftige Siedlungsentwicklung / Verdichtung.
Kurze Distanzen und ideale topographische Voraussetzungen innerhalb des Gemeindegebietes bieten Potenzial zur Steigerung des Fuss- und Veloverkehrsanteils	Starke Abhängigkeiten zu Partnern und überkommunalen Planungen (Kanton, Astra, SBB)
Steigerung der Attraktivität von Siedlungsräumen durch aufgewertete Strassenräume unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen	Die Lage des Autobahnanschlusses im Siedlungsgebiet Rotkreuz Nord führt aufgrund der Rückstaugefahr auf die Autobahn zu beschränkten Steuerungsmöglichkeiten
Hohe Dynamik in der Siedlungsentwicklung mit Konzentration auf zentrumsnahe und gut erschlossene Gebiete	Kostendruck, welcher grössere Infrastrukturprojekte erschwert und Ausbaumöglichkeiten des ÖV-Angebot eingrenzen
Die Forderung des mittel- bis langfristigen zweiten Fernverkehrshalts pro Stunde in Rotkreuz ist anerkannt und wird gestützt	Grosse Einkaufszentren in der Region, welche Mehrverkehr produzieren und die lokalen Versorgungseinrichtungen konkurrieren.
Innovative Ansätze (wie beispielsweise Begegnungszone Kreuzplatz und Bahnhof Nord) sind mehrheitsfähig und wurden umgesetzt	
Neue Technologien (Digitalisierung) die massgeblich unser Verkehrsverhalten beeinflussen kann (Sharingangebote, selbstfahrende Fahrzeuge, Pooling)	

3 Ziele

Das folgende Zielsystem baut auf der Gemeindeentwicklungsstrategie auf:

Verbindende Mobilität		
Effizienz hinsichtlich		– kurze Weglängen – kosteneffiziente Infrastruktur (Investition, Betrieb und Unterhalt) – geringer Flächenbedarf – gute Erreichbarkeit, Gewährleistung eines stetigen Verkehrsfluss – möglichst geringe Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt
4 Ansatzpunkte		**Erreichbarkeit gewährleisten** Die hohe Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsgebiete ist auch zukünftig zu gewährleisten. Dazu werden in Abstimmung mit dem Kanton Massnahmen erarbeitet, welche zu einer verbesserten Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und zur Bewältigung der Spitzenbelastungen führen. Als zweckmässige Ergänzung können punktuelle Infrastrukturausbauten eine Entlastungswirkung erzielen. Für alle Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sollen allfällige Lücken geschlossen und die bestehende Infrastruktur optimiert werden. **Verkehr stabilisieren** Ansätze, die das Verkehrsverhalten positiv beeinflussen (Förderung von kurzen Wegen, Brechen von Spitzen, Erhöhung des Belegungsgrads von Fahrzeugen) werden gezielt gefördert. Eine Verringerung der Trennungswirkung von Bahn und Hauptstrassen sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs unterstützen eine konsequente Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zusätzlich. **Verkehr lenken** Die Strassenräume werden ihrer Funktion entsprechend genutzt. Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt. Insbesondere soll der orts- und quartierfremde Verkehr vermieden werden. **Verträglichkeit erhöhen** Der Verkehr soll durch integrierte Gestaltung der Strassenräume verstetigt und verträglich abgewickelt werden. Die Sicherheit und Aufenthaltsqualität sollen durch zweckmässige Massnahmen erhöht werden.
Ziele nach Verkehrsträger	Öffentlicher Raum, Siedlungsentwicklung	– Entwicklung zentrumsnah und an gut mit ÖV erschlossenen Lagen – Strassenräume städtebaulich besser in die Siedlungsstruktur integrieren – Zentrumsbereiche stärken und Aufenthalts- und Begegnungsorte schaffen – Abgestimmter Umgang mit privater Parkierung
	Fuss und Veloverkehr	– Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit (insbesondere auch auf Schulwegen) durch die Behebung von Schwachstellen und Netzlücken – Dichtes und durchgängiges Fuss- und Velonetz innerhalb der Siedlungsgebiete sowie attraktive Verbindungen zwischen Dörfern und über die trennende Bahnlinie anbieten – Attraktive Verbindungen zwischen dem Zentrum / Bahnhof und dem nördlichen Industriegebiet schaffen (durchgängige, attraktiver Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Industrie und Birkenstrasse und Verbesserung der Querungen der Chamerstrasse) – Erhöhung der Schulwegsicherheit
	Motorisierter Individualverkehr	– Verbesserte Anbindung der Kantonsstrassen an das übergeordnete Netz – Verkehrssicherheit erhöhen – Ortsfremder Verkehr vermeiden, insbesondere Durchgangsverkehr auf der Autobahn bewahren – Schleichverkehr durch Quartiere einschränken – Bestimmungsgemässe Nutzung der öffentlichen Parkplätze – Einfache und klar verständliche Parkplatzbewirtschaftung
	Öffentlicher Verkehr	– ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rotkreuz stärken (zweiter Fernverkehrshalt mit abgestimmten Busangebot) – Behinderungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs sicherstellen – Siedlungsgebiet zweckmässig erschliessen – Attraktive Haltestellenbereiche und Umsteigeziehungen anbieten – Zugang zum Bahnhof verbessern, insbesondere Querung Ost und Bushof Süd – möglichst witterungsgeschützte Zugänge zu den Haltstellen (Arkaden etc.)

Tabelle 1: Zielsystem

4 Konzept

4.1 Gesamtübersicht

Ziel des Gesamtverkehrskonzepts ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit und die Erhöhung der Verträglichkeit für die Wohnbevölkerung. Diese wichtigsten Konzeptelemente sind:

- Halbanschluss Buonaserstrasse und Kapazitätserhöhung Forren Knoten mit flankierenden Massnahmen
- Verträgliche Gestaltung der Strassen im Siedlungsgebiet mit entsprechenden Geschwindigkeiten
- Attraktive Fuss- Veloverbindung über Gleisanlagen und in Richtung Rotkreuz Nord
- Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz
- Innovative Ansätze zur Verkehrsverhaltensänderung weiterverfolgen
- Attraktive Zugänge zu Freizeit und Naherholungsgebiete (insbesondere entlang Reuss und Seeufer)
- Verfolgung von Mobilitätstrends und gezielte Zusammenarbeit mit lokalen Partnern

In den folgenden Teilkonzepten werden die einzelnen Themen erläutert.

4.2 Fuss und Veloverkehr

Bestehendes Netz stärken
Sowohl im Fuss- als auch im Veloverkehr verfügt die Gemeinde Risch abschnittsweise über ein sehr attraktives Wegnetz. Mit dem Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr soll dieses bestehende Netz weiterentwickelt und gestärkt werden. Dazu stehen die gezielte Aufwertung von wichtigen Verbindungen und die Behebung von punktuellen Schwachstellen im Vordergrund.

Attraktive Verbindung schaffen
Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und den Arbeitsplatzgebieten in Rotkreuz Nord ist für den Fuss und Veloverkehr von grosser Bedeutung. Mit der geplanten Bahnüberführung östlich des Bahnhofs wird die Trennungswirkung der Bahnanlagen vermindert. Entlang der Chamerstrasse (vom Bahnhof Nord bis Industrie/Rotkreuz West) ist eine attraktive Route für Fussgänger und Velofahrende zu schaffen.

Netzlücken schliessen
Sowohl im Siedlungsgebiet als auch im Zugang zu den Naherholungsgebieten sind bestehende Netzlücken zu schliessen. Zu nennen sind insbesondere Netzlücken entlang der Reuss sowie weitere Fuss- und Veloachsen im Gewerbegebiet Rotkreuz Nord. Im Zusammenhang mit weiteren Umstrukturierungen sind Fuss- und Veloachsen frühzeitig zu sichern.

Zweckmässige Signalisation (Fahrverbote und Sackgassen)
Bei der Signalisation besteht Handlungsbedarf, da diese primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet ist und nicht die Bedürfnisse der weiteren Verkehrsträger abdeckt. Einzelne Fahrverbote (z.B. Bahnhofsplatz), welche für den Veloverkehr nicht zweckmässig sind, sind zu optimieren. Bei Sackgassen ist ebenfalls zu prüfen, ob eine durchgehende Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr besteht. Diese sind entsprechend zu signalisieren.

Sichere Querungsstellen

Im Fussverkehr fehlen an manchen Orten sichere Querungsstellen über Hauptstrassen. Diese liegen z.T. auf der Wunschlinie von wichtigen Fussgängerströmen, im Zugang zu Bushaltestellen oder betreffen Wanderwegrouten.

Auch im Veloverkehr fehlen punktuell sichere Querungsstellen. Diese stehen sich meist im Zusammenhang mit einem Regimewechsel der Veloführungsart, bei welchem ein Queren der Fahrbahn notwendig wird.

Infrastrukturen schaffen

Im Velowegnetz gibt es verschiedene Hauptstrassenabschnitte, welche über keine Veloinfrastruktur verfügen (u.a. Holzhäusernstrasse, Ortsdurchfahrt Risch, Blegistrasse, Meierskappelerstrasse, Küntwilerstrasse). Auf diesen Strassen sind in Zusammenarbeit mit dem Kanton Möglichkeiten zur Veloführung zu prüfen.

Für den Fussverkehr bestehen innerorts auf einzelnen Strassenabschnitten keine beidseitigen Trottoirs. Auch hier sind wiederum Möglichkeiten zur besseren Zugänglichkeit von Liegenschaften und Haltestellen zu prüfen.

Abbildung 1: Konzeptplan Fussverkehr (nächste Seite)

Abbildung 2: Konzeptplan Veloverkehr (übernächste Seite)

Hünenberg
Oberrüti
Bösch
Holzhäusern
FREUDENBERG
Weidhof
Berchtwil
Zweiern
Katharinenhof
Genaue Lage noch offen (+/- 50m)
Blegi
Dietwil
KANTON AARGAU
Allrüti
Rotkreuz
Gibel
Hüti
Buonas
Schloss Buonas
SUENTALWALD
Feldhof
Küntwil
Ibikon
Breitfeld
CHILCHBERG
Risch
Z U G E R S E E
Honau
HONAUERWALD
Steintobel
Stockeri
Oberrisch
Gisikon
Meierskappel
KANTON LUZERN
Landhus
Root
Michaelskreuz

LEGENDE

Bestehend | Geplant

- Hauptroute
- Nebenroute
- Wichtige Querungsstelle aus Netzsicht
- Qualitative Aufwertung von wichtigen Achsen

Hinweise

- Wanderweg
- Schul-/Kindergartenstandort

0 500m 1km 1.5km

Gemeinde Risch

Fussnetz

Konzeptplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

Hünenberg
Oberrüti
Bösch
Holzhäusern
FREUDENBERG
Weidhof
Berchtwil
Genaue Lage noch offen (+/- 50m)
Katharinenhof
Zweiern
Dietwil
KANTON AARGAU
Allrüti
Blegi
Rotkreuz
Gibel
Rüti
Buonas
aus Sicherheitsgründen alternative Routenführung prüfen
Schloss Buonas
SIJENTALWLAD
Feldhof
Küntwil
Ibikon
Breitfeld
CHILCHBERG
Risch
Z U G E R S E E
Honau
HONAUERWALD
Steintobel
Stockeri
Oberrisch
Gisikon
Meierskappel
KANTON LUZERN
Landhus
Root
Michaelskreuz

LEGENDE

Bestehend	Geplant	
		Hauptroute
		Nebenroute
		Bedeutende öffentliche Veloabstellanlage

Hinweise

- Kantonales Radstrecke
- Nationale Freizeitroute
- Regionale Freizeitroute

0 500m 1km 1.5km

Gemeinde Risch

Velonetz

Konzeptplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

4.3 Motorisierter Individualverkehr

Das MIV-Konzept sieht eine Kombination von gezielten Kapazitätserweiterungen und Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit vor.

Halbanschluss Buonaserstrasse zur Gewährleistung der Erreichbarkeit

Der Kanton hat in der Verkehrsstudie "Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch" (2017) verschiedene Varianten zur Entschärfung der Überlastungssituation im Umfeld des Autobahnanschlusses Rotkreuz und zur längerfristigen Sicherstellung der Erreichbarkeit geprüft. Als Bestvariant weiterverfolgt wird

- der Halbanschluss Buonaserstrasse,
- Bypass beim Forrenkreisel (Blegistrasse) mit Busspur
- sowie flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung.

Abbildung 3: Ausbau Kreisel Forren mit Bypass von der Blegistrasse und Halbanschluss Buonaserstrasse
(Quelle: Verkehrsstudie Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch, 2017)

Verkehrslenkung und Strassenhierarchie

Das MIV-Konzept sieht vor, den MIV-Verkehr möglichst direkt auf die jeweils übergeordnete Hierarchieebene zu lenken und somit quartierfremden/ortsfremder Verkehr (sog. Schleichverkehr) zu minimieren. Dazu werden Erschliessungskammern ausgebildet zwischen welchen der Verkehr möglichst vermieden werden soll. Die Ortszentren sollen von Durchgangsverkehr nicht zusätzlich belastet werden. Längerfristig und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Gebiet Rotkreuz Nord ist punktuell auch eine weitere Direkterschliessung an die Kantonsstrasse (Chamerstrasse) zu prüfen.

Knotenumgestaltungen und Eingangspforten

Ein weiteres Konzeptelement stellt die Erhöhung der Sicherheit dar. Dazu werden Knoten mit bekannten Unfallschwerpunkten oder akuten Sicherheitsdefiziten umgestaltet. Eingangspforten an den Siedlungseingängen machen auf die sensiblen Innerortssituationen aufmerksam und reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten.

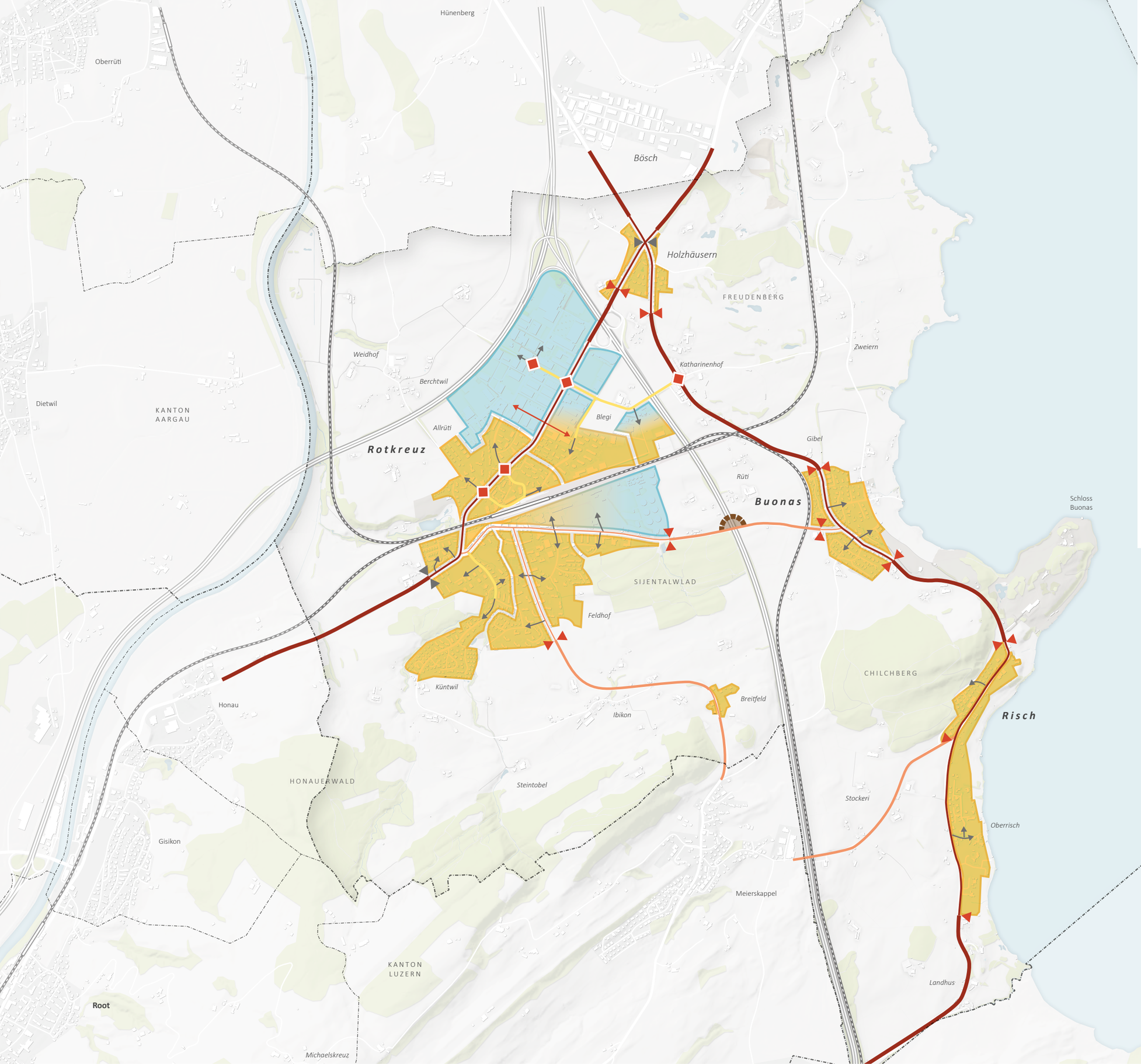
Zweckmässige Regelungen zur Parkierung

In der Gemeinde Risch sind grundsätzlich ausreichend öffentliche Parkfelder vorhanden. Es bestehen allerdings uneinheitliche Bewirtschaftungsformen, welche insbesondere für die Nachtparkierung eine aufwendige Kontrolle nach sich ziehen. Mit der Er-

stellung eines Reglements zur Parkierung auf öffentlichem Grund (Revision des bestehenden Reglements zur Nachtparkierung) soll gemeindeübergreifend eine nachvollziehbare Bewirtschaftungsform für die einzelnen Standorte ausgearbeitet werden, welche auf die entsprechenden Nutzergruppen angepasst ist.

Im Bereich der privaten Parkierung werden im Rahmen von Bebauungsplänen Vorgaben zu maximalen Zahl von Abstellplätzen nach kantonaler Praxis festgeschrieben. Bei der Regelbauweise besteht keine entsprechende Handhabung. Dafür wäre eine Anpassung der BNO notwendig.

Abbildung 4: Konzeptplan MIV
(nächste Seite)



LEGENDE

- Hauptverkehrsstrasse innerhalb / ausserhalb Siedlungsgebiet
- Verbindungsstrasse innerhalb / ausserhalb Siedlungsgebiet
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Ergänzung Erschliessung (Direkterschliessung)
- Erschliessungskammer Wohn- und Mischnutzung
- Erschliessungskammer Gewerbe
- Halbanschluss Buonaserstrasse
- Umgestaltung Knoten / Erhöhung Sicherheit
- Eingangspforte (bestehend, noch umzusetzen)

Gemeinde Risch

Konzept MIV

Konzeptplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km

4.4 Betrieb und Gestaltung des Strassenraums

Funktionsgerechte Gestaltung der Strassenräume

Aufbauend auf den Stossrichtungen des Lenkungskonzepts ist sicherzustellen, dass die einzelnen Strassenräume in ihrer Gestaltung und ihrem Betrieb der vorgesehenen Funktion gerecht werden. Verschiedene Strassen und Plätze wurden in den letzten Jahren aufgewertet. Zu nennen ist die Begegnungszone im Ortszentrum von Rotkreuz sowie die auf der Nordseite des Bahnhofs. Auf diesen Elementen wird weiter aufgebaut.

Durch die aktuelle Siedlungsentwicklung zeigt sich bei einzelnen Strassen Handlungsbedarf. Einzelne Strassenabschnitte entsprechen nicht mehr den umgebenden Siedlungsstrukturen und sind gestalterisch aufzuwerten. Im Rahmen von laufenden Projekten soll der Strassenraum aufgewertet werden. Als konkrete Projekte zu nennen sind:

- Birkenstrasse (im Zusammenhang mit dem Standort der HSLU)
- Buonaserstrasse (im Zusammenhang mit der Entwicklung Bahnhof Süd)
- alte Chamerstrasse

Auch für die Chamerstrasse - als Eingangstor von Rotkreuz - ist längerfristig und in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Gewerbegebiets ein Charakterwechsel vorzusehen. Das Entwicklungsquartier und die Gebäude sollen sich verstärkt in Richtung des Strassenraums ausrichten. Fragen zur künftigen Strassenbaulinie sind zu einem frühen Zeitpunkt zu klären. Ansätze zur vermehrt direkten Erschliessung sind zu prüfen.

Sicherheit und Verträglichkeit durch zweckmässige Signalisation

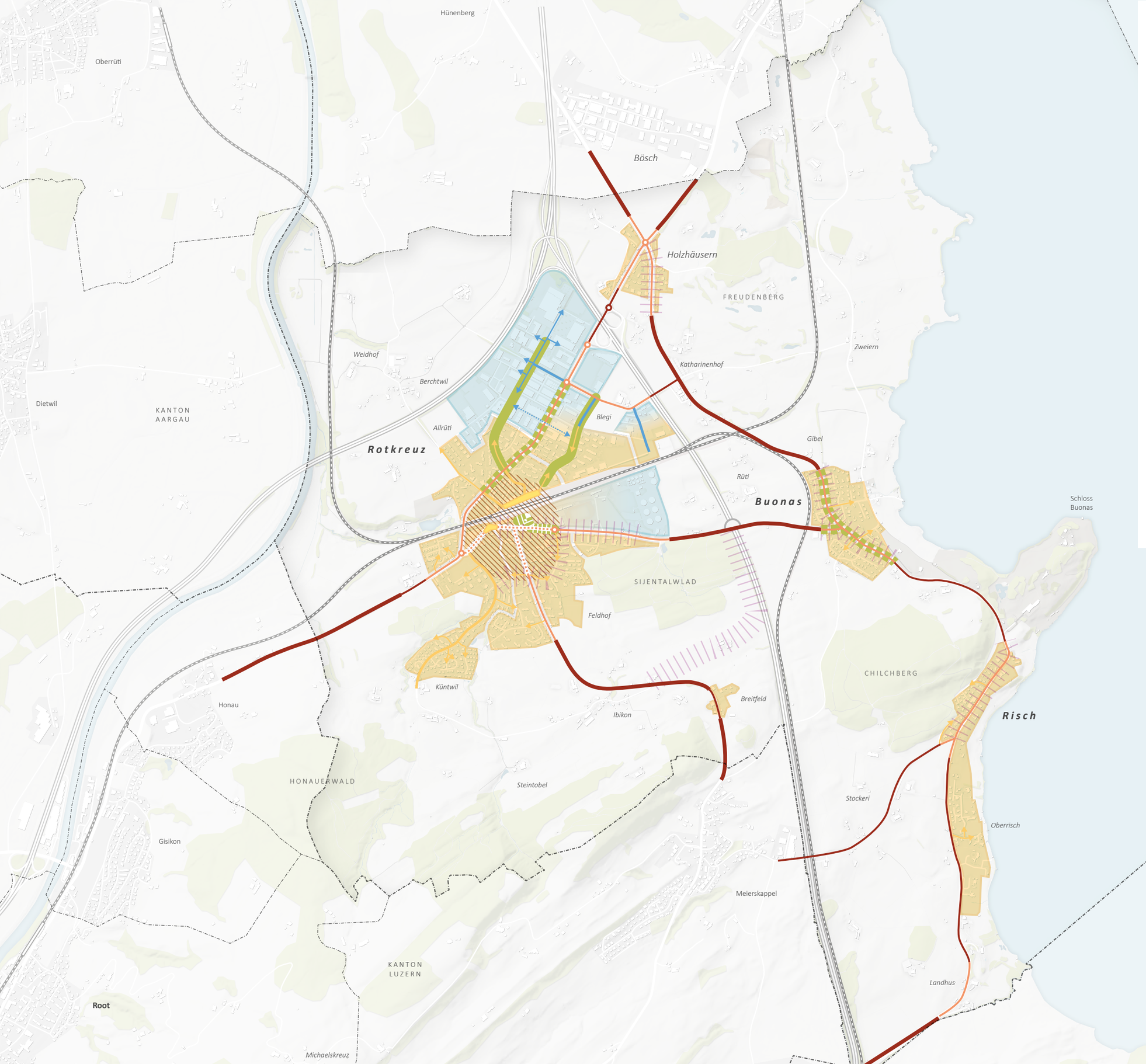
Das Temporegime ist abhängig vom Standort und von der Funktion der Strasse. Dabei sind allerdings auch sicherheitsrelevante Aspekte zu berücksichtigen. Zur Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der Lärmbelastungen soll auf verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsgebiet die Geschwindigkeit T50 betragen. In den Quartieren wird die Verkehrsberuhigung (inkl. T30) weiter vorangetrieben. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und auf Initiative der Quartierbevölkerung. In den Weilern Landhaus und Breitfeld ist aus Sicherheitsgründen (Bushaltestelle, Querung Wanderweg, ungenügende Sichtverhältnisse) die signalisierten Geschwindigkeit zu reduzieren. Im Kernbereich ist im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung und zum Schutz vor Mehrbelastung die Ausweitung der Verkehrsberuhigung auch auf kernnahen Hauptstrassen zu prüfen.

Flankierende Massnahmen sichern die Entlastungswirkung

Mit dem Halbanschluss der Buonaserstrasse wird der Autobahnanschluss Rotkreuz Nord sowie der Forrenkreisel entlastet. Damit der Halbanschluss diese Ziele erreicht und keine unerwünschten Auswirkungen nach sich zieht, sind flankierende Massnahmen als integrale Bestandteile des Gesamtprojekts notwendig. Im Anhang 3 sind Risiken und mögliche Massnahmenansätze zusammengestellt. Bei der Weiterentwicklung des Projekts sind die flankierenden Massnahmen vertieft auszuarbeiten.

Projekte, welche die flankierenden Massnahmen unterstützen, können aufwärtskompatibel auch zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Abbildung 5: Konzeptplan Betrieb und Gestaltung (nächste Seite)



LEGENDE

	Signalisierte Geschwindigkeit	Angestrebte Geschwindigkeit
Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	80	70-80
Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	60	50-60
Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet	50	40-50
Verbindungsstrasse Kerngebiet	30	30
Sammelstrasse Arbeitsplatzgebiet / Gewerbe	30	30
Sammelstrasse Wohn- und Mischzonen	30	30
Erschliessung Arbeitsplatzgebiet / Gewerbe	30	30
Erschliessung Wohn- und Mischzonen	30	30
Platzartig gestaltete Strassenabschnitte im Zentrum	20	20

Aufwertung Strassenraum und Erhöhung Sicherheit (1. Priorität)

Aufwertung Strassenraum und Erhöhung Sicherheit (2. Priorität)

Halbanschluss Buonaserstrasse

Räume für flankierende Massnahmen zum Halbanschluss

Kerngebiet

Gemeinde Risch

Betrieb und Gestaltung

Konzeptplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_180830.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	30. August 2018
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km

4.5 Öffentlicher Verkehr

Zweiter Fernverkehrshalt Rotkreuz

Der Bahnhof Rotkreuz - als Kotenpunkt im Bahnsystem - ist für die Erreichbarkeit des Wirtschafts-, Hochschul- und Wohnstandorts von grosser Bedeutung. Die Gemeinde setzt sich mit regionalen Partnern seit längerem für den zweiten Fernverkehrshalt ein. Das Potenzial für den Bahnhalt ist anerkannt, allerdings ist ein entsprechendes Angebot mit der heutigen Bahninfrastruktur nicht möglich. Die Gemeinde setzt sich auf verschiedenen Ebenen weiterhin dafür ein, dass die Voraussetzungen für einen zweiten Fernverkehrshalt geschaffen werden.

Busbevorzugung weiterentwickeln

Die hohen Verkehrsbelastungen zu den Hauptverkehrszeiten führen auf einzelnen Linien zu Störungen im Busbetrieb. Folge davon sind Verspätungen und Anschlussbrüche. Gemäss kantonalem Richtplan ist als Zielgrösse eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 23 km/h festgehalten. Zur Sicherstellung eines möglichst störungsfreien Betriebs sind an zweckmässigen Orten weitere Busbevorzugungsmassnahmen zu prüfen. Vorgesehen ist ein Bypass beim Forrenkreisel auf der Zufahrt Blegistrasse.

Interessensbekundung bei laufende ÖV-Angebotsanpassungen

Die Linienführung der bestehenden Buslinien ist grossmehrheitlich gegeben. Punktuelle Anpassungen im Angebot werden laufend vorgenommen. Die Planungshoheit liegt jeweils bei den kantonalen Fachämtern. Die Gemeinde wird weiterhin in den Planungsprozessen die kommunalen Interessen einzubringen.

Innovative Ansätze im ÖV weiterverfolgen

Zur Stärkung der innerörtlichen Vernetzung und zur Schliessung von bestehenden Erschliessungslücken besteht der Wunsch nach einem ortsbusähnlichen ÖV-Angebot. Mit herkömmlichen ÖV-Linien lassen sich diese Bedürfnisse nicht abdecken. An anderen Standorten laufen Pilotprojekte zu autonomen (oder selbstfahrende) Busangebotsformen. Diese innovativen Ansätze im ÖV sind weiter zu verfolgen und allenfalls in Zusammenarbeit mit lokalen Partnern auszutesten.

Auch andere Bereiche im Mobilitätsmarkt sind im Wandel. Der Bahnhof Rotkreuz soll sich durch integrierte und verkehrsträgerübergreifende Mobilitäts- und Arealentwicklung zu einem regionalen Mobilitätshub weiterentwickeln.

Tarifstruktur vereinfachen

Das heutige Tarifsystem - insbesondere bezüglich Anschlusstickets aus anderen Kantonen - ist unbefriedigend. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass sich die grenzübergreifenden Tarifstrukturen vereinfachen.

Chamerstrasse als langfristige ÖV-Achse prüfen

Langfristig und in Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Entwicklungsgebiets Rotkreuz Nord ist auf der Chamerstrasse ein Charakterwechsel vorgesehen. Der Strassenraum soll sich zu einem integrierten urbanen Boulevard entwickeln. Die Führung des Busverkehrs auf dieser Achse würde diese Bestrebungen weiter verstärken. Die Auswirkungen einer ÖV-Achse Chamerstrasse sind zu prüfen.

4.6 Abstimmung mit Siedlungsentwicklung

Die Zusammenhänge zwischen der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsentwicklung ist von zentraler Bedeutung. Im Rahmen der Bebauungspläne und vor dem Hintergrund der hochwertigen ÖV-Erschliessung sowie der begrenzten Strassenkapazität ist Mobilitätsmanagement als Instrument innerhalb der Gemeinde etabliert.

Auch auf anderen Ebenen ist eine weitgehende Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung anzustreben. So fehlen zurzeit beispielsweise mittel- bis langfristige Zielbilder zum Verdichtungsgebiet Rotkreuz Nord. Mit einem Masterplan könnten diese Entwicklungen und Nutzungen mit verkehrlichen Aspekten aufeinander abgestimmt werden und mögliche planerische Sicherungen vorgenommen werden.

4.7 Innovative Ansätze unterstützen

Im heutigen Verkehrsverhalten bestehen aus gesamtverkehrlicher Sicht noch grosse Potenziale. Als Ansatzpunkte zu nennen sind unter anderem

- die zeitliche Akzentuierung auf Spitzenstunden
- der Belegungsgrad von Fahrzeugen
- und die Verkehrsmittelwahl.

Abbildung 6 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde (weisse Linie) im Bezug zur allgemeinen Entwicklung der Verkehrsmittelwahl. Ausgewählte Meilensteine von grosser Bedeutung für das regionale Verkehrssystem sind vermerkt. Die Mobilität befindet sich in einem stetigen Wandel und ist stark abhängig von Trends und Technologien. Sie lässt sich aber auch durch Entscheide zur Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen und regulatorischen/finanziellen Rahmenbedingungen beeinflussen. Allerdings sind solche Prozesse zur Verhaltensänderung langatmig und abhängig vom bestehenden Leidensdruck.

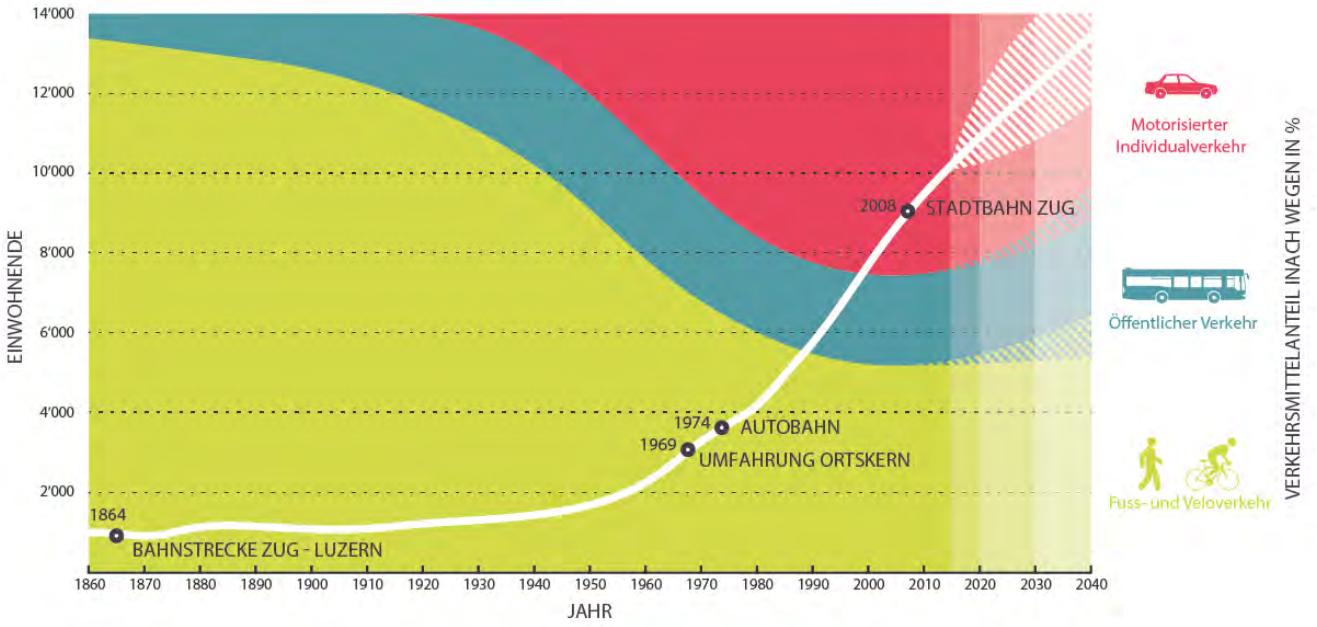


Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl und Bevölkerung sowie verkehrliche Meilensteine von regionaler Bedeutung

Die Gemeinde Risch hat heute bereits eine Vorreiterrolle in diesem Bereich. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements und in Zusammenarbeit mit regionalen Partnern werden innovative Ansätze initiiert. Solche Ansätze, welche insbesondere auch zu einer Verminderung der Belastungen zu Spitzenzeiten führen sind weiter voranzutreiben. Das etablierte Mobilitätsmanagement inhaltlich weiter voranzutreiben und soweit möglich auch auf kleinere und mittlere Unternehmungen oder Wohnüberbauungen auszuweiten. Dies umfasst unter anderem:

- die Förderung von Fuss- und Veloverkehr,
- die Festlegungen zur Parkierung und Fahrtenzahlen
- die Förderung von Fahrgemeinschaften
- und Förderung flexibler Arbeitszeiten und - formen

Zu verschiedenen Themen werden laufend Forschungsarbeiten durchgeführt. Dabei werden immer wieder Pilotregionen/-gemeinden gesucht. Die Gemeinde soll weiterhin als Initiator, als Koordinationsplattform oder als Pilotstandort solche Ansätze unterstützen.

5 Massnahmen

5.1 Massnahmenübersicht

Aus der Analyse und den Konzepten lassen sich verschiedene Massnahmen ableiten. Diese sind in der folgenden Massnahmentabelle beschrieben, priorisiert und in verschiedenen Zeithorizonten eingeteilt. In den anschliessenden Plänen sind die Massnahmen - soweit möglich - räumlich verortet.

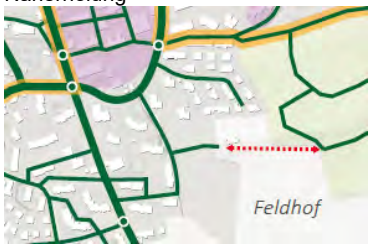
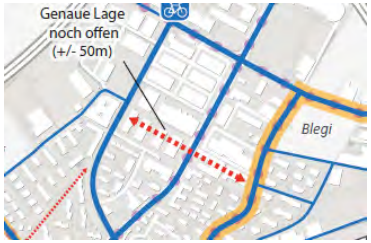
Tabelle 2: Massnahmentabelle
(ab nächster Seite)

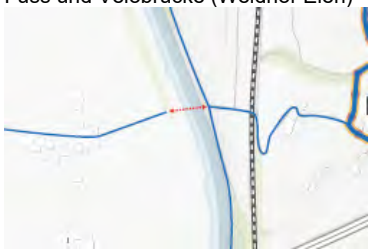
Abbildung 7: Massnahmenplan im Bereich Fuss und Veloverkehr (Seite 41)

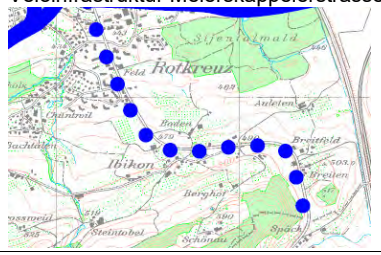
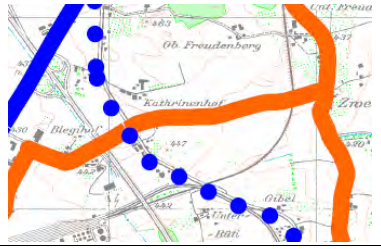
Abbildung 8: Massnahmenplan im Bereich MIV (Seite 42)

Abbildung 9: Massnahmenplan im Bereich Betrieb und Gestaltung (Seite 43)

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.1	Personenüberführung Ost	Verminderung der Trennungswirkung der Bahnlinie Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs Rotkreuz Entschärfung der überlasteten Personenunterführung, Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Suurstoffi und dem Zentrum	laufendes Projekt, Kredit genehmigt	X				X				Gemeinde	
FRV.2	Fuss-Veloachse Chamerstrasse	Schaffung einer attraktiven Verbindung zwischen Bahnhof / Zentrum und den Arbeitsplatzgebieten Rotkreuz Nord Erhöhung der Sicherheit	Attraktive Verbindung entlang der Chamerstrasse mit neuen Querungsstellen		X			X				Gemeinde	Kanton
FRV.3	Netzlücken Quartier	Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Velowegnetzes in Quartieren Schaffung von direkten Verbindungen, Schliessung von punktuellen Netzlücken	Behebung Netzlücken, Planerische Sicherung mittels Richtplan, Umsetzung im Rahmen baulicher Veränderungen			laufend			X			Gemeinde	Grundeigentümer

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.4	Netzlücken Naherholung 	Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Velowegnetzes, Verbesserung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten, Schliessung von punktuellen Netzlücken	Planerische Sicherung mittels Richtplan			X				X		Gemeinde	Grundeigentümer
FRV.5	Netzlücke Birkenstrasse/ Industriestrasse 	Verbesserung der Zugänglichkeit des Gewerbegebiets Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloachse zwischen Suurstoffi und Rotkreuz Nord	Planerische Sicherung einer neuen Fuss- und Veloverbindung, Realisation bei Umstrukturierung				X		X		Allg.1	Gemeinde	Grundeigentümer
FRV.6	Fuss- und Veloroute entlang Reuss	Verbesserung der Zugänglichkeit des Naherholungsraums Reuss Schaffung eines durchgehenden Verbindung entlang der Reuss	in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden			X		X				Gemeinde	Gemeinde Honau, Gisikon, Hünenberg

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.7	Fuss und Velobrücke (Weidhof-Eien) 	Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes entlang der Reuss Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Dietwil und Rotkreuz				X				X		Gemeinde	Gemeinde Dietwil
FRV.8	Neue Querungsstellen Fussverkehr 	Sichere Querungsstellen im Alltagsverkehr, Zugang zu Haltestellen und auf Wanderrouten	Fussgängerstreifen oder Querungshilfen			X			X			Kanton	Gemeinde
FRV.9	Fuss- und Veloinfrastruktur Küntwilerstrasse 	Erhöhung der Sicherheit, Lärmreduktion	Velostreifen bergwärts und vermutlich Flüsterbelag		X				X		BG.5	Gemeinde	

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.10	Fussinfrastruktur Buonaserstrasse	Sichere und direkte Zugänglichkeit von Liegenschafen, Zugang zum Naherholungsgebiet Sijentalerwald	beidseitiges Trottoir			X				X	MIV1 (FLAMA)	Gemeinde	
FRV.11	Veloinfrastruktur Meierskappelerstrasse 	Schaffung von Veloinfrastrukturen zu den Nachbargemeinden, Erhöhung der Verkehrssicherheit	innerorts Velostreifen, ausserorts Veloweg			X			X			Kanton	Gemeinde, Kanton Luzern, Gemeinde Meierskappel
FRV.12	Veloinfrastruktur Holzhäusernstrasse 	Schaffung von Veloinfrastrukturen zu den Nachbargemeinden, Erhöhung der Verkehrssicherheit	innerorts Velostreifen, ausserorts Veloweg			X			X		MIV.10 BG.9	Kanton	Gemeinde

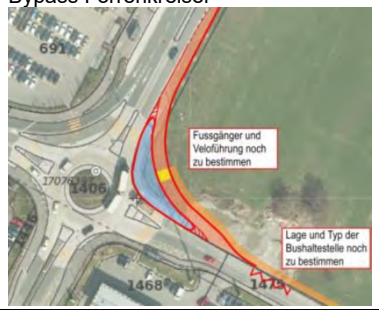
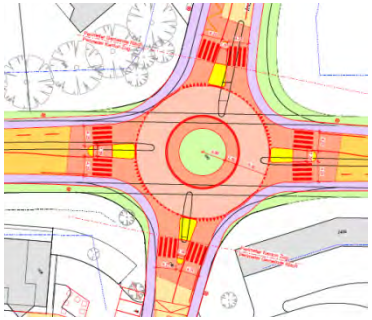
NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.13	Fuss-/Veloinfrastruktur Blegistrasse	Schaffung von sicheren Querungen für den Fussverkehr, Schaffung einer zweckmässigen Veloinfrastruktur, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung des Zugangs zu den Naherholungsgebieten	Nationale Velofreizeitroute		X			X			MIV.10 BG.1	Gemeinde	
FRV.14	Veloinfrastruktur Rischerstrasse	Schaffung von Veloinfrastrukturen zu den Nachbargemeinden, Erhöhung der Verkehrssicherheit					X			X	MIV1 (FLAMA)	Kanton	Gemeinde
FRV.15	Überprüfung Signalisation (Fahrverbote, Sackgassen)	Nachvollziehbare Signalisation, Klärung von unverständlichen Situationen, Möglichst effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur	u.a. im Zugang zum Bahnhof und zur Reuss	X					X			Gemeinde	

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.16	Überprüfung bestehender Absperrschranken in Gehbereichen 	Abbau von Hindernissen, Durchgängige Nutzbarkeit des bestehenden Netzes für Velos und Kinderwagen	Abbau von Hindernissen für Kinderwagen, Velos, Seh-/Gehbehinderte		X				X			Gemeinde	
FRV.17	Veloförderungskonzept 	Anreize zur Velonutzung schaffen, Koordination mit Region und wichtigen Arbeitgebern, Prüfung von Abstellanlagen			X				X			Gemeinde	Region
FRV.18	Potenzialabklärung Verleihsystem 	Abklärung Potenzial für Veloverleihsystem, evtl. auch Cargovelos und andere Fahrzeugarten, Koordination mit umliegenden Gemeinden			X Bedarfsklärung	(X) Umsetzung		X				Gemeinde	grosse Arbeitgeber

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
FRV.19	Interessensklärung Lieferdienst (Cargo-Velo) mit lokalem Gewerbe 	Abklärung Potenzial für alternative Lieferdienste			X Bedarfs-klärung	(X) Umset-zung				X		Gemeinde	Gewerbe
FRV.20	Prüfung Veloführung St.Germannstrasse 	Erhöhung Sicherheit, Umfahrung der Gefahrenstelle Schlossweg	Kantonale Radstrecke und regionale Freizeit-route		X				X			Gemeinde	Kanton, Eigentümer
MIV.1a	Halbanschluss Buonaserstrasse 	Gewährleistung der Erreichbarkeit, Entlastung überlasteter Anschluss Rotkreuz Nord, Chamerstrasse und Kreisel Forren,	Als integraler Be-standteil des Halban-schlusses sind flan-kierende Massnah-men auf dem kanto-nalen und kommuna-len Strassennetz vorzusehen. (siehe MIV.1b)		X Planung	X Umset-zung		X			MIV.1b	Kanton	Astra, Gemeinde

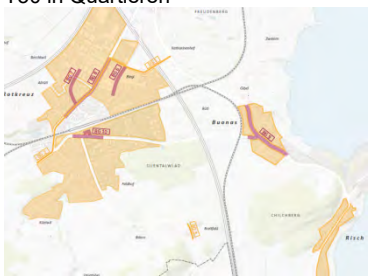
NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
MIV.1b	Flankierende Massnahmen zum Halbanschluss Buonaserstrasse 	Schutz vor Mehrverkehr und Ausweichverkehr im Zentrum Rotkreuz und in den Ortsdurchfahrten Risch, Buonas und Holzhäusern	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die flankierenden Massnahmen als integraler Bestandteil des Projekts zu planen und umzusetzen sind.	laufend				X			MIV.1a	Gemeinde	Kanton, Astra
MIV.2	Eingangspforten 	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Betonung der Siedlungseingänge (erhöhte Aufmerksamkeit, reduzierte Geschwindigkeit)	Synergien mit Querungen Fuss- und Veloverkehr nutzen, im kommunalen Richtplan enthalten			X			X		FRV.8	Kanton	Gemeinde
MIV.3	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Waldetenstrasse 	Erhöhung der Sicherheit (insbesondere Schulwegsicherheit) Vermeidung des quartierfremden Verkehrs (Schleichverkehr)	laufendes Projekt aufgrund einer eingereichten Petition	X				X			MIV.4	Gemeinde	Anwohner

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
MIV.4	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Untere Weidstrasse	Erhöhung der Sicherheit Vermeidung des quartierfremden Verkehrs	Begleitende Massnahme zu MIV.3 Waldetenstrasse (nur bei Bedarf)	X					X		MIV.3	Gemeinde	Anwohner
MIV.5	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Industriestrasse	Vermeidung des quartierfremden Verkehrs			X				X		MIV.1a, BG.7	Gemeinde	Gewerbe, Quartierbevölkerung
MIV.6	Knotenumgestaltung Industriestrasse / Forrenstrasse	Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere Fussgängerquerung)	laufendes Projekt	X					X			Gemeinde	Roche

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
MIV.7	Bypass Forrenkreisel 	Entlastung Forrenkreisel, Erhöhung Betriebsstabilität Busverkehr	Massnahme aus kantonaler Verkehrsstudie Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch, Ausfahrt Tankstellenareal ist zu lösen		X			X				Kanton	Gemeinde
MIV.8	Knotenumgestaltung Chamerstrasse /Poststrasse 	Behebung Unfallschwerpunkt, Erhöhung Sicherheit, Schaffung von attraktiven Fuss- und Veloquerungsstellen	laufendes Projekt		X				X			Kanton	Gemeinde
MIV.9	Knotenumgestaltung Chamerstrasse/ Mattenstrasse 	Behebung Unfallschwerpunkt, Erhöhung Sicherheit, Schaffung von attraktiven Fuss- und Veloquerungsstellen	laufendes Projekt		X				X			Kanton	Gemeinde

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
MIV.10	Knotenumgestaltung Blegistrasse / Holzhäusernstrasse (Golfplatz)	Behebung Unfallschwerpunkt, Erhöhung Sicherheit, Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloquerungsstelle (nationale Veloroute, Wanderweg)	laufendes Projekt	X				X			FRV.12, FRV.13, BG.1	Kanton	Gemeinde
MIV.11	Entlastungsanschluss Chamerstrasse	Entlastung überlasteter Forrenkreisel Schutz des Wohnquartiers vor ortsfremden Verkehr Stärkung der Ausrichtung des Quartiers auf die Chamerstrasse	im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung Rotkreuz Nord und zukünftigem Charakter Chamerstrasse				X		X		BG.2, BG.8, FRV.2 Allg.1	Gemeinde	Kanton
MIV.12	Ostumfahrung	Schutz des Ortszentrums, Erschliessung Entwicklungsgebiet	im kommunalen Richtplan enthalten				X			X	MIV.1a	Gemeinde	Kanton

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
BG.1	Änderung signalisierte Geschwindigkeit Blegistrasse	Erhöhung Sicherheit, Attraktivitätssteigerung der nationalen Velo-Freizeitroute Reduktion Lärmbelastung,	T 60 ausserorts , T50 innerorts	X				X			FRV.13, BG.6	Gemeinde	
BG.2	Änderung signalisierte Geschwindigkeit Chamerstrasse	Reduktion Lärmbelastung, Erhöhung Sicherheit Erhöhung Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr Integration der Strasse in den Siedlungskörper	T50	X				X			BG.8, RFV.2, MIV.11	Kanton	Gemeinde
BG.3	Änderung signalisierte Geschwindigkeit Breitfeld	Erhöhung Sicherheit (Ausfahrt aus Parkplatz, Sicherverhältnisse Fahrbahnhaltestelle), Schaffung einer attraktiveren Querungsmöglichkeit (Wanderweg, Zugang Bushaltestelle)	T60	X				X			FRV.8, FRV.11	Kanton	Gemeinde

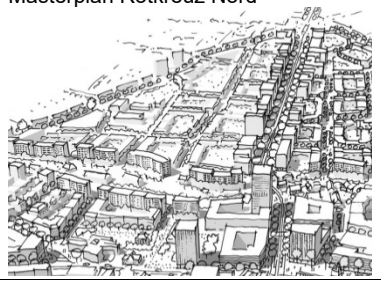
NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
BG.4	Änderung signalisierte Geschwindigkeit Landhaus 	Erhöhung Sicherheit, Erhöhung der Verträglichkeit, Schaffung einer attraktiveren Querungsmöglichkeit (Wanderweg, Zugang Bushaltestelle)	T50		X			X			FRV.8	Kanton	Gemeinde
BG.5	T30 in Quartieren 	Erhöhung Sicherheit, Reduktion von Lärmemissionen Reduktion von quartierfremden Verkehr	Umsetzung erfolgt auf Anstoss der Bevölkerung		laufend				X			Gemeinde	Quartierbevölkerung
BG.6	Umgestaltung Birkenstrasse 	Integrierter Strassenraum, Erhöhung der Sicherheit, Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloinfrastruktur	laufendes Projekt, in Abstimmung mit ÖV-Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm (Busspur Blegistrasse / Busbevorzugung Birkenstrasse)	X				X				Gemeinde	

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
BG.7	Umgestaltung Industriestrasse 	Erhöhung der Verträglichkeit im Wohnquartier, Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloinfrastruktur Richtung Rotkreuz Nord, Erhöhung Sicherheit	in Abstimmung mit allfälligen Massnahmen im öffentlichen Verkehr			X			X		MIV.5	Gemeinde	
BG.8	Umgestaltung Chamerstrasse 	Integrierung der Strasse in den Siedlungskörper, Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloinfrastruktur, Öffnung des Entwicklungsgebiets in Richtung Strassenraums	langfristiger Charakterwechsel zu einem integrierten urbanen Boulevard im Zusammenhang mit der Entwicklung im Gewerbegebiet Rotkreuz Nord, in Abstimmung mit allfälligen Massnahmen im öffentlichen Verkehr				X		X		BG.2, MIV.11, FRV.2	Kanton	Gemeinde
BG.9	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Buonas 	Erhöhung der Sicherheit, sichere Haltestellenzugänge				X			X		MIV.1 (FLAMA)	Kanton	Gemeinde

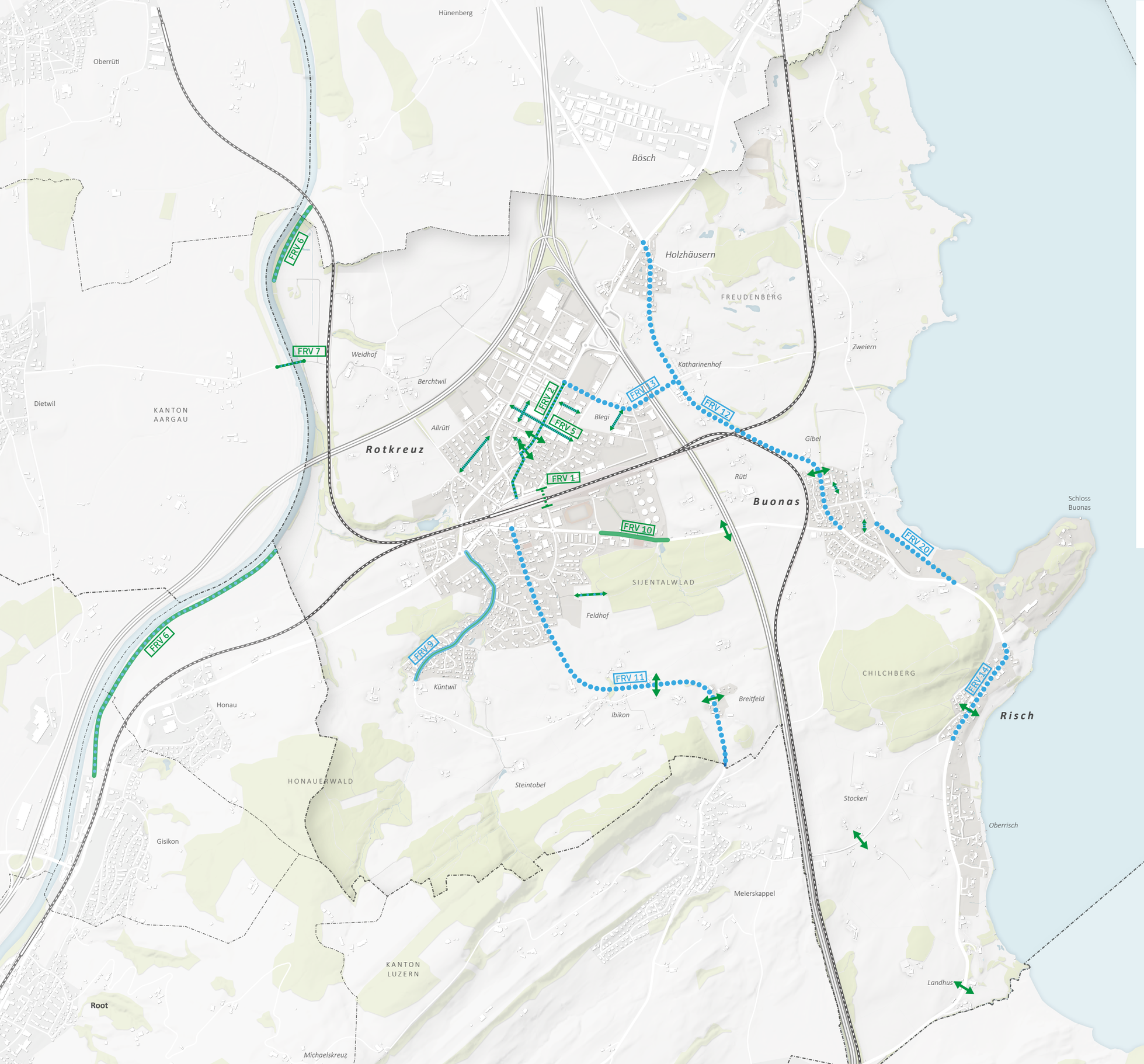
NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
BG.10	Aufwertung Zentrumsdurchfahrt Rotkreuz 	Stärkung Zentrum Erhöhung der Verträglichkeit Erhöhung Verkehrssicherheit Verbesserung des Fussverkehrsnetzes	im Zusammenhang mit Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd, Geschwindigkeitsregime Begegnungszone / T30			X			X		MIV1 (FLAMA)	Kanton	Gemeinde
PP.1	Reglement Parkierung auf öffentlichem Grund 	An die aktuellen Gegebenheiten angepasste Parkplatzbewirtschaftung, hohe Verfügbarkeit für Parkplätze im Zentrum für Kunden und Besucher, Keine Fremdparkierung in Quartieren, Abgeltung des gesteigerten Gemeingebrauch, Einfache Umsetzung und Kontrolle	Überprüfung des Reglements über das nächtliche Parkieren auf öffentlichem Grund		X				X			Gemeinde	ZUGWest, Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen
PP.2	BO Anpassung Private Parkierung 	Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen Ermöglichen von weitergehende Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten Festlegen von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Koordination mit Nachbargemeinden	Festlegung maximal zulässiger Stellplatzzahlen		X				X			Gemeinde	

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
ÖV.1	Zugang Warteflächen Haltestellen 	Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen, Schaffung einer attraktiven Haltestelleninfrastruktur Erhöhung der Sicherheit,	Haltestellen Sagi, Neuhofstrasse, Stotzenacker, Landhaus, Rüti, Blegi, Waldetenstrasse		X				X			Gemeinde	
ÖV.2	Einsatz für zweiter Bahnhalt im Fernverkehr 	Erhöhung der Erreichbarkeit der Gemeinde und die Region, politischer Einsatz auf verschiedeneren Ebenen			laufend			X				Gemeinde	ZUGWest, Kanton
ÖV.3	Abklärung Ortsbus, Pilot autonomer ÖV 	Potenzialabklärung für Ortsbus, Weiterverfolgung der Entwicklung von automatisierten ÖV-Angeboten			X Bedarfsklärung	(X) Umsetzung			X			Gemeinde	grosse Arbeitgeber, Kanton

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
ÖV.4	Weiterentwicklung ÖV-Hub	Offenheit für Entwicklungen im öffentlichen Verkehr/Innovative Mobilitätsdrehscheiben, Aufrechthaltung Kontakt mit SBB		X Planung			X			X		Gemeinde	SBB
ÖV.5	Vereinfachung Tarifsystem	Die Gemeinde setzt sich für eine Vereinfachung des Tarifsystem ein (insbesondere zwischen den Verbunden Zug und Luzern)			laufend				X			Gemeinde	Tarifverbund Zug, Passepartout
ÖV.6	Verbesserung des ÖV-Angebots aus dem Raum Schwyz	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das Bahnangebot aus dem Raum Schwyz verbessert wird.	Es sind sowohl Bahn- als auch (Schnell-) Busangebote zu prüfen.		laufend					X		Gemeinde	Kanton Zug, Kanton Schwyz

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
Allg.1	Masterplan Rotkreuz Nord 	Schaffung eines Entwicklungszielbilds, Abstimmung von räumlichen und verkehrlichen Aspekten, Planerische Sicherung	Grundlage für Totalrevision Ortsplanung		X				X		MIV.11 FRV.5	Gemeinde	
Allg.2	Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement 	Etabliertes Mobilitätsmanagement-ansätze beibehalten, Ansätze zur Minderung der Spitzenbelastungen fördern, Ausdehnung auf kleinere und mittlere Unternehmungen (auch ausserhalb des Dienstleistungssektors)	Weiterhin Einbezug in Bebauungspläne, Weiterführung des Kontakts mit Privaten	laufend				X				Gemeinde	grosse Arbeitgeber

NR	Massnahme	Ziel	Bemerkungen	Zeithorizont				Priorität			Abhängigkeit	Verantwortungsbereiche	
				sofort bis 2 Jahre	kurzfristig bis 5 Jahre	mittelfristig 5 -10 Jahre)	langfristig über 10 Jahre	hoch	mittel	gering		Federführung	Beteiligte
Allg.3	Förderung von Car Sharing / Car Pooling	Potenzialklärung Sharing und Pooling-Ansätze, Koordination mit Partnern, Ansätze zur Minderung der Spitzenbelastungen fördern			laufend				X			Gemeinde	grosse Arbeitgeber
Allg.4	Controlling	Reporting zum Umsetzungsstand, Abstimmung mit Finanzplanung, Abhängigkeiten erkennen			laufend				X			Gemeinde	
Allg.5	Koordination kommunaler Richtplan	Verbindlichkeiten schaffen, aktuelle und abgestimmte Instrumente	Es ist zu prüfen, welche im GVK vorgesehenen Massnahmen im kommunalen Richtplan übertragen werden sollen	X					X			Gemeinde	



LEGENDE

- Passarelle
- Fuss- Veloachse
- Netzlücken Quartier (FRV 3: keine Nummerierung, nur Symbolik)
- Netzlücken Naherholung (FRV 4: keine Nummerierung, nur Symbolik)
- Fuss- und Veloroute entlang der Reuss
- Fuss- und Velobrücke
- Neue Querungsstellen Fussverkehr (FRV 8: ohne Nummern, nur Symbolik)
- Fuss- und Veloinfrastruktur
- Fussinfrastruktur
- Veloinfrastruktur

Weitere Massnahmen (nicht konkret verortet)

FRV 15	Überprüfung Signalisation
FRV 16	Überprüfung Bügel/Schranken
FRV 17	Veloförderungskonzept
FRV 18	Potenzialabklärung Veloverleih
FRV 19	Interessensklärung Lieferdienst
FRV 20	Potenzialanalyse Mietdienst für Cargo Velos

Gemeinde Risch

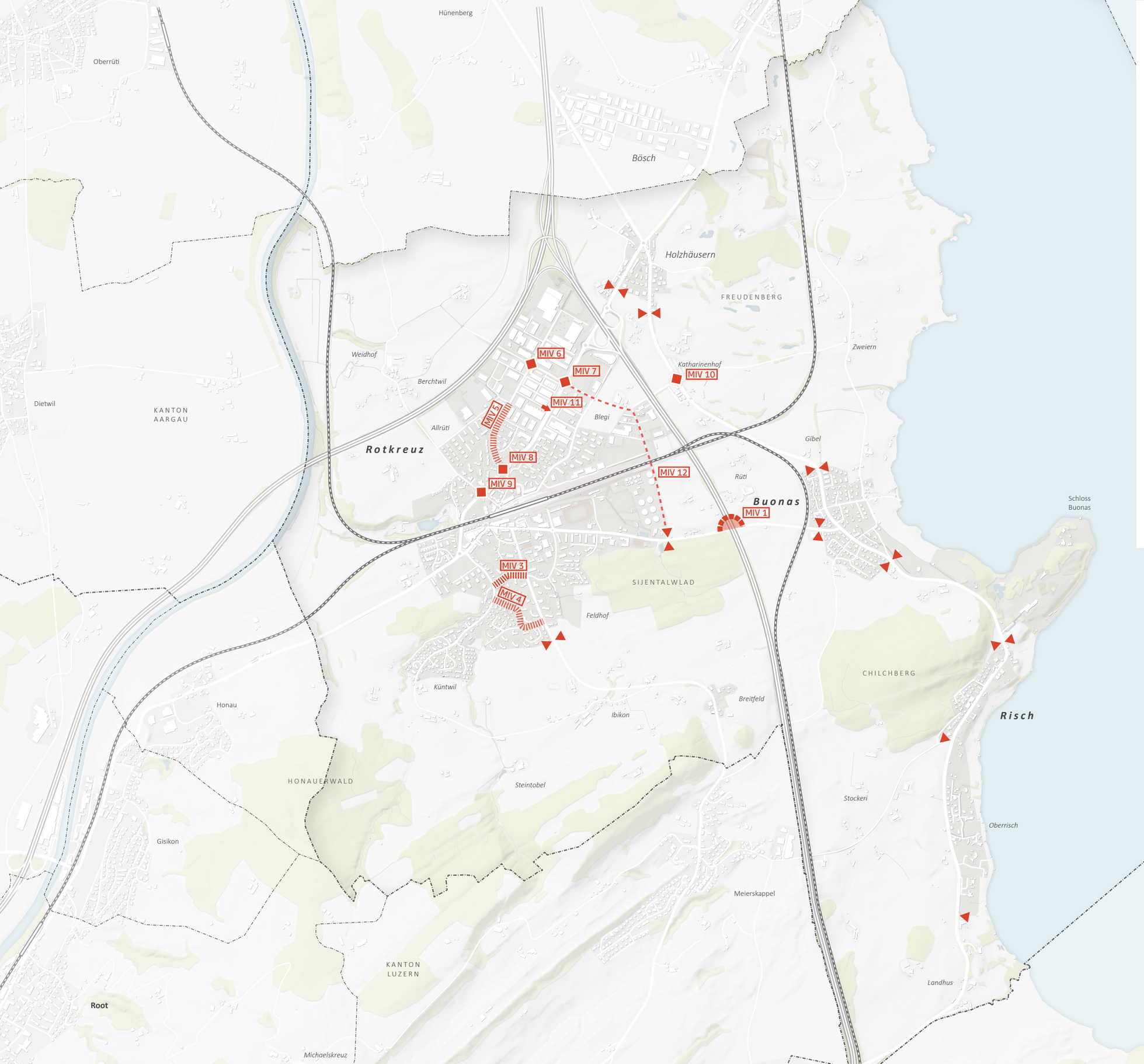
Massnahmen Fuss- und Radverkehr

Massnahmenplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Massnahmenübersicht_171204.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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



LEGENDE

- Halbanschluss Buonaserstrasse inkl. flankierende Massnahmen
- Eingangspforte (MIV 2)
- Umgestaltung Knoten / Erhöhung Sicherheit
- Erhöhung Durchfahrtswiderstand
- Ergänzung Erschliessung (Direkterschliessung)
- Netzergänzung

Gemeinde Risch

Massnahmen MIV

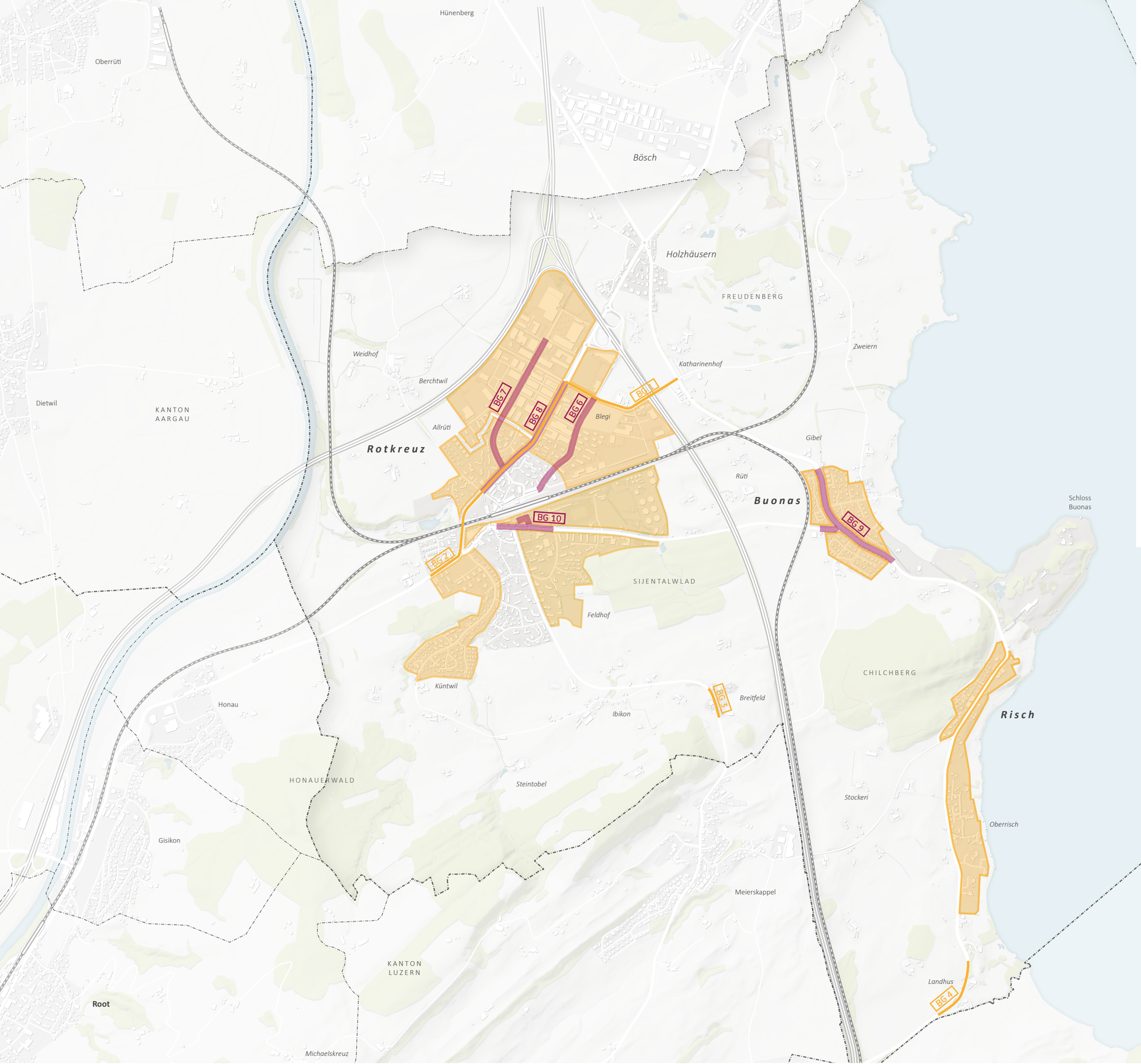
Massnahmenplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Massnahmenübersicht_171204.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km



LEGENDE

- Änderung signalisierter Geschwindigkeit
- T-30 in Quartieren (BG 5)
- Strassenumgestaltung/ -aufwertung

Gemeinde Risch

Massnahmen Betrieb und Gestaltung

Massnahmenplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Massnahmenübersicht_180830.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	30. August 2018
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km

5.2 Umsetzung

Massnahmenpakete

Im Hinblick auf die finanziellen und personellen Ressourcen werden für die Umsetzung der Massnahmen verschiedene Pakete gebildet. Dabei ist die Planungshoheit zu berücksichtigen. Für Projekte in Planungshoheit der Gemeinde wird ein Paket mit prioritären Massnahmen gebildet. Zusätzlich bestehen einzelne Massnahmen, welche bereits am Laufen sind, und weitere Massnahmen, die im Zusammenhang mit anderen Projekten (z.B. Werkleitungssanierungen, baulichen Veränderungen, integrale Planungen) umgesetzt werden. Bei Projekte, welche im Zuständigkeitsbereich von Kanton, Bund oder Privaten liegen, stösst die Gemeinde die Umsetzung an und setzt sich in der Zusammenarbeit für ihre Interessen ein. Massnahmen in untergeordneter Priorität werden in einem Themenspeicher gesammelt und deren Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt geprüft.

Monitoring, Richtplan und Agglomerationsprogramm

Mit einem systematischen Monitoring wird der Umsetzungsstand periodisch kontrolliert. Über alle Massnahmen ist zu prüfen, inwieweit sie zur Schaffung von Verbindlichkeiten im kommunalen Richtplan aufzunehmen sind.

Im Hinblick auf eine Mitfinanzierung durch den Bund (in der Grössenordnung von 35-40%) werden geeignete Verkehrsinfrastrukturmassnahmen aus dem GVK im Agglomerationsprogramm Zug eingegeben.

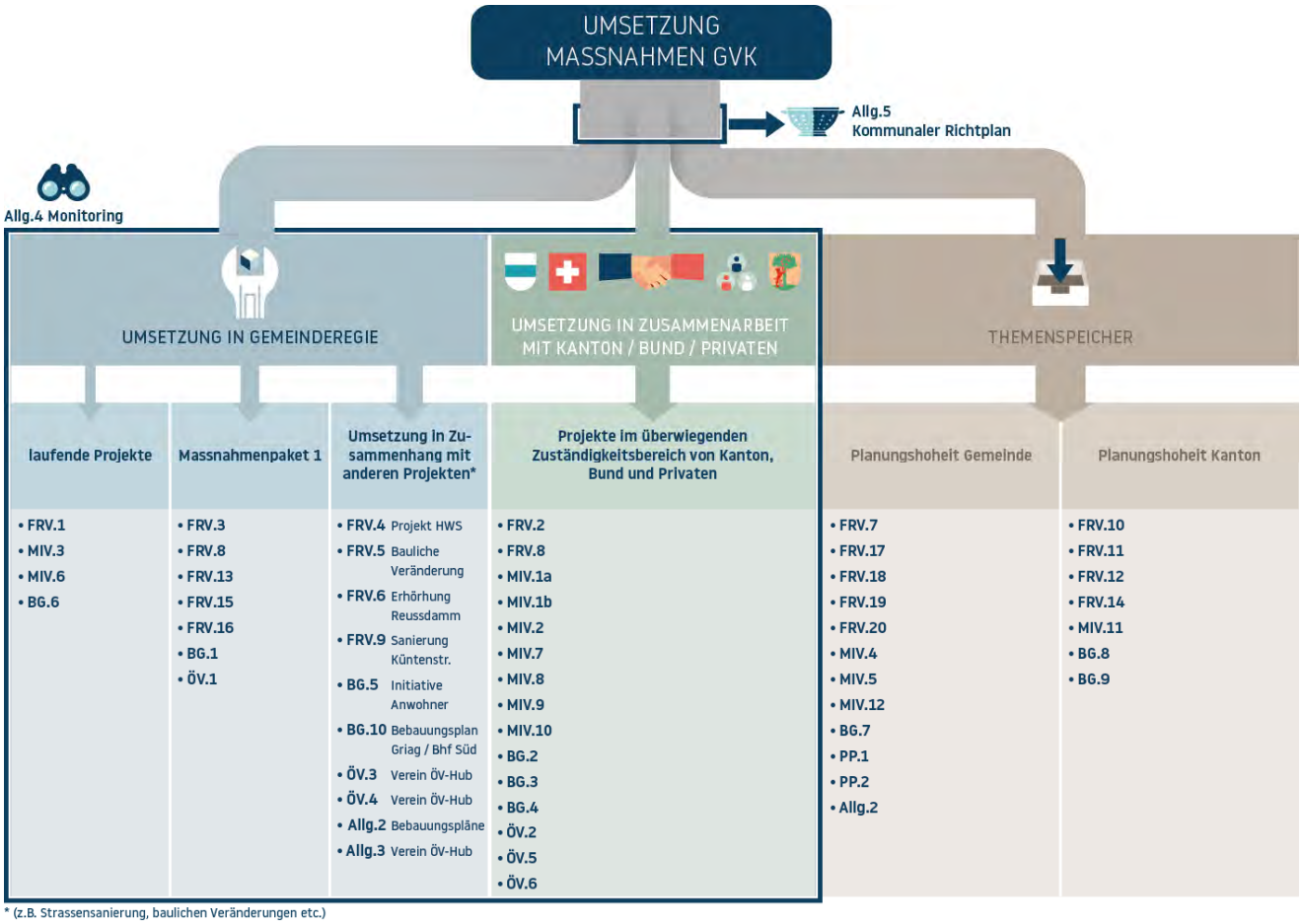


Abbildung 10: Massnahmenumsetzung

6 Anhang

6.1 Anhang 1: Situationsanalyse

6.1.1 Siedlungsentwicklung

Starke Entwicklung

Die Gemeinde Risch hat in den letzten Jahrzenten ein sehr starkes Siedlungswachstum erfahren. Diese Entwicklung wird auch in den nächsten Jahren anhalten. Verschiedene Projekte sind im Gange. Prognosen (Agglomerationsprogramm Zug, 3.Generation, 2015) gehen bis ins Jahr 2040 von zusätzlich 3'000 Einwohner und 3'000 Arbeitsplätze aus.

Abbildung 11: Laufende Entwicklung im Suurstoffi-Areal

Die Gemeinde verfügt mit Risch, Buonas, Rotkreuz und Holzhäusern vier Orte. Rotkreuz ist der grösste Ort und weist im Zentrum einen Grossteil der Nutzungen auf. Im Anhang 2 beigelegt ist ein Analyseplan mit den Flächen gemäss Zonenplan und den kommunalen Hotspots.

6.1.2 Verkehrsunfälle und Sicherheit

Die Verkehrsunfälle auf dem Gemeindegebiet zwischen 2011 und 2015 wurden analysiert (Analyseplan Verkehrsunfälle im Anhang 2). Im Vergleich mit den umliegenden Gemeinden wurden keine Auffälligkeiten festgestellt werden. Die Unfallzahlen in der Gemeinde liegen in einem üblichen Rahmen. Einzelne Abschnitte bzw. Knoten sind allerding spezifisch zu betrachten. Der Knoten Holzhäusern-/Blegistrasse (vor Golfplatz) stellt einen Unfallschwerpunkt dar. Von Seiten des Kantons läuft ein Projekt zur Erhöhung der Sicherheit dieses Knotens. Auswertungen zeigen zudem weitere punktuelle Unfallhäufungen entlang der Chamerstrasse. Zu nennen sind insbesondere die Knoten Chamer-/Industrie-/Mattenstrasse und Chamer-/Forren-/Blegistrasse. Diese weisen auch Unfälle mit Fuss- sowie Velobeteiligung auf.

Als Sicherheitsdefizit ist der Knoten Forren-/Industriestrasse (Zugang Roche) bekannt. Die heutige Situation mit dem hohen Querungsbedürfnis von Fussgängern und Velofahrenden über drei Fahrbahnen wird als gefährlich eingestuft - bisher allerdings ohne auffällige Unfallzahlen. Weitere Sicherheitsdefizite bestehen im Zusammenhang mit Querungen beim Breitfeld und Landhaus.

Abbildung 12: Sicherheitsdefizit Querung Landhaus, Küssnachterstrasse

Auswertungen von Geschwindigkeitsmessungen der Zuger Polizei in der Gemeinde Risch im 2015 zeigen, dass auf verschiedenen Abschnitten sicherheitsrelevante Geschwindigkeitsübertretungen vorkommen (Analyseplan Geschwindigkeitsübertretungen im Anhang 2). Massgebliche Übertretungen wurden insbesondere an Ortseingängen und Quartierstrassen gemessen:

- Luzernerstrasse (Ortseingänge Rotkreuz)
- Buonaserstrasse (Ortseingang Buonas)
- Küssnachterstrasse (Ortseingang Risch)
- Waldetenstrasse
- Birkenstrasse

In den folgenden Abbildungen sind die sicherheitsrelevanten Strassenabschnitte gemäss den Auswertungen zu Unfällen und Geschwindigkeitsübertretungen zusammengestellt. Diese Strassenabschnitte sind in der Konzeptphase besonders zu betrachten.

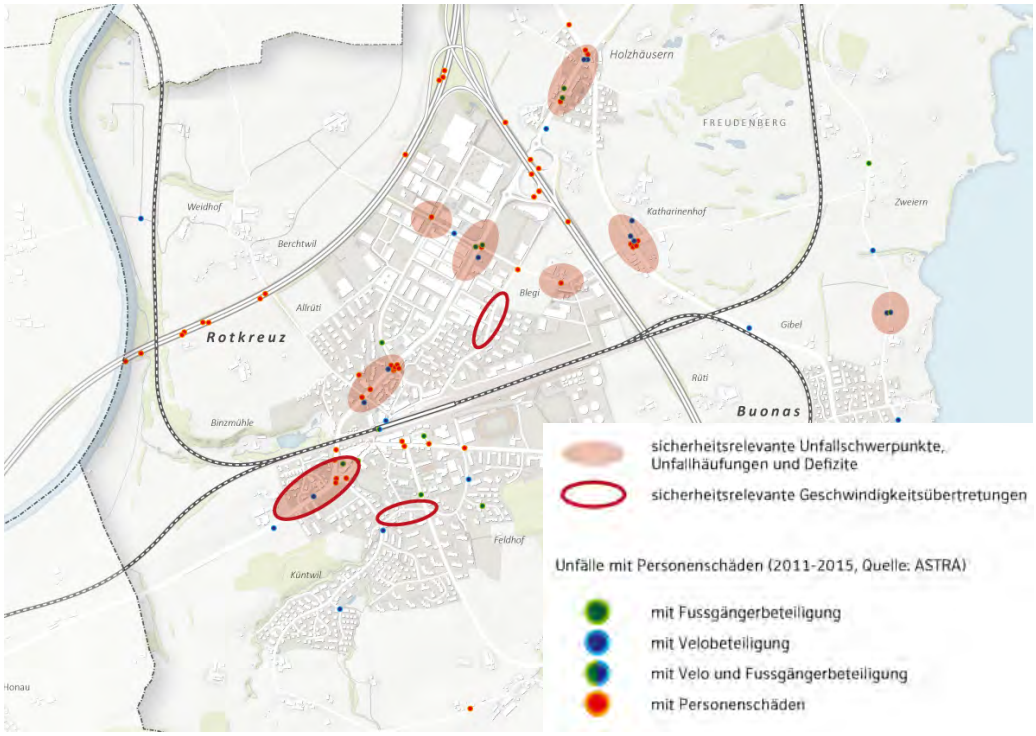


Abbildung 13: Auswertungen zu Unfällen und Geschwindigkeitsübertretungen
Ausschnitt Rotkreuz

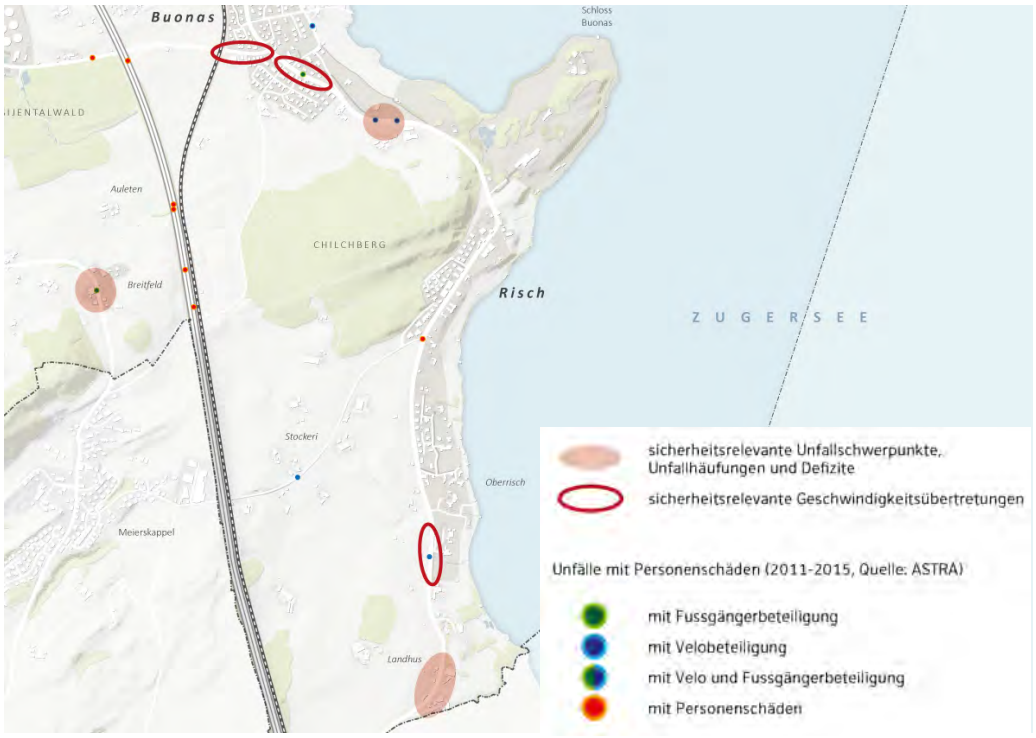


Abbildung 14: Auswertungen zu Unfällen und Geschwindigkeitsübertretungen
Ausschnitt Risch

6.1.3 Öffentlicher Verkehr

Bestehendes ÖV-Angebot

Der Bahnhof Rotkreuz stellt einen wichtigen Knoten im Bahnverkehr dar. Er liegt auf der Fernverkehrsachse Luzern - Zug - Zürich und verfügt über einen Interregiohalt im Stundentakt. Die Stadtbahnlinie S1 verkehrt im 15-Min.-Takt in Richtung Baar und im 30-Min.-Takt in Richtung Luzern. Die S26 bietet im 30-Min.-Takt eine Verbindung nach Muri - Wohlen - Lenzburg (- Aarau) an. Die S32 verkehrt zu Spitzenzeiten stündlich zwischen Arth-Goldau und Rotkreuz.

Abbildung 15: Bahnhof Rotkreuz

Abgestimmt auf den Bahnverkehr verkehren mehrere städtische, regionale und lokale Buslinien. Zu nennen ist insbesondere die Buslinie 48 im 15-Min.-Takt zwischen Baar und Rotkreuz. Die Regionallinien verkehren ein bis zwei Mal stündlich in verschiedene Richtungen. Die Linie 53 verbindet Risch, Buonas und Rotkreuz. Mit der Linie 51 wird das Quartier Küntwil erschlossen. In der folgenden Tabelle ist das Angebot der Bus- und Bahnlinien zusammengestellt:

Linie		Angebot 2018				
Nr.	Linienweg	Fahrzeuge	Takt HVZ	Takt NVZ	Anzahl Kurspaare pro Tag	Betriebszeiten
S1	Baar-Zug-Rotkreuz-Luzern					
	Abschnitt Baar-Zug-Rotkreuz	S- Bahn	15	15	68	05:39-00:19
	Abschnitt Rotkreuz-Luzern	S- Bahn	30	30	38	05:49-01:09
S26	Aarau- Lenzburg-Wohlen-Rotkreuz	S- Bahn	30	30	37.5	05:22-00:36
S32	Arth-Goldau-Immensee-Rotkreuz	S- Bahn	60	-	6	06:45-08:19,15:25-18:31
IR	Zürich-Zug-Luzern	InterRegio	60	60	22	05:13-00:10 / 06:10-00:45
60.073	Luzern-Udligenswil-Meierskappel-Rotkreuz	Bus	20	60	31	05:47-23:42
60.110	Hochdorf-Rotkreuz	Bus	30	>60	16	05:44-19:12
60.528	Vitznau-Küssnacht a.R,-Rotkreuz	Bus	60	-	5	07:14-07:44,17:14-18:44
60.648	Cham-Rotkreuz	Bus	15	15	67	05:25-00:28
60.651	Hünenberg-Rotkreuz-Küntwil					
	Abschnitt Hünenberg-Rotkreuz Bhf	Bus	30	30	36	05:58-20:28
	Abschnitt Rotkreuz Bhf-Küntwil	Bus	30	30	29	06:00-20:18
60.653	Rotkreuz-Küsnacht am Rigi	Bus	30	30	37	05:17-01:06

Tabelle 3: Übersicht ÖV-Angebot 2018, Bahn und Buslinien

Im Anhang 2 sind die Linienführung, die Taktfolgen und die räumliche Erschliessungswirkung in Form eines Analyseplans ersichtlich.

Handlungsbedarf

Im folgenden Plan ist der Handlungsbedarf aus Sicht öffentlicher Verkehr zusammengestellt.

Abbildung 16: Handlungsbedarf ÖV (nächste Seite)

LEGENDE

- Behinderung Busbetrieb
- Haltestellenzugang und Infrastruktur
- Siedlungsgebiet ausserhalb von Einzugsbereich Bahn und Bus
- Stärkung Fernverkehrshalt

- Bahnhaltestelle mit Einzugsbereich r=1000m
- Bahnlinie
- Bushaltestelle mit Einzugsbereich r=300m
- Buslinie im 15'-Takt
- Buslinie im 30'-Takt
- Buslinie im 60'-Takt mit Verstärkungskursen in HVZ
- Buslinie mit einzelnen Kursen in HVZ

Gemeinde Risch

Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

Analyseplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_180830.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	30. August 2018
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

metron

Stahlrain 2 | 5201 Brugg | info@metron.ch | T +41 56 460 91 11
Postfach | Schweiz | www.metron.ch | F +41 56 460 91 00

0 500m 1km 1.5km

6.1.4 Fuss- und Veloverkehr

Attraktives Freizeitnetz, Naherholungsgebiet

Risch ist umgegeben von verschiedenen Naherholungsräumen (Zugersee, Reuss, Wälder) und verfügt vor allem im Freizeitbereich über ein attraktives und weitgehend dichtes Fuss- und Velowegnetz (Analyseplan bestehendes Fuss- und Veloroutennetz im Anhang 2). Zu nennen sind insbesondere die

- nationale Veloroute (9 See-Route)
  Abschnitt zwischen Cham - Rotkreuz - Gisikon
- nationale Wanderroute (3 Alpenpanorama Weg)
  Abschnitt zwischen Cham - Buonas - Meierskappel

Einzelne Defizite im Freizeitnetz bestehen zum einen an der Reuss (Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr) und im Zugang zur Seebadi Zweiern (Konflikt mit Zufahrt/Parkierung).

Kantonales Radstreckennetz

Der Kanton verfügt über ein kantonales Radstreckennetz mit Unterscheidung in drei Streckentypen (Hauptpendlerrouten, Ortsverbindungen, Radwanderwege). Im Gemeindegebiet Risch gibt es Ortverbindungen und Radwanderwege. Das kantonale Wegnetz ist noch nicht vollständig umgesetzt und weist abschnittsweise Infrastrukturlücken auf.

Abbildung 17: Kantonales Radstreckennetz
Ausschnitt Risch
(Quelle: AP Zug 3. Generation, 2016)

Kommunales Netz und Alltagsnetz

Auch auf kommunaler Ebene ist ein Fuss- und Velowegnetz vorhanden. Das Zentrum verfügt über ein engmaschiges und attraktives Netz. Auch im Zusammenhang mit neueren Siedlungsentwicklungen (beispielsweise Suurstoffi) wird grosser Wert auf die Fuss und Veloinfrastruktur gelegt. Demgegenüber bestehen vor allem bei älteren Siedlungen und im Gewerbegebiet Rotkreuz Nord undurchlässige und wenig attraktive Netzabschnitte. Insbesondere fehlt sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr eine sichere und attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof und die Arbeitsplätzen im Norden von Rotkreuz.

Die Bahnlinie verfügt über eine starke Trennwirkung und teilt den Siedlungskörper von Rotkreuz. Mit den Bahnhofsunterführungen bestehen zwar einzelne verbindende Elemente, deren Benutzung teilweise mit grösseren Umwegen verbunden ist.

Einzelne Hauptstrassenräume (beispielsweise Chamerstrasse, Ortsdurchfahrt Buonas) sind für den Fuss- und Veloverkehr wenig attraktiv und weisen teilweise Infrastrukturlücken auf (Trottoirlücken, fehlende Querungsmöglichkeiten und keine Veloinfrastrukturen). Auch auf Abschnitten der wichtigen Veloachse (nationalen und kantonale Veloroute Blegistrasse) fehlt eine zweckmässige und sichere Veloinfrastruktur.

Abbildung 18: Defizit Veloroute Blegistrasse

Auch bei der Signalisation gibt es einzelnen Handlungsbedarf. So werden Wegabschnitte und Plätze mit generellem Fahrverbot belegt, welches teilweise ungewollt auch den Veloverkehr betrifft. Zudem bestehen signalisierte Sackgassen, welche für den Fuss- und Veloverkehr durchgängig wären und gemäss revidierter Signalisationsverordnung verständlicher signalisiert werden sollten.

Abbildung 19: Ungünstige Signalisation für Fuss- und Veloverkehr
(Beispiele Binzmühlestrasse, Allrüti)

In den folgenden Abbildungen ist die Art der Veloführung auf grösseren Strassen ersichtlich.

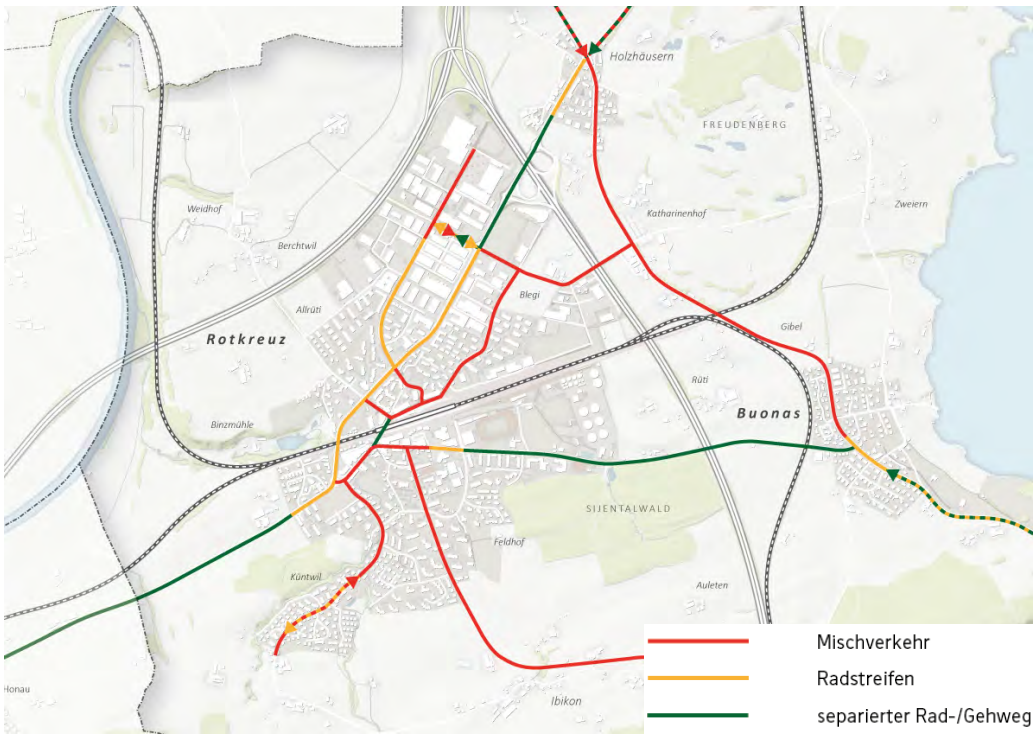


Abbildung 20: Veloführung, Ausschnitt Rotkreuz

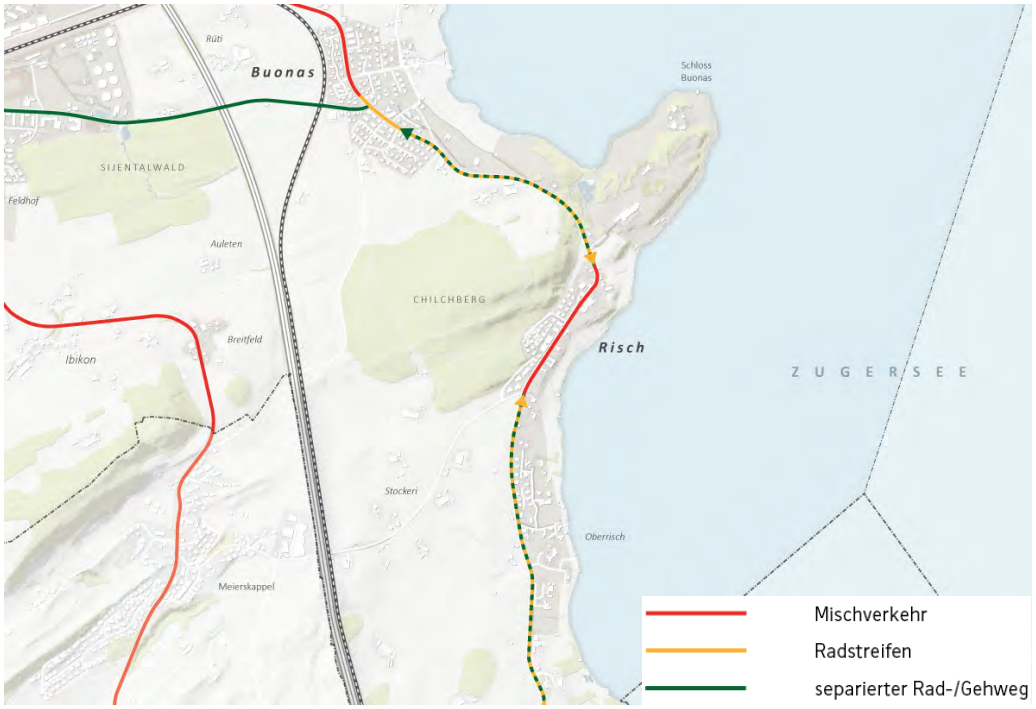
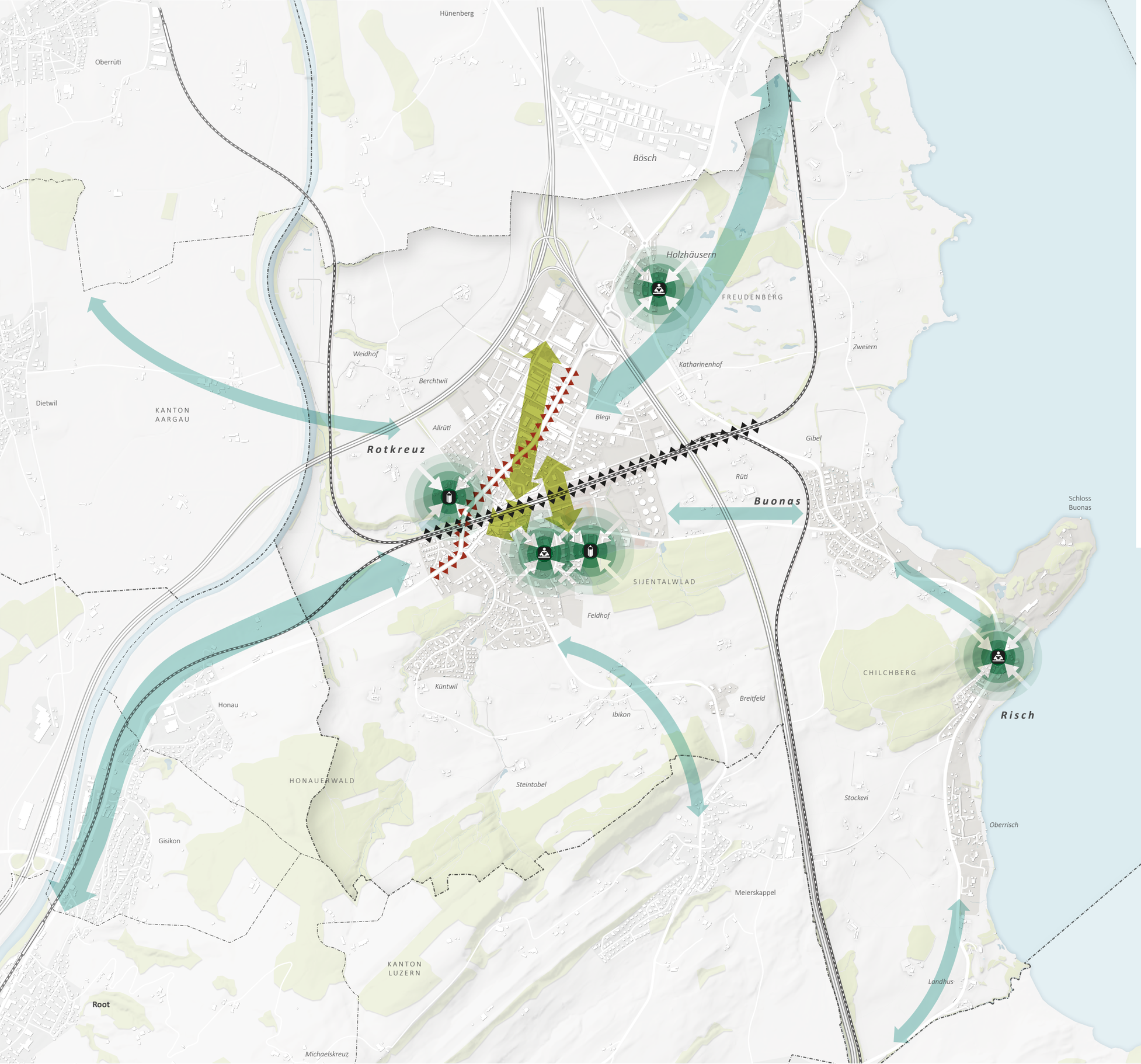


Abbildung 21: Veloführung, Ausschnitt Risch

Handlungsbedarf

Im folgenden Plan ist der Handlungsbedarf aus Sicht Fuss- und Veloverkehr abgebildete.

Abbildung 22: Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr (nächste Seite)



LEGENDE

- Querung Bahnanlage
- Querung Hauptstrasse
- Fuss- und Veloführung
- Veloverbindung Pendler
- Zugang Schulanlage

0 500m 1km 1.5km

Gemeinde Risch

Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

Analyseplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

6.1.5 Motorisierter Verkehr

Verkehrsmengen

Die höchsten Verkehrsmengen - neben der Autobahn - treten auf der Chamerstrasse zwischen Autobahnanschluss und Kreisel Forren auf (über 20'000 Fz/Tag). Das innerörtliche Strassennetz und insbesondere die Knoten im Umfeld des Autobahnanschlusses befinden sich zu Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze. Die Entwicklung der Verkehrszahlen aus den vergangenen Jahren zeigt:

- eine starke Zunahme Autobahn, demgegenüber
- konstante Verkehrsmengen auf Hauptstrassen

In der folgenden Abbildung sind die täglichen Verkehrsmengen dargestellt:

Abbildung 23: Verkehrsmengen
(Eigene Darstellung gemäss kantonalen Verkehrszählungen 2015)

Temporegime

Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlichen Temporegimes in der Gemeinde Risch. Beim Kreuzplatz wurde im Jahre 2014 eine Begegnungszone eingeführt. In einzelnen Quartieren bestehen T30-Zonen. Ansonsten sind die innerörtlichen Strassen mit T50 signalisiert. Ausnahmen bilden die Chamerstrasse (T60) und Abschnitte der Blegistrasse (T80).

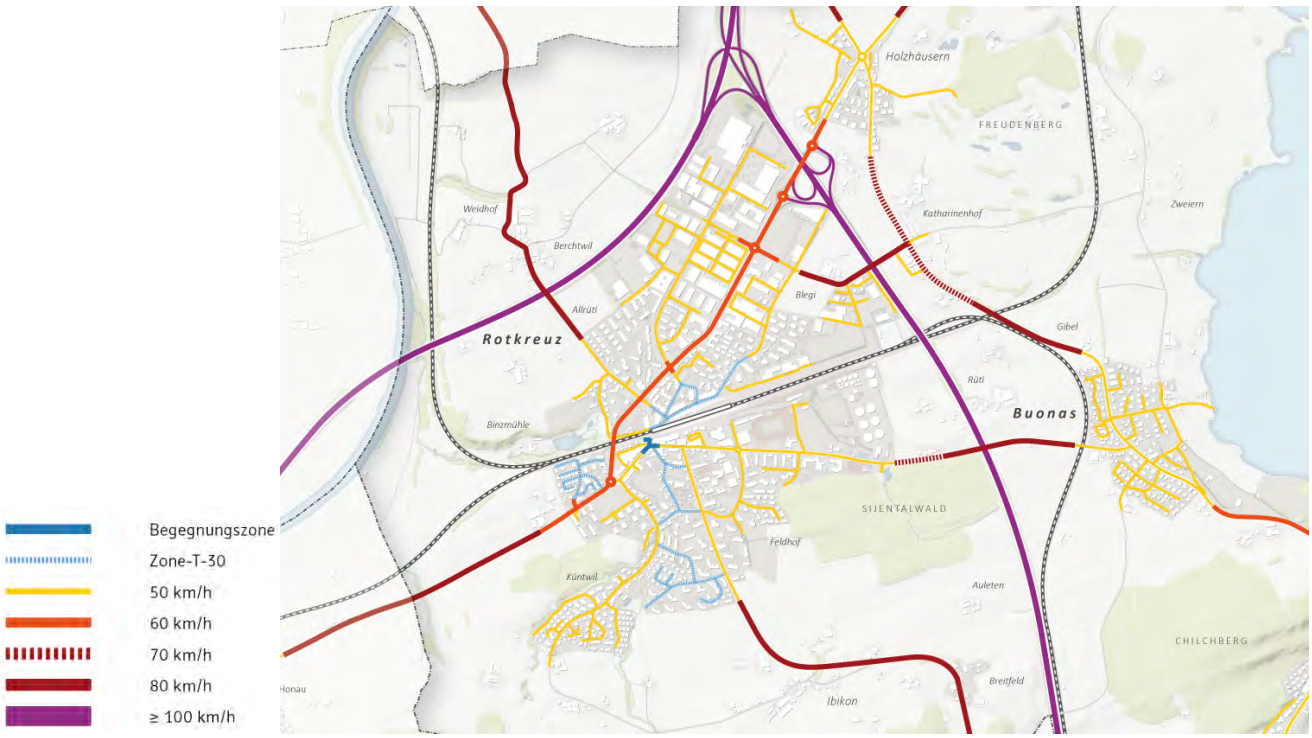


Abbildung 24: Temporegime, Ausschnitt Rotkreuz

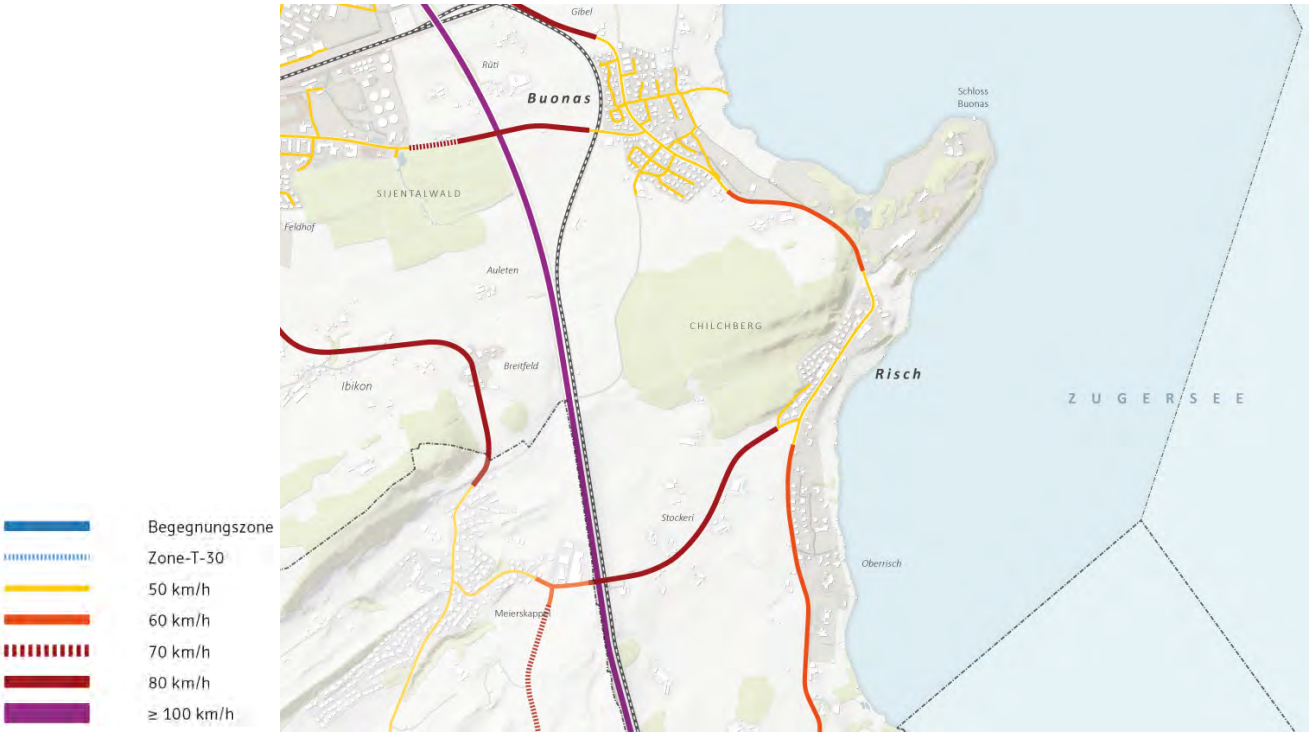


Abbildung 25: Temporegime, Ausschnitt Risch

Schleichverkehr

Aufgrund der Überlastsituation zu Spitzenzeiten wird auf verschiedene Schleichverkehrsrouten ausgewichen. So haben Zählungen im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrsstudie Rotkreuz Nord / Bösch (2016) gezeigt, dass aufgrund der Überlastung des Autobahnabschnitts in der Abendspitze rund 1/6 Autobahnausfahrten in Rotkreuz

Nord via Chamerstrasse nach Gisikon und weiter auf der Kantonsstrasse in Richtung Luzern. Weitere Schleichverkehrsrouten, welche vor allem auch Wohnquartiere betreffen sind in folgendem Plan dargestellt.

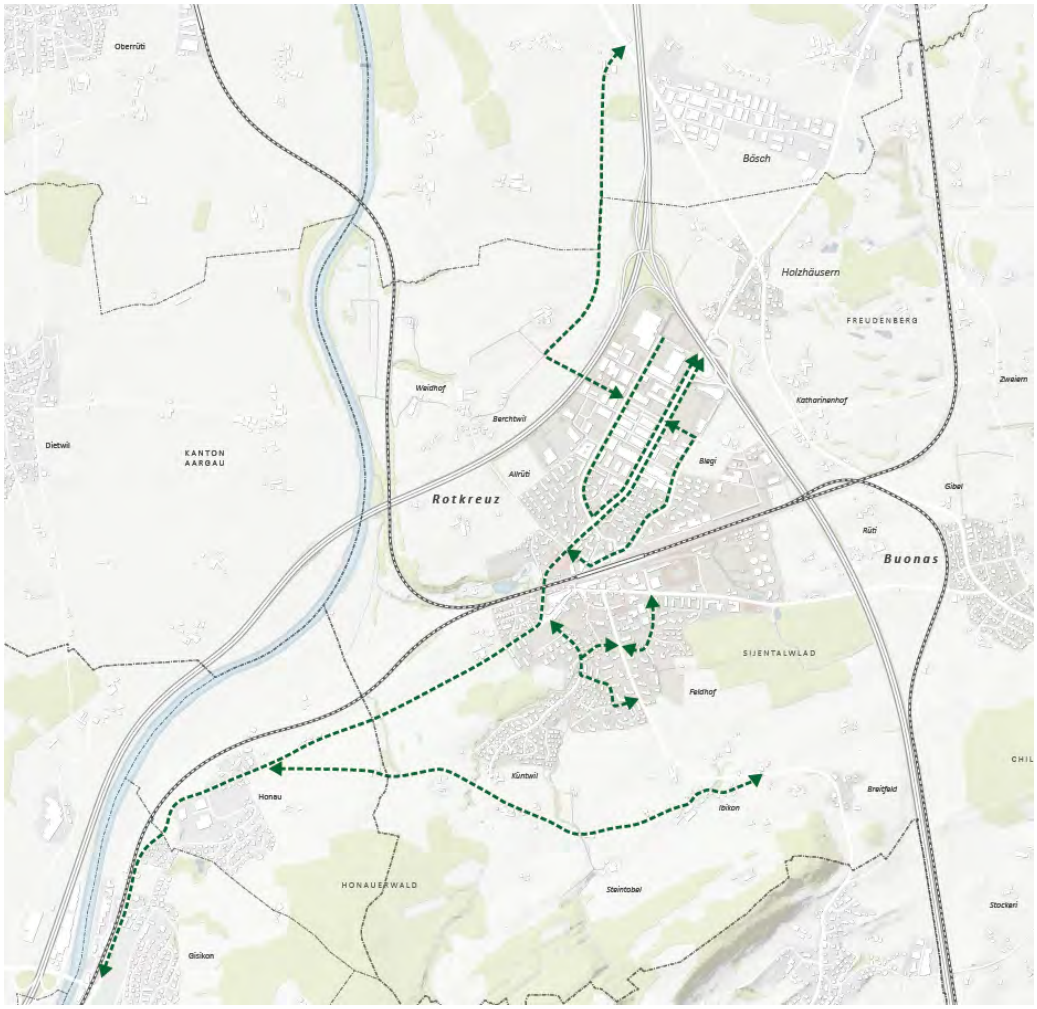


Abbildung 26: Schleichverkehrsrouten

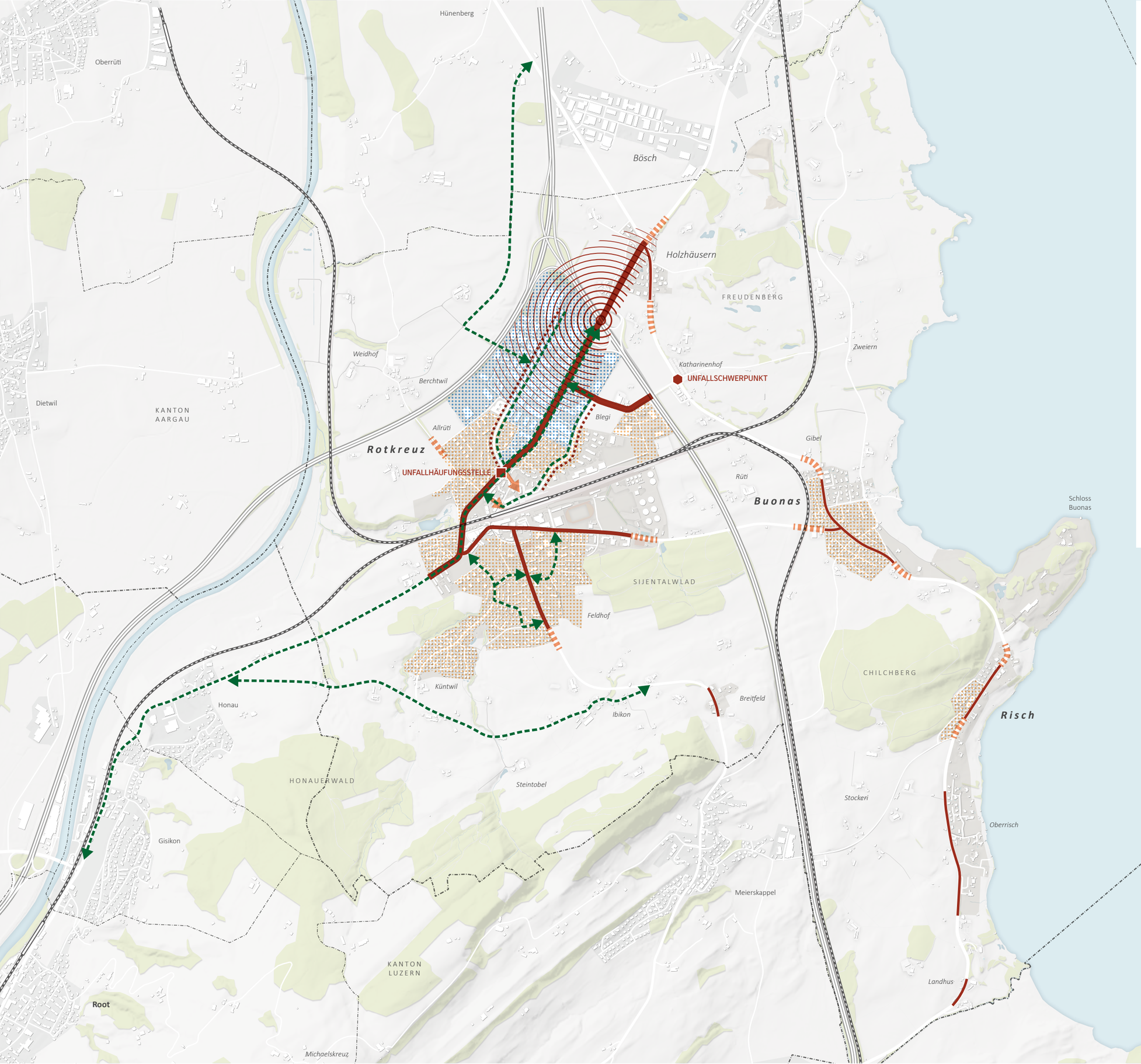
Strassennetzhierarchie und Gestaltung

Die Strassennetzhierarchie und Strassenraumgestaltung ist weitgehend auf die bestehende Siedlungsstruktur angepasst und zweckmässig. Mit der Umgestaltung des Kreuzplatzes und dem Bahnhofplatz Nord als Begegnungszone konnten Räume mit Zentrumsfunktion gestärkt werden. Handlungsbedarf besteht vor allem im Zusammenhang mit Gewerbestrassen in Rotkreuz (Industriestrasse und Birkenstrasse), der Chamerstrasse als Eintrittspforte für Rotkreuz und der Rischerstrasse in Buonas. Durch die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre und die künftige Umstrukturierung wird die Strassenraumgestaltung der Funktion dieser Strassen abschnittsweise nicht mehr gerecht.

Handlungsbedarf

Im folgenden Plan ist der Handlungsbedarf aus Sicht MIV abgebildet.

Abbildung 27: Handlungsbedarf Motorisierter Individualverkehr (nächste Seite)



Legende

- Überlast Autobahnanschluss
- Unfallschwerpunkt / Unfallhäufungsstelle
- Erkennbarkeit Ortseingang
- Erkennbarkeit Zugang Bahnhof
- Schleichwege
- Betrieb und Gestaltung Hauptstrasse
- Betrieb und Gestaltung Sammelstrasse
- Betrieb und Gestaltung Quartierstrasse
- Betrieb und Gestaltung Industriestrasse

Gemeinde Risch

Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr

Analyseplan 1 : 10’000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km

6.1.6 Parkierung

Öffentliche Parkierung

Die öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde sind teilweise bewirtschaftet. Ein Gesamtkonzept für die Bewirtschaftung besteht nicht. Für das nächtliche Dauerparkieren auf kommunalen Strassen wird eine monatliche Gebühr von Fr. 40.- (Personenwagen), resp. Fr. 50.- (Lastwagen) erhoben. Der Bahnhof Rotkreuz mit knapp 300 Parkfeldern ist ein Park & Ride-Anlage von regionaler Bedeutung und wird vor allem von Pendlern aus den Kantonen Luzern und Schwyz benutzt.

Abbildung 28: P&R-Anlage Rotkreuz

Private Parkierung

Die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze bei Um- und Neubauten ist in der Bauordnung §8 geregelt. Sofern es besondere Gründe rechtfertigen, kann der Gemeinderat eine andere Anzahl Parkplätze verlangen. In der AD-Zone ist auch die maximale Parkplatzzahl festgelegt und eine Reduktion der Mindestparkplatzzahl vorgesehen. Über Bebauungspläne und Spezialbewilligungen kann vom Parkplatzbedarf gemäss Bauordnung abgewichen werden. Bei bestimmten Nutzungen legt der Gemeinderat die Anzahl der Parkplätze im Einzelfall fest. Ist die Erstellung der Anzahl Mindestparkplätze nicht möglich, ist eine Ersatzabgabe zu bezahlen.

Handlungsbedarf

Durch die heutige Art der Parkplatzbewirtschaftung treten folgende Konflikte auf:

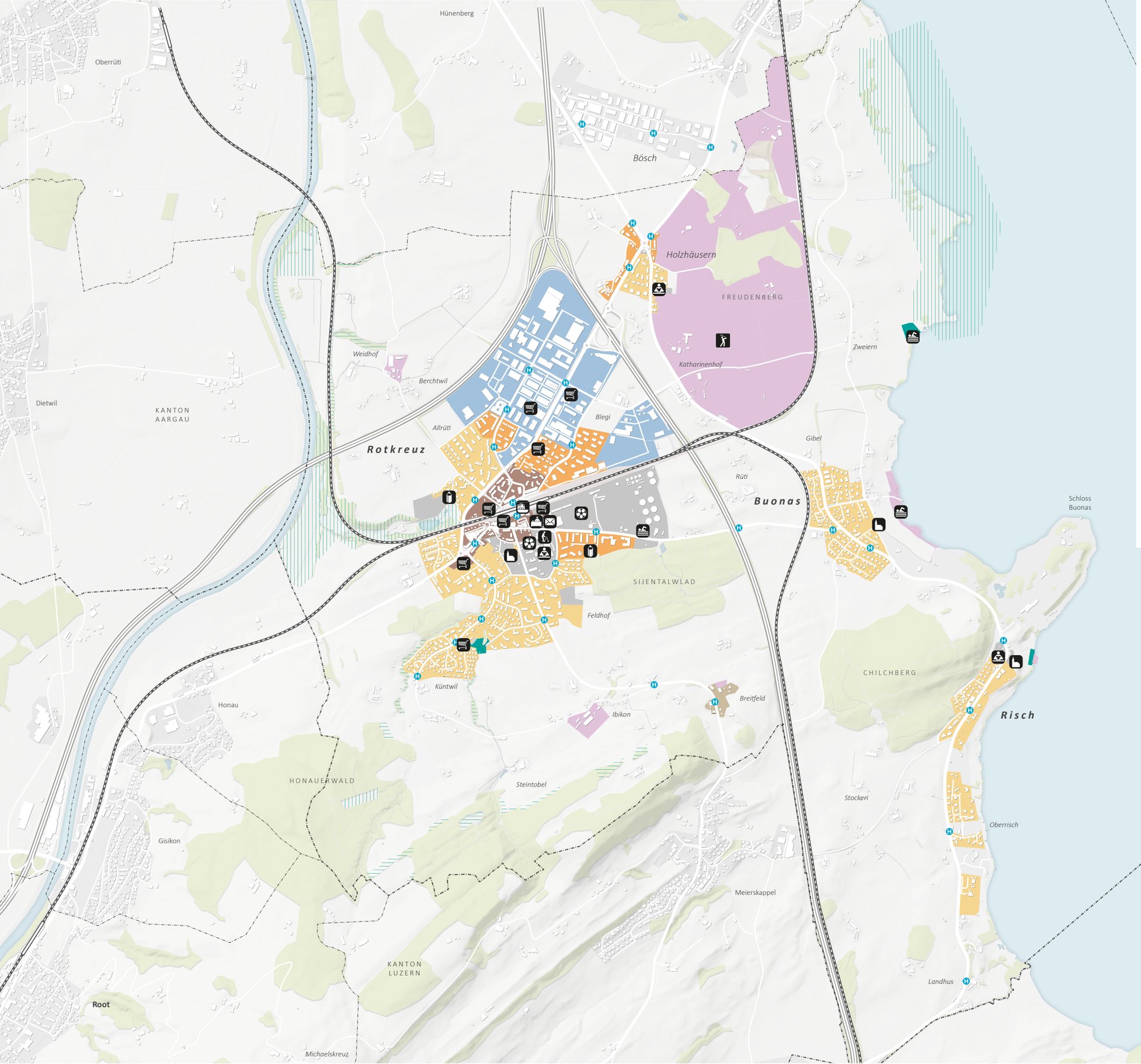
- Sammel- und Quartierstrasse werden zum Teil von Fremd- (Pendler) oder Dauerparkierenden belegt
- Das heutige System ist aufwendig in der Kontrolle
- Parkplätze an attraktiven Lagen sind je nach Bewirtschaftung überlastet während an anderen Orten noch Kapazitäten bestehen

Die heutigen Vorgaben bezüglich privater Parkierung stellen zwar sicher, dass auf jeden Fall genügend Parkplätze erstellt werden, sie geben aber wenig Spielraum um davon abzuweichen und tragen somit den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und den begrenzten Kapazitäten zu wenig Rechnung. Über Bebauungspläne und Spezialbewilligungen kann schon heute vom Parkplatzbedarf gemäss Bauordnung abgewichen werden. Die Beurteilung erfolgt jedoch immer im Einzelfall. Es fehlt eine Systematik auf welche sich die Bewilligungsinstanzen stützen können.

6.2 Anhang 2: Analysepläne

Auf den folgenden Seiten sind Pläne zu folgenden Themen:

- Siedlung und Hotspots
- Unfälle mit Personenschäden
- Geschwindigkeitsübertretungen (Ausschnitt Rotkreuz, Ausschnitt Risch)
- Öffentlicher Verkehr
- Bestehendes Fuss- und Velonetz



LEGENDE

- Kernzone
- Wohnzone
- Wohn- und Gewerbezone
- Gewerbezone
- Industriezone
- Zone für öff. Bauten und Anlagen
- Weiler
- Bauzone mit speziellen Vorschriften
- übrige Zonen
- Freihaltezone
- kantonales Naturschutzgebiet
- kommunales Naturschutzgebiet

- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Verwaltung
- Einkaufen
- Post
- Schule
- Kindergarten
- Sportplatz
- Golfplatz
- Badeanstalt
- Altersheim
- Kirche

Gemeinde Risch

Siedlung

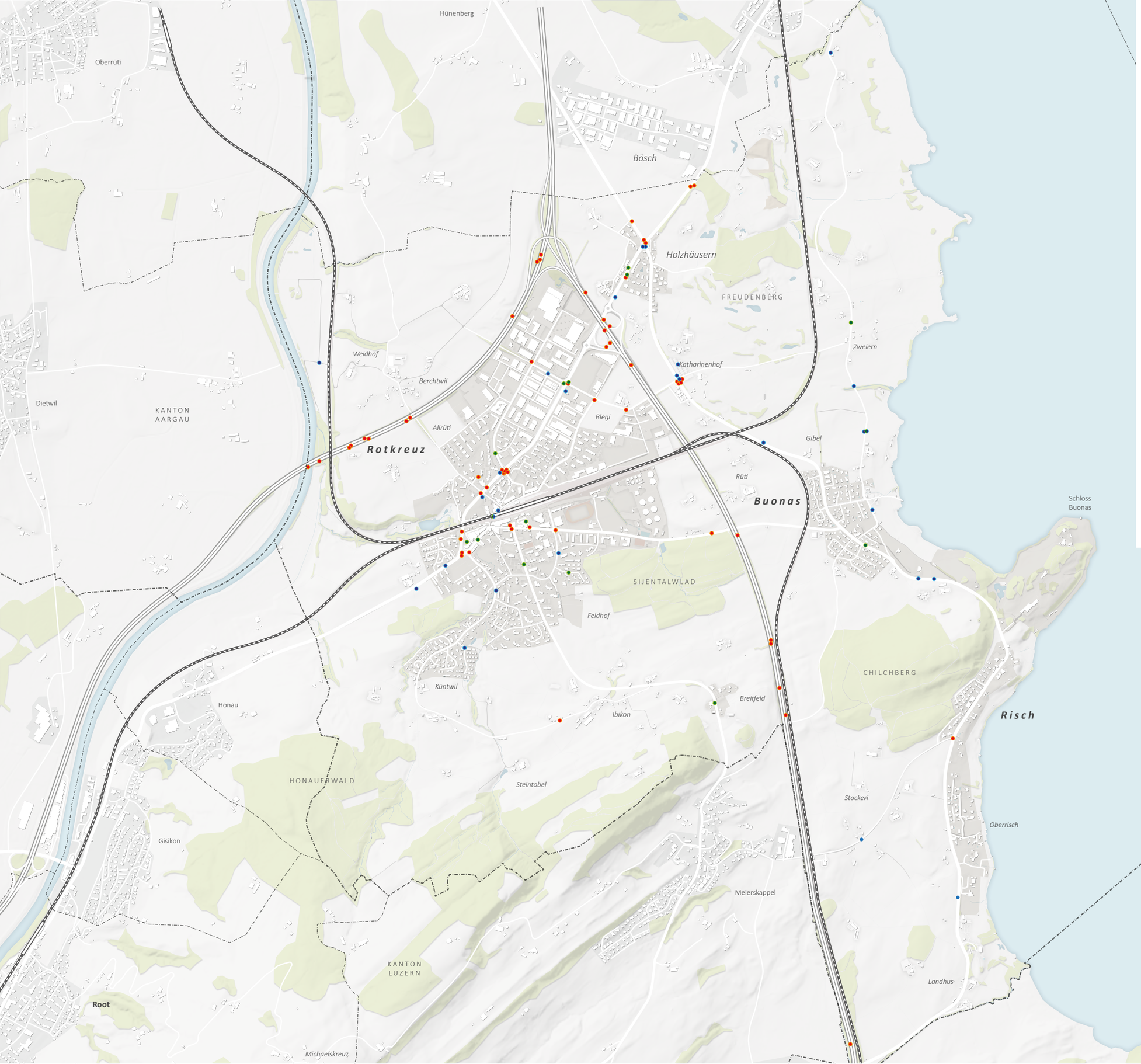
Analyseplan 1 : 10’000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km



LEGENDE

Unfälle mit Personenschäden (2011-2015, Quelle: ASTRA)

- Unfälle mit Fussgängerbeteiligung
- Unfälle mit Velobeteiligung
- Unfälle mit Velo und Fussgängerbeteiligung
- Unfälle mit Personenschäden

Gemeinde Risch

Unfälle mit Personenschäden

Analyseplan 1 : 10'000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

metron

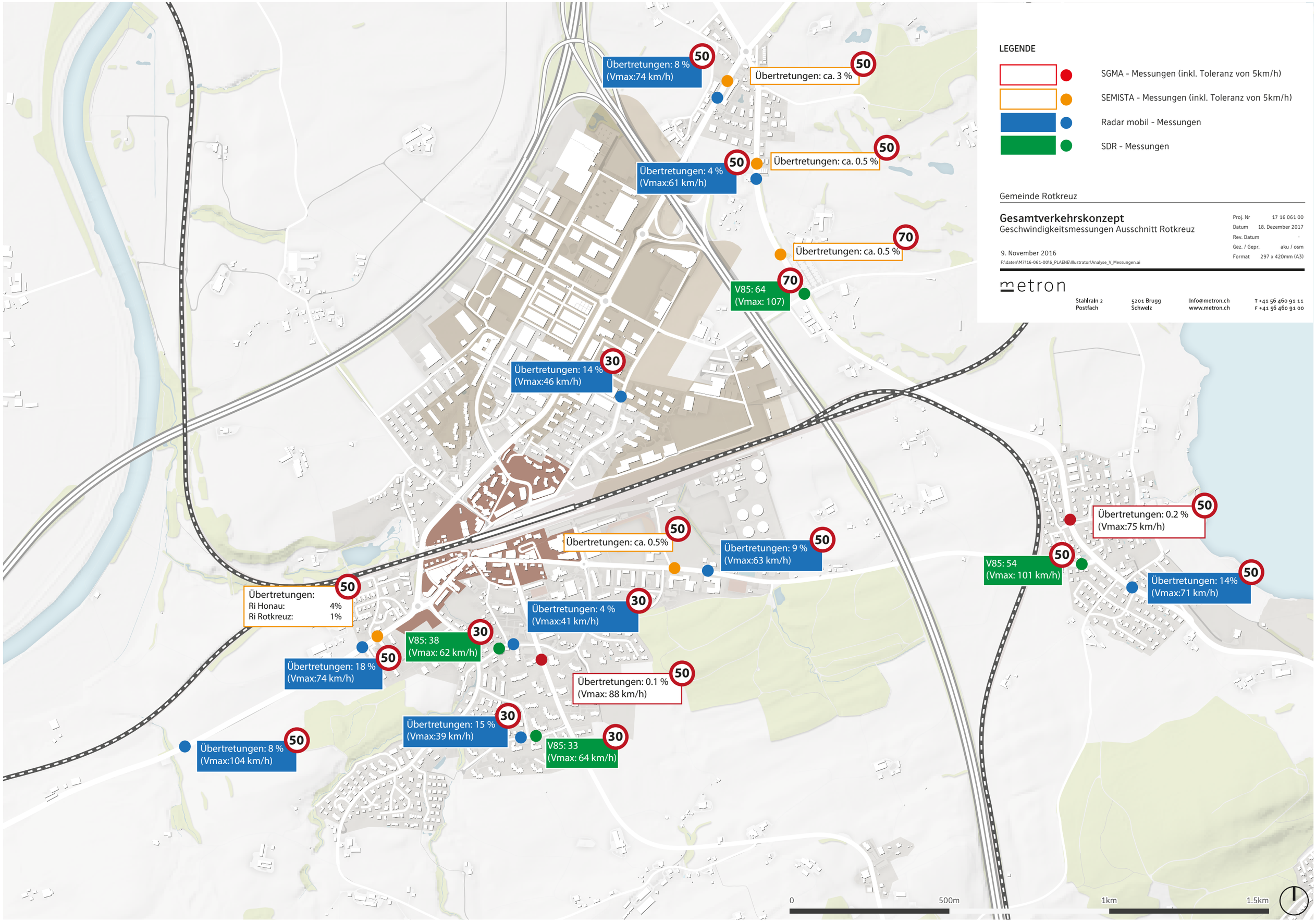
Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

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

0 500m 1km 1.5km



LEGENDE

- SGMA - Messungen (inkl. Toleranz von 5km/h)
- SEMISTA - Messungen (inkl. Toleranz von 5km/h)
- Radar mobil - Messungen
- SDR - Messungen

Gemeinde Rotkreuz

Gesamtverkehrskonzept

Geschwindigkeitsmessungen Ausschnitt Rotkreuz

9. November 2016

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_V_Messungen.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	aku / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

LEGENDE

- SGMA - Messungen (inkl. Toleranz von 5km/h)
- SEMISTA - Messungen (inkl. Toleranz von 5km/h)
- Radar mobil - Messungen
- SDR - Messungen

Gemeinde Risch

Gesamtverkehrskonzept

Geschwindigkeitsmessungen Ausschnitt Risch

9. November 2016

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_V_Messungen.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	
Gez. / Gepr.	aku / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

LEGENDE

- Bahnhaltestelle mit Einzugsbereich r=1000m
- Bahnlinie
- Bushaltestelle mit Einzugsbereich r=300m
- Buslinie im 15'-Takt
- Buslinie im 30'-Takt
- Buslinie im 60'-Takt mit Verstärkungskursen in HVZ
- Buslinie mit einzelnen Kursen in HVZ

Gemeinde Risch

Erschliessung öffentlicher Verkehr

Analyseplan 1 : 10'000

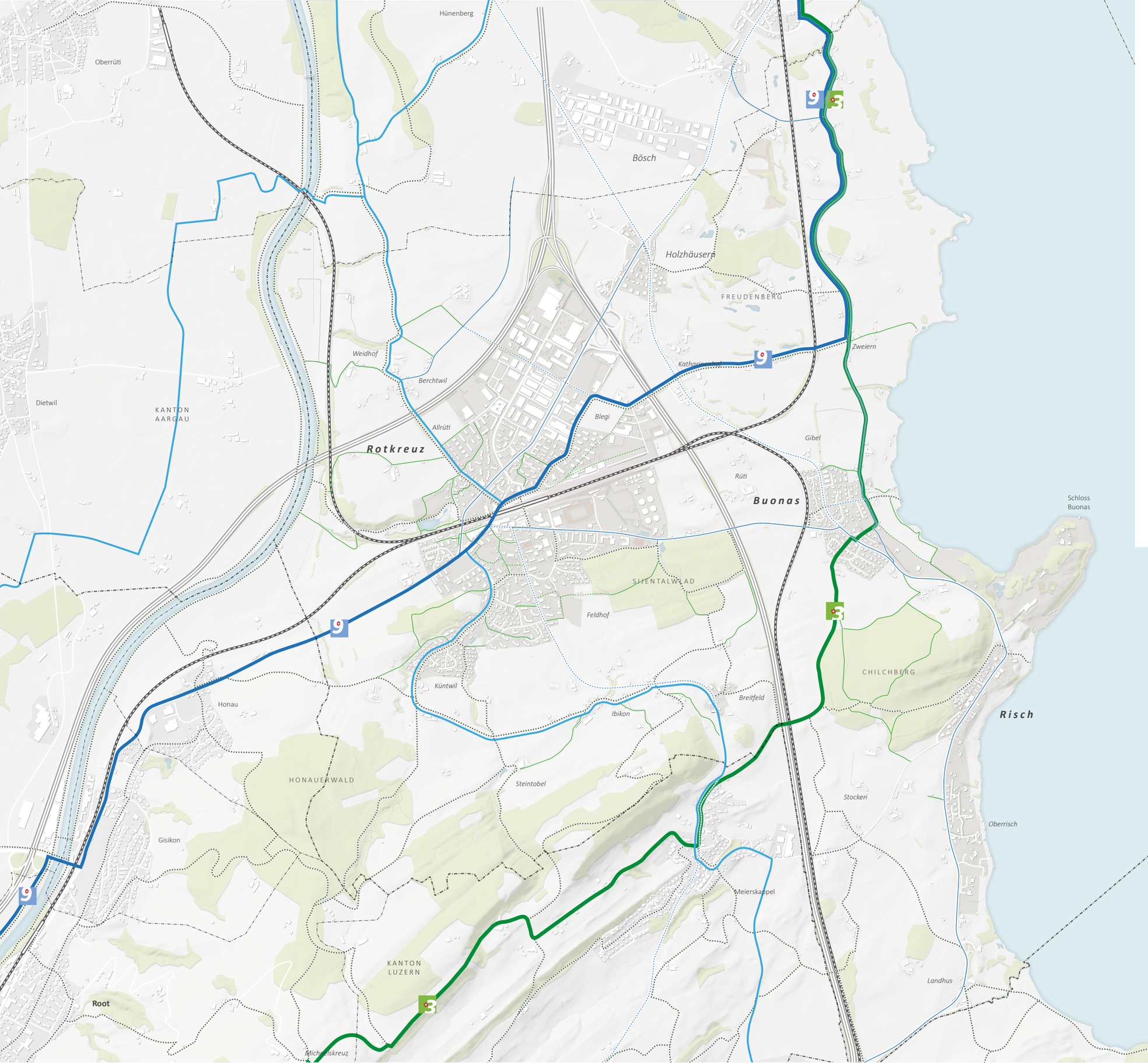
F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_180830.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	30. August 2018
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

0 500m 1km 1.5km

Hünenberg
Oberrüti
Bösch
Holzhäusern
FREUDENBERG
Zweiern
Weidhof
Berchtwil
Katharinenhof
Dietwil
KANTON AARGAU
Allrüti
Blegi
Rotkreuz
Gibel
Rüti
Buonas
Schloss Buonas
SIJENTALWALD
Feldhof
Küntwil
Ibikon
Breitfeld
CHILCHBERG
Risch
ZUGERSEE
Honau
HONAUERWALD
Steintobel
Stockeri
Oberrisch
Gisikon
Meierskappel
KANTON LUZERN
Landhus
Root
Michaelskreuz
51
28
48
53
110
73



LEGENDE

- Nationaler Wanderweg
- Wanderwege
- Kommunaler Fussweg (gemäss Richtplan, 2014)
- Kommunaler Fussweg, Richtplaninhalt (gemäss Richtplan 2014)
- Nationaler Veloweg
- Regionaler Veloweg
- Kantonale Radstrecke (gemäss Richtplan 2014)
- Kantonale Radstrecke, Richplaninhalt (gemäss Richtplan 2014)

Gemeinde Risch

Fuss- und Veloverkehrsnetz

Analyseplan 1 : 10’000

F:\daten\M7\16-061-00\6_PLAENE\Illustrator\Analyse_Zielbild_Konzept_171102.ai

Proj. Nr	17 16 061 00
Datum	18. Dezember 2017
Rev. Datum	-
Gez. / Gepr.	oli / osm
Format	297 x 420mm (A3)

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

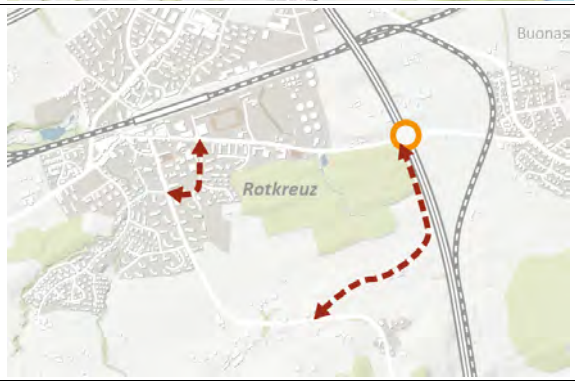
0 500m 1km 1.5km

6.3 Anhang 3: Flankierende Massnahmen Halbanschluss Buonaserstrasse - Risiken, Massnahmenideen

Mit dem Halbanschluss Buonaserstrasse (und dem Bypass Blegistrasse) soll:

- der überlastete Anschluss Rotkreuz Nord , die Chamerstrasse sowie der Kreisel Forren entlastet und
- die Wartezeiten und der Rückstau auf der Blegistrasse (auch für Busverkehr) reduziert werden

Damit der Halbanschluss diese Ziele erreicht und keine unerwünschten Auswirkungen nach sich zieht, sind flankierende Massnahmen als integrale Bestandteile des Gesamtprojekts notwendig. In der Folge werden Risiken und mögliche Massnahmenansätze aufgelistet. Im anschliessenden Plan ist der mögliche Massnahmenkatalog zusammengestellt. Der Massnahmenkatalog stellt eine erste grobe Grundlage für die Gemeinde dar. Die flankierenden Massnahmen sind in Anschluss durch Kanton und Gemeinde vertieft auszuarbeiten.

Risiko		Massnahmen
Mehrverkehr im Ortszentrum von Rotkreuz		– Verlängerung Begegnungszone – T30 bis Schwimmbad
Ausweichverkehr von Küssnacht (Fänn) durch Risch und Buonas		– Erhöhung Durchfahrtswiderstand – Geschwindigkeitsreduktion in den Ortszentren Risch und Buonas (T30) – Reduktion Streckengeschwindigkeit Küssnachterstrasse (Oberrisch – Landhaus) – Prüfung LKW-Verbot zwischen Küssnacht und Buonas – Gemeinde setzt sich nach Möglichkeit dafür ein, dass Anschluss Küssnacht funktioniert
Lokale Schleichwege im Gemeindegebiet		– Umgestaltung Waldeggstrasase (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Achtung Buslinie 73) – Fahrverbot Auleten (nur Zubringer)

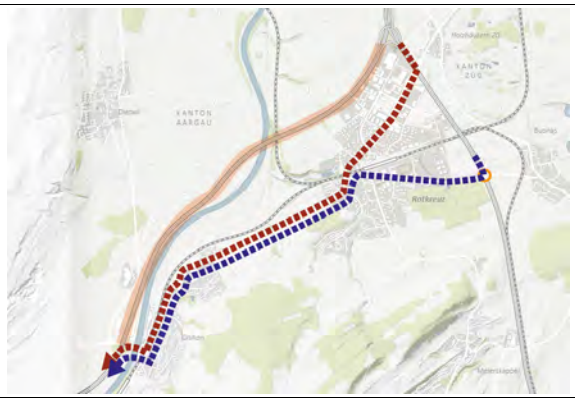
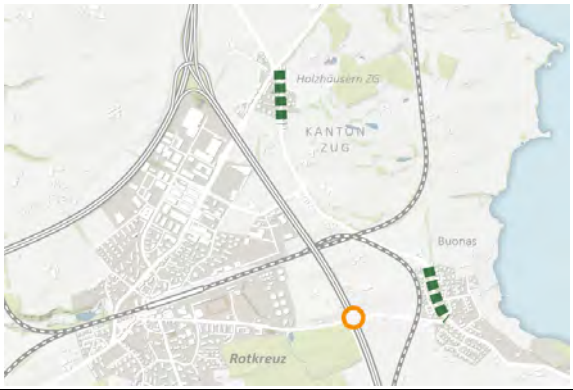
Akzentuierung der Problematik durch den Ausweichverkehr durch Siedlungsgebiet bei überlastetem Autobahn		– Erhöhung Durchfahrtswiderstand Chamerstrasse (T50) – Erhöhung Durchfahrtswiderstand Buonaserstrasse (Verlängerung Begegnungszone, T30 bis Badi) – Prüfung neuer monetärer Ansätze (Beispiel «Autoarmes Zentrum», Umfahrungsstrasse Cham)
Entlastung auf der Holzhäusernstrasse kann nicht langfristig gesichert werden		– Umgestaltung entlastete Strassenabschnitte im Siedlungsgebiet von Holzhäusern / Buonas – T60 auf Holzhäuserstrasse – T50 auf Blegistrasse
Die getroffenen Massnahmen zeigen nicht die gewünschte Wirkung oder unerwartete und unerwünschte Effekte entstehen.		– Monitoring spezifisches Erhebungskonzept (Vor- und nach Realisation des Halbanschlusses) zu Verkehrsströmen und Zielerreichung, Zusätzliche Massnahmen, falls Zielsetzungen nicht erreicht werden

Tabelle 4: Halbanschluss Buonaserstrasse
Risiken und mögliche Massnahmenansätze

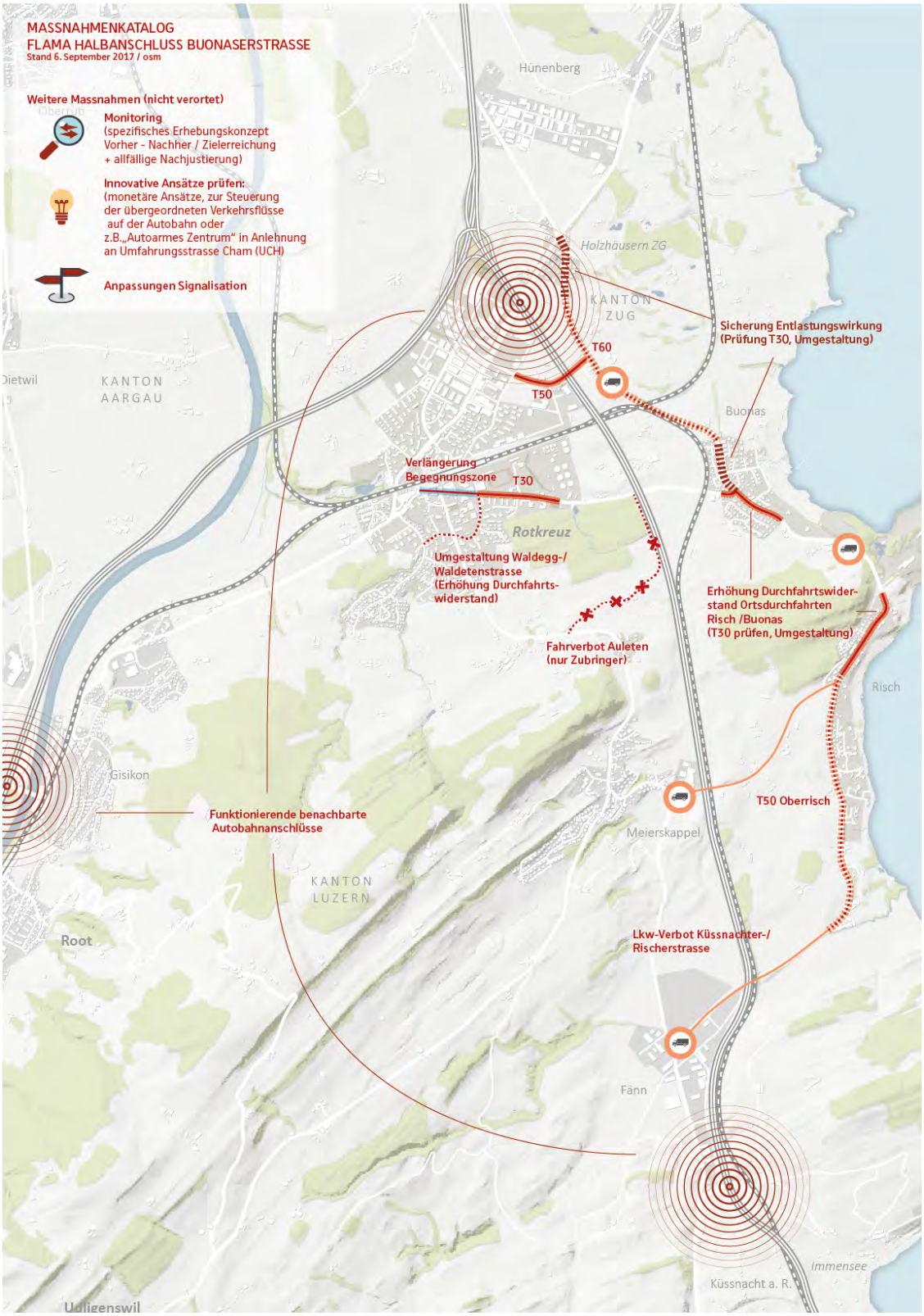


Abbildung 29: Plan grober Massnahmenkatalog zu flankierenden Massnahmen

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