

Gemeinde Risch

Bebauungsplan Gut Aabach

Verkehrsgutachten

10.048 / 9. Mai 2011



Auftraggeber

Eiola AG
c/o Rolf Schweiger
Dammstrasse 19, ch-6300 Zug

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
fax 041 783 80 61
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Guido Gisler, Gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage / Auftrag	1
2	Grundlagen	1
3	Parkfeldnachweis	2
4	Geometrien Zufahrten	5
4.1	Hauptzufahrt Learning Center (Plan Anhang A und B)	5
4.2	Anlieferung Learning Center (Plan Anhang C)	5
4.3	Anlieferung Gärtnerei (Plan Anhang D)	6
4.3.1	Variante 1 – über Gärtnerhaus bei der Küssnacherstrasse	7
4.3.2	Variante 2 – Anschluss an Küssnacherstrasse	9
4.3.3	Variante 3 – Zufahrt über das Gärtnerhaus seeseitig	12
4.3.4	Fazit	14
4.4	Ersatz öffentliche Parkfelder (Wanderer Böschenrot)	15
5	Flankierende Massnahmen	16
5.1	Bushaltestellen	16
5.1.1	Variantenstudium	16
5.1.2	Variante 1	17
5.1.3	Variante 1a	18
5.1.4	Variante 2	19
5.1.5	Fazit Lage Bushaltestellen	20
5.2	Neuer Wanderweg	21
5.2.1	Variante 1	21
5.2.2	Variante 2	23
5.2.3	Variante 3	25
5.3	Erschliessung Aussiedlung Hof Sidler	27
5.4	Erschliessung Stöckli Sidler	28
6	Fazit	31
	Anhang	A1

1 Ausgangslage / Auftrag

Novartis möchte auf dem ehemaligen Göhner-Gut am Zugersee in der Gemeinde Risch ein Corporate Learning Center für ihre Mitarbeiter erstellen. Um diese heute noch zonenfremde Nutzung realisieren zu können, muss eine Zonenplanänderung vorgenommen, und ein Bebauungsplan erstellt werden.

Das Architekturbüro Peter Zumthor und die Vogt Landschaftsarchitekten haben dazu eine Vorstudie erstellt.

Die Vorstudie ist nun zu einem Vorprojekt weiter zu entwickeln, welches als Grundlage für den Bebauungsplan dient. Dazu sind die verkehrlichen Themen, wie die Anschlüsse an die Kantonsstrasse, die Führung des kantonalen Radwegs, die Bushaltestelle, die interne Erschliessung, sowie die Notzufahrten zu bearbeiten. Zusätzlich sind die für den Bebauungsplan relevanten verkehrlichen Aspekte in einem Gutachtenbericht darzustellen.

2 Grundlagen

Für die Grundlagen wurden die folgenden Projekte verwendet:

- Bebauungskonzept Atelier Zumthor, Haldenstein, Mai 2011
- Landschaftskonzept Vogt AG, Zürich, Mai 2011

3 Parkfeldnachweis

Die Bauordnung¹ der Gemeinde Risch hat für die Nutzung des Learning Centers (Konferenz, Hotel) gemäss § 8 Abs. 4 keine Richtwerte festgelegt. Der Gemeinderat kann unter Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Interessen im Einzelfall die Anzahl festlegen.

Das Projekt sieht 57 Parkfelder für die Mitarbeiter und Gäste vor. In der nachfolgenden Abschätzung gemäss der VSS-Norm SN 640 281, Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, wird der von der Bauherrschaft angegebene Bedarf verifiziert:

Grenzbedarf

Nutzung	GRENZBEDARF			
	Einheit	Bemerkung	VSS-Norm	Parkfelder
Restaurant				
Personal / Gäste	80	Sitzplätze	1P / 0.2 Sitzplätze	16
Subtotal				
Conference				
Personal / Gäste	80	Sitzplätze	1P / 0.12 Sitzplätze	10
Subtotal				
Hotel				
Personal / Gäste	48	Betten	1P / 0.5 Betten	24
Subtotal				
Unterhalt / Securitas / Bibliothek / div.				
Personal	36	Arbeitsplätze	*1P / 0.6 Arbeitpl.	22
Subtotal				
TOTAL				72

* Annahme TEAMverkehr aufgrund Referenzzahlen

Tabelle 1: Abschätzung Parkfelder aufgrund VSS-Norm - Grenzbedarf

Der Grenzbedarf für das Learning Center kann bei rund 72 Parkfeldern festgelegt werden. Die Abschätzung für das Personal, Unterhalt, Securitas usw. wurde über Referenzzahlen angenommen, da eine Abschätzung gemäss VSS-Norm über die BGF der Arbeitsflächen in diesem Fall nicht anwendbar ist.

¹ Bauordnung 2005 Gemeinde Risch, Stand 15. Januar 2007

Reduzierter Bedarf

Es ist davon auszugehen, dass die Gäste des Learning Centers grösstenteils individuell anreisen. Jedoch ist die Anlage mit dem Bus und der Haltestelle Landhaus (Linie 53 Rotkreuz – Küssnacht am Rigi) gut erschlossen. Der Bus verkehrt in den massgebenden Betriebszeiten zwei Mal pro Stunde, in den Randzeiten ein Mal und in den Spitzenzeiten drei Mal pro Stunde auf der Linie. Somit ergibt sich die Erschliessung von 1 bis 4 Mal pro Stunde.

Der Anteil des Langsamverkehrs ist aufgrund der hotelähnlichen Nutzung sowohl bei den Gästen, als auch beim Personal als gering einzuschätzen. Die Zuteilung erfolgt in der tiefsten Kategorie in Bezug auf den Langsamverkehr.

Das Learning Center ist vom Standort-Typ her in der Stufe D einzustufen.

Zuordnung der Standort-Typen			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit		
	≥ 4-mal pro Stunde	1...4-mal pro Stunde	Nicht mit dem ÖV erschlossen
> 50%	A	B	C
25...50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Tabelle 2: Abschätzung Standort-Type Learning Center für reduzierten Bedarf

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte		
Standort-Typ	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%
C	50%	80%
D	70%	90%
E	90%	100%

Tabelle 3: Parkfeldangebot reduzierter Bedarf gemäss VSS-Norm

Reduzierter Bedarf

Nutzung	Parkfelder	Standort Typ	REDUZIERTER BEDARF Standort-Typ D			
			Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf in P	
			min.	max.	min.	max.
Restaurant	16	D	70	90	11	14
Personal / Gäste						
Subtotal						
Conference	10	D	70	90	7	9
Personal / Gäste						
Subtotal						
Hotel	24	D	70	90	17	22
Personal / Gäste						
Subtotal						
Unterhalt / Securitas / Bibliothek / div.	22	D	70	90	15	20
Personal						
Subtotal						
TOTAL	72				50	65

Tabelle 4: Abschätzung Parkfelder aufgrund VSS-Norm - Grenzbedarf

Gemäss der Abschätzung nach VSS-Norm sind für das Learning Center zwischen 50 und 65 Parkfelder zweckmässig. Das Projekt hat somit mit 57 Parkfeldern eine genügende Anzahl Parkfelder.

4 Geometrien Zufahrten

4.1 Hauptzufahrt Learning Center (Plan Anhang A und B)

Die Hauptzufahrt erfolgt über die neu umgelegte Zufahrtsstrasse zum Böschenrot. Vom Anschluss an die Kantonsstrasse bis zur Vorfahrt weist die Strasse eine Breite von 6.50 m auf. Die Radien und die Knotengeometrie ermöglichen das Kreuzen von zwei Sattelschleppern. Diese Breite ist erforderlich, da sich beim Servicegebäude der Schnitzelbunker der Heizung befindet, welcher mit Sattelschleppern beliefert wird und die Vorfahrt beim Learning Center für Cars ausgelegt ist. Auch wird die Hauptparkierung (30 Parkfelder und 7 öffentliche Parkfelder) über diese Vorfahrt erschlossen.

Die neue Zufahrtsstrasse hat in den ersten fünf Metern ab der Kantonsstrasse ein Gefälle von < 5 %. Mit einem 100 m Kuppenradius wird dann das Gefälle von rund 9 % erreicht. Die Sichtweiten entsprechen der VSS-Norm SN 640 273a, Knoten² – Sichtverhältnisse in einer Ebene für eine Ausserortsstrecke mit Sichtpunkt 5 m ab Strassenrand bei 60 km/h. Siehe Plan 10.048-10b und -12 Anhang A und B.

Die Zufahrt entspricht der VSS-Norm und ist verkehrstechnisch in Ordnung.

4.2 Anlieferung Learning Center (Pläne Anhang C)

Die bestehende Zufahrt zum Gärtnerhaus wird neu als Zufahrt für die Anlieferung des Restaurants und des Resorts genutzt. Zusätzlich sind die Parkfelder des Personals (Restaurant) ebenfalls über diese Zufahrt erschlossen, wie auch das bestehende Gärtnerhaus. Der Knoten wird den Fahrzeugen entsprechend angepasst. Die vorhandene Mittelinsel wird entfernt und die Radien entsprechend vergrössert. Die Gefällsverhältnisse werden beibehalten. An der Einfriedung in Fahrtrichtung Richtung Rotkreuz wird nichts geändert, diejenige in Richtung Küssnacht wird beim Einlenker angepasst. Die Sichtweite in Richtung Küssnacht kann bei einer Sichtpunktdistanz von 2.50 m mit 80 m gewährleistet werden. Die Sichtweite in Richtung Rotkreuz kann bei einer Sichtpunktdistanz von 2.50 m mit 60 m gewährleistet werden, somit wird in diese Richtung die Vorgabe der VSS-Norm von 80 m um 20 m unterschritten.

Da es sich um eine bestehende Situation handelt, wird die Sichtweite in Richtung Rotkreuz mit einem beheizten Spiegel verbessert. Der Spiegel hat den Vorgaben der VSS-Norm zu entsprechen.

² VSS-Norm SN 640 273a, Knoten – Sichtverhältnisse in einer Ebene, Zürich – 1. August 2010

4.3 Anlieferung Gärtnerei (Plan Anhang D)

Die Anlieferungssituation bei der Gärtnerei ist eine bestehende Situation, welche im Jahr 2009 (Plan Vogt) neu erstellt wurde und im Rahmen des Bebauungsplanes keine Veränderung erfährt. Es finden weiterhin ein- bis zweimal im Monat Anlieferungen von und nach Rotkreuz statt. Sonst wird die Zufahrt nur vom Gärtner genutzt (1 Fz. pro Tag).

Die Sichtweiten der bestehenden Situation (Baujahr 2009) sind ungenügend und die Frage nach einer besseren Erschliessung im Gesamtkontext mit dem Bebauungsplan wurde diskutiert. Nachfolgend werden alternative Erschliessungsvarianten aufgezeigt und geprüft. Dabei sind neben der Verkehrstechnik die Aspekte der landschaftlichen Integration, die Aspekte der Denkmalpflege und der Kosten-/Nutzenvergleich bei der Prüfung zu berücksichtigen und zu bewerten.



Abbildung 1: Mauer entlang Strasse (Baujahr 2009)

4.3.1 Variante 1 – über Gärtnerhaus bei der Küsnachterstrasse

Die Variante führt von der Anlieferung des Learning Centers an dem Gärtnerhaus vorbei zur Gärtnerei. Dabei wird der Vorplatz des unter Denkmalschutz stehenden Gärtnerhauses tangiert und mit einer neuen Strasse beeinträchtigt. Es muss parallel zur Kantonsstrasse eine neue Erschliessungsstrasse von rund 150 m Länge erstellt werden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse (Gefälle zum See hin) muss für die Strasse teilweise ein Damm geschüttet werden (Bereich Gärten). Damit wird das bestehende Ensemble massiv gestört.

Fazit

Aufgrund der landschaftlichen Eingriffe und der Tangierung des Vorplatzes des Gärtnerhauses ist diese Variante 1 nicht weiter zu verfolgen. Das Ensemble wird durch die neue Strasse zu stark gestört.



Abbildung 2: Variantenstudium Zufahrt Gärtnerei - Variante 1

4.3.2 Variante 2 – Anschluss an Küssnacherstrasse

Die Variante führt direkt von der Küssnacherstrasse beim bestehenden Stall vorbei zum Vorplatz der Gärtnerei. Da an dieser Stelle das Gelände von der Küssnacherstrasse zum See hin stark abfällt und der Vorplatz der Gärtnerei auf einem 4 Meter tieferen Niveau als die Küssnacherstrasse ist, muss eine entsprechende Rampe ausgeführt werden. Dafür ist ein Damm notwendig, der maximal mit rund 2.70 m ab Terrain aufgeschüttet werden muss. Dieses Bauwerk ist vom See her zu sehen und verändert das Erscheinungsbild der Anlage.

Fazit

Der Damm ist landschaftlich nicht tragbar und hat eine stark störende Wirkung auf das Ensemble. Speziell dass der Damm vom See her sichtbar ist, ist nicht akzeptabel. Daher wird die Variante 2 nicht weiterverfolgt.

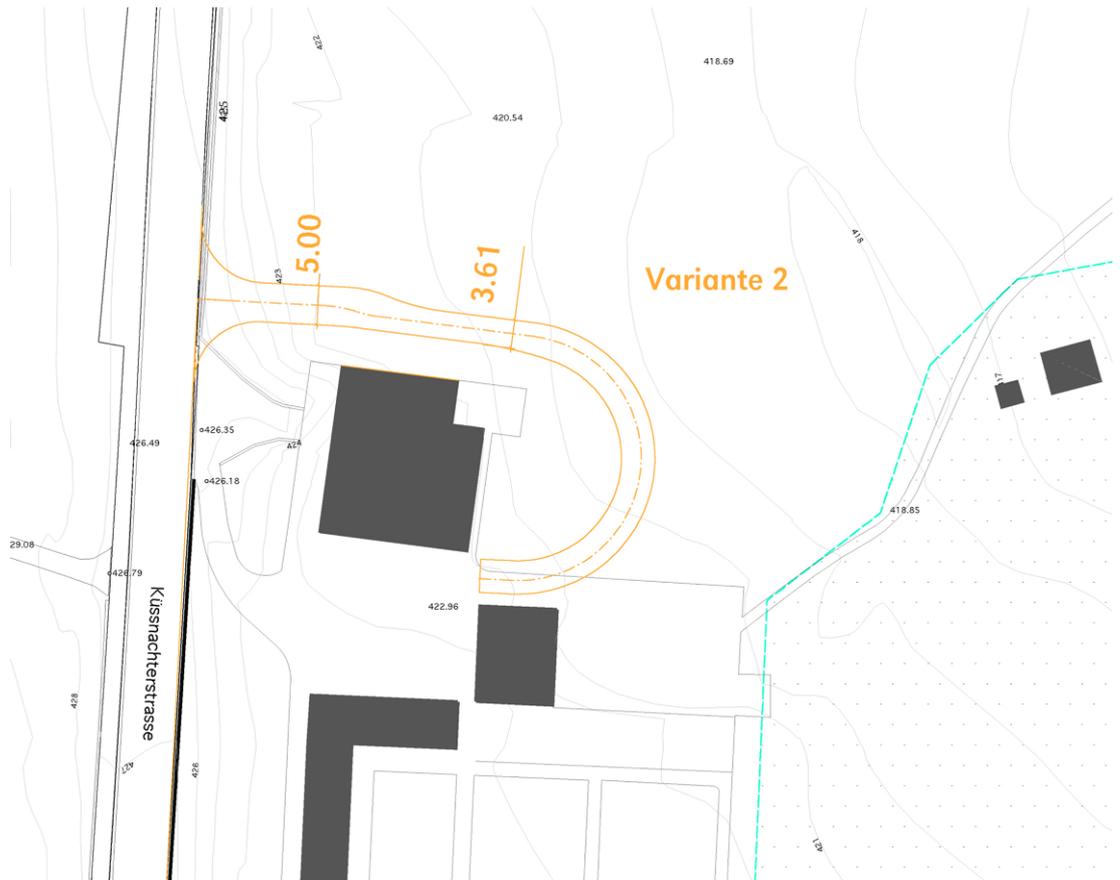


Abbildung 3: Variantenstudium Zufahrt Gärtnerei – Variante 2

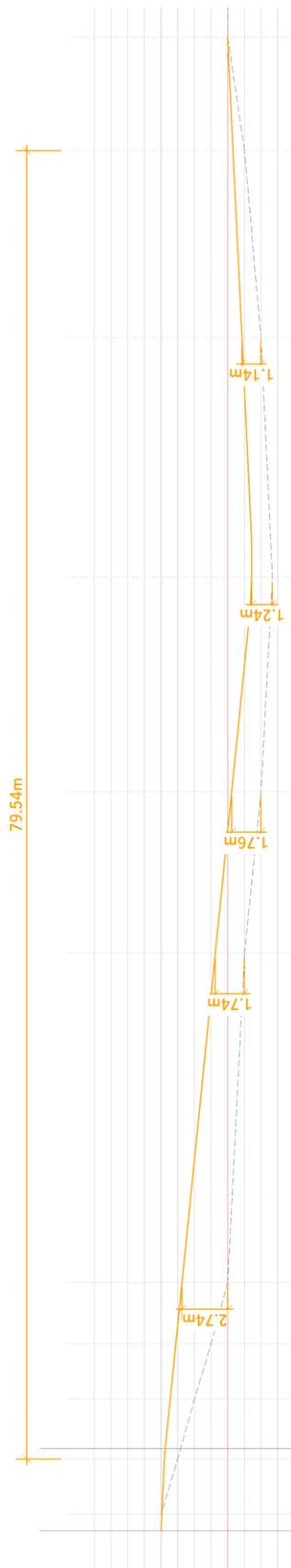


Abbildung 4: Variantenstudium Zufahrt Gärtnerei – Variante 2 Längenprofil

4.3.3 Variante 3 – Zufahrt über das Gärtnerhaus seeseitig

Die Variante führt von der Anlieferung der Learning Centers seeseitig an dem Gärtnerhaus vorbei zur Gärtnerei. Das Gärtnerhaus wird mit dieser Variante weniger tangiert. Die neue Strasse führt vor der Gartenanlage, vom See aus gesehen, zur Gärtnerei. Da für die Strasse konstruktionsbedingt Terrainanpassungen notwendig sind, wird die neue Strasse gut vom See aus zu sehen sein. Die landschaftlich wertvolle Komposition wird mit der Variante 3 stark gestört und beeinträchtigt.

Fazit

Aufgrund der landschaftlichen Eingriffe ist die Variante 3 nicht weiter zu verfolgen. Der landschaftliche Raum wird zu stark gestört.

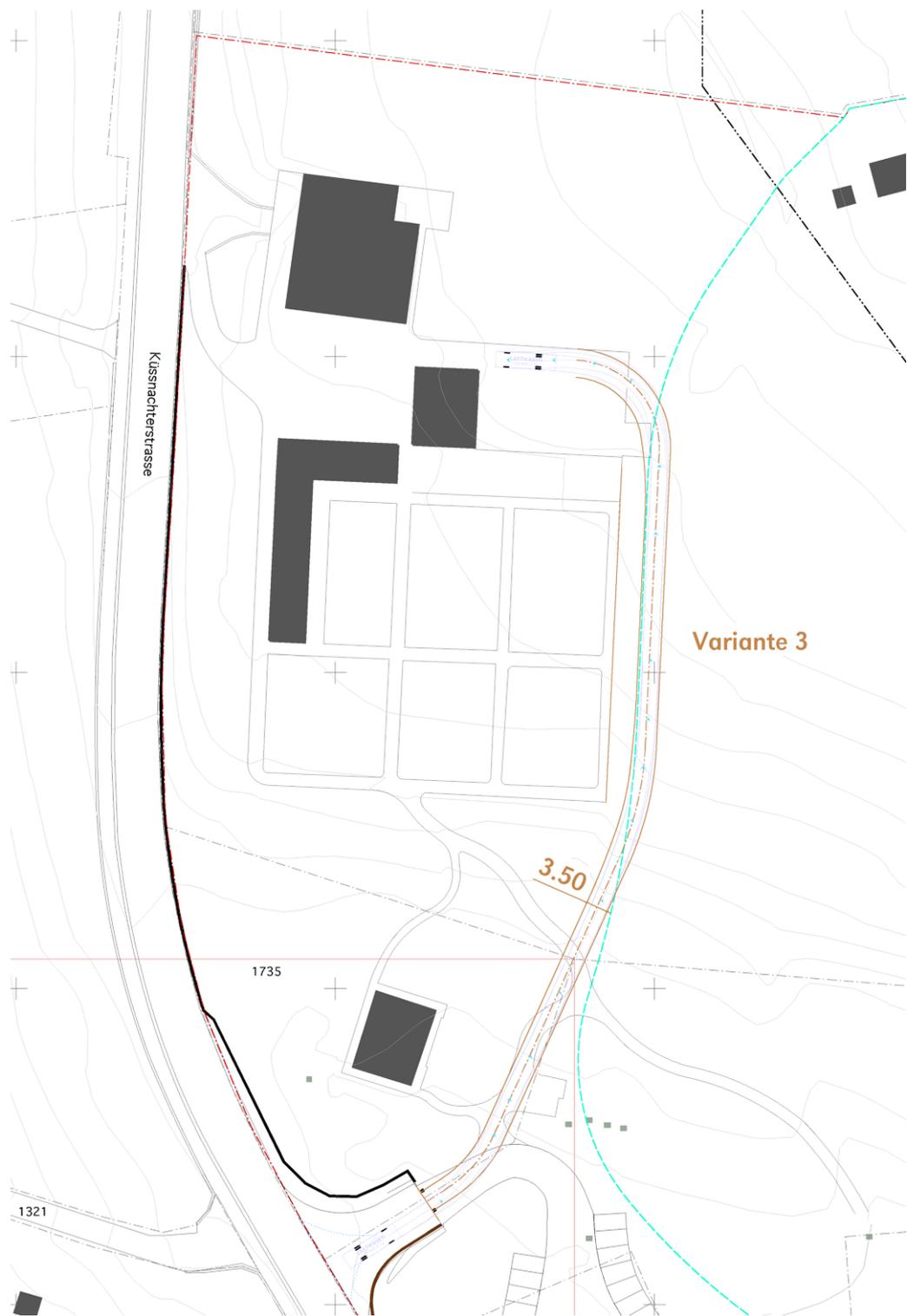


Abbildung 5: Variantenstudium Zufahrt Gärtnerei - Variante 3

4.3.4 Fazit

Jede der alternativen Erschliessungsvarianten hat starke Eingriffe an der schützenswerten Landschaft / Komposition zur Folge. Da an der Gärtnerei und den Anzahl Fahrten von und zur Gärtnerei nichts ändert, ist trotz der ungenügenden Sichtweiten an der bestehenden Erschliessung festzuhalten.

Da bei der Anlieferung jeweils sicher ein Gärtner dabei sein wird, kann mit Hilfe des Gärtners auch das Ausfahren der Lastwagen gesichert werden.

4.4 Ersatz öffentliche Parkfelder (Wanderer Böschenrot)

Als Ersatz für die öffentlichen Parkfelder (7 Stk.) werden beim Servicegebäude wieder acht Parkfelder erstellt. Die Zufahrt erfolgt über die neue Erschließungsstrasse. Die Parkfelder stehen immer zu Verfügung und sind nicht für das Learning Center gerechnet.

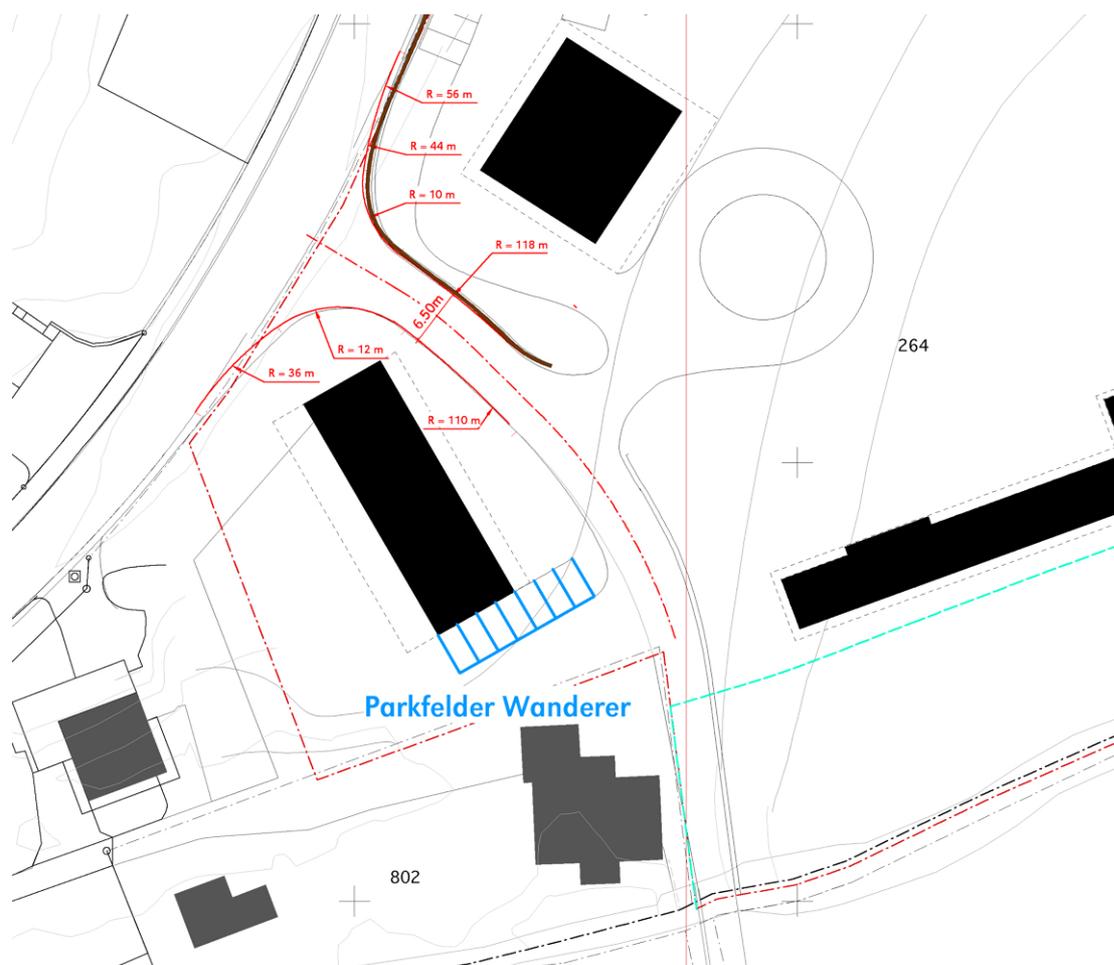


Abbildung 6: Parkfelder für Wanderer am Servicegebäude

5 Flankierende Massnahmen

Ausserhalb des Bebauungsplanperimeters sind im Zusammenhang mit dem Learning Center Massnahmen notwendig und sinnvoll. Es handelt sich dabei um folgende verkehrstechnische Anpassungen, welche anschliessend beurteilt werden:

- Lage Bushaltestelle Rothus (beide Fahrtrichtungen)
- Anbindung und Umlegung Wanderweg Risch – Böschenrot
- Erschliessung Hof Sidler (Aussiedlung)

Sie sind jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplanes.

5.1 Bushaltestellen

Die Bushaltestelle Rothus in Fahrtrichtung Rotkreuz liegt, zusammen mit den öffentlichen Parkfeldern, für die Wanderer (Umlagerung siehe 4.3.2 / Seite 9) im Bebauungsplanperimeter und kann an der Stelle nicht optimal eingebunden werden. Zudem liegen die beiden Haltestellen weit auseinander. Darum ist für die Bushaltestellen die beste Lage zu finden, und die Grundlage für die Verschiebung, soweit im Bebauungsplan möglich, zu legen.

5.1.1 Variantenstudium

Um den idealen Standort für die Bushaltestellen (beide Fahrtrichtungen) zu finden, werden folgende Ziele verfolgt:

- Direkte Lage bei dem Eingang zum Learning Center
- Möglichst direkte Lage bei dem Wanderweg
- Verkehrssichere Lösung – keine Fahrbahnhaltestelle
- nach Möglichkeit gerechte Ausführung der Haltestelle für mobilitätsbehinderte Personen

5.1.2 Variante 1

Die Bushaltestelle Fahrtrichtung Küssnacht bleibt am bestehenden Ort, wird aber als Bucht ausgebildet. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die bestehende direkte Zufahrt zum Stöckli Sidler geschlossen und die Bushaltestelle ebenfalls als Bucht gesetzt. Die Weiterführung des Wanderweges ist von den Haltestellen aus in Richtung Böschenrot über die geschlossene Zufahrt gesichert. Die Sichtweiten der Busfahrer auf die Küssnacherstrasse sind in beiden Buchten genügend. Mit 120 m Fussdistanz zum Servicegebäude und 180 m Fussdistanz zum Eingangsgebäude des Learning Centers liegen die Bushaltestellen nicht unmittelbar bei der Anlage, aber in genügender Fussdistanz.

Die Fussgängerquerung zwischen den beiden Haltestellen kann aufgrund der leicht versetzten Lage nicht optimal gesetzt werden.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung geeignet.

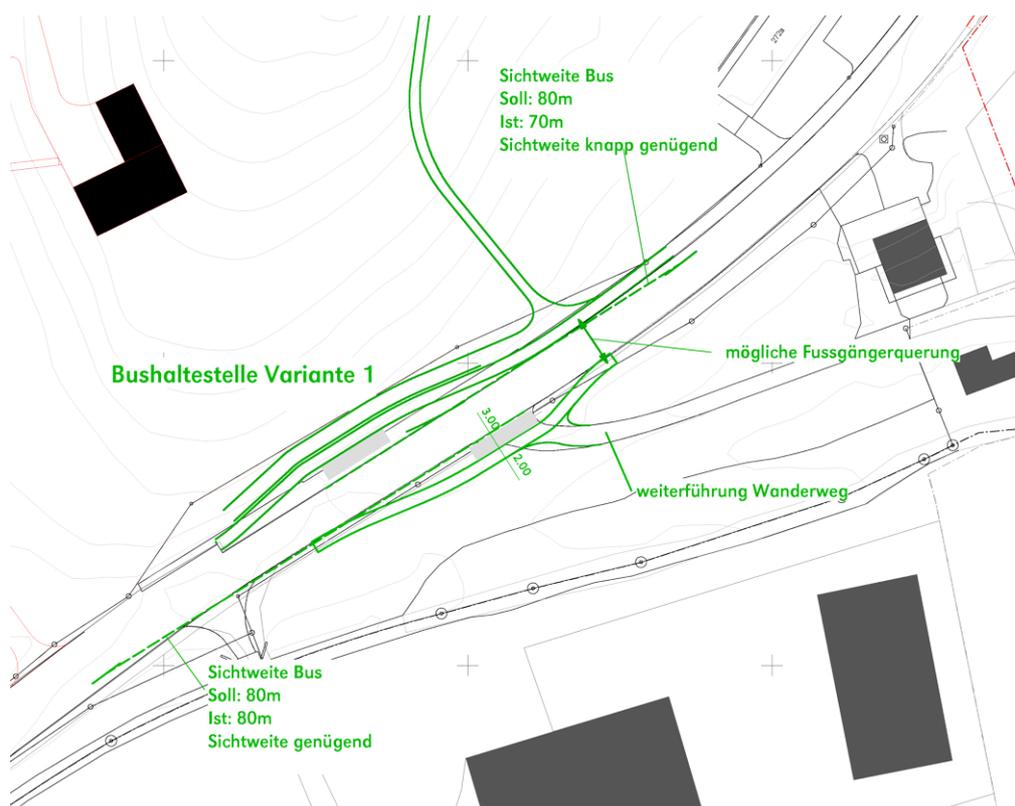


Abbildung 7: Bushaltestelle Variante 1

5.1.3 Variante 1a

Die Bushaltestelle Fahrtrichtung Küssnacht ist am selben Ort wie bei der Variante 1. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die Haltestelle in Richtung Stöckli Sidler verschoben. Die Zufahrt zum UG des Stöckli wird geschlossen und nur noch als Zugang für die Bushaltestellen und Wanderer vorhanden sein. Die Weiterführung des Wanderweges ist von den Haltestellen aus in Richtung Böschenrot über die geschlossene Zufahrt gesichert. Die Sichtweiten der Busfahrer auf die Küssnacherstrasse sind in beiden Buchten genügend. Mit 120 m Fussdistanz zum Servicegebäude und 180 m Fussdistanz zum Eingangsgebäude des Learning Centers liegen die Bushaltestellen nicht unmittelbar bei der Anlage, aber in genügender Fussdistanz. Die Fussgängerquerung kann ideal zwischen den beiden Haltestellen positioniert werden.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung geeignet.

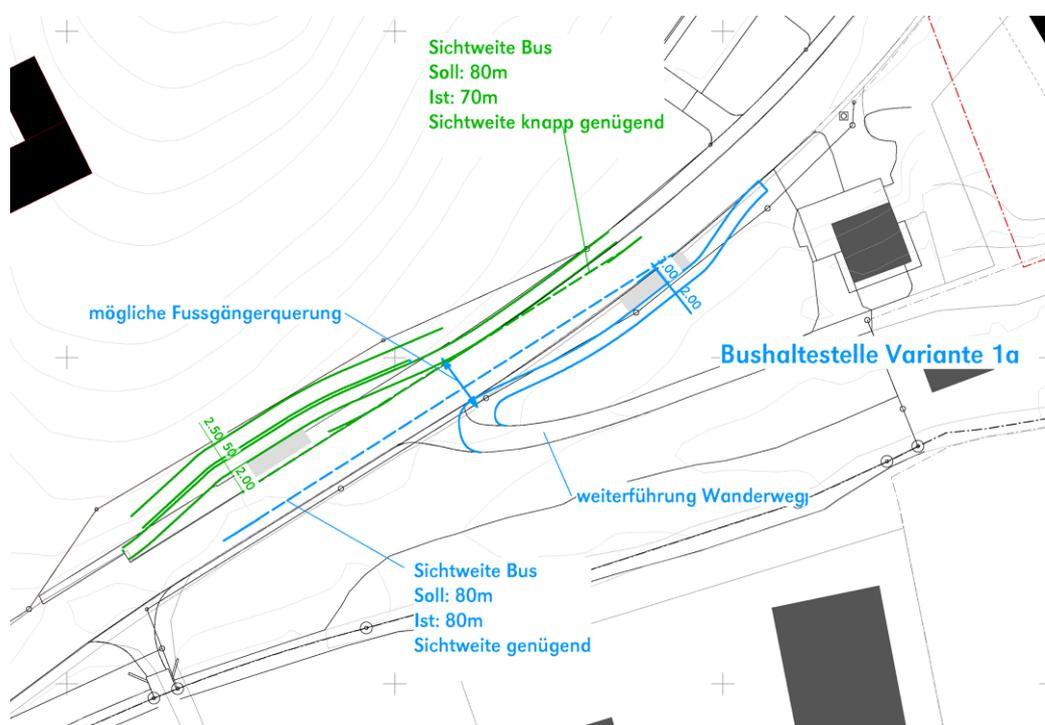


Abbildung 8: Bushaltestelle Variante 1a

5.1.4 Variante 2

Die Bushaltestellen Fahrtrichtung Küssnacht sind an der Stelle des abzubrechenden Stalles, gegenüber dem Stöckli Sidler, angeordnet. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Rotkreuz kommt auf der Höhe des Wohnhauses Assk. Nr. 15 (Hallström) auf der gegenüberliegenden Strassenseite zu liegen. Beide Haltestellen werden als Bucht ausgebildet. Die Sichtverhältnisse für die Busse in der Bucht gegenüber dem Stöckli Sidler ist aufgrund der Lage im Kurveninnern (30 m) ungenügend. Die Bucht gegenüber dem Wohnhaus Assk. Nr. 15 liegt im Kurvenaussenradius. Dies ermöglicht eine gute Sicht, jedoch wird das Anfahren der Haltestelle problematischer als in einer Geraden. Auch wird die geplante Parkierung des Learning Centers tangiert. Die Anbindung des Learning Centers ist mit der Haltestellenanordnung sehr gut. Auch die Weiterführung des Wanderweges über die neue Erschliessungsstrasse ist problemlos möglich.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Küssnacht kann jedoch nicht an dieser Stelle ausgeführt werden. Das Sicherheitsrisiko ist zu gross. Eine Kombination der Haltestelle beim Wohnhaus Assk. Nr. 15 aus der Variante 2 und der Haltestelle in Fahrtrichtung Küssnacht aus der Variante 1 ist aufgrund der grossen Distanz auch nicht optimal.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung nicht geeignet.

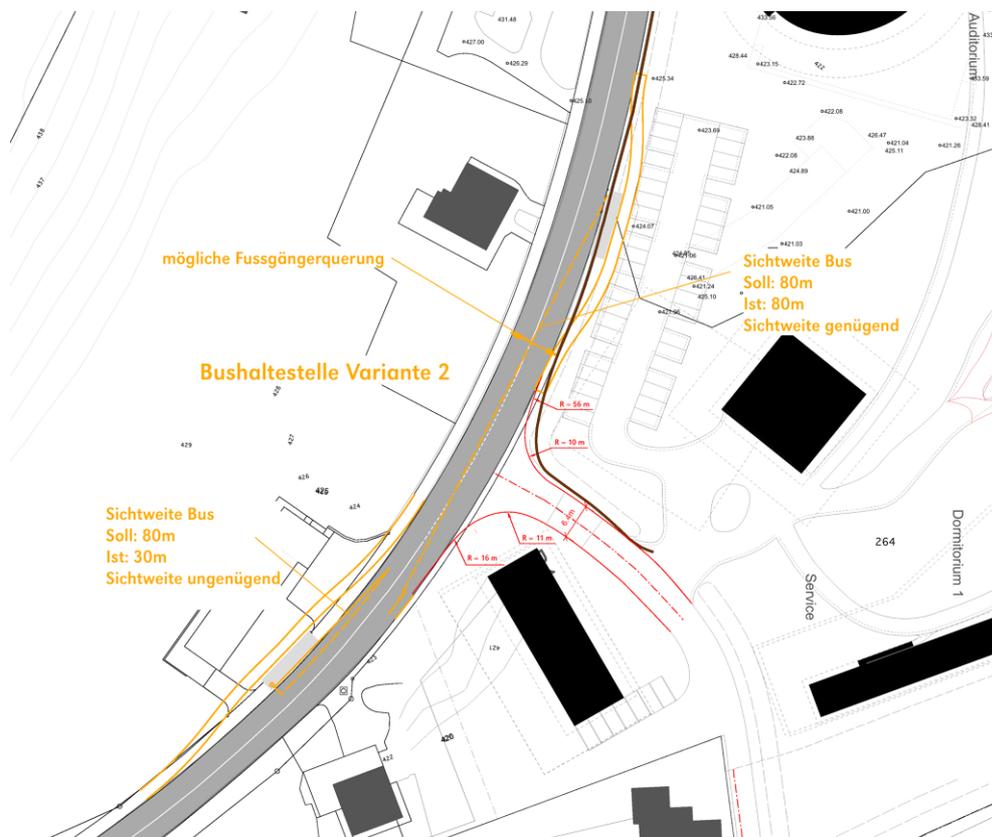


Abbildung 9: Bushaltestelle Variante 2

5.1.5 Fazit Lage Bushaltestellen

Für eine gute und sichere Anbindung des Learning Centers, der Wanderwege und des Böschensrots ist die Variante 1a als beste Variante weiter zu verfolgen. Da diese, ausser der Nähe zum Stöckli Sidler, keine wirklich negativen Punkte hat und aus sicherheitstechnischen Aspekten die beste Lösung ist.

5.2 Neuer Wanderweg

Im Zusammenhang mit der Strassenumlegung ins Böschenrot und der Neuorganisation der Wege beim Eingang ins Learning Center, ist der Wanderweg (von Rotkreuz aus kommend), welcher heute vom Eingang zum Gärtnerhaus bis zu Bushaltestelle entlang der Strasse auf dem Trottoir führt, nach Möglichkeit abseits der Strasse zu führen. Dabei soll auch die neue Bushaltestelle optimal erschlossen werden. Es werden dafür verschiedene Varianten überprüft:

5.2.1 Variante 1

Der Wanderweg beginnt auf der Höhe der Zufahrt zum Gärtnerhaus (neu Anlieferung) und führt entlang einer Bepflanzungsgrenze über den kreuzenden Zugang von der Kantonsstrasse aus an der Parzellengrenze bis zum geplanten Hof Sidler. In genügendem Abstand führt der Wanderweg anschliessend zur Bushaltestelle (Bestvariante). Die Länge der neuen Verbindung beträgt rund 370 m. Die Bushaltestelle könnte mit diesem Weg optimal verbunden werden.

Aufgrund der Tatsache, dass der Landwirtschaftsbetrieb der Familie Sidler Mutterkuhhaltung führt, ist der Abschnitt von der Parzellengrenze bis zur Bushaltestelle, wo das Weideland durchschnitten wird, höchst problematisch. Aufgrund der vermehrten Angriffen von Kühen (Mutterkuhhaltung) auf Wanderer, ist die offene Führung des Wanderweges über die Wiese nicht möglich. Das Einzäunen des Wanderweges in diesem Abschnitt auf beiden Seiten steht ebenfalls im Widerspruch zur artgerechten Mutterkuhhaltung, bei der die Tiere möglichst viel Auslauf haben. Ein Viehdurchlass oder eine Unterführung für die Wanderer kommt aufgrund der exponierten Lage landschaftlich nicht in Frage.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung nicht geeignet.

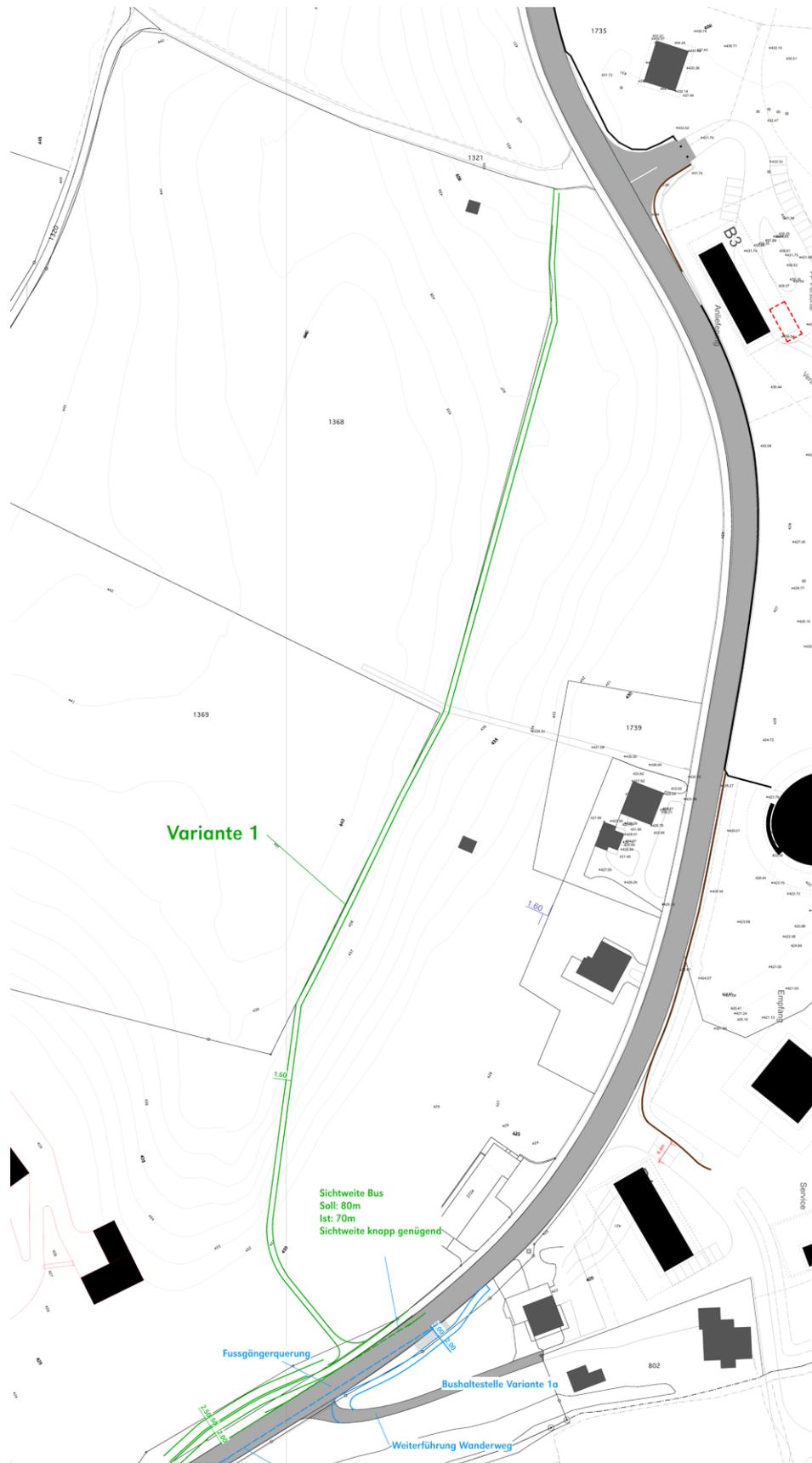


Abbildung 10: Wanderweg Variante 1

5.2.2 Variante 2

Der Wanderweg zweigt rund 150 m vor dem Anschluss an die Küssnacherstrasse rechts auf den bestehenden privaten Weg ab. Von dort aus führt der Weg in Richtung Bauernhof Parz. 1369 (Camenzind) entlang des Waldrandes. Vor dem Bauernhof biegt der Weg in einen Neubauteil nach links ab, wieder in Richtung Küssnacherstrasse, und führt entlang einer Bepflanzungsgrenze bis zum bestehenden Weg, der neben dem Gebäude der Eiola AG an die Küssnacherstrasse anschliesst. Die gesamte Länge des Wanderweges beträgt rund 400 m.

Die restliche Distanz bis zur neuen Erschliessung des Learning Centers (100 m Fussdistanz) und zur Bushaltestelle (220 m Fussdistanz) muss bis über das vorhandene Trottoir zurückgelegt werden. Die Weiterführung des Wanderweges in Richtung Böschentrotte kann somit sichergestellt werden. Die Bushaltestelle liegt jedoch abseits der direkten Wanderwegroute, ist aber in Sichtweite und Fussdistanz.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung geeignet.

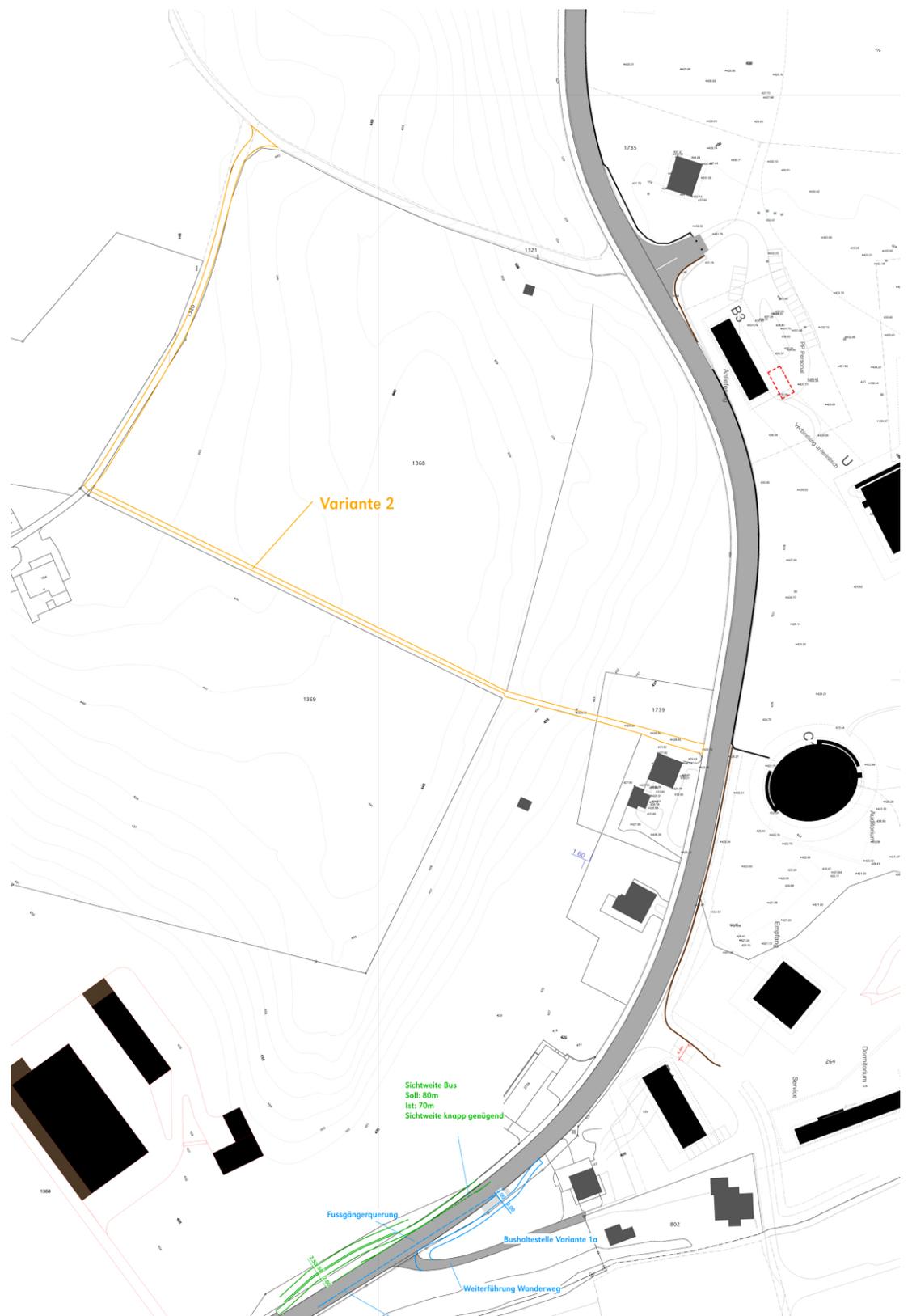


Abbildung 11: Wanderweg Variante 2

5.2.3 Variante 3

Der Wanderweg zweigt rund 40 m vor dem Anschluss an die Küssnacherstrasse rechts ab. Von dort aus führt der Weg parallel zur Bepflanzung in Richtung Küssnacht. Beim Ende des Feldes zweigt der Weg nach links in Richtung Küssnacherstrasse zum bestehenden Weg ab, der neben dem Gebäude der Eiola AG an die Küssnacherstrasse anschliesst. Die gesamte Länge des Wanderweges beträgt rund 260 m.

Die restliche Distanz bis zur neuen Erschliessung des Learning Centers (100 m Fussdistanz) und zur Bushaltestelle (220 m Fussdistanz) muss bis über das vorhandene Trottoir zurückgelegt werden. Die Weiterführung des Wanderweges in Richtung Böschentrottoir kann somit sichergestellt werden. Die Bushaltestelle liegt jedoch abseits der direkten Wanderwegroute, ist aber in Sichtweite und Fussdistanz.

Fazit

Zur Weiterbearbeitung geeignet.

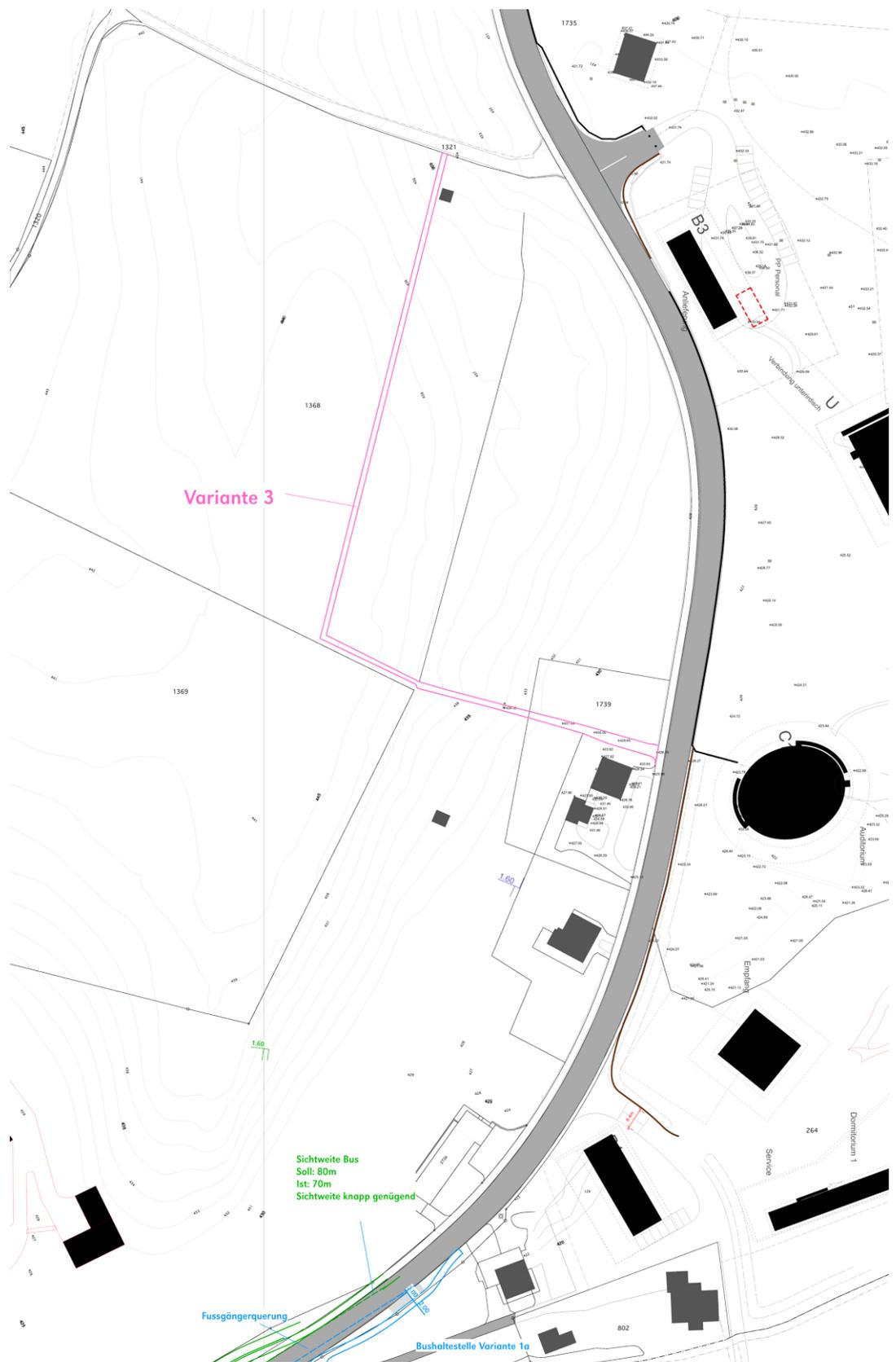


Abbildung 12: Wanderweg Variante 3

5.3 Erschliessung Aussiedlung Hof Sidler

Die Erschliessung erfolgt direkt an die Küssnacherstrasse. Dabei muss die Erschliessung auf die neue Bushaltestelle Rücksicht nehmen. Die Sichtweiten können mit einem Bus in der Haltestelle bei einer Sichtpunktdistanz von 2.50 m eingehalten werden. Steht kein Bus in der Haltestelle, ist die Sichtweite auch bei einer Sichtpunktdistanz von 5.00m zum Strassenrand in Ordnung.

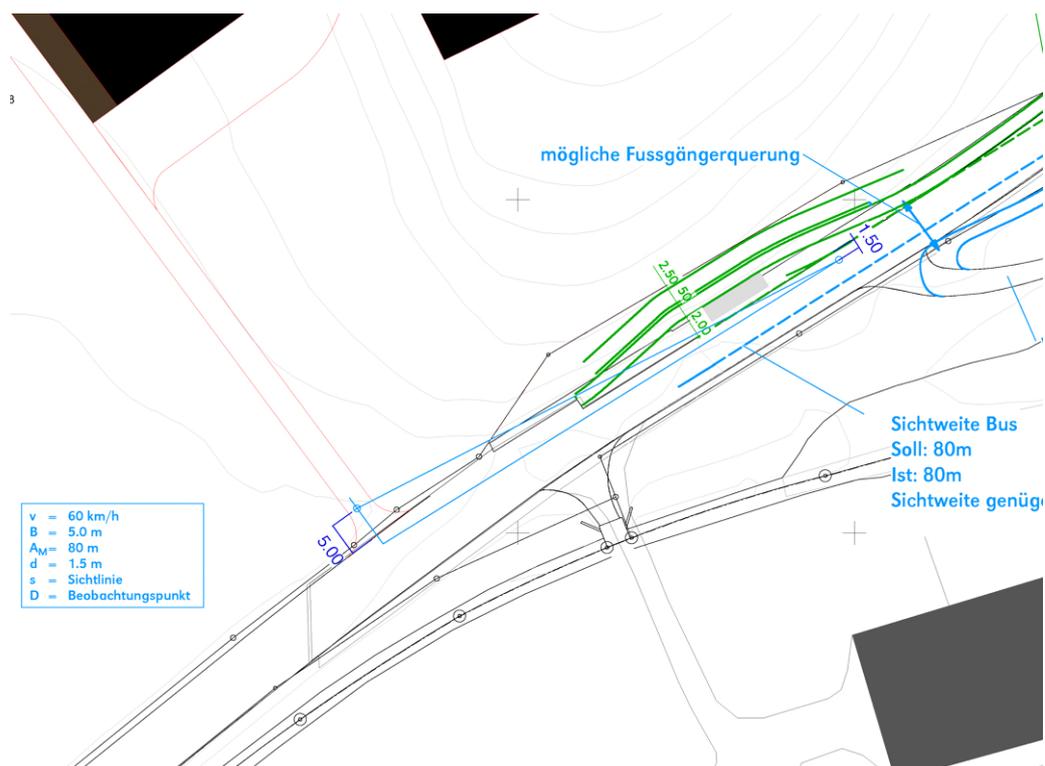


Abbildung 13: Sichtweiten Erschliessung Aussiedlung Hof Sidler

5.4 Erschliessung Stöckli Sidler

Das Stöckli (Gebäude Nr. 14g) der Familie Sidler, auf dem Grundstück 264, bleibt auch nach der Aussiedlung des Hofes von Daniel Sidler bestehen und muss nicht abgebrochen werden. Das Stöckli verfügt über zwei Wohneinheiten. Die Hauptwohnung ist auf dem Niveau der Kantonsstrasse und wurde behindertengerecht eingerichtet, so dass die ältere Generation das Haus möglichst lange bewohnen kann. Daher ist die vorhandene ebenerdige Zufahrt für den Erhalt der Qualität des Hauses wichtig. Deshalb werden alternative Zufahrtsmöglichkeiten neben dem direkten Anschluss an die Kantonsstrasse geprüft.



Abbildung 14: Zufahrt und Hauseingang Stöckli Sidler

Variante 1: Rückwärtige Erschliessung über das UG (Übersichtsplan nächste Seite)

Als Alternative kann das Stöckli rückwärtig vom Servicegebäude aus erschlossen werden. Dort ist schon das Parkfeld für die Einlegerwohnung (UG Niveau Garten und Servicegebäude). Das Abstellen eines Fahrzeuges ist möglich, jedoch ist von diesem Standort aus kein behindertengerechter Aufgang auf das Niveau der Küssnacherstrasse vorhanden. Eine entsprechende Verbindung müsste ausserhalb des Hauses neu geschaffen werden.

Variante 2: Rückwärtige Erschliessung und Zufahrt auf Vorplatz über Rampe in Garten

Diese Variante sieht eine rückwärtige Zufahrt vor das Gebäude über eine Rampe im Bereich des Gartens an der neuen Grundstücksgrenze zum Learning Center (Servicegebäude) vor. Der Höhenunterschied beträgt rund 3.00 m. Der vorhandene Platz ermöglicht eine Rampe mit einer Länge von rund 18 m, was eine Rampenneigung von rund 25% bedeutete. Nach Norm ist eine ungedeckte Rampe von max. 15 % zulässig. Die hier machbare Rampe ist zu steil um diese mit einem Fahrzeug, speziell im Winter oder bei Nässe zu befahren.

Variante 3: bisherige Erschliessung

Die vorhandene Zu- und Wegfahrt im Kurvenausseradius hat eine genügende Sichtweite in beide Fahrtrichtungen. Der Platz vor dem Stöckli ist gross genug um ein Fahrzeug darauf zu wenden, so dass keine Retoureinmündungen auf die Kantonsstrasse notwendig sind.

Fazit

Aufgrund des vorhandenen Platzes und der vorhandenen Ausrichtung des Stöckli ist die bestehende Erschliessung direkt ab der Kantonsstrasse die einzige sinnvolle und verhältnismässige Erschliessung, trotz des Nachteils der direkten Erschliessung an eine Kantonsstrasse.

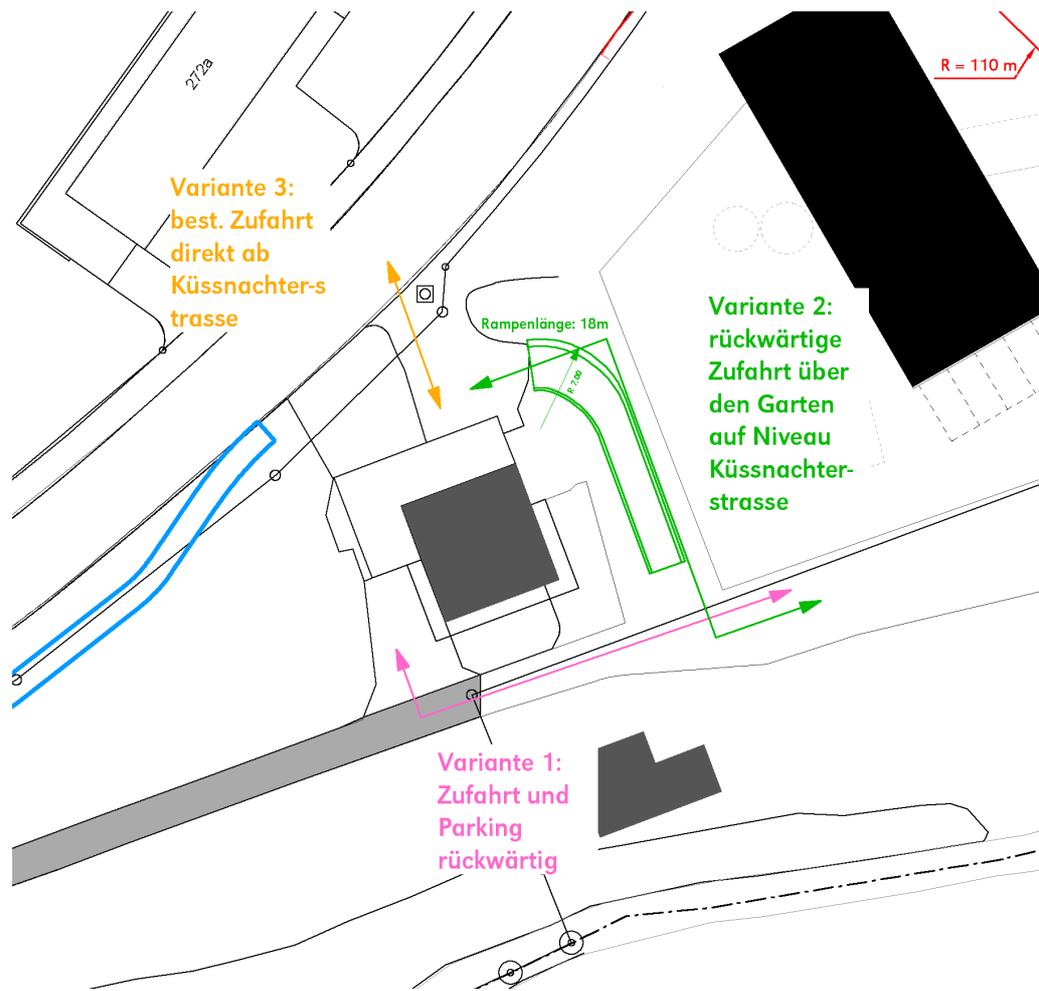


Abbildung 15: Stöckli Sidler - Erschliessungsvarianten

6 Fazit

Das Learning Center hat keine negativen Einflüsse auf den Verkehr des übergeordneten Straßennetzes. In Zusammenhang mit dem Bau muss die Infrastruktur von öffentlichem Interesse (Wanderwege, Bushaltestellen) angepasst werden, was die Situation für die Öffentlichkeit in einigen Punkten verbessert.

Anhang

A	Situation Hauptzufahrt _____	2
B	Längenprofil Hauptzufahrt _____	5
C	Plan Situation Sichtweiten Anlieferung _____	7
D	Plan Situation Sichtweiten Anlieferung Gärtnerei _____	10
E	Plan Situation Sichtweiten Fussgängerübergang Wanderweg _____	12

A Situation Hauptzufahrt



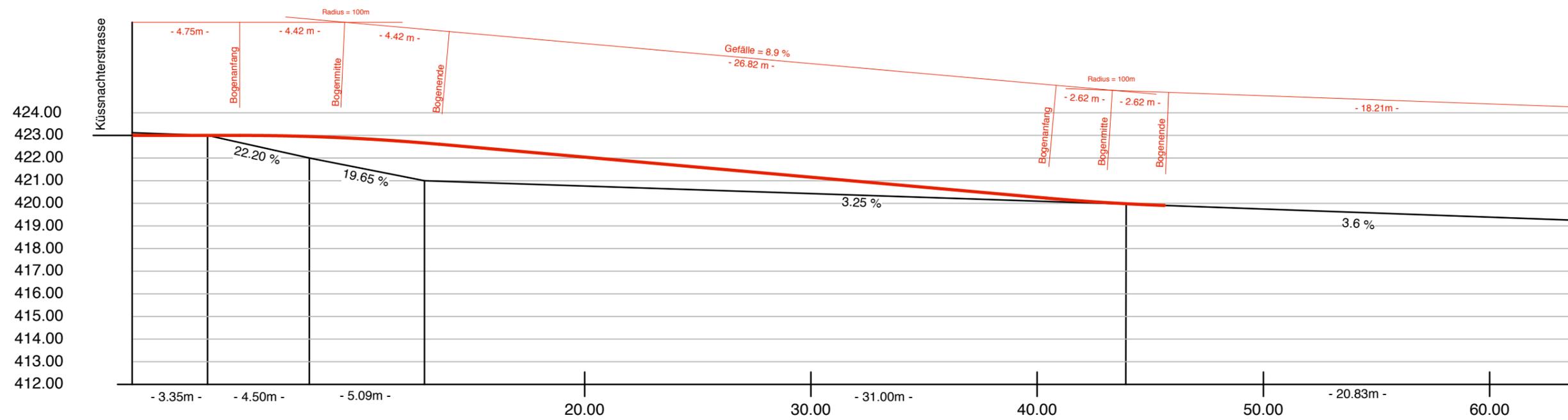
Objekt: Risch, Bebauungsplan Gut Aabach

Plan: Knotensichtweiten Hauptzufahrt

Mst: 1:500 | Gez: gg | Datum: 21.10.2010

Plan Nr: 10.048-10c | Kontr: | Rev: 09.05.2011c

B Längenprofil Hauptzufahrt



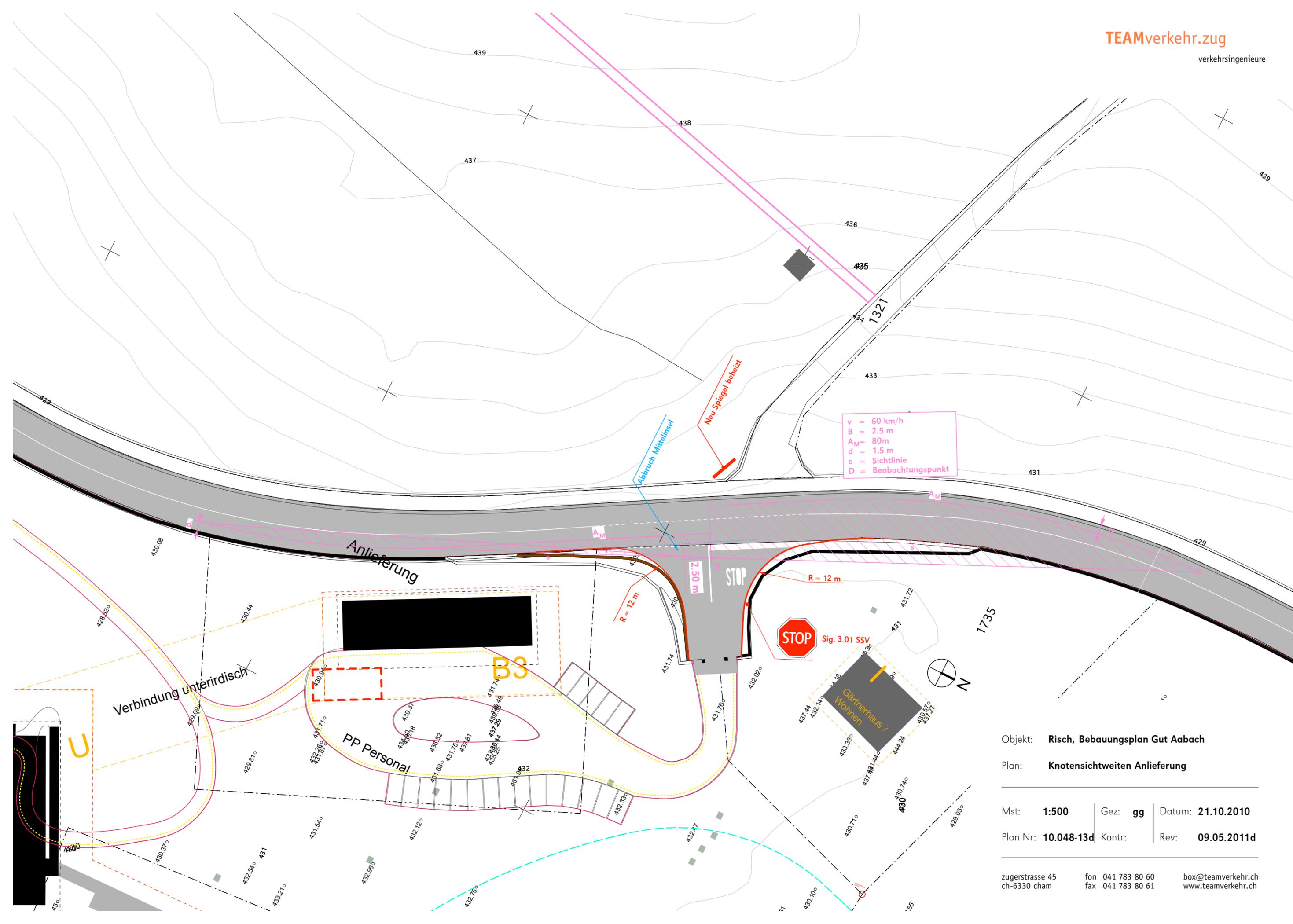
Objekt: **Risch Rotkreuz, Novartis Corporate Learning Center**

Plan: **Längenprofil**

Mst: **1:200** | Gez: **mb** | Datum: **05.10.2010**

Plan Nr: **10.048** | Kontr: **aa** | Rev: **06.05.2011**

C Plan Situation Sichtweiten Anlieferung

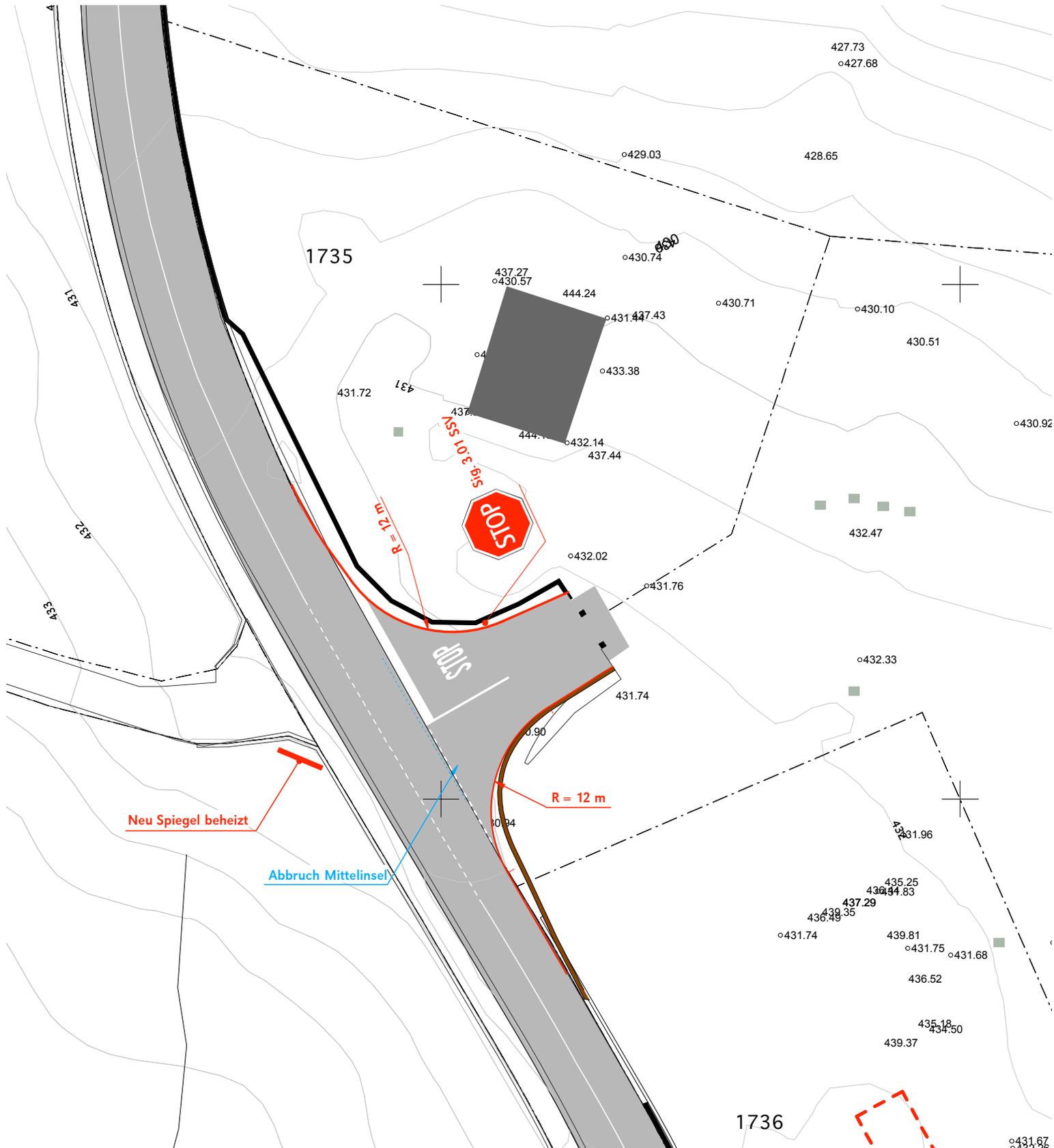


Objekt: Risch, Bebauungsplan Gut Aabach

Plan: Knotensichtweiten Anlieferung

Mst: 1:500 | Gez: gg | Datum: 21.10.2010

Plan Nr: 10.048-13d | Kontr: | Rev: 09.05.2011d



Objekt: **Risch, Bbauungsplan Gut Aabach**

Mst: **1:500**

Gez: **mb**

Datum: **18.04.2011**

Plan: **Massnahmen Anlieferung**

Plan Nr: **10.048-21a**

Kontr: **gg**

Rev: **09.05.2011a**

D Plan Situation Sichtweiten Anlieferung Gärtnerei



$v = 60 \text{ km/h}$
 $B = 1.5 \text{ m}$
 $A_M = 19.5 \text{ m (Richtung Rotkreuz 59 m)}$
 $d = 1.5 \text{ m}$
 $s = \text{Sichtlinie}$
 $D = \text{Beobachtungspunkt}$

Küssnacherstrasse

$A_M \text{ red. } 59 \text{ m}$

1.50m



Objekt: **Risch, Bebauungsplan Gut Aabach**

Plan: **Knotensichtweiten Anlieferung Gärtnerei**

Mst: **1:500** | Gez: **gg** | Datum: **21.10.2010**

Plan Nr: **10.048-14b** | Kontr: | Rev: **16.11.2010b**

E Plan Situation Sichtweiten Fussgängerübergang Wanderweg



$v = 60 \text{ km/h}$
 $B = 0.5 \text{ m}$
 $A_M = 100 \text{ m}$
 $d = 1.5 \text{ m}$
 $s = \text{Sichtlinie}$
 $D = \text{Beobachtungspunkt}$

Fussgängerquerung

2.50
50
2.00

3.00
2.00

Bushaltestelle Variante 1a

Weiterführung Wanderweg

272a

$R = 16 \text{ m}$

Objekt: Risch, Bebauungsplan Gut Aabach

Plan: Sichtweiten Fussgängerquerung Bus

Mst: 1:500 | Gez: gg | Datum: 22.02.2011

Plan Nr: 10.048-20 | Kontr: | Rev: