

4. Dezember 2018

Argumentarium Pro Halbanschluss Rotkreuz Süd

1. Problemsituation

In den Spitzenstunden des Werktagesverkehrs am Morgen (7 bis 8 Uhr) und am Abend (17 bis 18 Uhr) ist das Strassennetz um den Autobahnanschluss Rotkreuz überlastet. Während am Morgen primär der Abfluss von der Autobahn zum Industriegebiet Rotkreuz und Bösch stockend ist, staut sich am Abend der Verkehr aus dem Industrie- und Siedlungsgebiet am Kreisel Forren im Zufluss zur Autobahn:

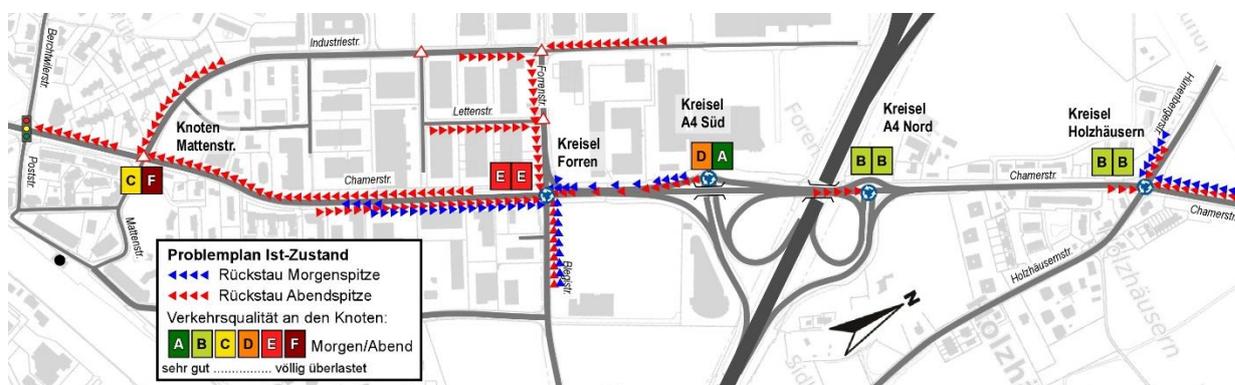


Abbildung 1: Problempflan Situation heute in den Verkehrsspitzen morgens und abends

2. Verkehrsstudie Kanton

Die Baudirektion des Kantons Zug liess in den Jahren 2016-2017 eine Verkehrsstudie zur mittel- und langfristigen Lösung der Verkehrsprobleme in der Erschliessung der Industriegebiete Rotkreuz und Bösch ausarbeiten. Dies vor dem Hintergrund der Überarbeitung des kantonalen Richtplanes im 2018 und ausgehend von den bestehenden Richtplaneinträgen für neue Strassenverbindungen in diesem Raum. Es wurden insgesamt 21 Varianten mit breitem Lösungsspektrum geprüft:

- Umfahrungs- bzw. ergänzende Verbindungen zur Entlastung der Autobahnanschlussknoten gemäss kantonaalem Richtplan
- Ausbauten am Knoten Forren (Bypasse, 2. Ebene, Lichtsignale, usw.)
- Neue Autobahnanschlüsse an A4 bzw. A14
- Verkehrsmanagementmassnahmen

Die kantonale Verkehrsstudie kommt zum Schluss, dass sich das Überlastungsproblem nicht direkt vor Ort am Kreisel Forren lösen lässt. Einerseits sind die Platzverhältnisse und die Knotenabstände zu knapp, andererseits führt der zusätzlich erforderliche Ausbau des bestehenden Autobahnanschlusses zu unverhältnismässig hohen Kosten. Ein zusätzlicher Autobahnanschluss im Bereich des Industriegebiets von Rotkreuz wird vom Bundesamt für Strassen (Astra) wegen den oben genannten Gründen abgelehnt.

3. Bestvariante neuer Halbanschluss Rotkreuz Süd

Die Bestvariante umfasst einen Halbanschluss an die A4 bei der Buonaserstrasse von/nach Norden (Zürich/Zug/Luzern) und einen Bypass am Kreisel Forren von der Blegistrasse Richtung Autobahnanschluss:

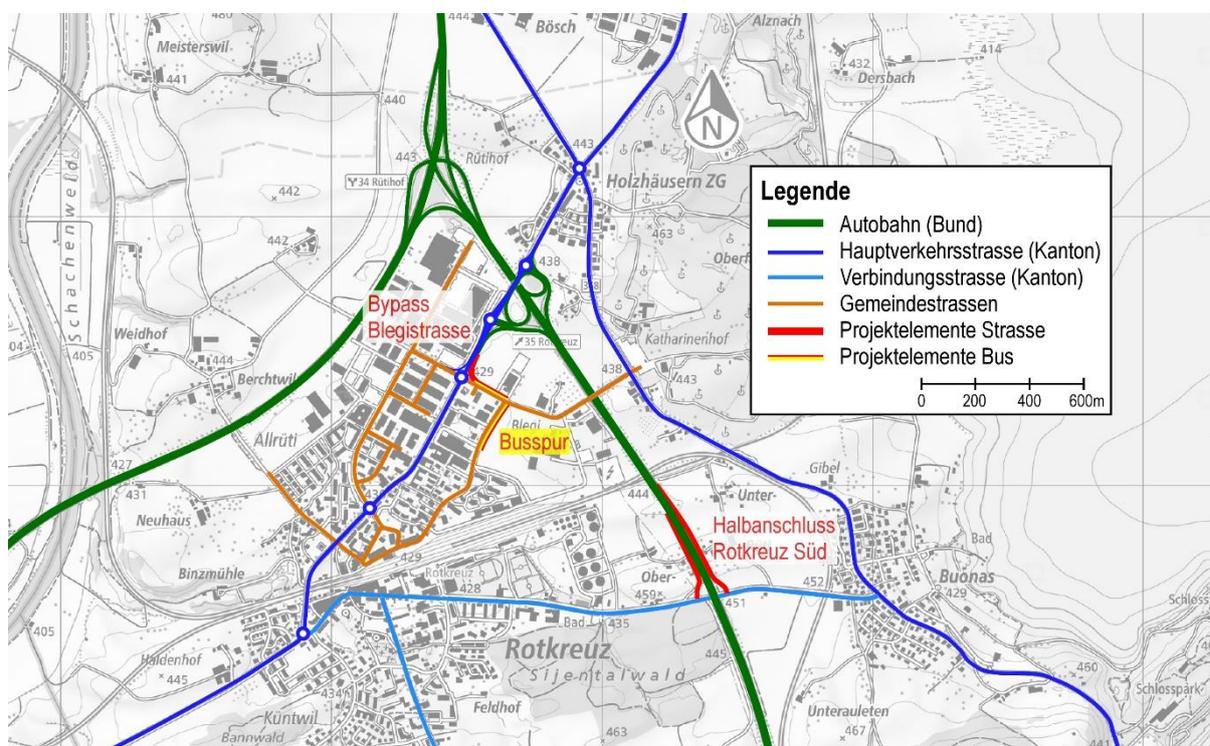


Abbildung 2: Hauptinfrastrukturelemente der Bestvariante: Bypass Blegistrasse mit Busspur und Halbanschluss Buonaserstrasse

Die Hauptwirkungsweise der Lösung Halbanschluss besteht darin, dass der lokale Verkehr aus den Gebieten südlich der Bahnlinie länger auf der A4 verkehren kann und damit die Chamber- und Holzhäusernstrasse sowie den bestehenden Anschluss Rotkreuz entlastet (vgl. Abbildung 3).

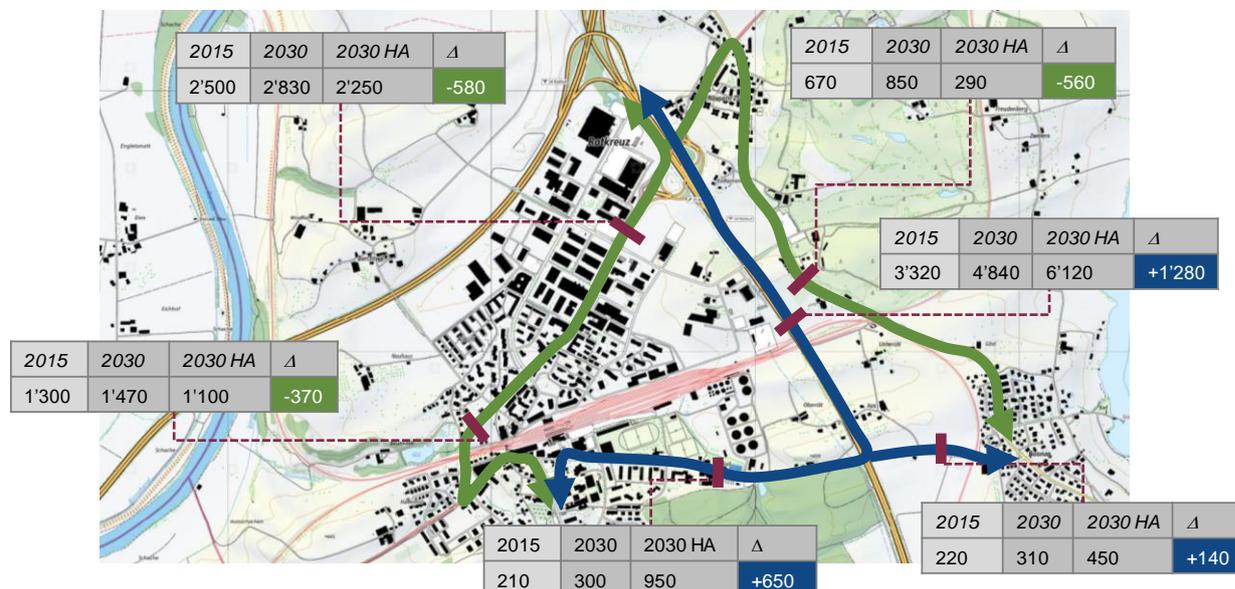


Abbildung 3: Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde (17 bis 18 Uhr) in den Jahren 2015 und 2030; die Spalte "2030" zeigt die Anzahl Fahrzeuge pro Stunde ohne Halbanschluss; die Spalte "2030 HA" zeigt die Belastung mit Realisierung des Halbanschlusses und den weiteren geplanten Massnahmen (u.a. Bypass Forrenkreisel); die Werten des Jahres 2015 stammen aus Messungen und aus Berechnungen des Verkehrsmodells (synthetische Werte)

Mit dem Halbanschluss können zusätzlich Verkehrsströme vom Kantonsstrassennetz auf die Autobahn verlagert werden. Damit wird verhindert, dass der Verkehr von Süden (Buonas/Risch) durch Rotkreuz oder via Blegi zur Autobahn gelangt. Die Prognose der Verlagerungswirkung mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell ist in Abbildung 3 für die Abendspitzenstunde 2030 dargestellt. Folgende wesentlichen Veränderungen können festgestellt werden: Deutliche Reduktion des Verkehrsaufkommens ab Rotkreuz Zentrum bis zum Autobahnanschluss Industrie und auf der Holzhäusernstrasse. Gleichzeitig ist auf der Buonasstrasse ab Einfahrt Meierskappelerstrasse bis zum neuen Halbanschluss mit Mehrverkehr zu rechnen.

Von dieser verbesserten Situation profitiert auch das Gebiet Bösch in Hünenberg. Vom bestehenden Autobahnanschluss Rotkreuz wird Bösch schneller erreichbar sein. Das gleiche gilt auch in der gegengesetzten Richtung vom Industriegebiet Bösch zum Autobahnanschluss Rotkreuz.

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

Die Lösungsvariante führt zu geringen verkehrlichen Auswirkungen über das Dreieck Rotkreuz – Buonas – Holzhäusern hinaus (weniger als 10%). Das bedeutet, dass es kaum zu nennenswerten grossräumigen Verlagerungen und Anziehung von Mehrverkehr kommt.

4. Unterstützende und flankierende Massnahmen

Damit einerseits die erwünschte Entlastung der Kantons- und Gemeindestrassen und die Verlagerung auf die Autobahn eintritt und andererseits kein Verkehr aus den südlichen Gebieten angezogen wird, sind unterstützende und flankierende Massnahmen notwendig. Diese Massnahmen müssen im Rahmen der Projektierung im Detail und unter Beteiligung der Betroffenen ausgearbeitet werden.

Das Konzept für unterstützende und flankierende Massnahmen setzt auf folgende Hauptstossrichtungen:

- Verkehrslenkung direkt auf die Autobahnanschlüsse
- Verhinderung von Mehrverkehr auf den südlichen Zufahrten (via Risch und Buonas)
- ÖV-Bevorzugungsmassnahmen (Busspur und Bypass Blegistrasse)
- Verhinderung von Ausweichverkehr von der A14 durch Rotkreuz
- Ausbau des Autobahnanschlusses Fänn

Als flankierende Massnahmen kommen Temporeduktionen, siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen oder beispielsweise auch ein Dosiersystem in Frage.

5. Vor- und Nachteile des Halbanschlusses Rotkreuz Süd

5.1. Vorteile der Lösung Halbanschluss

- a. Mit dem Bypass und der Busspur Blegistrasse werden Busverbindungen zuverlässiger und der Abfluss zur Autobahn verbessert sich.
- b. Der Halbanschluss ist mit vergleichsweise geringem baulichen Aufwand realisierbar und lässt sich gut in die Landschaft einbetten.
- c. Teure und landschaftsbelastende Umfahrungsstrassen im Bereich Holzhäusern/Bösch gemäss bisherigem kantonalen Richtplan sind nicht mehr notwendig.
- d. Im Vergleich zu Lösungen mit neuen Umfahrungsstrassen im Norden, mit Ausgaben im Bereich von 60 Millionen Franken, ist der Halbanschluss und Bypass Blegistrasse mit Ausgaben von schätzungsweise 16 Millionen Franken deutlich günstiger.
- e. Die Entlastung der Chamerstrasse und des Zentrums von Rotkreuz ermöglicht bessere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr.
- f. Durch die Entlastung der Achse Chamerstrasse und des Anschlusses Rotkreuz ist kein teurer Ausbau am Kreisel Forren und an den Autobahnanschlussrampen notwendig.

5.2. Nachteile der Lösung Halbanschluss

- g. Als Folge der Entlastung des Zentrums von Rotkreuz und der Chamerstrasse entsteht eine Verlagerung des Verkehr auf die Buonaserstrasse im Bereich Langmatt/Sportplätze.
- h. Für die Erstellung des neuen Halbanschlusses wird Kulturland verwendet werden müssen.

6. Weiteres Vorgehen

Damit die Planung für den Halbanschluss Rotkreuz Süd in Angriff genommen werden kann, muss ein entsprechender Eintrag in den kantonalen Richtplan vorgenommen werden. Zuständig für die Aufnahme in den kantonalen Richtplan ist der Kantonsrat des Kantons Zug. Der Entscheid des Kantonsrats wird im Verlaufe des ersten Halbjahres 2019 erwartet.

Im Anschluss daran wird das Bundesamt für Strassen (Astra) unter Beteiligung des Kantons und der Gemeinde das Projekt starten. Die Projektierung und insbesondere die Ausarbeitung der flankierenden Massnahmen soll unter Beteiligung der betroffenen Bevölkerung und der Gemeinden Risch und Hünenberg erfolgen. Eine Realisierung des Halbanschlusses Rotkreuz Süd wird schätzungsweise 5 bis 10 Jahre dauern. Im Unterschied dazu wird der Bypass Forren voraussichtlich in den Jahren 2020/2021 realisiert.

Der Kanton Zug wird einen Beitrag an die Erstellungskosten für den Halbanschluss leisten. Sofern dieser mehr als fünf Millionen Franken beträgt, kann gegen den Entscheid des Kantonsrats das fakultative Referendum von 1'500 Stimmberechtigten des Kantons Zug ergriffen werden. Alternativ kann der Kantonsrat das Behördenreferendum ergreifen und die Beitragsausrichtung direkt einer Urnenabstimmung unterstellen. Über eine Realisierung eines Halbanschlusses entscheidet somit der Bund (ASTRA) und der Kanton Zug.