



Kantonsratsbeschluss

betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans

**(L 11 Gebiete für Erholung und Sport; V 2 Nationalstrassen; V 3 Kantonsstrassen;
V 6 Busverkehr/Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee; V 9 Radverkehr; V 10 Kantonales
Wanderwegnetz; V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben; E 15 Energie)**

Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr
vom 4. Dezember 2019

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr hat sich am 27. November 2019 an einer ganztägigen und am 4. Dezember 2019 an einer halbtägigen Sitzung mit dieser Richtplananpassung befasst. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an der Sitzung Regierungsrat und Baudirektor Florian Weber, Kantonsplaner René Hutter, Veronica Rais, juristische Praktikantin der Baudirektion, und David Gander, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Die ausführliche Ausgangslage für die vorliegende Richtplananpassung ist im Bericht des Regierungsrats wiedergegeben (Vorlage Nr. 2991.1 - 16103), so dass grundsätzlich darauf verwiesen werden kann.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung hat der Kantonsplaner der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr eine kurze Einführung in die Vorlage betreffend Halbanschluss Rotkreuz (V2 / V3) präsentiert, so dass anschliessend die Gegnerschaft des Halbanschlusses Rotkreuz «IG Halbanschluss NEIN» und der Gemeinderat Risch auf Einladung des Kommissionspräsidenten ihre Meinungen im Rahmen von Präsentationen vorstellen konnten. Auf den Inhalt dieser Präsentationen und die Argumente der beiden Lager wird nachfolgend unter dem Titel «V 2.2 Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch (Hünenberg)» näher eingegangen. Anschliessend stimmte die Kommission über das Eintreten auf die gesamte Vorlage ab.

In der Abstimmung beschloss die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr mit 15 zu 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2991.2 - 16104 des Regierungsrats.

Anschliessend wurden die einzelnen, sehr unterschiedlichen Kapitel der Reihe nach vorgestellt, diskutiert und einzeln darüber Beschluss gefasst. Die Baudirektion informierte jeweils einleitend über die Gründe für die Richtplananpassung.

Die Gliederung des Berichts folgt streng der Synopse. Da die Richtplananpassungen während zwei Sitzungen beraten wurden, über einzelne Themen zum Teil an beiden Sitzungen abgestimmt worden ist und weil einzelne Kommissionsmitglieder nicht immer anwesend waren, haben entsprechend nicht immer gleich viele Kommissionsmitglieder abgestimmt.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

L 11 Streichung Golfpark Zugersee (Baar) (Synopse RUV Seite 2)

Die Baudirektion informierte über die geplante Streichung des Golfparks Zugersee im Richtplan. Im November 2012 lehnten sämtliche Gemeinden des Knonaueramts das Projekt für einen «Golfpark Zugersee» an der Urne ab. Im Vorfeld dieser Abstimmung hatten sich auch Zuger und Zürcher Landwirtinnen und Landwirte dagegen ausgesprochen. Gründe waren die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen, der Umgang mit Quellwasserschutz zonen sowie die Umwandlung des Naherholungsgebiets in eine künstliche Parklandschaft. Damit war das Projekt in dieser Form oder ein reduziertes Projekt nur auf Zuger Boden nicht sinnvoll realisierbar. Ein neues Projekt wurde nicht eingereicht.

Die Kommission stimmte der Streichung des Golfparks Zugersee im Richtplan – wie vom Regierungsrat beantragt – mit 14 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltungen zu.

V 2.3 Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd (Synopse RUV Seite 3 oben)

In der Kommission wurde die Meinung vertreten, dass der Halbanschluss und die beiden unterirdischen Verlängerungen zu entkoppeln seien und der Halbanschluss festgesetzt werde. Mit einer Festsetzung könne auch der Bund zum Handeln bewegt werden. Andere Kommissionsmitglieder vertraten die Meinung, dass die unterirdische Führung insbesondere der General-Guisan-Strasse – entsprechend dem Antrag des Regierungsrats – im Richtplan als zukünftige Option offengehalten werden solle.

Die Kommission stimmte mit 9 zu 5 Stimmen dafür, dass der Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd als Zwischenergebnis im Richtplan verbleibt.

Im Weiteren stimmte die Kommission mit 11 zu 4 Stimmen dafür, dass der Halbanschluss an die Autobahn als eigenständiges Vorhaben im Richtplan aufgenommen und nicht mehr mit der Verbindung nach Zug gekoppelt werden soll. Weiter soll die Koordination mit Bund und Gemeinden in diesem Beschluss gestrichen werden, da die detaillierte Formulierung im Beschluss V 3.3 (Synopse RUV Seite 4 oben) aufgenommen wurde.

V 3.2 Kapazitätssteigerung auf der Chamer- und der Nordstrasse, inklusive Knoten Autobahnanschluss Baar (Synopse RUV Seite 3 unten)

In der Kommission wurde die Frage gestellt, ob nicht ein Widerspruch bestehe, wenn man beim Knoten bei der Autobahnausfahrt Baar einen Underfly bauen möchte, um schneller ins Zentrum von Baar/Blickensdorf zu gelangen, aber gleichzeitig die Tangente gebaut werde, um Baar vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten. Die Baudirektion erklärte, dass zur Kapazitätssteigerung beim

Autobahnanschluss einerseits der Underfly gehört und andererseits die Einfahrt auf die Autobahn Richtung Zug von einer auf zwei Spuren erhöht werde. Man könnte den Underfly weglassen. Wenn die Linksabbieger jedoch unterirdisch geführt werden, haben die Autos von der Tangente und der Nordstrasse zur Autobahn hin längere Grünphasen. Zudem wird das Zentrum von Baar mit flankierenden Massnahmen entlastet, so dass man auch bei einem Underfly nicht freie Fahrt durch Baar hat.

In der Abstimmung stimmte die Kommission mit 10 zu 3 Stimmen bei einer Enthaltung der Festsetzung der Kapazitätssteigerung der Nordstrasse inkl. Autobahnanschluss Baar zu.

Weiter wurde in der Kommission – analog dem Begehren der Stadt Zug – der Antrag gestellt, dass die Ertüchtigung der Chamerstrasse erst dann durchgeführt werden dürfen, wenn alle übrigen Massnahmen ausgeschöpft seien. Denn es sei sinnvoller, wenn der Verkehr via Nordstrasse aus der Stadt geleitet werde. Einige Kommissionsmitglieder gaben dabei zu bedenken, dass bereits heute mit den Fussgängerstreifen genügend flankierende Massnahmen bestehen würden und die Chamerstrasse eine der meistbelasteten Strassen des Kantons sei.

Die Baudirektion gab daraufhin zu bedenken, dass die Stadt beantragte, dass die lenkenden und steuernden Massnahmen ebenfalls im Richtplandtext aufzunehmen und als prioritäre Massnahmen zu klassieren seien. Erst wenn diese nicht die gewünschte Wirkung erzielen, sollen Ausbauten am bestehenden Strassennetz getätigt werden. Dieser Antrag betrifft sowohl die Nord- als auch die Chamerstrasse.

Die Kommission sprach sich nach diesem Votum mit 8 zu 6 Stimmen für einen Ausbau und eine Sanierung der Chamerstrasse aus und unterstützte damit die Festsetzung im Richtplan.

In einer weiteren Abstimmung hat sich die Kommission mit 9 zu 4 mit einer Enthaltung dafür ausgesprochen, dass die Chamer- und Nordstrasse ertüchtigt werden können, ohne dass vorher alle verkehrslenkenden Massnahmen ergriffen werden müssen.

Mit diesen beiden Abstimmungen schloss sich die Kommission dem Antrag des Regierungsrats an.

V 3.3 Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug (Synopsis RUV Seite 4 oben)

Die Kommission beschloss mit 11 zu 4 Stimmen, dass die beiden unterirdischen Äste (V 3.3 Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug) nach wie vor als Zwischenergebnis im Richtplan verbleiben sollen. Dies nach eingehender Diskussion, ob es diese beiden Verbindungen überhaupt noch braucht. Es gab Stimmen, die auf eine Verbindung vom Halbanschluss nach Baar und Zug vollständig verzichten wollten.

Nach diesem Grundsatzentscheid für das Beibehalten im Zuger Richtplan diskutierte die Kommission, wann die Planung dieser beiden Strassen an die Hand zu nehmen sei. Nach eingehender Diskussion sprach sich die Kommission dafür aus, dass in einem ersten Schritt nun die Nord- und Chamerstrasse auszubauen sind. Dann wird evaluiert und beurteilt, ob der Halbanschluss Steinhausen Süd und die Verbindung nach Zug oder Baar überhaupt weiterverfolgt werden sollen. Sofern im Jahr 2035 die Ertüchtigungen der Nord- und Chamerstrasse keinen Erfolg zeigen, ist dem Kantonsrat bis 2037 eine Vorlage für die Festsetzung des Autobahnanschlusses inkl. Verbindung nach Baar/Zug vorzulegen. Dies erlaubt dem Kanton auch eine klare Kommunikation gegenüber dem Bund.

Die genaue Formulierung von V 3.3 wurde von der Baudirektion im Rahmen eines Abklärungsauftrags zwischen den Sitzungen vorgeschlagen. Die Kommission hat diesem Textvorschlag einstimmig und ohne Enthaltungen zugestimmt.

V 3.6 Flankierende Massnahmen (Synopsis RUV Seite 5 oben)

In der Kommission wurde schliesslich die beispielhafte Aufzählung der flankierenden Massnahmen in Kapitel V 3.6 aufgegriffen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Lärmthematik nicht aufgeführt werde. In der Kommission wurde nach kurzer Diskussion beantragt, die Formulierung zu ergänzen mit dem Begriff «akustische Aufwertung» der Strassenräume. Nicht alle Mitglieder sind damit einverstanden, auch diesen Punkt noch aufzunehmen, da er nicht der Flughöhe des Richtplans entspreche, respektive das Thema Lärm schon in der Massnahme «Erhöhung der Aufenthaltsqualität» enthalten sei.

Eine Abklärung der Baudirektion (zwischen den beiden Sitzungen) ergab, dass das Lärmrecht in jedem Fall einzuhalten ist. Zunächst müssen die Grenzwerte eingehalten werden. Dann kommt ergänzend das Vorsorgeprinzip zum Zug, ebenfalls ein gesetzlicher Grundsatz. Auch das muss berücksichtigt werden. Eine Ergänzung der Aufzählung – wie beantragt – mit dem Begriff «akustische Aufwertung» ist möglich, hat jedoch vor dem Hintergrund des Vorsorgeprinzips keine eigenständige rechtliche Bedeutung. Vielmehr sind akustische Aufwertungen auch im Rahmen des Vorsorgeprinzips möglich. Zudem handelt es sich bei der Aufzählung in V 3.6 um eine beispielhafte Aufzählung. Es besteht somit die Möglichkeit, aber keine Pflicht, akustische Massnahmen festzulegen. Immerhin besteht mit der Aufzählung eine Prüfungspflicht.

Die Kommission stimmte – vor dem Hintergrund dieser Abklärung – einem entsprechenden Antrag zur Ergänzung der Aufzählung in V 3.6 mit «akustische Aufwertung» mit 10 zu 4 Stimmen zu. Diese Ergänzung gilt entsprechend dem allgemeinen Charakter von V 3.6 für das ganze Kantonsstrassennetz.

V 3 Richtplankarte neu (Synopsis RUV Seite 6)

Die Beschlüsse der Kommission führten zu keiner Veränderung der Richtplankarte gegenüber dem Antrag des Regierungsrats.

V 2.2 / V 3.2 / V 3.3 / V 3.6 Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch (Hünenberg) (Synopsis RUV Seiten 7–11)

a) Befürworter und Gegner des Halbanschlusses Rotkreuz

Wie ausgeführt, haben die Gegnerschaft des Halbanschlusses Rotkreuz «IG Halbanschluss NEIN» sowie der Gemeinderat Risch auf Einladung des Kommissionspräsidenten ihre Haltung und Argumente der Kommission vorgestellt.

Die «IG Halbanschluss NEIN» lehnt den Halbanschluss ab. Zusammengefasst führten die Vertreter aus, dass der Halbanschluss das Problem nicht löse. Im Gegenteil, Rotkreuz sei ein Dorf mit einem Naherholungsgebiet. Normalerweise entlaste man Dörfer, hier würde aber eine zusätzliche, starke Verkehrsbelastung auf der Buonaserstrasse entstehen. Diese führe durch das Dorfzentrum mit Gebäuden des öffentlichen Interesses, einer Schule, einem Schwimmbad und einem Alterszentrum. Eine gute Lösung wäre deshalb beispielsweise eine Verlängerung der In-

dustriestrasse als Bügel mit einer Brücke über die Autobahn und einer Anbindung an den Kreisels bei der Autobahneinfahrt. So könnte das Problem direkt dort gelöst werden, wo es entsteht, nämlich bei der Industriestrasse. Das würde die Chamerstrasse entlasten, was dem öffentlichen Verkehr zugutekäme. Zu beachten sei zudem, dass in Zukunft – gemäss den Plänen der Roche – die Arbeitsplätze im Industriegebiet verdoppelt werden würden. Dies würde den Druck auf die Buonaserstrasse nochmals erhöhen.

Der Gemeinderat Risch befürwortet den Halbanschluss. Zusammengefasst führte er aus, dass mit dem Halbanschluss Rotkreuz der Kreisels Forren und die dortige Verkehrsüberlastung entlastet werden könne. Der Halbanschluss diene dem Raum Rotkreuz, Holzhäusern und Buonas. Auf dem Abschnitt der Buonaserstrasse sei gegenüber der heutigen Situation ein deutlich kleineres Wohngebiet betroffen. Es sollen dafür flankierende Massnahmen verbindlich im Richtplan vorgesehen werden. Die Variante Halbanschluss Rotkreuz sei bei der Nutzwertanalyse und der Kosten-Wirksamkeits-Analyse klar als Bestvariante hervorgegangen. Mit dem Eintrag des Halbanschlusses Rotkreuz bestehe die Chance, dass eine fundierte Prüfung durch den Bund durchgeführt werde. Das Bundesamt für Strassen ASTRA habe nur für diese Variante die Zustimmung in Aussicht gestellt. Die Ostumfahrung Rotkreuz soll als längerfristige Option im Richtplan belassen bleiben.

b) Ausgangslage, flankierende Massnahmen und Mobilitätskonzept

In der Fragerunde erklärten die Vertreter der Baudirektion, dass die flankierenden Massnahmen im Richtplan festgesetzt werden können und flankierende Massnahmen bereits heute für alle Kantonsstrassenbauprojekte grundsätzlich im Richtplan verlangt werden (Richtplan, Kapitel V 3.6). Welche flankierenden Massnahmen hier zum Zug kommen würden, weiss man noch nicht, dies ist auch nicht auf Stufe Richtplan zu bestimmen, sondern im Rahmen des konkreten Strassenbauprojekts. Angedacht ist in jedem Fall, dass mit einer Entschleunigung die Durchfahrt durch Rotkreuz z. B. für Personen, die in Gisikon wohnen, unattraktiv wird. Es gibt ein ganzes Set von Massnahmen, die realisierbar sind und die an anderen Orten in der Schweiz bestens funktionieren. Rotkreuz ist in den letzten Jahren viel stärker gewachsen als gedacht. Wichtig ist aber, dass kein Quadratmeter neu eingezont worden ist. Hinsichtlich einer direkten Verbindung ins Industriegebiet von Rotkreuz, sogenannter Bügel (Synopsis RUV Karte Seite 11), führten die Vertreter der Baudirektion aus, dass dieser – sollte er realisiert werden – auf den bestehenden Kreisels bei der Autobahnein- und -ausfahrt führen würde. Im Weiteren sind die beiden Äste A14 und A4 nicht miteinander vergleichbar. Das Verkehrsaufkommen auf der A14 von und nach Luzern ist rund doppelt so hoch wie das auf der A4 von und nach Schwyz. Daran wird sich auch in Zukunft nicht viel ändern. Deshalb kommt ein Halbanschluss für das ASTRA nur auf dem A4-Ast in Frage und nicht auf der A14. Mit dem Halbanschluss als Zwischenergebnis wird der Bund jedoch voraussichtlich keine Planungen starten. Dafür ist eine Festsetzung durch den Zuger Kantonsrat notwendig. Erst dann kommt die ganze Maschinerie ins Rollen und wird eine erste Machbarkeitsstudie erstellt. Diese Zusage vom Bund liegt vor. Betreffend Mobilitätskonzept hat der Kantonsrat dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, bis 2021 ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Die Baudirektion arbeitet mit Vollgas daran und ist auf Kurs. Über die vorliegende Richtplananpassung muss jedoch jetzt – und damit vor dem Vorliegen des Mobilitätskonzepts – entschieden werden. Im Übrigen hat der Kantonsrat das Verfahren so aufgestellt und den Regierungsrat beauftragt, das Mobilitätskonzept und parallel dazu die Frage des Halbanschlusses Rotkreuz und die Verlängerung der General-Guisan-Strasse im Richtplan zu klären. Dazu bestehen konkrete Aufträge des Kantonsrats.

c) *Diskussion in der Kommission*

Die Verkehrsvorhaben in der Gemeinde Risch gaben in der Kommission Anlass zu intensiven Diskussionen. Die Kommission stellte sich insbesondere die Frage, ob der Halbinschluss Rotkreuz das richtige und einzige Instrument sei, um das Verkehrsproblem in Rotkreuz zu lösen. Einerseits wurde vertreten, dass alle Optionen offengelassen werden sollen, also auch die Ostumfahrung und der Bügel inkl. Verlängerung an die Holzhäusernstrasse/Bösch. Es müsse auch der Wirtschaft signalisiert werden, dass der Kanton beim Infrastrukturbau weitermache. Andererseits wurde auch die Meinung geäußert, dass nur der direkte Anschluss an die A14 das Verkehrsproblem löse und diesbezüglich Druck auf den Bund ausgeübt werden müsse, indem der Halbinschluss Rotkreuz im Richtplan gestrichen werde. Im Weiteren wurde auch die Haltung vertreten, dass mehr Strassen mehr Verkehr produzierten und der Halbinschluss entsprechend keine Lösung sei, um die Verkehrsüberlastung zu beruhigen. Vielmehr sollten andere Mobilitätsformen und auch innovative Arbeitsmodelle gefördert werden. Mit neuen Strassen werde der Druck von den Arbeitgebern genommen, innovative Arbeitsmodelle zu entwickeln. Zudem spiele sich an der Luzerner- und Buonaserstrasse alles ab. Dort befinde sich der Dorfplatz, das (geplante) Alterszentrum, die Schulen, die Badi, der Sport- und der Tennisplatz. Zudem wurde vorgebracht, dass der Verkehr in Rotkreuz zu relativieren sei. An der Buonaserstrasse würden nach der Eröffnung des Halbinschlusses täglich etwa 3000 Fahrzeuge verkehren. Durch Cham würden heute bereits rund 15 000 Fahrzeuge fahren. Der Ansatz, dass man die bestehenden Infrastrukturanlagen effizienter nutze und möglichst wenig Eingriffe an der Landschaft vornehme, sei richtig. Wenn man alle Vorhaben quasi «auf Vorrat» im Richtplan belasse, so heisst das ja nicht, dass sie auch tatsächlich gebaut werden. Zudem würden die Vorhaben ja mit unterschiedlichen Prioritäten im Richtplan aufgenommen. Aber nur mit dem Richtplaneintrag können die Vorhaben – bei Bedarf – dann auch weitergeplant werden.

d) *Festsetzung oder Zwischenergebnis*

Die Baudirektion führte – als Antwort auf eine Frage – aus, dass eine Festsetzung bedeutet, dass ein Vorhaben räumlich abgestimmt ist und keine No-Gos dagegensprechen. Mit einer Festsetzung wird die Baudirektion oder der Bund aktiv und nimmt das Projekt an die Hand. Ein Zwischenergebnis steht im Richtplan und wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut diskutiert. Zu den vier möglichen Massnahmen könne Folgendes gesagt werden:

- Beim Halbinschluss Rotkreuz ist eine Festsetzung Voraussetzung, damit der Bund mit einer Machbarkeitsstudie beginnt und dieses Projekt prüft.
- Der Bügel klein (Verbindung des Industriegebiets via Autobahnbrücke zum Kreisel bei der Autobahnein- und -ausfahrt) würde den Kreisel Forren entlasten und führte zu einer Verkehrsberuhigung. In früheren Studien rechnete man für den Bügel und die Verbindung Richtung Holzhäusernstrasse/Bösch mit Kosten von rund 70 Millionen Franken (\pm 30 Prozent). In welchem Umfang sich der Bund beteiligt und bauliche Einzelheiten (Unter- oder Überquerung der Autobahn usw.) sind offen. Mit einer Festsetzung würde die Baudirektion diesbezüglich mit dem Bund verhandeln.
- Die Ostumfahrung ist heute als Festsetzung im Richtplan und der Regierungsrat beantragt, diese ins Zwischenergebnis zurückzustufen. Der Bund möchte aktuell das Tanklager auf unbestimmte Zeit in Rotkreuz belassen und dies im Sachplan Militär festsetzen. Der Kanton möchte das Lager jedoch innerhalb von 20 Jahren zurückbauen. Die Ostumfahrung Rotkreuz ist heute im Richtplan festgesetzt, das hat der Bund genehmigt. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS hat auf die im Richtplan festgesetzte Ostumfahrung keine Rücksicht genommen, weshalb die Festsetzung des Tanklagers im Sachplan Militär nun fraglich ist. Wichtig für die Diskussionen mit dem Bund ist deshalb, dass die Ostumfahrung im Richtplan nicht gestrichen wird.

- Bei der Verlängerung des Bügels ins Bösch ist zu beachten, dass die Verhandlung mit den betroffenen Landeigentümerschaften schwierig und der Kulturlandverlust gross wäre.

e) *Abstimmung*

In der Kommission obsiegte schliesslich die Haltung, dass alle Optionen offengehalten werden sollen, da der Halbanschluss noch auf sich warten lassen wird. Die beiden Massnahmen, bei denen die grösste Verkehrsberuhigung zu erwarten und damit die Wirksamkeit am höchsten ist, sollen festgesetzt und weiterverfolgt werden. Dies ist der Halbanschluss Rotkreuz Süd und der Bügel ins Industriequartier Rotkreuz. Die beiden anderen Projekte sollen als mögliche Lösungsvarianten für die Zukunft ins Zwischenergebnis gesetzt werden. Diese Möglichkeiten sollen offengehalten werden.

Synopse RUV Seite 7:

Die Kommission stimmte der Aufnahme des Halbanschlusses Rotkreuz Süd als Festsetzung mit 10 zu 5 Stimmen zu (siehe Karte Synopse RUV Seite 11).

Dem Antrag der Regierung und des Gemeinderats Risch, wonach der Halbanschluss Rotkreuz erst realisiert (eröffnet) werden kann, wenn der Anschluss Fänn saniert wurde, hat die Kommission mit 15 zu 0 Stimmen zugestimmt.

Ebenso unterstützte die Kommission einstimmig die beiden Anträge – gestützt auf den Input der Gemeinde Risch – zur Verdeutlichung der flankierenden Massnahmen und der Mitwirkung im weiteren Planungsprozess (Synopse RUV Seite 7 die beiden letzten Absätze).

Synopse RUV Seite 8:

Der Ostumfahrung Rotkreuz wurde mit 8 zu 7 Stimmen als Zwischenergebnis zugestimmt. Der entsprechende Eintrag wurde aus der Festsetzung gestrichen.

Die Kommission setzte den 1. Teil der Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäusernstrasse/Bösch (den eigentlichen Bügel) mit 10 zu 4 Stimmen mit einer Enthaltung fest.

Synopse RUV Seite 9:

Mit der Zustimmung der Kommission zur Ostumfahrung Rotkreuz als Zwischenergebnis wird diese nun – wie im Antrag des Regierungsrats vorgeschlagen – als Nr. 5 im Text aufgeführt.

Die Kommission nahm den 2. Teil der Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäusernstrasse/Bösch (die Verbindung vom Bügel nach Norden) mit 12 zu 3 Stimmen als Zwischenergebnis in den Richtplan auf.

Analog zur Diskussion Neubau des Autobahn-Halbanschlusses in Steinhausen wollte die Kommission den zeitlichen Ablauf der Planungen im Richtplantext festlegen. Im ersten Schritt sind somit der Neubau des Autobahn-Halbanschlusses und der Bügel zu realisieren. Sofern diese nicht den notwendigen Erfolg zeigen, sind auch die beiden, im Zwischenergebnis aufgenommenen Projekte an die Hand zu nehmen. Die Kommission stimmte diesem «Controlling»-Beschluss mit 15 zu 0 Stimmen zu.

Synopse RUV Seite 10 unten:

Mit der Aufnahme des Bügels durch die Kommission ist auch beim Kapitel V 3.6 (flankierende Massnahmen bei Kantonsstrassen) eine Anpassung notwendig. Diese wurde ohne Abstimmung als richtig aufgefasst.

Synopse RUV Seite 11:

Die Richtplankarte wurde sinngemäss angepasst mit dem BÜgel und der Verlängerung des BÜgels zur Holzhäusernstrasse/Bösch.

V 3.8 Teilkarte längerfristiges Kantonsstrassennetz (Synopse RUV Seite 12)

Die Baudirektion erklärte, dass die von der Kommission gemachten Änderungen nun auch in der Teilkarte V 3.8 aufzunehmen sind. Diese Karten zeigen das potenzielle Kantonsstrassennetz in 30 Jahren. Die Baudirektion hat – im Auftrag der Kommission für die zweite Sitzung – alle heute noch als Zwischenergebnis im Richtplan aufgenommenen Vorhaben in der Teilkarte V 3.8 aufgenommen. Mit dem Neubau des Autobahnanschlusses Steinhausen Süd und der Verbindung nach Baar und Zug fällt eine Strasse aus dem Kantonsstrassennetz (Karte auf Seite 12 oben). In Rotkreuz bewirken die Entscheide der Kommission, dass die heutige Kantonsstrasse Buonas–Holzhäusern–Bösch keine Kantonsstrasse mehr ist. Der eigentliche BÜgel ist keine Kantonsstrasse, sondern wird eine Gemeindestrasse, da die Kantonsstrassen ein sinnvolles Netz bilden müssen.

Die Kommission stimmt dieser Anpassung mit 12 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen zu.

V 6.3 Teilkarte Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers (Synopse RUV Seite 13 oben)

Die zu wählende Linienführung für den leistungsfähigen öffentlichen Feinverteiler wurde eingehend diskutiert. Insbesondere wurde von einem Teil der Kommission eine Linienführung durch die neuen Quartiere Unterfeld bevorzugt. Eine Stärkung der Nordstrasse einerseits und eine Verbesserung des ÖVs auf derselben Strasse andererseits würden sich widersprechen. Deshalb soll der Bus direkt ins Quartier geführt werden, man kann die Passagiere so vor der Haustür abholen. Die Baudirektion ist hier anderer Meinung. Die Variante entlang der Nordstrasse erzielt die bestmögliche Abdeckung, die Strasse ist breit genug für beidseitige, zusätzliche Busspuren. Gestützt auf einen Abklärungsauftrag hat die Baudirektion die verschiedenen Varianten zwischen den Sitzungen nochmals geprüft und auch eine, seitens eines Kommissionsmitglieds vorgeschlagene Variante vertieft und präsentiert. Die Baudirektion erklärte, dass es auf Stufe Richtplan um die Raumsicherung geht und nicht um ein konkretes Strassenbauprojekt.

In der Abstimmung hat sich die Kommission letztlich für die sogenannte Variante 2 im Bericht und Antrag des Regierungsrats ausgesprochen. Diese verläuft auf der Nordstrasse bis zum Kreisel bei der WWZ und dann rechts ins Unterfeld. Der Vorteil dieser Variante ist, dass sie kostengünstig ist und die Engnisse im Süden auf dem Siemens-Areal gemieden werden können. Zudem wird das neue Verdichtungsgebiet Unterfeld mit dem ÖV gut erschlossen. Diese Variante ist nun in der Teilkarte V 6.3 aufgenommen worden.

Ein Antrag, beim Knoten der Autobahneinfahrt Baar das ÖV-Netz mit einer Verbindung zwischen den Kreuzungen West-/Schochenweidstrasse und West-/Landhausstrasse zu ergänzen, wurde von der Kommission mit 8 zu 6 Stimmen vorerst abgelehnt. Diese Verbindung hätte zwar viele Vorteile, die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss beim Knoten der Autobahneinfahrt Baar sind jedoch unklar. Die Kommission hat daher der Baudirektion einstimmig den Auftrag erteilt, zu evaluieren, was die Auswirkungen einer solchen Erweiterung des ÖV-Netzes auf den Knoten der Autobahneinfahrt Baar sind.

V 9 Teilkarte Radverkehr, kantonale Radstrecken (Synopsis RUV Seite 13 unten/Seite 14 oben)*a) Kantonale Radstrecke Nr. 49: Zwischen Baar und Kantonsgrenze Kappel a.A.*

Die Baudirektion erklärte, dass die heute im Richtplan eingetragene kantonale Radstrecke Nr. 49 von Baar an die nördliche Kantonsgrenze führt und grösstenteils auf der Kantonsstrasse liegt. Der notwendige Ausbaustandard (Sicherheit) ist damit nicht erreicht. Als Bestvariante wurde der Bau eines separaten Velostreifens entlang der Kantonsstrasse ermittelt, was jedoch von den betroffenen Grundeigentümerschaften abgelehnt wird. Aufgrund dieser Opposition und des grossen Landverlusts schlägt der Regierungsrat eine neue Linienführung mit viele Vorteilen vor: bestehende Wege und Strassen werden verwendet, kein Verbrauch von Fruchtfolgeflächen und tiefere Kosten.

In der Kommission wurde nach kurzer Diskussion neben den beiden Lösungsvorschlägen zusätzlich noch der Antrag gestellt, beide Radstrecken zu erstellen. Die Kommission hat sich für den Ausbau der im Richtplan eingetragenen Radstrecke entschieden und dieser nach mehrfacher Abstimmung zugestimmt.

In der Kommission wurde dies vor allem damit begründet, dass die vom Regierungsrat vorgeschlagene Route eine klare Benachteiligung des Radwegs wäre. Das Strässchen ist eng, führt durch ein Wohnquartier und wird auch viel von Spaziergängerinnen und -gängern und Hundebesitzerinnen und -besitzern benutzt. Gerade im oberen Teil könnte es deshalb zu gefährlichen Begegnungen mit herunterfahrenden Fahrrädern kommen. Es sollen im Weiteren möglichst direkte Radwegverbindungen geschaffen werden. Bei Strassenbauvorhaben verhandelt man regelmässig mit den Grundeigentümerschaften, das soll auch im vorliegenden Fall beim Ausbau des Radwegnetzes gemacht werden. Mit diesem Entscheid bleibt in der Richtplankarte (Synopsis RUV Seite 13 unten) alles beim Alten.

b) Kantonale Radstrecke Nr. 26.7 und 32.1: Steinhausen–Blickensdorf

Seitens Baudirektion wird ausgeführt, dass der für die Strecke zwischen Zimbel–Steinhausen notwendige Ausbau sehr teuer wäre, weil der Streckenverlauf topografisch sehr anspruchsvoll ist. Zudem ist auch die Grundeigentümerschaft gegen einen Ausbau. Schliesslich ist der Zeitgewinn auf dieser Strecke minimal. Aus diesen Gründen soll dieses Teilstück aus dem Richtplan gestrichen und dafür die Radstrecke parallel zur Autobahn verstärkt werden (Hartbelag). Dafür wird dieses Teilstück im Richtplan aus dem kantonalen Wanderwegnetz gestrichen (vgl. nachfolgend V 10).

Die Kommission hat nach kurzer Diskussion mit 10 zu 4 Stimmen dem Antrag der Regierung zugestimmt.

V 9 Teilkarte Radstreckennetz (Synopsis RUV Seite 14 unten)

Diese Karte wird aufgrund der Entscheide der Kommission angepasst.

V 10 Teilkarte Kantonales Wanderwegnetz (Synopsis RUV Seite 15 oben)

Die Kommission stimmt der Verlegung dieses Wanderwegs ohne Diskussion mit 14 zu 0 Stimmen zu. Die Teilkarte wird entsprechend angepasst.

V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben (Synopsis RUV Seiten 15–20)

Die Kommission hat zu Beginn ohne Diskussion über die Zeiträume abgestimmt, die den Prioritäten zugewiesen werden (1. Priorität neu bis 2027, 2. Priorität neu bis 2035, 3. Priorität neu nach 2035) und diese einstimmig angenommen.

Betreffend die Massnahmen in Rotkreuz im Zusammenhang mit dem Autobahn-Halbanschluss stimmt die Kommission wie folgt ab: Der Aufnahme der beiden Festsetzungen (Halbanschluss und Bügel) in die 2. Priorität (Umsetzung bis 2035) stimmte die Kommission mit 10 zu 5 Stimmen zu (Synopsis RUV Seite 16 unten). Die beiden Zwischenergebnisse (Ostumfahrung und Verlängerung Bügel nach Bösch) setzte die Kommission mit ebenfalls 10 zu 5 Stimmen in die 3. Priorität.

Einen Antrag, den Neubau der Umfahrung Cham–Hünenberg in die 3. Priorität zu versetzen, hat die Kommission mit 8 zu 4 Stimmen bei zwei Enthaltungen abgelehnt.

Der Antrag, den Ausbau des SBB-Trassees zwischen Baar und Zug in der 1. Priorität zu belassen, damit beim Bund etwas Druck ausgeübt werden könne, wurde mit 10 zu 4 Stimmen abgelehnt. Die Baudirektion hat diesbezüglich erläutert, dass der Bund den Ton angibt. Es gibt einen Zeitfahrplan im Zusammenhang mit dem Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II), vor 2027 wird zwischen Baar und Zug nicht gebaut.

Der Antrag, die Umfahrung Unterägeri in die 2. Priorität zu verschieben, wurde mit 12 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Den Prioritäten bei allen übrigen Vorhaben hat die Kommission einstimmig und ohne Enthaltungen entsprechend dem Antrag des Regierungsrats zugestimmt.

E 15 Raumfreihaltung Trasse Erdverlegung Hochspannungsleitung (Synopsis RUV Seite 21)

Die Kommission stimmt dieser Richtplananpassung ohne Diskussion mit 14 zu 0 Stimmen ohne Enthaltungen zu.

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage Nr. 2991.2 - 16104 mit den von der Kommission beschlossenen Änderungen von der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr mit 9 zu 5 Stimmen ohne Enthaltungen angenommen.

4. Antrag

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat, auf die Vorlage Nr. 2991.2 - 16104 einzutreten und dieser mit der von der Kommission beantragten Änderungen in der Synopse gemäss Vorlage Nr. 2991.3 - 16228 zuzustimmen.

Baar, 4. Dezember 2019

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr

Der Präsident: Heini Schmid

Beilage:

- Synopse RUV, 22. Januar 2020