

---

# **Bericht zum Verkehrsrichtplan der Gemeinde Ebikon**

Von der Planungskommission verabschiedet am 25.4.1984

Vom Gemeinderat erlassen am 26.4.1984

---

# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
1. GRUNDSAETZLICHES ZUM VERKEHRSRICHTPLAN EBIKON	1
1.1 Ausgangslage	1
1.2 Inhalt und Bedeutung des Verkehrsrichtplanes	1
1.3 Ziele des Verkehrsrichtplanes	3
2. KANTONALE UND REGIONALE ANLAGEN	4
3. BEMERKUNGEN ZU EINZELNEN UEBERGEORDNETEN ANLAGEN	5
4. KOMMUNALE ANLAGEN	7
4.1 Sammelstrassen resp. Strassen von kommunaler Bedeutung	7
4.2 Einmündungen von Erschliessungsstrassen in Kantons- und Gemeindestrassen	11
4.3 Massnahmen an Erschliessungsstrassen	12
4.4 Parkierung im öffentlichen Interesse	12
4.5 Velorouten	13
4.6 Fusswege / Wanderwege	14
4.7 Reitwege	15
4.8 Güterumschlag	15
4.9 Buslinien	15
5. ZUR REALISIERUNG DES RICHTPLANES	17
5.1 Uebergeordnete und kommunale Strassen	17
5.2 Erschliessungsstrassen	18

Abbildung 1: Massnahmen in der Schulhausstrasse

Abbildung 2: Massnahmen an der Chäppelimmattstrasse

Abbildung 3: Massnahmen an der Bahnhofstrasse

Abbildung 4: Massnahmen an der Höchweidstrasse

Abbildung 5: Massnahmen an der Dorfstrasse

Abbildung 6: Buslinien Variante A

Abbildung 7: Buslinien Variante B

ANHANG 1 : Beispiele möglicher Verkehrsberuhigungsmassnahmen

ANHANG 2 : Ablehnungsgründe zu Einwendungen zum Planentwurf

Verkleinerter Plan (ca. 1:10'000)

BASLER & HOFMANN  
Ingenieure und Planer AG  
Forchstrasse 395  
8029 Zürich

Mai 1984  
1090 FCI/hf

# 1. GRUNDSÄTZLICHES ZUM VERKEHRSRICHTPLAN EBIKON

---

## 1.1 AUSGANGSLAGE

---

Gestützt auf § 11 des Baugesetzes hatte der Gemeinderat Ebikon am 1. Oktober 1976 für den zentralen Teil des Baugebietes einen Strassenrichtplan im Massstab 1:2000 erlassen. Er zeigt, wie man sich das künftige Strassennetz zum Zeitpunkt des Erlasses vorstellte.

Seither wurden mit der baulichen Entwicklung verschiedene im Plan enthaltene Strassen neu erstellt oder ausgebaut. Andere geplante Strassen werden heute als planerisch nicht mehr zweckmässig oder politisch kaum realisierbar betrachtet. Schliesslich erwies es sich als unbefriedigend, dass sich der Plan nur mit den Strassen und nur mit einem Teil des Gemeindegebietes befasst. Nicht zu vergessen sind schliesslich die verschiedenen sich laufend verschärfenden Verkehrsprobleme, die einer dringenden, aber koordinierten Lösung harren.

Der Gemeinderat hat deshalb anschliessend an den Grundsatzentscheid über die Linienführung der neuen Buchrainstrasse (K II 65) im September 1982 den Auftrag erteilt, einen neuen Verkehrsrichtplan für das ganze Gemeindegebiet zu erarbeiten.

## 1.2 INHALT UND BEDEUTUNG DES VERKEHRSRICHTPLANES

---

Der Verkehrsrichtplan im Massstab 1:5000 hält die bestehenden und geplanten Verkehrsanlagen von kommunaler und überkommunaler Bedeutung fest. Als bestehend werden auch im Bau befindliche oder beschlossene Vorhaben angesehen. Bei den geplanten Anlagen handelt es sich nur um die eigentlichen Neuanlagen; Ausbauten werden nicht speziell bezeichnet. Anlagen von überkommunaler d.h. regionaler, kantonaler oder eidgenössischer Bedeutung sind zur Information und für die Prüfung der Zweckmässigkeit der kommunalen Anlagen speziell dargestellt. Im Plan nicht enthalten sind Anlagen, die nur einzelnen Grundstücken oder Quartieren dienen. Angaben zu diesen Anlagen sind dort möglich, wo dies zur Verkehrslenkung im Sinne der kommunalen Zielsetzungen unerlässlich ist. (Beispiel: Unterbrechung oder Verkehrsberuhigung auf Erschliessungsstrassen.)

Der Richtplan enthält das heutige und geplante Netz der Strassen (Autobahnen, Hauptverkehrs- und Sammelstrassen), der Velorouten, der Fuss- und Wanderwege und der Reitwege; ferner die Parkierungsanlagen, Bahn- und Buslinien und die Umschlagsstellen für den Güterverkehr.

Die Bezeichnung der Strassentypen hält deren verkehrstechnische Funktion und Bedeutung fest. Die nachfolgende Tabelle stellt diese funktionelle Klassierung der rechtlich-finanziellen Klassierung gemäss Strassengesetz § 7-13 resp. Strassenreglement Art. 7-14 gegenüber.

Strassenklassierung gemäss Strassengesetz § 7-13 resp. Strassen- reglement Art. 7-14	Hochleistungsstrassen Autobahnen	Hauptverkehrsstrassen	Sammelstrassen (kommunale Bedeutung)	Erschliessungsstrassen	Fussweg/Wanderweg	Veloroute	Reitweg
Nationalstrassen	x						
Kantonsstrassen		x			x*	x*	
Gemeindestrassen		x	ev.		x*	x*	
Oeffentl. Quartierstrassen			x	ev.	x	x	
Private Quartierstrassen				x	x	x	
Hauptgüterstrassen			ev.	x	x	x	x
Nebengüterstrassen					x	x	x
Oeffentl. Fusswege					x	ev.	ev.

\* Fuss- und Wanderwege als Trottoirs und Velorouten bestehen z.T. auch entlang von Hauptverkehrsstrassen. Obwohl dies auch bei Neuanlagen nicht immer zu vermeiden ist, soll wo immer möglich eine von Hauptverkehrsstrassen unabhängige Linienführung angestrebt werden.

Der Verkehrsrichtplan dient als Grundlage für die Ausarbeitung von Strassenplänen und Projekten und zur Landsicherung mittels Baulinienplänen, Bebauungsplänen, Gestaltungsplänen und Umlegungsplänen. Im Sinne des Raumplanungsgesetzes dient er der Koordination der verschiedenen Verkehrsarten unter sich, mit der Siedlungs- und Landschaftsplanung und mit den Planungen der Nachbargemeinden, der Region und des Kantons.

Der Richtplan selbst hat noch keine Beschränkungen des Grundeigentums zur Folge. Er hat aber begleitenden Charakter bei der Ausarbeitung und Genehmigung eigentumsbeschränkender Pläne. Von ihm darf nur abgewichen werden, wenn wichtige Gründe dies bedingen.

Die Darstellungen im Plan sind genereller Art, das heisst, sie enthalten eine gewisse Unschärfe, um den für die anschliessenden Schritte der Planung und Realisierung notwendigen Spielraum bezüglich Lage und Abmessungen (Anordnungsspielraum) zu gewährleisten.

### 1.3 ZIELE DES VERKEHRSRICHTPLANES

- Die Verkehrsplanung hat sich der Siedlungsplanung unterzuordnen. Der Verkehrsrichtplan hat eine zweckmässige Verkehrsabwicklung und sinnvolle Erschliessung des Baugebietes zum Ziel (Art. 15 des Strassenreglementes). Dies bedeutet insbesondere den Vorrang der Wohnqualität in den Quartieren und der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer vor den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs.
- Durch Konzentration des motorisierten Verkehrs auf die Hauptachsen soll er die Wohngebiete von vermeidbaren Immissionen schützen. Der Ziel- und Quellverkehr soll deshalb auf möglichst kurzem Weg von den Hauptverkehrsstrassen in die Wohngebiete hinein resp. aus diesen hinaus geführt werden.
- Schleichwege zur Umgehung von Hauptstrassen durch Sammel- und Erschliessungsstrassen sind soweit erforderlich durch bauliche und/oder organisatorische Massnahmen zu verunmöglichen.
- Neue Sammelstrassen, die nicht in erster Linie der Erschliessung dienen, sind auf jene Bereiche zu beschränken, wo dies aufgrund der beiden ersten Ziele notwendig erscheint oder wo damit Konflikte zur Siedlungs- und Landschaftsplanung gemildert werden können.
- Bei allen Strassen und Wegen ist der baulichen Gestaltung, der landschaftlichen Einpassung und der Eindämmung von Immissionen spezielle Beachtung zu schenken.
- Er soll die Voraussetzungen für verbesserte Sicherheit für Velos, Mopeds und Fussgänger schaffen. Die bestehenden Wege sind zu einem attraktiven Netz für Velofahrer und Fussgänger zu ergänzen.
- Die öffentlichen Verkehrsmittel sind so zu führen, dass möglichst viele Einwohner in ihren Einzugsbereich gelangen. Erwünscht ist eine direkte Verbindung von den abgelegenen Quartieren wie Oberschachen, Schlössli und Oberfildern ins Dorfzentrum. Die Verbindungen nach Luzern sollen unbehindert von Stauungen des Privatverkehrs erfolgen. Neben vermehrten Kursen insbesondere auch zu den Randstunden wäre eine Verlängerung der Linien bis zum Pilatusplatz und ein Tarifverbund mit sämtlichen VBL-Linien wichtig, um die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu steigern.

## 2. KANTONALE UND REGIONALE ANLAGEN

---

Folgende aufgrund des Nationalstrassengesetzes, des Strassengesetzes und der Regionalplanung bestehenden oder geplanten Anlagen liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Ebikon. Bei den von der Regionalplanung vorgesehenen Anlagen (Velorouten, Wanderwege, Reitwege und Buslinien) handelt es sich teilweise um erste Ideen, die im Rahmen der kommunalen Planung noch diskutiert und in Koordination mit der Regionalplanung allenfalls auch abgeändert werden können.

Hochleistungsstrassen: - Nationalstrasse N 2/N 14 Luzern-Emmenbrücke-Rotkreuz (Autobahnen) mit Verzweigung N 2/N 14 (Sedel) und dem geplanten Anschluss Grüeblichachen.

Hauptverkehrsstrassen: - Kantonsstrasse K I 17: Luzern-Ebikon-Dierikon (Luzerner-, Zentral-, Zugerstrasse).  
- Kantonsstrasse K II 65: Ebikon-Buchrain (Buchrainstrasse) mit geplanter neuer Linienführung in Ebikon.  
- Kantonsstrasse K II 31: Luzern-Sedel-Emmenbrücke (Sedelstrasse, Reusseggstrasse).  
- Gemeindestrasse Luzern-Ebikon-Adligenswil (Adligenswilerstrasse).  
- Gemeindestrasse Ebikon-Mühlegg (Schlösslistrasse)  
- Verbindung von K I 17 aus dem Raum Ebikon/Dierikon zur Nationalstrasse N 14 in Buchrain (geplant, Linienführung noch offen)

Velorouten : - Regionale Strecke Nr. 5 Luzern-Rental (Kaspar Kopp-Strasse-Dorfstrasse-Riedmattstrasse-Hofmattstrasse-Oberdierikerstrasse-Hartenfelsstrasse) für Velos, Mofas auf K I 17 mit Ausnahme des Abschnittes Schlösslistrasse/Sonne bis Rank/Höflkreuzung mit Parallelführung via Chäppelimmatt- und Lischenstrasse.  
- Regionale Strecke Nr. 6 Ebikon-Adligenswil (Schlösslistrasse-Adligenswilerstrasse)  
- Regionale Strecke Nr. 8 Ebikon-Perlen (Bahnhofstrasse Buchrainstrasse)  
- Sedelstrasse-Rathausenstrasse

Fusswege/Wanderwege und Reitwege (im Plan blau dargestellt)

Bahnlinien : - SBB-Strecke Luzern-Zug mit geplantem Ausbau auf Doppelspur zwischen dem unteren Rotsee-Ende und Zug und Verschiebung der Station Ebikon Richtung Luzern  
- Geplante Zufahrtsstrecke Gotthard-Luzern zum künftigen unterirdischen Durchgangsbahnhof Luzern

Buslinien : - Linie 22 Luzern-Perlen-Inwil  
- Linie 23 Luzern-Dierikon  
- Geplante Verlängerung der Linie 1 Kriens-Maihof bis Ebikon Bahnhof  
- längerfristig geplante Verlängerung der Linien 4 und 5 Hubelmatt/Allmend-Wesemlin bis Schlössli Ebikon  
- Geplante Linie Maihof-Schachenweidstrasse-Ebikon-Höfli-Dierikon  
- PTT-Linie Luzern-Adligenswil

### 3. BEMERKUNGEN ZU EINZELNEN UEBERGEORDNETEN ANLAGEN

---

- Nationalstrasse N 2/N 14: Die Nationalstrasse ist im Bau. Ausstehend ist auf Gemeindegebiet einzig noch der Entscheid über den Bau des Anschlusses Grüblischachen samt Zufahrtsstrasse. Ausserhalb des Gemeindegebietes aber von Bedeutung für Ebikon ist noch der Entscheid über den Anschluss Buchrain ausstehend.
  
- Tunnelverbindung Rontal-N 14: Eine neue Verbindung vom Industriegebiet Ebikon/Dierikon zu einem zusätzlichen Anschluss an die N 14 in Buchrain könnte Ebikon wesentlich vom Industrieverkehr entlasten. Umgekehrt wäre damit auch Neuverkehr aus den Stadtrandquartieren durch Ebikon Richtung N 14 und Seetal anzunehmen. Dieser soll mit geeigneten Massnahmen möglichst gering gehalten werden. Gesamthaft überwiegen die Vorteile der neuen Verbindung für Ebikon, weshalb die baldige Realisierung zu unterstützen ist.
  
- Kantonsstrasse K I 17 Luzern-Dierikon: Die Verkehrsregelung auf dieser Strasse erfolgt durch koordinierte Lichtsignalanlagen (grüne Welle). Damit werden - versehen mit einem gewissen Spielraum - die einzelnen Verkehrsströme begrenzt. Im Laufe der Zeit ist mit Veränderungen im Verkehrsgeschehen zu rechnen, z.B. durch die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Eröffnung neuer Strassenabschnitte (neue Buchrainstrasse, N 14 oder Tunnel Rontal-N 14). Die Phasenabläufe innerhalb der grünen Welle sind deshalb periodisch, insbesondere aber bei Änderungen im Strassennetz den neuen Bedürfnissen anzupassen. Entlastungen vom Durchgangsverkehr sollen dabei zu Gunsten des Lokalverkehrs ausgenützt werden und um zu vermeiden, dass z.B. am stadtseitigen Anfang der grünen Welle regelmässig Verkehrsstaus im Wohngebiet entstehen.
  
- Kantonsstrasse K II 65 Ebikon-Buchrain (Buchrainstrasse): Als Voraussetzung für den Doppelspurausbau der SBB-Linie Luzern-Zug und zur Sanierung der unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse am bestehenden Niveauübergang soll so bald wie möglich ein Ersatzbauwerk (Unterführung) mit teilweise neuer Linienführung der Buchrainstrasse erstellt werden. Die Bauten sind im mehrjährigen Strassenbauprogramm des Kantons enthalten.
  
- Regionale Velorouten: Zur Vermeidung unnötiger Immissionen in Wohngebieten sollen Mofas grundsätzlich die Radstreifen an der Luzerner-, Zentral- und Zugerstrasse benützen, d.h. das Mofaverbot auf der Kaspar Kopp-Strasse soll bestehen bleiben. Auf der Zentralstrasse zwischen Sonne und Höflikreuzung stadtauswärts sowie zwischen Hofmatt und Schösslikreuzung stadteinwärts ist zu wenig Platz für Radstreifen, weshalb den Mofas aus Sicherheitsgründen je eine Parallelroute anzubieten ist. Aus dem selben Grund müsste das Trottoir zwischen Rank und Hofmatt zugunsten eines Radstreifens verschmälert werden.



Für die Veloroute auf der Schlösslistrasse wäre ab Einmündung Schachenweidstrasse ein durchgehender Radweg oder ein kombinierter Rad-/Fussweg zu erstellen, um den bergwärts fahrenden resp. gehenden Velofahrern die notwendige Sicherheit gewährleisten zu können.

Die Veloroute nach Buchrain würde durch ein gemeinsames Bauwerk westlich angelehnt an die neue Strassenunterführung unter den SBB-Anlagen durchgeführt. Die Variante mit separater Rad-/Fusswegunterführung beim heutigen Niveauübergang wurde wegen der ungünstigeren Verkehrsverhältnisse für die Velofahrer, den knappen Platzverhältnissen und der ungünstigen Rampenlage auf der Nordseite fallengelassen.

- Buslinien: Bei den neuen oder verlängerten Buslinien handelt es sich um Vorschläge der Regionalplanung Luzern, ohne dass dazu detaillierte Untersuchungen vorliegen. Insbesondere was die kurz- oder mittelfristigen Möglichkeiten betrifft sind deshalb durch die Gemeinde die notwendigen Untersuchungen bei Bedarf selbst voranzutreiben.

## 4. KOMMUNALE ANLAGEN

---

Folgende Anlagen erscheinen aus kommunaler Sicht als notwendig, um die Ziele des Verkehrsplanes erreichen zu können:

### 4.1 SAMMELSTRASSEN RESP. STRASSEN VON KOMMUNALER BEDEUTUNG

---

- Schachenweidstrasse
- Schulhausstrasse mit Rechtsabbiegeverbot von der Schlösslistrasse her
- Chäppelimmattstrasse (Zentralstrasse bis Höchweidstrasse) mit Einbahnabschnitt vor der Einmündung der Lischenstrasse (verbotene Fahrrichtung Richtung Sonnenkreuzung)
- Hofmattstrasse-Lischenstrasse
- Oberdierikonerstrasse
- Hartenfelsstrasse
- Alfred Schindler-Strasse (östlicher Teil) mit Anschluss an die Zugerstrasse und Verlängerung bis zur Hartenfelsstrasse (geplant)
- Fildernstrasse (östlicher Teil) mit Anschluss an die Zugerstrasse und Verlängerung bis zur Hartenfelsstrasse
- Riedmattstrasse
- Bahnhofstrasse
- Rischstrasse (geplant)
- Ronstrasse

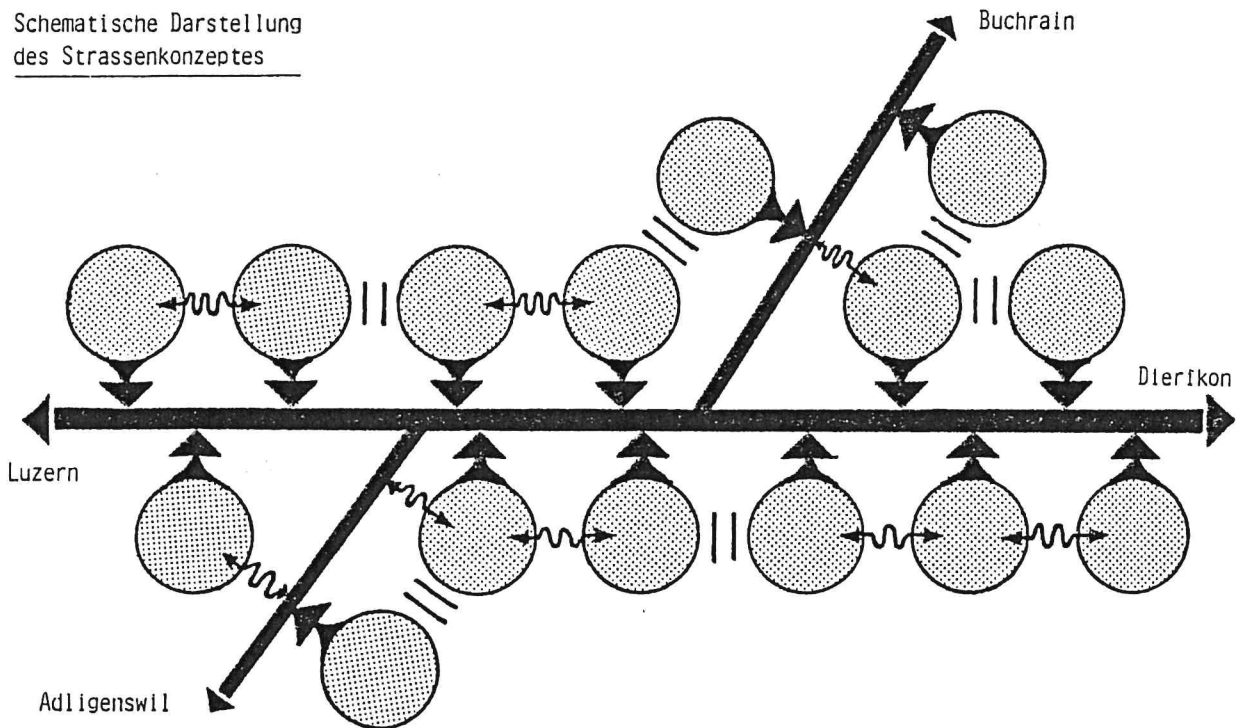
Sammelstrassen sollten in der Regel mindestens 5.5 m breit sein und einseitig ein 2 m breites Trottoir haben. Wo die Verkehrsverhältnisse es gestatten, können in bereits überbauten Bereichen, in Ortsbildschutzgebieten und in Einbahnabschnitten diese Anforderungen reduziert werden. Velorouten auf wichtigen Sammelstrassen ohne separate Radwege bedingen dagegen eine Strassenbreite von 7 m.

#### Bemerkungen zum Strassenkonzept und zu einzelnen Sammelstrassen

- Die Sammelstrassen bilden zusammen mit den Gemeinde- und Kantonsstrassen ein zusammenhängendes Netz. Die bestehenden und geplanten Sammelstrassen des Richtplanes wurden so festgelegt, dass mit ihrer Realisierung ein Netz entsteht, das einem unter 3.1 mit den Zielen umschriebenen Konzept entspricht.

Dieses sieht vor, den künftigen Verkehr mit möglichst wenig zusätzlichen Strassen zu bewältigen, was bedeutet, dass die bestehenden Strassen möglichst zweckmässig zu nutzen und ins Netz einzubeziehen sind. Das Rückgrat des Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehrs sollen die Kantons- und Gemeindestrassen bilden. Die Quartiere entlang dieser Achsen sind einzeln und möglichst direkt mit diesen verbunden. Quartierverbindungen parallel zu den Hauptstrassen sind allenfalls mit speziellen Massnahmen oder durch Unterbrechung so unattraktiv zu machen, dass kein Schleichverkehr mehr aufkommt. Der Preis für diese erwünschte Entlastung von Wohngebieten sind allerdings Umwege für den Lokalverkehr, der vermehrt den Weg über die Hauptachsen nehmen muss.

Schematische Darstellung  
des Strassenkonzeptes



- Die mit Kantons- und Gemeindebeiträgen gut ausgebaute Schachenweidstrasse soll vorerst durch die an der Schulhausstrasse geplanten Massnahmen vom Schleichverkehr entlastet werden. Falls eine generelle Tempolimite 50 sich als zu wenig wirksam erweist, wären auch geschwindigkeitshemmende Massnahmen an der Strasse selbst denkbar, um damit die Sicherheit zu verbessern und die Immissionen zu reduzieren. Dazu gehörten insbesondere die spezielle Gestaltung der beiden Eingangspartien als sogenannte Tore, Aufpflasterungen im Bereich von Einmündungen von Quartierstrassen und bei wichtigen Fussgängerübergängen, allenfalls zusätzliche horizontale Versätze. Beispiele dieser Art sind im Anhang 1 dargestellt. Für weitergehende Massnahmen, insbesondere eine Unterbrechung der Strasse, wäre zu beachten, ob es dabei nicht zu kritischen Verkehrsverlagerungen, z.B. auf die Schösslikreuzung, kommt und wie weit Umwegfahrten die Folge sind. Unabhängig davon könnten beidseitig Radstreifen markiert und damit sofort ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden (siehe auch 4.5 Velorouten).
- Um zu vermeiden, dass die Schulhausstrasse als Umfahrung der Lichtsignalanlagen an der Zentralstrasse dient, wird mit einem Rechtsabbiegeverbot und baulicher Umgestaltung der Einmündung die bergseitige Einfahrt von der Schösslistrasse in die Schulhausstrasse unterbunden. Ansonst kann die Strasse unverändert bleiben (Abbildung 1). Nicht ausgeschlossen wären zusätzliche, geschwindigkeitshemmende Massnahmen zum besseren Schutz der Fussgänger und Velofahrer. Die an der Schulhausstrasse gewählte Massnahme weist von allen untersuchten und im Sinne der Ziele wirksamen Varianten die geringsten Nachteile auf. Dies gilt insbesondere für die entstehenden Umwege und die Erreichbarkeit der Zentren Wydenhof und Ladengasse. Die Nachteile sind geringfügig und zumutbar.

- Die Chäppelimmattstrasse soll durch einen kurzen Einbahnabschnitt vor der Einmündung der Lischenstrasse vom Verkehr vom Aeschentürli her entlastet werden (Abbildung 2).

Mit einem Lastwagenfahrverbot mit Zusatztafel "Zubringerdienst zur Chäppelimmatt-, Aeschentürli-, Höfli-, Wydenhofstrasse und zum Eschenweg gestattet" könnte die rückwärtige Zufahrt zum Zentrum Hofmatt verhindert werden.

Die Einbahnregelung an der Chäppelimmattstrasse sollte erst nach Realisierung der Schlüsselstellen an der Höchweid- und Schulhausstrasse eingeführt werden. Allenfalls könnte darauf verzichtet werden oder eine andere Massnahme - wie etwa die Sperrung der Lischenstrasse - getroffen werden, sofern sich der Schleichverkehr Richtung Schulhaus-, Schachenweidstrasse auch so eindämmen lässt. Für Velos und Mofas soll die Durchfahrt in jedem Fall in beiden Richtungen offen bleiben.

- Die Hofmatt- und Lischenstrasse dienen dem Verkehr vom Aeschentürli her mit dem Vorteil, dass in der Hofmatt die Einfahrt in die Zentralstrasse in alle Richtungen möglich ist, dies etwa im Unterschied zur vorläufigen Verkehrsregelung an der Sonnenkreuzung.
- Für den Bereich der Hartenfels-, Fildern- und Alfred Schindler-Strasse wurden eine Vielzahl von Varianten untersucht. Aus ihrer Beurteilung lassen sich folgende Schlüsse ziehen:
  1. Eine Verlängerung der Hartenfelsstrasse bis zur Migroskreuzung in Dierikon erscheint wegen des zu erwartenden Verkehrs von Dierikon und der langen Parallelverbindung zur Zugerstrasse als unerwünscht (Schleichweg). Es ist zu vermuten, dass die Gemeinde Dierikon auch nicht an dieser Verbindung festhalten wird.
  2. Es sollten dem Verkehr auf der 1,75 km langen Oberdierikoner-/Hartenfelsstrasse direkte Abflussmöglichkeiten zur Zugerstrasse v.a. zur leistungsfähigen Schindlerkreuzung angeboten werden. Damit kann auch die wenig leistungsfähige Einmündung im Rank und der Bereich um das Höflizentrum entlastet werden.

Das gewählte Konzept der Groberschliessung erfüllt diese Forderungen optimal. Es bedingt eine neue Strassenverbindung zwischen der Hartenfels- und der Fildernstrasse entlang der Gemeindegrenze zu Dierikon. Die Zugerstrasse müsste im Bereich der Einmündung Fildernstrasse zu einem lichtsignalgeregelten Knoten ausgebaut werden. Nach Realisierung der östlichen Verlängerung der Alfred Schindler-Strasse wäre der westliche Teil der Hartenfelsstrasse mit geschwindigkeitshemmenden Massnahmen zu beruhigen und damit zu entlasten. Beispiele solcher Massnahmen sind im Anhang 1 dargestellt.

Die Realisierung der Verbindung von der Alfred Schindler-Strasse zur Hartenfelsstrasse ist grundsätzlich zusammen mit der Ueberbauung der angrenzenden noch in der Reservezone liegenden Grundstücke vorgesehen. Sofern die Einmündung Rank schon vorher den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügt, könnte allerdings eine vorzeitige Realisierung notwendig werden.

- Die Hartenfelsstrasse könnte längerfristig bei Bedarf auch ganz unterbrochen werden (z.B. bei der Waldihofstrasse). Voraussetzung dafür wäre allerdings die vorherige Realisierung der Verbindung zur Alfred Schindler-Strasse.
- Die Oberdierikonerstrasse soll als Verbindung Richtung Götzentäl keinesfalls gefördert werden. Massnahmen, welche die Attraktivität auf Ebiker oder Dieriker Boden vermindern (z.B. Fussgängerschutz), sind deshalb zu fördern. Im übrigen dürfte der neue Anschluss bei der Migroskreuzung in Dierikon bereits eine gewisse Entlastung bewirkt haben.
- Die Verbindung Buchrainstrasse-Bahnhofstrasse-Riedmattstrasse und Rischstrasse (Do it yourself)-Dorfstrasse ist heute trotz teilweisem Fahrverbot (!) ein beliebter Schleichweg, um eine Anzahl Lichtsignalkreuzungen an der Zentralstrasse zu umfahren. Mit der geplanten Unterführung Buchrainstrasse wird dieses Problem verschwinden. Da aber bis dahin noch einige Jahre vergehen, sollte im Sinne einer Sofortmassnahme vorerst versucht werden, die SBB zu einer Durchsetzung des von ihnen auf ihrem Gebiet erlassenen Verbots zu veranlassen. Falls dies nicht möglich ist, könnte zumindest der Verkehr von der Buchrainstrasse durch einen kurzen Einbahnabschnitt auf der Bahnhofstrasse unterbunden werden. Durch diese Massnahme würde die Verbindung vom Bahnhof zur Riedmattstrasse gesperrt, in umgekehrter Richtung dagegen offen bleiben (Abbildung 3).
- Die Ronstrasse erhält nur bei einer Verbindung mit dem Wohngebiet Kirchbreite (Gemeinde Buchrain) kommunale Bedeutung. Die endgültige Klassierung ist deshalb abhängig von den Absichten der Gemeinde Buchrain.

#### 4.2 EINMÜNDUNGEN VON ERSCHLIESSUNGS - STRASSEN IN KANTONS - UND GEMEINDE - STRASSEN

---

Neben den Sammelstrassen münden auch verschiedene Erschliessungsstrassen direkt in Strassen, die kantonaler Aufsicht unterstellt sind (Kantons- und Gemeindestrassen). Mit fortschreitender Ueberbauung werden noch einige hinzukommen, obwohl dies für den guten Verkehrsablauf auf den Hauptachsen eher unerwünscht ist. Da diese Einmündungen auch Massnahmen an kantonalen Strassen auslösen können, ist es aus Koordinationsgründen zweckmässig, die bestehenden und geplanten Einmündungen in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

Einmündungen von Erschliessungsstrassen in die

- Kantonsstrasse KI 17 (Luzerner-, Zentral-, Zugerstrasse)
  - . Kaspar Kopp-Strasse (Stadtgrenze)
  - . Verbindungsstrasse bei Garage Erb
  - . Verbindungsstrasse bei Garage Pfyffer
  - . Dorfstrasse (Garage Hädinger)
  - . Erschliessung Feldmatt (Seite Hofer + Curti)
  - . Erschliessung Schindler
  - . Industrieerschliessung Fildern (geplant)
  - . Keramikweg
  - . Schachenweg (Bäckerei Egli)
  - . Schmidhofstrasse
- KII 65 (Buchrainstrasse)
  - . Riedholzstrasse
  - . Neuhaltenstrasse
- Gemeindestrasse Luzern-Ebikon-Adligenswil
  - . Oberschachenstrasse
  - . Rigiweg
  - . Rütimattstrasse
  - . Von Baugebiet zwischen Rütimatt und Bühl (geplant)
  - . Von Baugebiet im Ober-Schachen bergseits der Adligenswilerstrasse (geplant)
- Gemeindestrasse Ebikon-Mühlegg (Schlösslistrasse)
  - . Wydenstrasse
  - . Sagenstrasse
  - . Mühlehofstrasse
  - . Schlösslistrasse
  - . Gerbering (2)

Neben den Einmündungen von Erschliessungsstrassen bestehen noch eine Vielzahl von Zufahrten zu Grundstücken entlang der Kantons- und Gemeindestrassen, deren Fortbestand nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden kann. Diese Zufahrten aufzuheben könnte nur dort in Frage kommen, wo sich eine rückwärtige Erschliessung der Grundstücke mit vertretbarem Aufwand realisieren lässt.

#### 4.3 MASSNAHMEN AN ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN

---

Die Höchweidstrasse ist in der Mitte zwischen der Chäppelimattstrasse und der Oberdierikonerstrasse für den allgemeinen motorisierten Verkehr zu unterbrechen und zur Unterstützung dieser Massnahme auf einer Strecke von rund 50 m umzugestalten. Eine Durchfahrsmöglichkeit für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, für Velos und Mofas ist offenzuhalten. Damit kann der heute erhebliche Schleichverkehr ganz unterbunden werden (Abbildung 4).

Die Dorfstrasse soll vorerst mit dem Einbahnabschnitt an der Bahnhofstrasse vom Schleichverkehr entlastet werden. Ein weiterer Abbau dieses Schleichweges soll durch einen Einspurabschnitt zwischen Kirche und Pfarreiheim zum Schutz der Fussgänger erreicht werden (Abbildung 5). Die Dorfstrasse soll jedenfalls nicht ausgebaut werden. Ueber weitergehende Massnahmen wie etwa die Sperrung der Verbindung Löwen-Schlösslikreuzung soll erst nach Eröffnung der neuen Buchrainstrasse entschieden werden. Es ist zu vermuten, dass derart einschneidende Massnahmen dazumal nicht mehr notwendig sind.

Die Kaspar Kopp-Strasse soll durch einen kurzen Einbahnabschnitt vor dem Anschluss an die Dorfstrasse entlastet werden (verbotene Einfahrt vom Löwen her, ausgenommen für Velos). An der Stadtgrenze soll mit einer kurzen Linksabbiegespur in der Luzernerstrasse der von der Stadt kommende Velofahrer sicherer geführt werden. Um aber eine komplizierte Anlage an dieser Stelle zu vermeiden, könnte gleichzeitig für die Einmünder aus der Kaspar Kopp-Strasse ein Linksabbiegeverbot Richtung Ebikon erlassen werden.

Eine Unterführungsbauwerk an Stelle des bestehenden SBB-Ueberganges Moosstrasse wäre so zu planen, dass es die Bedürfnisse des Landwirtschaftsverkehrs berücksichtigt.

#### 4.4 PARKIERUNG IM OEFFENTLICHEN INTERESSE

---

Als Parkierung im öffentlichen Interesse werden Anlagen bezeichnet, deren Bestand unabhängig von der Trägerschaft im Interesse der Gemeinde als Ganzes gesichert werden soll. Folgende Anlagen gehören dazu:

- Bahnhof Ebikon: Am Bahnhof sollen einige Parkplätze für Park and Ride zur Verfügung stehen.
- Höflizentrum: Die ungenügenden Parkierungsmöglichkeiten bei grösseren Veranstaltungen sollen durch temporäre organisatorische Massnahmen auf der Hartenfelsstrasse und wenn möglich durch Einbezug von Teilen der Parkierungsflächen der Firma Schindler gelöst werden.
- Zentralschulhaus, Schulhaus Wydenhof: Für Veranstaltungen in diesen Anlagen stehen die Parkierungen Ladengasse sowie durch temporäre Anordnungen die Schulhausstrasse zur Verfügung.

- Pfarreizentrum, Gemeindeammannamt, Sportanlagen, Erholungsgebiet Hundsrücken: Für diese Anlagen bestehen drei Parkplätze, je einer westlich und östlich des Restaurants Löwen, ein weiterer an der Zentralstrasse beim Speicher. Mit dem geplanten Ausbau der Sportanlagen werden weitere Parkanlagen entlang der Ron notwendig werden, die auch den Spaziergängern im Gebiet Hundsrücken dienen können. Ausserhalb der Oeffnungszeiten des Do it yourself kann dafür auch dessen Parkierung benützt werden.
- Erholungsgebiet Sedel: Mit der Verlegung der Kantonsstrasse KII 31 besteht die Möglichkeit, die bestehende Sedelstrasse ganz oder teilweise in Parkierungsfläche umzuwandeln und so die bisher unregelmässigen Parkierungsgewohnheiten etwas zu ordnen.

#### 4.5 VELOROUTEN

Das regionale Netz soll durch folgende Verbindungen ergänzt werden:

- Schachenstrasse (teilweise geplant)-Schachenweidstrasse-Wydenstrasse (teilweise geplant)-Höchweidstrasse
- Adligenswilerstrasse (Stadtgrenze bis Schlössli)
- Ronstrasse-Moosstrasse-Bahnwärterhäuschen-Migros Dierikon
- Alfred Schindler-Strasse (westlicher Teil)
- Passerelle Kirche-Ladengasse (Verbreiterung geplant)
- Kaspar Kopp-Strasse-Garage Erb-Oberschachenstrasse
- Buchrain-Rain-Unter Riedholz-Sonnenterrasse-Riedholzwald (Vita Parcours)-Rathauswald-Rathausbrücke resp. Milchhof-Sedel

Velorouten sind als solche gekennzeichnet. Soweit ihre Fahrbahn von andern Verkehrsteilnehmern mitbenützt wird, sind allenfalls spezielle Massnahmen (bauliche und organisatorische) zu treffen, um die notwendige Sicherheit zu gewährleisten.

Keine solche Massnahmen sind im allgemeinen auf Erschliessungsstrassen notwendig. Auf Sammelstrassen mit stärkerem Verkehr wäre eine Parallelroute für Velofahrer erwünscht. Wo dies nicht möglich ist, sollte die Fahrbahn 7 m breit sein. Auf Sammelstrassen mit wenig Verkehr können auch verkehrsberuhigende Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion geeignet sein. Bei Hauptverkehrsstrassen kommen für Neuanlagen praktisch nur separate Radwege, Rad-/Fusswege oder parallele Erschliessungsstrassen in Frage. Bestehende Radstreifen können bleiben bis Ersatz geschaffen wird oder für Mofas, um deren Immissionen von Wohngebieten fernzuhalten. Fahrverbote für Mofas sind denkbar, wo wie z.B. auf der Kaspar Kopp-Strasse die Sicherheit der Fussgänger nicht gewährleistet wäre und wo eine leistungsfähige und sichere Parallelroute besteht.

Bei Steigungen von mehr als 5 % ist zu beachten, dass Velofahrer absteigen und das Velo schieben können.



#### 4.6 F U S S W E G E / W A N D E R W E G E

Die Wege innerhalb des Baugebietes bilden ein zusammenhängendes Netz von Verbindungen zwischen den Quartieren und den wichtigen Fussgängerzielen wie Verwaltungs- und Einkaufszentren, Schulen, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, Sportanlagen, Altersheimen und Kirchen. Das Netz umfasst einerseits die eigentlichen Fusswege. Andererseits sind auch alle Erschliessungsstrassen als Fussgängerverbindungen zu betrachten und je nach Gefährdung durch den Verkehr mit Trottoirs zu versehen. An Sammelstrassen sind diese fast immer notwendig. Im Gegensatz dazu sind Trottoirs an Hauptverkehrsstrassen, insbesondere ausserorts, unerwünscht. Für den Fussgänger sind sie unattraktiv, den Fahrverkehr können sie zu verbotenen Anhalten oder Parkieren veranlassen.

Die Wege ausserhalb des Siedlungsgebietes haben eher den Charakter von Wanderwegen. Sie dienen der Erholung, sollen abwechslungsreich sein und die schönen Aussichtspunkte und Aussichtslogen erschliessen. Wo möglich werden Güterstrassen benützt, Naturschutzgebiete sind zu meiden. Das Netz soll durchgehende Routen umfassen und kurze oder weitere Rundwanderungen ermöglichen.

Wege im Siedlungsgebiet müssen mit wetterfestem Belag versehen und wenn möglich kinderwagengerecht sein. Ausserhalb der Siedlung ist dies nur vereinzelt notwendig, mehrheitlich unerwünscht.

Von besonderer Bedeutung sind bequeme und sichere Fussgängerverbindungen zwischen den Zentren Kirchmatt, Hofmatt, Riedmatt und den öffentlichen Bauten an der Dorfstrasse. Im Vordergrund steht dabei eine bequeme und sichere Verbindung zwischen Hofmatt und Riedmatt in Zusammenhang mit weiteren Zentrumsbauten in der Riedmatt.

Unabhängig von den übrigen Massnahmen des Verkehrsplanes können jederzeit spezielle Massnahmen zum Schutz der Fussgänger an Sammel- und Erschliessungsstrassen realisiert werden. Gedacht wird dabei etwa an wichtige Uebergänge bei Schulhäusern oder auf Zugangswegen zu diesen, wo mittels Einengungen der Fahrbahn, Aufpflästerungen oder Mittelinseln die Sicherheit verbessert werden kann.

#### 4.7 REITWEGE

Die im Regionalplan bezeichneten Wege werden als ausreichend betrachtet. Mit ihnen soll als Wegnetz der Zusammenhang und die Verbindung einzelner Gebiete und Stützpunkte in reitergerechter Form langfristig gewährleistet werden. Sie sollen verhindern, dass die fortschreitende Asphaltierung von Strassen und Wegen schliesslich auch die letzte Verbindung eine für die Reiter bedeutsame Beziehung erfassen kann. Grundsätzlich soll das Reiten aber auf allen Strassen und Wegen mit öffentlichem Wegrecht gestattet sein, ähnlich wie das Wandern und Velofahren, sofern sich daraus keine Konflikte ergeben und die Rechtslage nicht entgegensteht (z.B. ausschliessliches Fusswegrecht).

Konflikte können sich ergeben, wo starke Fussgängerströme bei engen Verhältnissen mit Reitern zusammentreffen, oder wo der bauliche Zustand eines Weges der Beanspruchung der Reiter nicht genügt. Da es sich vorwiegend um örtlich begrenzte Bereiche handelt, erübrigen sich meist planerische Massnahmen. Ein lokal und eventuell auch zeitlich begrenztes Reitverbot oder kleinere bauliche Verbesserungen erlauben in vielen Fällen die Problemlösung.

#### 4.8 GÜTERUMSCHLAG

Der Güterumschlag Bahn-Strasse am Bahnhof Ebikon soll mindestens im bisherigen Umfang beibehalten werden.

#### 4.9 BUSLINIEN

Die von der Regionalplanung vorgeschlagenen Netzänderungen (Verlängerung der Trolleybuslinien 1 und 4 resp. 5 und eine neue Buslinie via Hartenfels- und Schachenweidstrasse) können aus der Sicht der Gemeinde bereits etwas differenzierter beurteilt werden.

Die Verlängerung der Trolleybuslinien bringt für die Gemeinde gesamthaft keine Verbesserung gegenüber einem verdichteten Fahrplan der Linien 22, 23 und Luzern-Adligenswil. Der fehlende Tarifverbund in der Region ist unabhängig davon und vollumfänglich zu realisieren und nicht nur teilweise durch Verlängern einer Linie.

Vieles spricht für eine Buslinie via Hartenfels- und Schachenweidstrasse, womit sich das Baugebiet gleichmässiger bedienen liesse. Ob dies die Dieriker Linie, eine neue Linie oder im westlichen Abschnitt gar die beiden bestehenden Linien sein könnten, wäre in weiteren betrieblichen Studien zu klären. Im östlichen Teil könnten einzelne Kurse weiterhin die Firma Schindler bedienen (Variante A, Abbildung 6).

Unabhängig davon ist die Frage der Linienführung zwischen Maihof und Garage Erb zu prüfen. In Frage kommt die bestehende Linienführung auf der Luzernerstrasse oder über eine neue Busstrassenverbindung zwischen Schachenstrasse und Schachenweidstrasse. Die neue Verbindung wäre dann sinnvoll, wenn sich damit eine Beschleunigung des Busverkehrs erreichen liesse. Falls die Verbindung realisiert würde, müsste sie von beiden resp. allen Buslinien benützt werden. Die Verbindung wäre mit einem Fahrverbot für den übrigen Motorfahrzeugverkehr zu belegen.

Eine weitere Möglichkeit, das Baugebiet gleichmässiger zu erschliessen, wäre ein Lokalbus von der Hartenfelsstrasse via Zentrum, Schlösslistrasse bis ins Schlössli und allenfalls einzelnen Kursen verlängert bis ins Wesemlin (Trolleybuslinie 4 und 5). Damit würde auch eine direkte Verbindung Oberschachen/Schlössli-Zentrum Ebikon entstehen mit Umsteigemöglichkeiten Richtung Luzern, Buchrain und Dierikon (Variante B, Abbildung 7).

Ein Variantenentscheid bezüglich der regionalen Buslinien ist ohne intensive Kontakte mit den Nachbargemeinden, den Konzessionsbehörden und der Betriebsführung nicht denkbar. Allfällige Entscheide wären zudem mit dem kantonalen Richtplan zu koordinieren, obwohl die darin enthaltenen Vorschläge zum Teil erst langfristig realisierbar sind. Bestenfalls mittelfristig realisierbar dürfte eine regionaler Tarifverbund sein, der ebenfalls zu beachten ist.

## 5. ZUR REALISIERUNG DES RICHTPLANES

---

### 5.1 UEBERGEORDNETE UND KOMMUNALE STRASSEN

---

#### 5.1.1 Lösung dringlicher Verkehrsprobleme

- Stufe 1: Diese Stufe umfasst folgende vier Massnahmen, deren Realisierung sofort und ohne Beanspruchung von Privatgrund möglich ist und die bereits eine starke Reduktion des Schleichverkehrs ermöglichen:

1. Rechtsabbiegeverbot in die Schulhausstrasse von der bergseitigen Zufahrt der Schlösslistrasse her (Abbildung 1).
2. Unterbrechung der Höchweidstrasse in der Mitte für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr (Abbildung 4).
3. Durchsetzung des bestehenden Fahrverbotes oder Einbahnregelung an der Bahnhofstrasse (Abbildung 3). (Provisorische Massnahme)
4. Einspurabschnitt an der Dorfstrasse als Fussgängerschutzmassnahme (Abbildung 5).
5. Beidseitige Radstreifen an der Schachenweidstrasse sowie einseitiger Radstreifen Richtung Adligenswil an der Adligenswilerstrasse.
6. Einbahnabschnitt an der Kaspar Kopp-Strasse (keine Einfahrt vom Löwen her).

Diese Massnahmen führen zu Verkehrsverlagerungen mit Zunahmen auf den Hauptachsen und einzelnen Einmündungen in diese (Oberdierikoner- und Dorfstrasse). Dadurch wird sich zweifellos der Realisierungsdruck auf die Unterführung Buchrain verstärken. Auf der Schachenweidstrasse, der Dorfstrasse und insbesondere auf der Chäppelimmattstrasse sind spürbare Verkehrsrückgänge zu erwarten.

- Stufe 2: Diese Stufe umfasst folgende Massnahmen, deren Realisierung nicht unmittelbar möglich ist oder deren Notwendigkeit sich erst nach Realisierung von Stufe 1 überblicken lässt:

6. Einbahnregelung in einem Abschnitt der Chäppelimmattstrasse mit baulichen Massnahmen an der Chäppelimmatt- und an der Lischenstrasse (Abbildung 2).
7. Abklärung der Möglichkeit und Realisierung einer Vierphasen-Signalregelung an der Sonnenkreuzung nach Eröffnung der N 14. Damit könnten alle Abbiegemanöver gewährleistet werden.
8. Geschwindigkeitshemmende Massnahmen an der Schulhausstrasse.
9. Geschwindigkeitshemmende Massnahmen an der Schachenweidstrasse.
10. Verkehrsberuhigende Massnahmen an der Kaspar Kopp-Strasse.

### 5.1.2 Weitere Massnahmen

Unter diesen Abschnitt fallen folgende Massnahmen, deren Realisierung entweder noch nicht dringlich oder aber abhängig von Entscheiden Dritter (Kanton, SBB) ist:

11. Unterführung Buchrainstrasse
12. Tunnelverbindung Rontal-N 14 (Perlenbrücke)
13. Neue Rischstrasse
14. Verbindung Hartenfelsstrasse-Anschluss Fildern
15. Verbindung Hartenfelsstrasse-Alfred Schindler-Strasse
16. Geschwindigkeitshemmende Massnahmen an der inneren Hartenfelsstrasse
17. Gestalterische Massnahmen an der Dorfstrasse

### 5.2 ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN

Erschliessungsstrassen resp. die Feinerschliessungen des Baugebietes sind im Verkehrsrichtplan aus zwei Gründen nicht enthalten. In bereits erschlossenen und insbesondere in überbauten Gebieten wäre ihre Bezeichnung ohne Bedeutung, während in teilweise oder nicht erschlossenen Gebieten die Erschliessung zusammen mit der Parzellierung und der Ueberbauung festzulegen ist, was aber den Rahmen des Verkehrsrichtplanes sprengt. Trotzdem obliegt der Gemeinde die Aufsicht über die Feinerschliessung, um zu gewährleisten, dass diese zweckmässig, kostengünstig und gebietsabdeckend erfolgt. Es dürfte sich als zweckmässig erweisen, Erschliessungen künftig nur noch aufgrund von Bebauungs- oder Gestaltungsplänen zuzulassen. Dabei ist der Gebietsabgrenzung dieser Pläne und den Anschlusspunkten an die Sammelstrassen besondere Beachtung zu schenken. Die Gebietsabgrenzung soll nach planerischen Gesichtspunkten und nicht aufgrund der Eigentumsverhältnisse erfolgen. Sie soll gewährleisten, dass das Gebiet selbst wie auch die anschliessenden Gebiete zweckmässig und kostengünstig erschlossen und mit den nächsten Sammelstrassen verbunden werden können. Es ist zu gewährleisten, dass keine schlecht oder nicht erschliessbaren Restparzellen entstehen. Zweckmässige Abgrenzungen bilden Hauptverkehrs- und Sammelstrassen, Eisenbahnlinien, Waldränder, Gewässer die äusseren Grenzen der Bauzonen und Grenzen zwischen Zonen sehr unterschiedlicher Nutzung (z.B. Wohnen und Industrie). Andere Abgrenzungen sind nur zuzulassen, wenn die zweckmässige Erschliessung aller entstehenden Teilgebiete gewährleistet ist.

Die Erschliessung innerhalb der einzelnen Bebauungs- oder Gestaltungspläne soll einerseits nicht so erfolgen, dass neue Schleichwege zur Umgehung von Sammel- oder Hauptverkehrsstrassen entstehen, denen mit Fahrverboten bekannterweise nicht wirksam begegnet werden kann. Andererseits soll auch eine Erschliessung nur mit Stichstrassen vermieden werden, um den Aufwand der öffentlichen Dienste in vernünftigem Rahmen zu halten. Grundsätzlich ist auf möglichst geringen Verkehrsflächenanteil zu achten (z.B. mit vermehrten Sammelgaragen oder doppelten Erschliessungstiefen beidseits einer Strasse).

Erschliessungsstrassen sind je nach Länge und Verkehrsaufkommen verschieden breit. Für wenige Einfamilienhäuser genügen 3 bis 4 m ohne Trottoir. Längere Strassen in Einfamilienhausquartieren und kürzere Strassen in Mehrfamilienhausquartieren sollten 4 bis 5 m breit sein und ein 2 m breites Trottoir aufweisen, während längere Strassen in Mehrfamilienhausquartieren 5 bis 6 m breit sein und auch ein Trottoir aufweisen sollten.

Weniger als 5.3 m breite, längere Strassen sollten in Sichtweite voneinanderliegende Ausweichstellen für Lastwagen aufweisen.

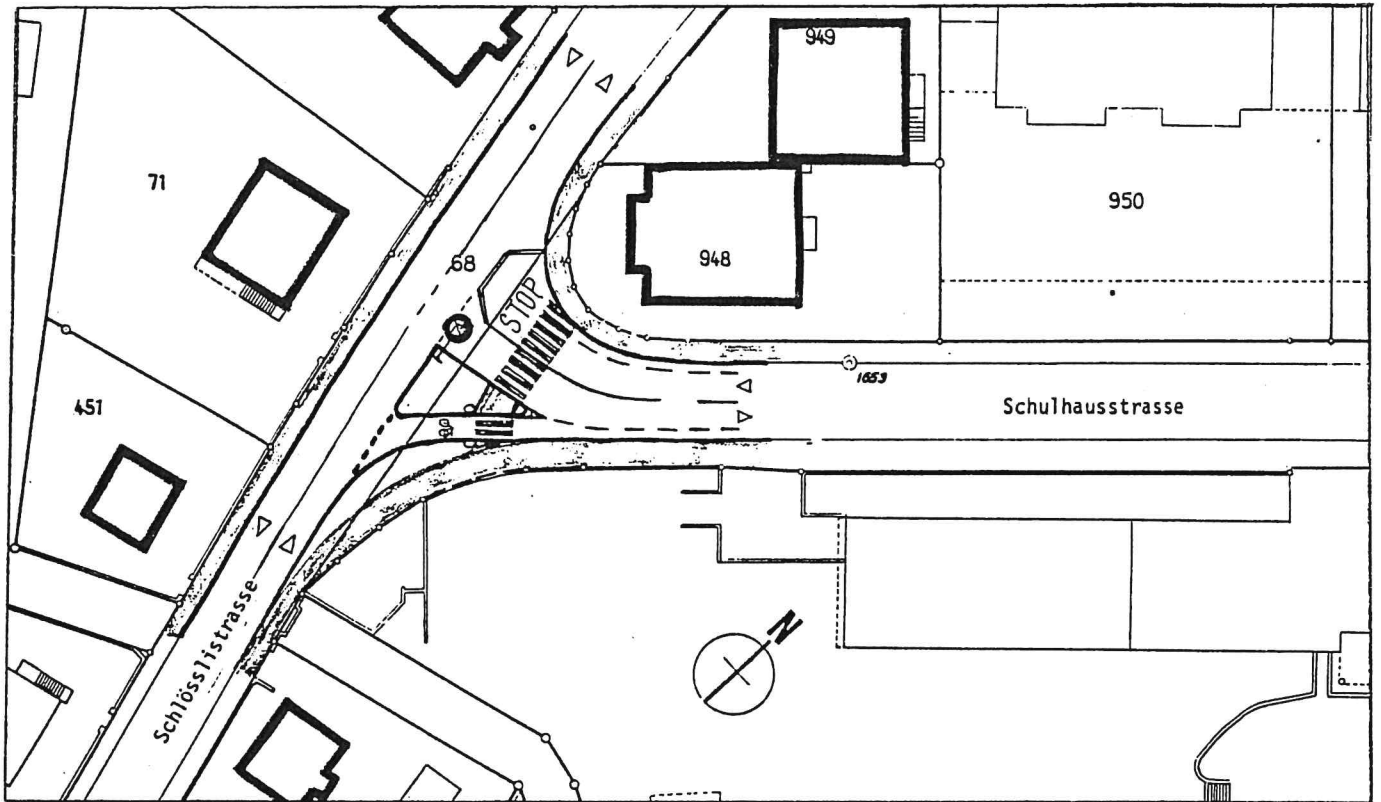


ABB. 1: MASSNAHMEN AN DER SCHULHAUSSTRASSE

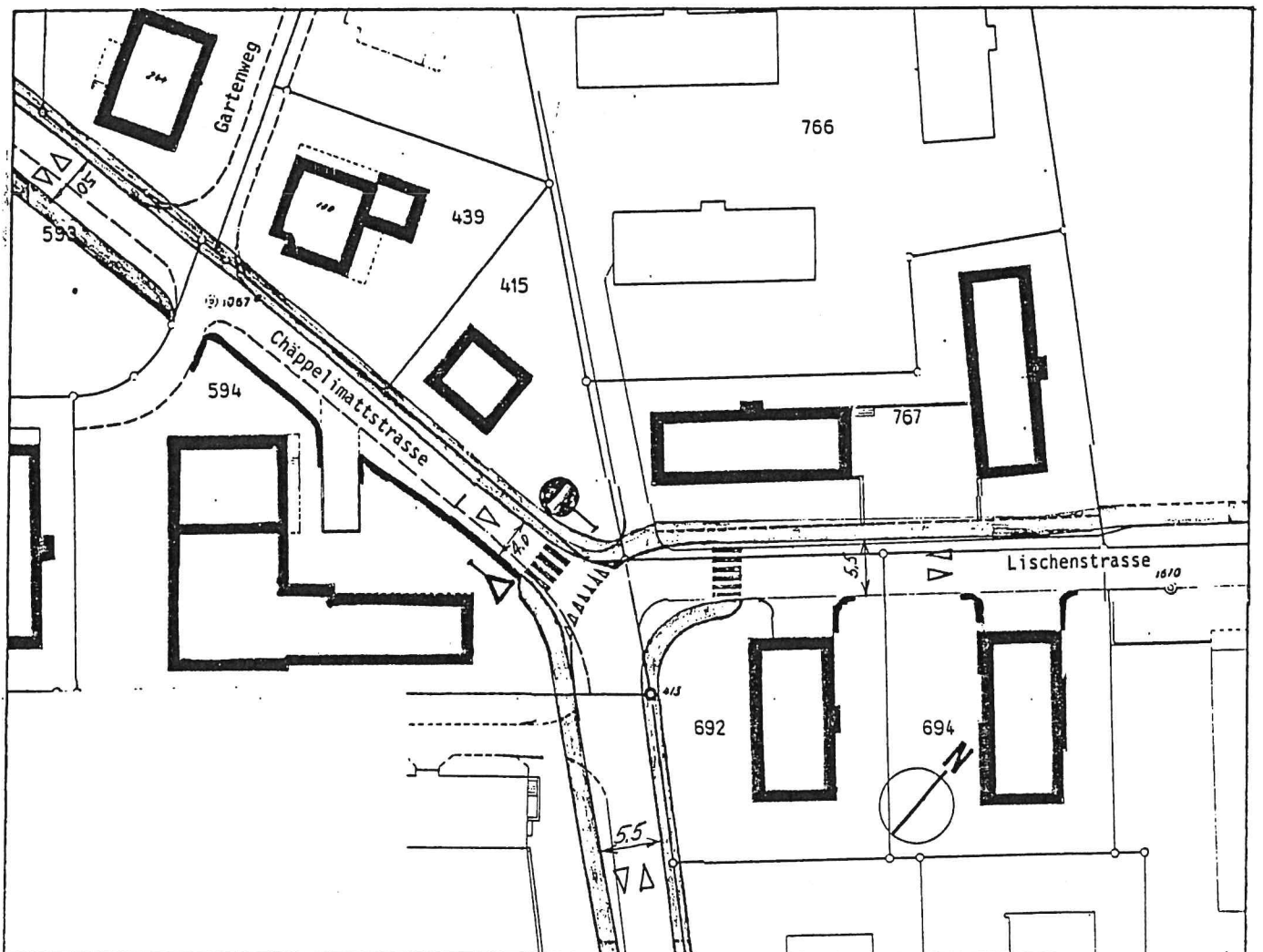


ABB. 2: MASSNAHMEN AN DER CHAEPPELMATTSTRASSE

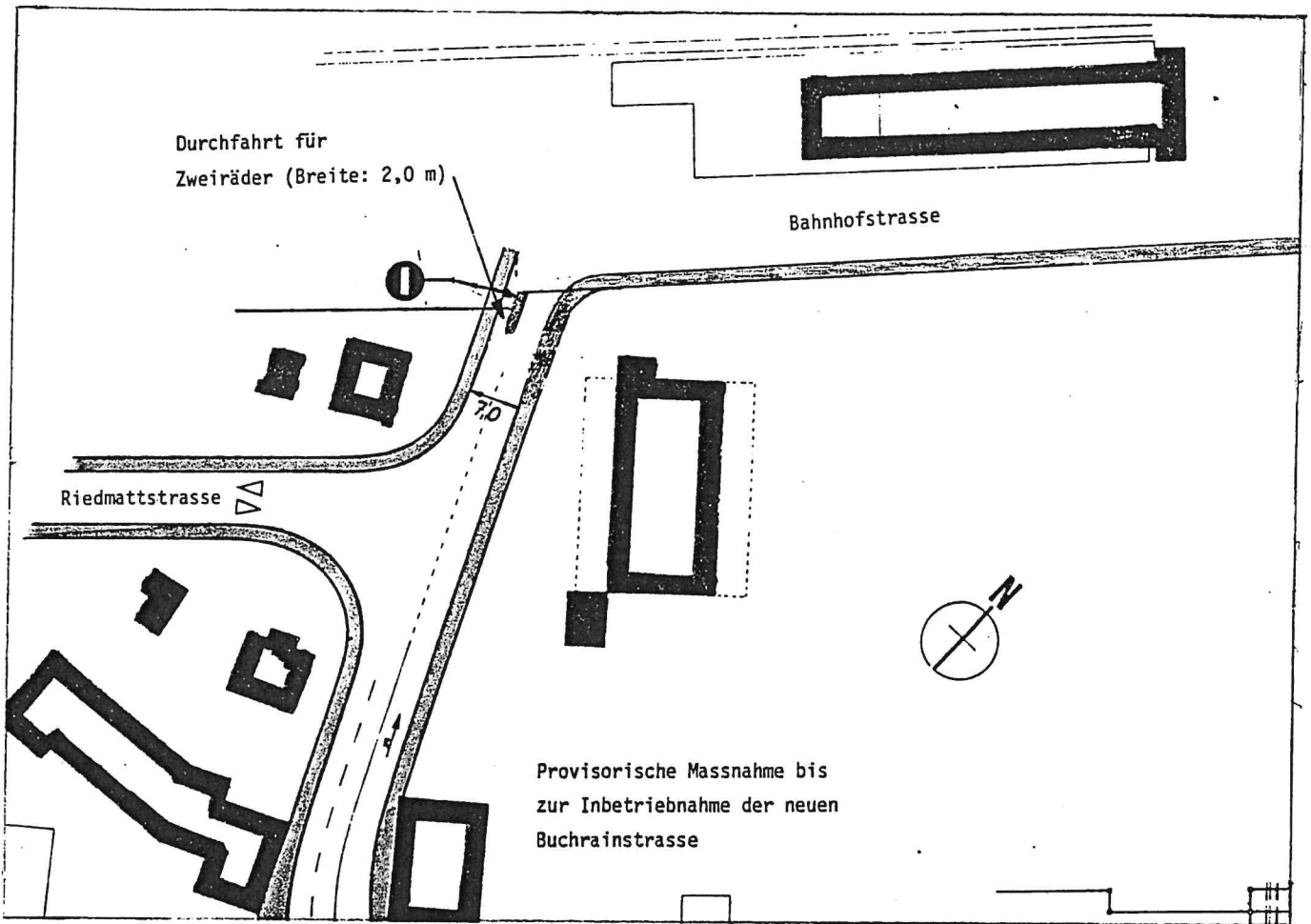


ABB. 3: MASSNAHMEN AN DER BAHNHOFSTRASSE

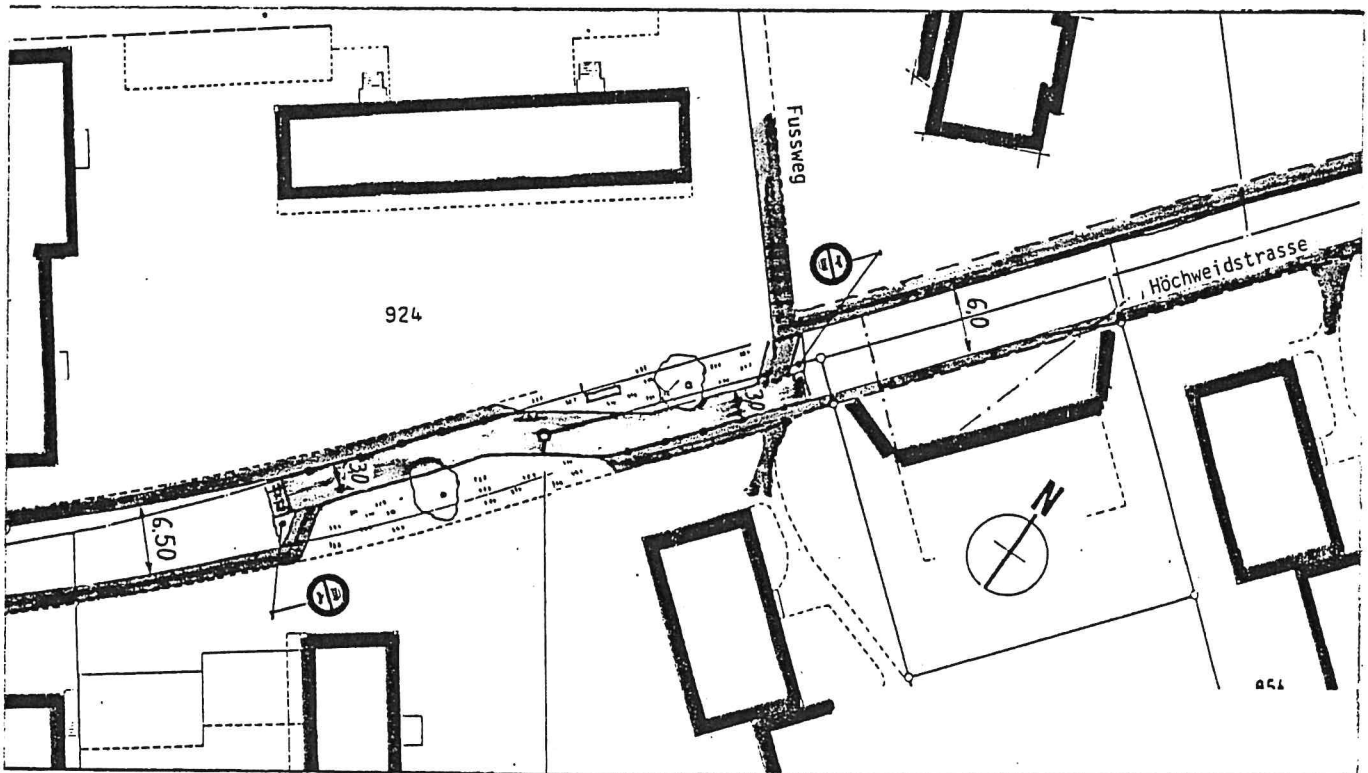


ABB. 4: MASSNAHMEN AN DER HOECHWEIDSTRASSE



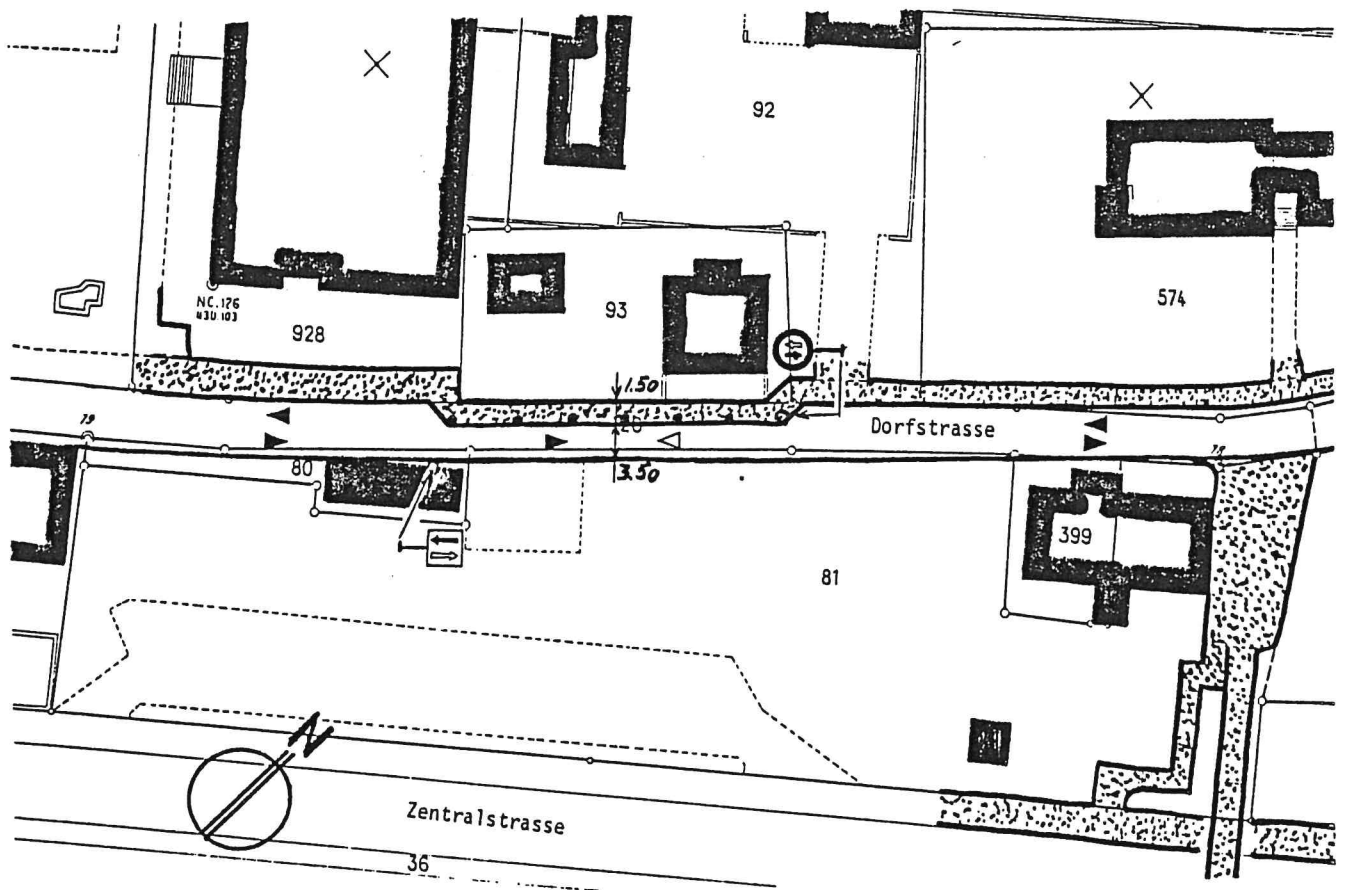
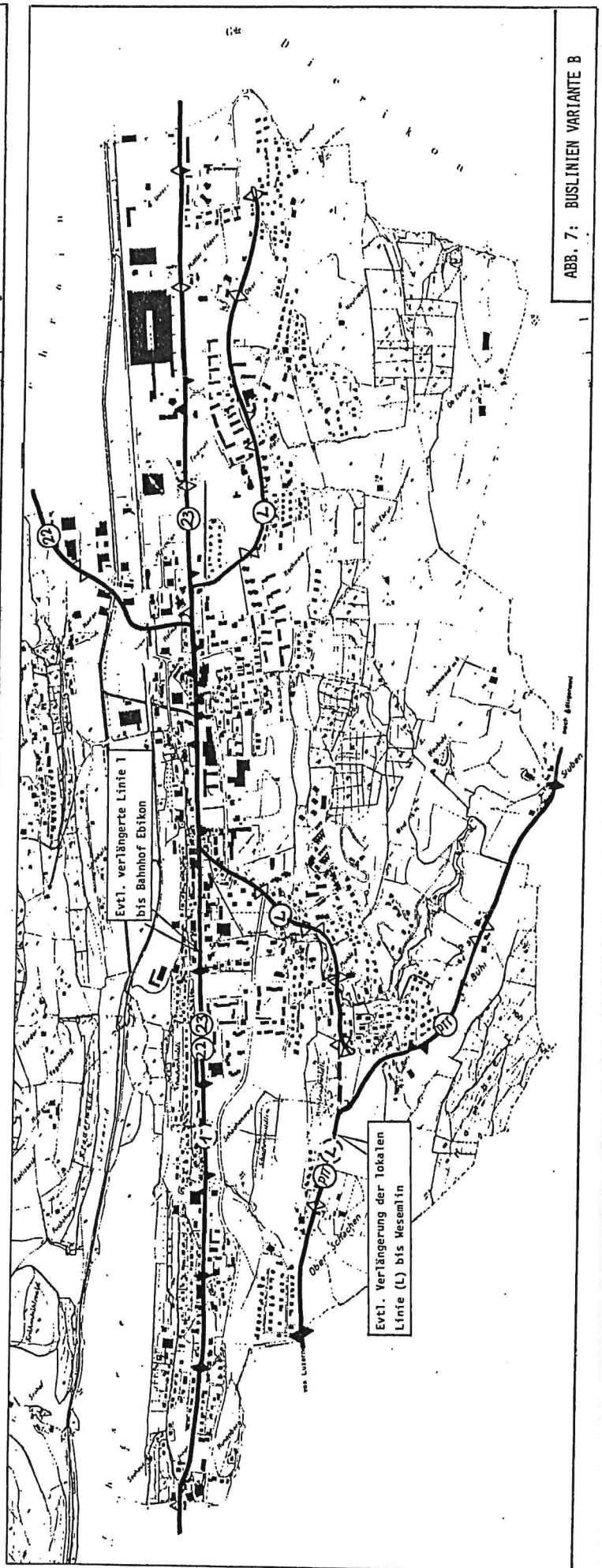
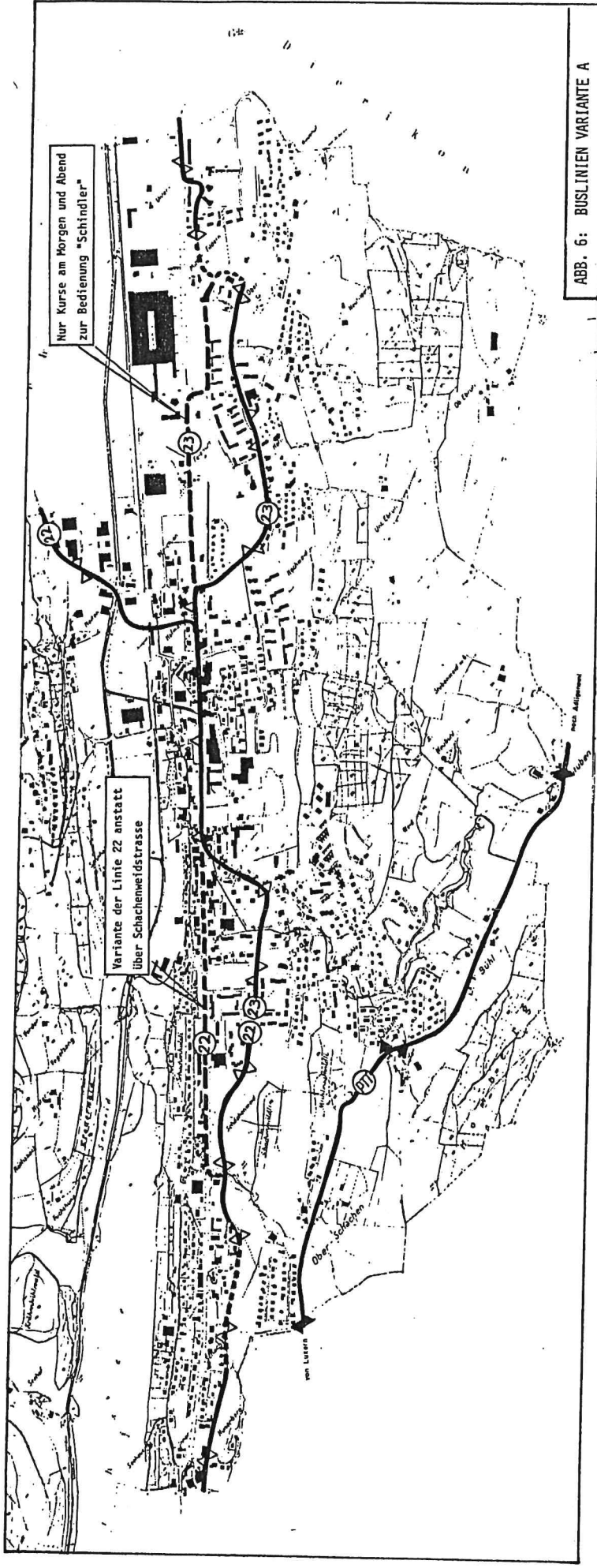
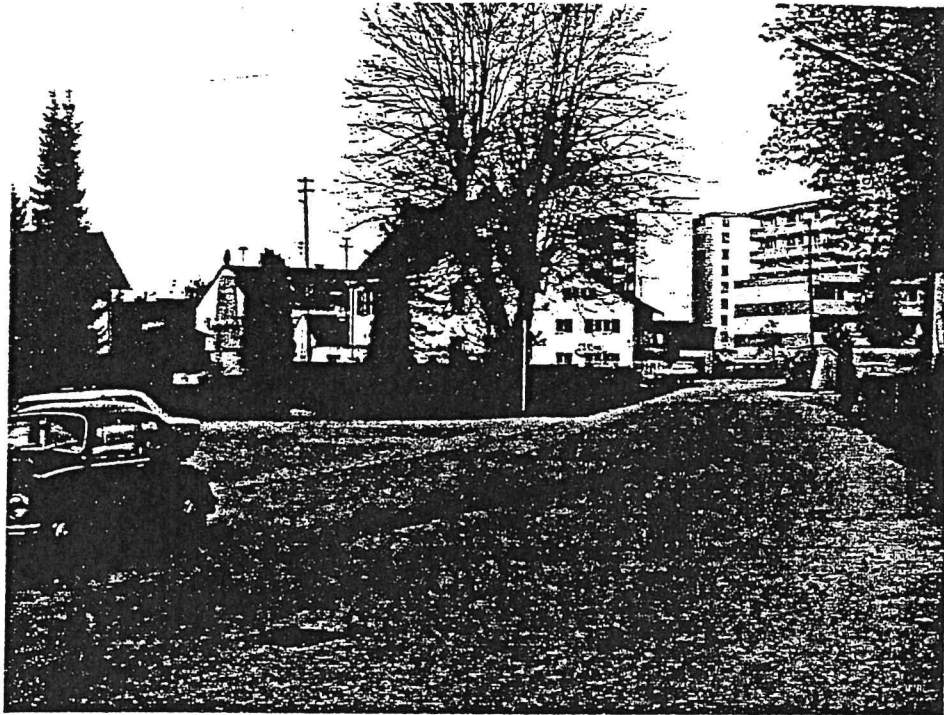


ABB. 5: MASSNAHMEN AN DER DORFSTRASSE

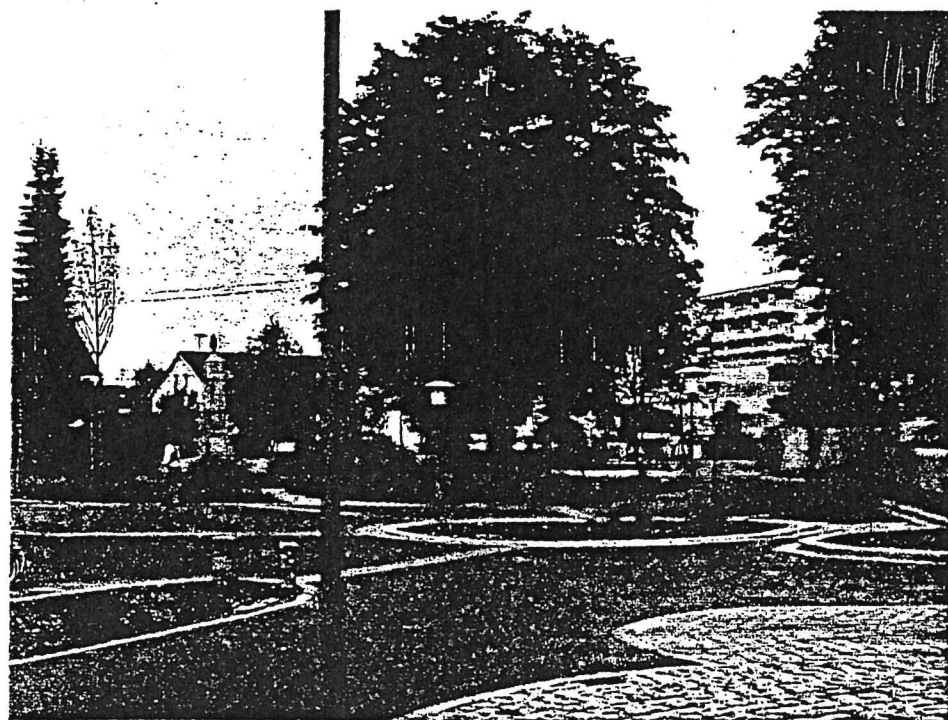


ANHANG 1

Beispiele möglicher Verkehrsberuhigungsmassnahmen



**Vorher**

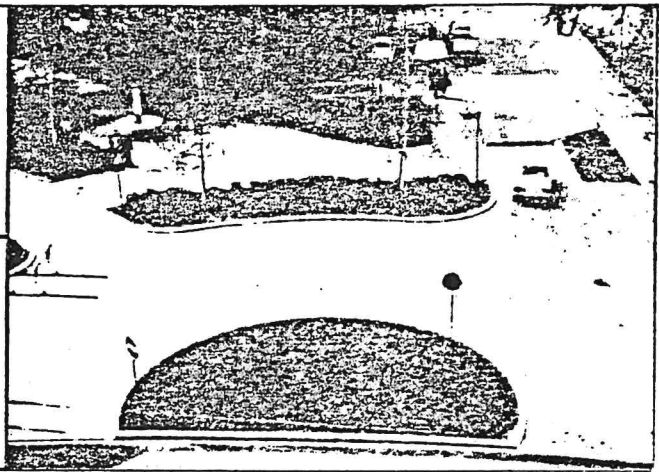


**Nachher**

IVT-ETHZ	Versuche mit Wohnschutz - Massnahmen	U 16
----------	--------------------------------------	------

Zürich  
Döltschiweg (U16)

ZIEL: Weniger Verkehr  
MASSNAHME: Vertikaler Versatz  
(Aufplasterung der Kreuzung)



KURZBESCHRIEB

Projekt

Definitive Umgestaltung

Siedlung

Ortsplanerische Lage: Wohnzone  
Bebauungsdichte: Offene, mehrgeschossige Bauweise

Strasse

Typ: Erschliessungsstrasse  
Länge: 280 m  
Eigentümer: Gemeinde

Realisierung

Idee: Anwohner  
Zeitdauer: 18 Monate von der Idee bis zum Baubeginn, 6 Monate Bauzeit  
Kosten: Fr. 130 000.-  
Kostenteiler: 100 % Gemeinde


VERKEHRSMENGE

Tagesverkehr (Mfz/Tg)

Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Samstag	
Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
1596	1131	1720	1193	1615	1182	1795	1179	-	814

Spitzenstundenverkehr

	Vor	Nach
Mfz/h	330	217

<p>Zürich Titlisstrasse (U26)</p>	
<p>ZIEL: Weniger und angepasster Verkehr</p> <p>MASSNAHMEN: Gewundene Linienführung, vertikaler Versatz</p>	

### KURZBESCHRIEB

#### Projekt

Definitive Umgestaltung

#### Siedlung

Ortsplanerische Lage: Wohnzone  
Bebauungsdichte: Offene, mehrgeschossige Bauweise

#### Strasse

Typ: Erschliessungsstrasse  
Länge: 260 m  
Eigentümer: Gemeinde

#### Realisierung

Idee: Anwohner  
Zeitdauer: 2 Jahre von der Idee bis zum Baubeginn, 2 Monate Bauzeit  
Kosten: Fr. 100 000.-  
Kostenteiler: 100 % Gemeinde

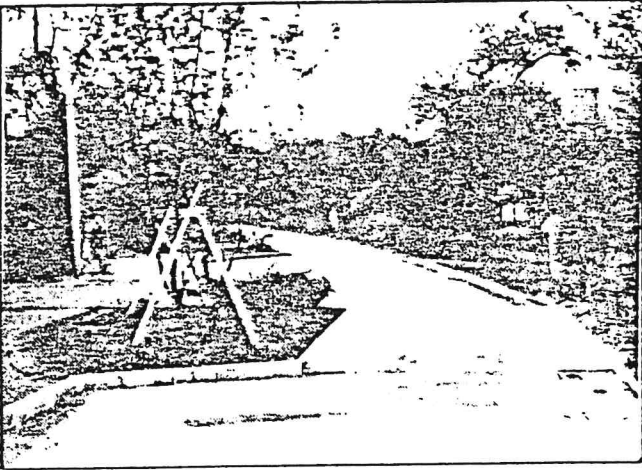
### VERKEHRSMENGE

	0630 - 0730		0730 - 0830		1130 - 1230		1600 - 1700		1700 - 1800	
	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
Mfz	56	25	105	60	72	49	61	48	79	70
Mofa/FR	0	3	5	3	0	6	3	6	0	1
FG	6	1	23	4	6	6	18	6	11	1

### GESCHWINDIGKEIT

Quer - schnitt	Stichpr. n		V <sub>15</sub>		V <sub>50</sub>		V <sub>85</sub>		V <sub>min</sub>		V <sub>max</sub>		S	
	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
I/HVV	180	197	33	14	37	23	45	33	24	5	56	45	6,5	9,2
A	466	302	34	32	42	39	51	45	20	16	67	54	8,1	16,6

IVT - ETHZ	Versuche mit Wohnschutz - Massnahmen	U 112
------------	--------------------------------------	-------

Fällanden ZH Pfaffensteinstrasse (U112)	
ZIEL: Angepasster Verkehr MASSNAHMEN: Gewundene Linienführung, Vertikale Versätze	

### KURZBESCHRIEB

#### Projekt

Definitive Umgestaltung

#### Strasse

Typ: Erschliessungsstrasse, Sackgasse  
 Länge: 210 m  
 Einzugsgebiet: 35 Einwohner  
 Eigentümer: Gemeinde

#### Siedlung

Ortsplanerische Lage: Wohnzone  
 Bebauungsdichte: Offene, zweigeschossige Bauweise

#### Realisierung

Idee: Anwohner  
 Zeitdauer: 1 Jahr von der Idee bis zum Baubeginn, 2 Monate Bauzeit  
 Kosten: Fr. 50 000.-  
 Kostenteiler: 20 % Gemeinde  
 80 % Private (Quartierplangenossen)


### VERKEHRSMENGE

	0630 - 0730		0730 - 0830		1130 - 1230		1600 - 1700		1700 - 1800	
	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
Mfz	-	17	-	10	-	-	-	10	-	21
Mofa/FR	-	1	-	7	-	-	-	12	-	2
FG	-	5	-	5	-	-	-	6	-	7

### GESCHWINDIGKEIT

Quer - schnitt	Stichpr. n		V <sub>15</sub>		V <sub>50</sub>		V <sub>85</sub>		V <sub>min</sub>		V <sub>max</sub>		S	
	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
I/HV	-	14	-	14	-	23	-	30	-	10	-	36	-	7,5
I/VV	-	14	-	7	-	10	-	13	-	6	-	16	-	2,8
Ue/HVV	-	56	-	6	-	9	-	12	-	5	-	19	-	3,0
A	-	48	-	28	-	35	-	40	-	21	-	44	-	5,8

IVT-ETHZ	Versuche mit Wohnschutz - Massnahmen	U 115
----------	--------------------------------------	-------

Zürich Moosstrasse (U115)	
ZIEL: Angepasster Verkehr MASSNAHME: Vertikaler Versatz (Aufpflasterung einer Kreuzung)	

### KURZBESCHRIEB

#### Projekt

Definitiver Umbau mit Sanierung der Werkleitungen

#### Strasse

Typ: Erschliessungsstrasse  
Länge: 500 m  
Eigentümer: Gemeinde

#### Siedlung

Ortsplanerische Lage: Wohnzone, öB+A  
Bebauungsdichte: Offene, mehrgeschossige Bauweise

#### Realisierung

Idee: Anwohner und Verwaltung  
Zeitdauer: 6 Monate von der Idee bis zum Baubeginn, 1 Monat Bauzeit  
Kosten: Fr. 15 000.-  
Kostenteiler: 100 % Gemeinde

### VERKEHRSMENGE

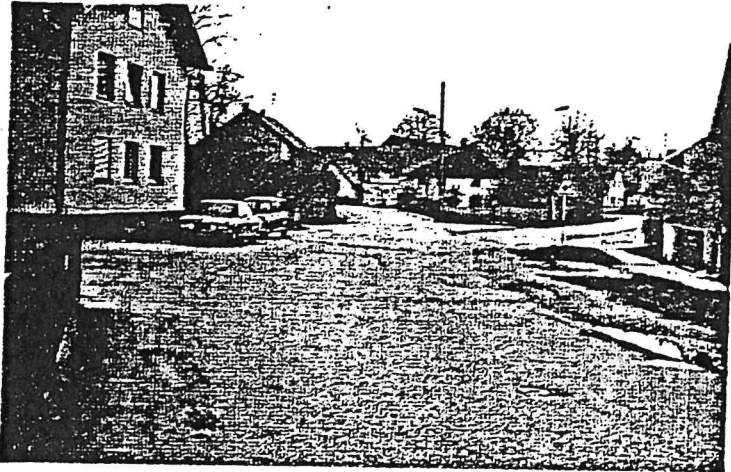
	1130 - 1230		1600 - 1700		1700 - 1800	
	Vor	Nach	Vor	Nach	Vor	Nach
Mfz	-	31	-	41	-	53
Mofa/FR	-	18	-	23	-	35
FG	-	65	-	146	-	240

### LAERM

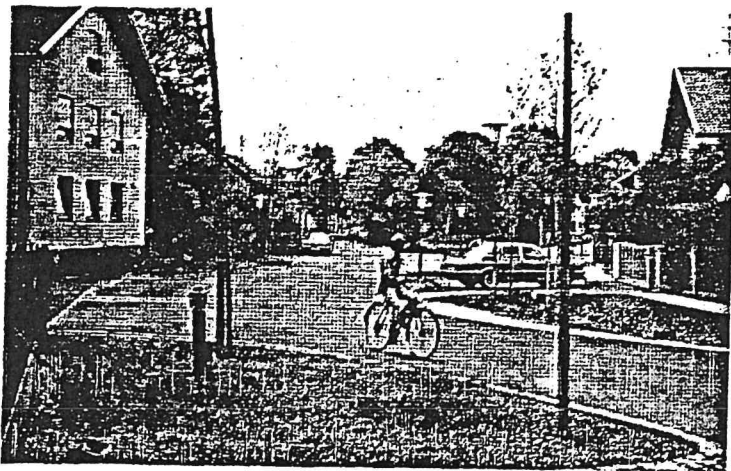
Mess - periode	L <sub>eq</sub>		L <sub>1</sub>		L <sub>10</sub>		L <sub>50</sub>		L <sub>90</sub>		L <sub>99</sub>		Bemerkung
	Ohne	Mit	Ohne	Mit	Ohne	Mit	Ohne	Mit	Ohne	Mit	Ohne	Mit	
1100-1130	54.3		64.3		56.8		50.8		47.0		45.3		20 Mfz/h *
1130-1200	57.5		68.6		59.8		52.0		47.4		45.4		32 Mfz/h *
1200-1230	55.9		67.0		58.4		50.0		45.8		43.1		29 Mfz/h
1600-1630		58.4		68.3		59.3		50.8		46.5		43.5	38 Mfz/h
1630-1700		59.6		70.8		61.0		51.5		47.0		44.3	42 Mfz/h **
1700-1730		61.9		70.3		61.0		51.0		47.5		44.8	52 Mfz/h **
1730-1800		59.9		71.3		62.3		52.0		47.8		45.8	54 Mfz/h **

\* : spielende Kinder in der Umgebung

\*\* : über 200 FG/h



**Vorher**



**Nachher**



## ANHANG 2

### Ablehnungsgründe zu Einwendungen zum Planentwurf

- Als Ergänzung zu den Zielen des Verkehrsrichtplans wurden folgende Formulierungen vorgeschlagen: Der Verkehr in den Wohnquartieren soll nur diesen Quartieren dienen. Durchgangsverkehr durch Wohnquartiere soll verhindert werden. Mit den im Bericht aufgeführten Zielen über die Konzentration des Verkehrs und die Verunmöglichung der Schleichwege wird praktisch das Gleiche bereits ausgesagt, weshalb auf die Ergänzung verzichtet werden kann.
- Ein Planeintrag mit der geplanten Tunnelverbindung Rontal-N 14 wäre verfrüht, da die Linienführung dieser Verbindung noch offen ist.
- Für die Schachenweidstrasse, die Schulhausstrasse und die Hartenfelsstrasse wurden Geschwindigkeitsreduktionen auf 30-40 Kilometer pro Stunde vorgeschlagen. Für diese fehlt aber auf Strassen mit gutem Ausbau die Rechtsgrundlage. Diese Vorschläge werden aber auch im Hinblick auf die generelle Tempo-50-Regelung und aufgrund des erfahrungsgemäss geringen Beachtungsgrades von speziellen Geschwindigkeitsregelungen abgelehnt. Eine ausreichende Beachtung wäre nur mit grossem Kontrollaufwand zu erreichen.
- Ebenfalls für die Schachenweidstrasse wird eine Einbahnregelung empfohlen. Da eine solche mit erheblichen Nachteilen wie höhere Fahrgeschwindigkeit, Umwege und Mehrverkehr auf anderen Strassen verbunden wäre, wurde nicht darauf eingegangen.
- Ein Lastwagenfahrverbot auf der Schachenweidstrasse wäre schwierig abzugrenzen, d.h. der zulässige Zubringerverkehr liesse sich nur schwer vom verbotenen Durchgangsverkehr trennen.
- Wegen ihrer Gefährlichkeit wurde die Sperrung der Einfahrt der Schmidhofstrasse in die Schachenweidstrasse empfohlen. Darauf wurde wegen bestehender Fahrrechte und der Umwegfahrten als Folge der Sperrung nicht eingetreten. Der ganze Einmündungsbereich soll vielmehr durch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sicher gestaltet werden.
- Für die Schulhausstrasse wurde eine Verlegung des Einbahnabschnittes zwischen Parkgarage Ladengasse und Chäppelimmattstrasse vorgeschlagen. Die Schulhausstrasse würde zur Sackgasse von der Schösslistrasse her und wäre mit einem Wendeplatz am Ende zu versehen. Für die Besucher der Ladengasse entstünden bei der Wegfahrt weit grössere Umwege als bei der vorgeschlagenen Lösung bei der Zufahrt der Fall ist. Der Bereich vor den Schulhäusern würde stärker belastet anstatt entlastet. Auf die Einwendung wurde deshalb nicht eingegangen.
- Es wurde auch vorgeschlagen, die Schulhausstrasse mit einem Fahrverbot mit Zusatz: Zufahrt zum Zentrum Ladengasse und zu den Schulhäusern gestattet zu signalisieren. Ein solches Verbot wäre angesichts der grossen Zahl der Berechtigten nur mit grossem Aufwand durchzusetzen und ohne diesen Aufwand so wirkungslos wie viele bisherige Fahrverbote in Ebikon.

- Der Vorschlag zur Unterbrechung der Schulhausstrasse und der Umgestaltung des mittleren Abschnittes zur Fussgängerzone ist eine radikale Massnahme, die erhebliche Probleme auslöst. So wären die beiden Sackgassen mit Wendepunkten zu versehen. Damit verbunden wären auch grössere Umwege für den Ziel- und Quellverkehr der beiden Strassenabschnitte. Wegen dem Linksabbiegeverbot nach Luzern an der Sonnenkreuzung wäre an der Dorfstrasse mit Mehrverkehr zu rechnen, was im Widerspruch zur Idee steht, den Verkehr in dieser Strasse zu reduzieren und zu beruhigen. Dem Vorschlag wurde deshalb nicht stattgegeben.
- Schliesslich wurde gewünscht, auf jegliche Veränderungen an der Schulhausstrasse zu verzichten, welche die Erreichbarkeit der Zentren Kirchmatt resp. Ladengasse erschweren. Das geplante Abbiegeverbot an der Schulhausstrasse ist aber die wichtigste Massnahme zur Verhinderung von Schleichwegen im ganzen Verkehrsrichtplan (Schlüsselstelle). Ohne diese Massnahme würde eines der wichtigsten Ziele des Planes praktisch hinfällig. Ausschliesslich geschwindigkeitshemmende Massnahmen wären in dieser Situation nicht ausreichend.
- Im Zusammenhang mit den Massnahmen an der Chäppelimmattstrasse wurde auch verlangt, die Chäppelimmattstrasse im Gegenverkehr zu belassen und an der Sonnenkreuzung sofort das Linksabbiegen Richtung Luzern zu gestatten bei gleichzeitigem Verzicht auf die Querverbindung Dorfstrasse-Chäppelimmattstrasse. Die dabei entstehenden Umwege wären für die Beziehung Dorfstrasse-Chäppelimmatt mit 500 Metern rund doppelt so lange, wie wenn der Verkehr von der Chäppelimmattstrasse via Hofmattstrasse Richtung Luzern fahren muss. Ohne die Linksabbiegemöglichkeit würde aber der Schleichverkehr vom Gebiet Aeschentürli/Chäppelimmatt via Schulhausstrasse/Schachenweidstrasse oder durch die Dorfstrasse nicht reduziert. Zufolge der ungünstigen Lage der Sonnenkreuzung innerhalb der grünen Welle können auch für einen späteren Zeitpunkt keine Versprechen bezüglich der Linksabbiegemöglichkeit gemacht werden.
- Der Wunsch, die Bedeutung resp. das Einzugsgebiet der Chäppelimmattstrasse durch eine neue Strassenverbindung Hofmatt-Höflistrasse zu verkleinern, widerspricht dem Grundsatz, den Bau neuer Strassen möglichst einzuschränken. Dies gilt ganz besonders für den betroffenen Bereich, der bereits heute eine überdurchschnittliche Strassendichte aufweist.
- Der Vorschlag, die Höchweidstrasse beim Anschluss an die Chäppelimmattstrasse zu sperren, zielt dahin, den Verkehr vom Aeschentürli via Höchweidstrasse und Oberdierikerstrasse zu lenken. Die rechtlichen Voraussetzungen für die an sich dringende Sperrung sind an dieser Stelle aber ungünstig (Eigentum der Strasse und Fahrrechte) und zudem würde dadurch die kritische Einmündung im Rank zusätzlich belastet.
- Dem Vorschlag, die Höchweidstrasse nicht zu sperren, sondern die Durchfahrt nur zu erschweren, stehen folgende Erwägungen entgegen: Die Wirksamkeit geschwindigkeitshemmender Massnahmen wird höchstens kurzfristig ausreichen, um den Schleichverkehr etwas zu reduzieren. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse an der Strasse können Massnahmen nur auf dem kurzen, zur Sperrung vorgesehenen Abschnitt kurzfristig realisiert werden. Geschwindigkeitshemmende Massnahmen müssten sich aber auf die Länge der ganzen Strasse verteilen und wären entsprechend kostenintensiv.

- Es ist verständlich, dass die Bewohner der Alfred Schindler-Strasse keine Begeisterung für deren Verlängerung nach Osten bis zur Hartenfelsstrasse zeigen. Der Bedarf für diese besteht aber langfristig, da die Leistungsfähigkeit der Anschlüsse Rank und Fildern für den gesamten Verkehr der Quartiere zwischen Hofmatt und Gemeindegrenze nicht genügen wird. Ausserdem würde dadurch entgegen den Zielsetzungen weiterhin viel Verkehr über lange Strecken parallel zur Hauptstrasse durch Wohngebiete geleitet und es würden grössere vermeidbare Umwege entstehen. Eine Verlängerung der Alfred Schindler-Strasse wurde zudem bereits beim Bau der bestehenden Strasse beabsichtigt und eingeplant. Nur damit lässt sich auch der grosszügige und leistungsfähige Ausbau der Schindlerkreuzung mit Beteiligung der Gemeinde rechtfertigen.
- Es wurde vorgeschlagen, auf die neue Strassenverbindung von der Hartenfelsstrasse zur Alfred Schindler-Strasse zu verzichten und dafür die Hartenfelsstrasse im östlichen Teil zu unterbrechen. Diese Massnahme hätte eine geringere Entlastung der Einmündung im Rank zur Folge und würde den Anschluss Fildern stärker belasten und mit dem Risiko, dass beide Anschlüsse zusammen langfristig auch nicht genügten. Durch den Unterbruch der Hartenfelsstrasse entstehen zwei lange Sackstrassen. Im übrigen liesse sich die Massnahme auch ohne Festlegung im Plan jederzeit realisieren.
- Der Wunsch, die Hartenfelsstrasse auf Dieriker Boden mit der Zugerstrasse zu verbinden, widerspricht den Vorstellungen der Anwohner der Hartenfelsstrasse wie auch den inoffiziellen Stellungnahmen der Dieriker Behörden. Eine Verbindung für Velofahrer und Fussgänger über die Gemeindegrenze hinweg wäre dagegen an dieser Stelle sehr erwünscht.
- Geschwindigkeitshemmende Massnahmen an der Hartenfelsstrasse wären mit grösserem Aufwand verbunden. Angesichts des guten baulichen Zustandes der Strasse und der teilweise noch sehr lockeren Ueberbauung wäre der Aufwand dafür unverhältnismässig. Ein gewisser Ersatz dafür könnte mit wechselseitiger Parkierung in den überbauten Abschnitten erreicht werden. Die gleichen Ueberlegungen gelten auch für die geforderte Aenderung des Vortrittes bei der Einmündung der Oberdierikerstrasse.
- Der Wunsch, die Flurstasse zur Erschliessung Richtung Mittler Fildern zu nutzen, wäre als Ersatz zur Verlängerung der Alfred Schindler-Strasse denkbar. Gegenüber jener weist sie aber keine Vorteile, sondern nur Nachteile auf.
- Der Vorschlag, den Anschluss des Quartiers Fildern an die Zugerstrasse an die Gemeindegrenze von Dierikon zu verlegen, wurde aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Der heutige Standort ist günstiger für die Bushaltestelle, die so das Quartier zentraler bedient. Für den Ausbau am bestehenden Ort wurden bereits erhebliche Vorinvestitionen vorgenommen (Bushaltebucht, Rechtsabbiegespur). Durch die Verlegung würden keine Liegenschaften von Verkehrsimmissionen entlastet, es wären teilweise nur andere Verursacher der Immissionen. Der Verkehr würde infolge von Umwegen zunehmen.

- Die Vorstellung auf der Bahnhofstrasse zwischen Bahnhof und Buchrainstrasse ein Fahrverbot ausgenommen für Güterverkehr zu erlassen, verbessert die Kontrollmöglichkeiten geringfügig. Falls aber der Wille zur Durchsetzung des Verbots beim Strasseneigentümer weiterhin fehlt, kann nicht mit einer besseren Beachtung als bisher gerechnet werden.
- Es wurde vorgeschlagen, die Ronstrasse nicht ins Wohngebiet von Buchrain zu verlängern. Die Strasse besteht aber bereits bis über die Gemeindegrenze. Da eine Weiterführung keine Nachteile für das durchquerte Industriegebiet von Ebikon hat, ist eine Weiterführung ausschliessliche Sache der Gemeinde Buchrain.
- Verschiedene Eingaben zur Kaspar Kopp-Strasse verlangen einen Einbahnabschnitt mit verbotener Fahrrichtung von der Garage Erb bis zum Reitzentrum, Schwellen auf der Strasse als Geschwindigkeitsbremsen, die Unterteilung der Strasse in drei Abschnitte und die teilweise Aufhebung des Parkverbotes ebenfalls zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten. Die Begehren werden abgelehnt resp. zurückgestellt, da die im Bericht vorgeschlagenen Massnahmen voraussichtlich ausreichend sind. Die Aufhebung des Parkverbotes steht zudem im Widerspruch zum Schutz der Fussgänger.
- Der Wunsch die Dorfstrasse zwischen Kirche und Löwen als Fussgängerbereich zu gestalten setzt voraus, dass vorgängig mit anderen Massnahmen die Verkehrsmenge auf der Dorfstrasse reduziert wird. Darnach ist eine Umgestaltung denkbar, wobei abzuwägen sein wird zwischen dem Bedürfnis für die Fussgängerzone und dem Interesse guter Zu- und Wegfahrten zu den beiden bestehenden öffentlichen Parkplätzen. Das Begehren wäre deshalb im Rahmen einer Neugestaltung der Dorfstrasse zu prüfen.
- Es wird befürchtet, dass die Verbindungen via Riedholz-Rischstrasse resp. Sonnhaldenstrasse-Löwen vermehrt zu Schleichwegen werden könnten. Das Problem ist höchstens kurzfristig von Bedeutung, da mit dem Bahnausbau die beiden Uebergänge aufgehoben werden. Da es sich um eine Privatstrasse handelt und nur wenige Grundeigentümer betroffen sind, kann es nicht Aufgabe der Gemeinde sein, hier Massnahmen zu ergreifen.
- Verschiedene Eingaben verlangen Mofas auf bestimmten Strassen in Wohnquartieren zu verbieten oder für diese ein Nachtfahrverbot zu erlassen. Es ist dies eine Grundsatzfrage, die letztlich zu Fahrverboten für Mofas auf allen Erschliessungsstrassen führen würde. Die Massnahmen werden abgelehnt, da sie als unverhältnismässig zur Lösung der Lärmprobleme mit Mofas angesehen wird, obwohl keine zweckmässige Alternative besteht.
- Das Begehren auf die Veloroute und den Fussweg durch die Reservezone beim Wydenhof zu verzichten, wird abgelehnt. Die Realisierung wäre erst mit der Ueberbauung jenes Gebietes vorgesehen und wäre für Zweiradfahrer zu jenem Zeitpunkt sehr erwünscht.
- Auf die geplanten Velorouten entlang der Buchrain- und Schlösslistrasse soll gerade wegen der Gefahren nicht verzichtet werden. Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind dringend notwendig (Trottoir und Radweg).

- Die Adligenswilerstrasse ist mit 7 Metern Breite als Hauptverkehrsstrasse zu schmal für beidseitige Radstreifen. Möglich ist ein einseitiger Streifen Richtung Adligenswil für die langsamen, bergwärts fahrenden Velos.
- Auf eine breitere Passerelle über die Zentralstrasse könnte man verzichten, wenn sich auf der bestehenden Brücke ein verkehrssicherer kombinierter Fuss-/Radweg inklusive Mofas realisieren liesse.
- Velofahrer können auf dem vielbegangenen, schmalen, nordseitigen Rotseeweg aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen werden.
- Eine Fusswegverbindung vom östlichen Ende der Alfred Schindler-Strasse zur Hartenfelsstrasse entspricht keinem kommunalen Interesse, da mit der Verbindung beim Kindergarten eine gleichwertige Alternative zur Verfügung steht.
- Eine Streichung des geplanten Fussweges auf dem Areal der Luzerner Kantonalbank wird abgelehnt, da dieser als Zugang zu den Zentrumsbauten zwischen der Zentral- und Schulhausstrasse und zur geplanten zweiten Passerelle erhebliche Bedeutung hat.
- Die Realisierung der Massnahmen an der Chäppelimattstrasse kann aus rechtlichen Gründen (Privateigentum) nicht sofort erfolgen. Ausserdem sind sie wegen den geringeren Auswirkungen auch nicht gleich dringlich wie etwa die Massnahmen an der Schulhaus- und an der Höchweidstrasse, den eigentlichen Schlüsselstellen des Richtplanes. Deren Auswirkungen auf den Raum Chäppelimatt sollten abgewartet werden vor einem definitiven Entscheid über das Verkehrsregime an der Chäppelimattstrasse.