

Strassenplan - Fuss- und Radweg von der Widenstrasse bis zur Rebmatt in Oberwil

2. Lesung

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. Februar 1975

---

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

I.

An der Sitzung vom 3. Dezember 1974 behandelte der Grosse Gemeinderat in erster Lesung die Vorlage Nr.365 betreffend den Strassenplan Fuss- und Radweg Widenstrasse - Rebmatt. Entsprechend den gesetzlichen Vorschriften wurde der Plan vom 9. Dezember 1974 bis 10. Jan. 1975 zur Einsichtnahme öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist sind vier Eingaben eingereicht worden. Gestützt auf § 13 des Kant. Baugesetzes geben wir Ihnen hiermit den wesentlichen Inhalt dieser Eingaben mit unserer Stellungnahme bekannt.

II.

Zu den erwähnten vier Eingaben nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Eingabe der Karl Keiser's Erben, Trubikon

Mit Eingabe vom 8. Januar 1975 stellen Karl Keiser's Erben, Trubikon, folgende Begehren:

"Der Strassenplan Nr.4113 vom 26.7.1974 sei abzulehnen, und auf die Erstellung eines Fuss- und Radweges von der Widenstrasse bis zur Rebmatt in Oberwil sei zu verzichten.

Eventuell:

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 5. November 1974 seien als unvollständig zurückzuweisen und es sei diese Behörde zu beauftragen, einen neuen Bericht auszuarbeiten, aus dem klar hervorgeht:

- wie hoch sich die Kosten der Erstellung des Fuss- und Radweges, einschliesslich aller Nebenkosten und der Teuerung, im Zeitpunkt der Verwirklichung belaufen;
- wie die Linienführung der SBB nach 1981 verläuft, wie sich diese auf den geplanten Weg auswirkt und ob daraus nicht eine Fehlinvestition und nachträgliche Kosten für den Steuerzahler wegen erneuter Verlegung des Weges resultieren könnten;

- wieviele schulpflichtige Kinder bis 16 Jahre im Jahre 1975 und den nachfolgenden Jahren von der Rebhatt aus auf die Benützung des "Schulweges" angewiesen sind."

Zur Begründung führen sie an:

- a. Im Bericht vom 5.11.1974 halte der Stadtrat fest, dass von dem am 24.4.1972 beschlossenen Kredit von Fr.275'000.-- für das Teilstück Fridbach-Oberwil rund Fr.90'500.-- bereits beansprucht seien. Für das Teilstück Widenstrasse-Rebhatt liege kein verbindlicher Kostenvoranschlag vor. Es sei deshalb zu befürchten, dass das Bauvorhaben weit mehr koste und der heute noch verfügbare Kredit nicht ausreiche.
- b. Das öffentliche Interesse an der Erstellung eines speziellen Fussweges für die Schulkinder von der Rebhatt sei nicht gegeben. Die Zahl der Schulkinder habe sich erheblich vermindert. Es sei vertretbar, dass die Bewohner der Rebhatt wie bis anhin die Kantonsstrasse benützen.
- c. Die Tatsache, dass das Teilstück Fridbach bis Oberwil bereits ausgeführt sei, bilde keinen zwingenden Grund für die Weiterführung des Weges von Oberwil bis Rebhatt. Die erstellte Teilstrecke erschliesse zukünftiges Wohngebiet und Oberwil. Die geplante Fortführung des Weges bis zur Rebhatt diene nur einer kleinen Minderheit und es handle sich daher um Partikularinteressen. Andererseits werde rücksichtslos gutes und zusammenhängendes Landwirtschaftsgebiet zerschnitten und geopfert. Zudem ergebe sich eine weitere Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase.
- d. Die SBB hätten die Absicht, nach 1981 die Linienführung im Bereich Widenstrasse-Rebhatt zu strecken. Dadurch werde eine Verlegung des Weges notwendig. Die heutige Erstellung des Weges wäre daher eine Fehlinvestition.
- e. Die Stadt Zug habe keine überflüssigen Geldmittel. Der geplante Fuss- und Radweg entspreche keinem ausgewiesenen Bedürfnis. Ein bewilligter Kredit müsse nicht "mit aller Gewalt" aufgebraucht werden. Unnötige Bauvorhaben seien daher zu eliminieren.

Zu den Ausführungen der K. Keiser's Erben antworten wir im einzelnen wie folgt:

zu lit. a:

Das ausgeführte erste Teilstück mit einer Länge von rund 680 m kostete Fr.90'575.90, was einem Laufmeterpreis von ca. Fr.133.-- entspricht. Das Teilstück Widenstrasse-Rebhatt misst ca. 820 m. Bei gleicher Preisbasis muss mit Kosten im Betrage von ca. Fr.110'000.-- gerechnet werden. Die Terrainverhältnisse sind ungefähr gleich zu bewerten. Zudem ist die Marktlage im Baugewerbe zurzeit derart, dass die Arbeiten zu günstigen Bedingungen vergeben werden können. Die Befürchtungen der K. Keiser's Erben, der Kredit werde nicht ausreichen, sind daher ungerechtfertigt.

zu lit. b:

Der Fuss- und Radweg wurde auf wiederholtes Verlangen der Bewohner der Rebegg und der Nachbarschaft Oberwil vom Fridbach bis zur Rebegg projektiert. In der Vorlage Nr.285 an den Grossen Gemeinderat vom 24. April 1972 wurde die Notwendigkeit begründet, was durch die Zustimmung des Grossen Gemeinderates bestätigt wurde. Damit hat der Stadtrat den Auftrag erhalten, diesen Weg zu verwirklichen. Das öffentliche Interesse ist unseres Erachtens innerhalb dieser zwei Jahre nicht geringer geworden. Nach Angaben des Rektorates besuchen heute noch ca. 30 Schüler der Rebegg die Schulen in Oberwil und der Stadt Zug.

Wir haben übrigens immer betont, dass dieser Weg nicht allein von den Schülern, sondern ebenso sehr von den Erwachsenen als ruhiger und sicherer Weg geschätzt wird und neben seiner Funktion als Arbeitsweg auch den Erholungssuchenden dient. Entgegen der Behauptung der K. Keiser's Erben ist u.E. das öffentliche Interesse nach wie vor ausgewiesen.

zu lit. c, d und e:

Bei der Festlegung der Linienführung wurde darauf geachtet, dass das Land möglichst nicht zerschnitten wird. Die berechtigten Forderungen der Landeigentümer in bezug auf die Bewirtschaftung müssen durchaus anerkannt werden. Deshalb wurde der Weg entlang der Bahnlinie festgelegt. Die SBB planen eine Streckung ihrer Geleiseanlagen vom Bürgerspital bis Rebegg. Die Neutrassierung ist im Strassenplan für den Bereich Widenstrasse-Rebegg eingetragen. Bis zu welchem Zeitpunkt dieses Bauvorhaben der SBB verwirklicht sein wird, ist noch unbekannt. Sicher dürften aber noch einige Jahre vergehen. Ob dannzumal der Weg verlegt werden muss, ist noch offen. Da er zur Bewirtschaftung des Landes benutzt werden kann, wäre es durchaus möglich, ihn zu belassen. Das erste Teilstück führt auch nicht direkt der Bahnlinie entlang und wird ebenfalls für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung benutzt. Unseres Erachtens wäre es falsch, die Verwirklichung des Weges hinauszuschieben bis die neue SBB-Linienführung vollzogen ist. Es geht um die Sicherheit von Schulkindern, weshalb die Investitionen zu verantworten sind. Dass die Erstellung des Weges im öffentlichen Interesse liegt, haben wir bereits unter lit. b dargelegt.

2. Eingabe von Frau Alice Dürst-Kramer, Zürich, und Herrn Eugen Müller, Leimatt

Frau A. Dürst und Herr E. Müller verlangen in ihrer Eingabe vom 4. Januar 1975 die Verlegung des Weges auf die Parzelle der SBB. Zur Begründung führen sie an, dass sie im Jahre 1961 von ihren Grundstücken einen ca. 6 m breiten Streifen für das geplante zweite Geleise Zug - Arth-Goldau hätten abtreten müssen. Da in diesem Bereich die Linienführung seewärts verschoben werde, benötige die SBB diesen Landabschnitt nicht mehr und der Weg könne darauf erstellt werden.

Frau A. Dürst ist Eigentümerin der Parzelle Nr. 3306 und Herr E. Müller Eigentümer der Parzelle Nr. 3199. Beide Grundstücke liegen unterhalb der Hochhäuser Leimatt und grenzen an das Areal der SBB. Wir sind bereit, mit den SBB entsprechend dem Begehren von Frau A. Dürst und Herrn E. Müller zu verhandeln. Da die SBB gemäss der erhaltenen Auskunft beabsichtigt, die Bahnlinie im Bereich der Leimatt seewärts zu verschieben, kann der für ein zweites Geleise erworbene Landstreifen für andere Zwecke verwendet werden. Die Verlegung des Weges ist jedoch nur möglich, wenn die SBB damit einverstanden sind. Andernfalls müssen wir an der jetzigen Linienführung festhalten. Um die Interessen der Grundeigentümer möglichst wenig zu tangieren, ist geplant, den Weg direkt entlang der Parzellengrenze anzulegen.

3. Eingabe der Frau Mathilde Stadlin, Widenstrasse 14

Frau M. Stadlin beanstandet die Linienführung des Weges, da sie ihre Liegenschaft GBP Nr. 1623 in zwei Teile trenne und eine vernünftige Ueberbauung verunmögliche. Das Grundstück werde dadurch entwertet.

Der Strassenplan enthält folgende Bestimmung: "Kleine Aenderungen in der Linienführung können im Einverständnis mit den Landeigentümern vorgenommen werden." Gestützt auf diese Vorschrift ist es ohne weiteres möglich, den Interessen von Frau M. Stadlin Rechnung zu tragen und den Weg derart anzulegen, dass eine Ueberbauung nicht beeinträchtigt wird. Unter Umständen ergibt sich eine Lösung, die gleichzeitig der verkehrsmässigen Erschliessung des Grundstückes dient. Im Sinne dieser Ausführungen werden wir mit Frau M. Stadlin Verhandlungen über die genaue Linienführung des Weges aufnehmen.

4. Eingabe der Schweizerischen Bundesbahnen

Die SBB erklären in ihrer Eingabe vom 7. Januar 1975, dass sie mit der Erstellung dieses Weges grundsätzlich einverstanden sind und den kleinen Abschnitt ihres Areals beim Trubikonerbach hierfür zur Verfügung stellen. Sie verlangen jedoch, dass vor Baubeginn mit der Bahndienstsektion in Goldau Verbindung aufzunehmen ist und im Interesse der Sicherheit gegen die Bahnlinie hin eine solide Einfriedigung erstellt werden müsse.

Die Begehren der SBB betreffen nicht die Linienführung des Weges, welche mit dem Strassenplan festgelegt wird, sondern die Art und Weise der Ausführung des Weges. Hierüber werden wir mit sämtlichen betroffenen Grundeigentümern vor Baubeginn Verhandlungen aufnehmen. Es ist auch die Frage der Entschädigung noch abzuklären. Die Anliegen der SBB halten wir für gerechtfertigt und wir werden mit der Bahndienstsektion in Goldau entsprechende Verhandlungen aufnehmen.

A n t r a g :

Wir beantragen Ihnen, die vier Eingaben im Sinne unserer Stellungnahmen zu behandeln und den Strassenplan Fuss- und Radweg Widenstrasse-Rebmatt des Stadtbauamtes Zug vom 26.7.1974, Plan Nr.4113, in 2. Lesung zu genehmigen.

ZUG, 4. Februar 1975

DER STADTRAT VON ZUG

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| Der Stadtpräsident: | Der Stadtschreiber: |
| E. Hagenbuch        | i.V. H. Bieri       |