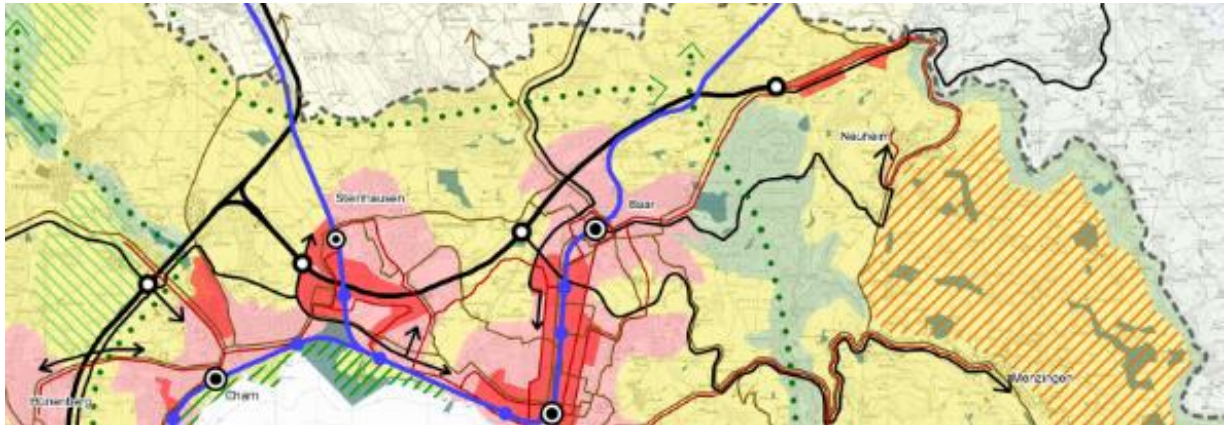


Agglomerationsprogramm Zug 4. Generation - Anhang



Juli 2020 Anhang zum Bericht für die öffentliche Mitwirkung

Herausgeber

Baudirektion des Kantons Zug

Amt für Raum und Verkehr (ARV)

Aabachstrasse 5

6300 Zug

T 041 728 54 80

info.arv@zg.ch

Bezugsquelle digital

info.arv@zg.ch

Juli 2020

© Kanton Zug

Verfasser

Amt für Raum und Verkehr

Aabachstrasse 5

6300 Zug

T 041 728 54 80

info.arv@zg.ch

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

T 041 395 16 16

info@ebp.ch

Auftragsnummer: 219099.00

Inhalt

A.	Literaturverzeichnis	5
B.	Roter Faden	7
C.	Unfallstatistik nach Gemeinde	11
D.	Verkehrsmodellplots	35
E.	Umsetzungstabellen	43
F.	Massnahmenblätter	45
G.	Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm 4. Generation	169
H.	Kartenanhang (separat)	173

A. Literaturverzeichnis

- [UVEK 2019] Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) / CH
Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)
20.11.2019
- [ARE 2020] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
04.2020
- [ARE 2018] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation, Prüfbericht des Bundes
09.2018
- [ARE 2018] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
ÖV-Güteklassen: Berechnungsmethodik ARE
2018
- [ARP 2016] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation, Bericht
12.2016
- [ARP 2012] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Agglomerationsprogramm Zug 2. Generation, Bericht
01.06.2012
- [ARP 2007] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Agglomerationsprogramm Zug, Bericht
01.12.2007
- [Kanton Zug 2019] Baudirektion des Kantons Zug, Amt für Raum und Verkehr
Kantonaler Richtplan, Richtplantext und Richtplankarte
06.05.2019
- [Kanton Zug 2019] Regierungsrat des Kantons Zug
Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans
25.06.2019
- [Kanton Zug 2020] Baudirektion des Kantons Zug, Amt für Raum und Verkehr
Auswirkungen des Zimmerberg-Basistunnel II auf die räumliche Entwicklung im Kanton Zug
Arbeitsstand 03.2020
- [JAEGER 2008] Jaeger, J., Schwick, C., Bertiller, R., Kienast, F.
Landschaftszersiedelung Schweiz – Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung.
Wissenschaftlicher Abschlussbericht. Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP 54 «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung». Zürich.
31.06.2008

B. Roter Faden

Die folgende Abbildung zeigt, welche Massnahmen einen Beitrag zu welchen Teilstrategien leisten. Die Teilstrategien wurden hergeleitet aus den Erkenntnissen der Analyse, dem Zukunftsbild und dem Handlungsbedarf. Aus den Teilstrategien Landschaft, Siedlung und Verkehr wurden die Massnahmen des Agglomerationsprogramms abgeleitet.

Nr.	Massnahme	Teilstrategie																											
		N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	N8	N9	N10	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9
		Kulturlandschaft bewahren und entwickeln	Urbane Landwirtschaft stärken	Parklandschaft am Zugersee weiterentwickeln	Korridore für Wildtiere freihalten	Naturschutzgebiete bewahren	Erholung in Wäldern nutzen	Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften	Uferbereiche als Räume für Natur und Mensch erhalten	Lebensqualität durch mehr Natur in der Siedlung steigern	Grosse Bäume	Siedlung auf bestehende Bauzonen begrenzen	Wachstum konzentrieren	Siedlung verdichten	Potenziale nutzen	Räumliche Potentiale von Kapazitätsausbau und Beschleunigung Luzern-Zug-Zürich nutzen	Hochwertige Architektur anstreben	Öffentlichen Raum attraktiv gestalten	Verkehrsintensive Einrichtungen an integrierten Lagen konzentrieren	Vielfältigen Wohnraum anbieten	ÖV-Knoten stärken	Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken	Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen	Verkehr leiten und dosieren	Motorisierten Verkehr bündeln	ÖV, Fuss- und Veloverkehr in den Stadtlandschaften stärken	Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten	Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen	Verkehrsnachfrage gezielt lenken
Massnahmen Landschaft																													
M31.01-05	Massnahmen der 3. Generation werden weitergeführt (Daueraufgabe)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																		
Massnahmen Siedlung																													
M42.01	Planerische Umsetzung Verdichtungs- und Entwicklungsschwerpunkte											X	X	X	X	X	X	X	X	X									
M42.02	Siedlungsentwicklung nach innen											X	X	X	X	X	X	X	X	X									X
M42.03	Räumliche Potentiale um multimodale Drehscheiben prüfen (Bahn-Ausbauschritt STEP AS 2035)												X			X													
Massnahmen Verkehr																													
44 Massnahmen öffentlicher Verkehr																													
Ü44.01	ZBT II mit 3. Gleis Zug-Baar und Ausbau der Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz (AS 2035)																				X			X			X		
Ü44.02	Haltestelle Baar Sennweid																						X			X			
M44.03	Massnahmenpaket Buspriorisierung, kurzfristig																							X				X	
M44.04	Massnahmenpaket Buspriorisierung, mittelfristig																							X				X	
M44.05	Massnahmenpaket Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur																							X					
M44.06	Angebotskonzept Bahn + Bus 2025																				X	X	X			X			
M44.07	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen																X				X		X			X			
M44.08	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost																									X			
M44.09	Busstrasse Bahnhof Steinhausen – Einkaufszentrum Zugerland, Steinhausen																				X		X			X			
M44.10	Multimodale Drehscheibe, Baar																X				X		X			X			
45 Kapazität Strassen																													
Ü45.01	6-Spur-Ausbau Buchrain – Rütihof (A14)																								X				
Ü45.02	Halbanschluss Rotkreuz Süd (A4) mit ergänzenden Massnahmen																								X				
Ü45.03	Halbanschluss Steinhausen Süd (A4a)																								X				
M45.04	Verbindung Zugerstrasse – Kirchmattstrasse, Steinhausen																								X	X			
M45.05	Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend, Steinhausen																								X	X			
M45.06	Strassenverbindung Altgasse – Weststrasse, Baar																								X	X		X	
M45.07	Studie Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)																								X				
46 Fuss- und Veloverkehr																													
M46.01	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen																									X	X	X	
M46.02	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen																									X	X	X	
M46.03	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug																				X					X	X	X	
M46.04	Verbindung Seeweg Unterägeri-Oberägeri																									X	X	X	
M46.05	Lückenschluss Fuss- und Velonetz, Steinhausen																									X	X		
M46.06	Überprüfung kantonales Velonetz																									X	X	X	
47 Verkehrssicherheit																													
M47.01	Konzept Behebung Unfallschwerpunkte																											X	
48 Verkehrsmanagement																													
M48.01	Lenkung Verkehrsnachfrage Arbeitsplatzgebiet Steinhausen																							X					X
M48.02	Mobilitätskonzept Kanton Zug																				X	X	X	X	X	X	X	X	X
M48.03	Verkehrsspitzen glätten (Ausbildungsverkehr ÖV)																					X	X	X					
M48.04	Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kt. Zug																							X					X
49 Strassenraumgestaltung																													
M49.01	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, kurzfristig																	X						X		X	X	X	
M49.02	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, mittelfristig																	X						X		X	X	X	
M49.03	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug																								X	X	X	X	
M49.04	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar																								X	X		X	
M49.05	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri																								X		X	X	

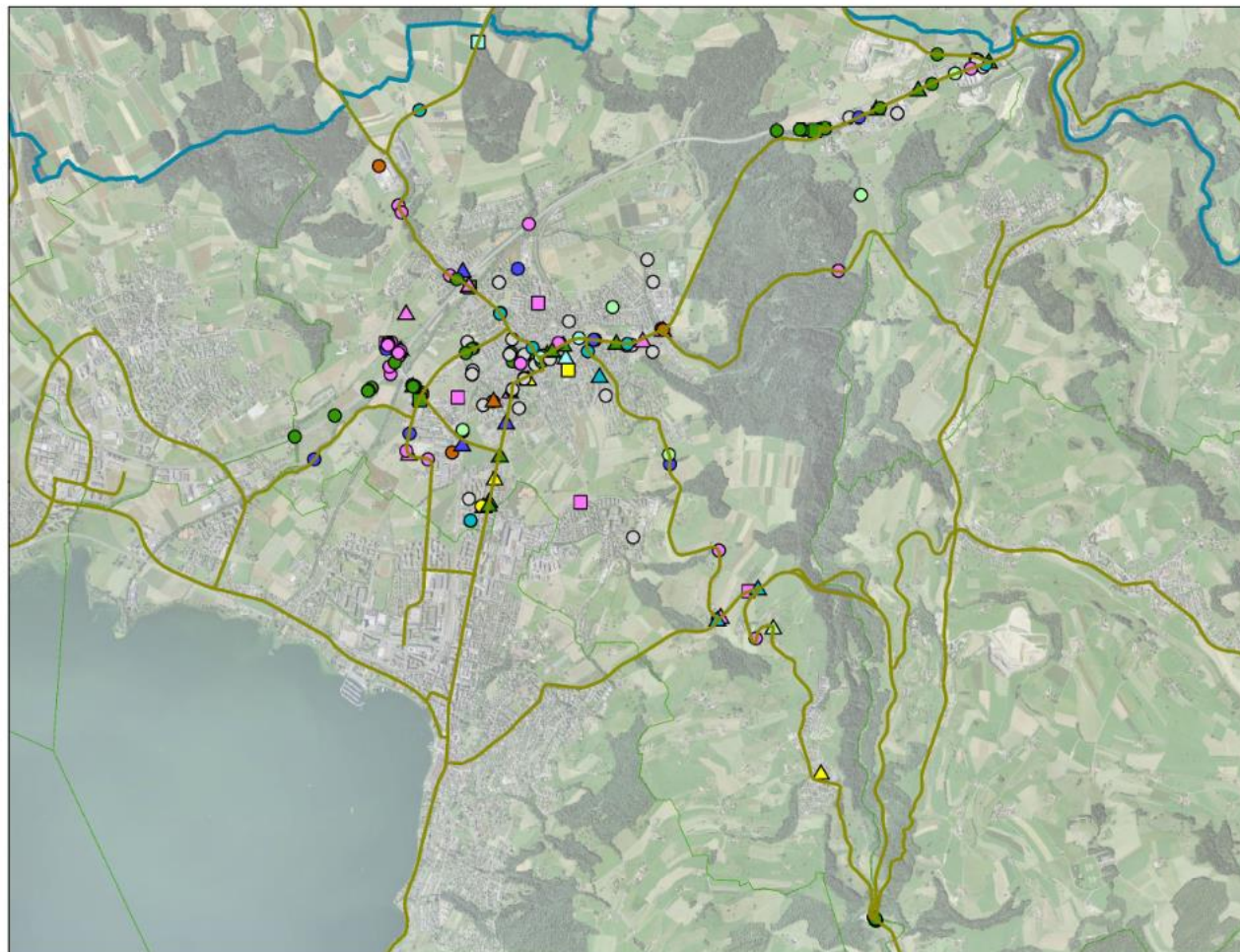
C. Unfallstatistik nach Gemeinde

Auf den folgenden Seiten ist die Verteilung der Unfälle nach Gemeinden für das Jahr 2018 gezeigt. Einerseits wird die Art der Unfälle dargestellt, andererseits ihre geographische Verteilung.

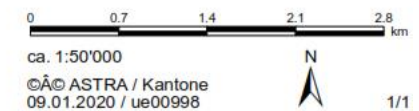


Gemeinde Baar

01.01.2018 - 31.12.2018



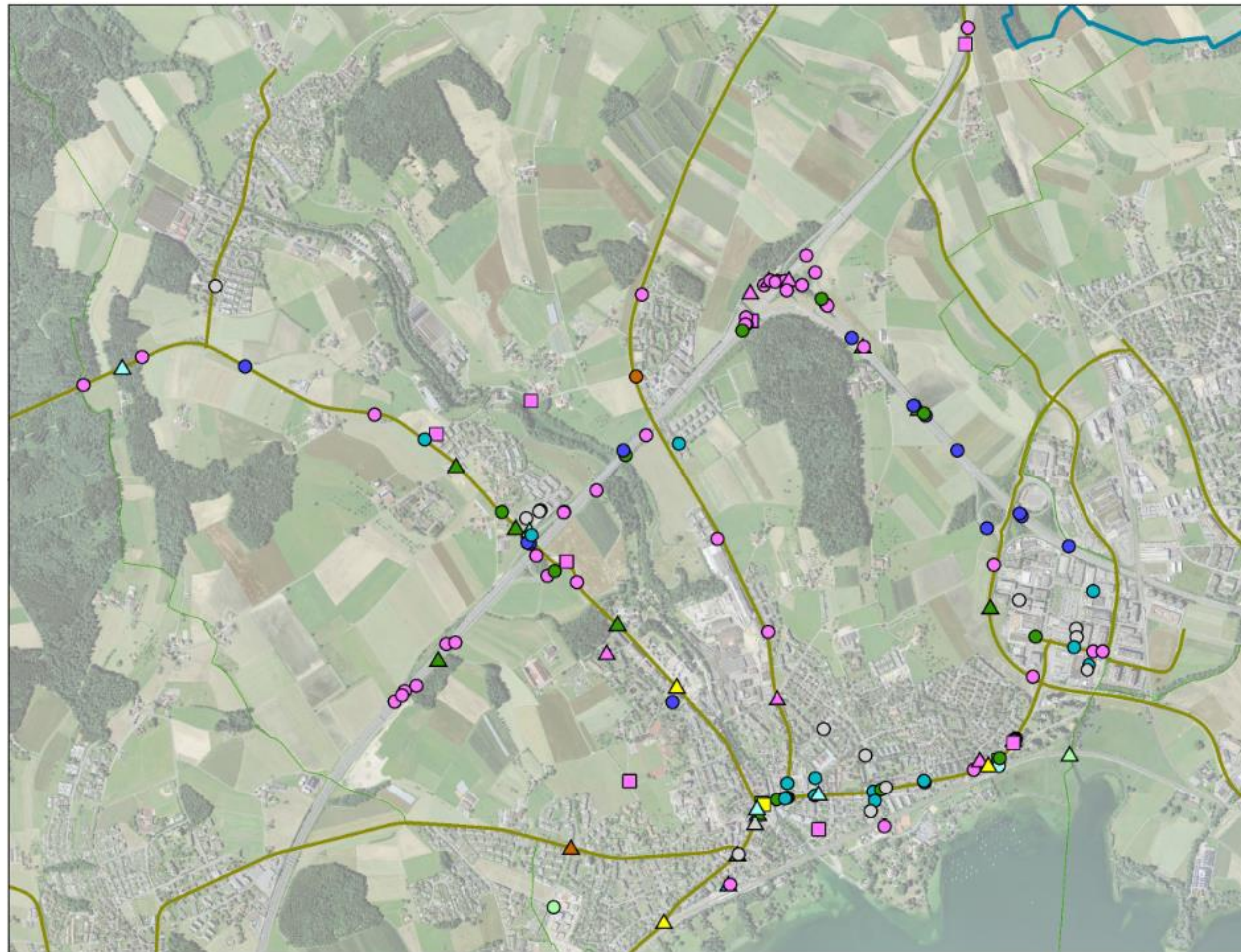
Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



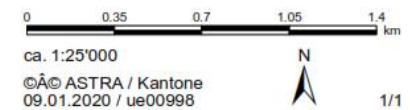


Gemeinde Cham

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere





Gemeinde Hünenberg

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



ca. 1:50'000

©Ä© ASTRA / Kantone
09.01.2020 / ue00998

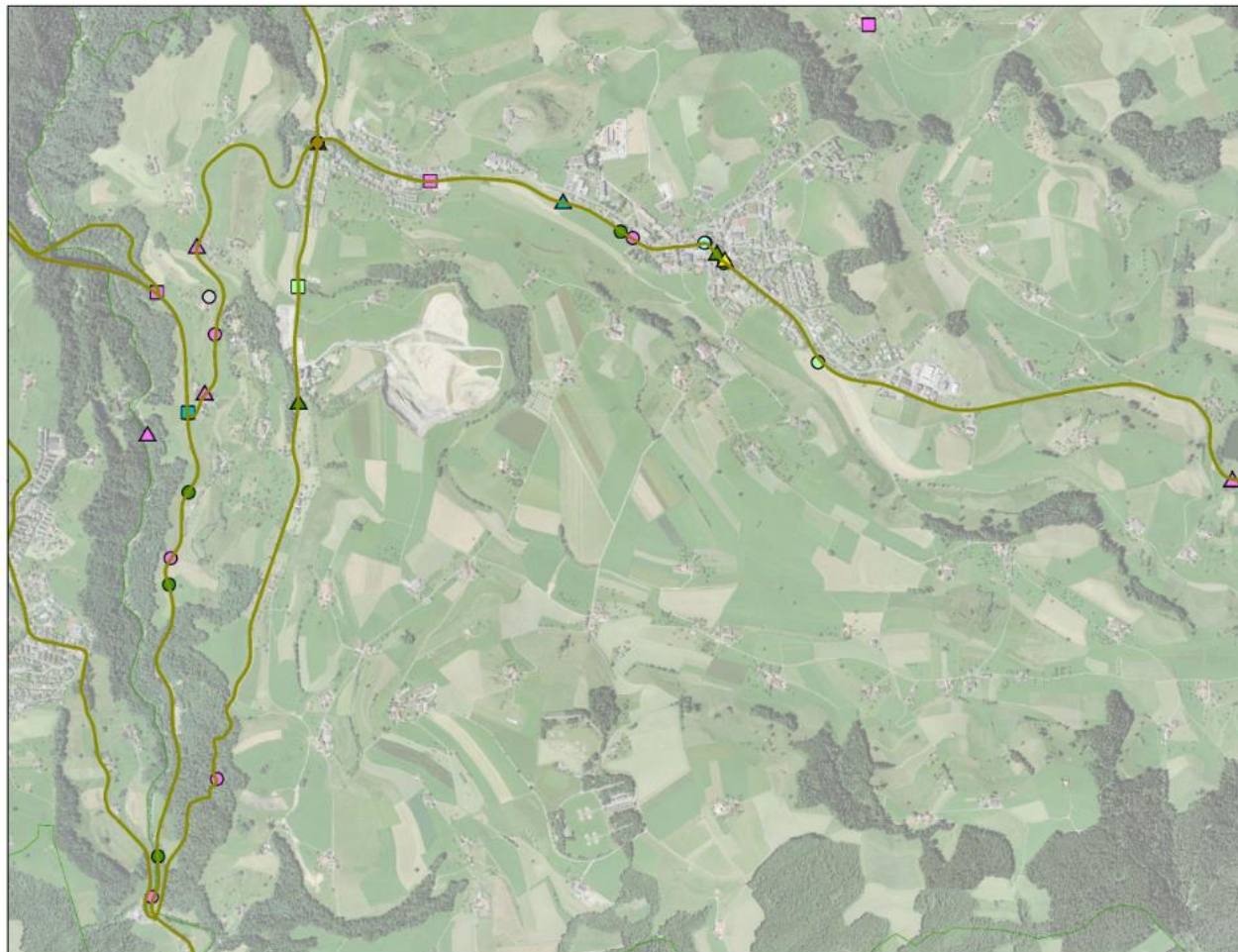


1/1



Gemeinde Menzingen

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(sv)
△	Leichtverletzten U(Lv)
○	ausschl. Sachschaden U(ss)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere

0 0.35 0.7 1.05 1.4 km

ca. 1:25'000

©Ä© ASTRA / Kantone
09.01.2020 / ue00998

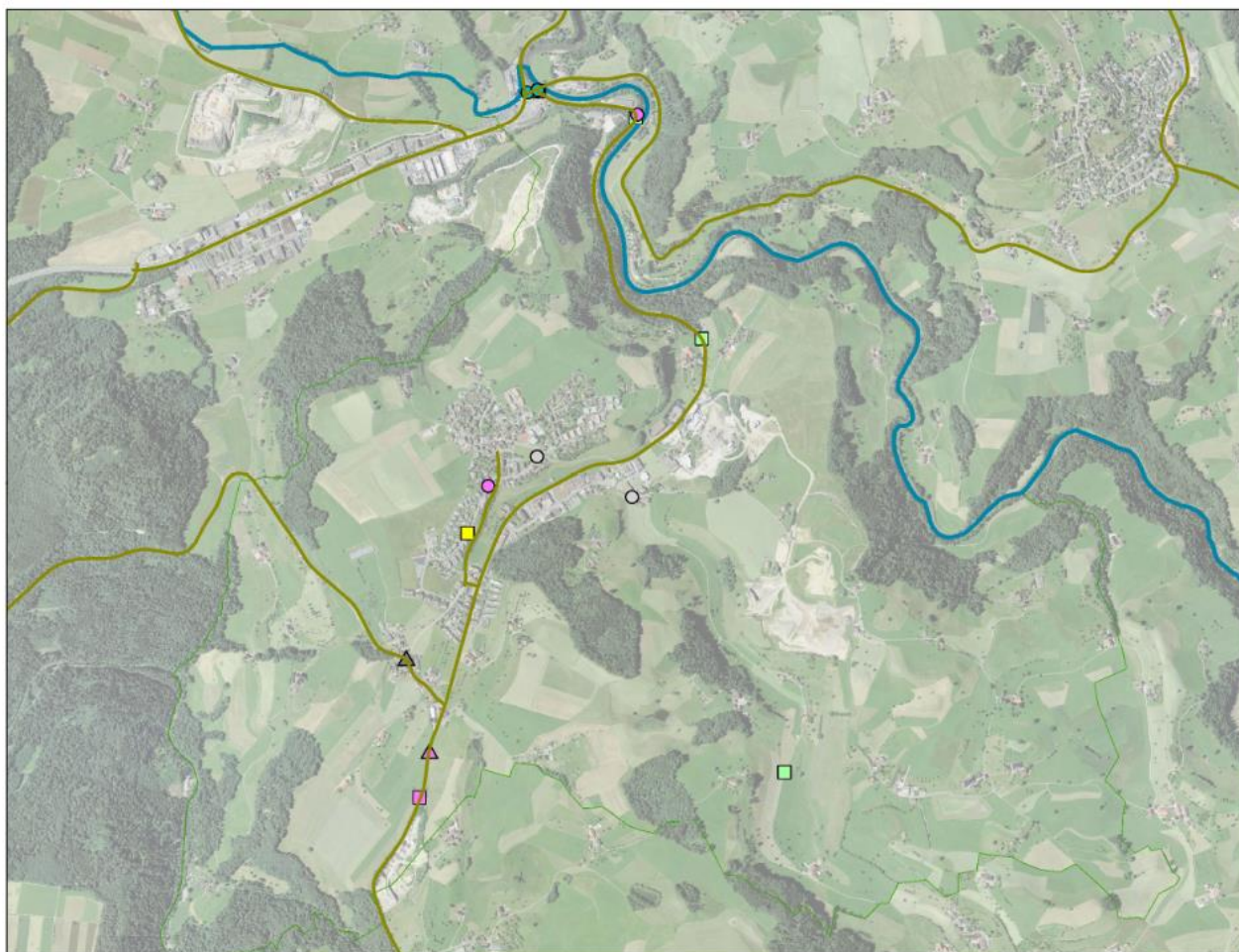


1/1



Gemeinde Neuheim

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere

0 0.35 0.7 1.05 1.4 km

ca. 1:25'000

©Ä© ASTRA / Kantone
09.01.2020 / ue00998

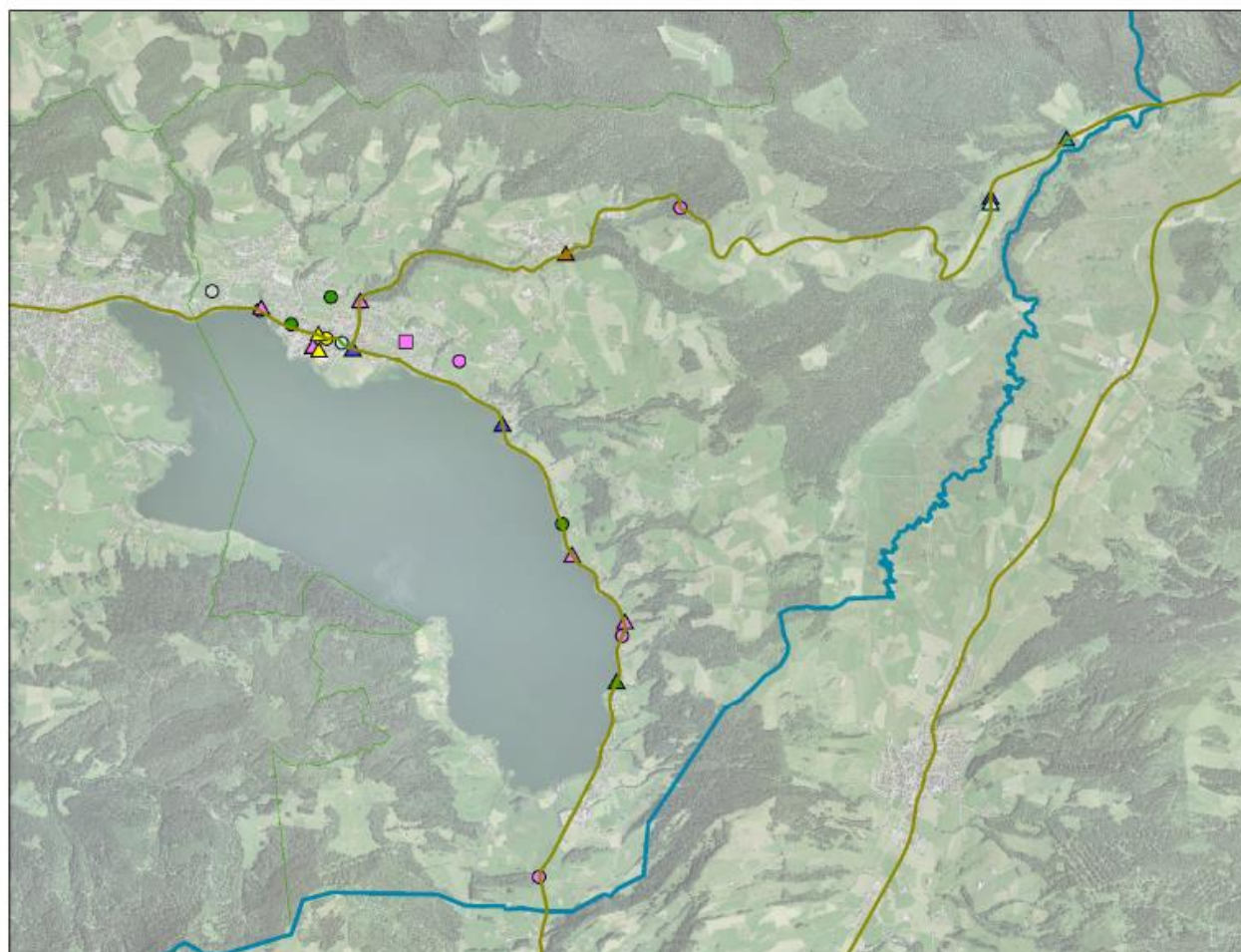


1/1



Gemeinde Oberägeri

01.01.2018 - 31.12.2018



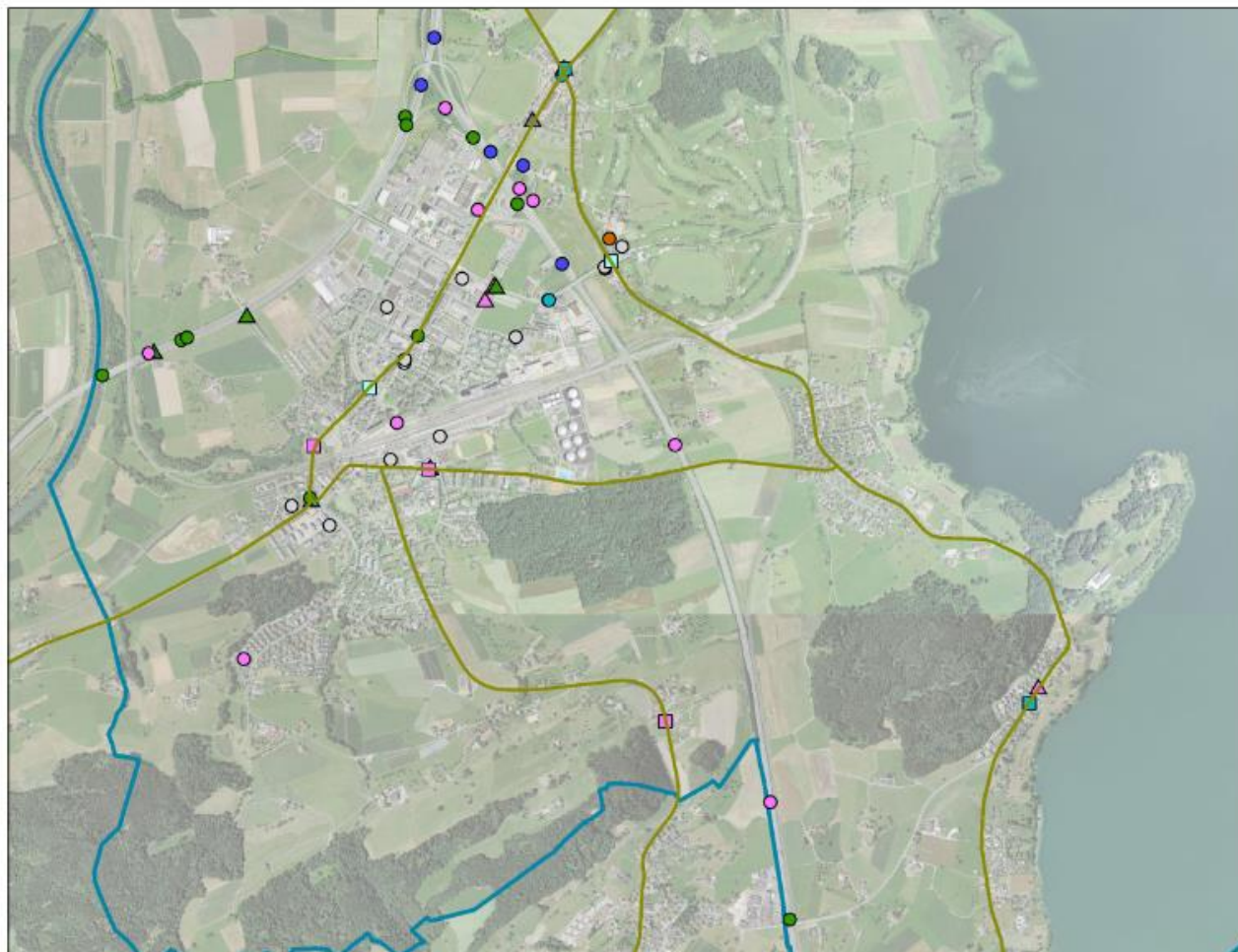
Unfallsschwere	
Unfall mit:	
☒	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2 Auffahrunfall
☒	3 Abbiegeunfall
☒	4 Einbiegeunfall
☒	5 Überqueren der Fahrbahn
☒	6 Frontalkollision
☒	7 Parkierunfall
☒	8 Fussgängerunfall
☒	9 Tierunfall
☒	00 Andere

0 0.7 1.4 2.1 2.8 km
 ca. 1:50'000
 ©Ä© ASTRA / Kantone
 09.01.2020 / ue00998
 N
 1/1



Gemeinde Risch

01.01.2018 - 31.12.2018



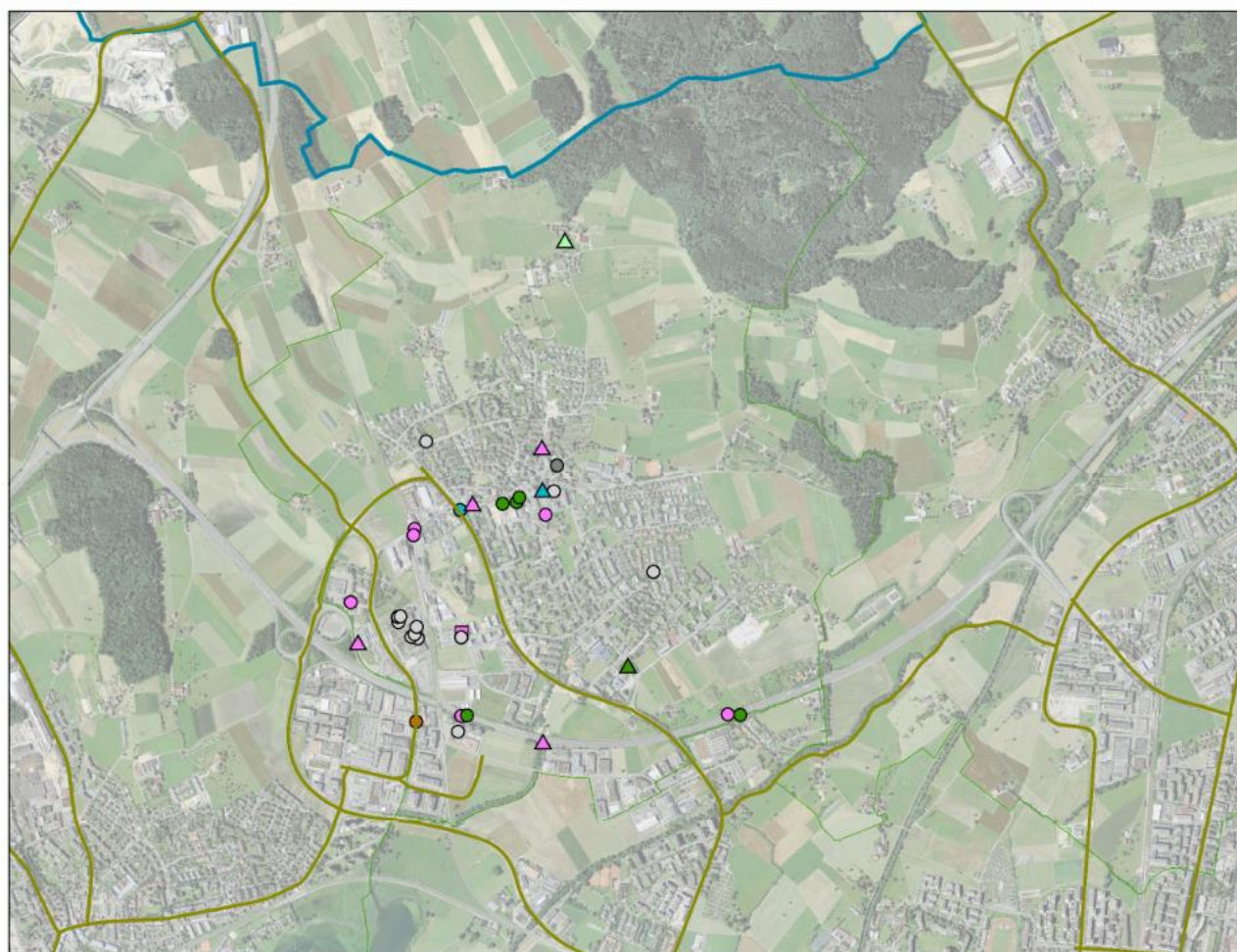
Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere

0 0.35 0.7 1.05 1.4 km
 ca. 1:25'000
 ©Ä© ASTRA / Kantone
 09.01.2020 / ue00998
 N
 1/1



Gemeinde Steinhausen

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere

0 0.35 0.7 1.05 1.4 km

ca. 1:25'000

©Ä© ASTRA / Kantone
09.01.2020 / ue00998

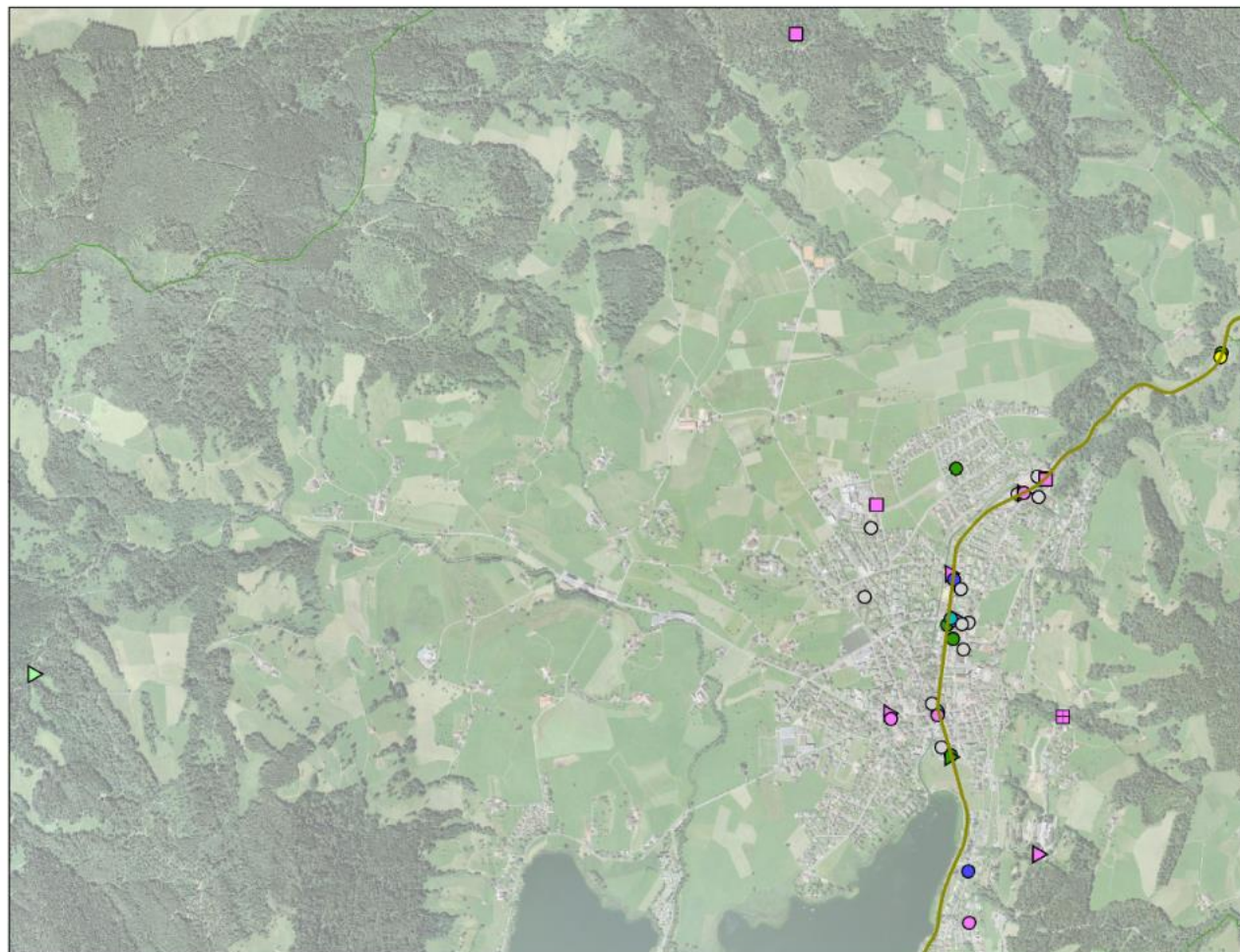


1/1



Gemeinde Unterägeri

01.01.2018 - 31.12.2018



Unfallsschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere

0 0.35 0.7 1.05 1.4 km

ca. 1:25'000

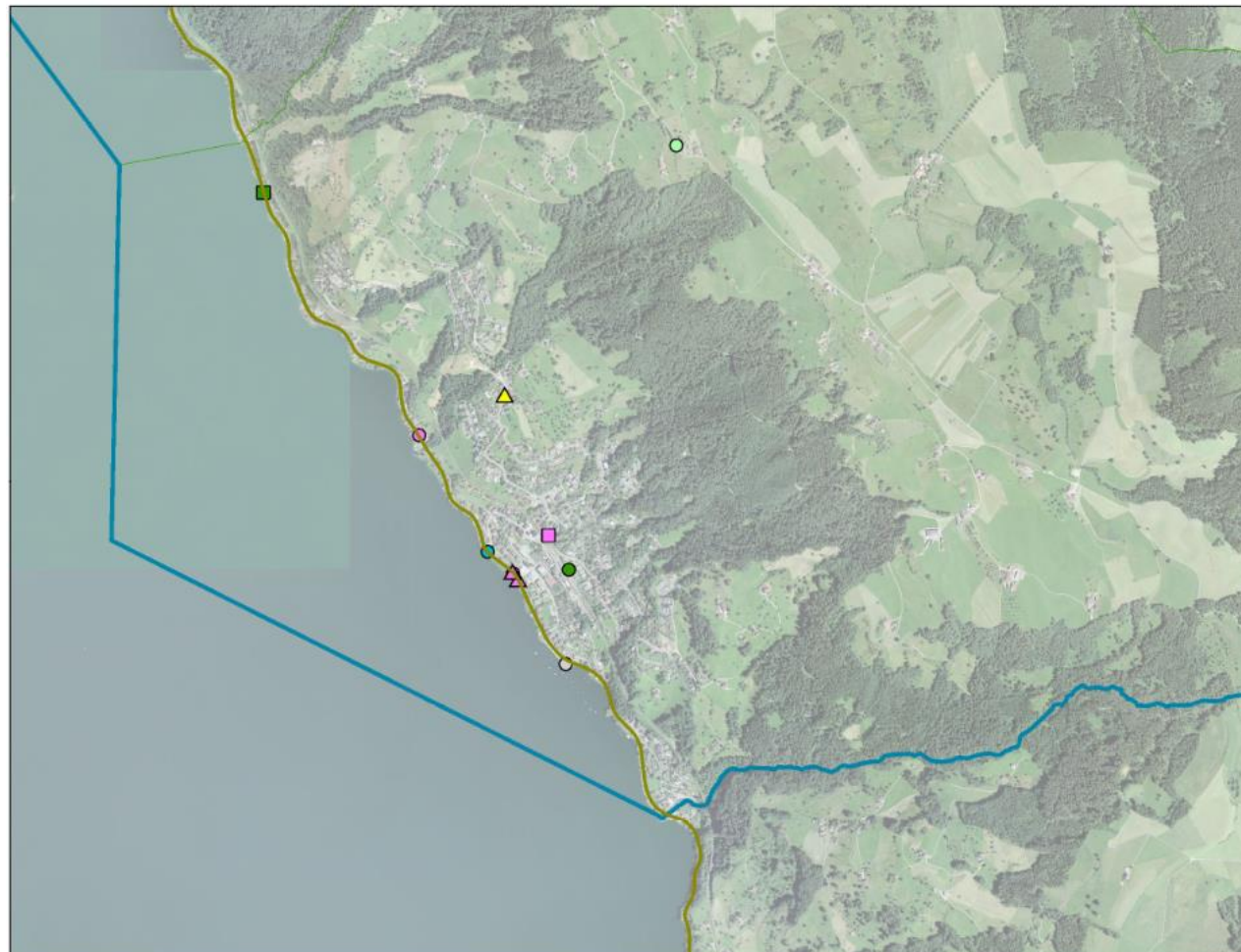
©ASTRA / Kantone
09.01.2020 / ue00998

➤ Z 1/1

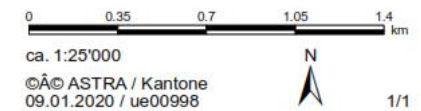


Gemeinde Walchwil

01.01.2018 - 31.12.2018



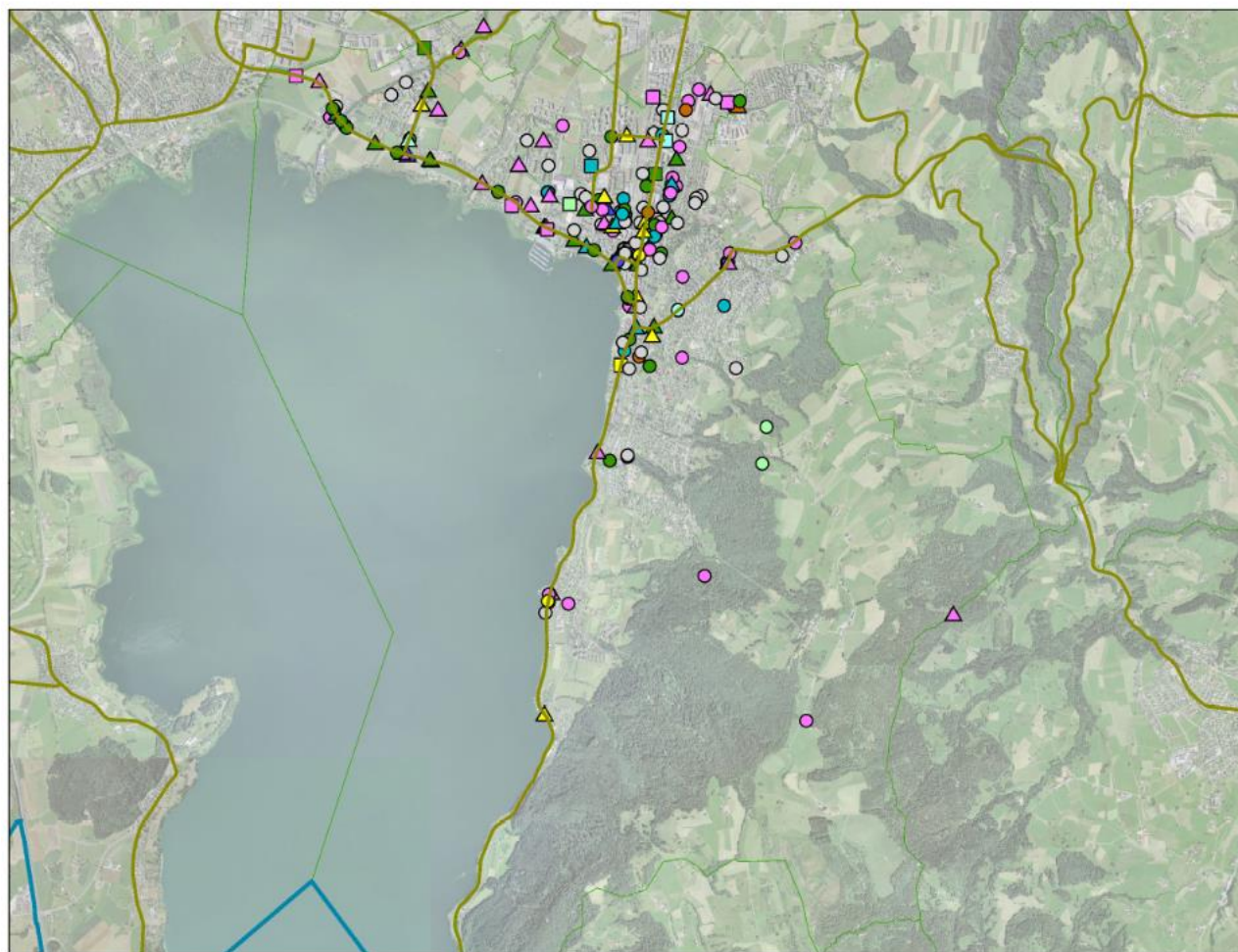
Unfallsschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



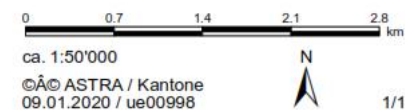


Gemeinde Zug

01.01.2018 - 31.12.2018

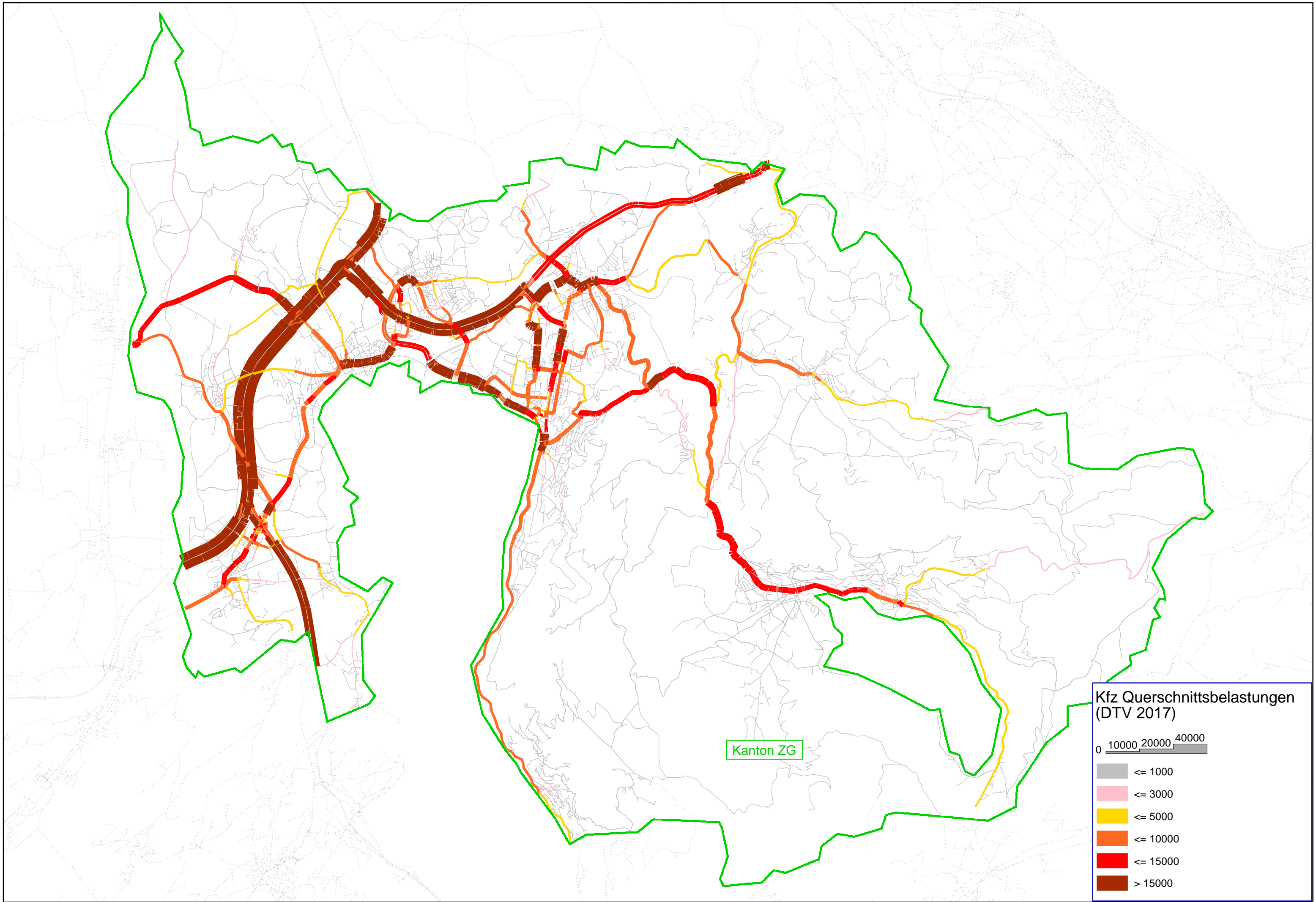


Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(sv)
△	Leichtverletzten U(Lv)
○	ausschl. Sachschaden U(ss)
Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



D. Verkehrsmodellplots

- Belastung MIV und ÖV Ausgangszustand (2017)
- Belastung MIV und ÖV Referenzzustand (2040)
- Differenzbelastungsplot MIV 2040 - 2017

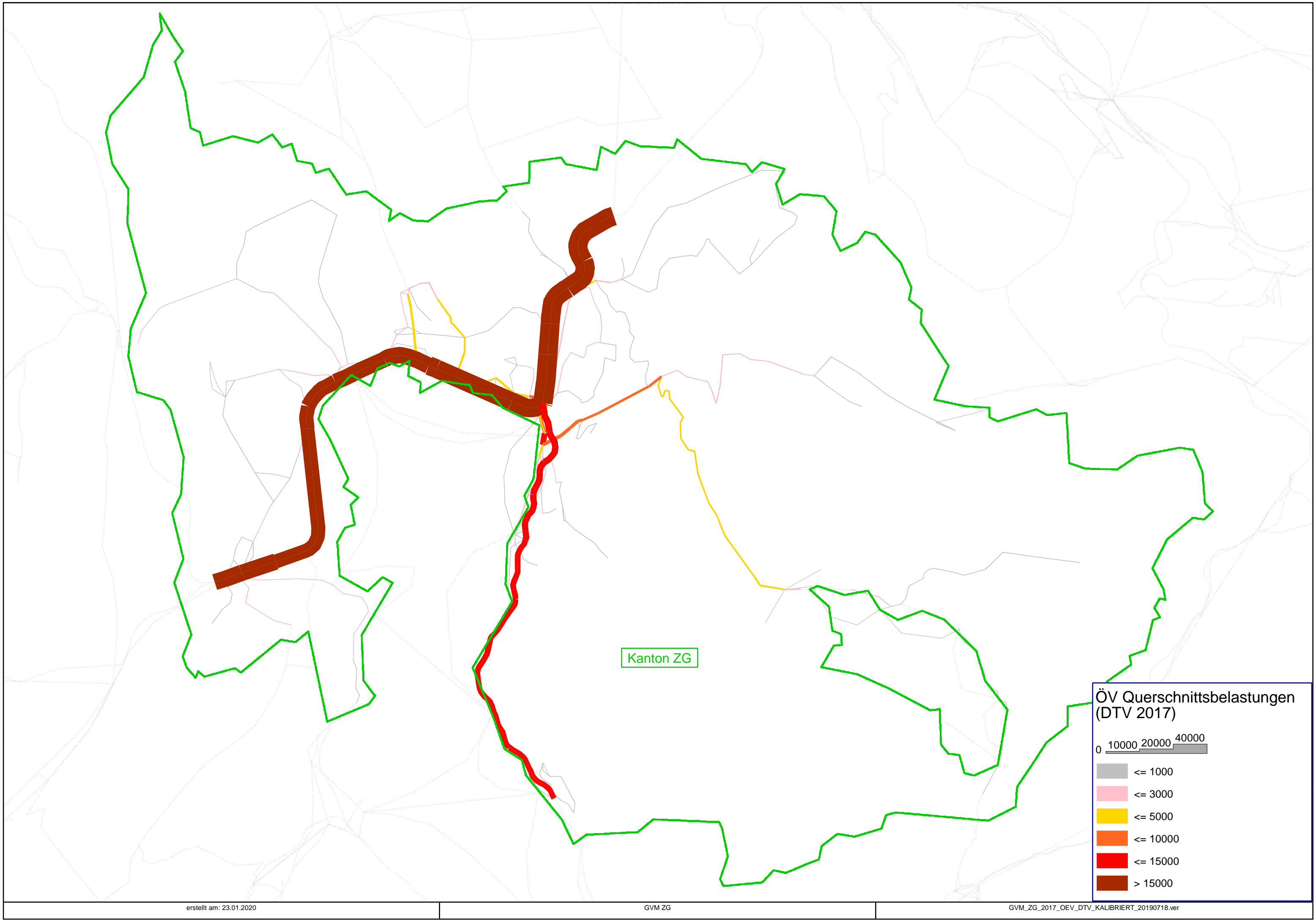


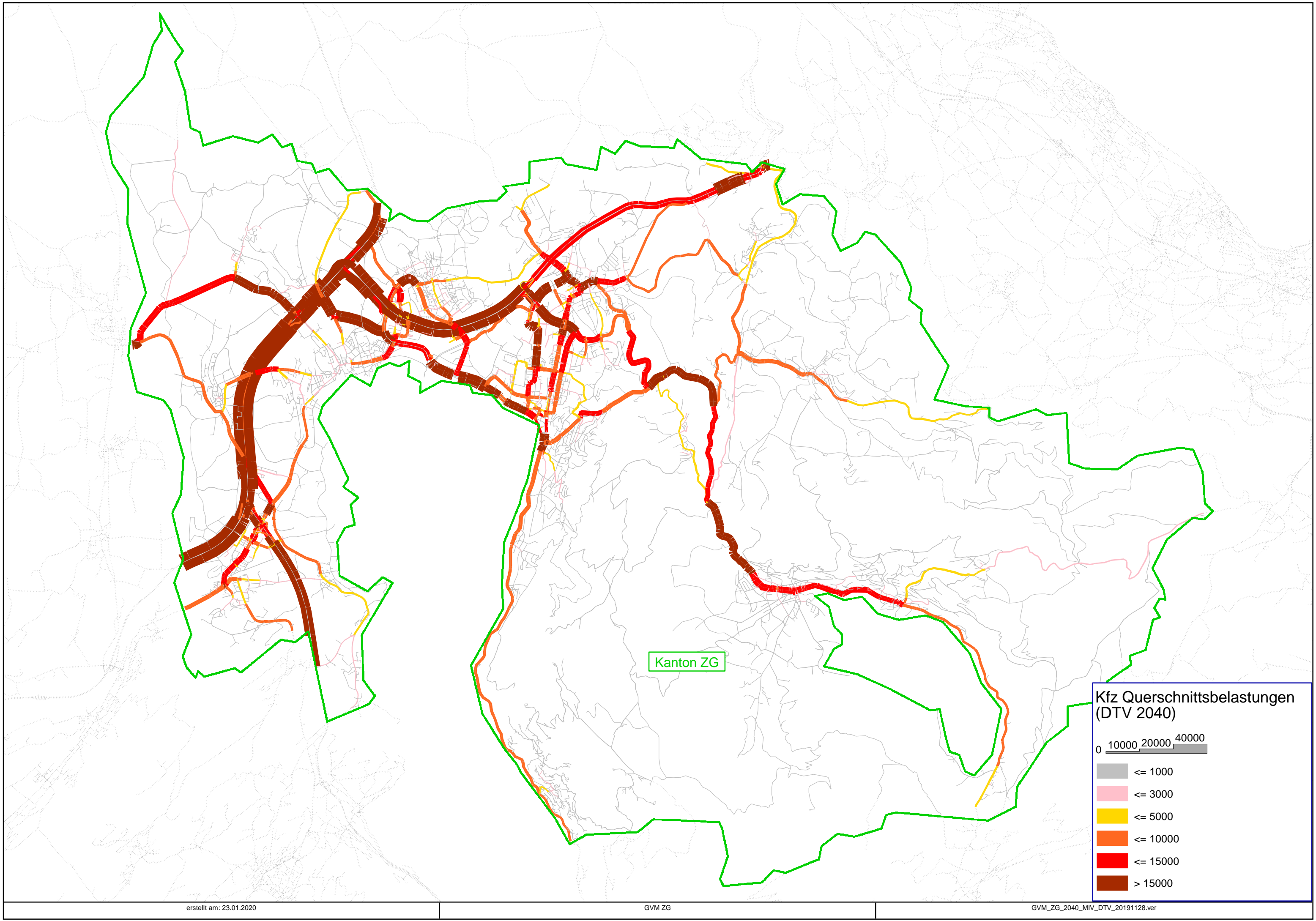
Kanton ZG

**Kfz Querschnittsbelastungen
(DTV 2017)**

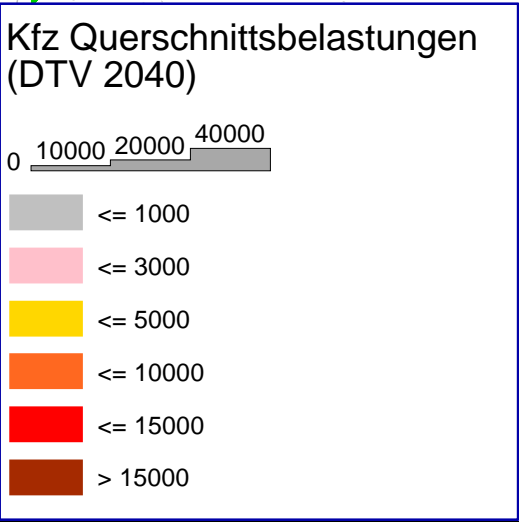
0 10000 20000 40000

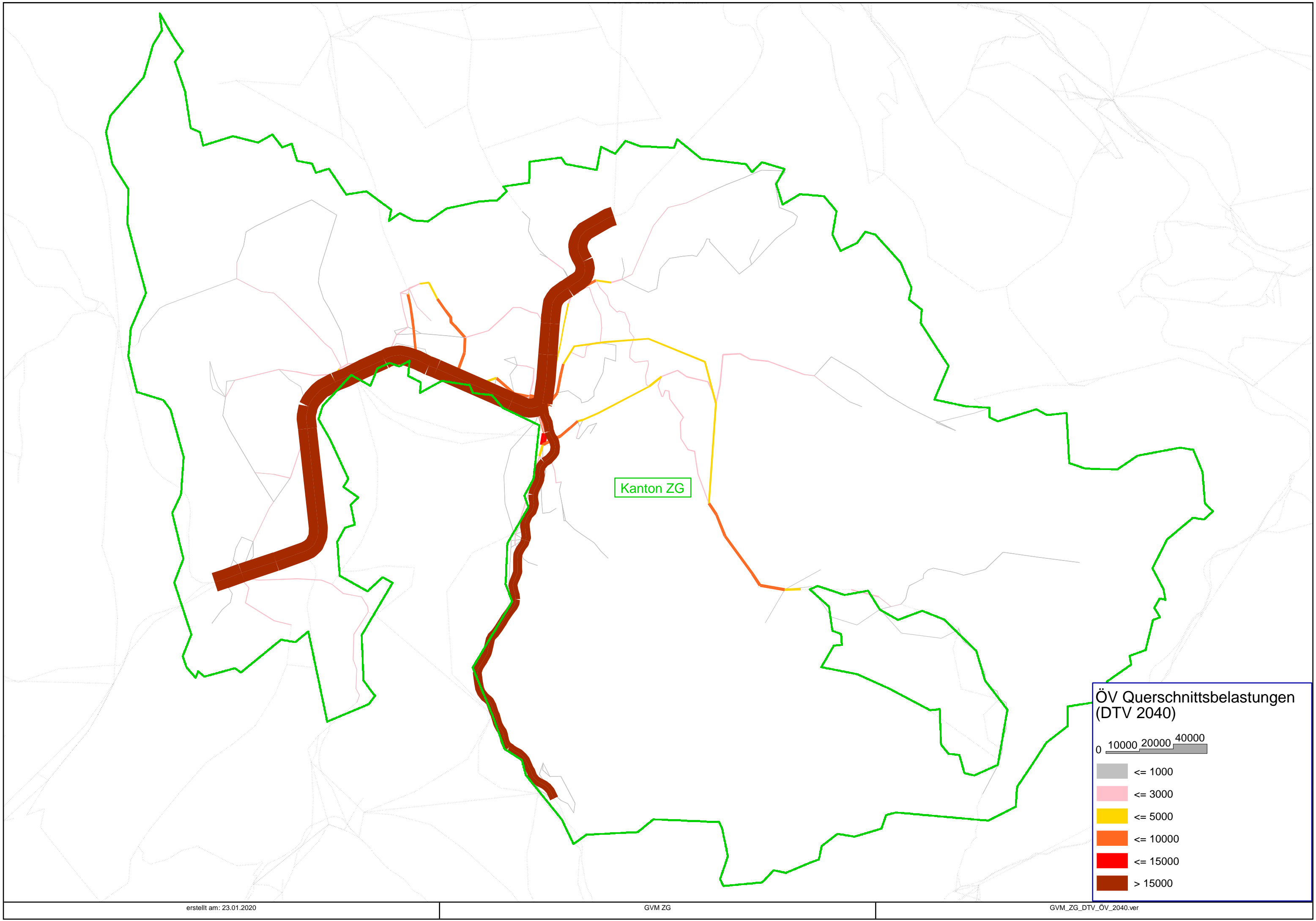
- <= 1000
- <= 3000
- <= 5000
- <= 10000
- <= 15000
- > 15000

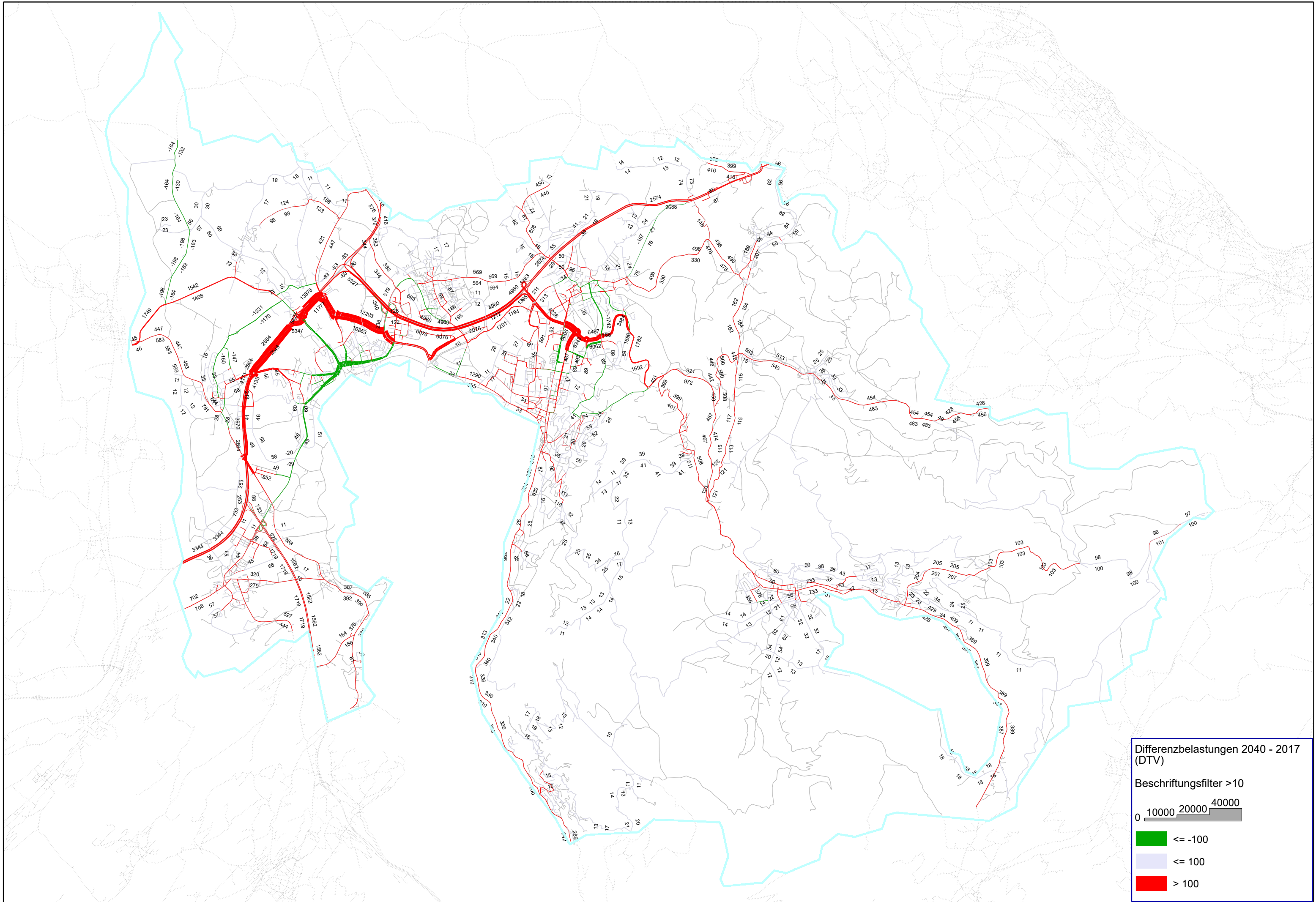




Kanton ZG







Differenzbelastungen 2040 - 2017 (DTV)

Beschriftungsfilter >10

0100002000040000

<= -100

<= 100

> 100

E. Umsetzungstabellen

Nach Erhalt vom ARE

F. Massnahmenblätter

Nr.	Titel Massnahme / Massnahmenpaket	Massnahmenträger	Priorität
<i>Massnahmen Landschaft</i>			
<i>Massnahmen Siedlung</i>			
M42.01	Planerische Umsetzung Verdichtungs- und Entwicklungsschwerpunkte	Gemeinden	sofort, A, B
M42.02	Siedlungsentwicklung nach innen	Gemeinden	sofort, A
M42.03	Räumliche Potentiale um multimodale Drehscheibe prüfen (Bahn-Ausbauschritt STEP AS 2035)	Gemeinden	sofort, A
<i>Massnahmen öffentlicher Verkehr</i>			
Ü44.01	ZBT II mit 3. Gleis Zug-Baar und Ausbau der Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz (AS 2035)	Bund	C
Ü44.02	Haltestelle Baar Sennweid	Bund	C
M44.03	Massnahmenpaket Buspriorisierung, kurzfristig	Kanton / Gemeinden	A
M44.04	Massnahmenpaket Buspriorisierung, mittelfristig	Kanton / Gemeinden	B
M44.05	Massnahmenpaket Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur	Kanton / Gemeinden	A
M44.06	Angebotskonzept Bahn + Bus 2025	Kanton	sofort
M44.07	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen	Gemeinde	A
M44.08	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	Gemeinde	A
M44.09	Bustrasse Bahnhof Steinhausen – Einkaufszentrum Zugerland, Steinhausen	Kanton / Gemeinde	C
M44.10	Multimodale Drehscheibe, Baar	Gemeinde	B
<i>Kapazität Strassen</i>			
Ü45.01	6-Spur-Ausbau Buchrain – Rütihof (A14)	Bund	C
Ü45.02	Halbanschluss Rotkreuz Süd (A4) mit ergänzenden Massnahmen	Bund	C
Ü45.03	Halbanschluss Steinhausen Süd (A4a)	Bund	C
M45.04	Verbindung Zugerstrasse – Kirchmattstrasse, Steinhausen	Gemeinde	A
M45.05	Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend, Steinhausen	Gemeinde	B
M45.06	Strassenverbindung Altgasse – Weststrasse, Baar	Gemeinde	A
M45.07	Studie Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	Kanton	sofort, A
<i>Massnahmen Fuss- und Veloverkehr</i>			
M46.01	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen	Kanton / Gemeinden	A
M46.02	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen	Kanton / Gemeinden	B
M46.03	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug	Gemeinde	A
M46.04	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri	Gemeinden	A
M46.05	Lückenschluss Fuss- und Velonetz, Steinhausen	Gemeinde	A
M46.06	Überprüfung kantonales Velonetz	Kanton	sofort

<i>Massnahmen Verkehrssicherheit</i>			
M47.01	Konzept Behebung Unfallschwerpunkte	Kanton	sofort, A
<i>Massnahmen Verkehrsmanagement</i>			
M48.01	Lenkung Verkehrsnachfrage Arbeitsplatzgebiet Steinhausen	Gemeinde	sofort
M48.02	Mobilitätskonzept Kanton Zug	Kanton	sofort
M48.03	Verkehrsspitzen glätten (Ausbildungsverkehr ÖV)	Kanton	sofort, A
M48.04	Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kt. Zug	Kanton / Gemeinden	sofort, A
<i>Massnahmen Strassenraumgestaltung</i>			
M49.01	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, kurzfristig	Kanton / Gemeinden	A
M49.02	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, mittelfristig	Kanton	B
M49.03	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	Gemeinde	A
M49.04	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	Gemeinde	A
M49.05	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	Gemeinde	A

M42.01 Planerische Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungs-schwerpunkte			
Priorität AP 4G	Massnahmenart	Federführung	Beteiligte
<input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Siedlung (Eigenleistung)	Stadt Zug	
<input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027)		Baar	
<input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031)		Steinhausen	
<input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Risch	
Priorität AP 3G	-	ARE-Code AP 3G	-
Teilstrategie			
Alle Teilstrategien Siedlung			
Planungsschritte		Zeitplanung	
Teilgebiet 1, Areal Bahnhof Rotkreuz Süd:			
Studienauftrag/Richtprojekt		2017 – 2018	
Bebauungsplan		2020 – 2021	
Projektwettbewerb		2021 – 2022	
Baueingabe		2022 – 2023	
Teilgebiet 2: Neufeld, Baar (Zugermatt und Sagimatt)			
Städtebauliche Studie		2019 – 2020	
Räumliches Entwicklungskonzept		2020	
Zonenplanänderung		2021 – 2022 (OP-Revision)	
Bebauungsplan		2023 – 2024	
Baueingabe		2025 - 2026	
Teilgebiet 3: Oesch-Areal, Zug (Herti Süd):			
Richtprojekt		2017	
Bebauungsplan		2023	
Baueingabe		2024	
Teilgebiet 4: LG-Areal, Zug			
Richtprojekt		2019	
Architekturwettbewerbe Hochhäuser		2021	
Zonenplanänderung		2022 – 2023	
Bebauungsplan		2024	
Baueingabe		2025	
Teilgebiet 5: Kirschloh, Zug			
Richtprojekt		2021	
Baueingabe		2024	
Teilgebiet 6: Äussere Lorzenallmend, Zug			
Studienwettbewerb		2007	
Quartiergestaltungsplan		2008, 2012 – 2016 (Weiterentwicklung)	
Richtprojekt		2019	
Bebauungsplan		2021	
Baueingabe		2022	
Teilgebiet 7: Technologiecluster V-Zug, Pi und Industrie-strasse Nord (Masterplan), Zug			
Richtprojekt		2015 (V-Zug), 2019 (Pi), 202X (Industriestr. Nord)	
Zonenplanänderung		2018	
Bebauungsplan		2018 (V-Zug), 2021 (Pi), 202X (Industriestr. Nord)	
Baueingabe		2019 – 2040	
Teilgebiet 8: Baarerstrasse West, Bahnhof, Zug			
Richtprojekt		2015	
Bebauungsplan		2021	
Baueingabe		2022 - 2040	

Teilgebiet 9: Hertizentrum, Zug			
Richtprojekt	2015		
Bebauungsplan	2020		
Baueingabe	2021		
Teilgebiet 10: Areal ZVB, Zug			
Richtprojekt	2015 – 2020		
Bebauungsplan	2021		
Baueingabe	2022 - 2030		
Teilgebiet 11: Oberneuhof und Neuhoof, Baar			
Städtebauliche Studie	2019 – 2020		
Räumliches Entwicklungskonzept	2020		
Zonenplanänderung	2021 – 2022 (OP-Revision)		
Bebauungsplan	2023 – 2024		
Baueingabe	2025 – 2026		
Teilgebiet 12: Feldmatt, Steinhausen			
Architekturwettbewerb	2018 – 2019		
Richtprojekt	2020		
Bebauungsplan	2021		
Baueingabe	2022		
Teilgebiet 13: Unterfeld, Zug			
Richtprojekt	2023		
Bebauungsplan	2025		
Baueingabe	2028		
Teilgebiet 14: Steihuser Allmend, Steinhausen			
Städtebauliche Studie	2026		
Bebauungsplan	2028		
Baueingabe	2029		
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.)		Kanton	Gemeinde
Anrechenbare Kosten AP 4G Nicht mitfinanzierbar			Dritte

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>Teilgebiet 1: Areal Bahnhof Rotkreuz Süd Das südlich des Bahnhofs Rotkreuz gelegene Areal inkl. des Dorfmattplatzes ist zukunftsgerichtet auszugestalten und auf neue Anforderungen anzupassen. Es ist im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet I bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 2.0 ist zu prüfen. Die SBB beabsichtigt mit dem Areal ein Konzept für den «Bahnhof der Zukunft» in Angriff zu nehmen.</p> <p>Teilgebiet 2: Neufeld, Baar (Zugermatt und Sagimatt) Das Gebiet Neufeld ist im kantonalen Richtplan eines von mehreren Gebieten in der Gemeinde Baar, welches sich grundsätzlich für eine Erhöhung der baulichen Dichte eignet. Es ist im Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet bezeichnet (Zugermatt in der Verdichtungszone I, Sagimatt in der Verdichtungszone II). Eine Ausnützung bis zu 2.0 (Zugermatt) bzw. 3.5 (Sagimatt) ist zu prüfen. Bevor jedoch im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung die Ausnützungsziffer erhöht werden kann, ist eine städtebauliche Studie durchzuführen.</p> <p>Teilgebiet 3: Oesch-Areal, Zug (Herti Süd) Die Baulücke zwischen General-Guisan-Strasse und Chamerstrasse, westlich der Stierenstallungen soll überbaut werden. Das Teilgebiet ist im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet I bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 2.0 ist zu prüfen. Das denkmalgeschützte Herrenhaus an der Chamerstrasse wird in einer parkähnlichen Umgebung in Szene gesetzt und erhält eine öffentliche Erdgeschossnutzung. Östlich und westlich werden zwei</p>

	<p>durchgehende Velowegverbindungen geschaffen mit Verknüpfungen zum übergeordneten, kantonalen Velowegnetz. Die Bushaltestelle Letzi wird um über 100 m verschoben und kann im Rahmen der Neugestaltung der Verkehrsknoten an der Chamerstrasse zu einer echten Paar-Haltestelle umgebaut werden.</p> <p>Teilgebiet 4: LG-Areal, Zug und Teilgebiet 5: Kirschloh, Zug Unmittelbar um den Bahnhof Zug gibt es kaum unbebaute Bauzonen. Ausnahmen bilden teilweise die von den SBB genutzten schmalen Bauzonen auf beiden Seiten des Gleisfeldes in nördlicher Richtung. Es ist deshalb eine Verdichtung im Bestand anzustreben. Die Gebiete im unmittelbaren Bahnhofnähe sind im kantonalen Richtplan beinahe flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 3.5 ist zu prüfen.</p> <p>Teilgebiet 6: Äussere Lorzenallmend, Zug Das Gebiet nordwestlich der Alten Lorze zwischen der Chamer- und Steinhauserstrasse verfügt über ein hohes Entwicklungspotenzial. Es ist im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet I bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 2.0 ist zu prüfen. Aufgrund der gegenwärtigen Entwicklung und verschiedenen laufenden Planungen ist absehbar, dass sich dieses Quartier stark verändern wird. Die Korporation Zug hat als Eigentümerin eines der grössten unbebauten Grundstücke in der Äusseren Lorzenallmend im Jahr 2007 gemeinsam mit der Stadt Zug ein Studienverfahren mit vier Büros durchgeführt. Das Ergebnis wurde in den Quartiergestaltungsplan Äussere Lorzenallmend überführt, welchen der Stadtrat 2008 beschlossen hat. Das Baukonzept des Quartiergestaltungsplans wurde zwischen 2012 bis 2016 bis an die Steinhauserstrasse weiterentwickelt und stellt die Grundlage für künftige Baupläne dar. Der Zuger Stadtrat hat den ergänzten Quartiergestaltungsplan im Dezember 2017 festgesetzt.</p> <p>Teilgebiet 7: Technologiecluster V-Zug und Industriestrasse Nord, Zug Das Teilgebiet setzt sich aus mehreren Arealen zusammen: <ul style="list-style-type: none"> - Technologiecluster V-Zug (rechtskräftiger Bauplan) - Masterplanung Industriestrasse Nord - Geviert Pi / GIBZ Das Teilgebiet ist im kantonalen Richtplan beinahe flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet und bietet hohes Verdichtungspotenzial. Eine Ausnützung bis zu 3.5 ist zu prüfen.</p> <p>Teilgebiet 8: Baarerstrasse West, Bahnhof, Zug Unmittelbar um den Bahnhof Zug gibt es kaum unbebaute Bauzonen. Es ist deshalb eine Verdichtung im Bestand anzustreben. Die Gebiete in unmittelbarer Bahnhofnähe sind im kantonalen Richtplan beinahe flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 3.5 ist zu prüfen. Das Areal am östlichen Bahnhofrand zwischen Gubelstrasse, Metalli und Gotthardstrasse bietet hohes Verdichtungspotenzial.</p> <p>Teilgebiet 9: Hertizentrum, Zug Das Teilgebiet ist im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet. Neben der Erweiterung des Einkaufszentrums ist eine Ausnützung bis zu 3.5 zu prüfen.</p> <p>Teilgebiet 10: Areal ZVB, Zug Auf dem Areal entsteht in den nächsten Jahren der neue Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB). Der Standort ist räumlich abgestimmt und im kantonalen Richtplan festgesetzt. Auf dem Areal sind weitere Nutzungen geplant. Es ist eine Ausnützung bis zu 2.0 zu prüfen, da das Teilgebiet im kantonalen Richtplan als Verdichtungsgebiet I ausgeschrieben ist.</p>
--	--

	<p>Teilgebiet 11: Oberneuhof und Neuhof, Baar Die Gebiete Oberneuhof und Neuhof sind im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet. Eine Ausnützung bis 3.5 ist zu prüfen. Bevor jedoch im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung die Ausnützungsziffer erhöht werden kann, ist eine städtebauliche Studie durchzuführen (Auswirkung unterschiedlicher Verdichtungsszenarien, Verbesserung der Adressierung des Arbeitsplatzgebiets, Freiräume, Umgang mit Hochspannungsfreileitung, Transformation des bestehenden Wohnquartiers, Umgang mit sensibel gelegenen Reservegebiet WA4 Neuhof).</p> <p>Teilgebiet 12: Feldmatt, Steinhausen Die Crypto AG ist von ihrem Standort im südlichen Teil von Steinhausen weggezogen und hat ihr Grundstück verkauft. Die neuen Eigentümer möchten in der bestehenden Mischzone Wohn- und Gewerberaum realisieren. Zu diesem Zweck hat sie einen zweistufigen Architekturwettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, eine städtebauliche gute Bauweise mit einer siedlungsverträglichen Verdichtung zu realisieren. Dabei wird eine Ausnützung von 1.1 angestrebt, wobei für das Wohnen eine maximale Ausnützung von 0.75 erreicht werden soll.</p> <p>Teilgebiet 13: Unterfeld, Zug Nach Ablehnung des gemeindeübergreifenden Bebauungsplans im Februar 2017 wurde das Abstimmungsergebnis analysiert und eine Auslegeordnung für zwei neue Planungen in Zug und Baar erstellt. Es handelt sich beim Areal Unterfeld Zug um eine der letzten unbebauten Baulandreserve. Eine baldige Entwicklung ist absehbar. Das Teilgebiet ist im kantonalen Richtplan flächendeckend als Verdichtungsgebiet II bezeichnet. Eine Ausnützung bis zu 3.5 ist zu prüfen. Hinweis: Im Gebiet Unterfeld Baar ist nach der gemeindeübergreifenden Koordination der Areal-Eckwerte die Planung weit fortgeschritten. Die öffentliche Auflage der Planungsmittel zur Teilrevision des Zonenplans und der Bauordnung der Gemeinde Baar ist Ende 2019 erfolgt. Die Urnenabstimmung für die Bevölkerung von Baar ist im 2020 geplant.</p> <p>Teilgebiet 14: Steihuser Allmend, Steinhausen Die Steihuser Allmend ist ein grossmehrheitlich unbebautes Gebiet im südlichen Teil von Steinhausen und erstreckt sich über drei Grundstücke. Insgesamt 58'460 m2 befinden sich davon in der Arbeitszone A, 4'300 m2 in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und 280 m2 sind Wald. Das Gebiet weist somit ein grosses Potential für eine künftige Entwicklung von Gewerbe- und Dienstleistungsflächen. Gemäss kantonalem Richtplan befindet sich das Areal im Verdichtungsgebiet I sowie in der Zone «Vorranggebiet Arbeitsnutzung». Um das gesamte Gebiet qualitativ zu entwickeln, ist eine übergeordnete Planung anzustreben (z.B. Sondernutzungsplan).</p>
<p>Inhalt</p>	<p>Schaffen der planungsrechtlichen Grundlagen für die angestrebten Verdichtungen und Nutzungen in den folgenden Teilgebieten über kommunale Richtplanung, Nutzungsplanung und Bebauungspläne:</p> <p>Teilgebiet 1: Areal Bahnhof Rotkreuz Süd Der neue «Bahnhof der Zukunft» soll zur modernen Mobilitätsdrehscheibe mit innovativen Mobilitätskonzepten, optimierten Umsteigebeziehungen und kombinierten Serviceangeboten (Mobilitäts-Hub) werden. Der Bahnhof soll mit Erdgeschossnutzungen aufgewertet werden. Den Nutzern soll so ermöglicht werden, auf ihrem täglichen Weg Dinge einfach und effizient zu erleben. Es wird eine hohe Aufenthalts- und Servicequalität angestrebt. Auf dem Areal Bahnhof Süd entstehen neben dem «Bahnhof der Zukunft» und dem Neubau des Bushof Süd (M34.06) in zwei Etappen (Teil West: 2024, Teil-Ost: 2030) zwischen 800 und 1'300 Dienstleistungs-Arbeitsplätze sowie Wohnungen für 400 – 500 Personen (Nutzungsmix von je 50 %). Gleichzeitig soll der bestehende Dorfmattpplatz zu einem Begegnungsort aufgewertet werden.</p>

	<p>Die Resultate aus dem Studienauftrag und dem daraus erarbeiteten Richtprojekt sollen in einen Bebauungsplan überführt werden, über welchen der Souverän voraussichtlich Mitte 2021 abstimmen wird.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 150 Wohnungen - 14'108 m2 anrechenbare Landfläche - 18'800 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon bis zu 6'300 m2 preisgünstiges Wohnen - 18'800 m2 Arbeiten (aGF) davon 15'000 m2 Büro/Dienstleistung davon 3'800 m2 Gewerbe/Retail/Gastro/Flächen Mobilitäts-Hub Dienstleistungen - Ausnützungsziffer: 2.7 <p>Teilgebiet 2: Neufeld, Baar (Zugermatt und Sagimatt)</p> <p>Die städtebauliche Studie soll für das heterogene Gebiet Neufeld eine überzeugende ortsbauliche und freiräumliche Grundstruktur definieren, die in Etappen umgesetzt werden kann. Sie bildet auch eine Grundlage für das räumliche Entwicklungskonzept, das in einem ersten Schritt im Rahmen der anstehenden Revision der Ortsplanung erarbeitet wird. Die gemäss heutigem Zonenplan möglichen Nutzungsdichten werden in der städtebaulichen Studie überprüft.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zugermatt: 19'500 m2 Arealfläche Arbeitszone - Sagimatt: 140'000 m2 Arealfläche <p style="margin-left: 40px;">davon Wohn- und Arbeitszone 3 14'000 m2 davon Wohn- und Arbeitszone 4 91'000 m2 davon Wohn- und Arbeitszone 5 35'000 m2</p> <p>Teilgebiet 3: Oesch-Areal, Zug (Herti Süd)</p> <p>Auf dem unbebauten Areal westlich des Zuger Stierenmarkts entsteht das neue Wohnquartier Herti Süd mit Wohnungen für 1'000 bis 1'500 Personen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 470 Wohnungen - 40'250 m2 anrechenbare Landfläche - 54'200 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon 6'000 m2 preisgünstiges Wohnen - 6'800 m2 Arbeiten (aGF) - Ausnützungsziffer: 1.5 <p>Teilgebiet 4: LG-Areal, Zug</p> <p>Das ehemalige Industrieareal der Landis&Gyr (LG) befindet sich in einem Transformationsprozess zu einem kompakten, urbanen Stadtquartier mit hoher Arbeits- und Lebensqualität. Im nördlichen Teil hat die Siemens Schweiz AG einen neuen Büro- und Produktionscampus erstellt und 2018 bezogen. Entlang der Bahngleise entstand 2012 ein Wohngebäude mit 120 Wohnungen. Im mittleren Bereich befindet sich der Bürokomplex Opus umgeben von historischen Fabrik- und Bürogebäuden und weiteren Industrie- und Gewerbebauten. Im südlichen Teil wurden in den vergangenen Jahren ein Wohn- und Büro-Tower (60 % Wohnen, 40 % Dienstleistung) und das neue Finanz- und Logistikzentrum von Johnson&Johnson erstellt (Bebauungsplan Foyer).</p> <p>Die Innenverdichtung und die Überbauung der letzten nicht bebauten Flächen geht weiter: Im Planungssperimeter entstehen Neubauten mit maximal 75 % Wohnen und mindestens 25 % Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Es wird ein vielfältiger Branchenmix angestrebt.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1'200 Wohnungen - 66'000 m2 anrechenbare Landfläche - 113'900 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon 10'000 m2 preisgünstiges Wohnen (auf SBB-Areal bis zu 33 %)
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - 38'000 m2 Arbeiten (aGF) davon 6'000 m2 preisgünstiges Gewerbe - Ausnützungsziffer: 2.3 <p>Teilgebiet 5: Kirschloh, Zug</p> <p>Auf dem SBB-Areal Güterbahnhof soll eine Bebauung mit einem vielfältigen, städtischen Nutzungsmix entstehen. Dazu gehören unter anderem auch preisgünstige Flächen für Wohnen sowie Dienstleistungen und Gewerbe. Die SBB als Grundeigentümerin plant die Überbauung der gleisnahen, länglichen Parzelle in Regelbauweise, wobei sie durch die Nutzungsübertragung vom nördlich gelegenen Freiverlad eine hohe Dichte von rund 2.5 bis 2.8 erzielen kann. Die Quartiere westlich und östlich der Gleise sollen durch die neue Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug besser miteinander verbunden werden. Eines der neuen Gebäude auf dem Areal Kirschloh soll direkt an die Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug angebunden sein und w-möglich auch Veloabstell-Infrastrukturen beherbergen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 150 Wohnungen - 12'000 m2 anrechenbare Landfläche - 15'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon bis zu 5'000 m2 preisgünstiges Wohnen - 15'000 m2 Arbeiten (aGF) - Ausnützungsziffer: 2.5 <p>Teilgebiet 6: Äussere Lorzenallmend, Zug</p> <p>Auf der unbebauten Äusseren Lorzenallmend entsteht in einem Entwicklungszeitraum von bis zu 20 Jahren ein komplett neuer Stadtteil für Wohnen und Arbeiten (Mischzone). Das neue Stadtquartier wird als verdichtetes, städtisches Zentrum mit 14 m hohen Sockelbauten und 27 – 45 m hohen Turmbauten in Erscheinung treten. Ein zentraler Park soll die beiden Seiten der alten Lorze verbinden und den neuen Stadtteil mit dem bestehenden Quartier Riedmatt verknüpfen. In den Erdgeschossen sollen Läden, Restaurants und Dienstleistungsfirmen einziehen. Die Grundeigentümerin Korporation Zug plant Eigentums-, Miet- und Genossenschaftswohnungen zu errichten respektive errichten zu lassen (Baurecht). Rund 3'000 Dienstleistungs-Arbeitsplätze sowie Wohnungen für 2'500 Personen sollen in mehreren Etappen zwischen 2026 und 2035 entstehen. Pro Baufeld sind je min. 30 % Wohnen und Arbeiten vorgesehen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 780 Wohnungen - 135'000 m2 anrechenbare Landfläche - 101'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) - 75'000 m2 Arbeiten (aGF) - 70'000 m2 übrige Nutzungen (Läden, Gastronomie, Sport, Bildung, Schule, Kita, Religion) - Ausnützungsziffer: 1.8 <p>Teilgebiet 7: Technologiecluster V-Zug und Industriestrasse Nord, Zug</p> <p>Auf dem Areal der V-Zug an der Grenze zwischen Zug und Baar entsteht ein neues Industrie- und Wohnquartier.</p> <p>Für das Areal Technologiecluster V-Zug besteht bereits ein rechtskräftiger Bebauungsplan. Er sieht die Erneuerung des über 80'000 m2 grossen Werkareals der V-Zug vor. Auf dem Werkareal wird seit 2019 vorwiegend für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen verdichtet gebaut. Rund 1'500 Industrie- und zwischen 2'500 und 3'700 Dienstleistungs-Arbeitsplätze sowie Wohnungen für 400 – 600 Personen sollen in mehreren Etappen entstehen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 300 Wohnungen - 83'000 m2 anrechenbare Landfläche - 26'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) - 103'000 m2 Arbeiten (aGF)
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - 103'000 m2 übrige Nutzungen (u.a. Ausbildung) - Ausnützungsziffer: 2.8 <p>Geviert Baarer-, Göbli-, Industrie- und Mattenstrasse mit neuem Holz-Hochhaus Pi (80 m) soll möglichst schnell realisiert werden und für kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten im V-Zug Areal sorgen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 240 Wohnungen - 20'800 m2 anrechenbare Landfläche - 26'400 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon rund 10'300 m2 preisgünstiges Wohnen davon rund 20'000 m2 autoarmes Wohnen - 6'600 m2 Arbeiten (aGF) - 32'700 m2 übrige Nutzung für gewerblich-industrielles Bildungszentrum Zug GIBZ (aGF) - Ausnützungsziffer: 3.2 <p>Für das Gebiet Industriestrasse Nord ist ein dichtes Wohngebiet mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss geplant.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 470 Wohnungen - 40'000 m2 anrechenbare Landfläche - 90'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon rund 40'000 m2 preisgünstiges Wohnen - 7'500 m2 Arbeiten (aGF) - 13'500 m2 Verkauf (aGF) - Ausnützungsziffer: 2.8 <p>Teilgebiet 8: Baarerstrasse West, Bahnhof, Zug</p> <p>Es wird auf dem Areal am östlichen Bahnhofrand zwischen Gubelstrasse, Metalli und Gott-hardstrasse eine hoch verdichtete Mischnutzung mit neuem Bahnhofplatz angestrebt.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 225 Wohnungen - 14'000 m2 anrechenbare Landfläche - 25'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) - 20'000 m2 Arbeiten (aGF) - 5'000 m2 Verkauf (aGF) - Ausnützungsziffer: 3.6 <p>Teilgebiet 9: Hertizentrum, Zug</p> <p>Auf dem Areal erfolgt eine Erweiterung für das Einkaufszentrum und für Alterswohnungen. Im Weiteren wird eine Wohnverdichtung vorgenommen.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 160 Wohnungen - 42'500 m2 anrechenbare Landfläche - 22'250 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon 13'400 m2 preisgünstiges Wohnen - 14'250 m2 Arbeiten (aGF) - 8'750 m2 Verkauf (aGF) - Ausnützungsziffer: 1.1 <p>Teilgebiet 10: Areal ZVB, Zug</p> <p>Auf dem Areal entsteht der neue Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) mit Garagierung, Werkstatt und Büro für ZVB und die kantonale Verwaltung. Entlang der General-Guisan-Strasse sind Gewerbenutzungen vorgesehen.</p>
--	--




	<p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 Wohnungen - 30'000 m2 anrechenbare Landfläche - 1'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) - 38'000 m2 Arbeiten (aGF) - Ausnützungsziffer: 1.3 <p>Teilgebiet 11: Oberneuhof und Neuhof, Baar</p> <p>Im Planungsgebiet sollen hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Aufgrund der Lagequalität ist vor allem von Dienstleistungsbetrieben auszugehen.</p> <p>Weitere Eckwerte für die städtebauliche Studie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arealfläche 175'000 m2 Arbeitszone - bauliche Dichte max. 8 m3 / m2 (ca. 3-geschossig) - Gesamthöhen max. 23 m (Regelfall), bei der Haltestelle Neufeld max. 50 m und bei der Kreuzung Neuhofstrasse als räumlicher Abschluss des Parkways max. 40 m - untergeordneter Wohnanteil in drei Planungsbereichen (im Umfang der bestehenden Wohnnutzungen bzw. im Umfang der Verdichtung) - produzierendes Gewerbe im Erdgeschoss eines Planungsbereichs - publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss - Grünflächenziffer rund 30 % für arealbezogene Grünräume <p>Die städtebauliche Studie bildet eine Grundlage für das räumliche Entwicklungskonzept, das in einem ersten Schritt im Rahmen der anstehenden Revision der Ortsplanung erarbeitet wird.</p> <p>Teilgebiet 12: Feldmatt, Steinhausen</p> <p>Auf dem Areal sollen Wohnungen sowie diverse Gewerbeflächen realisiert werden. Aufgrund der bestehenden Hochspannungsleitung können gewisse Flächen, mehrheitlich Gewerbeflächen, erst in einer späteren Etappe realisiert werden, wenn die Hochspannungsleitung erdverlegt ist. 10 Prozent der Wohnfläche werden als preisgünstiger Wohnraum nach WFG realisiert. Die restlichen Wohnungen werden sowohl als Miet- als auch als Eigentumswohnungen erstellt.</p> <p>Aktuelle Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 200 Wohnungen - 31'100 m2 anrechenbare Landfläche - 23'300 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon 2'400 m2 preisgünstiges Wohnen - 10'800 m2 Arbeiten (aGF) - Ausnützungsziffer: 1.1 <p>Teilgebiet 13: Unterfeld, Zug</p> <p>Nach Ablehnung des gemeindeübergreifenden Bebauungsplans, der Analyse des Abstimmungsergebnisses und dem Entscheid der Behördendelegation Unterfeld Baar/Zug mit zwei Planungen grundsätzlich neu zu starten, befindet sich die Planung für das Teilgebiet Unterfeld, Zug in der Vorbereitungsphase. Die gemeindeübergreifende Koordination zwischen den Arealen in Baar und Zug wurde sichergestellt.</p> <p>Wahrscheinliche Planungswerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 400 Wohnungen - 20'000 m2 anrechenbare Landfläche - 50'000 m2 Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) davon 25'000 m2 preisgünstiges Wohnen - Ausnützungsziffer: 2.5 <p>Teilgebiet 14: Steihuser Allmend, Steinhausen</p> <p>In diesem Gebiet werden Gewerbe- und Dienstleistungsflächen realisiert. Gemäss Bauordnung sind Wohnungen nur vereinzelt möglich. Eine Umzonung ist aufgrund des kantonalen Richtplans (Vorranggebiet Arbeitsnutzung) nicht möglich.</p> <p>Wahrscheinliche Planungswerte:</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - ca. 20 Wohnungen (betriebsnotwendiger Wohnraum) - 58'460 m² anrechenbare Landfläche (Arbeitszone A) - ca. 120'000 m² Arbeiten (anrechenbare Geschossfläche aGF) - ca. 2'000 m² Wohnen (anrechenbare Geschossfläche aGF) - 4'300 m² übrige Nutzungen (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) - Ausnützungsziffer: 2.1
Kartographische Darstellung	<p>The map illustrates the spatial distribution of development zones within the Zug agglomeration. The 'Stadtlandschaft' (urban landscape) is the central focus, surrounded by various municipalities. Zones are numbered 1 through 14. Blue hatched areas represent the 3rd generation of development, while red hatched areas represent the 4th generation. The legend indicates: 3. Generation 4. Generation</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Alle Verdichtungsgebiete liegen in der Stadtlandschaft, in welcher 85 % des prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums bis ins Jahr 2040 erfolgen soll. Die Gebiete zeichnen sich durch eine hohe städtebauliche Qualität aus und liegen allesamt an gut erschlossenen Lagen. Durch die Ausscheidung qualitativ hochwertiger Freiflächen gibt es innerhalb der Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte ausreichend Erholungs- und Parkflächen. Bei den Gebieten wird auf eine optimale Erschliessung für Fussgänger und Velofahrende, inklusive Anbindung an die übergeordneten Fuss-/Velowege geachtet.</p> <p>Handlungsbedarf Die Agglomeration Zug zeichnet sich durch hohe Nutzungsdichten in der Stadtlandschaft aus. Angesichts der dynamischen demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Agglomeration bei gleichzeitig begrenzten Siedlungsgebieten ist der optimale Nutzen von Potenzialen für die Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen von grösster Bedeutung. Die Konzentration des Bevölkerungswachstums auf zentrale, gut mit dem ÖV erschlossene Lagen ist auch nötig, damit ein grösserer Teil der Bevölkerung eine städtische Mobilität favorisiert und damit den Modalsplit zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs verschiebt. Die begrenzten Kapazi-</p>

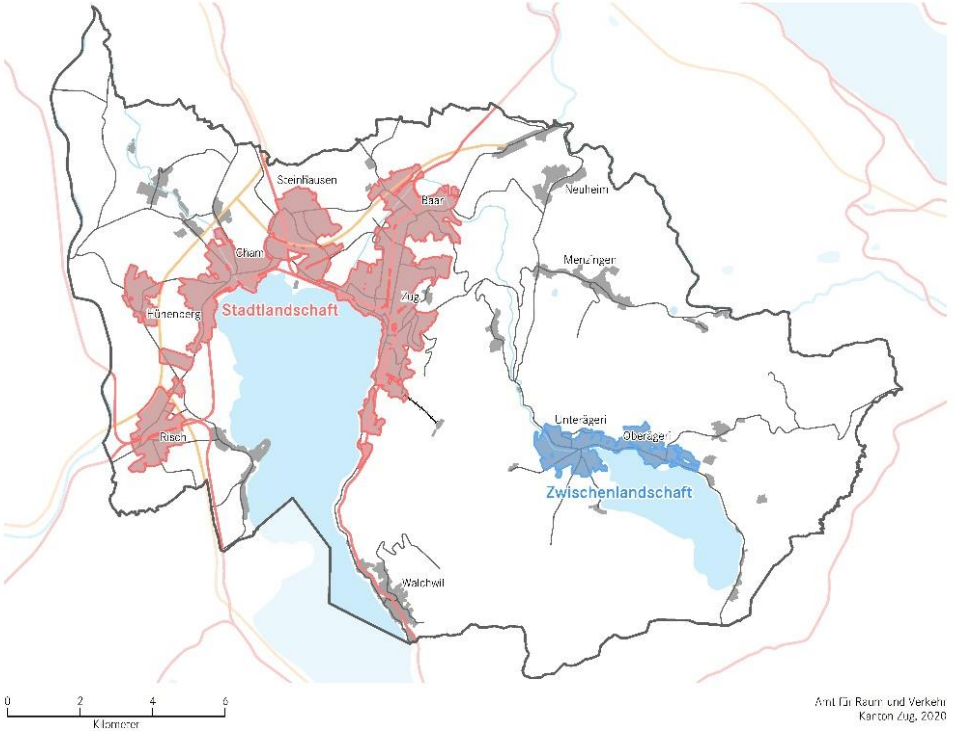
	<p>täten des Strassennetzes machen einen solchen Paradigmenwechsel in der Zuger Mobilität ebenfalls erforderlich.</p> <p>Bei der planerischen Umsetzung der Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte wird auf eine hohe Aufenthaltsqualität geachtet. Dies sowohl städtebaulich-gestalterisch als auch verkehrstechnisch, indem die Gebiete prioritär mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossen und in die kantonalen Netze integriert werden. Mittels Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagement soll der Verkehrsanteil bei Einwohnern und Beschäftigten für kurze und mittlere Distanzen erhöht werden.</p> <p>Nutzen / Wirkung</p> <p>Die Entwicklungsgebiete können einen Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums aufnehmen. Durch einen geeigneten Nutzungsmix werden je Standort optimale Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Beschäftigte und zusätzlicher Einwohner geschaffen. Durch die attraktiven Lagen in den Stadtlandschaften können kurze und mittlere Wege aktiv gefördert und der Anteil der urbanen Mobilität gesteigert werden. Die Mehrbelastung beim MIV kann dadurch auf ein Minimum beschränkt werden.</p>
--	---

Bezug zu weiteren Planungen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	<p>Für alle Teilgebiete gilt es eine Interessensabwägung vorzunehmen zwischen der Entwicklung nach Innen und der Spitzenstundenproblematik im Strassenverkehr. Gemäss Richtplan darf im Kanton Zug die Siedlungsentwicklung nicht durch zusätzlichen Landverbrauch erfolgen. Die Innenverdichtung an verkehrstechnisch zweckmässiger Lage hat eine langfristige Ausrichtung und erhält auch rechtlich höhere Gewichtung als die verkehrliche Spitzenstundenproblematik. Der entstehende Verkehr soll prioritär vom ÖV und Fuss-/Veloverkehr bewältigt werden. Diese sollen möglichst unbehindert verkehren können. Mit Planungsvorgaben für ein Mobilitätsmanagement in den entsprechenden Teilgebieten, der Beschränkung der Parkplatzanzahl in den Verdichtungsgebieten auf das heute gültige Mass sowie allgemeinen, nachfragelenkenden Massnahmen wie die Erhöhung des Besetzungsgrads beim MIV, die Glättung der Spitzenstunden, die Förderung von Homeoffice soll die angestrebte Verlagerung weg vom MIV herbeigeführt werden.</p> <p>Teilgebiet 1: Areal Bahnhof Rotkreuz Süd</p> <p>Bahnerschliessung (Bahnhof Rotkreuz mit Fernverkehr, Stadtbahn) und Buserschliessung mit mehreren Linien am Bushof Bahnhof Rotkreuz Nord und Süd (Neubau geplant; M34.06). Gute Anbindung ans Fuss-/Velowegnetz. Die neue Quartierverbindung Bahnhof Ost (M25.02 TM5) vernetzt die wachsenden Quartiere nördlich und südlich der Bahnlinie und ermöglicht einen zusätzlichen Perronzugang.</p> <p>Teilgebiet 2: Neufeld, Baar (Zugermatt und Sagimatt)</p> <p>Das Planungsgebiet verfügt über eine sehr gute Erschliessungsgüte. Die Stadtbahn (Haltestellen Neufeld und Lindenpark) als kantonales Rückgrat des ÖV sowie der Bus (Linien 3, 36 mit Haltestellen Stadtgrenze, Südstrasse, Oberneuhof und Altgasse) erschliessen dieses Teilgebiet im Viertelstundentakt. Das Gebiet soll intern über ein dichtes Fuss- und Velonetz verfügen, welches an das übergeordnete Netz anschliesst. Der Autobahnanschluss liegt in unmittelbarer Nähe.</p> <p>Teilgebiet 3: Oesch-Areal, Zug (Herti Süd)</p> <p>Die Bahnerschliessung ist über die Stadtbahnhaltestelle Schutzengel gegeben. Das Gebiet wird an der General-Guisanstrasse von den Buslinien 6 und 16 sowie auf der Chamerstrasse von der Buslinie 7 erschlossen. Das Teilgebiet zeichnet sich durch eine ausgezeichnete Anbindung an das übergeordnete Fuss-/Velowegnetz aus.</p> <p>Teilgebiet 4: LG-Areal, Zug und Teilgebiet 5: Kirschloh, Zug</p> <p>Beide Gebiete liegen direkt beim Bahnhof Zug und sind sehr gut durch die Bahn und den Bus erschlossen. Die Areale sind für den MIV direkt an die Aabach-/Nordstrasse bzw. an die Baar-</p>


	<p>erstrasse angeschlossen. Diese Strassen sind Nord-Süd-Verbindungen, welche Baar mit Zug bzw. Zug mit dem Autobahnanschluss Baar verbinden.</p> <p>Die Gebiete sollen intern über ein dichtes Fuss- und Velonetz verfügen, welches an das übergeordnete Netz anschliesst. Mit der Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug (M46.03) wird die Trennwirkung der Bahnstrecke aufgelöst und die beiden Areale miteinander vernetzt. Mit dem neuen Perronzugang können auch die nördlichen Arealbereiche optimal an die Bahnangebote der multimodalen Drehscheibe Zug angeschlossen werden.</p> <p>Teilgebiet 6: Äussere Lorzenallmend, Zug</p> <p>Die Chollerstrasse als zukünftig durchgehender Strassenzug zwischen der Steinhauserstrasse im Norden und der Chamerstrasse im Süden ist das Rückgrat der Erschliessung des neuen Stadtteils. Die neue Strasse wird vom kantonalen Veloweg unterquert (Velounterführung Chollerstrasse, M46.01 TM15) und von einer Buslinie befahren werden (M24.02 TM1). Von der Chollerstrasse abgesetzt wird ein Fuss-/Veloweg (M46.01, TM14) erstellt, welcher entlang eines neu zu schaffenden Quartierfreiraums führt. Die Stadtbahnhaltestelle Chollermüli sowie die S-Bahnhaltestelle Steinhausen Rigiblick befinden sich in Velodistanz. Die Fuss-/Veloverbindungen nach Norden über bzw. unter der Autobahn nach Steinhausen werden ebenfalls gestärkt (M46.01 TM13, TM16-TM19).</p> <p>Teilgebiet 7: Technologiecluster V-Zug und Industriestrasse Nord, Zug</p> <p>Die Stadtbahnhaltestelle Baar Lindenpark befindet sich in Velo- teilweise auch in Fussdistanz. Das Areal ist mit Buslinien (Linie 3 und 4, künftig auch Linie 1) direkt erschlossen. Die MIV Erschliessung erfolgt von Norden direkt über die Tangente Baar/Zug und den Autobahnanschluss Zug-Nord. Die Strassen im Teilgebiet werden umgestaltet und auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs angepasst (M49.03). Es werden auch Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs realisiert. Mit dem «Mobility Hub Zug» wird ein nachhaltiges Parkhaus der Zukunft gebaut. Es ist ein nördliches Eingangstor zur Stadt und Umsteigeort vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zur Weiterfahrt in die Stadt (Bus, E-Bike, Velo, E-Trottinett, später selbstfahrende Shuttles).</p> <p>Teilgebiet 8: Baarerstrasse West, Bahnhof, Zug</p> <p>Das Gebiet zeichnet sich durch eine ausgezeichnete Bahnerschliessung (Bahnhof Zug mit Fernverkehr, S-Bahn, Stadtbahn) und Buserschliessung mit mehreren Linien aus. Das Teilgebiet grenzt an das kantonale Fuss-/Velowegnetz. Im Rahmen des Bahn-Ausbauschritts STEP AS2035 sind Massnahmen zur Ertüchtigung des Bahnhofs Zug vorgesehen.</p> <p>Teilgebiet 9: Hertizentrum, Zug</p> <p>Die Stadtbahnhaltestelle Schutzengel befindet sich in Velo-, teilweise auch in Fussdistanz. Das Areal ist von den Buslinien 6, 16 und 11 direkt erschlossen. Die MIV Erschliessung erfolgt von Osten (Arbeiten, Verkauf) und im Norden über die St. Johannesstrasse (Wohnen). Die St. Johannesstrasse wird verkehrsberuhigt (M39.07).</p> <p>Teilgebiet 10: Areal ZVB, Zug</p> <p>Das Areal ist direkt mit der Stadtbahnhaltestelle Schutzengel und mehreren Buslinien (6, 7 und 11) erschlossen. Es wird mit Velo- und Fusswegen durchzogen, welche ans übergeordnete Netz anschliessen. Die Quartiere nördlich und südlich der Gleise werden durch die neue Personenunterführung Schutzengel Ost (M25.02 TM1) besser miteinander verbunden und mit einem beidseitigen Perronzugang direkt an die Stadtbahnhaltestelle angeschlossen.</p> <p>Teilgebiet 11: Oberneuhof und Neuhof, Baar</p> <p>Das Planungsgebiet verfügt über eine sehr gute Erschliessungsgüte. Die Stadtbahn (Haltestelle Neufeld) als kantonales Rückgrat des ÖV sowie die Buslinie 36 mit Haltestellen Oberneuhof und Metro erschliessen dieses im Viertelstundentakt. Das Gebiet soll intern über ein dichtes Fuss- und Velonetz verfügen, welches an das übergeordnete Netz anschliesst. Der Autobahnanschluss liegt in unmittelbarer Nähe. Die Verbindung Altgasse–Neuhofstrasse ist für eine sichere und attraktive</p>
--	---

	<p>Situation als Begegnungszone auszugestalten (M45.06). Die Oberneuhofstrasse soll mit der Signalisation einer Tempo 30-Zone geplant werden. Der nach VSS-Norm errechnete Mindestbedarf an Parkplätzen ist um 25% zu reduzieren. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Ausgestaltung der an die Strassen angrenzenden Vorzonen zu richten.</p> <p>Teilgebiet 12: Feldmatt, Steinhausen</p> <p>Das Feldmatt-Areal ist bereits sehr gut erschlossen. Das Areal kann via Industrie- und Zugstrasse von der Ortsumfahrung her erreicht werden. Die Wohnbauten sollen über die Industriestrasse erschlossen werden, wofür sie umgestaltet und die Geschwindigkeit reduziert wird (M49.01 TM16). Mit der Haltestelle Eichholz befindet sich der Bus mit mehreren Linien in unmittelbarer Nähe. Die S-Bahn und Stadtbahn-Haltestellen befinden sich in Velodistanz. Auf der westlichen Seite befindet sich mit dem Dorfbachweg eine Velo- und Fussgänger Verbindung in Richtung Zug und Cham, welche im Rahmen der Neuüberbauung aufgewertet werden soll (M46.01 TM18).</p> <p>Teilgebiet 13: Unterfeld, Zug</p> <p>Das Gebiet weist eine sehr gute ÖV Erschliessung auf (Stadtbahnhaltestelle Lindenpark, Busanbindung auf die Linien 3 und 11 in Fussdistanz). Der Autobahnanschluss und die Anbindung ans Fuss-/Velonetz befinden sich in unmittelbarer Nähe.</p> <p>Teilgebiet 14: Steihuser Allmend, Steinhausen</p> <p>Die Steihuser Allmend wird ab dem Kreisel "Augass" mit einer neuen Strasse erschlossen. Diese neue Strasse wird bis zur bestehenden Sennweidstrasse weitergeführt und zusammengeschlossen. Hierfür bedarf es einer neuen Brücke über den Dorfbach. Mit dieser neuen Strasse ist das Gebiet sehr gut erschlossen. In unmittelbarer Nähe an der Sennweidstrasse, auf der anderen Dorfbachseite, befindet sich die Buswendeschleife Sennweid mit einer Haltestelle. Somit ist das Gebiet auch sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Die S-Bahn und Stadtbahn-Haltestellen befinden sich in Velodistanz. Auf der westlichen Seite befindet sich mit dem Dorfbachweg eine Velo- und Fussgänger Verbindung in Richtung Zug und Cham, welche im Rahmen der Neuüberbauung aufgewertet werden soll (M46.01 TM18).</p>												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<p>Quantitative Flächenangaben</p> <p>siehe oben unter Inhalt</p> <p>Hinweise auf Konflikte mit Umweltschutzgesetzgebung</p> <p>keine bzw. Abstimmung im Laufe der Planung bzw. im Rahmen der ordentlichen Verfahren</p> <p>Richtplanrelevanz</p> <table><tr><td><input type="checkbox"/> Ja</td><td></td><td><input type="checkbox"/> Kein Stand</td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> Nein</td><td></td><td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td></tr><tr><td></td><td></td><td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td></tr><tr><td></td><td></td><td><input type="checkbox"/> Festsetzung</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Kein Stand	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Vororientierung			<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis			<input type="checkbox"/> Festsetzung
<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Kein Stand											
<input checked="" type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Vororientierung											
		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis											
		<input type="checkbox"/> Festsetzung											

M42.02 Siedlungsentwicklung nach innen			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Siedlung (Eigenleistung)	Federführung Alle 11 Gemeinden	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Teilstrategie Alle Teilstrategien Siedlung V9: Verkehrsnachfrage gezielt lenken			
Planungsschritte Start der Ortsplanungsrevisionen Räumliche Bilder der Stadtlandschaft Räumliches Bild der Zwischenlandschaft Erarbeitung Verdichtungspotential / Reglemente Abschluss der Ortsplanungsrevisionen		Zeitplanung 2019/2020 2020/2021 2020/2021 Ab 2021/2022 Ab 2022 bis 2025	
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>2018 wurden im kantonalen Richtplan die neuen Grundzüge der räumlichen Entwicklung vom Kantonsrat festgesetzt. Damit konnte der kantonale Richtplan die Anforderungen der Bundesgesetzgebung erfüllen und wurde von den zwischenzeitlich geltenden Übergangsbestimmungen befreit. Aus kantonomer Sicht wurde als Leitgedanke formuliert, dass sich der Kanton Zug als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort versteht. Es wird ein mittleres Wachstum angestrebt, das sich auf das bestehende Siedlungsgebiet konzentriert. Gleichzeitig schafft der Kanton Spielräume für innovative verkehrliche und städtebauliche Entwicklungen.</p> <p>Aufgrund von unterschiedlichen Zeiträumen konnten die Inhalte der Agglomerationsprogramme nicht immer vollumfänglich in den Ortsplanungsrevisionen verankert werden. Neu starten alle elf Einwohnergemeinden die Gesamtrevision der Ortsplanungsrevision. Verschiedene bisherige Massnahmen werden auch im Rahmen der OP 20/25 erneut zu prüfen sein (M1.02, M21.03, M21.04, M21.08, M32.06). Diese Massnahmen sind als Daueraufgaben der Gemeinden zu betrachten. Viele andere Massnahmen wurden bereits umgesetzt (keine Neueinzonungen, Siedlungsbegrenzung, Bauen ausserhalb der Bauzonen, etc.).</p> <p>Nebst den bundesrechtlichen Vorgaben zur Siedlungsentwicklung nach Innen besteht für die Anpassung der gemeindlichen Bauvorschriften eine kantonale Frist für die Ortsplanungsrevision bis spätestens Ende 2025. Mit dem angepassten und vom Bundesrat genehmigten Richtplan werden die OP-Revisionen im Zeichen der Siedlungsentwicklung nach Innen stehen. Dadurch werden die vorhandenen Potenziale an den gut erschlossenen Lagen umgesetzt und eine hohe städtebauliche Qualität geschaffen.</p>		
Inhalt	<p>Neben den von den Gesetzen und Planungen vorgezeichneten Anpassungen in der OP 20/25 sind die Zuger Gemeinden speziell mit folgenden Inhalten konfrontiert:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Keine Neueinzonungen (max. 10 Hektaren Arrondierungen, die vom Kanton auf die elf Gemeinden zugeteilt sind) sind möglich. 1:1-Abtausch von rechtsgültigen Bauzonen an raumplanerisch zweckmässigen Lagen sind denkbar.b) Umfassende Bedarfsanalyse zu den Zonen der öffentlichen Bauten und Anlagen. Für alle elf Gemeinden stehen max. 25 Hektaren neue ÖiF zu Verfügung. Um von diesem Kontingent zu zehren, muss die Entwicklung und Verdichtung der heutigen ÖiF umfassend belegt werden. Dies hat auch gemeindeüberschreitend zu erfolgen.		

	<p>Eingeschossige Turnhallen oder Kindergärten sind ausgeschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> c) Die Gemeinden der Stadtlandschaft und der Zwischenlandschaft müssen vorgängig der klassischen OP Revision ein gemeinsames räumliches Bild für die Stadtlandschaft und die Zwischenlandschaft erarbeiten. d) Analyse des zukünftigen Verdichtungspotentials in den kantonalen Verdichtungsgebieten und Festlegen von allfälligen Mindestdichten. e) Anpassen der kommunalen Parkplatzreglemente mit Vorgaben zur maximalen Anzahl Parkplätzen. f) Erarbeiten eines kommunalen Verkehrskonzeptes mit Aussagen und Massnahmen zu allen Verkehrsträgern. g) Grundeigentümerverbindlicher Schutz der im Richtplan festgelegten Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung.
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Ortsplanungsrevision 2020/2025 stärkt die fokussierte Siedlungsentwicklung, indem kein grossflächiger Bodenverbrauch möglich ist. Durch die Erstellung eines gemeinsamen räumlichen Bilds ist sichergestellt, dass der Grossteil des Wachstums in allen Gemeinden der Stadt- und Zwischenlandschaft in den Ortszentren sowie in den ausgeschiedenen Verdichtungsschwerpunkten geschieht. Mit der Ausarbeitung kommunaler Verkehrskonzepte kann sichergestellt werden, dass die urbane Mobilität gefördert wird.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Neben der bundesrechtlichen Ausgangslage und den Vorgaben des kantonalen Richtplans gibt es für die Agglomeration Zug einen Bedarf zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Konzentration des Bevölkerungswachstums auf die Stadtlandschaft ist auch ein Gebot des Wandels zu einer städtischeren Mobilität, um den Modalsplit zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu verschieben. Die begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes machen einen solchen Paradigmenwechsel in der Zuger Mobilität ebenfalls erforderlich. Mittels Bebauungsplänen und besonderen Vorschriften zur Erhöhung der Bebauungsdichten kann ein Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums an Orten ermöglicht werden, welche direkt vom Ausbauschritt 2035 bei der Bahninfrastruktur profitieren können.</p>

	<p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Nach der umfassenden Revision des kantonalen Richtplanes wird die nun anstehende Ortsplanungsrevision 2020/2025 der Entwicklung nach innen weiteren Vorschub leisten. Dadurch können die Regelungen grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden. Das Wachstum kann in bereits ausgeschiedenen, noch unbebauten Bauzonen sowie durch die Verdichtung im Bestand umgesetzt werden. Die Landschaftsräume sollen stattdessen der Erholung und der Kulturlandschaft zur Verfügung stehen. Die innere Verdichtung ermöglicht es den MIV Anteil zukünftig zu reduzieren und stattdessen die urbane Mobilität zu fördern. Diese soll auf sicheren und attraktiv gestalteten Strassenräumen geführt werden. Die Anbindung mittels direkter Wege an die multimodalen Drehscheiben kann dadurch gestärkt sowie das Fuss-/Velonetz weiter ausgebaut werden.</p>
--	--

Bezug zu weiteren Planungen	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Für alle Teilgebiete gilt es eine Interessensabwägung vorzunehmen zwischen der Entwicklung nach Innen und der Spitzenstundenproblematik im Strassenverkehr. Gemäss Richtplan darf im Kanton Zug die Siedlungsentwicklung nicht durch zusätzlichen Landverbrauch erfolgen. Die Innenverdichtung an verkehrstechnisch zweckmässiger Lage hat eine langfristige Ausrichtung und erhält auch rechtlich höhere Gewichtung als die verkehrliche Spitzenstundenproblematik. Der entstehende Verkehr soll prioritär vom ÖV und Fuss-/Veloverkehr bewältigt werden. Diese sollen möglichst unbehindert verkehren können. Mit Planungsvorgaben für ein Mobilitätsmanagement in den entsprechenden Teilgebieten, der Beschränkung der Parkplatzanzahl in den Verdichtungsgebieten auf das heute gültige Mass sowie allgemeinen, nachfragelenkenden Massnahmen wie die Erhöhung des Besetzungsgrads beim MIV, die Glättung der Spitzenstunden, die Förderung von Homeoffice soll die angestrebte Verlagerung weg vom MIV herbeigeführt werden.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Quantitative Flächenangabe Siehe Massnahmenblatt M42.01 Hinweise auf Konflikte mit Umweltschutzgesetzgebung keine bzw. Abstimmung im Laufe der Planung bzw. im Rahmen der ordentlichen Verfahren Richtplanrelevanz <div><div><input type="checkbox"/> Ja</div><div><input checked="" type="checkbox"/> Nein</div></div> <div></div> <div><div><input type="checkbox"/> Kein Stand</div><div><input type="checkbox"/> Vororientierung</div><div><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</div><div><input type="checkbox"/> Festsetzung</div></div>

M42.03 Räumliche Potenziale um multimodale Drehscheiben prüfen (Bahn-Ausbauschritt STEP AS 2035)			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Siedlung (Eigenleistung)	Federführung Stadt Zug Baar Cham Risch Steinhausen	Beteiligte Kanton
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Teilstrategie S2: Wachstum konzentrieren S5: Räumliche Potentiale von Kapazitätsausbau und Beschleunigung Zürich-Zug-Luzern nutzen			
Planungsschritte Kick-off Auslegeordnung und Analyse Festlegung der Planungsschritte (in Abstimmung mit Prozess Ortsplanungsrevision (2020/2025))		Zeitplanung 2020 ab 2020 / 2021 2021	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage	<p>Der Bund und die SBB wollen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogrammes Bahn-ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) mit dem Ausbau des Zimmerberg-Basistunnels (ZBT) II zwischen Thalwil und Litti sowie Massnahmen an der Zulaufstrecke und an den Bahnhöfen eine Beschleunigung und einen Kapazitätsausbau auf der Achse Zürich-Zug-Luzern erreichen. Der Ausbau und die neuen Direktverbindungen bringen die Wirtschaftsräume Zürich und Zug sowie Luzern enger zusammen. Diese verkehrlichen Verbesserungen werden Folgen für den Kanton Zug und dessen räumliche Entwicklung haben. Die Standortattraktivität der Agglomeration Zug wird durch den ZBT II weiter steigen. Mithilfe von geeigneten Planungsinstrumenten sollen die räumlichen Potenziale rund um die fünf multimodalen Drehscheiben Baar, Zug, Cham und Rotkreuz sowie Steinhausen optimal genutzt und allfällige negative Auswirkungen minimiert werden.</p> <p>Die Voraussetzungen im Umfeld der einzelnen multimodalen Drehscheiben unterscheiden sich deutlich: Während vor allem in Zug, in Baar und in Rotkreuz im Umkreis der Bahnhöfe bereits eine grosse Zahl von Beschäftigten und Einwohnern vorhanden sind, trifft dies auf Cham und Steinhausen nur bedingt zu. Es soll eine Erhöhung der baulichen Dichten im direkten Umfeld der multimodalen Drehscheiben erreicht werden.</p>
Inhalt	<p>Die heutigen Bahnhöfe werden zu multimodalen Drehscheiben mit attraktiven Umsteigebedingungen und zusätzlichen Dienstleistungsservices ausgebaut. Kanton und die Gemeinden sind gefordert, die Raumplanung so zu gestalten, dass die Chancen der ÖV-Angebotsverbesserung genutzt und allfällige negative Auswirkungen minimiert werden.</p> <p>Ziel der Massnahme ist es, planerische Voraussetzungen zur besseren Nutzbarmachung dieser Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben zu schaffen. In einem ersten Schritt braucht es eine Auslegeordnung und Diskussion zu den erwarteten räumlichen Wirkungen des Kapazitätsausbaus und der Beschleunigung Zürich-Zug-Luzern. In einem zweiten Schritt müssen konkrete Planungsschritte definiert und in Planungsinstrumenten umgesetzt werden. Diese beiden Schritte erfolgen im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2020/2025. Um diese Arbeitsschritte anzugehen, initiiert der Kanton einen «Kick-off» im Rahmen des Gremiums Behörden-delegation Bahnausbauschnitt AS 2035 mit den betroffenen Gemeinden.</p>

<p>Kartographische Darstellung</p>	<div data-bbox="550 286 992 721"> </div> <div data-bbox="722 721 818 750"> <p>Rotkreuz</p> </div> <div data-bbox="1070 286 1513 721"> </div> <div data-bbox="1257 721 1326 750"> <p>Cham</p> </div> <div data-bbox="550 772 992 1209"> </div> <div data-bbox="746 1209 791 1238"> <p>Zug</p> </div> <div data-bbox="1070 772 1513 1202"> </div> <div data-bbox="1265 1202 1318 1232"> <p>Baar</p> </div> <div data-bbox="550 1245 992 1682"> </div> <div data-bbox="703 1682 836 1711"> <p>Steinhausen</p> </div>
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die in der Stadtlandschaft gelegenen multimodalen Drehscheiben zeichnen sich zukünftig durch eine hohe städtebauliche Qualität aus. Sie sind optimal an das Bahnnetz angebunden und stellen die zentralen Umsteigepunkte vom MIV, Bus, Fuss- und Veloverkehr auf die Bahn dar. Die unbebauten Bauzonen sowie die Umnutzungsgebiete im Umfeld der multimodalen Drehscheiben helfen die bauliche Dichte zu erhöhen und einen ausgewogenen Nutzungsmix von Wohnen und Gewerbe und zusätzlichen Dienstleistungsservices zu ermöglichen.</p>

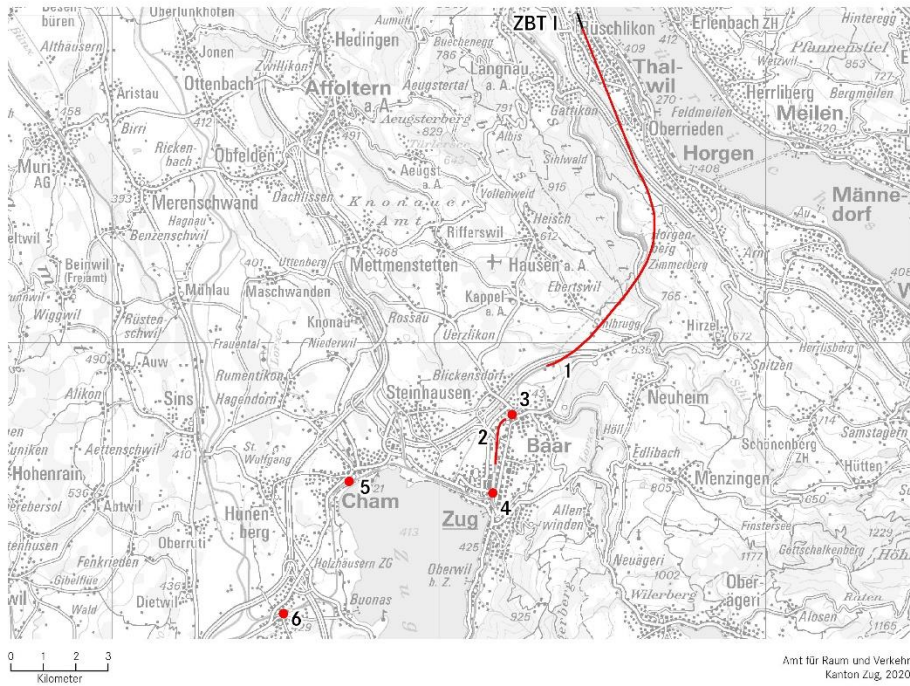
	<p>Handlungsbedarf</p> <p>Der ZBT II soll als Chance genutzt werden, um den Modalsplit zugunsten des ÖV zu verschieben. Im Rahmen der Ortsplanungen gilt es die räumliche Struktur auf das neue Bahnangebot auszurichten: Unter anderem gilt es zu prüfen, ob im Umfeld der multimodalen Drehscheiben mittels Auf- und Umzonungen zusätzliche bauliche Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden und Nutzungszonen angepasst werden können.</p> <p>Mittels Massnahmen entlang der gesamten Wegekette muss der Bahnzugang für möglichst viele Beziehungen attraktiv sein. Im Umfeld der multimodalen Drehscheiben kann ein hoher Anteil des Neuverkehrs mit dem ÖV abgewickelt werden. Die Verbesserung der Zugangswege zu Fuss und mit dem Velo im Umfeld der multimodalen Drehscheiben ermöglichen es ein insgesamt urbaneres Mobilitätsverhalten zu entwickeln.</p> <p>Nutzen/Wirkung</p> <p>Das Abklären der noch nicht genutzten Potenziale im unmittelbaren Umfeld der multimodalen Drehscheiben wird eine dichtere Siedlungsentwicklung an diesen Lagen begünstigen. Ein Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums wird in den Stadtlandschaften an optimal erschlossener Lage erfolgen. Ein ausgewogener Nutzungsmix, geeignete Freiräume und attraktive und sichere Zugangswege ermöglichen es eine hohe städtebauliche Qualität zu erreichen und die urbanere Mobilität mit kurzen Wegen zu fördern. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erreicht.</p>
--	---

Bezug zu weiteren Planungen									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	<p>Für die städtebauliche Verdichtung gilt es, Personenbewegungen konsequent auf die multimodalen Drehscheiben auszurichten. Dazu soll auf der einen Seite das MIV Aufkommen auf ein Minimum beschränkt werden, was beispielsweise mit einer restriktiven Parkraumpolitik erreicht werden kann. Auf der anderen Seite soll ein attraktives und durchgängiges Fuss- und Velowegnetz dazu führen, die Verkehrsströme möglichst direkt auf die multimodalen Drehscheiben zu leiten. Die städtebaulichen Massnahmen sollen dabei in enger Koordination mit den Massnahmen Verkehr umgesetzt werden.</p> <p>Bezug zu M42.02 Ortplanungsrevisionen (Überprüfung Verdichtungsgebiete, Baudichten erhöhen)</p> <p>Quantitative Flächenangaben</p> <p>Das Potenzial an unbebauten Bauzonen im 1 km Umfeld der fünf multimodalen Drehscheiben Baar, Zug, Cham, Rotkreuz und Steinhausen wird auf über 10 ha geschätzt. Ein Teil dieser Flächen liegt in Zonen des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (OeIB), welche vorgängig noch umgezont werden müssten. Zusätzlich zu den unbebauten Bauzonen kommen noch die zu wenig dicht bebauten Gebiete im Bahnhofumfeld (rund 10 – 20 ha) dazu.</p> <p>In einem Szenario mit vollständiger Überbauung der unbebauten Bauzonen und der Bauzonen mit zu geringer Dichte in einem Nutzungsmix von 50 % für Wohnen und Arbeiten und einer durchschnittlichen Ausnützungsziffer von 1.5 bis 2.0, ergäbe dies rund 8'000 – 10'500 Dienstleistungs- und Gewerbearbeitsplätze sowie Wohnraum für rund 4'000 – 5'000 Personen.</p> <p>Im Vergleich dazu sieht die Entwicklung bis 2040 gemäss Richtplan Kanton Zug folgende Prognosen vor:</p> <table> <tr> <td>Bevölkerung Kanton Zug:</td><td>2016: 123'948</td></tr> <tr> <td></td><td>2040: 148'500 (+24'500 EW)</td></tr> <tr> <td>Beschäftigte Kanton Zug:</td><td>2014: 106'135</td></tr> <tr> <td></td><td>2040: 130'000 (+ 23'800 AP)</td></tr> </table> <p>Durch die vollständige Mobilisierung aller unbebauter Bauzonen und die Verdichtung der bebauten Gebiete im 1 km Umfeld der fünf multimodalen Drehscheiben, könnte ein substanzieller</p>	Bevölkerung Kanton Zug:	2016: 123'948		2040: 148'500 (+24'500 EW)	Beschäftigte Kanton Zug:	2014: 106'135		2040: 130'000 (+ 23'800 AP)
Bevölkerung Kanton Zug:	2016: 123'948								
	2040: 148'500 (+24'500 EW)								
Beschäftigte Kanton Zug:	2014: 106'135								
	2040: 130'000 (+ 23'800 AP)								

	Anteil des prognostizierten Wachstums im Kanton Zug bis 2040 abgedeckt werden. Dabei handelt es sich um attraktive Lagen für die Erschliessung mit dem ÖV, sodass der Anteil Einwohner und Beschäftigte an gut bis sehr gut erschlossener Lage (MOCA Indikatoren 3 und 4) deutlich erhöht werden könnte.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Hinweise auf Konflikte mit Umweltschutzgesetzgebung keine bzw. Abstimmung im Laufe der Planung bzw. im Rahmen der ordentlichen Verfahren Richtplanrelevanz <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div style="margin-right: 20px;">→</div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>

Ü44.01 ZBT II mit 3. Gleis Zug-Baar und Ausbau der Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz (AS 2035)			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr	Referenz Nr STEP AS 2035, a14 Richtplan-Nr V4.7-2, V4.7-5	Verantwortung Massnahmenträger: Bund
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V1: ÖV-Knoten stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Investitionskosten Total: 1.63 Mia. CHF			
Finanzierung PAV Nein Bundesanteil Ja (BIF, STEP Bahnausbau schritt AS 2035: Zürich-Zug-Luzern) Kantonsanteil Nein			


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Strecke zwischen Thalwil und Zug weist nach wie vor eingleisige Tunneln auf, die ein Nadelöhr im schweizerischen Eisenbahnnetz darstellen. Mit täglich über 40'000 Personen und 210 Zügen bei weiterhin steigender Nachfrage sind weitere Angebotsschritte nicht mehr möglich. Der Bund hat 2019 beschlossen, diesen Engpass im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes im Bahnausbau schritt STEP AS 2035 durch den Bau des Zimmerberg-Basistunnel (ZBT) II zwischen Thalwil und Littli sowie dem Ausbau der Zulaufstrecken zu beheben.
Inhalt	<p>Der ZBT II wird bis 2035 geplant und für ein Gesamtbudget von rund 1.63 Mia. CHF gebaut. Er bringt die Wirtschaftsräume Zürich und Zug sowie Luzern und die Innerschweiz zukünftig näher zusammen.</p> <p>Realisiert werden folgende Infrastrukturmassnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II) zwischen Thalwil und Baar, Littli 2) 3. Gleis zwischen Zug und Baar inklusive Anpassung der bestehenden Stadtbahn Haltestellen Lindenpark und Neufeld (Ü34.01, TM1, ARE-Code 1711.2.009) 3) Ausbau Bahnhof Baar (Ü34.01, TM1, ARE-Code 1711.2.009) 4) Ausbau Bahnhof Zug inklusive Anpassung des Weichenkopfs Nord (Ü34.01, TM1, ARE-Code 1711.2.009) 5) Ausbau Bahnhof Cham 6) Ausbau Bahnhof Rotkreuz <p>Der ZBT II und der damit einhergehende Kapazitätsausbau wird deutliche Verbesserungen des Bahnangebots für den Wirtschaftsraum Zug ermöglichen. Für die Kunden resultieren mehr Verbindungen und deutliche Fahrzeitverkürzungen in die Zentren Luzern und Zürich. Neu werden neben den zwei Fernverkehrszügen Zürich–Zug–Luzern auch ca. viertelstündlich schnelle Angebote zwischen Zürich, Baar, Zug und Rotkreuz inkl. teilweise Erweiterung</p>

	<p>bis Luzern, verkehren. Auch werden in Cham neu direkte und schnelle Züge nach Zürich halten. Diese deutlichen Angebotsverbesserungen werden die ÖV-Erreichbarkeit der Agglomeration Zug erhöhen und positive Wirkungen auf die Konzentration der räumlichen Entwicklung haben.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Agglomeration verfügt über starke Knoten als Umsteigepunkte vom Fernverkehr auf den Regionalverkehr und das Feinverteilernetz. Durch das hervorragende Bahnangebot in Baar, Zug, Cham und Rotkreuz können diese Bahnhöfe die Funktion von multimodalen Drehscheiben wahrnehmen. Die Stadtbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration sowie das Feinverteilernetz sind auf den dichten Fernverkehr abgestimmt.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Während die Agglomeration Zug in der Siedlungsentwicklung ihre Hausaufgaben weitgehend gemacht hat, bleibt im Verkehr der Modalsplit unbefriedigend – trotz gutem lokalem ÖV-Angebot. Es besteht Handlungsbedarf, mit einem Angebotsschub im öffentlichen Fernverkehr und begleitenden Entwicklungen der Bahnhöfe den Modalsplit deutlich zu verbessern.</p> <p>Nutzen / Wirkung</p> <p>Mit dem Kapazitätsausbau auf der Achse Zürich-Zug-Luzern profitiert die Agglomeration Zug nicht nur von Angebotsverbesserungen im Fernverkehr. Vielmehr pflanzen sich diese auch auf die Verknüpfungen zur Stadtbahn und deutliche Angebotsverbesserungen mit kürzeren Taktfolgen und attraktiveren Direktverbindungen im Feinverteilernetz fort. Die multimodalen Drehscheiben Baar, Zug, Cham und Rotkreuz werden weiter gestärkt, indem der konsequente Ausbau des Fuss-/Velonetzes die Zubringerverkehre mit urbanen Verkehrsmitteln deutlich gestärkt werden.</p>
<p>Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration</p>	<p>Der Kapazitätsausbau und die Beschleunigung auf der Bahnstrecke Zürich-Zug-Luzern ermöglicht für einige Bahnhöfe im Kanton Zug deutlich Angebotsverbesserungen: Neben neuen Direktverbindungen und kürzeren Fahrzeiten im Abschnitt zwischen Baar und Zürich wird auch der Takt für viele Verbindungen erhöht. Neue Haltestellen sind keine vorgesehen. Bei anhaltendem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum im Raum Zug ist deshalb</p>

	<p>davon auszugehen, dass diese Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten führen wird. So wird neben dem induzierten Verkehr ein Umsteigeeffekt vom MIV auf den ÖV erwartet. Für Pendelnde aus dem Kanton Zug erhöht sich die ÖV-Erreichbarkeit der umgebenden Zentren Luzern und Zürich, was umgekehrt auch für Zupendelnde in den Kanton Zug gilt. Demgegenüber ist bis zum Prognosejahr 2035 ein Attraktivitätsverlust des MIV verbunden. Dieser äussert sich insbesondere durch stärkere Überlastungen zu Spitzenverkehrszeiten auf dem Strassennetz der Agglomeration und eine geringere Zuverlässigkeit des MIV gegenüber dem ÖV.</p> <p>Die Verbesserungen im Bahnnetz eröffnen Potenziale sowohl im Bereich Siedlungsentwicklung als auch im Ausbau des Feinverteilernetzes. Die verbesserte Erreichbarkeit des gesamten Wirtschaftsraums Zug bietet folgende Chancen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Busverkehr auf das neue Bahnangebot ausrichten: Die Feinverteilung des ÖV kann noch konsequenter auf die vier multimodalen Drehscheiben Baar, Zug, Cham und Rotkreuz ausgerichtet werden. Attraktive Umsteigezeiten und Direktverbindungen zu den multimodalen Drehscheiben ermöglichen auch für Einwohnende und Arbeitsplätze ausserhalb der Stadtlandschaften schnellere und attraktivere ÖV-Verbindungen. - Stärkung des Fuss-/Veloverkehrs als Zubringer zur Bahn: Insbesondere als «letzte Meile» spielt der Fuss- und Veloverkehr eine entscheidende Rolle für die Erschliessung der multimodalen Drehscheiben. Dank attraktiver und direkter Wege können auch Siedlungsgebiete weiter weg vom Bahnhof liegend (z.B. Zythus, Papierei, Neugasse) besser mit dem Fuss-/Veloverkehr erschlossen werden. An den Bahnhöfen gilt es ausreichend Veloabstellanlagen einzuplanen. - Ortsplanungen auf das neue Bahnangebot ausrichten: Bei der Revision der Ortsplanungen gilt es zu prüfen, ob im Umfeld der multimodalen Drehscheiben mittels Auf- und Umzonungen zusätzliche bauliche Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden können. Allenfalls können Nutzungen wie Tanklager, Fussballplätze, etc. an weniger zentralen Lagen angeordnet werden.
--	---

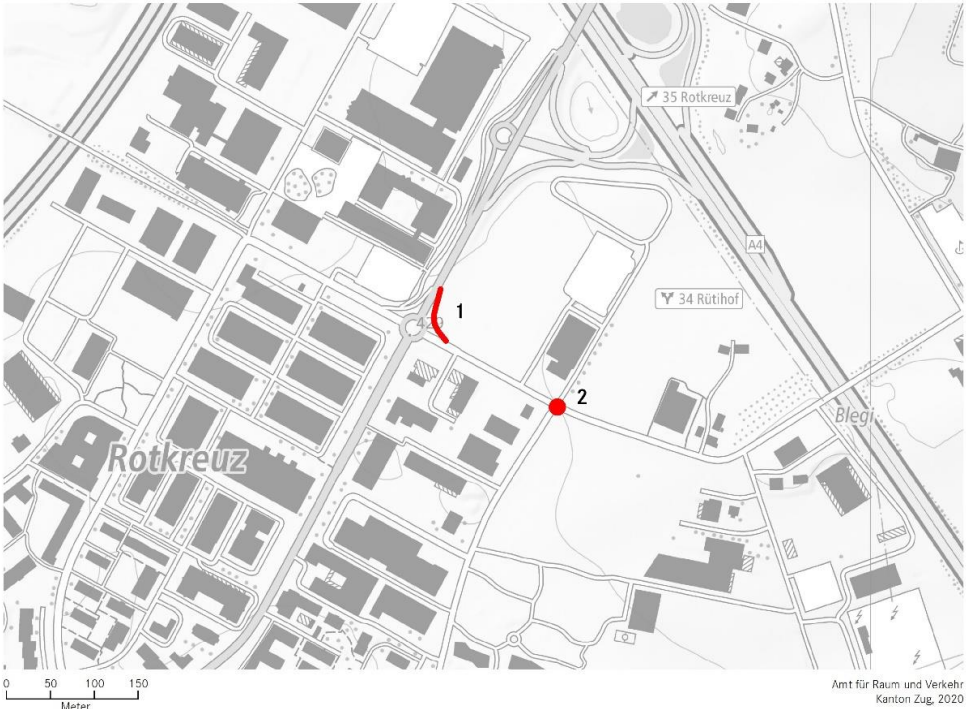
Ü44.02 Haltestelle Baar Sennweid			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr	Richtplan-Nr V 5.2-15	Verantwortung Massnahmenträger: Bund
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 2G 1711.2.001	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Investitionskosten Total: 12.0 Mio. CHF			
Finanzierung PAV Nein Bundesanteil Sonstige offen (BIF, STEP Bahn AS 20XY) Kantonsanteil offen			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der nördliche Teil von Baar verfügt teilweise über eine mittlere bis geringe Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Güteklassen C und D). Mit der geplanten Stadtbahnhaltestelle erhält das Wohn- und Gewerbegebiet Sennweid / Mühlegasse eine direkte Bahnverbindung, die es mit dem Zentrum von Zug und den Gebieten östlich und westlich des Zugersees sowie über die Kantons Grenzen hinaus (LU, SZ, UR, ZH) leistungsfähig verbindet.
Inhalt	Mit der Haltestelle Baar Sennweid (Ü34.02 Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung – TM3: Haltestelle Baar Sennweid) kann das Stadtbahnnetz im Norden von Baar ohne Angebotsverschlechterung auf den bestehenden Relationen ausgedehnt werden. Die neue Haltestelle kann mindestens in einem Halbstundentakt bedient werden. Für die Realisierung erforderlich ist eine Wendemöglichkeit Littli (oder Horgen bzw. Thalwil). Die Weiterführung der Stadtbahn bis Baar Sennweid bedingt zudem weitere Ausbauten der Bahninfrastruktur auf der Achse Baar-Zug (Umsetzung der Teilmassnahmen 2, 3 und 4 von Ü44.01, ursprünglich Ü34.01 TM1; ARE-Code 1711.2.009).

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die neue Haltestelle Sennweid stärkt die Stadtbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Die multimodale Drehscheibe Baar kann dabei die Funktion als Umsteigepunkt vom Nahverkehr auf den Fernverkehr verstärkt wahrnehmen. Das innerhalb der Stadtlandschaft gelegene Gebiet nördlich des Bahnhofs Baar erhält dadurch einen urbaneren Charakter.</p> <p>Handlungsbedarf Die konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Zug auf die Stadtlandschaften mit sehr guter ÖV Erschliessung erfordert die weitere Inwertsetzung der Stadtbahn und deren künftig verbesserten Verknüpfung mit dem Fernverkehr. Das Ziel, den Modalsplit deutlich zugunsten des ÖV (und des Fuss- und Veloverkehrs) zu verbessern ruft nach einer konsequenten Verbesserung der räumlichen Abdeckung der Stadtbahn als Rückgrat des regionalen ÖV-Angebots.</p> <p>Nutzen / Wirkung Dank des neuen Bahnzugangs entstehen für die umliegenden Quartiere direkte Bahnverbindungen über die Kantonsgrenzen hinaus. Die neue Haltestelle trägt zu einer verbesserten Erschliessungssituation des heute eher ungenügend erschlossenen Wohn-, Industrie- und Gewerbegebiets Mühlegasse bei. Die heute noch nicht ausgeschöpften Siedlungsreserven erfahren dank des Bahnzugangs und der damit verbundenen neuen Quartierverbindung eine deutliche Attraktivitätssteigerung.</p>
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	<p>Das Gebiet Mühlegasse / Sennweid kann heute von den bestehenden Buslinien auf der Langgasse und Neugasse nur unbefriedigend abgedeckt werden. Die aktuelle Feinerschliessung entspricht nicht den Bedürfnissen einer urbanen Stadtlandschaft. Diese Erschliessungslücke kann durch die neue Haltestelle Sennweid geschlossen werden. Der Bahnzugang soll mit einer neuen Unterführung sichergestellt werden und zusätzlich als direkte Quartierverbindung /-vernetzung dienen. Die verkehrsberuhigten Strassen bieten zudem das Potenzial als attraktive Zubringerwege für den Fuss-/Veloverkehr genutzt zu werden.</p>

M44.03 Massnahmenpaket Buspriorisierung, kurzfristig			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (ohne pauschale Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM1 Prio C	ARE-Code AP 3G TM1 1711.2.019
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: 3.3 Mio. CHF			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes, insbesondere auch im dynamisch gewachsenen Raum Rotkreuz, zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan. Dies führt zu Anschlussbrüchen, reduzierter Zuverlässigkeit, höherem Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV / Vermeidung von Fahrzeitverlusten, schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots - Hohe Attraktivität des ÖV-Angebots
Inhalt	TM1: Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (→ Bestandteil von Massnahme AP 3G M34.07, TM2 Gesamtverkehrslösung im Raum Rotkreuz - Forren - Hünenberg Bösch, Prio. C, ehemals Bustrasse Rotkreuz - Forren - Hünenberg Bösch, ARE-Code 1711.2.019) Der Kanton hat in der Verkehrsstudie "Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch" (2017) verschiedene Varianten zur Entschärfung der Überlastsituation im Umfeld des Autobahnanschlusses Rotkreuz und zur längerfristigen Sicherstellung der Erreichbarkeit geprüft. Als Bestvariante wird aktuell weiterverfolgt der Halbanschluss Rotkreuz Süd mit flankierenden Massnahmen zur Verkehrslenkung sowie der Bypass beim Forrenkreisel (Blegistrasse) mit Busspur Blegistrasse (Massnahme AP 2G M24.02, TM3, ARE-Code 1711.2.016). Die Leistungsfähigkeit des Kreisels Forren ist in den Spitzenstunden regelmässig überschritten, weshalb es zu Rückstau in mehrere Richtungen kommt. Für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Kantonsstrasse sowie zur Verminderung der Verspätungsanfälligkeit der Buslinien 28, 48 und 51 soll der Kreisel Forren mit einem Bypass von der Blegistrasse erweitert werden. Zudem soll die Anordnung der Bushaltestelle Rotkreuz, Blegi sowie die Linienführung des Fuss-/Veloverkehrs optimiert werden. Dadurch kön-

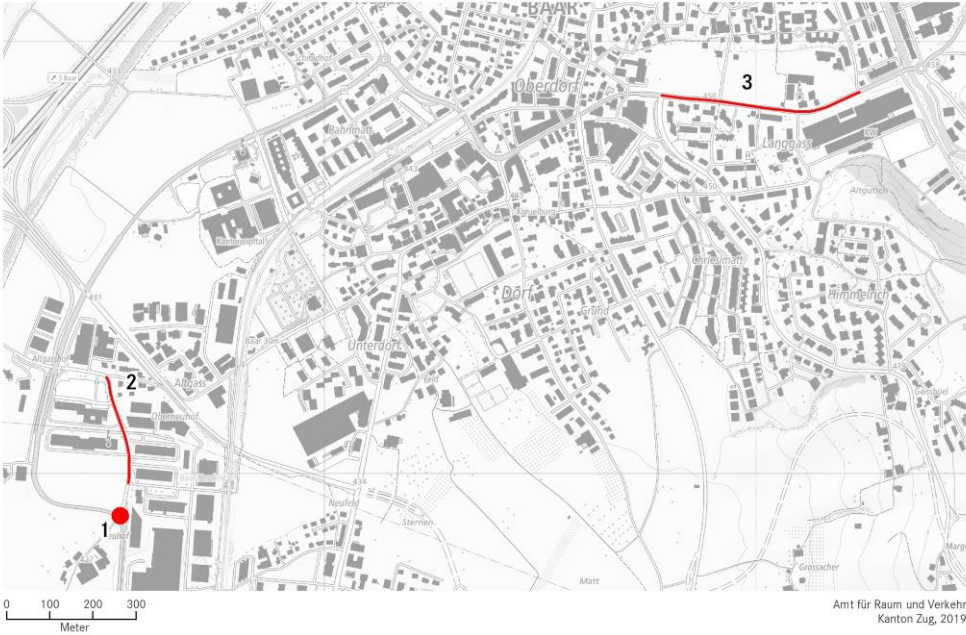
	<p>nen der Verkehrsfluss für den MIV und den ÖV aufrechterhalten und die Attraktivität des Fuss-/Veloverkehrs gesteigert werden. Die technische Machbarkeit zur Verbreiterung der Kantons- und Gemeindestrasse für die Realisierung des Bypasses wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft und ist gegeben.</p> <p>TM2: Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz</p> <p>Der Knoten Blegi-/Birkenstrasse wird in einen Kreisel umgestaltet. Die Massnahme steht im Kontext und in der Abfolge der Massnahmen Umgestaltung Birkenstrasse (AP 3G M39.05, ARE-Code 1711.3.020), Busspur Blegistrasse (AP 2G M24.02 TM 3, ARE-Code 1711.2.016) sowie dem Bypass Blegistrasse beim Kreisel Forren (M44.03 TM1). Mit diesem Lückenschluss können auf dem ganzen Abschnitt zwischen Bahnhof Rotkreuz-Birkenstrasse-Blegistrasse bis Kreisel Forren der Verkehr verflüssigt, die Betriebsstabilität im Busverkehr erhöht und die Anschlüsse an den Bahnverkehr am Bahnhof Rotkreuz gewährt werden. Die Umgestaltung zu einem Kreisel erhöht die Verkehrssicherheit. Die Machbarkeit wurde im Rahmen einer Betriebs- und Gestaltungsstudie (2019) geprüft und ist gegeben.</p>
Kartographische Darstellung	

Übersicht Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
TM1	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 1'000'000
TM2	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	Gemeinde Risch	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 2'300'000
Gesamtkosten				CHF 3'300'000

Dokumentation	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonale Verkehrsstudie Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch (2017) - Kommunales Gesamtverkehrskonzept Risch-Rotkreuz (2017) - Machbarkeitsstudie KS 4, Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse (2018) - Betriebs- und Gestaltungsstudie Kreisel Blegi-/Birkenstrasse (2019) - Teilvorprojekt Knoten Forren, Bypass Blegistrasse (2019)

M44.04 Massnahmenpaket Buspriorisierung, mittelfristig			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (ohne pauschale Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM1, TM2 Prio B TM3 Prio B Priorität AP 2G TM3 Prio B	ARE-Code AP 3G TM1, TM2 1711.3.003 TM3 1711.3.005 ARE-Code AP 2G TM3 1711.2.021
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: 7.8 Mio. CHF			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes, insbesondere auch im gewachsenen Raum Baar, zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan. Dies führt zu Anschlussbrüchen in Wegekettten, höherem Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Insbesondere dort wo der Bus in Folge von Stausituationen beim MIV behindert wird, soll der ÖV zukünftig vermehrt priorisiert werden. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten insgesamt verbessert und attraktiver gestaltet werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV/ Vermeidung von Fahrzeitverlusten/schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots
Inhalt	TM1: Kreisel Neuhof, Baar (→ Massnahme AP 3G M34.03, TM1, Prio. B, ARE-Code 1711.3.003, Abhängigkeit zu TM2) Die Buslinie Nr. 36 (Baar - Steinhausen), die werktags und an Samstagen im Viertelstundentakt verkehrt, erleidet während der Abendspitzenstunde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Kreisel Neuhof und den dadurch verursachten Rückstau aus dem Gewerbegebiet Neuhof Fahrzeitverluste. Durch die Eröffnung der Tangente Zug/Baar wird ab 2021 eine Entlastung der Stauproblematik erwartet. Anschliessend wird die Ertüchtigung der Nordstrasse integral analysiert (inkl. Kreisel Neuhof) und mit der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Autobahnzufahrt Baar koordiniert. Mittelfristig soll eine Kapazitätserhöhung am Kreisel Neuhof den Abfluss Richtung Autobahnanschluss Baar erhöhen und den Rückstau bzw. die Fahrzeitverluste verringern.


	<p>TM2: Busspur Neuhofstrasse, Baar (→ Massnahme AP 3G M34.03, TM2, Prio. B, ARE-Code 1711.3.003, Abhängigkeit zu TM1) Die Buslinie Nr. 36 (Baar - Steinhausen), die werktags und an Samstagen im Viertelstundentakt verkehrt, erleidet während der Abendspitzenstunde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Kreisel Neuhof und den dadurch verursachten Rückstau aus dem Gewerbegebiet Neuhof Fahrzeitverluste. Sofern der Ausbau des Kreisel Neuhof, Baar (siehe TM1) die Verlustzeitproblematik nicht ausreichend behebt, kann zusätzlich der Bau einer Busspur auf der Neuhofstrasse die Fahrzeitverluste für den Bus auf der Neuhofstrasse minimieren.</p> <p>TM3: Busspur Langgasse, Baar (→ Massnahme AP 2G M24.03, TM3, Prio. B, ARE-Code 1711.2.021 bzw. AP 3G M34.05 TM1, Prio. B, ARE-Code 1711.3.005) Die Langgasse in Baar dient dem leistungsfähigen öffentlichen Feinverteiler (Linien 3, 31, 32) und bildet eine wichtige Zufahrtsachse zur multimodalen Drehscheibe Baar, an welcher die Anschlüsse an die Interregio-, Stadtbahnzüge und andere Buslinien hergestellt werden. Aufgrund des hohen MIV-Aufkommens von rund 11'300 Fahrzeugen pro Tag erleiden die Busse regelmässig Fahrzeitverluste. Da am Knoten Langgasse/Ägerstrasse zwei Hauptstrassen mit vier Buslinien zusammentreffen, vermag eine reine LSA Bevorzugung die Fahrzeitverluste aller Buslinien nicht zu beheben. Stattdessen ermöglicht der Bau einer Busspur auf der Langgasse die Umfahrung des vor dem lichtsignalgesteuerten Knoten aufgebauten Staus auf der Langgasse.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	

Übersicht Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
TM1	Kreisel Neuhof, Baar	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2024 Baubeginn: 2030 Inbetriebnahme: 2032	CHF 4'400'000
TM2	Busspur Neuhofstrasse, Baar	Baar	Vorprojekt: 2026 Baubeginn: 2029 Inbetriebnahme: 2030	CHF 1'200'000
TM3	Busspur Langgasse, Baar (TB3020.0280)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2025 Baubeginn: 2028 Inbetriebnahme: 2030	CHF 2'200'000
Gesamtkosten				CHF 7'800'000

Dokumentation	
Dokumente	Betriebskonzept Langgasse im Abschnitt Ägeristrasse – Haldenstrasse, Baar (2009)

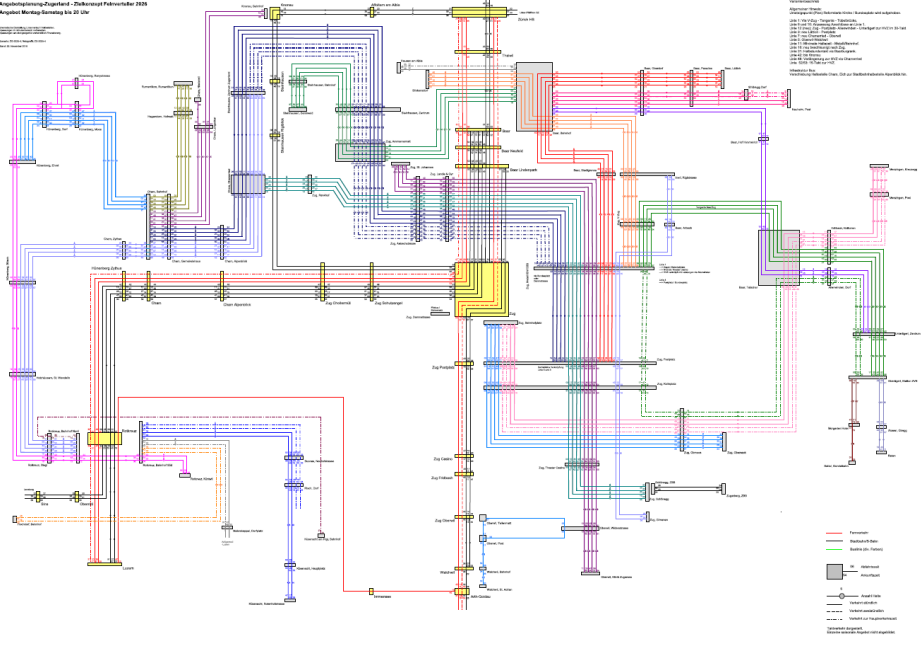
M44.05 Massnahmenpaket Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (Pausch. Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G	ARE-Code AP 3G
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6 ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: 5.4 Mio. CHF			


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan. Dies führt zu Anschlussbrüchen in Wegketten, höherem Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV/ Fahrzeitgewinne/schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots
Inhalt	<p>TM1: Ausbau Bushaltestelle Oberägeri Station</p> <p>Das Areal der Zugerland Verkehrsbetriebe im Dorfzentrum von Oberägeri soll neu bebaut werden. Die Bushaltestelle Oberägeri Station wird im Rahmen der Bautätigkeit neu erstellt, zu einem Anschlussknoten ausgebaut und den heutigen Standards und Komfortansprüchen angepasst. Im Sinne eines kleinen Mobilitätshubs sollen auch Lösungen und Angebote für den Fuss-/Veloverkehr realisiert werden. Durch die Neuerstellung der Haltestelle wird die Umsteigebeziehung zwischen verschiedenen Buslinien verbessert. Die Attraktivität zur Nutzung des ÖV wird insgesamt gesteigert.</p> <p>TM2: Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur (AP 4G) (→ Massnahme AP 3G M34.04, Priorität A, ARE-Code 1711.3.004)</p> <p>Der Bedarf nach Ausbauten bestehender Bushaltestelleninfrastrukturen steigt weiter. Deshalb sollen als Weiterführung der Massnahme aus dem AP 3G im AP 4G weitere Bushaltestellen gemäss heutigen Qualitätsansprüchen ausgebaut werden. Der Ausbau beinhaltet u.a. folgende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapazitätserhöhung (Haltestellenverlängerungen bei Überlagerung mehrerer Buslinien) - Ideale Anfahrverhältnisse (Fahrdynamik, Sicherheit, Komfort) - Anfahrhilfe sowie ebenerdiger Einstieg für schnelleren Fahrgastwechsel

	<p>Für die Kostenschätzung wird von rund vier komplexen bzw. acht einfachen Haltestellen ausgegangen.</p> <p>TM3: Buswendeschlaufe Gimenen, Zug Das Quartier Gimenen ist mit der im 30 min Takt verkehrenden Buslinie 14 erschlossen. Es fehlt ein Wendepunkt am Linienende auf der Gimenenstrasse. Heute wendet der Bus über den Hasenbühlweg und Gimenenstrasse. Die neue zu erstellende Buswendeschlaufe ist am südlichen Ende der Gimenenstrasse auf dem städtischen Grundstück geplant und bietet die Möglichkeit, betriebliche Wartezeiten ohne Beeinträchtigung anderer Strassenteilnehmer zu überbrücken.</p>
Kartographische Darstellung	

Übersicht Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
TM1	Ausbau Bushaltestelle Oberägeri Station	Oberägeri	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2027	CHF 3'000'000
TM2	Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur (AP 4G)	TBA Zug	Vorprojekt: 2021 – 2024 Baubeginn: 2024 – 2027 Inbetriebnahme: 2024 - 2027	CHF 1'000'000
TM3	Buswendeschlaufe Gimenen, Zug	Stadt Zug	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'400'000
Gesamtkosten				CHF 5'400'000

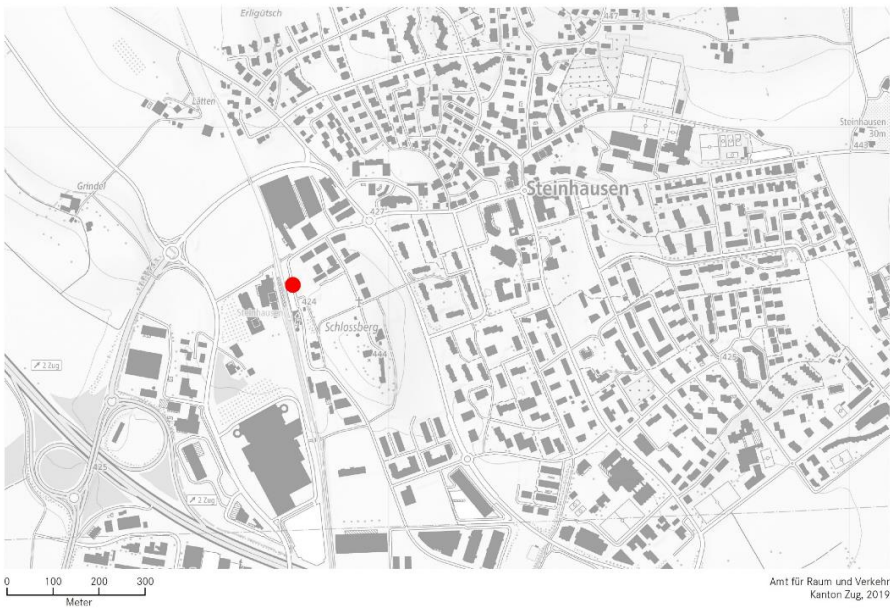
M44.06 Angebotskonzept Bahn + Bus 2025			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung Amt für Raum und Verkehr	Beteiligte ZVB, SBB
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V1: ÖV-Knoten stärken V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Planungsschritte Grobkonzept Angebotskonzept Fahrplan		Zeitplanung 2019 - 2020 2020 - 2021 ab 2022	
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>Mit den neuen Strasseninfrastrukturen "Tangente Zug/Baar" und "Umfahrung Cham-Hünenberg" ergeben sich für das Busangebot ab 2022 neue Möglichkeiten. Das Busangebot ist auf die Veränderungen der Fahrpläne im Zuge der Bahnausbauten ZEB und AS 2025 zu adaptieren. Es ist an den zentralen Umsteigepunkten/Hubs (multimodale Drehscheiben) in Baar, Zug, Cham und Rotkreuz sowie im kleineren Masse in Steinhausen auf das Bahnangebot abzustimmen. Das Busnetz ist hinsichtlich Betriebslage, Auslastung und Erschliessungsgüte (Siedlungsentwicklung) zu überprüfen. Die Fahrplanstabilität ist zu optimieren und die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen.</p> <p>Es soll ein abgestimmtes Angebotskonzept Bahn + Bus 2025 erarbeitet werden, das ab 2022 etappenweise mit konkreten Fahrplänen umgesetzt werden kann. Das Angebotskonzept soll aufwärtskompatibel zum nächsten, viel grösseren Bahnausbau AS 2035 geplant werden. Durch den im Jahr 2019 beschlossenen Bahnausbau AS 2035 verändert sich das Bahnangebot im Kanton Zug in grossem Masse. Der Kanton Zug erhält ab dann schnelle Verbindungen nach Zürich und mehr Fernverkehrszüge nach Zürich und in Richtung Luzern.</p>		
Inhalt	<p>Als Eigenleistung soll ein ab 2022 umsetzbares Angebotskonzept Bahn + Bus 2025 in Zusammenarbeit mit den beteiligten Transportunternehmungen erarbeitet werden.</p> <p>Aktuelle Ergebnisse: Die Buslinie aus dem Ägerital nach Zug wird neu über die Tangente Zug/Baar geführt. Dadurch können die grossen Arbeitsplatzgebiete in Baar und Zug direkt vom Ägerital erreicht werden. Die Reisezeiten aus dem Ägerital nach Zug und weiter mit der Bahn nach Zürich und Luzern werden attraktiver. Zudem wird das Angebot kontinuierlich ausgebaut und den Nachfragebedürfnissen angepasst. In der Stadt Zug können durch Linienverknüpfungen neu attraktive Durchmesserlinien</p>		

	<p>angeboten werden. Damit kann der Hub Zug erhalten und die innerstädtischen Verbindungen optimiert werden.</p> <p>Die Strategie mit den Umsteigeknoten an den Bahnhöfen im Kanton Zug und übergreifenden Transportketten zwischen Bahn und Bus wird bestätigt. Das Grobkonzept für den Busverkehr bildet die Grundlage für die Infrastrukturentwicklung an den Umsteigeknoten im Kanton Zug.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Bedeutung der Bahnhöfe Zug, Baar, Cham, Rotkreuz und Steinhausen als multimodale Drehscheiben sollen bereits bis ins Jahr 2025 gestärkt werden. An diesen Orten sollen diverse Umsteigemöglichkeiten Bahn – Bus, Bahn – Fuss/Velo sowie Bus – Bus und Bus – Fuss/Velo verbessert werden. Die neu in Betrieb gehenden Strassenbauelemente tragen dazu bei, den öffentlichen Nahverkehr mit der Stadtbahn als starkes Rückgrat noch leistungsstärker auszugestalten.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Das neue Infrastrukturelement der Tangente Zug/Baar soll möglichst effizient genutzt und in den ÖV-Feinverteiler integriert werden. Die Schaffung neuer Direktverbindungen, die konsequente Priorisierung des ÖV sowie insgesamt kürzere Reisezeiten ermöglichen attraktive Umsteigebeziehungen an den Haupt-Umsteigepunkten an den multimodalen Drehscheiben. Die Planung ist aufwärtskompatibel auf den Bahnausbau schritt AS 2035 ausgerichtet.</p> <p>Nutzen / Wirkung</p> <p>Das Busangebot orientiert sich noch stärker an der Nachfrage und erschliesst wichtige Quell-Zielbeziehungen mittels Direktangebote. Es entstehen attraktive Transportketten mit einer verbesserten Abstimmung der Anschlüsse zwischen Bahn und Bus an den multimodalen Drehscheiben. Die Reduktion der Reisezeiten tragen zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖV bei.</p>


Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die Planungen zur baulichen Aufwertung der multimodalen Drehscheiben Cham (M24.01, M25.01 TM11), Zug und Rotkreuz (M34.06, M16.02 TM7) sind bereits in früheren Agglomerationsprogrammen eingegeben worden, bzw. werden in den nächsten Jahren baulich umgesetzt. Der Ausbau der multimodalen Drehscheiben Steinhausen (M44.07, Priorität A) und Baar (M44.10, Priorität B) werden mit den Inhalten des Angebotskonzepts Bahn + Bus 2025 koordiniert. Das zu entwickelnde Angebotskonzept orientiert sich sowohl am Bahnausbauschnitt des Bundes ZEB, AS 2025 und ist kompatibel mit dem langfristigen Bahnausbauschnitt AS 2035, bei welchem mit der Beschleunigung Zürich-Zug-Luzern ZBT II (Ü44.01) deutliche Angebotsverbesserungen auf die Agglomeration Zug zukommen.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung

M44.07 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen							
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Steinhausen	Beteiligte				
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -					
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>							
Teilstrategie S6: Öffentlicher Raum attraktiv gestalten V1: ÖV-Knoten stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken							
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Planungsstand</td> <td>Begründung</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 </td> <td> Handlungsbedarf ist identifiziert. Verbesserungen für das neue Projekt sind nach Fallieren eines ersten Projekts unter Mitwirkung der Öffentlichkeit eruiert. </td> </tr> </table>				Planungsstand	Begründung	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Handlungsbedarf ist identifiziert. Verbesserungen für das neue Projekt sind nach Fallieren eines ersten Projekts unter Mitwirkung der Öffentlichkeit eruiert.
Planungsstand	Begründung						
<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Handlungsbedarf ist identifiziert. Verbesserungen für das neue Projekt sind nach Fallieren eines ersten Projekts unter Mitwirkung der Öffentlichkeit eruiert.						
Planungsschritte Betriebs- und Gestaltungsstudie Ortsplanungsrevision Projektierungskredit		Zeitplanung 2020 – 2021 2020 – 2022 2023					
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2023 – 2025 2025 2025 2026 2027					
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 3.2 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%				
Dritte -							

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Bahnhof Steinhausen liegt an der heutigen Peripherie des Dorfkerns mit Hauptnutzung Wohnen und soll besser integriert werden. Ende 2015 hat die Gemeindeversammlung von Steinhausen einen Baukredit für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes abgewiesen, unter anderem weil das Projekt ein reines Strassenprojekt ohne gestalterischen und städtebaulichen Mehrwert war. Die Entwicklung des Bahnhofs soll aber nicht verhindert werden. Die Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes bleibt ein wichtiges Ziel. Im Zuge der aktuellen Ortsplanungsrevision der Gemeinde Steinhausen wird ein neues Bahnhofprojekt in Ab-

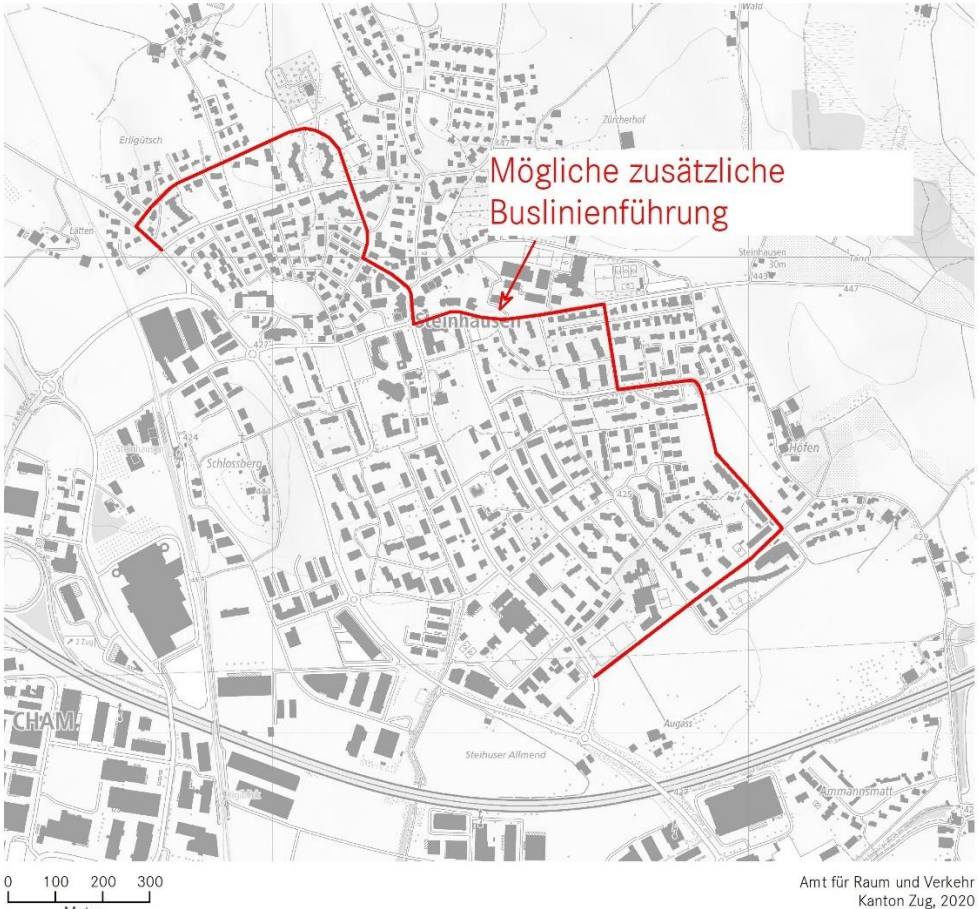
	<p>stimmung mit der räumlichen Entwicklung der Umgebung initiiert. Westlich der SBB-Gleise befindet sich ein Verdichtungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan und die Überbauung des Schlossbergs östlich der Gleise geht weiter.</p> <p>Für die Entwicklung des heutigen Bahnhofs zu einer multimodalen Drehscheibe sollen auch eine Mischnutzung im Bahnhofgebiet, die Vergrösserung des Perimeters mit Einbezug des Bahnhofgebäudes, Temporeduktionen für den MIV, ein grösserer Bahnhofplatz sowie die qualitative Verbesserung der Verbindungen für Fussgänger und Velofahrende einfließen. Die Verknüpfung und Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln soll verbessert werden.</p>
Inhalt	<p>Der Bahnhof Steinhausen soll zu einem modernen Bahnhofplatz und Umsteigeknoten mit multimodalen Angeboten, Verbesserung der Zugänge zu Bahn und Bus sowie hoher Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz entwickelt werden. Eine übersichtliche Gestaltung, optimierte Parkierung, sichere und kurze Wege zum Umsteigen, optimale Anbindung an das Erschliessungsnetz der angrenzenden Quartiere sind weitere Elemente. Die Kapazitäten für Bus und Velo-Parkierung werden erhöht. Das Ausmass der Buskanten sowie die Vermeidung von Stausituationen werden im Rahmen des Fahrplankonzepts geklärt.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Im Zukunftsbild stellen Bahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Angebote, verknüpft mit Fuss-/Veloverkehr und ergänzt mit weiteren modernen Service-Angeboten, machen den Bahnhof Steinhausen zu einer lokalen multimodalen Drehscheibe.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Der Bahnhof Steinhausen soll besser in das Netz des ÖV-Feinverteilers eingebunden werden. Voraussetzung dafür ist ein multifunktionaler Bahnhofsvorplatz mit attraktiven Umsteigebeziehungen Bus-Bahn und Fuss-/Veloverkehr-Bahn sowie ausreichend Parkflächen, ergänzt mit zusätzlichen Servicedienstleistungen. Aufgrund des grossen Nachfragepotenzials bei der Siedlungsentwicklung werden die Passagierzahlen am Bahnhof Steinhausen steigen. Die zusätzliche Nachfrage soll mit dem ÖV und dem Fuss-/Veloverkehr an die lokale multimodale Drehscheibe angebunden werden, weshalb für den MIV auch nachfragelenkende Massnahmen in den umgebenden Siedlungsflächen nötig sein werden.</p>


	<p>Nutzen / Wirkung</p> <p>Das attraktive multimodale Angebot und die gute Anbindung von Fuss-/Veloverkehr verbessern die Integration des Bahnhofs in die Wohngebiete im Dorfkern. Die Verknüpfung der multimodalen Angebote am Bahnhof Steinhausen führen zu einer höheren Nutzung von Bahn, Bus und Velo.</p> <p>Mittels Temporeduktion auf dem Bahnhofplatz entstehen weniger Konfliktsituationen. Die auf alle Verkehrsteilnehmenden ausgerichtete Platzgestaltung bringt eine höhere Aufenthaltsqualität und einen Mehrwert für das gesamte Bahnhofareal, dessen bauliche Entwicklung den Nutzen der Massnahme noch erhöhen wird.</p>
--	---

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	<p>Der Übergang vom Bahnhofplatz in die angrenzende Bahnhofstrasse soll optimal gestaltet werden. Im Rahmen des AP 4G soll auch der Strassenraum der Bahnhofstrasse (M49.01, TM14) zugunsten des Fuss-/Veloverkehrs aufgewertet und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden.</p> <p>Die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes orientiert sich an den Anforderungen des als Eigenmassnahme finanzierten Angebotskonzepts Bahn + Bus 2025 (M44.06).</p>
Bezug zum kantonalen Richtplan	<div><div>Richtplanrelevanz</div><div><div><div><input type="checkbox"/> Ja</div><div><input checked="" type="checkbox"/> Nein</div></div><div></div><div><div><input type="checkbox"/> Kein Stand</div><div><input type="checkbox"/> Vororientierung</div><div><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</div><div><input type="checkbox"/> Festsetzung</div></div></div></div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

M44.08 Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Steinhausen	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <div><input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr</div> <div><input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik</div>			
Teilstrategie V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Der Handlungsbedarf einer verbesserten Feinerschliessung ist durch die mangelhafte Erschliessungsgüte in Steinhausen Nord und Ost gegeben. Die Bestvariante ist konzeptuell evaluiert, jedoch noch nicht detailliert ausgearbeitet.	
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Studie Projektierungskredit		Zeitplanung 2020 2022 2024	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Bauprojekt Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2025 2026 2026 2027 2027	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 1.2 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100% Dritte -


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>Grosse Teile des nördlichen und östlichen Gemeindegebiets von Steinhausen liegt aktuell in der ÖV Güteklasse C bzw. D und ist somit mittelmässig bis gering mit dem ÖV erschlossen. Das Gebiet verfügt insgesamt über grosses Nachfragepotenzial.</p> <p>Momentan verlaufen drei verschiedene Buslinien auf der gleichen Achse über die Zuger- und Bahnhofstrasse. Eine neue Ortsbuslinie und allenfalls eine der bestehenden Linien (Normalbus – Gefässgrösse) sollen zur Feinstverteilung durch die nördlichen und östlichen Gemeindegebiete geführt werden und die mittelmässig bis gering erschlossenen Gebiete anbinden.</p>
Inhalt	<p>Eine zusätzliche Buslinienführung liegt vor, welche neben den Wohngebieten Steinhausen Nord und Ost auch die Schulanlagen Feldheim und Sunnegrund besser erschliessen soll. Für die neue Linienführung müssen lokal Anpassungen an den Strassen vorgenommen und neue Haltestellen erstellt werden. Zudem muss der bisher nur für den Fuss-/Veloverkehr befahrbaren Abschnitt zwischen der Rainstrasse und der Mattenstrasse für Busse ausgebaut werden.</p>

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die neue Buslinienführung trägt zur besseren Erschliessung der heute mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossenen Wohnquartiere bei. Dadurch kann der öffentliche Verkehr weiter gestärkt und die ÖV Güteklasse in grossen Teilen des Siedlungsgebiets verbessert werden.</p> <p>Handlungsbedarf Die neue Buslinie verläuft grösstenteils auf dem bestehenden Strassennetz und trägt zu einer effizienteren Nutzung der Strasseninfrastruktur bei. Die Buslinie verkehrt auf gering belasteten Strassen, weshalb eine hohe Zuverlässigkeit des ÖV-Feinverteilers sichergestellt ist. Einzelne Strassenräume der neuen Buslinienführung werden zudem städtebaulich und verkehrlich aufgewertet (siehe Massnahme M49.01 TM13, TM17)</p> <p>Nutzen /Wirkung Mit einer neuen Buslinienführung kann in grossen Teilen des Wohngebiets von Steinhausen ÖV Güteklasse B erreicht und der Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Zudem gibt es eine gewisse Entlastung der stark belasteten Zuger- und Bahnhofstrasse vom motorisierten Individualverkehr.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die neue Buslinienführung wird mit dem Angebotskonzept Bahn + Bus 2025 (M44.06) und der Aufwertung der Strassenräume (siehe Massnahme M49.01, TM1, TM17) abgestimmt.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div style="margin-right: 20px; text-align: center;">  </div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung, da nur auf der bestehenden Strasseninfrastruktur gebaut wird.

M44.09 Bustrassee Bahnhof Steinhausen – Einkaufszentrum Zugerland, Steinhausen			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Kanton	Beteiligte Gemeinde
Priorität AP 2G M24.02 TM 4		ARE-Code AP 2G 1711.2.017	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V1: ÖV-Knoten stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Planungsstand Begründung <div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 </div> <div style="flex: 3;"> Der Handlungsbedarf ist durch die angezielte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gegeben. Ein Teil-Vorprojekt ist vorhanden. Das Vorhaben ist von kantonalem Interesse, im kantonalen Richtplan festgesetzt und räumlich abgestimmt. </div> </div>			
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Teil-Vorprojekt Ortsplanungsrevision Projektierungskredit		Zeitplanung 2007 2007 2020-2023 2024	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Vorprojekt Projektierung Bauprojekt Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2025-26 2027-30 2031 2031 2032 2034	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 22 Mio.		Kanton 50 - 100 %	Gemeinde 0 - 50 %
Dritte			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Ursprüngliche Bezeichnung: M24.02 TM 4: ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil, Teilmassnahme 4: Bustrassee Steinhausen Bahnhof – Zugerland, Steinhausen Der Bahnhof liegt peripher zu den Wohngebieten Steinhausens. Die Anbindung der Wohngebiete an den Bahnhof per Bus ist angebotsmässig bescheiden. Die meisten Buslinien verlaufen nicht direkt über den Bahnhof Steinhausen. Sie verkehren stattdessen um den Bahnhof herum über den hoch frequentierten Autobahnzubringer Grin-

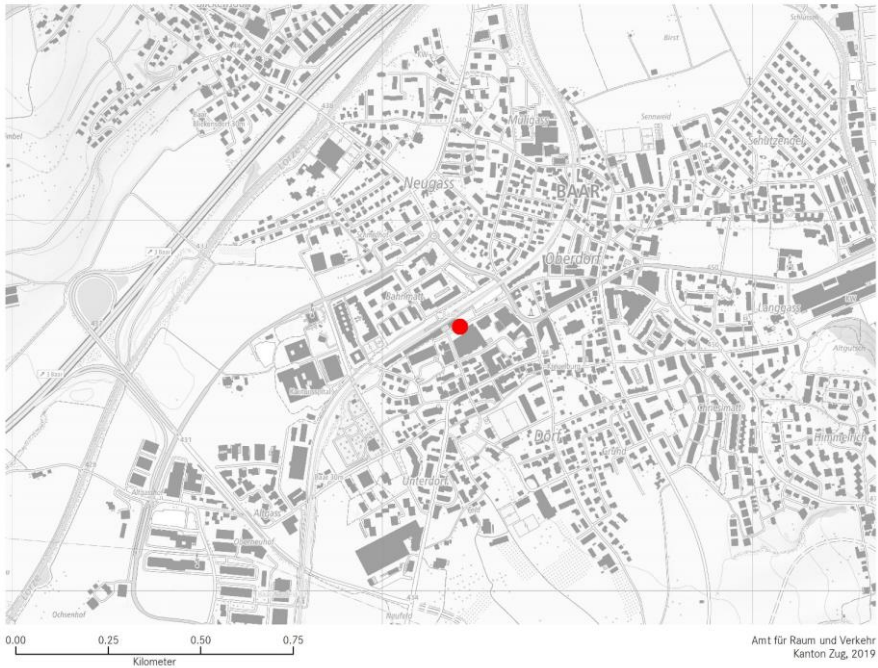
	<p>del bis zum Einkaufszentrum Zugerland und weiter Richtung Cham.</p> <p>Mit dem vorgesehenen Bustrasseee können künftig sämtliche Buslinien über den Bahnhof Steinhausen geführt werden. Das Bustrasseee ist Bestandteil des Hauptnetzes des öffentlichen Feinverteilers und im Richtplan festgesetzt. Es besteht ein kantonales Interesse. Die Massnahme ist räumlich abgestimmt und im kantonalen Richtplan festgesetzt (V6.7-2).</p>
Inhalt	<p>Es wird ein neues Bustrasseee zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Einkaufszentrum Zugerland (EKZ) erstellt, wodurch eine kürzere und schneller Verbindung von Steinhausen zum EKZ und in Richtung Cham ermöglicht wird. Es können alle Buslinien über die multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen geführt werden, wodurch das Umsteigen auf die Bahn sowie andere Buslinien möglich wird und die Produkte bzw. Angebote der kombinierten Mobilität genutzt werden können. Das Umsteigen kann sicher und auf kurzen Wegen erfolgen.</p> <p>Mit der eigentrassierten Buslinienführung kann der verkehrsbelastete Autobahnzubringer Grindel umfahren werden, was für die Fahrplanstabilität wichtig ist. Die Erstellung des Eigentrassees bedingt eine Erhöhung der Kapazitäten für den Bus auf dem Bahnhofsvorplatz (siehe M44.07).</p> <p>Eine zusätzliche Nutzung des neuen Streckenabschnitts für den Fuss- und Veloverkehr ist zu prüfen.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Das neue Bustrasseee stärkt die multimodale Drehscheibe, indem der Bahnhof Steinhausen besser an den ÖV-Feinverteiler angeschlossen werden kann. Dadurch werden zukünftig vermehrt Umsteigebeziehungen Bahn-Bus sowie Bus-Bus am Bahnhof Steinhausen stattfinden. Die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete rund um die multimodale Drehscheibe erhalten dank des neuen Trassees eine bessere ÖV Erschliessung.</p>

	<p>Handlungsbedarf</p> <p>Die Umgebung um die multimodale Drehscheibe weist grosses Siedlungspotential auf. Für eine effiziente Erschliessung dieser Gebiete mit dem ÖV stellt das neue Eigentrassee ein wichtiger Bestandteil dar. Das Trassees wird nur für den ÖV verwendet, weshalb keine neuen Kapazitäten für den MIV entstehen und der Bus durch die deutlich kürzere Fahrzeit an Attraktivität gewinnt.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Das Bustrassees trägt zur besseren Anbindung des heutigen Bahnhofs, welcher als multimodale Drehscheibe weiterentwickelt wird (M44.07), an die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete bei.</p> <p>Der Modal Split kann zugunsten des öffentlichen Verkehrs verlagert werden. Verkehrsbehinderungen und Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan können reduziert werden, wodurch der Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) sinkt.</p>
--	--

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen (M44.07) umfasst eine Verbesserung der Bahnzugänge, erhöhte Kapazitäten für den Bus sowie eine attraktive Platzgestaltung. Die Gestaltung des Bahnhofsplatzes ist auf eine spätere Umsetzung des Bustrassees abgestimmt.
Bezug zum kantonalen Richtplan	<p>Richtplanrelevanz</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein </div> <div style="font-size: 2em; margin-right: 20px;">➔</div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

M44.10 Multimodale Drehscheibe, Baar			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Baar	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie S6: Öffentlicher Raum attraktiv gestalten V1: ÖV-Knoten stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Der Handlungsbedarf ergibt sich kurzfristig durch die bereits heute begrenzten Kapazitäten beim Bus und Veloverkehr und langfristig durch die erhöhten Frequenzen durch die Siedlungsentwicklung und den Bahnausbau AS 2035.	
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Konzeptstudie Projektierungskredit		Zeitplanung 2020 2021 2022	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2023 – 2026 2027 2027 2028 2031	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 8.0 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100 %
			Dritte -

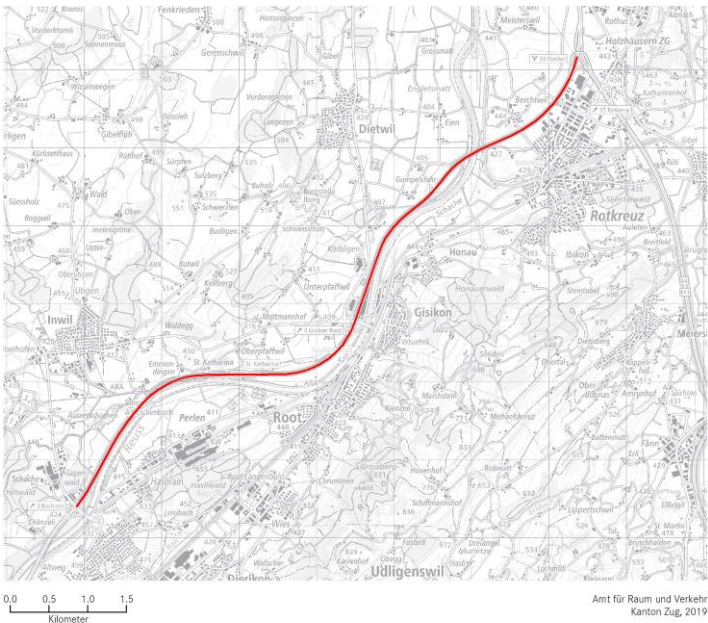
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Bahnausbau AS 2035 resultiert für Baar in einem stark verdichteten Fahrplan von/nach Zürich, Zug, Rotkreuz, Luzern. Die Massnahmen am Bahnhof Baar werden mit der funktionalen Studie Verkehr Bahnhof erarbeitet und eng mit dem Massnahmenpaket Verkehr und Aufwertung Zentrum koordiniert. Sie dienen insbesondere dem Fuss-/Veloverkehr und fördern das Umsteigen Bahn-Bus und Bahn-Fuss-/Veloverkehr.
Inhalt	Der Bahnhof Baar wird zu einem modernen Umsteigeknoten ausgebaut mit multimodalen Angeboten, Kapazitätserhöhung für Bus und Velo-Parkierung, Verbesserung der Zugänge zu Bahn und Bus sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem

	<p>Bahnhofplatz. Eine übersichtliche Gestaltung der öffentlichen Räume beinhaltet eine Erhöhung der Kapazität des heutigen Bushofs sowie eine optimale Anbindung an das Erschliessungsnetz der angrenzenden Quartiere.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>	<p>Zukunftsbild Im Zukunftsbild stellen Bahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Angebote, verknüpft mit Fuss-/Veloverkehr und ergänzt mit weiteren urbanen Angeboten, machen den Bahnhof Baar zu einer regionalen multimodalen Drehscheibe.</p> <p>Handlungsbedarf Damit der ÖV-Feinverteiler optimal auf die Bahnangebote abgestimmt werden kann, braucht es eine Umgestaltung des Bahnhofsplatzes in Baar. Nur so können kurze, attraktive und sichere Umsteigewege, zusätzliche Parkierungsflächen für den Veloverkehr sowie zusätzliche Drop-Off/Drop-On Flächen ermöglicht werden. Die Prioritäten liegen auf den Umsteigebeziehungen Bahn-Bus, Bahn-Fuss-/Veloverkehr sowie Bus-Bus.</p> <p>Nutzen /Wirkung Das stark verdichtete Bahnangebot mit dem Bahnausbau schritt AS 2035, die abgestimmte Vernetzung mit dem Bus als Feinverteiler, das attraktive multimodale Serviceangebot und die gute Anbindung von Fuss-/Veloverkehr führt zu einem vernetzten Gesamtangebot, das zu einer stärkeren Nutzung von Bahn, Bus und Velo führt. Durch die Temporeduktion auf dem Bahnhofplatz entstehen weniger Konfliktsituationen. Die auf alle Verkehrsteilnehmende ausgerichtete Gestaltung bringt eine höhere Aufenthaltsqualität und einen Mehrwert für das Bahnhofareal.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die regionale multimodale Drehscheibe Baar wird mit dem als Eigenmassnahme finanzierten Angebotskonzepts Bahn + Bus 2025 (M44.06) sowie dem Bahnausbau schritt AS 2035 (siehe Ü44.01) abgestimmt.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div style="font-size: 2em; margin-right: 20px;">➔</div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

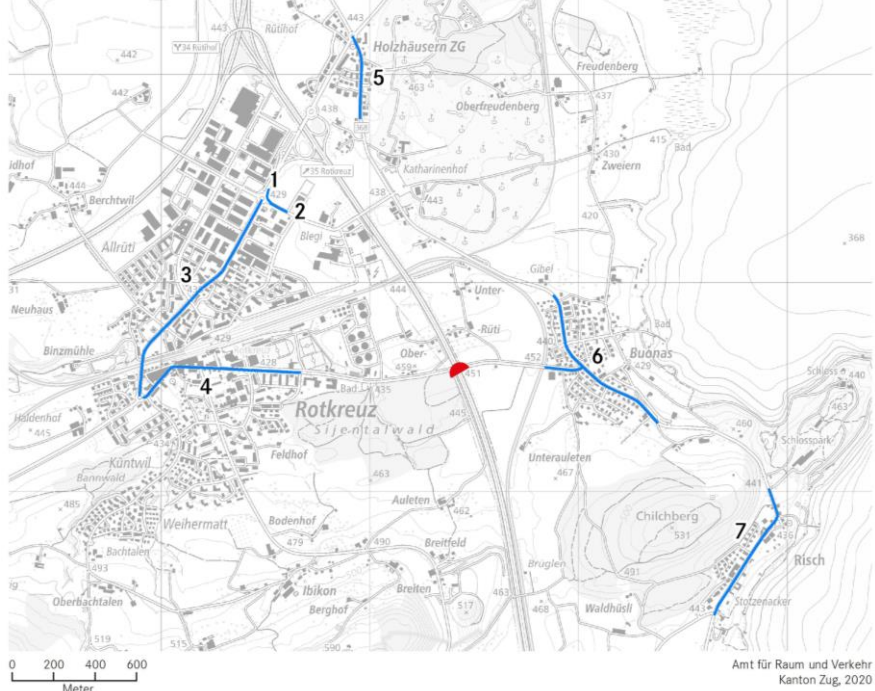
Ü45.01 6-Spur-Ausbau Buchrain – Rütihof (A14)			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr	Referenz-Nr STEP NS 2040 LU-ZG N14	Verantwortung Massnahmenträger: Bund
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Investitionskosten Total: 237 Mio. CHF			
Finanzierung PAV Nein Bundesanteil Sonstige Ja (NAF) Kantonsanteil -			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Abschnitt der A14 zwischen dem Anschluss Buchrain und der Verzweigung Rütihof ist stark belastet. Für die Zukunft wird eine weitere Zunahme der Belastung prognostiziert. Seit der Fertigstellung des 6 Spurausbaus zwischen der Verzweigung Blegi und der Verzweigung Rütihof hat die Stauhäufigkeit auf dem benachbarten Abschnitt Rütihof – Buchrain deutlich zugenommen. Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) ist aktuell der Ausbau des Abschnitts bis im Jahr 2040 vorgesehen. Zum Erhalt der Funktionalität ist eine Erweiterung der heutigen Nationalstrasse auf 6 Fahrstreifen geplant, wodurch sich die Auslastung reduziert und die Stauentwicklung entschärft werden kann. Für die Agglomeration Zug bedeutet die Beseitigung dieses Engpasses einerseits eine Erhöhung der Zuverlässigkeit für Fahrten ins Zentrumsgebiet der Agglomeration Luzern. Andererseits würde damit möglicherweise die Modalsplit-Wirkung des Angebotsausbaus im ÖV als Folge des Baus des Zimmerberg Basistunnels II (ZBT II, Ü44.01 Zürich-Zug-Luzern) verringert.
Inhalt	Zwischen dem Anschluss Buchrain und der Verzweigung Rütihof wird die A14 auf einer Länge von ca. 9 km von 4 auf 6 Fahrstreifen ausgebaut. Nicht Bestandteil des Projekts ist der Ausbau des Anschlusses Buchrain.

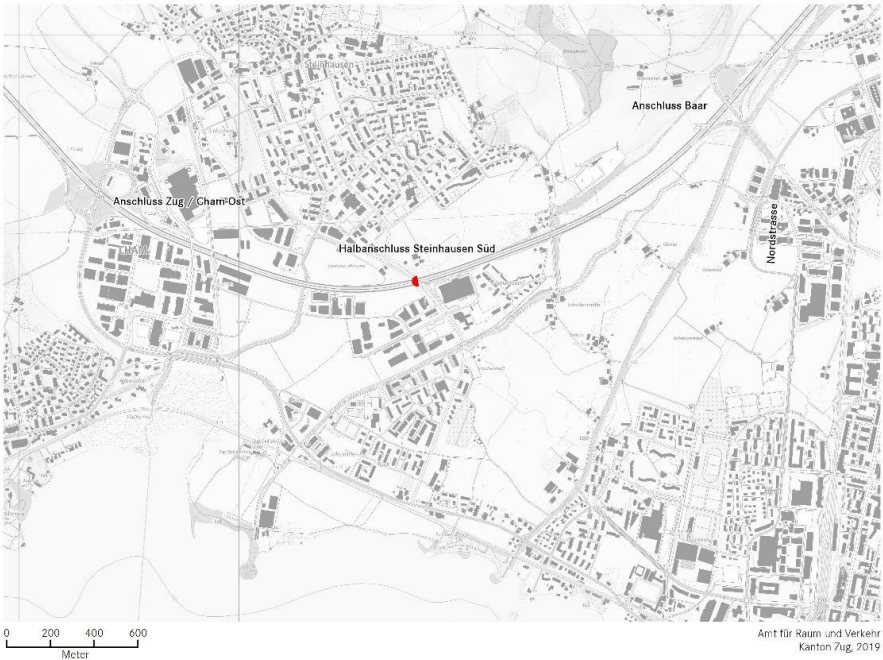
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die verbesserte Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse N14 ermöglicht eine stärkere Bündelung des motorisierten Verkehrs auf der Nationalstrasse. Dadurch kann insbesondere das Siedlungsgebiet von Rotkreuz vom unerwünschten Ausweichverkehr entlastet werden.</p> <p>Handlungsbedarf Bestehende Überlastungen des Strassennetzes, z.B. im Raum Rotkreuz mit seiner dynamischen Entwicklung, behindern den nicht auf Eigentrasssee geführten ÖV-Feinverteiler und auch den Fuss-/Veloverkehr. Eine Rückverlagerung des MIV auf die zu Spitzenzeiten überlastete Nationalstrasse ist erforderlich, um Bus und Velo den erforderlichen Strassenraum zu geben und die Siedlungsentwicklung in den Stadtlandschaften weiterführen zu können.</p> <p>Nutzen / Wirkung Aufgrund der Stauanfälligkeit des Abschnitts Rütihof – Buchrain wählen zahlreiche Automobilistinnen und Automobilisten heute die Kantonsstrasse Richtung Luzern. Durch die Beseitigung des Engpasses kann der übergeordnete Verkehr wieder vermehrt auf der Nationalstrasse abgewickelt und Rotkreuz vom Ausweichverkehr entlastet werden. Zudem steigt die Zuverlässigkeit der Reisezeit für alle Fahrbeziehungen aus dem Raum Zug Richtung Agglomeration Luzern, was gerade im Geschäfts- und Lieferverkehr von grosser Bedeutung ist.</p>
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	<p>Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens insbesondere in der Abendspitzenstunde kommt es zu Stausituationen beim MIV, welche sowohl den ÖV-Feinverteiler als auch den Fuss-/Veloverkehr tangieren. Dies primär bedingt durch den Ausweichverkehr der überlasteten Autobahn auf das regionale und lokale Netz. Die Busse erhalten durch den Kapazitätsausbau der Nationalstrasse eine verbesserte Fahrplanstabilität und die ÖV-Anschlüsse in Rotkreuz können besser gewährleistet werden. Der Fuss-/Veloverkehr profitiert von einer besseren Durchlässigkeit der heute stark befahrenen Chamerstrasse. Der Kapazitätsausbau des Autobahnanbschnitts ist aufgrund des fernerer Zeithorizonts unabhängig von den geplanten Massnahmen im Ortsgebiet von Rotkreuz (Ü45.02 Halbanschluss Rotkreuz (A4) inklusive ergänzenden Massnahmen, M44.03 TM1 Bypass Blegistrasse beim Kreisel Forren, M46.01/M46.02 Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurz- und mittelfristig, M49.01 Strassenraumgestaltung, kurzfristig).</p>

Ü45.02 Halbanschluss Rotkreuz Süd (A4) mit ergänzenden Massnahmen			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr	Richtplan Nr V 2.2-2	Verantwortung Massnahmenträger: Bund
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Investitionskosten Total: 15 Mio. CHF (+ 7 Mio. CHF für ergänzende Massnahmen)			
Finanzierung PAV Ja (falls ergänzende Massnahmen nicht über NAF abgedeckt) Bundesanteil Sonstige Ja (NAF) Kantonsanteil Ja Gemeindeanteil Ja (für ergänzende Massnahmen)			
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>Der Ortsteil Rotkreuz und insbesondere die Industriegebiete Rotkreuz Nord und Bösch erleben eine rasante Entwicklung. Die starke Zunahme von Einwohnern und Beschäftigten führt dazu, dass die verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Der Kanton Zug hat diesbezüglich einen Handlungsbedarf im Raum Rotkreuz festgestellt. Im aktuellen, vom Bundesrat genehmigten kantonalen Richtplan ist der Auftrag formuliert, dass der Kanton Varianten zur besseren Erschliessung der Industriegebiete Rotkreuz und Bösch (Hünenberg) unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu untersuchen hat.</p> <p>Obwohl durch die Einführung der Stadtbahn Zug im Jahre 2004 und dem deutlichen Ausbau des Busliniennetzes neue Angebote im ÖV in Rotkreuz geschaffen wurden, wird nach wie vor ein bedeutender Anteil des Verkehrsvolumens über den MIV abgewickelt. Bis auf die Sanierung des Vollanschlusses Rotkreuz sind in jüngerer Zeit keine wesentlichen Kapazitätserweiterungen beim MIV realisiert worden, weshalb Stausituationen in den Spitzenstunden zum alltäglichen Verkehrsgeschehen in Rotkreuz gehören.</p> <p>Der Kanton hat in der Verkehrsstudie "Erschliessung Industriegebiete Rotkreuz und Bösch" (2017) und zahlreichen weiteren Studien verschiedene Varianten zur Entschärfung der Überlastungssituation im Umfeld des Autobahnanschlusses Rotkreuz und zur längerfristigen Sicherstellung der Erreichbarkeit geprüft.</p> <p>Als Bestvariante weiterverfolgt wird der Halbanschluss Rotkreuz Süd mit ergänzenden Massnahmen zur Verkehrslenkung und kombiniert mit dem Bypass Forrenkreisel (M44.03 TM1) sowie der Busspur Blegistrasse (Massmassnahme AP 2G M24.02 TM3, ARE-Code 1711.2.016). Die Stauproblematik in Rotkreuz kann so deutlich reduziert werden.</p>		
Inhalt	<p>Der Halbanschluss auf die A4 ist von und Richtung Verzweigung Rütihof befahrbar. Die nördlich der Gleise gelegenen Gebiete sollen nach wie vor über den bestehenden Vollanschluss bedient werden. Der Verkehr aus dem südlichen Siedlungsbereich von Risch-Rotkreuz soll hingegen mittels geeigneter flankierender Massnahmen auf den neuen Halbanschluss Süd bei der Buonaserstrasse geleitet werden.</p>		

	<p>Dank des neuen Halbanschlusses Rotkreuz Süd bieten sich für die Ortszentren Rotkreuz und Buonas neue Möglichkeiten, die wichtigsten Durchfahrtsachsen umzugestalten. Für beide Ortszentren wird durch die zusätzliche Anbindung ans Nationalstrassennetz mit einem Rückgang des Durchgangsverkehrs gerechnet. Dies bietet Potentiale sowohl die Ortsdurchfahrt in Buonas, Risch und Holzhäusern als auch die Chamer- und Buonaserstrasse in Rotkreuz verkehrsverträglicher und auf alle Verkehrssysteme besser abgestimmt zu gestalten. Konkret sollen Aufwertungen des Strassenraums, Temporeduktion des MIV, breitere Gehflächen für den Fussverkehr, die Neugestaltung von Eingangspforten zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sowie eine Signalisierung der Verkehrsströme in Richtung der beiden Autobahnanschlüsse realisiert werden.</p> <p>Im Vordergrund stehen folgende, ergänzende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — TM1: Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (M44.03 TM1) — TM2: Umgestaltung Blegistrasse, Rotkreuz (M24.02 TM3, ARE-Code 1711.2.016) — TM3: Umgestaltung Chamerstrasse, Rotkreuz — TM4: Umgestaltung Buonaserstrasse, Rotkreuz — TM5: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Holzhäusern — TM6: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Buonas — TM7: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Risch <p>Die Teilmassnahmen 1, 2 und teilweise 3 werden unabhängig vom Halbanschluss Rotkreuz Süd realisiert und vorgezogen umgesetzt. Diese kurzfristigen Massnahmen helfen, den Verkehrsfluss für den MIV und den ÖV aufrecht zu halten und die Attraktivität des Fuss-/Veloverkehrs zu steigern. Mit den ergänzenden flankierenden Massnahmen sollen negative Auswirkungen in Rotkreuz, Buonas und Risch eingeschränkt werden.</p> <p>Der Zuger Kantonsrat hat den Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Ergänzungen im Richtplan festgesetzt (2020). Der Bau des Projekts liegt in der Kompetenz des Bundes. Mit der Richtplanfestsetzung kann nun das Bundesamt für Strassen den neuen Halbanschluss prüfen.</p> <p>Die im Rahmen der Kantonsratsberatung hinzugekommene Ergänzungsvariante «Bügel» beim bestehenden Halbanschluss Rotkreuz wurde als Zwischenergebnis festgelegt und ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen. Mit dem «Bügel» wird eine Verbindungsstrasse vom Autobahnanschluss Rotkreuz in Richtung Holzhäusernstrasse mit Bügel über die A4 ins Industriegebiet Rotkreuz (1. Teil) und zum Hünenberger Industriequartier Bösch (2. Teil) bezeichnet.</p>
--	---

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die bisherigen Verkehrsströme in Rotkreuz, Buonas und Risch sind stark auf den Vollanschluss Rotkreuz ausgerichtet. Der neue Halbanschluss ermöglicht kürzere Zufahrtswege zur Autobahn und eine verstärkte Bündelung des übergeordneten motorisierten Verkehrs auf die Nationalstrasse. Dadurch werden grosse Teile des Siedlungsgebiets von Rotkreuz und Buonas entlastet. Dank der Entlastung können die freigewordenen Kapazitäten für eine verbesserte Situation des Fuss-/Veloverkehrs genutzt werden.</p> <p>Handlungsbedarf Bestehende Überlastungen des Strassennetzes im Raum Rotkreuz mit seiner dynamischen Entwicklung, behindern die weitere Siedlungsentwicklung, den ÖV-Feinverteiler und den Fuss- und Veloverkehr. Eine effizientere Ableitung des MIV auf das HLS Netz ist im Sinne der raschen Kanalisierung des Verkehrs angezeigt.</p> <p>Nutzen / Wirkung Um das besonders in der Spitzenstunde stark ausgelastete Strassennetz in Rotkreuz zu entlasten, können mittels ergänzenden Massnahmen Fahrten aus dem südlichen Siedlungsgebiet von Risch-Rotkreuz über den neuen Halbanschluss Rotkreuz Süd auf die Autobahn geführt werden. Dieser Abschnitt der A4 weist genügend Kapazitäten auf, damit eine zusätzliche Ein- bzw. Ausfädelungsspur realisiert werden kann. Durch die Reduktion des Verkehrs im Innerortsgebiet ergeben sich neue Möglichkeiten zur Verbesserung des Langsamverkehrs. Bessere Querungsmöglichkeiten, mehr Flächenverfügbarkeit und geringere Geschwindigkeiten verbessern sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit. Durch die gezielte Förderung von Gewerbenutzungen in Erdgeschossen können die Strassenachsen attraktiver gestaltet werden.</p>
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	Der neue Halbanschluss auf der Buonasstrasse ermöglicht direktere Anschlussmöglichkeiten auf die Autobahn Richtung Zürich und Luzern. Die freigewordenen Kapazitäten erhöhen die Zuverlässigkeit des Busbetriebs, ermöglichen neue Chancen, den Fuss-/Veloverkehr zu fördern und reduzieren insgesamt die Stausituationen in Rotkreuz. Mit dem Bau des neuen Halbanschlusses Rotkreuz Süd soll gewartet werden, bis der A4-Anschluss Küssnacht am Rigi im Fänn saniert ist.

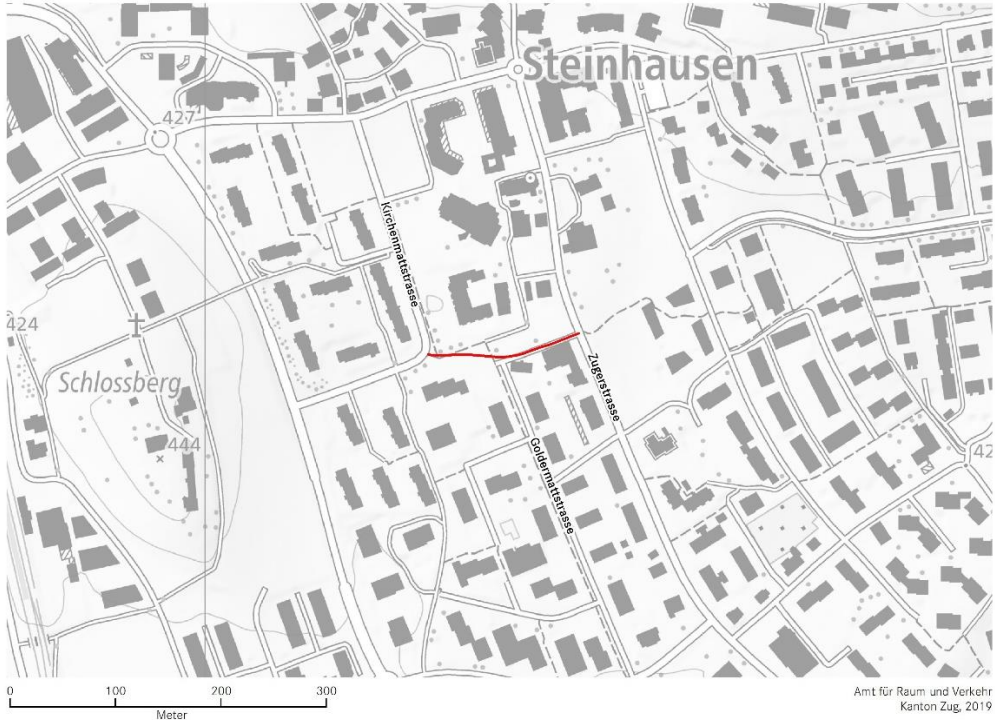
Ü45.03 Halbanschluss Steinhausen Süd (A4a)			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input checked="" type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr	Richtplan Nr V 2.3	Verantwortung Massnahmenträger: Bund
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Investitionskosten Total: 14 Mio. CHF			
Finanzierung <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>PAV</div> <div>Nein</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Bundesanteil Sonstige</div> <div>Ja (NAF)</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Kantonsanteil</div> <div>Ja</div> </div>			
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Anbindung der Stadt Zug an die A4a über die beiden Achsen Chamer- und Nordstrasse sowie die Anbindung von Baar über die Verlängerung der Nordstrasse (Weststrasse) sind bereits heute in der Spitzenstunde überlastet. Beim Anschluss Baar dürfte sich dieser überlastete Zustand mit der Fertigstellung der Tangente Zug/Baar noch akzentuieren. Zur Entlastung der beiden Anschlüsse Baar und Cham-Ost und deren Zufahrtsstrassen wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts «PlusPunkt» (aus dem Jahr 2000) und weiterer Studien eine Verlängerung der General-Guisan-Strasse mit einem Halbanschluss Steinhausen-Süd an die A4a favorisiert und in den Richtplan aufgenommen.		
Inhalt	Eine Gesamtstudie aus dem Jahre 2018 kam zur Erkenntnis, dass die Umsetzung des neuen Halbanschluss Steinhausen-Süd am effizientesten mit einem Kapazitätsausbau der beiden Hauptachsen Chamer- und Nordstrasse kombiniert werden soll (siehe M45.07). Zusätzliche Zubringer durch die Lorzenebene auf die Nordstrasse bzw. die Verlängerung der General-Guisan Strasse haben eine geringere Wirksamkeit bei deutlich höheren Investitionskosten gezeigt. Der Halbanschluss Steinhausen Süd macht aber auch ohne die Zubringerstrecken durch die Lorzenebene Sinn. In seinem engeren Einzugsgebiet liegen die Wohn- und Arbeitsgebiete Steinhausen, Choller, Äussere Lorzenallmend und Riedmatt. Mit dem Halbanschluss Steinhausen Süd kann der durch diese Gebiete erzeugte Verkehr direkt auf die Autobahn A4a in Richtung Zürich, Luzern und Gotthard gelenkt werden.		


Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die Bündelung des übergeordneten motorisierten Verkehrs auf die Nationalstrasse mit dem Halbanschluss Steinhausen-Süd entlastet die westlichen Siedlungsgebiete der Stadt Zug und von Steinhausen. Dank des Kapazitätsausbaus auf der Chamer- und Nordstrasse wird auch auf dem Hauptstrassennetz der Verkehr stärker gebündelt und es entstehen direktere Wege auf das übergeordnete Netz (siehe M 45.07). Für die entlasteten Strassen können die freigewordenen Kapazitäten zu einer verbesserten Situation des Fuss-/Veloverkehrs genutzt werden.</p> <p>Handlungsbedarf Die Kanalisierung des MIV setzt ein leistungsfähiges HLS-Netz und eine rasche Ableitung des MIV auf die HLS-Anschlüsse voraus. Mit dem starken Wachstum in der Stadtlandschaft der Agglomeration Zug wird auch bei einem künftig stark verbesserten Modalsplit eine hohe MIV-Nachfrage erzeugt, wodurch das heute bestehende Anschlussregime im Raum Zug/Baar/Steinhausen/Cham nicht mehr ausreicht.</p> <p>Nutzen / Wirkung Die Anliegergemeinde Steinhausen und die Stadt Zug erhalten durch den neuen Halbanschluss Steinhausen eine zusätzliche Möglichkeit auf das übergeordnete Netz zu gelangen. Durch den gezielten Ausbau bestehender Zufahrtsachsen auf die Anschlüsse Baar und Cham-Ost und deren Knoten können Kosten für neue Infrastrukturen durch die Lorzenebene vermieden werden. Durch die kürzeren Fahrten auf die Autobahn entstehen im Siedlungsbereich Potenziale, um die Trennwirkung des heutigen Hauptstrassennetzes zu reduzieren.</p>
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	<p>Aufgrund des zunehmenden Siedlungsdrucks wird das Hauptstrassennetz auch zukünftig eine hohe Auslastung aufweisen. Durch die konsequente direkte Führung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz können die negativen Auswirkungen im Siedlungsgebiet eingedämmt werden.</p>

Dokumentation	
Dokument	- Gesamtstudie "Anbindung Zug/Baar an die A4a", Tiefbauamt Kanton Zug, 2018

M45.04 Verbindung Zugerstrasse – Kirchmattstrasse, Steinhausen											
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Steinhausen	Beteiligte								
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -									
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>											
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken											
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Planungsstand</td> <td>Begründung</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td> <td>Vorprojekt liegt vor, verkehrliche und finanzielle Auswirkungen sind bekannt</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3</td> <td></td> </tr> </table>				Planungsstand	Begründung	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Vorprojekt liegt vor, verkehrliche und finanzielle Auswirkungen sind bekannt	<input type="checkbox"/> 2		<input type="checkbox"/> 3	
Planungsstand	Begründung										
<input checked="" type="checkbox"/> 1	Vorprojekt liegt vor, verkehrliche und finanzielle Auswirkungen sind bekannt										
<input type="checkbox"/> 2											
<input type="checkbox"/> 3											
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Vorprojekt		Zeitplanung 2014 2014									
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Bauprojekt Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2022 – 2023 2024 2024 2025 2026									
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 1.65 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%								
		Dritte -									

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Gemäss kommunalem Richtplan soll die Kirchmattstrasse via Goldermattenstrasse mit der Zugerstrasse verbunden werden. Damit erhalten Bewohner aus dem Goldermattenquartier einen direkteren Anschluss an die Zugerstrasse. Weiter kann das Zentrum um den Kreisel beim Dorfplatz vom Erschliessungsverkehr entlastet werden.
Inhalt	Die Kirchmattstrasse soll via Goldermattenstrasse mit der Zugerstrasse verbunden werden. Die rund 150 m lange Strasse wird mit einem beidseitigen Trottoir versehen und mit der bestehenden Wegstruktur verknüpft. Einheimische Bäume begleiten den neuen Strassenabschnitt in einer alleeartigen Struktur. Die Erschliessungsstrasse dient als Veloverbindung und kann temporär als wichtige Alternativroute für den Bus bei der Sperrung des Ortszentrums dienen.

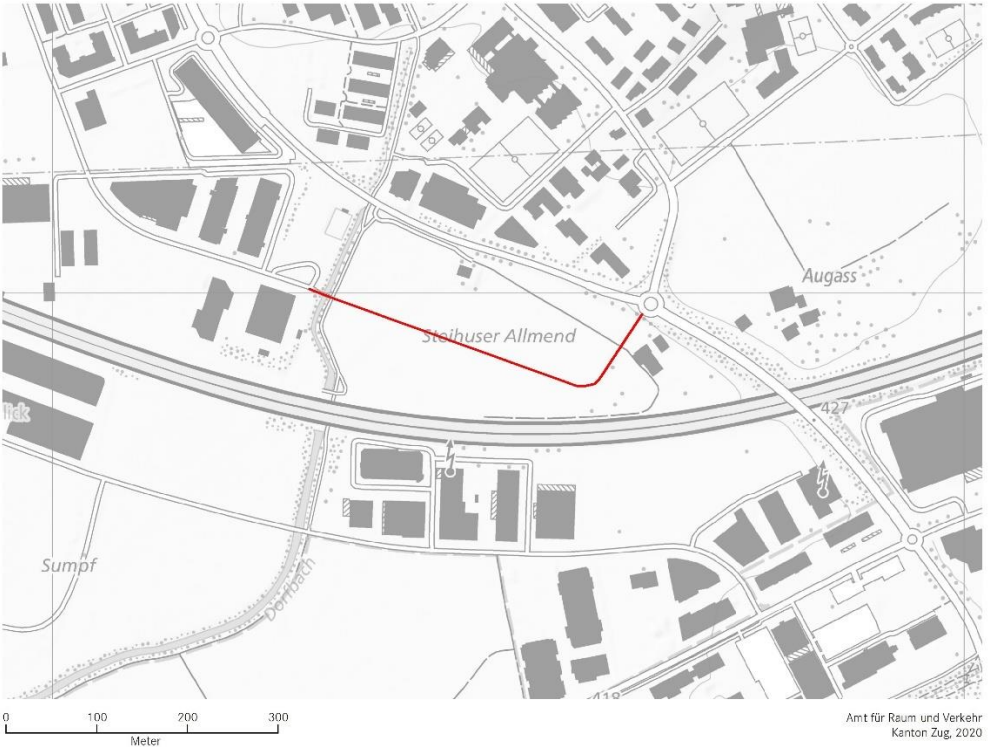
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Das Zentrum von Steinhausen ist in der Spitzenstunde stark vom MIV belastet. Die Verbindung der Zugerstrasse – Kirchmattstrasse entlastet das Zentrumsgebiet und ermöglicht bessere Quermöglichkeiten für den Fuss-/Veloverkehr. Zudem erhöht sich die Planbarkeit für den ÖV-Feinverteiler.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Die Zugerstrasse in Steinhausen mit ihren drei Buslinien stellt die einzige direkte Verbindung von Zug ins Zentrum von Steinhausen dar. Dank der neuen West-Ost Verbindung kann das Zentrum vom MIV entlastet und die Querverbindung zusätzlich auch als Veloverbindung genutzt werden. Bei der Sperrung des Zentrums wird mangels Routenalternativen die Bushaltestelle «Oele» nicht bedient, was die Zugangswege des ÖV nochmals verlängert.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Durch den Neubau entsteht eine direktere Erschliessungsmöglichkeit der Quartiere Goldermattstrasse und Kirchmattstrasse. Dadurch wird eine Entlastung des Dorfzentrums erreicht, was zu einer Vereinfachung des flächigen Querens für Fussgänger führt. Die Schaffung einer Ausweichroute für den Bus ermöglicht auch bei Events eine zufriedenstellende bis gute Verkehrsqualität für den Grossteil des Siedlungsgebiets von Steinhausen.</p>


Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Der Neubau der Erschliessungsstrasse und die damit einhergehende Entlastung des Dorfzentrums vereinfacht die Umsetzung der geplanten Strassenraumaufwertung auf der Bahnhofstrasse (M49.01, TM14).
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz  <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Dokumentation	
Quantitative Angaben	Die Bushaltestelle «Oele» wird von den beiden Buslinien 6 und 36 je im Viertelstundentakt bedient.
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunalen Richtplan, Steinhausen - Technischer Bericht zum Vorprojekt Verbindung Zugerstrasse-Kirchmattstrasse, 16.4.2014

M45.05 Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend, Steinhausen							
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Steinhausen	Beteiligte				
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -					
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>							
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken							
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Planungsstand</td> <td>Begründung</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 </td> <td> Der Inhalt und der Umfang des Projekts sind klar definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten auf Basis von Erfahrungswerten abgeschätzt. </td> </tr> </table>				Planungsstand	Begründung	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Der Inhalt und der Umfang des Projekts sind klar definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten auf Basis von Erfahrungswerten abgeschätzt.
Planungsstand	Begründung						
<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Der Inhalt und der Umfang des Projekts sind klar definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten auf Basis von Erfahrungswerten abgeschätzt.						
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Studie Projektierungskredit		Zeitplanung 2019 2020 2027					
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung					
Projektierung Bauprojekt Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit)		2028 2029 2029					
Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		2029 2030					
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 5.1 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%				
		Dritte -					

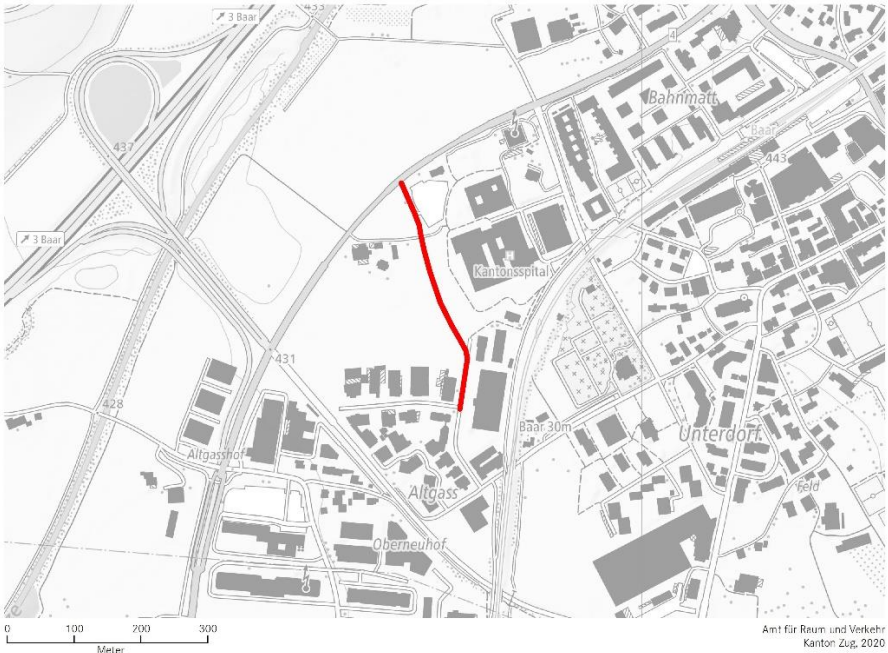
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Steihuser Allmend ist trotz ausgeschiedener Bauzone verkehrlich noch nicht erschlossen. Diese Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes muss die Gemeinde sicherstellen.
Inhalt	Die Erschliessung ist notwendig, damit die gemäss kantonalem Richtplan im Verdichtungsgebiet liegenden Grundstücke für Industrie und Gewerbe bebaut werden können. Die neue Erschliessungsstrasse verläuft ab dem Kreisel Zugerstrasse / Knonauerstrasse bis zum Dorfbach mit Anschluss an die bestehende Sennweidstrasse. Die Anbindungen an den Kreisel Zugerstrasse / Knonauerstrasse sowie der Ausbau der Brücke über den Dorfbach zur Anbindung an die Sennweidstrasse sind ebenfalls Bestandteil der Massnahme. Die Erschliessungsstrasse stellt die zukünftige Hapterschliessung für das Entwicklungsgebiet Steihuser Allmend dar.

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Erschliessung für MIV und Fuss-/Veloverkehr eines Arbeitsplatz-Verdichtungsgebiets kann mittels Neubau eines Strassenabschnitts sichergestellt werden. Dank der Anbindung an die kantonalen Veloroute entlang des Dorfbachs in Steinhausen kann das Entwicklungsgebiet sowohl von Steinhausen als auch von Cham / Zug optimal mit dem Veloverkehr erschlossen werden. Auch die multimodale Drehscheibe Steinhausen wird durch den Neubau gestärkt (Anbindung Fuss-/Veloverkehr und evtl. Bus).</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Um das Siedlungspotenzial einer attraktiven Lage auszuschöpfen, braucht es den Neubau dieser Erschliessungsstrasse. Das MIV Aufkommen kann durch die attraktiven Fuss- und Velowege zum Bahnhof Steinhausen sowie nach Cham und Zug auf ein Minimum eingeschränkt werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Der Anschluss der neuen Gemeindestrasse auf den Kreisel Zugerstrasse / Knonauerstrasse ermöglicht eine direkte Anbindung des Entwicklungsgebiets an das übergeordnete Kantonsstrassennetz. Dadurch werden keine nennenswerten Verkehrszunahmen in den sensibleren Bereichen des Siedlungsgebiets von Steinhausen erwartet. Die neue Erschliessungsstrasse wird über den Dorfbach mit der Sennweidstrasse verbunden. Zudem entstehen neue Optionen, das Industrie- und Gewerbegebiet von Steinhausen mit einer direkten Buslinienführung von / nach Richtung Zug zu erschliessen.</p>


Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Keine fachlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zu anderen Projekten.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

M45.06 Strassenverbindung Altgasse – Weststrasse, Baar																	
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Baar	Beteiligte														
Priorität AP 3G		ARE-Code AP 3G															
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>																	
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen																	
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Planungsstand</td> <td>Begründung</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 </td> <td>Inhalt und Umfang des Projekts sind definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten mittels Kostenschätzung der Studie abgeschätzt</td> </tr> </table>				Planungsstand	Begründung	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Inhalt und Umfang des Projekts sind definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten mittels Kostenschätzung der Studie abgeschätzt										
Planungsstand	Begründung																
<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Inhalt und Umfang des Projekts sind definiert. Die verkehrlichen Wirkungen sind bekannt und die Kosten mittels Kostenschätzung der Studie abgeschätzt																
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Planungsschritte</td> <td style="width: 50%;">Zeitplanung</td> </tr> <tr> <td>Machbarkeitsnachweis</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Konzeptstudie</td> <td>2018</td> </tr> <tr> <td>Objektstudie</td> <td>2020-21</td> </tr> </table>				Planungsschritte	Zeitplanung	Machbarkeitsnachweis	2018	Konzeptstudie	2018	Objektstudie	2020-21						
Planungsschritte	Zeitplanung																
Machbarkeitsnachweis	2018																
Konzeptstudie	2018																
Objektstudie	2020-21																
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Bau- und Finanzierungsreife</td> <td style="width: 50%;">Zeitplanung</td> </tr> <tr> <td>Nächste Umsetzungsschritte</td> <td></td> </tr> <tr> <td> Projektierung</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td> Plangenehmigung / Baubewilligung</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td> Finanzierung (Baukredit)</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Inbetriebnahme</td> <td>2027</td> </tr> </table>				Bau- und Finanzierungsreife	Zeitplanung	Nächste Umsetzungsschritte		Projektierung	2022	Plangenehmigung / Baubewilligung	2024	Finanzierung (Baukredit)	2025	Voraussichtlicher Baubeginn	2026	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027
Bau- und Finanzierungsreife	Zeitplanung																
Nächste Umsetzungsschritte																	
Projektierung	2022																
Plangenehmigung / Baubewilligung	2024																
Finanzierung (Baukredit)	2025																
Voraussichtlicher Baubeginn	2026																
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2027																
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 3.2 Mio.		Kanton	Gemeinde 100%														
			Dritte														

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Oberneuhofstrasse respektive die Brücke über die Südstrasse ist ein Nadelöhr bei der Erschliessung des Gebiets Altgasse. Da die Unterführung der SBB bei der Altgasse aufgrund der reduzierten Durchfahrthöhe nur für die Busse der Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB und nicht für den Schwerverkehr befahrbar ist, müssen die Lastwagen aus dem Arbeitsgebiet Altgasse West (Industrie-, Gewerbe- und Recyclingzentren) die nur einspurig befahrbare Brücke über die Südstrasse benutzen (lichtsignalgesteuert). Analysen vor Ort haben ergeben, dass die Verbindung zwischen dem Quartier Neuhaus und dem Zentrum von Baar von PWs auch als Schleichweg benutzt wird. Der Fuss- und Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt. Velostreifen fehlen und für den Fussverkehr sind keine geschützten Gehbereiche vorhanden. Daher kommt es

	<p>immer wieder zu gefährlichen Situationen bei Begegnungen mit Lastwagen, aber auch Velofahrenden. Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr soll verbessert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Verringerung der Fahrzeugfrequenz auf der Oberneuhofstrasse und der Unterbindung des Schwer- und Schleichverkehrs über die Brücke Südstrasse. Die Fahrt über die Brücke soll für den Lastwagenverkehr und den motorisierten Verkehr unterbunden werden. Die Brücke Südstrasse kann primär als ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsachse ausgestaltet werden (siehe M37.02, TM11, ARE-Code 1711.3.039; Umgestaltung Brücke Südstrasse). Für den MIV und den Fuss-/Veloverkehr ist eine neue Quartier-Erschliessung erforderlich.</p>
Inhalt	<p>Das Gebiet Altgasse West wird neu über die Weststrasse erschlossen (gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan, Überarbeitung 2015).</p> <p>Die neue Erschliessungsstrasse folgt dem Perimeterrand des Quartiergestaltungsplans und ermöglicht die Erschliessung aller Baubereiche sowie eine angemessene Erweiterung des Gesundheitsbezirks Baar. Für den Ausbau wird der Anschlusspunkt an die Weststrasse leicht verschoben und als neuer Lichtsignalgesteuerter Knoten ausgestaltet. Der neue Anschlusspunkt dient nicht nur der Erschliessung des Quartiers Altgasse sondern auch als Anschlussmöglichkeit zur Parkierung im Kantonsspital.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Dank der Sperrung der Brücke Südstrasse wird der Durchgangsverkehr durch das Quartier Oberneuhof/Altgasse unterbunden. Der Verkehr aus dem Quartier Altgasse kann gebündelt auf die Weststrasse geführt werden. Stattdessen können die geschaffenen Kapazitäten dem Fuss-/Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Die Ziele der Verkehrssicherheit erfordern eine stärkere Trennung der Verkehrsmittel auf Strassen, die zu schmal für deren sichere Führung sind. Die gefährlichen Situationen zwischen Verkehrsteilnehmenden auf der Brücke Südstrasse sollen entschärft werden. Mittels einer direkten Führung auf die Weststrasse entstehen nicht nur kürzere Erschliessungswege mit dem MIV sondern die beiden Quartiere Oberneuhof und Altgasse können vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies ergibt neue Chancen, die Gebiete attraktiver mit dem Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen.</p>

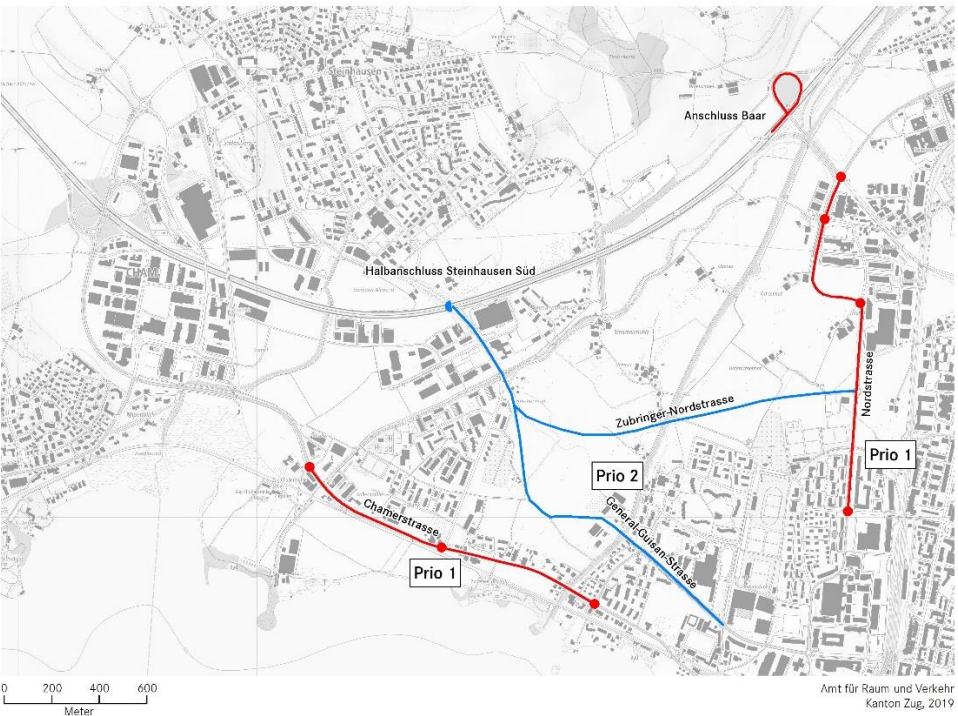
	Nutzen /Wirkung Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets wird sowohl attraktiver als auch sicherer, indem der Schwerverkehr direkter auf das übergeordnete Netz und der MIV Schleichverkehr unterbunden werden kann. Die Entflechtung des Fuss-, Velo- und Busverkehr vom MIV reduziert die Verspätungsanfälligkeit der Buslinie 36 über die Brücke Südstrasse. Die Brücke ermöglicht neue Möglichkeiten für eine attraktivere Verbindung im Veloverkehr Richtung Bahnhof Baar sowie zur Stadtbahnhaltestelle Neuhof.
--	--


Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Aufgrund der Entwicklung des Verdichtungsgebiets Oberneuhof/Neuhof (M42.01, Teilgebiet 11) wird mit einer Zunahme des Fuss- und -Veloverkehrs gerechnet. Für diese Verkehre soll die Gefahrenstelle Brücke Südstrasse beseitigt werden, indem die Brücke für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt wird. Die Massnahme M37.02 TM11, ARE-Code 1711.3.039 beinhaltet die Umgestaltung der Brücke Südstrasse als reine ÖV- und Veloverbindung.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <div style="display: flex; align-items: center;"> <input type="checkbox"/> Ja <div style="margin: 0 10px; text-align: center;">  </div> <input checked="" type="checkbox"/> Kein Stand </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <div style="margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Dokumentation	
Dokumente	- Verkehrsstudie Erschliessung Gebiet Altgasse / Oberneuhof (2018)

M45.07 Studie Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung Kanton	Beteiligte Gemeinden Zug, Baar
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln			
Planungsschritte Interne Konzeptphase Verkehrsstudie Externe Mitwirkung Anpassung Richtplan		Zeitplanung 2021 2022 2023 2024	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Anbindung der Stadt Zug an die A4a über die beiden Achsen Chamer- und Nordstrasse sowie die Anbindung von Baar über die Verlängerung der Nordstrasse (Weststrasse) sind bereits heute in der Spitzenstunde überlastet. Beim Anschluss Baar dürfte sich dieser überlastete Zustand mit der Fertigstellung der Tangente Zug/Baar noch akzentuieren. Zur Entlastung der beiden Anschlüsse Baar und Cham-Ost und deren Zufahrtsstrassen wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts «PlusPunkt» (aus dem Jahr 2000) und weiterer Studien eine Verlängerung der General-Guisan-Strasse mit einem Halbanchluss Steinhausen-Süd an die A4a favorisiert und in den Richtplan aufgenommen.
Inhalt	<p>Eine Gesamtstudie aus dem Jahre 2018 kam zur Erkenntnis, dass die Umsetzung des neuen Halbanchluss Steinhausen Süd auf die A4a (siehe Ü45.03) am effizientesten mit einem Kapazitätsausbau der beiden Hauptachsen Chamer- und Nordstrasse (inkl. Ausbau des Autobahn-Anschlussknotens Baar) kombiniert werden soll (je Priorität 1). Dadurch kann auf eine verbesserte Anbindung von Zug/Baar an die A4a mit Hilfe eines neuen Zubringers durch die Lorzenebene verzichtet werden. Die Zubringer durch die Lorzenebene mit Anschluss an die Nordstrasse bzw. die Verlängerung der General-Guisan Strasse haben eine geringere Wirksamkeit bei deutlich höheren Investitionskosten gezeigt (Priorität 2).</p> <p>Die Studie zum Kapazitätsausbau der beiden Achsen Chamer- und Nordstrasse (inkl. Ausbau Autobahnanschluss Baar) soll zeigen, welche Effizienzsteigerung auf diesen beiden Achsen mit welchen Massnahmen möglich ist. Beide Achsen sind zumindest abschnittsweise Bestandteil des ÖV-Feinverteilernetzes. Dies bedingt eine Abstimmung zwischen den Kapazitätsausbauten und den Anforderungen des ÖV-Feinverteilers. Da ein gleichzeitiger Ausbau der beiden Achsen weder sinnvoll noch notwendig sein dürfte, sind die vorgesehenen Massnahmen entsprechend zu priorisieren.</p>

Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Bündelung des übergeordneten motorisierten Verkehrs auf die Nationalstrasse entlastet die Siedlungsgebiete von Baar und der Stadt Zug. Dank des Kapazitätsausbaus auf der Chamer- und Nordstrasse wird auch auf dem Hauptstrassennetz der Verkehr stärker gebündelt und es entstehen direktere Wege auf das übergeordnete Netz. Für die entlasteten Strassen können die freigewordenen Kapazitäten zu einer verbesserten Situation des Fuss-/Veloverkehrs genutzt werden.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Die Kanalisierung des MIV setzt ein leistungsfähiges HLS-Netz und eine rasche Ableitung des MIV auf die HLS-Anschlüsse voraus. Mit dem starken Wachstum in der Stadtlandschaft der Agglomeration Zug wird auch bei einem künftig stark verbesserten Modalsplit eine hohe MIV-Nachfrage erzeugt, wodurch das heute bestehende Anschlussregime im Raum Zug/Baar/Steinhausen/Cham nicht mehr ausreicht.</p> <p>Nutzen / Wirkung</p> <p>Die Stärkung der beiden Achsen Chamer- und Nordstrasse erlaubt eine verstärkte Bündelung der Verkehrsflüsse von und zur Autobahn. Durch den gezielten Ausbau der beiden bestehenden Zufahrtsachsen und deren Knoten können teure Infrastrukturen durch die Lorzenebene vermieden werden. Dies entspricht auch den im kantonalen Richtplan festgesetzten Zielen zur Erhaltung der Lorzenebene als «grüne Lunge» in der Agglomeration Zug. Durch die weitere Kanalisierung der Fahrten von und zur Autobahn entstehen im Siedlungsbereich Potenziale, um die Trennwirkung des heutigen Hauptstrassennetzes zu reduzieren.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Der Kapazitätsausbau auf der Chamerstrasse und Nordstrasse führt unabhängig von der Realisierung des Halbanschlusses Steinhausen Süd A4a zu einer Entlastung der Stauproblematik auf diesen beiden Achsen. Der in einem späteren Horizont geplante Halbanschluss Steinhausen Süd auf die A4a (Ü45.03) kann seine Wirkung am effizientesten mit dem Kapazitätsausbau auf diesen beiden entfalten.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input checked="" type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung bei Priorität 1
Dokumentation	
Dokument	- Gesamtstudie "Anbindung Zug/Baar an die A4a", Tiefbauamt Kanton Zug, 2018

M46.01 Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (Pausch. Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM8 und TM12 Prio B Priorität AP 2G TM3, Prio. C	ARE-Code AP 3G TM8 und TM12 1711.3.010 ARE-Code AP 2G -
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V6 ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: CHF 29.35 Mio.			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage/ Handlungsbedarf	Der Kanton Zug wird bis 2021 das Velonetz überprüfen (siehe M46.06). Die Prüfung der Netzhierarchien soll einen Teil des zukünftigen Gesamtkonzepts Velo bilden und als Basis für die Ableitung der Teilmassnahmen Veloverkehr dienen (ab 5. Generation). Das kurzfristige Teilkonzept sieht in der 4. Generation vor, im aktuellen Fuss- und Velonetz sowohl bei den Haupt- als auch den Freizeitrouten die Lücken und Sicherheitsdefizite zu beheben. Die kurzfristigen Massnahmen sollen die bekannten Mängel punktuell schliessen und durchgängige Fuss-/Veloverbindungen innerhalb und zwischen der Stadtlandschaft und Zwischenlandschaft schaffen.

Inhalt	<p>TM1: KS 4, Kreisel Lindenplatz–Kreisel Holzhäusern, Risch (Fuss-/Veloweg) Die nördliche Einfallsachse Chamerstrasse nach Rotkreuz ist nicht durchgängig mit einer baulich separaten Veloinfrastruktur ausgestattet. Die Massnahme umfasst die Verbreiterung des Trottoirs zu einem kombinierten Fuss-/Veloweg. Die technische Machbarkeit ist gegeben. Die Massnahme beinhaltet auch verbesserte Querungsmöglichkeiten und optische Gestaltungen der Chamerstrasse, welche die Quartiere stärker vernetzen/aufwerten und für eine bessere Anbindung des Industriegebiets an den Bahnhof Rotkreuz sorgen. Die Massnahme führt zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr, insbesondere wird die kantonale Velostrecke Nr. 2 von Rotkreuz via Holzhäusern nach Cham gestärkt. Der Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Projektabschnitten zwischen 2024 und 2027.</p> <p>TM2: KS 368, Chamerstrasse–Ober-Ehretstrasse, Hünenberg (Fuss-/Veloweg) Entweder ein beidseitiger Velostreifen oder ein Fuss-/Veloweg wird auf der Kantonsstrasse umgesetzt. Zudem enthält die Massnahme eine Optimierung am Knoten Burg, welche eine sichere Querung des Langsamverkehrs ermöglichen soll. Die Massnahme führt zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Langsamverkehrs insgesamt und insbesondere der kantonalen Velostrecke Nr. 6 von Rotkreuz nach Hünenberg.</p>
---------------	---

TM3: KS 368, Blegistrasse–Gibel, Risch (Fuss-/Veloweg)

Die technische Machbarkeit der Verbreiterung des Trottoirs zu einem kombinierten Fuss-/Veloweg zwischen Buonas und Holzhäusern (innerorts Velostreifen) ist gegeben. Die Massnahme führt zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Langsamverkehrs insgesamt und der kantonalen Velostrecke Nr. 45 von Bösch nach Buonas. Anordnung von sicheren Querungsstellen für den Fussverkehr.

TM4: KS 381, Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri: Teilabschnitt Eierhals (Fuss-/Veloweg)

Umsetzung einer Veloverkehrsinfrastruktur entlang des Ägerisees auf der kantonalen Velostrecke Nr. 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel. Die Verbreiterung des seeseitigen Trottoirs zu einem kombinierten Fuss-/Veloweg und abschnittsweise bergseitig neue Trottoirs sind technisch machbar. Die Massnahme dient sowohl dem Freizeit- als auch dem Pendlerverkehr und ist eine wichtige Massnahme, um die Verkehrssicherheit und den Veloverkehrsanteil im Ägerital zu erhöhen. Der vollständige Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Abschnitten. Im Ausbauschnitt 2024-2027 wird der Teilabschnitt Eierhals realisiert.

TM5: KS 381 Schmittli-Spinnerei, Unterägeri: Teilabschnitt Neuägeri (Velostreifen)

Umsetzung einer Veloverkehrsinfrastruktur auf der stark geneigten, kantonalen Velostrecke Nr. 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel im Abschnitt Schmittli bis Spinnerei Unterägeri (inner- wie auch ausserorts). Der vollständige Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Abschnitten zwischen 2024-2035. Die technische Machbarkeit für eine verbesserte Veloverkehrsinfrastruktur ist durch die Möglichkeit zur Verbreiterung der Kantonsstrasse teilweise gegeben.

Die Massnahme dient der Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der kantonalen Velostrecke 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel. Im Ausbauschnitt 2024-2027 wird der Teilabschnitt Neuägeri realisiert.

TM6: KS 382, Untermühlestrasse–Im Feld, Cham (Fuss-/Veloweg)

Die Massnahme beinhaltet einen kombinierten Fuss-/Veloweg entlang der Kantonsstrasse sowie eine Redimensionierung des Knotens Untermühle-/Knonauerstrasse mit Querungshilfe für den Veloverkehr. Es wird ein Eingangstor Richtung Cham erzeugt, womit die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden können. Durch diese Massnahmen wird insgesamt die Verkehrssicherheit im Velo- und Fussverkehr verbessert.

TM7: KS 381 Knoten Talacher–Knoten Moosrank, Baar (Veloinfrastruktur)

(→ Abhängigkeit zu M46.02, TM4: Veloweg Knoten Talacher–Knoten Nidfuren)

Auf der Ägeristrasse soll eine beidseitige Veloinfrastruktur für eine erhöhte Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs auf der kantonalen Velostrecke 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel sorgen. Aufgrund der starken Neigung und der Lage im Ausserortsbereich benötigt die Umsetzung einer attraktiven Veloverkehrsführung mehr Platz als heute auf der Kantonsstrasse vorhanden ist. Zudem wird am Knoten Moosrank ein Kreisel erstellt, welcher die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wesentlich erhöht (→M37.02, TM7).

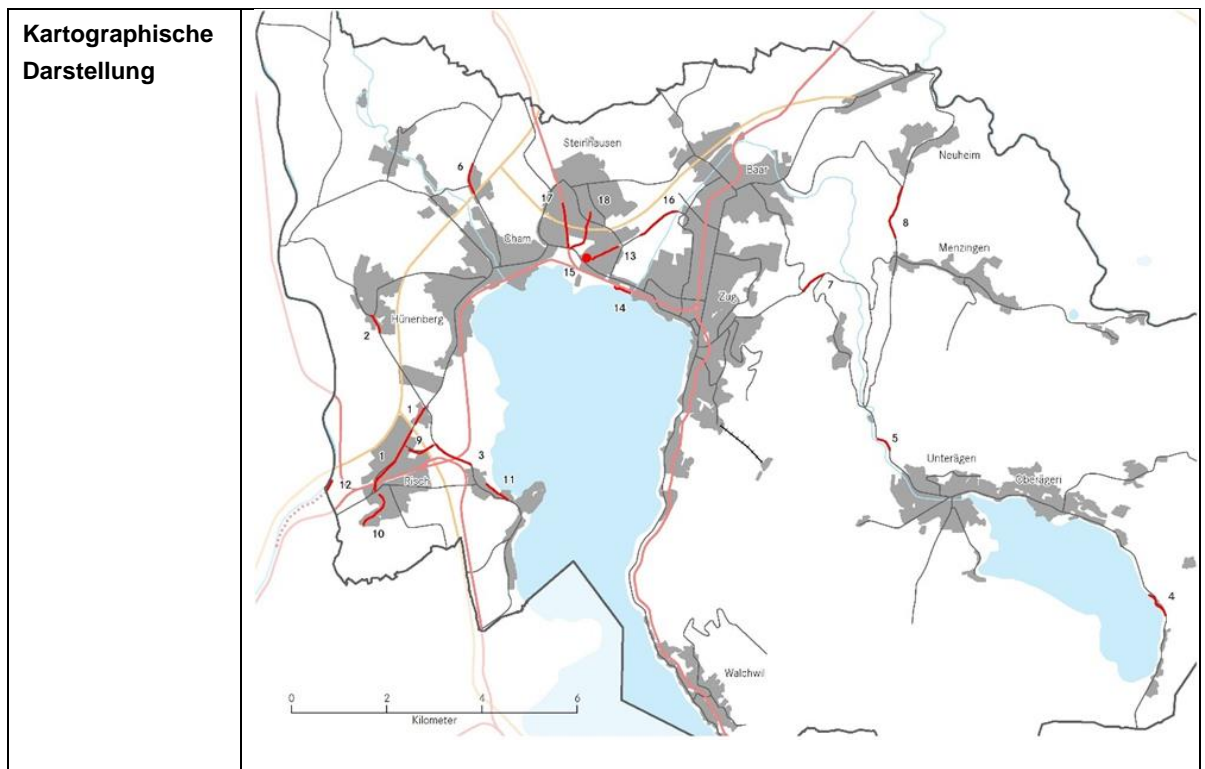
TM8: KS P, Hinterburgmüli–Lüthärtigen, Neuheim/Menzingen (Velostreifen)

(→ Massnahme AP 3G M36.02, TM3, Prio. B, ARE-Code 1711.3.010)

Es wird ein bergseitiger Velostreifen auf der stark geneigten Strasse realisiert (Lage ausserorts). Die technische Machbarkeit für die Veloinfrastruktur ist mittels Verbreiterung der Kantonsstrasse gegeben. Die Massnahme führt zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der kantonalen Velostrecke Nr. 41 von Sihlbrugg über Neuheim nach Edlibach. Sie bildet die Fortsetzung des bergseitigen Velostreifens Sihlbrugg, Neuheim bis Hinterburgmüli (AP 3G, M36.01 TM2 und TM3, Prio. A, ARE-Code 1711.3.009) und schliesst die fehlende Netzlücke im Abschnitt Sihlbrugg – Neuheim – Edlibach.

	<p>TM9: Fuss- und Veloinfrastruktur Blegistrasse, Rotkreuz Auf der Blegistrasse wird eine zweckmässige Fuss- und Veloinfrastruktur geschaffen, welche die Verkehrssicherheit erhöht, den Zugang zu den Naherholungsgebieten verbessert und sichere Querungen für den Fussverkehr gewährleistet (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme FRV.13).</p> <p>TM10: Fuss- und Veloinfrastruktur Küntwilerstrasse, Rotkreuz Auf der ansteigenden Küntwilerstrasse in Rotkreuz wird bergwärts ein Velostreifen realisiert. Die Massnahme erhöht die Sicherheit und die Attraktivität des Veloverkehrs (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme FRV.9).</p> <p>TM11: Veloführung St. Germannstrasse, Rotkreuz Entlang der kantonalen Velostrecke und regionalen Freizeitroute besteht eine ausgewiesene Gefahrenstelle Schlossweg in Buonas. Diese Gefahrenstelle soll mittels einer neuen Linienführung umfahren werden (GVK Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme FRV.20).</p> <p>TM12: Fuss-/Veloweg Kantonsgrenze Luzern - Rotkreuz entlang Reuss (→ Massnahme AP 3G M36.02, TM7, Prio. B, ARE-Code 1711.3.010) In Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz entlang der Reuss sieht das Projekt des Kantons Luzern die Realisierung eines Veloweges entlang der Reuss bis zur Kantonsgrenze vor. Die neue Velowegverbindung entlang der Reuss im Kanton Luzern soll auf Gebiet des Kantons Zug weitergeführt und an den Flurweg entlang des Binzmülibaches angeschlossen werden. Damit kann eine attraktive Freizeitroute entlang der Reuss mit Verbindung nach Rotkreuz angeboten werden (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme FRV.6).</p> <p>TM13: Neuordnung Fuss-/Veloweg Alte Lorze zwischen Steinhauser- und Chamerstrasse, Zug (→ Abhängigkeit zu Massnahme AP 3G M31.01, TM1, Prio. A, ARE-Code 1711.3.028) Die Alte Lorze ist zwischen der Steinhauserstrasse und der Chamerstrasse zu renaturieren. In diesem Zusammenhang werden die bestehenden Fuss- und Velowege neu angeordnet und die Vernetzung zu den angrenzenden Wohn- und Gewerbequartiere verbessert (Anschlusswege und Stege). Die Massnahmen zur Renaturierung und Aufwertung des Freiraums erfolgen als Eigenleistung Landschaftsmassnahme AP 3G M31.01, TM1).</p> <p>TM14: Fuss-/Veloweg und Verlagerung Parkierung Brüggli, Zug (→ Abhängigkeit zu Massnahme AP 3G M31.01, TM2, Prio. A, ARE-Code 1711.3.028) Im Zuge der Planung Lorzenebene wurde als eine Massnahme die Aufhebung des TCS-Campingplatzes beim Brüggli beschlossen. Der Kanton hat dafür im Richtplan die Aufwertung des Gebiets beschlossen (Landschaftsmassnahme AP 3G M31.01, TM2, Eigenleistung). Der Campingplatz in seiner heutigen Form (fixe Stellplätze) soll bis 2022 aufgehoben werden. Der freiwerdende Platz wird für Sport, Badende und Erholungssuchende aufgewertet. Dazu wurde im AP 3G die Landschaftsmassnahme «Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene», ARE-Code 1711.3.028 beschrieben. Die aktuelle Massnahme sieht vor, die bestehende Autoparkierung von rund 100 Parkplätzen aufzuheben und einen Teil davon nördlich der SBB Gleise bei der Chamerstrasse neu zu organisieren. Hiervon profitieren insbesondere die Fussgänger und Velofahrer, für welche attraktive Wege entlang des Seeufers geschaffen werden. Zudem entsteht ausreichend Platz für Veloabstellanlagen von Erholungssuchenden.</p>
--	--

	<p>TM15: Veloweg 24 Cham Alpenblick – Zug Lorzenallmend, Unterführung Chollerstrasse, Zug (→ Massnahme AP 2G M25.02, TM3, Prio. C) Im Zusammenhang mit der Bebauung der Äusseren Lorzenallmend wird die Chollerstrasse von der Steinhauserstrasse bis zur Chamerstrasse durchgebunden. Der Ausbau erfolgt entsprechend den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und Fuss-/Veloverkehrs. Die Busachse Cham-Zug wird auf die Chollerstrasse verlegt und leistungsfähig betrieben (→ Massnahme AP 2G M24.02, TM1, Prio. A, ARE-Code 1711.2.014). Mit der Unterführung Chollerstrasse kann der kantonale Veloweg kreuzungsfrei und somit weiterhin leistungsfähig und sicher gewährleistet werden (Hauptachse Veloverkehr zwischen westlichem Kantonsgebiet und Zug/Baar).</p> <p>TM16: KS J, Schochenmühlestrasse, Zug/Baar (Fuss-/Veloweg) Es soll ein neuer Fuss-/Veloweg im Abschnitt Schochenmühle bis zur Lorze entstehen. Die Massnahme führt zu einer Attraktivitätssteigerung und einer sicheren Verbindung für den Langsamverkehr. Sie stellt aktuell eine Netzlücke zwischen zwei wichtigen Velostrecken dar.</p> <p>TM17: Fuss-/Veloweg Gleisweg, Steinhausen Entlang der Bahnlinie soll zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Chamer Veloweg ein attraktiver Fuss- und Veloweg entstehen. Diese Verbindung schliesst die Netzlücke zwischen dem Bahnhof Steinhausen und Cham sowie dem Seezugang. Weiter verbindet der Fuss- und Veloweg wichtige Zielorte wie den Bahnhof Steinhausen, das Einkaufszentrum Zugerland und die S-Bahn-Haltestelle Rigiblick. Mit Querverbindungen können auch die Arbeitsplatzgebiete Sennweid besser zu Fuss und mit dem Velo erschlossen werden.</p> <p>TM18: Ausbau Fuss- und Veloinfrastruktur Dorfbachweg, Steinhausen Der Dorfbachweg ist eine viel genutzte und attraktive Fuss- und Veloverbindung von Steinhausen nach Cham, Zug und zum Zugersee. Der bestehende Weg ist für einen kombinierten Fuss- und Veloweg zu schmal, weshalb er auf mindestens 3.0 m verbreitert werden soll.</p> <p>TM19: Optimierung von diversen Fussgängerübergängen Im gesamten Kantonsstrassennetz soll in Form von Eigenleistungen systematisch die Sicherheit von Fussgängerübergängen überprüft werden. Aus diesen Überprüfungen sollen kurzfristige, bauliche Anpassungen an der Strasseninfrastruktur zur Erhöhung der Querungssicherheit für den Fuss-/Veloverkehr ausgelöst werden.</p>
--	---



Übersicht Teilmassnahmen					
Titel und Beschreibung		Zuständig- keit	Meilensteine		Kosten
TM1	KS 4, Kreisel Linden- platz–Kreisel Holzhäusern, Risch (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0421, 0427, 0202)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt:	2019	CHF 3'200'000
			Baubeginn:	2024	
			Inbetriebnahme:	2025- 2027	
TM2	KS 368, Chamerstrasse–Ober- Ehretstrasse, Hünenberg (Fuss- /Veloweg) (TB3020.0437)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt:	2021	CHF 1'300'000
			Baubeginn:	2025	
			Inbetriebnahme:	2026	
TM3	KS 368, Blegistrasse–Gibel, Risch (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0424)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt:	2021	CHF 2'000'000
			Baubeginn:	2025	
			Inbetriebnahme:	2026	
TM4	KS 381, Chilenmatt- Gewerbezone, Oberägeri, Teil- abschnitt Eierhals (Fuss- /Veloweg) (TB3020.0442)	TBA Kanton Zug	Bauprojekt:	2014	CHF 1'100'000
			Baubeginn:	2025	
			Inbetriebnahme:	2026	
TM5	KS 381 Schmittli-Spinnerei, Un- terägeri; Teilabschnitt Neuägeri (Velostreifen) (TB3020.0450, 0349)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt:	2022	CHF 2'800'000
			Baubeginn:	2026	
			Inbetriebnahme:	2027	

TM6	KS 382, Untermühlestrasse–Im Feld, Cham (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0296)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 1'300'000
TM7	KS 381 Knoten Talacher–Knoten Moosrank (Veloinfrastruktur) (TB3020.0350)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 700'000
TM8	KS P, Hinterburgmüli–Lüthärtigen, Neuheim/Menzingen (Velostreifen)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2028	CHF 1'100'000
TM9	Fuss- und Veloinfrastruktur Bleistr.	Risch	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 3'100'000
TM10	Fuss- und Veloinfrastruktur Küntwilerstrasse	Risch	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 500'000
TM11	Veloführung St. Germainstrasse	Risch	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2027	CHF 350'000
TM12	Fuss-/Veloweg Kantonsgrenze Luzern - Rotkreuz entlang Reuss	Risch	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2026	CHF 500'000
TM13	Neuanordnung Fuss-/Veloweg Alte Lorze zwischen Steinhäuser- und Chamerstrasse, Zug	Stadt Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'100'000
TM14	Fuss-/Veloweg und Verlagerung Parkierung Brüggli, Zug	Stadt Zug	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 4'500'000
TM15	Veloweg 24 Cham Alpenblick – Zug Lorzenallmend, Unterführung Chollerstrasse	Stadt Zug	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 3'000'000
TM16	KS J, Schochenmühlestrasse, Zug/Baar (Fuss-/Veloweg) (TB3020.404)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2026	CHF 1'300'000
TM17	Fuss-/Veloweg Gleisweg, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 800'000
TM18	Fuss- und Veloweg Dorfbachweg, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2026	CHF 200'000
TM19	Optimierung von diversen Fussgängerübergängen	TBA Kanton Zug	Überprüfung: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024-2027	CHF 500'000
Gesamtkosten				CHF 29'350'000

Dokumentation	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Radstreckennetz kt. Richtplan (V9) - Kommunale Verkehrskonzepte Gemeinden (Entwürfe Ortsplanungsrevisionen) - Kommunales Gesamtverkehrskonzept Risch-Rotkreuz (2018)

M46.02 Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (Pausch. Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM1 – TM3 Prio B	ARE-Code TM1 – TM3 1711.3.010
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V6 ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: CHF 20.28 Mio.			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Kanton Zug wird bis 2021 das Velonetz überprüfen (siehe M46.06). Die Prüfung der Netzhierarchien soll einen Teil des zukünftigen Gesamtkonzepts Velo bilden und als Basis für die Ableitung der Teilmassnahmen Veloverkehr dienen (ab 5. Generation). Die Resultate der Überprüfung des Netzes sollen baldmöglichst in Projekte einfließen. Das heutige Veloverkehrsnetz weist sowohl bei den Haupt- als auch den Freizeitrouen Lücken und Sicherheitsdefizite auf. Neben den kurzfristigen Massnahmen sollen mittelfristig durchgängige Fuss- und Veloverbindungen innerhalb und zwischen der Stadt- und Zwischenlandschaft geschaffen werden.
Inhalt	<p>TM1: KS K, Neugasse + Blickensdorferstrasse, Baar (Fuss-/Veloweg) (→ Massnahme AP 3G M36.02, TM1, Prio. B, ARE-Code 1711.3.010) Die meisten Schulkinder des Schulhauses Wiesental und des Kindergartens müssen die Blickensdorferstrasse bzw. Neugasse queren. Daneben gibt es entlang der Blickensdorferstrasse auch starke Fuss- und Velobeziehungen von Teilen von Blickensdorf in den östlichen Teil von Baar zum Schwimmbad und Fussballplatz Lättich und zum Oberstufenschulhaus Sennweid. Die stark befahrene Blickensdorferstrasse weist keine Veloinfrastrukturen auf. Die Velofahrenden werden im Mischverkehr geführt. Insgesamt resultiert eine mangelnde Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende.</p> <p>TM2: Verbreiterung SBB-Bahndammunterführung Grabenstrasse – Unterfeld, Baar (→ Massnahme AP 3G M36.02, TM6, Prio. B, ARE-Code 1711.3.010) Die Bahnunterführung zwischen Grabenstrasse und Unterfeld verbindet zwei Entwicklungsgebiete mit grossem Potenzial innerhalb des Verdichtungsgebiets Zug/Baar. Die bestehende Bahnunterführung ist schmal und mit der erwarteten Siedlungsentwicklung überlastet. Diese für den Fuss- und Veloverkehr wichtige Querung ist heute wenig attraktiv ausgestaltet. Zudem bedingt das 3. Gleis zwischen Baar und Zug im Rahmen des übergeordneten Kapazitätsausbaus und Beschleunigung Zürich-Zug-Luzern (Ü44.01, Bahnausbau schritt AS 2035) eine Verlängerung der heutigen Unterführung.</p>

	<p>TM3: Velowegverbindung Buonas – Ibikon – Michaelskreuz, Risch (→ Massnahme AP 3G M36.02, TM8, Prio. B, ARE-Code 1711.3.010) Durchgehende Velowegverbindung von Buonas zum Michaelskreuz in Absprache bzw. Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und -kantonen. Verbesselter Zugang zu verschiedenen Freizeitmöglichkeiten und Naherholungsgebieten. Querung der Autobahn über die bestehende Brücke bei Brüglén.</p> <p>TM4: KS 381 Knoten Moosrank–Knoten Nidfuren, Baar / Menzingen (Veloweg) (→ Abhängigkeit zu M46.01, TM7, Prio A: KS 381 Velostreifen Knoten Talacher – Knoten Moosrank) Zwischen dem Knoten Moosrank und dem Knoten Nidfuren ist entlang der Ägeristrasse eine beidseitige Veloinfrastruktur geplant. Auch im Bereich Lorzentobelbrücke muss die Strasse angepasst werden (ohne Brückenverbreiterung möglich). Die Verbreiterung der Ägeristrasse ist technisch möglich und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Veloverkehr auf der ausserorts liegenden und stark befahrenen Strasse. Die Massnahme schliesst die Netzlücke von Zug/Baar nach Neuägeri und stellt die Verbindung in Richtung Menzingen sicher.</p> <p>TM5: KS 381 Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Breiten-Oberrieden (Fuss-/Veloweg) (→ Abhängigkeit zu M46.01, TM4, Prio A: KS 381, Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Eierhals (Fuss-/Veloweg)) Umsetzung einer Veloverkehrsinfrastruktur entlang des Ägerisees auf der kantonalen Velostrecke 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel. Die Verbreiterung des seeseitigen Trottoirs zu einem kombinierten Fuss-/Veloweg ist technisch machbar. Die Massnahme dient sowohl dem Freizeit- als auch dem Pendlerverkehr und ist eine wichtige Massnahme, um die Verkehrssicherheit und den Veloverkehrsanteil im Ägerital zu erhöhen. Der vollständige Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Abschnitten. Im Ausbauschnitt 2028-2031 wird der Teilabschnitt Breiten-Oberrieden realisiert.</p> <p>TM6: KS 381 Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Oberrieden-Eierhals (Fuss-/Veloweg) (→ Abhängigkeit zu M46.01, TM4 Prio A: KS 381, Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Eierhals (Fuss-/Veloweg)) Umsetzung einer Veloverkehrsinfrastruktur entlang des Ägerisees auf der kantonalen Velostrecke 38 von Zug nach Ägeri und Morgarten / Sattel. Die Verbreiterung des seeseitigen Trottoirs zu einem kombinierten Fuss-/Veloweg ist technisch machbar. Die Massnahme dient sowohl dem Freizeit- als auch dem Pendlerverkehr und ist eine wichtige Massnahme, um die Verkehrssicherheit und den Veloverkehrsanteil zu erhöhen. Der vollständige Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Abschnitten. Im Ausbauschnitt 2028-2031 wird der Teilabschnitt Oberrieden-Eierhals realisiert.</p> <p>TM7: KS Q Nidfuren-Menzingen; Teilabschnitt Höhenstrasse-Institut (Fuss-/Veloinfrastruktur) (→ Abhängigkeit zu M46.01, TM7, Prio. A: KS 381 Knoten Talacher–Knoten Moosrank (Fuss-/Veloweg) und M46.02, TM4, Prio. B: KS 381 Knoten Moosrank–Knoten Nidfuren, Baar / Menzingen (Veloweg)) Umsetzung einer Veloverkehrsinfrastruktur auf der stark geneigten, kantonalen Velostrecke 40 (Nidfuren nach Menzingen) im Abschnitt Nidfuren bis Menzingen (inner- wie auch ausserorts). Der vollständige Ausbau erfolgt schrittweise in mehreren Abschnitten zwischen 2028-2034. Die technische Machbarkeit für eine verbesserte Veloverkehrsinfrastruktur ist durch die Möglichkeit zur Verbreiterung der Kantonsstrasse teilweise gegeben. Die Massnahme dient der Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der kantonalen Velostrecke 40. Im Ausbauschnitt 2028-2031 wird der Teilabschnitt Höhenstrasse-Sonnhalde-Institut realisiert.</p>
--	--


	<p>TM8: Fuss-/Velobrücke Weidhof-Eien, Rotkreuz</p> <p>Fuss- und Velobrücke über die Reuss zwischen Weidhof und Eien. Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes entlang der Reuss und Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Dietwil und Rotkreuz (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, FRV.7).</p>
Kartographische Darstellung	

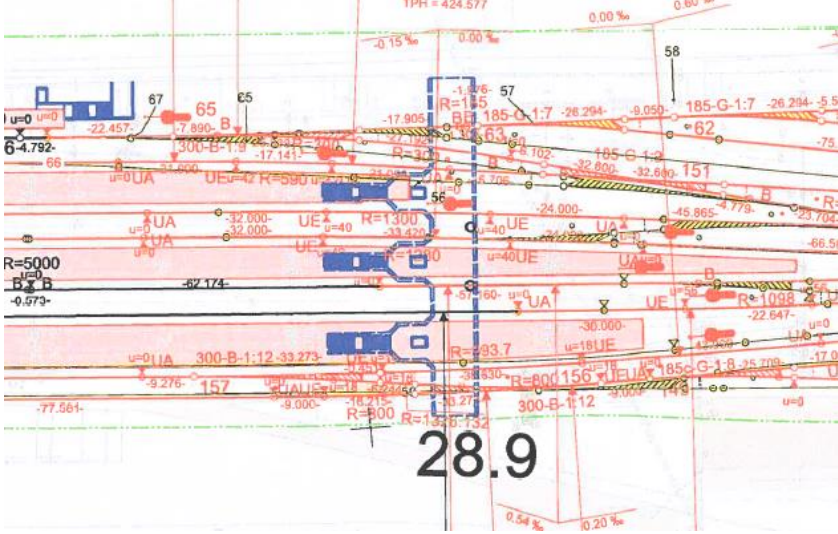
Übersicht Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
TM1	KS K, Neugasse + Blickensdorferstrasse, Baar (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0234)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2029 Inbetriebnahme: 2030	CHF 1'200'000
TM2	Verbreiterung SBB-Bahndammunterführung Grabenstrasse – Unterfeld, Baar	Baar	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2028 Inbetriebnahme: 2030	CHF 3'800'000
TM3	Velowegverbindung Buonas – Ibi-kon – Michaelskreuz, Rotkreuz	Risch	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2028 Inbetriebnahme: 2029	CHF 80'000
TM4	KS 381 Knoten Moosrank – Knoten Nidfuren, Baar / Menzingen (Veloweg) (TB3020.0461)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt (teils vorhanden): 2019 Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2028	CHF 3'500'000
TM5	KS 381 Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri: Teilabschnitt Breiten-Oberrieden (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0444)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2030 Inbetriebnahme: 2031	CHF 4'000'000


TM6	KS 381 Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri: Teilabschnitt Oberrieden-Eierhals (Fuss-/Veloweg) (TB3020.0444)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2004 Baubeginn: 2031 Inbetriebnahme: 2032	CHF 3'900'000
TM7	KS Q Nidfuren—Menzingen: Teilabschnitt Höhenstrasse-Institut (Fuss-/Veloinfrastruktur) (TB3020.0366)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2026 Baubeginn: 2028 Inbetriebnahme: 2029	CHF 800'000
TM8	Fuss-/Velobrücke Weidhof-Eien, Rotkreuz	Risch	Vorprojekt: 2027 Baubeginn: 2030 Inbetriebnahme: 2031	CHF 3'000'000
Gesamtkosten				CHF 20'280'000

Dokumentation	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Radstreckennetz kt. Richtplan (V9) - Kommunale Verkehrskonzepte Gemeinden (Entwürfe Ortsplanungsrevisionen) - Kommunales Gesamtverkehrskonzept Risch-Rotkreuz (2018)

M46.03 Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug																												
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Massnahmenart Verkehr	Federführung Stadt Zug	Beteiligte																								
Priorität AP 2G A		ARE-Code AP 2G 1711.2.034																										
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>																												
Teilstrategie V1: ÖV-Knoten stärken V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten																												
Planungsstand <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Objektstudie mit Kostenschätzung +/- 30% abgeschlossen. Projektoptimierungen sind erfolgt. Machbarkeit, Zweckmässigkeit und Bestvariante ausgewiesen.																										
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Planungsschritte</td> <td style="width: 50%;">Zeitplanung</td> </tr> <tr> <td>Machbarkeitsnachweis</td> <td>2012</td> </tr> <tr> <td>Konzeptstudie</td> <td>2016</td> </tr> <tr> <td>Objektstudie</td> <td>2018 – 2019</td> </tr> <tr> <td>Projektierungskredit</td> <td>2020</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Bau- und Finanzierungsreife</td> </tr> <tr> <td>Nächste Umsetzungsschritte</td> <td>Zeitplanung</td> </tr> <tr> <td> Projektierung</td> <td>2021 – 2024</td> </tr> <tr> <td> Plangenehmigung / Baubewilligung</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td> Finanzierung (Baukredit)</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td>2027 (abgestimmt auf AS 2035)</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Inbetriebnahme</td> <td>2028</td> </tr> </table>					Planungsschritte	Zeitplanung	Machbarkeitsnachweis	2012	Konzeptstudie	2016	Objektstudie	2018 – 2019	Projektierungskredit	2020	Bau- und Finanzierungsreife		Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	Projektierung	2021 – 2024	Plangenehmigung / Baubewilligung	2026	Finanzierung (Baukredit)	2025	Voraussichtlicher Baubeginn	2027 (abgestimmt auf AS 2035)	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028
Planungsschritte	Zeitplanung																											
Machbarkeitsnachweis	2012																											
Konzeptstudie	2016																											
Objektstudie	2018 – 2019																											
Projektierungskredit	2020																											
Bau- und Finanzierungsreife																												
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung																											
Projektierung	2021 – 2024																											
Plangenehmigung / Baubewilligung	2026																											
Finanzierung (Baukredit)	2025																											
Voraussichtlicher Baubeginn	2027 (abgestimmt auf AS 2035)																											
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028																											
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Aktuelle Kosten CHF 25.2 Mio. Ursprüngliche Kosten AP2G CHF 9.0 Mio. Anrechenbare Kosten AP4G CHF 16.2 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%	Dritte -																								


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	<p>Es handelt sich bei dieser Massnahme um die Weiterentwicklung der Massnahme aus AP 2G: M25.02, TM2 Quartierverbindung Theilerplatz.</p> <p>Die Trennung durch die Bahnlinie führt dazu, dass das Siemens Areal und das Guthirtquartier trotz räumlicher Nähe wenig funktionale Beziehungen untereinander haben. Aus diesem Grund und zur Verbesserung der Perronzugänge ist im Bereich des heutigen Ökihofs eine neue Personenunterführung geplant. Diese wurde bereits in AP2 eingereicht und mit einer Budgetbeteiligung von 3.15 Mio. CHF gutgeheissen (Kostenschätzung 9.0 Mio. CHF). Aufgrund der erhöhten Anforderungen von Bund und SBB betreffend Perronzugang und Sicherheit in der Unterführung stiegen die Kosten aufgrund der geforderten Weiterentwicklung auf 24.7 Mio. CHF Objektstudie (+/- 30%). Der Bau der Unterführung wird voraussichtlich aufgrund vieler Abhängigkeiten gleichzeitig mit dem Ausbau des Gleiskopfes Nord Bahnhof Zug (Vorhaben Ausbauschritt AS 2035) realisiert. Dies ergäbe zweckmässige Synergien in einer geschätzten Grössenordnung von gegen 5 Mio. CHF. Im aktuellen Projekt sollen neben der Unterführung auch 100 neue Bike + Ride Plätze beim Zugang zur Unterführung entstehen (0.5 Mio. CHF).</p> <p>Das Projekt läuft inzwischen unter der Bezeichnung Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug (statt Theilerplatz).</p>
Inhalt	<p>Als Weiterentwicklung bzw. Erweiterung der Massnahme M25.02, TM2 aus AP 2G soll die Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug ebenfalls als zusätzlicher Perronzugang im Norden des Bahnhofs Zug dienen. Beidseits der Personenunterführung sind Bike + Ride Plätze vorgesehen. Die Personenunterführung ist auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet (getrennter Verkehr). Es ist absehbar, dass dieser Zugang für Velofahrende aus dem Norden, Westen und Osten verstärkt nachgefragt wird.</p>
Kartographische Darstellung	


	
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>	<p>Zukunftsbild Die kurzen Distanzen sowie die Zubringerverkehre per Fuss- und Veloverkehr zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Zug sollen gestärkt werden. Das trennende Element des Bahndamms soll dadurch reduziert werden. Die urbane Mobilität soll durch die neue Bike + Ride Parkierungsanlage gefördert werden.</p> <p>Handlungsbedarf Die nördlichen Bereiche des Stadtgebiets von Zug sowie die südlichen Siedlungsbe- reiche von Baar erhalten mit der Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug kürzere Zu- gangswege zur multimodalen Drehscheibe Zug. Moderne Veloabstellanlagen ermög- lichen es bequem vom Velo auf die Bahnangebote umzusteigen. Zudem können dank der neuen Unterführung die Verdichtungsgebiete entlang der Bahngleise besser mit dem ÖV erschlossen sowie ein zusätzliches Netzelement in der Velo- und Fussweg- planung geschaffen werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung Die neue Personenunterführung stellt eine wichtige Massnahme für die Durchlässig- keit des Guthirtquartiers im Osten der Bahngleise zum Siemensquartier westlich da- von dar. Die Personenunterführung ermöglicht kürzere Wege für den Fuss- und Velo- verkehr sowie einen direkteren Zugang zu den Bahnperons. Durch die neu geschaf- fenen Veloparkplätze kann der Parkierungsdruck am Bahnhof Zug entschärft werden und es kommt insgesamt zu einer Attraktivitäts- und Erreichbarkeitssteigerung für die beiden Stadtquartiere. Durch die signalisierte Entflechtung des Fussverkehrs von den Fahrbereichen des Velos sollen gefährliche Situationen zwischen Fussgängern und Velo-fahrenden vermieden werden. Da rund um die Unterführung bereits Siedlungs- flächen überbaut sind, werden keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt entste- hen.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug wurde bereits in AP 2G unter der Bezeichnung M25.02, TM2 Quartierverbindung Theilerplatz eingegeben. Die Objektstudie inklusive Weiterentwicklung der Personenunterführung mit Perronzugängen, Bike + Ride Parkplätzen sowie Ausrichtung auf die erhöhten Anforderungen liegt vor. Die verkehrliche Massnahme ist zudem abgestimmt auf die Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte LG-Areal (siehe M42.01, Teilgebiet 4), Kirschloh beim alten Güterbahnhofareal (siehe M42.01, Teilgebiet 5) um den Bahnhof Zug, das Hochhausreglement der Stadt Zug sowie die nationale Massnahme gemäss STEP Bahnausbauschritt AS 2035 des Kapazitätsausbau und Beschleunigung auf dem Korridor Zürich-Zug-Luzern (siehe Ü44.01)
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div style="width: 10%; text-align: center;">  </div> <div style="width: 45%;"> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Dokumentation	
Dokumente	- Konzeptstudie PU Theilerplatz, 2016 - Objektstudie Quartierverbindung Guthirt, 2019

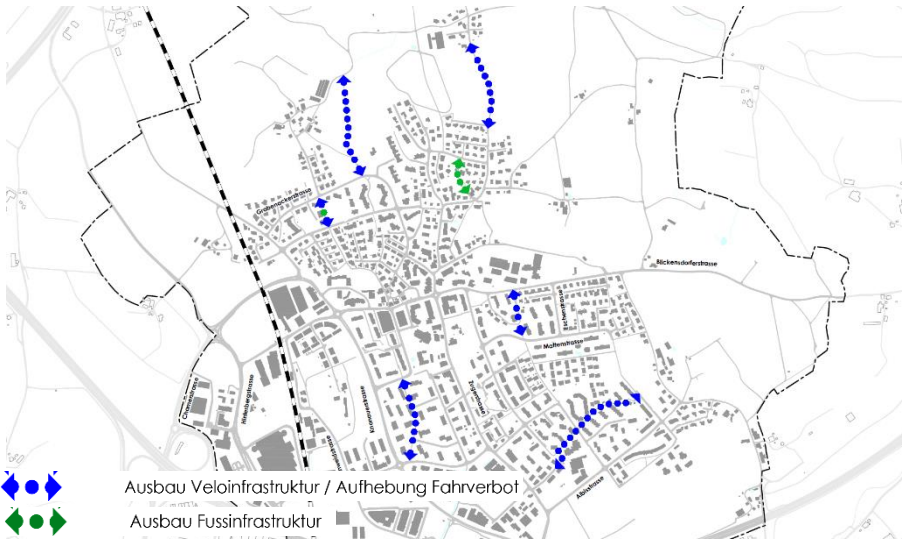
M46.04 Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Unterägeri / Oberägeri	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik			
Teilstrategie V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Die im 2019 erstellte Machbarkeitsstudie beschreibt die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen und dient als Grundlage für die darauffolgende Ortsplanungsrevision.	
Planungsschritte Machbarkeitsstudie Ortsplanungsrevision Projektierungskredit		Zeitplanung 2019 2020 – 2022 2023	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2023 – 2025 2025 2025 2025 2027	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 10.0 Mio.		Kanton -	Gemeinde Unterägeri: 33% Oberägeri: 67%
Dritte -			


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden Unterägeri und Oberägeri stehen an. Sie umfassen umfangreiche und gemeindeübergreifende Aufgaben und Themenfelder. Die beiden Gemeinden sind gemeinsam gewachsen und haben in verschiedenen Themenbereichen wie Siedlung, Freiraum und Verkehr mehrere Berührungspunkte. Mit dem Hintergrund eines entsprechenden Auftrags im Kantonalen Richtplan arbeiten die beiden Gemeinden ein gemeinsames räumliches Bild Ägeri aus. Es zeigt die gemeinsamen Entwicklungsziele auf und bildet damit die Grundlage für das gemeindliche Leitbild sowie die Ortsplanungsrevision. Als wichtiges Ziel dieser Arbeit ist eine stärkere Verbindung zwischen den beiden Orts-

	<p>zentren hervorgegangen. Die beiden Gemeinden sind sich einig, dass sie die Fuss- und Veloverbindung am nördlichen Ufer zwischen den Gemeinden aus Sicht der Attraktivität für Nutzende, der Ökologie und der Sicherheit soweit aufwerten möchten, dass dieser Weg von den Einwohnenden vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.</p>
Inhalt	<p>Die beiden Gemeinden Unterägeri und Oberägeri planen eine ausgebaute Seepromenade, die grosszügiger ausfällt als heute, nicht zu stark von vorbeifahrenden Fahrzeugen auf der Kantonsstrasse beeinträchtigt wird und mindestens stückweise auch über einen Steg führen kann. Zudem soll diese Promenade das Birkenwäldchen, das Kunstzentrum Haus am See und das Ägeribad verbinden. Auf der Höhe der Gemeindegrenze können sich die Gemeinden zudem einen öffentlichen Treffpunkt (z.B. Gelati-Stand im Sommer, Marronistand im Winter) vorstellen.</p>
Kartographische Darstellung	 <p>0.00 0.25 0.50 0.75 Kilometer</p> <p>Amt für Raum und Verkehr Kanton Zug, 2019</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Ein durchgehender Seeweg zwischen Unterägeri und Oberägeri trägt zu einem flächendeckenden und attraktiven Fuss-/Velonetz im Ägerital bei. Der Fuss-/Veloverkehr kann gebündelt und sicher auf den neuen Verbindungsweg geführt werden</p> <p>Handlungsbedarf Auf der stark befahrenen Seestrasse zwischen Unter- und Oberägeri kommt es immer wieder zu gefährlichen Konfliktsituationen zwischen Velofahrenden und dem MIV. Die Entflechtung der Verkehre bietet nicht nur eine höhere Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende, sondern erhöht auch die Attraktivität für den Pendler- und Freizeitverkehr zwischen den beiden Berggemeinden. Die Promenade soll sowohl als sicher und direkt befahrene Fuss-/Veloroute als auch als Flaniermeile dienen.</p> <p>Nutzen /Wirkung Bis heute besteht für Pendler und Erholungssuchende entlang des Ägerisees die Seestrasse als einzige Verbindung zwischen Unter- und Oberägeri. Der neue Seeweg entflechtet den Fuss-/Veloverkehr vom MIV und ermöglicht eine direkte, naturnahe Verbindung zwischen den beiden Gemeinden. Dank guter Abstimmung mit den Ansprüchen an den Naturschutz entlang der Uferzone entsteht eine sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortszentren.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Entlang der Nordseite des Ägerisees soll zukünftig eine durchgehende Veloinfrastruktur entstehen. Im Rahmen des AP 4G sollen mehrere Teilprojekte Velo-/Fussweg Alosenstrasse-Gewerbezone Oberägeri, Teilabschnitt Eierhals (M46.01 TM4), Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Breiten-Oberrieden (M46.02 TM5), Chilenmatt-Gewerbezone, Oberägeri, Teilabschnitt Oberrieden-Eierhals (M46.02 TM6) realisiert werden.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input checked="" type="checkbox"/> Ja  <input checked="" type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umweltverträglichkeit	Mit dem bestehenden, einzigartigen landschaftlichen Kontext mit ökologisch wertvollen Uferbereichen sowie Abschnitten mit vorhandenen landschaftlichen Qualitäten wird in der vorliegenden Studie sensibel umgegangen und die vorhandenen Elemente werden eingebunden. Bestehende Qualitäten werden gestärkt und verknüpft, Lebensräume für Flora und Fauna aufgewertet. In den Stegabschnitten werden Zonen zwischen Steg und Ufer geschaffen, welche, geschützt von Nutzungsdruck, der ökologischen Aufwertung des Ufers dienen.
Dokumentation	
Dokumente	- Machbarkeitsstudie Seepromenade Ägeri, 2019


M46.05 Lückenschluss Fuss- und Velonetz, Steinhausen			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung Steinhausen	Beteiligte
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten			
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Studie Projektierungskredit		Zeitplanung 2021 2021 2022	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2022-23 2024 2024 2024 2025-2026	
Allgemeine Beschreibung			
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Im Rahmen der Überprüfung des Fuss- und Velonetzes in der Gemeinde Steinhausen wurden diverse Netzlücken festgestellt, die es zu schliessen gilt, damit ein flächendeckendes Fuss- und Veloverkehrsnetz in der Gemeinde angeboten werden kann.		
Inhalt	Mit dem lokalen Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetz an verschiedenen Stellen können die Netzlücken geschlossen. Teilweise kann der Lückenschluss für den Veloverkehr durch das Aufheben von Fahrverboten, teils durch den Neubau einzelner Netzelemente erreicht werden.		


Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Der Lückenschluss im innerörtlichen Fuss- und Velonetz von Steinhausen trägt zu einem dichteren, durchgängigeren Fuss- und Velonetz innerhalb der Stadtlandschaft bei. Der urbanen Mobilität wird so mehr Platz und Möglichkeiten geschaffen.</p> <p>Handlungsbedarf Ein durchgängiges, feinmaschiges Netz an Fuss- und Velowegen ermöglicht es direkte und sichere Wege, entkoppelt vom MIV zu wählen. Die neuen Netzelemente sind sowohl wichtig für die Feinerschliessung der Siedlungsgebiete als auch für die Erreichung der umliegenden Naherholungsgebiete.</p> <p>Nutzen /Wirkung Das Fuss- und Velonetz in der Gemeinde Steinhausen kann dank der Lückenschliessung insgesamt verbessert werden. Die neuen Netzelemente ermöglichen kürzere und direktere Wege, weshalb die Attraktivität des Fuss- und Langsamverkehrs gesteigert werden kann.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Im Rahmen der Massnahmen M46.01 TM17 und TM18 sollen mit dem Gleisweg und dem Dorfbachweg zwei grössere Elemente neu, bzw. ausgebaut werden. Der Lückenschluss innerhalb der Gemeinde beinhaltet kleinere Massnahmen, bei welchen der bauliche Eingriff mit Neusignalisierungen und Wegverbreiterungen eher gering ausfallen wird.
Bezug zum kantonalen Richtplan	<div> Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja  <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div>

M46.06 Überprüfung kantonales Velonetz			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung ARV Kanton Zug	Beteiligte TBA Kanton Zug
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V6: ÖV Fuss- und Veloverkehr fördern V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Planungsschritte Überprüfung kantonales Radstreckennetz Allfällige Anpassung Kantonaler Richtplan Umsetzung in den Projekten		Zeitplanung 2020 2021 ab 2021 / 2022	


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Kanton Zug wird ab 2020 das kantonale Velonetz überprüfen. Dieses soll einen Teil des zukünftigen Gesamtkonzepts Velo bilden und als Basis für die Ableitung der Teilmassnahmen Veloverkehr dienen. Das heutige Veloverkehrsnetz weist sowohl bei den Haupt- als auch bei den Freizeitrouen Lücken und Sicherheitsdefizite auf. Neben den kurzfristigen Massnahmen sollen mittelfristige Velomassnahmen für durchgehende Veloverbindungen sowohl innerhalb der Stadtlandschaft als auch als Verbindung zwischen den Zentren (direkt via Kulturlandschaft) und zur Zwischenlandschaft geschaffen werden (Zukunftsbild: "Attraktives Velonetz"). Das heutige Velostreckennetz des Kantons Zug umfasst rund 255 Kilometer und wird abschnittsweise laufend ausgebaut und verbessert. Zur konsequenten Förderung der Attraktivität des Veloverkehrs strebt der Kanton Zug ein gut ausgebautes Velonetz für den Planungshorizont 2040 an.
Inhalt	In Abhängigkeit zur Velobahnen Potenzialanalyse des ASTRA ist für den Planungshorizont 2040 ein attraktives kantonales Velonetz für Alltagszwecke aufzuzeigen. Dem dannzumaligen Potenzial entsprechend sind Netzhierarchien zu bilden und Ausbaustandards für die jeweilige Kategorien zu definieren. Mittels Soll-Ist-Vergleichs (zukünftiges und heutiges Velonetz) sind Netzlücken und Schwachstellen zu eruieren und Massnahmen zur Verbesserung respektive Attraktivitätssteigerung aufzuzeigen. Mögliche Grundlagedaten: - Gesamtverkehrsmodell Kanton Zug (Ist Zustand 2017 / Prognosezustand 2040) - Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 - Richtplan, Teilkarte V9 Radstreckennetz Erwartete Ergebnisse: - Bericht mit Herleitung und Beschrieb des Velonetzes 2040 sowie Ausbaustandards und notwendigen Massnahmen - Kantonaler Velonetzplan Horizont 2040 mit Übersicht der Netzhierarchie (z.B. Ve-

	<p>lobahnen, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen, Freizeitrouten) sowie Bereichen mit Handlungsbedarf (Schwachstellen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abgleich zwischen Handlungsbedarf und laufenden Planungen / Projektierungen - Plandarstellungen der Hauptverbindungen inkl. Beschrieb und Grobkostenschätzung der notwendigen Infrastrukturmassnahmen - Plandarstellung der Nebenverbindungen inkl. Beschrieb der notwendigen Infrastrukturmassnahmen - Aufzeigen zusätzlich sinnvoller Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des (Alltags-) Veloverkehrs im Kanton Zug resp. um Pendelnde zum «Umsteigen» zu bewegen.
Kartographische Darstellung	 <p>Teilkarte V9 Radstreckennetz, kantonaler Richtplan</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Dank des kantonalen Velonetzes können sowohl zwischen den Gemeinden der Agglomeration Zug als auch innerhalb des Gemeindegebiets attraktive, sichere und durchgängige Veloverbindungen angeboten werden. Ein solches Netz ist zentral für die Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Modal-Split.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Damit die Velonetze weiter ausgebaut werden können, muss dem Veloverkehr im Siedlungsgebiet mehr Platz eingeräumt werden. Insbesondere die Verdichtungsgebiete sollen zukünftig auf möglichst direktem Weg ans kantonale Velonetz angeschlossen werden. Auf die Anforderungen des Veloverkehrs nach einer sicheren Linienführung, ausreichenden Flächen sowie einer Entflechtung vom MIV und soll explizit Rücksicht genommen werden. Die Velonetze sollen ganzjährig und sowohl für Pendler-, Alltags- und Freizeitfahrten ausgerichtet werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll erhöht und dadurch eine Entlastung des MIV angestrebt werden. Die klare Flächenzuweisung des Veloverkehrs macht die Velowege gut erkennbar, was zu einer objektiven und subjektiven Sicherheit des Veloverkehrs führt. Eine urbanere Mobilität soll sich langfristig auch positiv hinsichtlich Gesundheitsförderung und Umweltaspekten auswirken.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die in den Massnahmenblätter Verkehr im Teilbereich Fuss- und Veloverkehr aufgeführten Teilmassnahmen beinhalten konkrete bauliche Massnahmen zur Verbesserung des Velonetzes. Diese Planungen fliessen in die Überprüfung des kantonalen Netzes mit ein, wobei neue Lücken im Netz sowie bestehende Sicherheits- und Komfortdefizite identifiziert werden.
Bezug zum kantonalen Richtplan	<div>Richtplanrelevanz </div> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein </div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung </div>

M47.01 Konzept Behebung Unfallschwerpunkte			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung Tiefbauamt Kanton Zug	Beteiligte Gemeinden
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Planungsstand Das Konzept wird basierend auf dem bestehenden, periodisch aktualisierten Reporting vom Kanton als Eigenleistung bis zur nächsten Generation Agglomerationsprogramm ausgearbeitet.			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage/ Handlungsbedarf	Unfallschwerpunkte kennzeichnen sich durch eine Häufung von polizeilich registrierten Unfällen innerhalb eines bestimmten Zeitraums aus. Der Kanton Zug weist bezogen auf den Unfallzeitraum von 2016 – 2018 total 13 Unfallschwerpunkte auf. Erst wenn ein Schwerpunkt über mehrere Perioden erhalten bleibt, ergibt sich Handlungsbedarf. Die objektiven Defizite in der Verkehrssicherheit sowie allenfalls weitere Stellen im Netz mit subjektiven Sicherheitsdefiziten gilt es im Verlaufe der nächsten Jahre mit geeigneten Massnahmen zu beheben, sofern sie nicht bereits aktuell im Rahmen von aktuellen Sanierungsprojekten in Bearbeitung stehen.
Inhalt	<p>Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern, wird der Kanton ein Konzept für eine koordinierte Behebung der Unfallschwerpunkte ausarbeiten. Es basiert auf dem bisherigen, periodisch aktualisierten Reporting des Kantons. Dabei soll nach verschiedenen Kriterien eine Priorisierung der Unfallschwerpunkte hinsichtlich Dringlichkeit der Behebung gemacht und mit den geplanten Bauvorhaben sowie den Finanzplänen des Kantons abgestimmt werden.</p> <p>Die Behebung der Unfallschwerpunkte kann sowohl baulich im Rahmen der Umgestaltung einer Strecke bzw. eines Knotens selbst oder durch betriebliche Massnahmen (Bsp. Markierung, Temporeduktion, Signalisierung) ermöglicht werden. Im Konzept werden diejenigen Unfallschwerpunkte behandelt, für welche aktuell noch keine entsprechenden Massnahmen vorliegen. Ebenfalls werden im Konzept weitere bekannte objektive sowie subjektive Gefährdungsstellen im Netz behandelt. Aktuell gibt es folgende Unfallschwerpunkte im Kanton Zug (unabhängig von der Trägerschaft der Strassen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerübergang Zugerstrasse auf Höhe Zufahrt Alpenblick I, Cham - Fussgängerübergang auf Höhe Stadtbahn-Haltestelle Chollermüli, Zug - Knoten Chamer-/Allmendstrasse/Hafenplatz, Zug - Knoten Arther-/Zugerbergstrasse, Zug - Kreisel Aabach-/General-Guisan-/Gubelstrasse, Zug - Lichtsignalknoten Industrie-/Göblistrasse, Zug - Lichtsignalknoten Südstrasse/Weststrasse, Baar - Kreisel Ebertswiler-/Sihlbruggstrasse, Baar

	<p>Die Behebung folgender Unfallschwerpunkte sind bereits in anderen Massnahmenblätter abgedeckt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Knoten Zollhus Hünenberg (M37.02 TM8) - Knoten Moosrank (M37.02 TM7). - Kreisel Holzhäusern (Ü45.02 Halbanschluss Rotkreuz Süd (A4) mit ergänzenden Massnahmen) - unregelmässige Fussgängerquerung Lorzenweg/Neugasse, Baar (Bestandteil M46.02 TM1 KS K, Neugasse + Blickensdorferstrasse, Baar (Fuss-/Veloweg, mittelfristig) - Knoten Kolinplatz (M49.02 TM1) <p>Der Unfallschwerpunkt Kreisel Aabach-/General-Guisan-/Gubelstrasse, Zug konnte durch die Sanierung und Neugestaltung im 2019-2020 bereits behoben werden.</p>
Kartographische Darstellung	<p>Unfallschwerpunkte 2016 – 2018 im Kanton Zug</p> 
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Der motorisierte Individualverkehr soll gebündelt und auf sicheren Strassen durch den Kanton Zug geführt werden. Für die Förderung des Veloverkehrs muss ebenfalls die Unfallgefährdung für alle Verkehrsteilnehmenden innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets reduziert werden.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Neben der Behebung der Hauptursachen von Unfallschwerpunkten, sollen auch Massnahmen für die Verbesserung für andere Verkehrsteilnehmer geprüft werden. Dies können sowohl verbesserte Querungsmöglichkeiten, eine vereinfachte Befahrbarkeit sowie eine bessere Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit sein. Die Strassen sind so auszugestalten, dass sie gegenüber Fahrfehlern tolerant sind und die Unfallschwere verringert wird. Dies erfolgt durch die Wahl einer zweckmässigen Gestaltung und eines angemessenen Betriebsregimes.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Eine koordinierte Planung zur Behebung von Unfallschwerpunkten hilft die begrenzten finanziellen Mittel möglichst kostenwirksam einzusetzen. Eine gezielte Koordination mit notwendigen Sanierungsmassnahmen ermöglicht es die Anzahl und Dauer von Baustellen zu reduzieren. Die Reduktion von Verkehrsunfällen reduziert u.a. die volkswirtschaftlichen Kosten für Gesundheit, Polizei und Justiz. Sicherheitstechnische Verbesserungen innerorts können zudem mit einer attraktiven städtebaulichen Gestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsfunktion kombiniert werden. Dies begünstigt auch die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	<p>Neben der objektiven Verkehrssicherheit können auch Stellen im Netz mit geringer subjektiver Sicherheit sowie sanierungsbedürftiger Strassen und Knoten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einbezogen werden.</p> <p>Folgende Knoten laufen ausserhalb des kantonalen Konzepts:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichtsignalknoten Südstrasse/Weststrasse, Baar (Verantwortlichkeit ASTRA) - Kreisel Ebertswiler-/Sihlbruggstrasse, Baar (Verantwortlichkeit ASTRA) - Kreisel Aabach-/General-Guisan-/Gubelstrasse (durch Stadt Zug bereits realisiert) - Lichtsignalknoten Industrie-/Göblistrasse (Bearbeitung durch Stadt Zug)

M48.01 Lenkung Verkehrsnachfrage Arbeitsplatzgebiet Steinhausen			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung Gemeinde Steinhausen	Beteiligte -
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V4: Verkehr leiten und dosieren V9: Verkehrsnachfrage gezielt lenken			
Planungsstand Im Rahmen der Ortsplanungsrevision Steinhausen wird im Verkehrskonzept der entsprechende Handlungsbedarf ausgewiesen. Das Verkehrskonzept dient als Basis für die Räumliche Strategie 2040 sowie die Revision der Bauordnung. In diesen Planungsinstrumenten sind entsprechende behörden- und grundeigentümerverbindliche Rahmenbedingungen zu setzen. Die Räumliche Strategie 2040 liegt Ende 2020, die revidierte Bauordnung ca. Ende 2022 vor.			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Gemeinde Steinhausen verfügt in den Arbeitsplatzzonen im Gebiet Hinterberg, Sennweid und Steihuser Allmend über mehrere unüberbaute Bauzonen. Diese Gebiete sind mit dem MIV sehr gut erschlossen. Die Gemeinde Steinhausen plant den Bahnhof Steinhausen zu einer multimodalen Drehscheibe auszubauen und damit die ÖV-Erschliessung der Arbeitsplatzzonen weiter zu verbessern. Auch das Velonetz wird weiter ausgebaut, um die in der Stadtlandschaft optimalen topographischen Bedingungen für den Veloverkehr noch aktiver zu nutzen. Entsprechend gilt es die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Arbeitsplatzzonen so zu setzen, dass die Verkehrsnachfrage gezielt auf den öffentlichen Verkehr sowie Veloverkehr gelenkt wird.
Inhalt	Im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision sind behörden- und grundeigentümerverbindliche Rahmenbedingungen zu setzen, um die Verkehrsnachfrage in den Arbeitsplatzzonen – insbesondere den Pendler- aber auch Geschäftsverkehr – möglichst auf den öffentlichen Verkehr sowie Veloverkehr zu lenken.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Zukunftsbild Der Anteil des Fuss-/Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs soll gestärkt werden. Dabei sollen das Arbeitsplatz- und Verkehrswachstum in den Steinhauser Arbeitsplatzgebieten mit betrieblichen und behördenverbindlichen Massnahmen mittels Stärkung der urbanen Mobilität abgewickelt werden. Handlungsbedarf Die Lenkung der Verkehrsnachfrage trägt dazu bei, eine effiziente Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur zu fördern und den Ausbau der Veloinfrastruktur weiter voranzutreiben zu können. Für die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete in Steinhausen sind mit Ausnahme der neuen Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend (M48.05) keine grossen Strassenausbauten geplant. Die MIV Erschliessung soll über das bestehende Strassennetz sowie urbanen Verkehrsmittel abgewickelt werden.


	<p>werden. Mittels organisatorischer Massnahme soll der MIV Anteil minimiert und das gesamte Verkehrsaufkommen zeitlich besser verteilt und auf alternative Verkehrsmittel gelenkt werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Das Strassennetz rund um die Arbeitsplatzgebiete in Steinhausen ist in den Spitzenstunden bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Die Gebiete liegen in der Stadtlandschaft und im unmittelbaren Einzugsgebiet der multimodalen Drehscheibe Steinhausen sowie der S-Bahn Haltestelle Steinhausen Rigiblick. Dank guter Fuss- und Velonetzplanung kann ein bedeutender Teil des prognostizierten Verkehrsaufkommens über diese Verkehrsmittel abgewickelt werden. Das MIV Aufkommen soll zeitlich gestaffelt und mittels behörden- und grundeigentümergeleiteter Massnahmen auf ein Minimum eingeschränkt werden.</p>
--	---

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die aktive Lenkung der Verkehrsnachfrage ist nötig, um die Wirkung der multimodalen Drehscheibe Steinhausen optimal zu entfalten. Die betrieblichen Restriktionen zur Lenkung der Verkehrsnachfrage ergänzen die Massnahmen im Rahmen der Realisierung der multimodalen Drehscheibe.

M48.02 Mobilitätskonzept Kanton Zug			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung ARV Kanton Zug	Beteiligte Gemeinden, Dritte
Priorität AP 3G M38.02		ARE-Code AP 3G 1711.3.015	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Elektromobilität <input checked="" type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V1: ÖV-Knoten stärken V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V4: Verkehr leiten und dosieren V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen V9: Verkehrsnachfrage gezielt lenken			
Planungsschritte Phase 1: Grundlagenerarbeitung Phase 2: interne Konzeptphase Phase 3: externe Mitwirkung Phase 4: Anpassung Richtplan		Zeitplanung 2019 2019 - 2020 (1. Quartal) 2020 - 2021 2021	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Die Zuger Verkehrspolitik basiert auf dem Zuger Richtplan. Der Kantonsrat beschloss diesen im Jahr 2004 und passte seither verschiedene Kapitel laufend an. Im Rahmen der Diskussion um die Grundzüge der räumlichen Entwicklung beauftragte der Kantonsrat den Regierungsrat mit der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts, welches über das ursprünglich geplante Erarbeiten eines Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug (M38.02) hinaus geht.
Inhalt	Der Kanton Zug erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Experten und Interessenvertretern ein Mobilitätskonzept für den Kanton Zug. Explizit verlangt wird im Mobilitätskonzept Kanton Zug unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsarten die Untersuchung folgender Punkte: <ul style="list-style-type: none"> – Auswirkungen und Chancen von neuen Formen der Mobilität; – Verkehrslenkende und -steuernde Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden; – Leistungssteigerung und Ausbaupotential bestehender Infrastrukturen; – Vernetzung der Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen.


	<p>Die Erarbeitung verläuft in folgenden vier Hauptphasen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundlagenerarbeitung – interne Konzeptphase – externe Mitwirkung – Richtplananpassung <p>Nebst Ausführungen zu den vier Pfeilern der Mobilität «Mensch», «Hardware», «Software» und «Regelungen» beinhaltet das Mobilitätskonzept sechs Kernsätze zur Mobilität im Kanton Zug. Diese dienen als strategische Ausrichtung. Aus den sechs Kernsätzen lassen sich konkretere Massnahmen ableiten. Diese sind wiederum den vier Pfeilern der Mobilität im Kanton Zug zuzuordnen.</p>
Kartographische Darstellung	<p>Ablauf zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts</p> <pre> graph TD subgraph Phase1 [Phase 1 Grundlagen] A1[ASTRA-Studie Mobility-Pricing Ausbau, Lenken/Steuern, MP] --> A2[Grundzüge der räumlichen Entwicklung Einwohner, Arbeitsplätze] A2 --> A3[Gesamtverkehrsmodell (GVK-ZG) aktualisieren] A3 --> A4[Richtplananpassungen - Rotkreuz / Bösch - General Guisan Str.] A4 --> A5[Ausgangslage Plakat] A5 --> A6[Grundlagen für interne Konzeptphase] end subgraph Phase2 [Phase 2 Konzeptphase intern] B1[Workshop Interne Fachleute: TBA, AÖV, AFU, ARV, VD Externes Büro] --> B2[+ Expertinnen- und Expertengespräche ARV] B2 --> B3[Rohling Mobilitätskonzept ARV] B3 --> B4[Freigabe RR für Externe Mitwirkung] B3 --> B5[Einbezug Ämter] B5 --> B6[Überarbeitung Rohling durch ARV] B6 --> B4 end subgraph Phase3 [Phase 3 Externe Mitwirkung] C1[1 Workshop - Thematik - Grundsätze - Rohling Parteien + Gemeinden Bund / Verbände Nachbarkantone Expertinnen+Experten Wirtschaft Kant. Fachstellen] --> C2[2 Workshops - Konkrete Fragen] C2 --> C3[Auswertung/ Erarbeitung Konzept] C3 --> C4[RR: JA Konzept und Freigabe für Ausarbeitung Anpassung RP] end subgraph Phase4 [Phase 4 Anpassung Richtplan] D1[Vorlage Anpassung kantonalen Richtplan ARV] --> D2[Öffentliche Mitwirkung gem. § 36 PBG] D2 --> D3[Auswertung ARV] D3 --> D4[RR: Entscheide zur Mitwirkung] D4 --> D5[Ausarbeiten KRB durch ARV] D5 --> D6[RRB zum KRB] D6 --> D7[Kantonsrat] end A6 --> B1 B4 --> C1 C4 --> D1 </pre>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Das Zukunftsbild beinhaltet einige Ziele, welche mit dem Mobilitätskonzept konkretisiert und behördenverbindlich festgesetzt werden können. Dazu gehören unter anderem die Bündelung des motorisierten Verkehrs, die Stärkung eines leistungsfähigen Feinverteilers sowie die Erhöhung des Anteils an urbaner Mobilität.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Die aktuelle Zuger Verkehrspolitik basiert auf einem Gesamtverkehrskonzept bzw. auf den Inhalten des kantonalen Richtplans aus dem Jahr 2004. Die Verkehrspolitik des Kantons Zug ist auf eine neue Basis zu stellen, den aktuellen Gegebenheiten und neuen Mobilitätsformen anzupassen.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Mit dem neuen Mobilitätskonzept wird die Zuger Verkehrspolitik auf neue und vor allem aktuelle Grundlagen gestellt. Die im kantonalen Richtplan zu verankernden Grundsätze erlauben die Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen, die Einführung von verkehrslenkenden und -steuernden Massnahmen und eine optimierte Ausnutzung bestehender Infrastrukturen. Das Mobilitätskonzept stellt eine wichtige Grundlage und eine behördenverbindliche Legitimation für zukünftige Massnahmen im Bereich Verkehr dar.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Das Mobilitätskonzept enthält wichtige und aktualisierte verkehrsplanerische Prinzipien der Zuger Verkehrspolitik. Die Inhalte des Mobilitätskonzepts dürfen nicht in Widerspruch mit den geplanten Massnahmen aus der aktuellen Generation des Agglomerationsprogramms stehen.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input checked="" type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Dokumentation	
Dokumente	- Mobilität im Kanton Zug – Stand Rohling, November 2019

M48.03 Verkehrsspitzen glätten (Ausbildungsverkehr ÖV)			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung ARV Kanton Zug	Beteiligte ZVB SBB Schulleitungen
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input checked="" type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen V4: Verkehr leiten und dosieren			
Planungsschritte Analyse Umsetzung		Zeitplanung 2019 ab 2020	

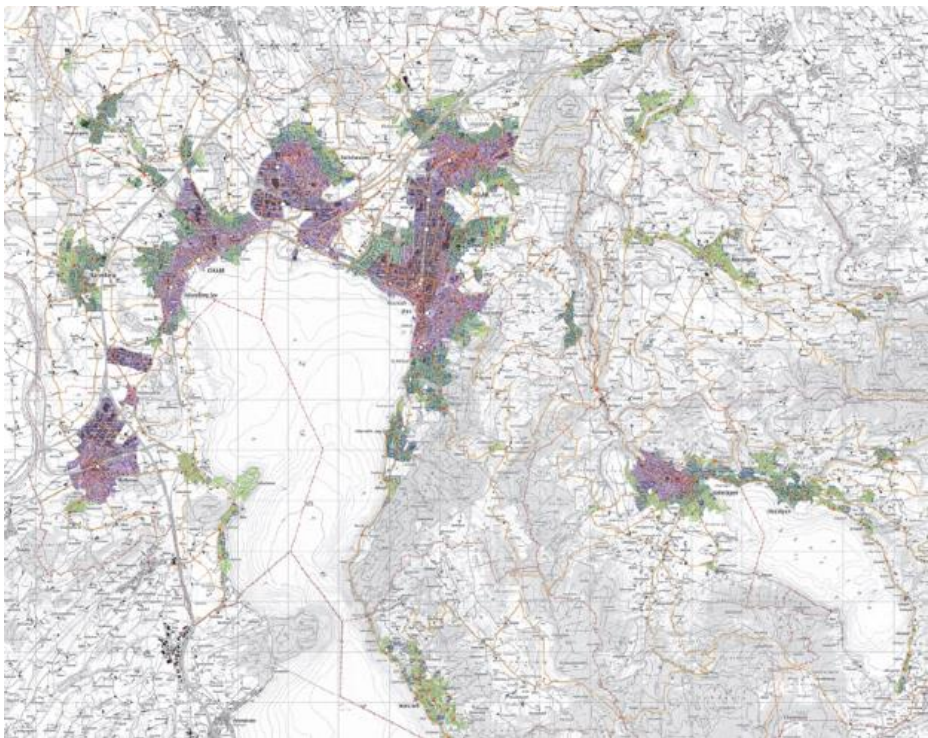
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Das Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit bindet beim ÖV Ressourcen, sorgt für überlastete Transportmittel und Verspätungen. Einzelne Bahnkurse sind komplett ausgelastet und können nicht noch weiter verstärkt werden. Beim Bus müssen vereinzelt Verstärkungskurse eingesetzt werden. Durch eine bessere Verteilung der Nachfrage in der Hauptverkehrszeit sollen die Verkehrsspitzen "geglättet" werden. Bei der Überprüfung der Möglichkeiten wurde rasch festgestellt, dass Schülerinnen und Schüler einen hohen Anteil der Nachfrage in den Spitzenstunden ausmachen und somit beim Ausbildungsverkehr angesetzt werden soll.
Inhalt	<p>Der Ausbildungsverkehr soll von den Spitzenzügen und -bussen verlagert werden, indem Anpassungen an den Stundenplänen der Schulen vorgenommen werden. Dies beinhaltet beispielsweise die Zeiten für den Schulbeginn mehr ausserhalb der Stosszeiten zu verlegen.</p> <p>In einer ersten Phase werden alle Schülerzahlen bei privaten und öffentlichen Schulen erhoben. Aufgrund der Stundenpläne werden die Belastungen der jeweiligen Bahn- und Buskurse abgeleitet. Anschliessend sind Gespräche mit den Schulleitungen zu führen, die Beteiligten für das Thema zu sensibilisieren, Möglichkeiten für die Anpassung der Stundenpläne auszuloten und Überzeugungsarbeit zu leisten.</p> <p>Durch gezielte Anpassungen der Stundenpläne kann die Nachfrage besser auf das bestehende Angebot verteilt und Spitzenauslastungen vermieden werden.</p> <p>Folgende Zwischenergebnisse liegen im Rahmen der Umsetzungsphase bereits vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hochschule Luzern, Departement für Informatik und Institut für Finanzdienstleistungen IFZ in Rotkreuz: Schulbeginn ausserhalb Hauptverkehrszeit (nach 9:00 Uhr) - Kantonsschule Zug: Anpassung Stundenpläne (Schulbeginn 10-15 Minuten später) und Wochentage gleichmässiger auslasten


	<ul style="list-style-type: none"> - Kantonsschule Menzingen: Wochentage gleichmässiger auslasten, Vorgaben für Planung Stundenplan - Gewerblich-industriellen Bildungszentrum Zug GIBZ: Schulbeginn Berufsgruppen-spezifisch staffeln und Schulbeginn Weiterbildung ausserhalb Hauptverkehrszeit <p>Weiteres Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Überwachung der Auslastung der Spitzenzüge und -busse - Weitere Anpassungen bzw. Begleitmassnahmen bei der Lenkung des Ausbildungsverkehr prüfen (z.B. Fernunterricht, selbst organisiertes Lernen, Rabatte für öV-Billette) - Ausdehnung auf weitere Ausbildungsinstitutionen mit hoher Wirkung prüfen - Prüfen der Ausdehnung auf kantonale und gemeindliche Verwaltungen sowie grössere Firmen - Kriterium Verkehrsauslastung bei Wahl eines weiteren Mittelschulstandortes im Kanton Zug berücksichtigen
Kartographische Darstellung	<p>Verkehrsaufkommen in der Hauptverkehrszeit</p> <p>Fahrten auf allen Einfallsachsen der Stadt Zug pro Stunde</p> <p>Datengrundlage: November 2013 Durchschnitt MO-FR</p> <p>MIV = Anzahl Fahrzeuge ÖV = Anzahl Fahrten</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs sowie ein leistungsfähiger Feinverteiler zeichnen den ÖV des Kantons Zug im Nahverkehrsbereich aus. Die Massnahme trägt dazu bei, die Leistungsfähigkeit des dicht getakteten Systems aufrechtzuerhalten.</p> <p>Handlungsbedarf</p> <p>Aufgrund der hohen Auslastung in den Spitzenstunden kann eine hohe Zuverlässigkeit des Nahverkehrssystems nicht immer gewährleistet werden. Dank der besseren zeitlichen Verteilung des Ausbildungsverkehrs kann die Problematik der überlasteten Kurse entschärft und die Nachfrage in den Spitzenstunden besser verteilt werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung</p> <p>Die Nachfrage kann durch die Vermeidung von Spitzenauslastungen besser auf die bestehenden Angebote verteilt werden. Dadurch erhöht sich die Fahrplanstabilität und die Gesamtzuverlässigkeit des Systems. Mit dem bisherigen Umsetzungsstand kann ein Zusatzzug bei der Stadtbahn sowie die Verstärkung von vier Buslinien eingespart werden. Dies ermöglicht es personelle und betriebliche Ressourcen effizienter einzusetzen.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Auch bei der Realisierung der Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte (M42.01) sowie bei den Arbeitsplatzgebieten in Steinhausen (M48.01) sollen gebietsweise nachfragenlenkende Massnahmen ergriffen werden. Die vorliegende Massnahme umfasst die koordinierte Optimierung bei der Verkehrsnachfrage der grössten Ausbildungsstätten der Agglomeration.
Bezug zum kantonalen Richtplan	<p>Richtplanrelevanz </p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>

M48.04 Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kt. Zug			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr (Eigenleistung)	Federführung ARV, Kanton Zug	Beteiligte Gemeinden
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V4: Verkehr leiten und dosieren V9: Verkehrsnachfrage gezielt lenken			
Planungsschritte Entwurf Leitfaden Vernehmlassung Leitfaden		Zeitplanung 2019 2019 - 2020	
Nächste Umsetzungsschritte Bereinigung Leitfaden Umsetzung in den gemeindlichen Reglementen		Zeitplanung 2020 2020 – 2025	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Der Kanton Zug weist - und wird auch in Zukunft - ein deutliches Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum aufweisen. Die begrenzten Kapazitäten auf dem Strassennetz können mit diesem Wachstum nicht mithalten, weshalb in Zukunft mit erheblichen Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Insbesondere bei Arbeitsnutzungen hängt der MIV-Anteil am Verkehrsaufkommen stark von der Anzahl verfügbarer Autoabstellplätze ab. Entsprechend sind die in den gemeindlichen Reglementen definierten Erstellungsvorgaben für Fahrzeugabstellplätze ein wichtiges Steuerungsinstrument für die mittel- bis längerfristige Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Zug. Die anstehenden Ortsplanungsrevisionen bieten die Chance, die heute heterogenen Vorgaben für die Erstellung von Autoabstellplätzen in den Gemeinden zu harmonisieren.
Inhalt	Der Kanton Zug erarbeitet einen Leitfaden für harmonisierte Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kanton Zug. Aufgrund der Analyse der aktuellen gemeindlichen Abstellplatzvorgaben sowie einer Abhandlung über die relevanten Einflussfaktoren des Autoabstellplatzbedarfs wurden unter Berücksichtigung der Einflüsse der «Mobilität der Zukunft» Vorschläge für die Erstellungsvorgaben erarbeitet. So wird zum Beispiel empfohlen, dass künftig alle Gemeinden Richtwerte als Grenzbedarf und damit als obere Grenze in ihre Reglemente aufnehmen. Unterschiedliche Ausgangslagen hinsichtlich Siedlungsdichte, ÖV-Erschliessung und Nahversorgungssituation können mit drei unterschiedlichen Abminderungs-zonen berücksichtigt werden (siehe Plan auf der nächsten Seite). Der Leit-faden macht zusätzlich auch Vorschläge für Erstellungsvorgaben für Veloabstellplätze. Dabei wird zwischen Velos und Motorrädern unterschieden.

Kartographische Darstellung	<p>Abminderungszonen Parkierung, Kanton Zug</p> 
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Zur Entlastung des Siedlungsgebiets und zur Förderung einer urbaneren Mobilität soll das MIV Verkehrsaufkommen reduziert werden. Einschränkungen bei der Parkierung helfen dabei, das Verhalten der Leute zu Gunsten neuerer Mobilitätsformen zu verändern.</p> <p>Handlungsbedarf Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bzw. zur Abschwächung der Verkehrszunahme sind aufgrund des weiterhin zu erwartenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums angezeigt. Für jede Gemeinde unterschiedliche Vorgaben zur Erstellung von Autoabstellplätzen sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu harmonisieren.</p> <p>Nutzen /Wirkung Eine Harmonisierung der gemeindlichen Vorgaben für die Erstellung von Autoabstellplätzen ist sinnvoll, um die heute auf kleinem Raum vorhandenen Unterschiede zu minimieren. Ausserdem sollen in sämtlichen Gemeinden Obergrenzen der zu bewilligenden Anzahl Autoabstellplätze eingeführt werden. Richten sich die Gemeinden nach den Vorgaben dieses Leitfadens, ist mindestens eine abgeschwächte Zunahme, allenfalls ein Rückgang des MIV-Aufkommens zu erwarten.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Der Leitfaden Parkierung ist eine wichtige Basis für die Erstellung des geplanten Mobilitätskonzepts (M48.02) und für die anstehenden Ortsplanungsrevisionen (M42.02).
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz  <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 5px;"> <div> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein </div> <div> <input type="checkbox"/> Kein Stand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Dokumentation	
Dokumente	- Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kanton Zug, Entwurf 2019

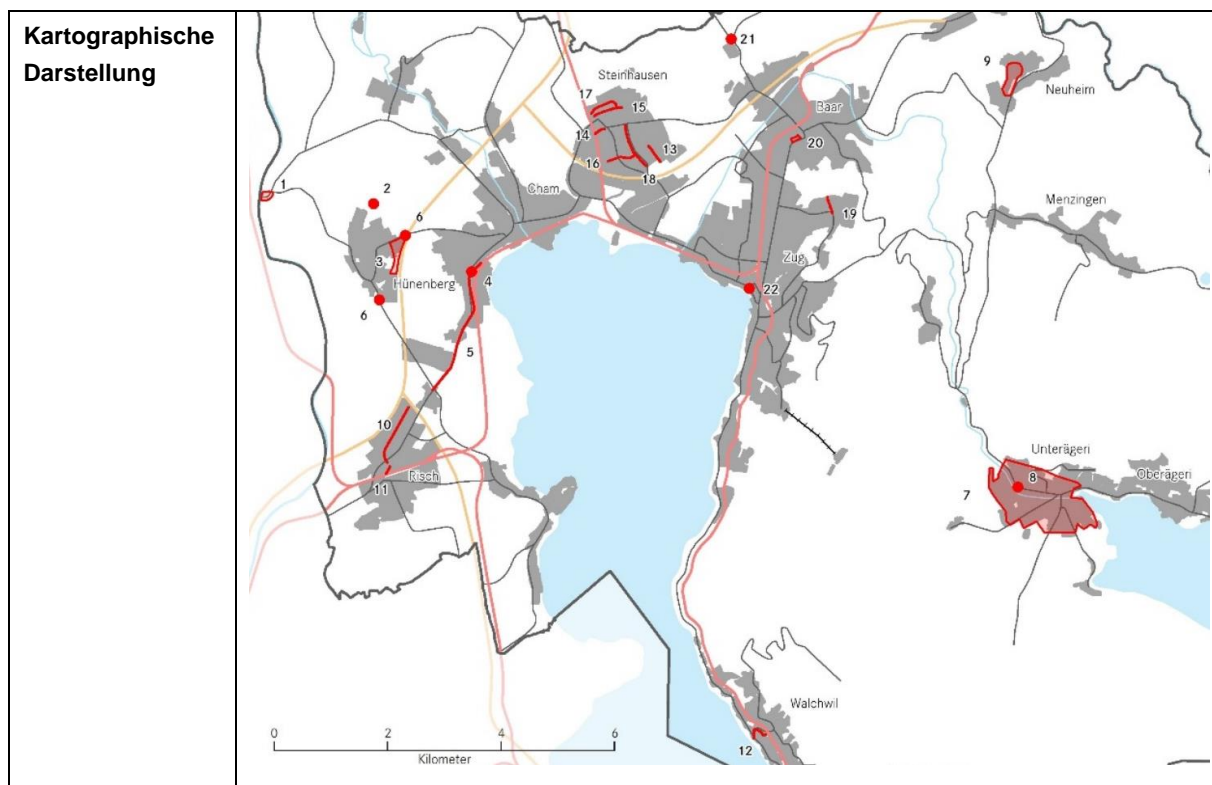
M49.01 Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, kurzfristig			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (Pausch. Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM4 Prio. B TM5 Prio. B	ARE-Code AP 3G TM4 1711.3.018 TM5 1711.3.025
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie S7 Öffentlichen Raum attraktiv gestalten V4: Verkehr leiten und dosieren V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: 36.38 Mio. CHF			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Aufgrund der baulichen Verdichtung sind auf vielen Strassenachsen und Verkehrsknoten die Anforderungen an die Strassengestaltung und die Verkehrssicherheit gestiegen. Diverse Strassen sind jedoch weiterhin stark vom MIV geprägt. Um den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden zu genügen, sollen die Geschwindigkeiten auf diversen Strassenabschnitten reduziert und mehr Flächenanteile dem nicht-motorisierten Individualverkehr gewidmet werden. Grundlage dafür bilden die kommunalen Verkehrskonzepte. Mittels punktueller Begrünung und klar erkennbaren Ortseingängen sollen die Strassenabschnitte optisch aufgewertet und die Lesbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.
Inhalt	<p>TM1: Umsetzung Verkehrskonzept Zollweid, Hünenberg Das Gebiet Zollweid wird als beliebter Ausgangspunkt für die Erholungsräume entlang der Reuss genutzt. Eine negative Folge davon zeigt sich insbesondere an schönen Wochenenden und Feiertagen durch die Überlagerung mehrerer Raumansprüche (BLN Inventar, Bundesinventar der historischen Verkehrswege, Ausgangspunkt von Wander- und Velowegen, öffentliche Veranstaltungen, etc.). Das Verkehrskonzept sieht vor, den privaten Verkehr vom Naherholungsverkehr zu entflechten und die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Zollweid zu erhöhen. Die im erarbeiteten Gesamtkonzept (Freiraum und Verkehr) enthaltenen Massnahmen der Entflechtung von privatem und Freizeit-Verkehr, Neuorganisation der Parkierung, Verkehrsberuhigung im Kernbereich mit neuer Platzgestaltung zu Gunsten des Fuss-/Veloverkehrs sowie die Aufwertung der Freiflächen werden baulich umgesetzt.</p> <p>TM2: Aufwertung Strassenraum Ortsbildschutzzone Wart, Hünenberg Im Gebiet Wart ist die Bildung einer neuen Ortsbildschutzzone Wart als Grundnutzungszone (Teilrevision des Zonenplans und der Bauordnung) in Kraft getreten. Bestandteil davon ist ein begleitendes Umgebungskonzept. Darin ist aufgeführt, dass im Rahmen der zu erwartenden Verkehrsentslastung durch die Umfahrung Cham-Hünenberg die Knotengestaltung und -geometrie in der Wart angepasst werden.</p>

	<p>TM3: Aufwertung Arbeitsplatzgebiet Moosmatt, Hünenberg Das Arbeitsplatzgebiet Moosmatt wird in den nächsten Jahren verdichtet. Der entstehende Mehrverkehr soll möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden. Für sämtliche Verkehrsteilnehmende ist eine zweckmässige und attraktive Erschliessung sicherzustellen. Dabei werden eine klare Adressierung und Übersichtlichkeit angestrebt. Im Rahmen der Gesamtaufwertung des Arbeitsplatzgebiets Moosmatt sind eine strassenräumliche Aufwertung, eine Neugestaltung des Freiraums sowie ein übersichtliches Parkplatzregime geplant.</p> <p>TM4: Umgestaltung Knoten Zythus, Hünenberg (→ Massnahme AP 3G M39.03, Prio. B, ARE-Code 1711.3.018) Die Verkehrsumlagerungen als Folge der Umfahrung Cham-Hünenberg mit autoarmem Zentrum Cham bzw. die wesentlich geringeren Verkehrsfrequenzen erlauben es, den heute verkehrsorientierten Knoten Zythus anzupassen und siedlungsorientiert umzugestalten. Die bestehende Lichtsignalanlage soll aufgehoben und die Querungsmöglichkeiten für den Fuss-/Veloverkehr sollen verbessert werden. Die Bushaltestellen sollen für eine verkürzte Umsteigezeit zur Stadtbahnhaltestelle Zythus neu angeordnet und ausgebaut werden.</p> <p>TM5: Umgestaltung Strassenraum Luzernerstrasse, Hünenberg (→ Massnahme AP 3G M39.10, Prio. B, ARE-Code 1711.3.025) Der zukünftig überbreite Strassenraum ist zu reduzieren, da nach der Eröffnung der Umfahrung Cham-Hünenberg mit autoarmem Zentrum Cham der Durchgangsverkehr (>60 %) wegfällt. Die Luzernerstrasse wird verkehrsberuhigt. Der Strassenraum wird umgestaltet und zur Erreichung einer Temporeduktion reduziert. Die Linksabbiegespuren und die Bushaltebuchten sollen auf dem gesamten Abschnitt zurückgebaut werden (Fahrbahn-Haltestellen). Die Qualität des Strassenraums soll an die Bedürfnisse des Fuss-/Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs im aufgewerteten Siedlungsraum angepasst werden.</p> <p>TM6: Ortseingänge Chamer- und Holzhäusernstrasse, Hünenberg Die wichtigsten Ortseingänge an den Hauptstrassen in Hünenberg sollen ihrer Bedeutung als Eingangstor entsprechend erkennbar gemacht und aufgewertet werden. Die Massnahme führt zu mehr Aufmerksamkeit und Sicherheit im Strassenraum.</p> <p>TM7: Tempo 30 auf Gemeindestrassen, Unterägeri Um Sicherheit und Wohnqualität zu verbessern, ist geplant, im Rahmen der Ortsplanung Unterägeri auf Gemeindestrassen (Nebenstrassen) möglichst flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Die Umsetzung erfolgt in den Gebieten Zentrum, Lido und Berg.</p> <p>TM8: Knoten Zugerstrasse/Sprungstrasse, Unterägeri Die Umsetzung der Bebauungspläne Zimmel und Helgenhüsli verursachen in den nächsten 20 Jahren eine deutliche Mehrbelastung beim Vorfahrtsknoten Zugerstrasse/Sprungstrasse. Der Verkehrsrichtplan wurde 2016 entsprechend angepasst und ein Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Knotens Zugerstrasse/Sprungstrasse ausgearbeitet.</p> <p>TM9: Einfahrt zum Ortskern, Neuheim Die Gemeinde erarbeitet im Rahmen Ortsplanungsrevision ein Gesamtverkehrskonzept. Der Einfahrtsbereich ins Ortszentrum von Neuheim ist durch die von Süden herkommende Dorfstrasse geprägt. Die Dorfstrasse soll umgestaltet werden, sodass der Strassenraum die Funktion eines einladenden Einfahrtsbereichs zum Ortskern wahrnehmen kann.</p>
--	---

	<p>TM10: Umgestaltung Industriestrasse, Rotkreuz Die Industriestrasse in Rotkreuz ist heute als eine vom MIV dominierte Strasse ausgestaltet. Einerseits führt die Industriestrasse durch ein Wohnquartier, andererseits soll aufgrund der vorgesehenen Verdichtung des Industrie- und Gewerbegebiets in Rotkreuz entlang der Industriestrasse neu eine attraktive und sichere Fuss-/Veloverbindungsachse vom Bahnhof Rotkreuz Nord bis zum Industrie- und Gewerbegebiet geschaffen werden. Die Umgestaltung beinhaltet u.a. auch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands für den motorisierten Individualverkehr. Zudem soll der Strassenraum in seiner optischen Erscheinung siedlungsorientiert umgestaltet werden (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme MIV.5)</p> <p>TM11: Aufwertung Strassenraum "Alte Chamerstrasse", Rotkreuz, Gemeinde Risch Die Alte Chamerstrasse entspricht nicht mehr den umgebenden Siedlungsstrukturen und wird gestalterisch aufgewertet. Durch die Umgestaltung zu einem siedlungsorientierten Quartierstrassenraum wird die Verkehrssicherheit erhöht und es wird eine attraktive Fuss-/Velo-Verbindung zwischen dem Bahnhof bzw. dem Zentrum und den Arbeitsplatzgebieten im nördlichen Teil von Rotkreuz geschaffen (Gesamtverkehrskonzept Risch, 3. Okt. 2018, Massnahme FRV.3).</p> <p>TM12: Umgestaltung Dorfstrasse, Walchwil Die Dorfstrasse in Walchwil muss einer Gesamtsanierung unterzogen werden. Dabei soll künftig auch ein neues Geschwindigkeitsregime betrieben werden. Die bauliche Umgestaltung beinhaltet neben der verbesserten Führung des Fuss-/Veloverkehrs ebenfalls die Anpassung von zwei Bushaltestellen. Mittels Bepflanzung und weiteren Grünelementen soll der Dorfeingang attraktiver gestaltet werden.</p> <p>TM13: Aufwertung Strassenraum Schulhausstrasse, Steinhausen Die Schulhausstrasse in Steinhausen stellt die wichtigste Verbindung vom Ortszentrum zur Oberstufenschule Feldheim dar. Entsprechend hoch sind zu den Schulzeiten die Fuss- und Veloverkehrsmengen, weshalb dem nicht motorisierten Individualverkehr mehr Platz eingeräumt werden soll. Im Rahmen der bevorstehenden Sanierung soll der Strassenquerschnitt neu gestaltet werden.</p> <p>TM14: Aufwertung Strassenraum Bahnhofstrasse, Steinhausen Die Bahnhofstrasse in Steinhausen ist der Hauptzubringer von der Autobahn A14a ins Ortszentrum sowie die Hauptverbindung vom Zentrum zum Bahnhof. Aufgrund diverser baulicher Entwicklungen entlang der Bahnhofstrasse entsteht ein erhöhter Querungsbedarf für Fussgänger sowie breitere Gehflächen für Fussgänger. Die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs sollen mit einer Neugestaltung des Strassenraums besser befriedigt werden.</p> <p>TM15: Aufwertung Strassenraum Hasenbergstrasse, Steinhausen Die sich im Gemeindeeigentum befindende Hasenbergstrasse in Steinhausen ist heute geprägt von der Strassenraumparkierung, welche die Geschwindigkeiten des MIV drosselt. Im Rahmen der Gesamtsanierung der Strasse soll auch die Gestaltung einer wohnfreundlichen Umgebung angepasst werden.</p> <p>TM16: Aufwertung Strassenraum Industriestrasse, Steinhausen Das bisher öffentlich nicht zugängliche Crypto Areal in Steinhausen wird in den kommenden Jahren umgenutzt und verdichtet. Im Rahmen dieser Arealentwicklung entstehen Wohnbauten, welche über die Industriestrasse erschlossen werden. Dazu sollen die Industriestrasse umgestaltet und das Tempo reduziert werden.</p>
--	--

	<p>TM17: Aufwertung Strassenraum Grabenackerstrasse, Steinhausen Die gemeindeeigene Grabenackerstrasse in Steinhausen trägt heute das Erscheinungsbild einer verkehrsorientierten Sammelstrasse, auf welcher Tempo 50 gilt. Im Rahmen der bevorstehenden Sanierung soll das Temporegime angepasst und die Flächenverteilung mehr auf die Ansprüche des Fuss-/Veloverkehrs ausgerichtet werden.</p> <p>TM18: Aufwertung Strassenraum Zugerstrasse, Steinhausen Die Zugerstrasse ist die Hauptverkehrsachse in Steinhausen, welche momentan verkehrsorientiert ist. Zusammen mit der Anpassung des Temporegimes soll der Strassenraum siedlungsverträglicher und attraktiver gestaltet werden, um so die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse zu erhöhen. Mit einer geeigneten Raumaufteilung für sämtliche Verkehrsteilnehmer im Strassenraum soll die Zugerstrasse als Fuss- und Veloverkehrsachse aufgewertet werden.</p> <p>TM19: Aufwertung Rigistrasse, Baar Die Rigistrasse stellt die wichtigste Achse vom Zentrum Baar nach Inwil dar. Als Folge der «Motion Rigistrasse» will die Gemeinde Baar zur Vervollständigung des Fuss-/Velonetzes eine verkehrliche und freiräumliche Aufwertung für die Rigistrasse in Inwil erreichen. Es ist vorgesehen, den Strassenraum inklusive Bushaltestelle auf die verschiedenen Bedürfnisse anzupassen, die Parkierung zu reorganisieren und ein neues Geschwindigkeitsregime einzuführen. Durch die Einführung der Tempo 30-Zone wird eine verbesserte Situation für den Fuss-/Veloverkehr sowie eine verbesserte Aufenthaltsqualität und verbesserte Anbindung des Ortsteils Inwil an das Zentrum von Baar erwartet.</p> <p>TM20: Aufwertung öffentliche Räume im Geviert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse, Baar Eine wesentliche Massnahme der Nutzungsstrategie Zentrum Baar ist die verkehrliche und freiräumliche Aufwertung des Zentrumsbereichs, zu welcher auch die Dorf- und Rathausstrasse (M49.04) sowie die Bahnhof- und Poststrasse gehören (M37.02 TM9, AP 3G). Im Anschluss an die Dorfstrasse wird die Bahnhof- und Poststrasse im Einklang mit der Gestaltung der Dorfstrasse umgestaltet. Im Geviert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse sollen mit der vorliegenden Massnahme die verschiedenen Aufenthaltsplätze neu gestaltet werden, um ausreichend Freiraum als Ausgleich für Erholung und Begegnung zu schaffen. Dies führt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserungen für den Fuss-/Veloverkehr und zu einer vernetzten Anbindung an den Bahnhof.</p> <p>TM21: KS K Knotenumgestaltung Gulmmatt (TB3020.0426), Baar Die Massnahme umfasst die Knotenumgestaltung von einem Vorfahrtsknoten in einen Kreis. Dadurch soll die gefahrene Geschwindigkeit auf der Hauptbeziehung Blickensdorf – Uerzlikon herabgesetzt und Unfälle sollen reduziert werden. Zusätzlich sollen eine neue Veloverkehrsinfrastruktur beim Knoten Gulmmatt realisiert und die Sicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr an diesem Ausserortsknoten erhöht werden. Insgesamt kann mit den Massnahmen die Übersichtlichkeit und Sicherheit des Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.</p> <p>TM22: Knoten Chamer-/Alpenstrasse (TB3020.0288), Zug (→ Massnahme AP 3G M37.03, TM1, Prio. B, ARE-Code 1711.3.013) Der Knoten Chamer-/Alpenstrasse gilt als kantonaler Unfallschwerpunkt. In Abstimmung mit dem geplanten Mobilitätskonzept des Kantons Zug werden Gestaltungs- und Sanierungsmassnahmen für den Knoten Chamer-/Alpenstrasse umgesetzt, mit dem Ziel, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.</p>
--	---



Übersicht Teilmassnahmen					
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine		Kosten
TM1	Umsetzung Verkehrskonzept Zollweid, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2021	CHF 1'000'000
			Baubeginn:	2024	
			Inbetriebnahme:	2024	
TM2	Aufwertung Strassenraum Ortsbildschutzzone Wart, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2023	CHF 500'000
			Baubeginn:	2026	
			Inbetriebnahme:	2027	
TM3	Aufwertung Arbeitsplatzgebiet Moosmatt, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2022	CHF 1'000'000
			Baubeginn:	2025	
			Inbetriebnahme:	2026	
TM4	Umgestaltung Knoten Zythus, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2022	CHF 3'600'000
			Baubeginn:	2027	
			Inbetriebnahme:	2028	
TM5	Umgestaltung Strassenraum Luzernerstrasse, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2022	CHF 4'800'000
			Baubeginn:	2027	
			Inbetriebnahme:	2028	
TM6	Ortseingänge Chamer- und Holzhäusernstrasse, Hünenberg	Hünenberg	Vorprojekt:	2024	CHF 700'000
			Baubeginn:	2027	
			Inbetriebnahme:	2028	
TM7	Tempo 30 auf Gemeindestrassen, Unterägeri	Unterägeri	Vorprojekt:	2021	CHF 400'000
			Baubeginn:	2024	
			Inbetriebnahme:	2025	

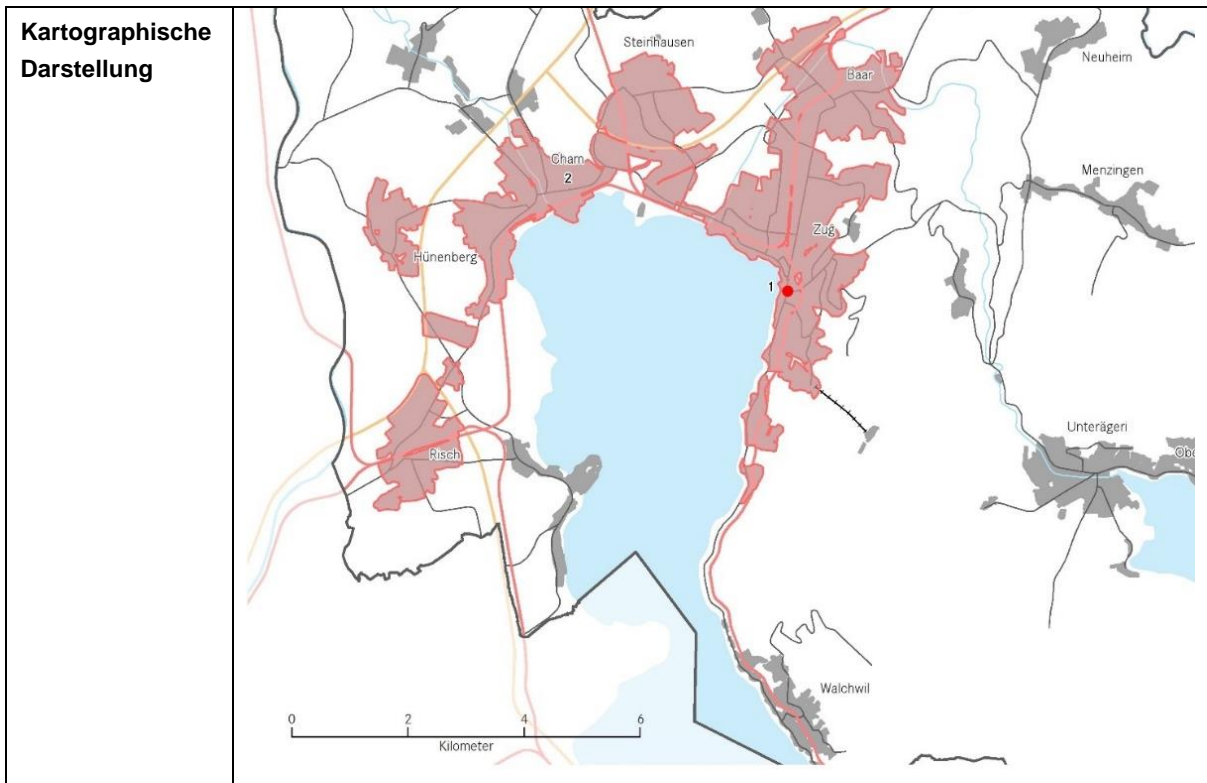
TM8	Knoten Zugerstrasse / Sprungstrasse, Unterägeri	Unterägeri	Vorprojekt: vorhanden Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'900'000
TM9	Einfahrt zum Ortskern, Neuheim	Neuheim	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 800'000
TM10	Umgestaltung Industriestrasse, Rotkreuz	Risch	Vorprojekt: 2025 Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2028	CHF 4'800'000
TM11	Aufwertung Strassenraum "Alte Chamerstrasse", Rotkreuz, Gemeinde Risch	Risch	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'500'000
TM12	Umgestaltung Dorfstrasse, Walchwil	Walchwil	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 2'200'000
TM13	Aufwertung Strassenraum Schulhausstrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2026	CHF 500'000
TM14	Aufwertung Strassenraum Bahnhofstrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 200'000
TM15	Aufwertung Strassenraum Hasenbergstrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 150'000
TM16	Aufwertung Strassenraum Industriestrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 100'000
TM17	Aufwertung Strassenraum Grabenackerstrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2023 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 100'000
TM18	Aufwertung Strassenraum Zugerstrasse, Steinhausen	Steinhausen	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024	CHF 800'000
TM19	Aufwertung Rigistrasse, Baar	Baar	Vorprojekt: 2024 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2027	CHF 2'230'000
TM20	Aufwertung öffentliche Räume im Geviert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse, Baar	Baar	Vorprojekt: 2024 Baubeginn: 2026 Inbetriebnahme: 2027	CHF 3'200'000
TM21	KS K Knotenumgestaltung Gulmmatt, Baar (TB3020.0426)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: vorhanden Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2026	CHF 4'100'000

TM22	Knoten Chamer-/Alpenstrasse, Zug (TB3020.0288)	TBA Kanton Zug	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'800'000
Gesamtkosten				CHF 36'380'000

Dokumentation	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Vorprojekt, Umgestaltung Knoten Gulmmatt - Plangrundlage «Knoten Sprungstrasse/Zugerstrasse, Variante Kreisel, Situation 1:500, Dezember 2011 - Kommunales Gesamtverkehrskonzept Risch (2018) - Kommunale Verkehrskonzepte Gemeinden (Entwürfe Ortsplanungsrevision)

M49.02 Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, mittelfristig			
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2027) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr (Pausch. Bundesbeiträge)	Priorität AP 3G TM1 Prio. B	ARE-Code AP 3G TM1 1711.3.013
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie S7 Öffentlichen Raum attraktiv gestalten V4: Verkehr leiten und dosieren V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Kosten (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten: 6.1 Mio. CHF			

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Aufgrund der baulichen Verdichtung sind auf vielen Strassenachsen und Verkehrsknoten die Anforderungen an die Strassengestaltung und die Verkehrssicherheit gestiegen. Diverse Strassen sind jedoch weiterhin stark vom MIV geprägt. Um den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden zu genügen, sollen die Geschwindigkeiten auf diversen Strassenabschnitten reduziert und mehr Flächenanteile dem nicht-motorisierten Individualverkehr gewidmet werden. Grundlage dafür bilden die kommunalen Verkehrskonzepte. Mittels punktueller Begrünung und klar erkennbaren Ortseingängen sollen die Strassenabschnitte optisch aufgewertet und die Lesbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.
Inhalt	<p>TM1: Kolinplatz, Zug Auf der Grabenstrasse in Zug soll Tempo 30 eingeführt werden. Durch die reduzierten Geschwindigkeiten werden sicherheitstechnisch bereits Verbesserungen am Knoten Kolinplatz erwartet. Jedoch muss sich im Zusammenhang mit dem geplanten Mobilitätskonzept Kanton Zug zeigen, wie weit der Knoten Kolinplatz von den starken Verkehrsbelastungen entlastet werden kann. Je nach Art und Stärke dieser Entlastungsmassnahmen werden verschiedene sicherheitstechnische und gestalterische Sanierungsvarianten ausgearbeitet.</p> <p>TM2: Aufwertung / Sicherheit Strassenraum Stadtlandschaft Diverse Strassenräume in der Stadtlandschaft werden baulich aufgewertet, mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Massnahmen dazu sind unter anderem die Gestaltung von neuen Eingangstoren zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Anpassungen beim Geschwindigkeitsregime. Insgesamt soll im Strassenraum dem Fuss-/Veloverkehr und urbanen Mobilitätsformen eine höhere Priorität zugeordnet werden.</p>



Übersicht Teilmassnahmen								
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit		Meilensteine		Kosten		
TM1 Kolinplatz Zug		TBA Zug		Vorprojekt		2026		CHF 1'200'000
				Baubeginn:		2030		
				Inbetriebnahme:		2030		
TM2 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum Stadtlandschaft		TBA Zug / Gemeinden		Vorprojekt		2025		CHF 4'900'000
				Baubeginn:		2029		
				Inbetriebnahme:		2031		
Gesamtkosten								CHF 6'100'000

Dokumentation	
Dokumente	- Kommunale Verkehrskonzepte Gemeinden (Entwürfe Ortsplanungsrevision)

M49.03 Verkehr Zug Nord, Stadt Zug			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Stadt Zug	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV Fuss- und Veloverkehr fördern V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Die baulichen Entwicklungen im Technologiecluster sowie die daraus entstehenden verkehrlichen Wirkungen sind bekannt. Die Kosten für die Strassenraumaufwertung sind über Laufmeterpreise abgeschätzt.	
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Konzeptstudie Projektierungskredit		Zeitplanung 2017 2017 2020	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2021 – 2022 2023 2023 2024 2025 – 2026	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 6.0 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%
		Dritte -	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Das Gebiet Zug Nord hat als Technologiecluster der Stadt Zug in den letzten Jahren eine starke Transformation erlebt. Die gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse sowie das innovative Umfeld bedingen neue Ansprüche für alle Verkehrsteilnehmenden.
Inhalt	Im Umfeld des Technologieclusters Zug (V-ZUG) sind die nördliche Industriestrasse, Grienbach-, Oberallmend-, Göbli- und Ahornstrasse umzugestalten und auf die Bedürfnisse der Fussgänger und Velofahrenden anzupassen. Mit der Umgestaltung sind auch Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs realisierbar.

Kartographische Darstellung



Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild


Das Verdichtungsgebiet Zug Nord bietet das Potential, den Grossteil des Erschliessungsverkehr per urbaner Mobilität abzuwickeln. Die Distanzen zur multimodalen Drehscheibe Zug und zur Stadtbahn Haltestelle Baar Lindenpark sind kurz und der Anteil urbaner Mobilität kann mit geeigneten Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement und Infrastrukturanpassungen entlang der Strassenräume konsequent gefördert werden. Dank der Beschleunigung des Busses und der Führung mehrerer Buslinien entlang der Industriestrasse kann das Verdichtungsgebiet noch attraktiver in das flächendeckende Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden.

Handlungsbedarf

Die heute eher verkehrsorientiert wirkenden Strassenzüge entsprechen nicht den Anforderungen eines modernen, innovativen Technologieclusters. Um eine urbane Erschliessung aktiv zu fördern, benötigt es neue Flächenzuweisungen auf den bestehenden Strassenquerschnitten, wobei insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr mehr Prioritäten eingeräumt werden sollen. Den Arbeitnehmenden sollen sichere und baulich attraktive Zugangswege vom Stadtzentrum Zug zum Technologiecluster ermöglicht werden.


Nutzen/Wirkung


Das heute eher als Industriegebiet wahrgenommene Entwicklungsgebiet soll durch die bauliche Aufwertung städtebaulich besser integriert werden. Die generierten Wege können auf den attraktiv gestalteten Strassenzügen sicher und zu einem hohen Anteil per urbaner Mobilität abgewickelt werden.

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die verkehrliche Massnahme ist abgestimmt auf die Siedlungsmassnahme Technologiecluster Zug aus der 3. Generation (siehe M32.01 TM1).
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Dokumentation	
Dokument	- Betriebs- und Gestaltungskonzept, 2017

M49.04 Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar			
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)	Massnahmenart Verkehr	Federführung Baar	Beteiligte
Priorität AP 3G -		ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>			
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V6: ÖV Fuss- und Veloverkehr fördern V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Der Handlungsbedarf für eine bessere städtebauliche Integration der Strasse ist aus der «Nutzungsstrategie Zentrum Baar» identifiziert. Die nächsten Planungs- und Umsetzungsschritte sind bekannt.	
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Konzeptstudie		Zeitplanung 2019 2020	
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2021 – 2022 2023 2023 2024 2025	
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 6.4 Mio.		Kanton -	Gemeinde 100%
Dritte -			


Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Eine wesentliche Massnahme der Nutzungsstrategie Zentrum Baar ist die verkehrliche und freiräumliche Aufwertung des Zentrumsbereichs mit dem Kernstück Dorfstrasse. Im Verkehrsbereich sind aufgrund der sich im Bau befindenden Tangente Zug/Baar und der dadurch erhöhten Ansprüche an den öffentlichen Raum Anpassungen erforderlich. Im Zentrum braucht es eine möglichst zeitnahe Umgestaltung der Dorfstrasse basierend auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) mit bestmöglicher Abstimmung der teils parallellaufenden Planungen. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird eine Netzanalyse sowie ein kommunales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Das Verkehrskonzept Zentrum dient insbesondere der Verkehrslenkung hinsichtlich der Eröffnung der Tangente Baar/Zug.


Inhalt	<p>Die Dorf- und Rathausstrasse im Zentrum von Baar wird gesamthaft aufgewertet. Dazu gehört die Erkennbarkeit der bestehenden Tempo 30-Zone in Form von Eingangstoren baulich zu unterstützen, die Flächenzuweisung im Strassenraum neu zu gestalten, Baumstandorte, Parkierung und Anordnung der Bushaltestellen zu optimieren. Dem Fussverkehr soll mehr Priorität gegeben werden. Die städtebauliche Qualität des Strassenraums soll von Fassade zu Fassade entlang des gesamten Abschnitts aufgewertet werden.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Die Aufwertung der Dorfstrasse ermöglicht es, im Zentrum von Baar dem Fuss-/Veloverkehr mehr Raum zu geben. Die verkehrsberuhigte Dorfstrasse soll dank der Mischnutzung von Gewerbe/Ateliers im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen zu einer attraktiven Strasse mit hoher städtebaulicher Qualität aufgewertet werden.</p> <p>Handlungsbedarf Die Aufenthaltsqualität entlang der Dorfstrasse ist heute trotz Tempo 30-Regime eher gering. Der Strassenraum soll auf die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Verkehrsmodi Rücksicht nehmen, wobei dem Fuss- und Veloverkehr Priorität eingeräumt werden soll.</p> <p>Nutzen /Wirkung Die umfassende Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ermöglicht für beide Bereiche deutliche Verbesserungen. Durch die Verkehrsberuhigung entstehen einerseits für die Siedlungsgebiete im Zentrum neue städtebauliche Potentiale mit verbesserten Aufenthaltsqualitäten. Aus verkehrlicher Sicht ermöglichen attraktive Gehbereiche und die siedlungsorientierte Dorfstrasse eine weniger MIV lastige Ausgestaltung mit sicheren und attraktiven Querverbindungen für den Fuss-/Veloverkehr.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Die Massnahme ist abgestimmt mit der Erweiterung der Begegnungszone Bahnhofplatz (M37.02 TM9) und der Strassenraumaufwertung im Geviert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse (M49.01 TM20) und wird im Rahmen des Verkehrskonzepts für das Zentrum von Baar umgesetzt. Dadurch ergeben sich im Zentrum Synergien sowohl im Verkehrs- als auch im Siedlungsbereich.
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <div style="display: flex; align-items: center;"> <input type="checkbox"/> Ja <div style="margin: 0 10px; text-align: center;">  </div> <input type="checkbox"/> Kein Stand </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <input checked="" type="checkbox"/> Nein <div style="margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung </div> </div>
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Dokumentation	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunales Verkehrskonzept Baar (Entwurf) - Verkehrskonzept Zentrum (Entwurf) - Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorf-/Rathausstrasse

M49.05 Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri				
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2027) <input type="checkbox"/> B (2028-2031) <input type="checkbox"/> C (nach 2031)		Massnahmenart Verkehr	Federführung Oberägeri	Beteiligte
Priorität AP 3G -			ARE-Code AP 3G -	
Massnahmenkategorie <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben <input type="checkbox"/> Langsamverkehr </div> <div style="width: 48%;"> <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität <input type="checkbox"/> City-Logistik </div> </div>				
Teilstrategie V5: Motorisierten Verkehr bündeln V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen				
Planungsstand <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Begründung Die bisherigen Abklärungen beschreiben die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen und dienen als Grundlage für die folgende Ortsplanungsrevision.		
Planungsschritte Machbarkeitsnachweis Ortsplanungsrevision Projektierungskredit		Zeitplanung 2019 2020 – 2022 2023		
Bau- und Finanzierungsreife Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung / Baubewilligung Finanzierung (Baukredit) Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme		Zeitplanung 2023 – 2024 2025 2025 2025 2027		
Kosten und Finanzierungsschlüssel (CHF exkl. MWSt.) Anrechenbare Kosten AP 4G CHF 10.0 Mio.			Kanton -	Gemeinde 100%
			Dritte -	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Handlungsbedarf	Das Zentrum von Oberägeri ist geprägt durch die Hauptstrasse, welche Oberägeri entlang des Sees mit Unterägeri im Westen und Morgarten im Osten verbindet. Die heute engen Platzverhältnisse, kombiniert mit einem hohen Verkehrsaufkommen resultieren in einem verkehrsorientierten Strassenraum mit viel Konfliktpotential zwischen MIV und dem Fuss-/Veloverkehr. Die Ortsplanungsrevision der Gemeinde Oberägeri läuft. Basierend auf dem aktuellen Quartiergestaltungsplan sollen die öffentlichen Räume im Dorfkern entwickelt werden, sodass das Dorf unter Erhalt seines historischen Bildes lebendig und attraktiv bleibt und dem Fuss-/Veloverkehr trotz zunehmendem Privatverkehr Priorität einräumt. Das Dorf soll Lebensraum und nicht Verkehrsraum sein.

Inhalt	<p>Die Strassenräume im Dorfzentrum von Oberägeri werden aufgewertet, das Geschwindigkeitsregime angepasst (Tempo 30) und neue Eingangstore zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und besseren Erkennbarkeit der Tempo30-Zonen geschaffen. Weiter sollen Aufenthaltsflächen umgestaltet, Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit angestrebt und eine bessere Vernetzung des Fuss-/Veloverkehrs ermöglicht werden. Dadurch wird eine gesamthafte Aufwertung der öffentlichen Räume im Dorfkern erreicht.</p>
Kartographische Darstellung	
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Zukunftsbild Der in West-Ost-Richtung verlaufende Hauptverkehrsstrom in Oberägeri soll weiterhin auf der Hauptstrasse gebündelt werden. Jedoch soll durch die Geschwindigkeitsreduktion der Strassenraum weniger verkehrsorientiert gestaltet und eine bauliche und verkehrliche Aufwertung im Ortszentrum von Oberägeri erreicht werden. Neben der Hauptstrasse werden auch die Zufahrtsstrassen aufgewertet, weshalb eine insgesamt flächige Aufwertung innerhalb der rot eingefärbten Fläche entsteht.</p> <p>Handlungsbedarf Die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit im Kernbereich von Oberägeri soll durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Aufwertung der Strassenräume verbessert werden.</p> <p>Nutzen /Wirkung Die Geschwindigkeitsreduktion beruhigt den Verkehr und führt zu weniger Konfliktpunkten zwischen dem MIV und dem Fuss-/Veloverkehr. Dies erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die verbesserten Querungsmöglichkeiten für den Fuss-/Veloverkehr in Zusammenhang mit der neuen Platzgestaltung stärken den Charakter des Zentrums von Oberägeri. Das Dorf soll als Ankunftsort erlebt werden.</p>

Bezug zu weiteren Planungen	
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Keine fachlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zu anderen Projekten
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja  <input type="checkbox"/> Kein Stand <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Dokumentation	
Dokument	- Quartiergestaltungsplan Dorfkern Oberägeri

G. Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm 4. Generation

Nr.	Massnahmen	Priorität	Investitions- kosten	Kostenteiler (ohne Bundesbeitrag)			Sofortmassnahme				A-Massnahmen				B-Massnahmen				C-Massnahmen			
				Bund	Kanton	Gemeinden	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
41	Massnahmen Landschaft																					
42	Massnahmen Siedlung																					
M42.01	Planerische Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte	sofort, A, B																				
M42.02	Siedlungsentwicklung nach innen	sofort, A																				
M42.03	Räumliche Potentiale um multimodale Drehscheiben prüfen (Bahn-Ausbauschritt STEP AS 2035)	sofort, A																				
44	Öffentlicher Verkehr																					
Ü44.01	ZBT II mit 3. Gleis Zug-Baar und Ausbau der Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz (AS 2035)	C	1'630.0 Mio.	100%																		
Ü44.02	Haltestelle Baar Sennweid	C	12.0 Mio.	100%																		
M44.03	Massnahmenpaket Buspriorisierung, kurzfristig	A	3.3 Mio.		30%	70%																
M44.04	Massnahmenpaket Buspriorisierung, mittelfristig	B	7.8 Mio.		86%	14%																
M44.05	Massnahmenpaket Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur	A	5.4 Mio.		19%	81%																
M44.06	Angebotskonzept Bahn + Bus 2025	sofort	Eigenleistung			100%																
M44.07	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen	A	3.2 Mio.			100%																
M44.08	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	A	1.2 Mio.			100%																
M44.09	Busstrasse Bahnhof Steinhausen – Einkaufszentrum Zugentau, Steinhausen	C	22.0 Mio.		75%*	25%*																
M44.10	Multimodale Drehscheibe, Baar	B	8.0 Mio.			100%																
45	Kapazität Strassen																					
Ü45.01	6-Spur-Ausbau Buchrain – Rütihof (A14)	C	237.0 Mio.	100%																		
Ü45.02	Halbanschluss Rotkreuz Süd (A4) mit ergänzenden Massnahmen	C	22.0 Mio.	100%																		
Ü45.03	Halbanschluss Steinhausen Süd (A4a)	C	14.0 Mio.	100%																		
M45.04	Verbindung Zugerstrasse – Kirchmattstrasse, Steinhausen	A	1.7 Mio.			100%																
M45.05	Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend, Steinhausen	B	5.1 Mio.			100%																
M45.06	Strassenverbindung Altgasse – Weststrasse, Baar	A	3.2 Mio.			100%																
M45.07	Studie Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	sofort, A	Eigenleistung		100%																	
46	Fuss- und Veloverkehr																					
M46.01	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen	A	29.4 Mio.		52%	48%																
M46.02	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen	B	20.3 Mio.		66%	34%																
M46.03	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug	A	16.2 Mio.			100%																
M46.04	Verbindung Seeweg Unterägeri - Oberägeri	A	10.0 Mio.			100%																
M46.05	Lückenschluss Fuss- und Velonetz, Steinhausen	A	Eigenleistung																			
M46.06	Überprüfung kantonales Velonetz	sofort	Eigenleistung																			
47	Verkehrssicherheit																					
M47.01	Konzept Behebung Unfallschwerpunkte	sofort, A	Eigenleistung																			
48	Massnahmen Verkehrsmanagement																					
M48.01	Lenkung Verkehrsnachfrage Arbeitsplatzgebiet, Steinhausen	sofort	Eigenleistung																			
M48.02	Mobilitätskonzept Kanton Zug	sofort	Eigenleistung																			
M48.03	Verkehrsspitzen glätten (Ausbildungsverkehr ÖV)	sofort, A	Eigenleistung																			
M48.04	Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kt. Zug	sofort, A	Eigenleistung																			
49	Massnahmen Strassenraum																					
M49.01	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, kurzfristig	A	36.4 Mio.		11%	89%																
M49.02	Massnahmenpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, mittelfristig	B	6.1 Mio.		50%	50%																
M49.03	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	A	6.0 Mio.			100%																
M49.04	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	A	6.4 Mio.			100%																
M49.05	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	A	10.0 Mio.			100%																
Total A			132.4 Mio.	*Annahme Kostenteiler																		
Total B			47.3 Mio.																			
Total A + B			179.7 Mio.																			

H. Kartenanhang (separat)

- Umsetzungsstand AP Zug 1. – 3. Generation
- AP Zug, 4. Generation