

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
7	Privat	Allgemeine Zustimmung der OP-Revision und des Entwicklungskonzeptes, jedoch braucht es mehr Mut für kühne, visionäre Projekte, wie beispielsweise ein Stadtring mit grossem Radius mit Seebrücke und Tunneln sowie Parkhäusern (P+R) und die Tourismusförderung durch mehr Schiffe auf dem Zugersee mit besonderen Veranstaltungen.	Wird zur Kenntnis genommen. Stadttumfahrung mit Stadttunnel ist im Richtplan Motorisierter Individualverkehr enthalten. Ein Parkleitsystem für die öffentlichen Parkhäuser ist in Erarbeitung.
7	Privat	Die Kernstadt und Quartierzentren sollen verkehrsfrei werden; Versorgungs- und Entsorgungstransporte bis höchstens 10 Uhr.	Mit dem Stadttunnel wird im Stadtzentrum eine Begegnungszone eingeführt. Bis zu dessen Realisierung ist in Teilgebieten wie Postplatz, Gartenstrasse/Rigistrasse, Vorstadt und Bundesplatz die Attraktivität des öffentlichen Raumes mit geeigneten Massnahmen (z.B. Begegnungszonen für Teilgebiete) zu steigern. In allen Wohnquartieren ist auf Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird. Der Hinweis bezüglich Anlieferbeschränkung wird dem Departement SUS weitergeleitet.
7	Privat	Um eine bessere Signalisation an den Zufahrten wird gebeten sowie z.B. auch beim Bundesplatz.	Die Signalisation an den Kantonsstrassen wird in Absprache mit dem Kanton laufend überprüft. Mit der Einführung eines P+R-Konzeptes werden die öffentlichen Parkhäuser besser signalisiert.
11	Privat	Quartier Guthirt: Der Schleichwegverkehr quartierfremder Automobilisten in den Quartierstrassen ist zu unterbinden, dies vor allem im Bleichimattweg und Landhausweg: durch Fahrverbote, Einbahnstrassen, nur Zubringerdienst, nur für Anwohnerverkehr und vermehrte Polizeikontrollen, jedoch auch eine Signalisation, welche den Detailgeschäften an der Mattenstrasse das wirtschaftliche Überleben gestattet.	Wird im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen Nordzufahrt sowie vertieft mit der Sperrung der Industriestrasse untersucht.
16	Privat	Richtplan Verkehr: V12 öV Erschliessung - Anschluss Neuüberbauung, Blasenbergstrasse/ Wasserreservoir WWZ	Die Hanglage und das verästelte Strassennetz erschweren eine bessere Linienführung. Aus Kosten-/Nutzengründen kann das Gebiet nicht besser an den öV angeschlossen werden. Eine betriebliche Optimierung der bestehenden Linie 13 steht deshalb als grösster Fahrgastnutzen im Vordergrund.
19	Privat	Es ist darauf zu verzichten, den Bellevueweg als Erschliessungsstrasse einzustufen, da dieser eine Quartierstrasse mit natürlichen Barrieren ist, welche verkehrsberuhigend wirken. Zudem wird er nach der Schliessung des Restaurants Bellevue kaum quartierfremden Verkehr haben.	Wird berücksichtigt. Die geringen Verkehrsmengen erlauben es, den Bellevueweg als Zufahrtsstrasse ohne Eintrag im Richtplan zu klassieren.
28	Privat	Dringend werden genügend viele und sichere Veloboxen beim Bahnhof gebraucht, denn das Velo und die Bahn sind die umweltfreundlichste Mobilität.	Wird zur Kenntnis genommen und an das Departement SUS weitergeleitet.
28	Privat	Entwicklungskonzept, Seite 32: Als wichtigster Grundsatz muss berücksichtigt werden: Mehr Strassen = Mehr Verkehr! Die Planer sollen sich zur Frage äussern: "Wie würde es sich auswirken, wenn die Geldmittel für den Strassenbau zu Gunsten des Individualverkehrs für die Verbilligung und Erweiterung des öffentlichen Verkehrs und deren Abos eingesetzt würden?"	Wird zur Kenntnis genommen.
28	Privat	Planungsbericht, Kapitel 3.1.2.: Viele Velostreifen hören an Kreuzungen auf. Velostreifen sind jedoch durchgängig auszuführen, d.h. die angesprochenen Kreuzungen oder die entsprechenden Vorschriften sind dem anzupassen.	Um ein durchlässiges und gut vernetztes Fuss- und Radwegnetz zu gewährleisten, sind die Querungen der städtischen Hauptachsen für Fussgänger und Radfahrer sicher und attraktiv zu gestalten. Mit den Massnahmen in den beiden Richtplänen Verkehr resultiert die geforderte Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr.
28	Privat	Planungsbericht, Kapitel 5.3: Es wäre wichtig, die Kosten der vorgesehenen Ausgaben für öffentlichen und den (direkten und indirekten) motorisierten Privatverkehr zu schätzen und einander gegenüberzustellen. Das würde die Planung viel transparenter und objektiver machen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
30	Bauen Schätzen Verwalten AG	Unterbrechung Aabachstrasse: Es kann nicht sein, dass die Zufahrt zur Liegenschaft nur durch einen grossen Umweg, Feldstrasse, und eine Durchfahrt durch das ganze Quartier als besser eingestuft wird als die heutige direkte kürzeste Zufahrt.	Die Sperrung der Aabachstrasse ist eine Folge der Nordzufahrt. Die Durchlässigkeit für Fussgänger und Radfahrer ist sichergestellt. Mittels Lärmschutzwänden werden die hinterliegenden Gebäude und das Quartier vor Lärmemissionen der Nordstrasse geschützt.
31	SBB CFF FFS	Richtplan Verkehr: 4.9 Fuss- und Radwegnetz: Die Ausgestaltung von Ergänzungen des Netzes in und um Bahnanlagen muss mit der SBB abgestimmt werden. Im Gebiet SBB West (Westlich des Bahnhofs) und bei niveaufreien Bahn-Querungen (z.B. F7) tangieren die Linienführungen zum Teil SBB-Ausbauten, die mittel- und langfristig die betrieblichen Funktionen und die Sicherheitsstandards gewährleisten müssen (z.B. Gleis 8 Sachplan Alptransit, Abstellgruppe SBB West, Abstellgruppe SBB Schleife Nord, Produktionsanlagen des Regionalen Personenverkehrs).	Die Wegführungen sind in Zusammenarbeit mit der SBB entwickelt worden. Die Verbesserung der Querung für Fussgänger und Radfahrer F7 bezeichnet die Querung Nordzufahrt, Siemensareal, Gartenstadt und keine Querung von Geleisen. Fuss- und Radwege im Gebiet SBB-West sind bereits durch den Sondernutzungsplan Landis&Gyr/SBB-West gesichert. Das Gleis 8 und die Abstellanlagen sind im Zonenplan berücksichtigt.
31	SBB CFF FFS	RV: 4.10 Öffentlicher Verkehr: Nebst der Stadtbahn Zug 1. Teilergänzung sind die mittel- bis langfristigen Projekte eine 3. Spur Choller Müli - Zug eine Doppelspur Steinhausen - Choller Müli die Einbindung des Gleis 1 über der Gotthardstrasse die Abstellgruppe SBB West und Schleife Nord eine Doppelspurinsel Oberwil Süd mit der SBB abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen. Sobald Projekte definiert und im kantonalen Richtplan enthalten sind, werden diese im kommunalen Richtplan nachgetragen.
31	SBB CFF FFS	Bei der neuen Stadtbahnhaltestelle Zug Casino ist zu bemerken, dass für eine allfällige P&R-Anlage der Platz mit der städtischen Überbauung Frauensteinmatt jetzt zu koordinieren ist. Seitens SBB besteht keine entsprechende Landreserve.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Erstellung allfälliger P&R-Stellplätze ist sowohl in den Handlungsanweisungen enthalten und wird bei der Projektierung des Alterszentrums Frauensteinmatt berücksichtigt.
36	Privat	Zu prüfen ist, ob die Einmündung der verlängerten Chollerstrasse in die Chamerstrasse weiter westlich erfolgen könnte, als wie bisher vorgesehen bei der Liegenschaft Etter-Kirsch. Dies bewirke eine bessere Verkehrsaufteilung des Verkehrs ab Alpenblick auf die Chamerstrasse und auf die Chollerstrasse. Auf Grund der besseren Verkehrsaufteilung und Linienführung könnte später eine Abklassierung der Chamerstrasse besser durchgesetzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Mit der Massnahme K7 (Umbau Knoten Choller-/Chamerstrasse im Zusammenhang mit der durchgehenden Chollerstrasse und der Verlängerung General-Guisan-Strasse) soll der Verkehr Richtung Stadt gezielt auf die Chollerstrasse und die verlängerte General-Guisan-Strasse geleitet werden.
36	Privat	Im RPV wird die Chamerstrasse langfristig abklassiert, dies ist sehr zu begrüssen. Der Stadtrat soll unbedingt an dieser Abklassierung festhalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
37	Privat	Die Knotenpunkte des Stadttunnels werden zum Verkehrs-Kollaps führen, weil sie zu nahe zueinander liegen. Zudem werden so weitere Schandflecken im Stadtbild entstehen. Unklar in den Planungsunterlagen sind die Abgas-Kamine / -Türme des Tunnel-Abschnitts mitten im Stadt-Zentrum.	Die jetzige Linienführung mit den Anschlüssen Aegeristrasse, Gotthardstrasse und Gubelstrasse bringt den grössten Nutzen. Die Linienführung entstand in Zusammenarbeit mit dem Kanton und ist im kantonalen Richtplan enthalten. Die Ablüftungsanlagen sind Teil des Projekts und müssen nicht im Richtplan nachgetragen werden.
38	Privat	Um eine echte Entlastung der Hofstrasse zu ermöglichen, muss man den Verkehr aus der Gimenen in die Artherstrasse führen. Deshalb ist ab der Verzweigung Hofstrasse/Meisenbergstrasse/Oberwiler Kirchweg eine Sammelstrasse zur Artherstrasse zu führen und die ganze Hofstrasse als Erschliessungsstrasse zu klassieren.	Die vorgeschlagene Sperrung der Hofstrasse bietet als einzige eine gezielte Lösung, welche den Verkehr aus der Hofstrasse und der Gimenen in vertretbarem Mass auf die bestehenden Strassen verteilt. An den Eintragungen im Richtplan Verkehr (Sperrung, Klassierung der Strassen) wird festgehalten.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
38	Privat	Die täglichen Staus auf der Artherstrasse soll man durch einen Verzicht auf städtische Bauten minimieren und warten bis sich die Verkehrssituation beruhigt haben wird und der Knoten Casino saniert ist.	Der Kanton beabsichtigt die Erstellung einer Busspur auf der Artherstrasse. Damit können die Verlustzeiten für den öV reduziert werden. Verkehrsgutachten zeigen, dass auch mit den neuen Überbauungen eine genügende Verkehrsqualität auf den betroffenen Strassen erreicht wird. Dazu trägt auch die Sperrung der Hofstrasse bei.
38	Privat	Der Stadttunnel soll bereits im Gebiet Salesianum beginnen, um die schädlichen Auswirkungen auf die Anwohner und Hotel etc. zu minimieren. Auf diese Weise wäre auch das Problem des Steckenbleibens der ZVB-Busse im Stau auf der Artherstrasse beseitigt.	Ein Anschluss im Gebiet Salesianum wurde schon früh aus Kosten-/Nutzengründen verworfen. Die Linienführung des Stadttunnels wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet und ist im kantonalen Richtplan festgelegt.
38	Privat	Es sind Massnahmen ins Auge zu fassen, welche verhindern, dass der Verkehr aus Süden nach einer zukünftigen Eröffnung des Stadttunnels zunimmt.	Mit verschiedenen verkehrslenkenden Massnahmen (Strassenunterbrechungen, Pfortneranlagen und der Umgestaltung des Stadtzentrums als Begegnungszone - Erhöhung des Durchfahrwiderstandes) soll verhindert werden, dass der Verkehr weiterhin durch das Zentrum geleitet wird.
38	Privat	Vor den verkehrsberuhigenden Gebieten (z.B. Altstadt) haben genügend Parkplätze zu bestehen.	Öffentliche Parkieranlagen stehen mit dem Parkhaus Casino, dem geplanten Parkhaus am Postplatz und dem Ausbau der Parkieranlage Frauensteinmatt zur Verfügung.
38	Privat	Wieder ins Auge zu fassen ist ein direkter Durchgang von der Altstadt zum Parkhaus Casino.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Parkhaus Casino ist aus Sicht des Stadtrats für Fussgänger gut erschlossen.
38	Privat	Das Problem der vielen, in beiden Richtungen fahrenden Velofahrer auf dem (westlichen) Trottoir der Artherstrasse zwischen dem Parkplatz bei der Bushaltestelle Kantonsspital und dem Casino ist immer noch nicht gelöst.	Wird zusammen mit dem Bau einer Busspur auf der Artherstrasse verbessert.
39	Müller Müller Architekten AG	Die Quartierstrasse Bellevueweg ist nicht als Erschliessungsstrasse zu klassifizieren, denn es handelt sich um eine reine Quartierstrasse. Es ist eine Privatstrasse und soll es bleiben. Es besteht kein überwiegendes öffentliches Interesse, der Strasse einen öffentlicheren Charakter zu geben. Zudem hat der Bellevueweg Wohnstrassencharakter und viele Kinder spielen auf der Strasse.	Wird berücksichtigt. Die geringen Verkehrsmengen erlauben es, den Bellevueweg als Zufahrtsstrasse ohne Eintrag im Richtplan zu klassieren.
45	WELCOME Immobilien AG	Handlungsanweisung U2: Es besteht ein grundbuchamtliches Wegrecht via Fridbachweg zur Artherstrasse zu Gunsten der Stockwerkeigentümer (GB 3175) des Quartiers Hasenbüel 1-42. Durch die Sperrung des Teilstückes Hofstrasse wird dieses Wegrecht entzogen, was nicht toleriert wird.	Die vorgeschlagene Sperrung der Hofstrasse bietet als einzige eine gezielte Lösung, welche den Verkehr aus der Hofstrasse und der Gimenen in vertretbarem Mass auf die bestehenden Strassen verteilt. Die Hofstrasse ist eine öffentliche Strasse. Die Signalisationshoheit obliegt dem Stadtrat. An den Eintragungen im Richtplan Verkehr (Sperrung, Klassierung der Strassen) wird festgehalten.
47	Privat	Die Einfahrt Gebäude Aabachstrasse 26 a-d via Parkplätze der Liegenschaft "Sidler" (nördl. Grenze Parzelle 330) zur Gartenstadt soll als Fusswegverbindung bestehen bleiben, denn sie ermöglicht eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr.	Der Richtplan enthält eine Fusswegverbindung von der Aabachstrasse zur Nordzufahrt via Fliederweg. Eine zusätzliche öffentliche Wegverbindung ist aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig, da alternative Verbindungen bestehen.
48	Privat	Die Umklassierung des Bellevuewegs in neu eine Erschliessungsstrasse ist aus der Teilrichtplanung Verkehr ersatzlos zu streichen, da sie völlig unnötig und nicht nachvollziehbar ist.	Wird berücksichtigt. Die geringen Verkehrsmengen erlauben es, den Bellevueweg als Zufahrtsstrasse ohne Eintrag im Richtplan zu klassieren.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
51	Privat	Der Durchgang/Fussweg von der Aabachstrasse zur Gartenstadt und somit ins Siemensquartier zwischen dem Areal Sidler und ihrer Genossenschaft ist im Richtplan nicht mehr geplant. Bitte: Den ursprünglich geplanten Weg im Richtplan wieder aufzunehmen! (Sie haben sich über die Aufzoning im Areal Sidler erkundigt und es wurde damals bestätigt, dass der Neubau nicht direkt an ihr Grundstück gebaut werde und der Durchgang bestehen bleibt.	Der Richtplan enthält eine Fusswegverbindung von der Aabachstrasse zur Nordzufahrt via Fliederweg. Eine zusätzliche öffentliche Wegverbindung ist aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig, da alternative Verbindungen bestehen.
54	Architekt BSA/SIA	Die Neuklassierung des Bellevuewegs in eine Erschliessungsstrasse sei aus dem Teilrichtplan Verkehr zu streichen. Vor einigen Jahren schon wurde die Idee einer Verbreiterung geprüft und aus guten Gründen verworfen. Sie ist eine private Quartierstrasse und in ihrer Einspurigkeit beruhigt sie den Verkehr auf eine selbstverständliche, elegante Art. Es gab weder Unfälle noch Wartezeiten.	Wird berücksichtigt. Die geringen Verkehrsmengen erlauben es, den Bellevueweg als Zufahrtsstrasse ohne Eintrag im Richtplan zu klassieren.
55	Privat	Die im Entwicklungskonzept vorgesehene Verbindung des Langsamverkehrs von der Aabachstrasse über die Parzelle 330 zum Durchgang ins Siemens-Areal beim Zählerweg 9 ist in den Richtplan ÖV-Langsamverkehr aufzunehmen.	Der Richtplan enthält eine Fusswegverbindung von der Aabachstrasse zur Nordzufahrt via Fliederweg. Eine zusätzliche öffentliche Wegverbindung ist aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig, da alternative Verbindungen bestehen.
58	Privat	Es werden folgende Massnahmen beantragt: - Lärmschutzmassnahmen entlang des Bahngleises bis zum Ende des Besiedlungsgebiets in Richtung Baar - Lärmschutzmassnahmen entlang der Nordzufahrt (z. B. Erdwall) - Lichtschutzmassnahmen entlang der Nordzufahrt (z. B. durch Büsche und Bäume).	Wird zur Kenntnis genommen. Die Grenzwerte sind bei der Bebauung Zuger Stadttor eingehalten, ansonsten hätte keine Baubewilligung erteilt werden dürfen. Die Nordzufahrt wird zu keinerlei Überschreitungen der Grenzwerte bei der fraglichen Liegenschaft führen.
63	Quartierverein Guthirt / IG Guthirt	Gebiet zwischen Bahngleise und Baarerstrasse - zwischen Feldstrasse und Lindenpark: Die entsprechenden Versprechen anlässlich des Bebauungsplanes Kistenfabrik auf qualitativ gute und durchgängige Fussgänger- und Velowege in diesem Geviert harren noch immer der Umsetzung.	Ist eingetragen als Fusswegverbindung (Richtplaninhalt).
63	Quartierverein Guthirt / IG Guthirt	Der Radweg entlang des Bahndammes West soll als wichtige Nord-Südachse seiner Bedeutung entsprechend ausgestaltet und auf die problemlose Kreuzung der Feldstrasse geachtet werden.	Ist eingetragen als Fuss- und Radwegverbindung (Richtplaninhalt).
63	Quartierverein Guthirt / IG Guthirt	Vor der Eröffnung der Nordzufahrt sei die Baarerstrasse wie auch die Industriestrasse für die Anwohner und den Langsamverkehr aufzuwerten. Der Durchgangsverkehr wie auch die Geschwindigkeiten auf den Strassen durch das Quartier sind zu kontrollieren und zu reduzieren.	Gemäss Handlungsanweisungen V8 Verkehrsberuhigte siedlungsorientierte Strassenabschnitte sind die genannten Strassen aufzuwerten. Eine Umgestaltung hat unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung und in Absprache mit dem Kanton zu erfolgen.
67	Nachbarschaft Röteli Präsident	Die Fussgängerbezüge des Quartiers zur Stadt und in die Naherholungsgebiete sind wichtig. Z. B. sollte der Hänggelisteg eine Anbindung an den Aegerisaumweg bei der St. Verena-Kapelle bekommen, welcher nicht wie bis anhin über die beidseitig eingezäunte Strasse führt.	Ist eingetragen als Fusswegverbindung (Richtplaninhalt).
71	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Für das Metalli- und das Bergli-Areal bestehen mittelfristig Verdichtungsabsichten, welche durch die Zentrumsfunktion der Bauten und Nutzungen dieses Stadtteils notwendig sind. Für die MZI, vor allem aber auch für die künftigen Nutzer dieser "Kernstadt" ist eine optimale und störungsfreie Erreichbarkeit von zukunftsentscheidender Wichtigkeit. Von Bedeutung ist, dass der öffentliche Verkehr wie auch der Individualverkehr als Zubringer zur "Kernstadt" funktionieren.	Wird zur Kenntnis genommen.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
71	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Insbesondere sind folgende Fragen von Bedeutung (Metalli-/Bergli-Areal): - Welche Auswirkungen hat eine allfällige Unterbrechung der Industriestrasse auf die Erreichbarkeit des Metall-/Bergli-Areals mit Parkhotel? - Welche Auswirkungen haben die Knoten Gubel-, Industrie- und Hofstrasse auf die Erreichbarkeit des Metall-/Bergli-Areals mit Parkhotel? - Welche Auswirkungen hat die Herabstufung von Strassen auf den störungsfreien Verkehr im Zentrum? - Sind Massnahmen für höhere Frequenzen an den Knoten Gotthard- / Post- / Baarerstrasse vorgesehen? Für Verkehrsfragen die beiden Areale betreffend, soll gemeinsam und frühzeitig mit den Vertretern der MZI nach geeigneten Lösungen gesucht werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Detaillierte Untersuchungen zu den Auswirkungen der angesprochenen Massnahmen erfolgen im Zuge der Projektierung.
73	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Verkehrsdosierung: Mit nicht näher bekannten "Anlagen" sollen Verkehrsmengen begrenzt werden. Es soll erläutert werden, was damit gemeint ist: handelt es sich um bauliche Massnahmen, um Schranken oder um Ampeln?	Siehe entsprechendes Kapitel in den Handlungsanweisungen sowie im erläuternden Bericht. Grossmehrheitlich sind dies Optimierungen an bestehenden LSA und allfällige bauliche Anpassungen der Knoten.
73	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Die Festlegung der Zone 30 in praktisch allen Wohngebieten dürfte bundesrechtswidrig sein. Auch wenn dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr das Hauptaugenmerk verliehen wird, ist jede einzelne Strasse zu prüfen. Faktische Durchgangs- und Erschliessungsstrassen dürfen nicht mit Zone 30 belegt werden. Dasselbe gilt für bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Solche und Tempo 30 sollen abgelegenen Quartier- und Quartierstichstrassen vorbehalten sein.	Wird zur Kenntnis genommen. Siehe dazu auch die Kapitel 4.7 im erläuternden Bericht zum Richtplan Verkehr.
74	FDP der Stadt Zug	Änderungen des Verkehrsregime sollen zweierlei Verbesserungen bringen: - Entlastung der Wohnquartiere von Durchgangsverkehr, Verbesserung der Wohnqualität - Verbesserung des Verkehrsflusses, bessere Erreichbarkeit Sie begrüssen das Vorgehen im Sinne des kantonalen Verkehrsrichtplanes: Nordzufahrt, Tangente Zug-Baar, Stadttunnel, Verlängerung General-Guisan-Strasse. Die Funktion und die Auswirkungen der vorgesehenen flankierenden Massnahmen sind in Versuchsphasen vorgängig abzuklären.	Wird zur Kenntnis genommen.
75	Privat	Liegenschaftseigentümer Schilfmattweg 5: Der Fussweg vom Europaplatz Richtung Cham bis zur Liegenschaft Landis ist heute bereits realisiert und führt über den Hafenplatz zwischen Yachtclubhaus und Hafenrestaurant am See weiter Richtung Cham. Sie beantragen, den bestehenden Weg beizubehalten.	Bestehender Weg wird beibehalten und in der eingezeichneten Linienführung weiterbearbeitet. Der Fussweg tangiert die Grenze der Liegenschaft Schilfmattweg nicht.
76	Privat	Liegenschaftseigentümer Schilfmattweg 5: Der Fussweg vom Europaplatz Richtung Cham bis zur Liegenschaft Landis ist heute bereits realisiert und führt über den Hafenplatz zwischen Yachtclubhaus und Hafenrestaurant am See weiter Richtung Cham. Sie beantragen, den bestehenden Weg beizubehalten.	Bestehender Weg wird beibehalten und in der eingezeichneten Linienführung weiterbearbeitet. Der Fussweg tangiert die Grenze der Liegenschaft Schilfmattweg nicht.
77	Bauforum Zug Präsident	Richtplan Verkehr: Die Haltung gegenüber dem Verkehr ist gut und zukunftsweisend. Folgende Kommentare dazu: - Das Konzept mit der Begegnungszone im Zentrum kann nur umgesetzt werden, wenn der Stadttunnel gebaut ist. Dieser wiederum ist seit je her ein politischer Streitpunkt. Bei Nichtrealisation ist das ganze Konzept unmöglich zu realisieren. - Beim RV (ÖV-Langsamverkehr) fehlt eine Hierarchisierung des Wegnetzes. - Schade ist beim erläuternden Bericht zum RV, dass dieser keine Zeitachse enthält. - An den Haupteinfallsachsen (Cham, Baar und Walchwil) sollten am Ortseingang P+R Plätze erstellt werden. P+R Plätze am Bahnhof sollten nicht vergrössert werden. Ziel sollte sein, den Individualverkehr am Ortseingang abzufangen. Mittels ÖV (Stadtbahn und Bus) sollte man dann ins Zentrum gelangen. Geplant ist gemäss Richtplan nur ein P+R Platz auf der Seite Walchwil (Frauensteinmatte).	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Es wird zwischen kantonalen und kommunalen Fuss- und Radwegen unterschieden. Der Bericht zeigt die Abhängigkeiten von kantonalen Strassenbauprojekten. Die Realisierung hängt vom Kanton ab, so dass darüber keine verlässlichen Aussagen gemacht werden können. P+R-Plätze gemäss kantonalem Konzept sind übernommen worden. Es sind keine weiteren P+R-Parkplätze vorgesehen.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
79	Zuger Kantonalbank	Uk8 (Göblistrasse) ist bereits jetzt und nicht erst mit dem Bau des Stadttunnels zur Erschliessungsstrasse abzuklassieren. Die Abklassierung soll bereits ab der Industriestrasse erfolgen.	Eine Abklassierung vor dem Bau des Stadttunnels ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge nicht möglich. Am Eintrag betreffend Umklassierung wird festgehalten.
79	Zuger Kantonalbank	Anschlusspunkt A11 neue Erschliessung: Der Richtplantext zu A11 ist wegzulassen, da das Gebiet Lüssi GS Nr. 1758 in mehreren Etappen vom Lüssiweg her erschlossen werden soll.	Die Erschliessung der Siedlungserweiterung Lüssi hat von der Göblistrasse zu erfolgen. Bei der Einzonung des südlichen Teilgebiets ist eine Erschliessung via Lüssiweg zu prüfen.
79	Zuger Kantonalbank	Die Erbegemeinschaft unterstützt die Idee, Busse über die Göblistrasse zu führen, da dieses Gebiet inkl. Neubauten in Baar sonst schlecht erschlossen wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
83	Privat	Richtplan Verkehr - Das ist eine sorgfältige und gute Arbeit: Wichtig sind dabei auch die Realisierungszeiten, bei denen noch vermehrt auf Sofortmassnahmen gedrängt werden muss. Anregung: Dem Fussgängerthema noch mehr Aufmerksamkeit und Differenzierung schenken. Es fehlen reine Fussgängerzonen, besonders wichtige Fussgängerachsen und die Plätze als städtische Aufenthaltsorte.	Wird zur Kenntnis genommen.
84	Privat	Trottoir und deren Übergänge behindertengerechter gestalten.	Wird zur Kenntnis genommen und an die Abteilung Tiefbau , Baudepartement Stadt Zug, weitergeleitet.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Der Güterumschlag muss für sie und ihre Kunden in der Oswalds-Gasse weiterhin möglich sein, denn eine Nähmaschine mit bis zu 20 kg bzw. eine Bügelstation mit bis zu 50 kg trägt keine Kundin weit.	Wird zur Kenntnis genommen und an das Departement SUS weitergeleitet.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Die Parkplätze bei der Einfahrt Dorf, bei der Burgbachtornhalle, bei der Zeughausgasse bzw. bei der Oswaldskirche sind in der Anzahl zwingend zu erhalten. Ihre Kunden, mehrheitlich Frauen, wünschen einen Abstellplatz im Freien. Eine Parkdauer von 30 Minuten ist für sie wichtig, eine noch kürzere Dauer ist für eine Fachberatung nicht möglich.	Wird zur Kenntnis genommen und an das Departement SUS weitergeleitet.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Einer Begegnungszone, wie sie Herr Merlo vom TEAMverkehr an der Sprechstunde vom 3.9.2007 mitgeteilt hat, sehen sie positiv entgegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Könnte die ZVB nicht vibrationsärmere und rüschärmere Busse einsetzen oder könnte der Kanton die Aegeristrasse von den Altstadtgebäuden abkoppeln. Hör- und spürbare Vibrationen sowie Risse, starke Verschmutzungen an den denkmalgeschützten Fassaden sind die Folgen. Vermietungsschwierigkeiten, auch wenn die Schallschutzfenster sowie schalldämmende Massnahmen vorgenommen wurden, stellen sich ein (finanzielle Ausfälle!).	Wird zur Kenntnis genommen und an die ZVB weitergeleitet.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Wichtig für die Häuser an der Aegeristrasse vom Kolinplatz bis Eingang Dorf ist, dass der Staub alle 2 Tage auf der Fahrbahn sowie auf dem Trottoir abgesaugt wird. So werden die erhaltenswerten Gebäude auch weniger stark belastet.	Wird zur Kenntnis genommen und an die Abteilung Tiefbau , Baudepartement Stadt Zug, weitergeleitet.
85	Nähzentrum Nussbaumer	Gefährliche Situationen vor dem Geschäft an der Aegeristrasse spielen sich ab, wenn Fahrzeuge stehende Busse überholen.	Wird zur Kenntnis genommen und an das Departement SUS weitergeleitet.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
88	Privat	<p>Vorgesehene Poller-Standorte (Industriestrasse, nördlich der Lichtsignalanlage bei der Abzweigung Lüssiweg/Industriestrasse und Industriestrasse, südlich der Einmündung Mattenstrasse) -</p> <p>A) Insbesondere mit dem Poller, Einmündung Mattenstrasse, ergeben sich ganz erhebliche Nachteile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der stadteinwärts fahrende Verkehr würde mit grösster Wahrscheinlichkeit in die Mattenstrasse einbiegen und das Wohnquartier "Mattenstrasse/Lauriedhofweg" neu mit Durchgangsverkehr belasten. 2. Mit Bestimmtheit hätten weiter auch die Bewohner/innen an der Ackerstrasse mit ganz erheblichem Mehrverkehr zu rechnen. 3. Durch die versenkbaren Poller wäre es künftig auch nicht mehr möglich, stadtauswärts zu fahren. Insbesondere das "Quartierlädäli" und die Metzgerei Rinderli würden stark beeinträchtigt, weil die motorisierten Kunden aus der ganzen Stadt den Umweg über die Baarerstrasse (häufiger Kolonnenverkehr), weiter durch die Göblistrasse, Industriestrasse wählen müssten. Erwähnt sei auch noch der Getränkeladen von Weber-Vonesch an der Industriestrasse. Er ist besonders stark von einer optimalen Zufahrt aus der Stadt angewiesen. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen und in der Detailprojektierung für die Sperrung der Industriestrasse berücksichtigt.</p>
88	Privat	<p>Vorgesehene Poller-Standorte (Industriestrasse, nördlich der Lichtsignalanlage bei der Abzweigung Lüssiweg/Industriestrasse und Industriestrasse, südlich der Einmündung Mattenstrasse) -</p> <p>B) 1. Mit der Sperrung der Industriestrasse mit Pollern müssten alle Bewohner der Mattenstrasse, dem Grundweg, Wiesenweg, Landhausweg, der Ackerstrasse ganz erhebliche Umwege für die Fahrt von und zur Stadt in Kauf nehmen.</p> <p>2. Wie die Zu- und Wegfahrt zwischen den beiden geplanten Pollern zu erfolgen hat, ist ebenfalls ungelöst. Sind doch Zufahrtsmöglichkeiten zu gewährleisten: Anwohner, Besucher, Handwerker, Postdienst, Ärzte Ambulanzfahrzeuge etc.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und in der Detailprojektierung für die Sperrung der Industriestrasse berücksichtigt.</p>
88	Privat	<p>Vorgesehene Poller-Standorte (Industriestrasse, nördlich der Lichtsignalanlage bei der Abzweigung Lüssiweg/Industriestrasse und Industriestrasse, südlich der Einmündung Mattenstrasse) -</p> <p>C) 1. Der Zustand nach Inbetriebnahme der Nordzufahrt ist vorerst abzuwarten. Erst dann kann schlüssig beurteilt werden, wie sich der Verkehr auf der Nordzufahrt, der Baarerstrasse, der Industriestrasse, der Göblistrasse und auf dem Lüssiweg entwickeln wird.</p> <p>2. Es ist ja erwünscht und durchaus möglich, dass sich der Verkehr derart von der Baarerstrasse auf die Nordzufahrt und von der Industriestrasse auf die Baarerstrasse verlagert, dass keinerlei oder nur marginale flankierende Massnahmen notwendig sind.</p> <p>3. Mit mildereren Massnahmen als versenkbare Poller dürfte man das Ziel ebenfalls erreichen.</p> <p>4. So könnte wechselseitiges Parkieren auf der Industriestrasse verkehrsberuhigend wirken, ebenso Fahrbahnverengungen.</p> <p>5. Zu den "rush hours" könnten, den Hauptverkehrsströmen entgegengesetzt, zeitlich begrenzte Fahrverbote beruhigend wirken. Für Busverkehr, Feuerwehr, Ambulanz etc. Durchfahrt immer gestattet.</p> <p>6. Offenbar muss man davon ausgehen, dass ab der Nordzufahrt via Göblistrasse Mehrverkehr auf der Industriestrasse erwartet wird. Dem könnte mit Rechts- und Linksabbiegeverboten bei der künftigen Kreuzung Industriestrasse/Göblistrasse begegnet werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und in der Detailprojektierung für die Sperrung der Industriestrasse berücksichtigt.</p>
93	Privat	<p>Änderungsvorschlag betreffend der kommunalen Radstrecke V13 (140 Unterschriften für ihr Anliegen gesammelt - Beilagen):</p> <p>Antrag - Die kommunale Radstrecke durch die Grossüberbauung "Feldhof", Zug, mit über 400 Wohnungen aus dem Verkehrsrichtplan herauszustreichen. Folglich muss die Radstrecke auch aus dem Bebauungsplan entfernt werden. Die Dienstbarkeit für Fussgänger stellen sie nicht in Frage.</p>	<p>Wird abgelehnt. Die Radwegführung ist sowohl in Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West wie auch im Bebauungsplan Feldhof enthalten. Der Weg ist ausdrücklich nur für Fussgänger und Radfahrer offen.</p>
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	<p>Nordzufahrt, Knoten K1: Das hohe Verkehrsaufkommen wird sich ohne besondere Massnahmen zur Busbevorzugung nachteilig auf Fahrdauer und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auswirken.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Feldstrasse und die Nordstrasse sind Kantonsstrassen.</p>

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Kreisel Aabachstrasse: Der stark belastete Kreisel kann in der Hauptverkehrszeit zu Staulagen führen auf einmündenden Strassen. Die Verkehrsdichte im Kreisel selbst wird das Einmünden der Busse zeitlich verzögern. Massnahmen zur Priorisierung des ÖV in diesem Raum sind unverzichtbar.	Wird zur Kenntnis genommen. Ist nicht Teil des Richtplans Verkehr.
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Strassenunterbrechungen: Sie begrüssen die geplanten Strassenunterbrechungen, teilweise mit Durchlässigkeit für die Busse. Vor der Umsetzung sollten vertiefte Abklärungen und Verkehrssimulationen Aufschluss geben über Störelemente und Kontra-Massnahmen zur Stützung der freien Fahrt der Busse bei der Annäherung. Als kritische Unterbrechungen in diesem Konsens erachten sie die Aegeristrasse, Artherstrasse und die Industriestrasse.	Sperrungen werden in Detailprojekten vertieft untersucht. Aegeristrasse und Artherstrasse werden erst mit dem Stadttunnel unterbrochen.
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Niedriggeschwindigkeitsregime: Vorhandene Elemente zur Beschleunigung des ÖV werden in Zonen mit Niedriggeschwindigkeitsregime gegenstandslos. Die Busse werden von den Vortrittsrechten und der Fliessgeschwindigkeit des Langsamverkehrs aufgesogen und als Folge deutlich verlangsamt. Sie richten sich nicht gegen die geplanten Zonen mit Niedriggeschwindigkeitsregime, möchten aber auf längere Fahrzeiten und situativ mehr Busse in den Fahrzeugumläufen hinweisen. Beide Faktoren drücken auf die Attraktivität des ÖV und den wirtschaftlichen Erfolg.	Wird neu in Kap. V0 berücksichtigt. Laut einer Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT vom Mai 2005 betr. Qualität des Verkehrsangebots schwankt die Fahrgeschwindigkeit des Nicht-Bahn öV zwischen 16 bis 17 km/h. Auswirkungen auf die Umsetzbarkeit von Verkehrsberuhigten Abschnitten sind somit nicht zu erwarten.
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	Die Linienführung ist nach ihrer Beurteilung besonders im Raum Herti/Feldhof nicht in allen Teilen kongruent mit dem aktuellen Planungsstand des Projektes. Planunterlagen sind mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, Amt für öffentlichen Verkehr, abzugleichen.	Haltestellenstandorte und öV-Feinverteiler werden aufgrund des Vorprüfungsberichts angepasst.
94	Zugerland Verkehrsbetriebe AG	2 - Langsamverkehr - Haltestellen: - Raum Aabachstrasse/Feldstrasse: Drei gegenwärtige Haltestellen der Linie 13 sind nicht aufgeführt. Sie könnten sich vorstellen, dass dies mit der besseren Lesbarkeit und Interpretation des Planes zusammenhängt. (Sie bieten ihr Mitwirken bei der Feinplanung der Massnahmen mit Auswirkungen auf den ÖV an.)	Wird zur Kenntnis genommen. Haltestellenstandorte werden überprüft.
97	Privat	Inventar historischer Verkehrswege: Das Stadtgebiet weist zahlreiche historische Verkehrswege mit zum Teil bedeutender Substanz auf. Damit bei der Planung von Bauvorhaben auf diese wertvollen Zeitzeugen Rücksicht genommen wird, sollten diese Verkehrswege im Verkehrsrichtplan vermerkt sein. Die Verkehrswege sind unter der Internetadresse http://ivs-gis.admin.ch abrufbar.	Wird zur Kenntnis genommen. Aufnahme in Richtplan ist nicht erforderlich.
97	Privat	Der Verkehrsrichtplan ÖV-Langsamverkehr sollte für die neue Ost-West-Fussgängerverbindung vom Stierenmarkt bis über die Letzistrasse und die neue Lorze weiter geführt werden.	Weiterführung über private Grundstücke und die Lorze ist nur mit unverhältnismässig hohen Investitionen möglich. Am Eintrag wird festgehalten.
103	Gemeinnützige Baugenossenschaft Zug	ÖV - Langsamverkehr: Auf dem Richtplan ist die Fussgängerverbindung / Spazierweg von der Gartenstadt zur Aabachstrasse beim Areal Sidler nicht mehr vorhanden. Dieser Weg ist für die vorderen Anwohner (Kindergarten-Schulweg, Arbeit ins Siemens-Areal) der beiden Strassen sehr wichtig. Ihr Anliegen: Den Weg zwischen der Gartenstadt und der Aabachstrasse wieder in den Richtplan aufzunehmen.	Der Richtplan enthält eine Fusswegverbindung von der Aabachstrasse zur Nordzufahrt via Fliederweg. Eine zusätzliche öffentliche Wegverbindung ist aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig, da alternative Verbindungen bestehen.
106	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Areal Landis + Gyr - Verkehr (GE Siemens Schweiz AG) - Hinweise von Bedeutung: Im südöstlichen Arealbereich ist vermerkt, dass eine öffentliche "Park & Ride"-Anlage eingerichtet werden soll. Soweit es sich um die bereits bestehende Anlage auf den Grundstücken der SBB handelt, ist dagegen nichts einzuwenden. Aufgrund des vorstehend bereits erwähnten Foyer-Projektes ist es jedoch nicht denkbar, dass auf dem Areal der Siemens Schweiz AG eine öffentliche Park & Ride-Anlage realisiert wird. Eine solche würde im Widerspruch zum bestehenden Bebauungsplanentwurf stehen.	Das Angebot von heute 200 Parkplätzen soll gemäss kantonalem P+R-Konzept mittelfristig auf ca. 240 Stellplätze ausgebaut werden.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
106	SCHWEIGER ADVOKATUR / NOTARIAT	Areal Landis + Gyr - Verkehr (GE Siemens Schweiz AG) - Hinweise von Bedeutung: Im Richtplan Verkehr, ÖV - Langsamverkehr ist eine kantonale Radstrecke vorgesehen, welche den südwestlichen Bereich des "Landis+Gyr"-Areal quert. Eine solche Querung, wie sie heute im Teilrichtplan eingezeichnet ist, steht ebenfalls im Widerspruch zum bestehenden Bebauungsplan "Foyer". Es ist denkbar, dass ein solcher Veloweg zwischen den bestehenden Gebäulichkeiten und dem Neubauprojekt Foyer durchgeführt wird. Die Siemens Schweiz AG versteht diesen Teilrichtplan denn auch in diesem Sinne, dass ein solcher Radweg nur schematisch eingezeichnet ist.	Die Radwegführung entspricht dem Eintrag im kantonalen Richtplan. Müsste durch Kanton geändert werden.
108	Hotz & Goldmann Advokatur Notariat	GS Nr. 1660 (Bad Schinznach AG, GE Klinik Meisenberg AG und Meisenbergstrasse) - Antrag: Auf die Aufnahme einer kommunalen Fussgänger Verbindung quer durch GS Nr. 1660 sei zu verzichten.	Die Fusswegverbindung ist Teil eines neu zu schaffenden Panoramawegs (siehe Strategie Nr. 36 Fokus Zug im Entwicklungskonzept).
110	PRO NATURA ZUG	Motorisierter Individualverkehr: Sie begrüssen die im Richtplan Verkehr vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren. In der Lorzenebene stehen den ökologischen Zielen (Vernetzung See-Wald- und Hügellgebiet) wie auch einer extensiven Freizeitnutzung ohne Immissionsbelastungen die Verlängerung der General-Guisan-Strasse diametral entgegen (nicht Gegenstand der OP). Die gleichzeitige Abklassierung der Chamerstrasse als flankierende Massnahme, wie sie im Richtplan Verkehr ausgewiesen ist, scheint ihnen zwingend und sollte noch durch zusätzliche "Verkehrsberuhigungsmassnahmen" ergänzt werden. Dies auch im Hinblick der Bedeutung des Seeuferbereiches für die Naherholung.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung der General-Guisan-Strasse ist im kantonalen Richtplan enthalten und muss durch die Stadt übernommen werden. Für die Abklassierung der Chamerstrasse ist der Bau des Stadttunnels und der Bau der verlängerten General-Guisan-Strasse erforderlich.
110	PRO NATURA ZUG	ÖV - Langsamverkehr: Die bauliche Entwicklung oberhalb der Artherstrasse führt u.a. zum Bedürfnis, das Seeufer auch in diesem Raum erleben zu können. Unter diesem Aspekt soll das Seeufer Süd für die Öffentlichkeit mit einem Seeuferzugang deutlich aufgewertet werden, damit Fussgänger entlang der Artherstrasse auch ein Seeerlebnis haben können. Es soll als neue Langsamverkehrs-Verbindung ein auf einem Steg geführter Seeuferweg vom Casino bis zur neuen Freihaltezone bei Oberwil vorgesehen werden.	Eine Fusswegverbindung entlang der Artherstrasse besteht. Ein neuer Seeweg ist nicht vorgesehen, weshalb auf einen Eintrag verzichtet wird.
112	Mosimann Neese Hagmann Rechtsanwälte und Notare	GS Nr. 4405 sowie GS Nr. 3586 und Nr. 711 : Die vorgesehene Fussgänger Verbindung von der Loretohöhe zum Rothusweg zu streichen bzw. nicht aufzunehmen.	Die vorgesehene Fusswegverbindung ist Teil des rechtskräftigen Bebauungsplans Loretohöhe-Bergli, vom Regierungsrat genehmigt am 21. Mai 1996. Am Eintrag wird festgehalten.
113	Privat	Auf die Fusswegverbindungen auf dem GS Spielhof sei zu verzichten.	Die Wegverbindung ist Teil eines durchgehenden Fusswegs. Sie führt an landschaftlich und topografisch attraktiver Lage abseits der Hauptverkehrsstrassen von der Haltestelle Casino bis in die Räämatt. Am Eintrag wird festgehalten.
119	WWF Zug	Der WWF ist grundsätzlich gegen neue Strassen. Es werden andere Lösungen zur Kontrolle des Verkehrsaufkommens erwartet (bspw. Road-pricing, optimierter öffentlicher Verkehr etc.)	Wird zur Kenntnis genommen.
122	VCS Zug	Richtplan Verkehr, 2 Entwicklungskonzept. 20 Ihren vordringlichen Einsatz für die Realisierung des Stadttunnels teilen wir vollkommen. Erhebliche Zweifel haben wir dagegen, was die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums betrifft: Sollten sie damit den öffentlichen Verkehr meinen, sind wir einverstanden. Dagegen sind wir klar der Meinung, dass in Zukunft alles getan werden muss, um Städte, wie insbesondere Zug, keinem zusätzlichen Privatverkehr mehr auszusetzen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums soll sowohl für den Langsamverkehr, wie auch für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr gewährleistet sein. Mit einer Begegnungszone im Stadtzentrum soll vor allem die Qualität für den Langsamverkehr erhöht werden. Dazu gehört auch die Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen und die Konzentration in öffentliche Parkierungsanlagen.
122	VCS Zug	23 bis 25) Alle diese Massnahmen entsprechen auch unserer Politik.	Wird zur Kenntnis genommen.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
122	VCS Zug	Ausgangslage Zustand 2007: S.5, Zustand mit Nordzufahrt: Die General-Guisan-Strasse ist ebenso wie die Letzistrasse abzuklassieren, wogegen die Aabachstrasse aufzuwerten ist. Als richtig erachten wir eine teilweise Schliessung der Industriestrasse.	Die Abklassierungen bedingen zusätzlich Ausbauten des Kantonsstrassennetzes und können aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen nicht abklassiert werden (siehe dazu auch den Richtplantext und den erläuternden Bericht).
122	VCS Zug	S. 6 Zustand Stadttunnel: Es wird darauf zu achten sein, dass dieser keinen Mehrverkehr verursachen wird, insbesondere nicht von GPS-gelenkten Lastwagen gegenüber der Autobahn auf der anderen Seite des Zugersees bevorzugt wird. Ein dereinst realisierter Stadttunnel muss dazu führen, dass das gesamte Gebiet zwischen Einmündung Zugerbergstrasse und Gubelstrasse insoweit MiV-frei wird, als nur mehr die innerhalb dieser Zonen sich befindlichen Parkhäuser erreichbar sein dürfen. Um dies sicher zu stellen, ist ein System zu entwickeln, das nur mehr jenen Fahrzeugen den Zutritt in diese Zone erlaubt, die über einen zuvor reservierten Parkplatz verfügen. Somit würde auch jeglicher Suchverkehr entfallen.	Wird zur Kenntnis genommen.
122	VCS Zug	S. 8 Zustand mit Verlängerung General-Guisan-Strasse: Wie bereits erwähnt, lehnen wir diesen Bau eindeutig ab, zumal hier ein wichtiges Naherholungsgebiet betroffen sein wird. Zudem haben wir keinerlei Verständnis für die absurde Tunnellösung im Bereich des bereits bestehenden Strassenstücks. Wie bereits erwähnt, sind wir gegen alle Versuche, noch mehr MiV in die Stadt zu leiten.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung der General-Guisan-Strasse ist im kantonalen Richtplan eingetragen und müsste durch den Kanton aufgehoben werden.
122	VCS Zug	Verkehrsberuhigungen: Tor/Strassenraumgestaltung. Schleichwege sind zu unterbinden, wie z.B. jener von der Artherstrasse zum Naturhistorischen Museum und von dort nach Zug, der insbesondere sonntags von rückkehrenden Ausflüglern gerne benutzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Die fragliche Strasse soll im Zusammenhang mit der Bebauung des ehemaligen Kantonsspitalareals ins Eigentum der Stadt übergehen. Der Durchfahrtswiderstand soll mit einem Tor und der Umgestaltung des Strassenraums erhöht werden.
122	VCS Zug	Niedriggeschwindigkeitsregimes: Nicht ohne Stolz stellen wir fest, dass diese von uns seit langem propagierten Varianten auch zunehmend in der Bevölkerung ihren Rückhalt finden. Geschwindigkeitsreduktionen haben prinzipiell drei wichtige Vorteile: Sie reduzieren den Benzinverbrauch und damit die Abgase, dazu den Lärm und sie tragen zur verstärkten Sicherheit, insbesondere der Fussgänger und Velofahrer bei.	Wird zur Kenntnis genommen.
122	VCS Zug	4.8 Parkieranlagen: Erweiterungen. Wir begrüßen sowohl die Aufhebung oberirdischer Parkplätze als auch ein Parkleitsystem zu den nachweisbar zu wenig belegten zahlreichen unterirdischen Parkplätzen, welche zum Teil von der öffentlichen Hand finanziert wurden /vgl. insbes. das extrem teure Parkhaus beim Betagtenzentrum Neustadt).	Wird zur Kenntnis genommen.
122	VCS Zug	Takt bei Buslinie 6 soll erhöht werden. Die Linie 3 ist permanent bis zur Haltestelle Franziskusheim zu führen.	Wird zur Kenntnis genommen und dem Departement SUS weitergeleitet.
122	VCS Zug	Keine Tunnellösung bei General-Guisan-Strasse.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung und Umklassierung der General-Guisan-Strasse ist im kantonalen Richtplan eingetragen und müsste durch den Kanton aufgehoben oder geändert werden.
122	VCS Zug	V 6: Niedriggeschwindigkeitsregime: Die dazu aufgeführten Ideen erscheinen uns so wichtig, dass wir uns dazu gerne nochmals lobend äussern.	Wird zur Kenntnis genommen.
122	VCS Zug	V10: Parkieranlage/Park and Ride: Einer künftigen Stadtbahnhaltestelle im Gebiet Frauensteinmatt können wir zustimmen. P&R-Anlagen stehen wir grundsätzlich eher skeptisch gegenüber. Sie machen nur für jene Personen einen Sinn, die ohne zumutbare Anbindung an den ÖV (eine Folge falscher Siedlungspolitik) wenigstens so den grösseren Teil ihrer Fahrt mit der Bahn zurücklegen.	Die Festlegungen bezüglich P&R-Anlagen entsprechen dem kantonalen P&R-Konzept. Weitere Anlagen sind nicht geplant.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
123	Messe Zug AG	2. Die kommunalen Fussgängerverbindungen durch das Stierenmarktareal sind auf eine alternative Linie ausserhalb desselben zu verlegen.	Wird zur Kenntnis genommen. Dieser Wegabschnitt ist Teil einer durchgehenden Fusswegverbindung vom Bahnhof Zug ins Herti-Quartier, abseits der vielbefahrenen Strassen. Die Sperrung dieses Fusswegs bei Veranstaltungen ist nach wie vor möglich und tangiert diese nicht.
124	Quartierverein ZUGWEST	Wegnetz aus dem Herti-Quartier zum See verdichten. Die Über- und Durchgänge sollen attraktiv und qualitativ sein. Klare Vorhaben mit Prioritäten werden erwartet.	Der Richtplan sieht verschiedene Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs vor (neue Fusswegverbindungen zwischen General-Guisan-Strasse und Chamerstrasse, Letzstrasse und Aabachstrasse). Zudem sind Verbesserungen der Querungen für Fussgänger und Radfahrer vorgesehen. Die Handlungsanweisungen werden ergänzt. Neu ist unter dem Kapitel V15 Kommunale Fussgängerverbindungen / Spazierweg festgehalten, dass Netzergänzungen mit Priorität realisiert werden. Eine eigentliche Prioritätenliste ist für das Langsamverkehrsnetz nicht zweckmässig, da Ausbauten des kommunalen Netzes nicht in Abhängigkeit mit Ausbauten des Kantonstrassennetzes stehen.
124	Quartierverein ZUGWEST	Öffentlicher Fussweg von der Aabachstrasse zur Nordstrasse auf dem GS 330.	Der Richtplan enthält eine Fusswegverbindung von der Aabachstrasse zur Nordzufahrt via Fliedeweg. Eine zusätzliche öffentliche Wegverbindung ist aus Sicht des Stadtrats nicht notwendig, da alternative Verbindungen bestehen.
124	Quartierverein ZUGWEST	Auf die Verlängerung der General-Guisan-Strasse ist (ober- oder unterirdisch) zu verzichten. Begründung: Die Grünfläche in unserem Quartier ist zu erhalten (Naherholung). Sie dient der ganzen Stadt als Naherholungsgebiet. Das Verkehrsaufkommen ist zu minimieren, zwei Achsen O-W (auch nach einer Abstufung der Chamerstrasse bleibt diese viel befahren) sind für unser Quartier zu viel. Das "Räumliche Entwicklungskonzept Lorzenebene" wird mit der Verlängerung der General-Guisan-Strasse ad absurdum geführt. Die Verlängerung widerspricht der gesamten Strategie Nr. 8 des Entwicklungskonzeptes!	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung der General-Guisan-Strasse ist im kantonalen Richtplan eingetragen und müsste durch den Kanton aufgehoben werden.
124	Quartierverein ZUGWEST	Erschliessung Siemensareal, Antrag: Die neu zu schaffenden Auto-Abstellplätze (insbesondere die öffentlichen, die auch den Anlässen in ZUGWEST dienen), sind auf kürzestem Weg zu erschliessen (von Norden und von Süden her). Begründung: Zurzeit ist vorgesehen, die öffentlichen Parkplätze auf dem Siemensareal nur von Süden her zu erschliessen. Dies bedeutet für die Autofahrer, die von der Autobahn her kommen, dass sie um das ganze Areal herum fahren müssen und sich aufgrund der prognostizierten Verstopfung der Kreisel Aabach-/Gubelstrasse und Gubel-/Dammstrasse unerwünschte Schleichwege suchen.	Wird zur Kenntnis genommen. Kein Richtplaninhalt vorhanden.
125	IG Velo Zug	Es wird eine Auflistung der wichtigen Vorhaben und deren Priorisierung verlangt.	Die Handlungsanweisungen werden diesbezüglich ergänzt. Neu ist unter dem Kapitel V15 Kommunale Fussgängerverbindungen / Spazierweg festgehalten, dass Netzergänzungen mit Priorität realisiert werden. Eine eigentliche Prioritätenliste ist für das Langsamverkehrsnetz nicht zweckmässig, da Ausbauten des kommunalen Netzes nicht in Abhängigkeit mit Ausbauten des Kantonstrassennetzes stehen.
125	IG Velo Zug	Zu V9 Verbesserung Querung für Fussgänger oder/und Radfahrer. F4, F6, F7: Es sind keine konkreten Hinweise aus den Beschreibungen zu entnehmen.	Sind aus Projekt Nordzufahrt ersichtlich. Kann beim Kanton eingesehen werden.
125	IG Velo Zug	Durch Busspur auf der Artherstrasse entfällt Velostreifen. Die Busspur soll zur Benutzung durch Radfahrer freigegeben werden, oder ein Velostreifen seeseitig in beiden Richtungen geprüft werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Kein Richtplaninhalt vorhanden.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
125	IG Velo Zug	F8: Die zusätzliche Busspur bewirkt, dass es von Zug nach Oberwil keinen Velostreifen mehr gibt und das Trottoir seeseitig verschmälert wird. Die IG Velo Zug versteht das Anliegen der ZVB, für die Velofahrenden bedeutet dies jedoch eine Verschlechterung der Situation. Die neue Querhilfe und das Benutzen der Busspur für Velofahrende sind absolut notwendig. Sollte die Busspur nicht verwirklicht werden, soll der Velostreifen seeseitig in beide Richtungen auf dem Trottoir geprüft werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
125	IG Velo Zug	Die Zufahrt zur Haltestelle Lindenpark und einen Veloweg durch das Areal der Kistenfabrik sind zu ergänzen.	Zufahrt zur Haltestelle Lindenpark ist im Richtplan enthalten. Aufgrund der Niveauunterschiede zwischen den Überbauungen Zuger Stadttor, Kistenfabrik und Untermüli ist kein durchgehender Radweg vorgesehen.
136	Alternative der Stadt Zug	Es wird bedauert, dass der vorliegende Stadtzuger Verkehrsrichtplan einfach die kantonale Richtplanung tel quel übernimmt und nicht kritisch hinterfragt. Dieser Richtplan stammt bezüglich Verkehr aus dem Jahr 2002 und enthält eine Reihe von Elementen, die eindeutig nicht im Interesse der Stadt sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Ungebremstes Wachstum des mIV im Richtplan: Nicht thematisiert wird diese Hauptschwäche der Richtplanung. Mit schönen Worten wird die Priorität des öV beschworen: Richtplantext Kap. V 9, V 10, V 11, S 5 wird zitiert! Die Zahlen sehen dann anders aus: Zitat Richtplan Kap. G 1.2, S 1 .	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Die Umfahrung Cham-Hünenberg lenkt den Verkehr direkt auf die jetzt schon überlastete Chamerstrasse, statt auf die Autobahn.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Die im Bau befindliche Nordzufahrt erhöht faktisch die Strassenkapazität von Norden her in und aus der Stadt massiv.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Die geplante Tangente Neufeld verlagert einfach den Ziel-Quell-Verkehr vom Berg auf Kosten einer der beiden grünen Lungen nördlich von Zug. Eine Entlastung der Stadt bringt sie nicht.	Wird zur Kenntnis genommen. Im erläuternden Bericht sind die Auswirkungen der Tangente Zug/Baar aufgezeigt.
136	Alternative der Stadt Zug	Die Verlängerung der General-Guisan-Strasse Richtung Steinhausen zerschneidet die zweite grüne Lunge und belastet das grösste Wohnquartier in Zug zusätzlich. Weil die Chamerstrasse bestehen bleibt, erhöht sich somit die Kapazität von Westen her massiv.	Wird zur Kenntnis genommen. Im erläuternden Bericht sind die Auswirkungen der Verlängerung der General-Guisan-Strasse aufgezeigt.
136	Alternative der Stadt Zug	Das Projekt, welches der Stadt als einziges etwas Substantielles bringen würde, die Verkehrsfreimachung der Innenstadt mit ihrem alten historischen Kern, ist in der Prioritätenliste des Kantons auf die lange Bank geschoben. Die Finanzierung steht in den Sternen.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Mit keinem Wort geht der Verkehrsrichtplan der Stadt Zug auf die Frage ein, wie denn all die zusätzlichen Autos, welche die erwähnten Verkehrsprojekte in und aus der Stadt führen, innerhalb der Stadt zirkulieren sollen, Staus und Verkehrsinfarkt innerhalb der Stadt sind so vorprogrammiert.	Wird zur Kenntnis genommen. Für Erläuterung des Richtplans Verkehr siehe auch separater Bericht.
136	Alternative der Stadt Zug	Um wegen des Molochs Verkehr nicht noch mehr an Lebensqualität in den kommenden Jahrzehnten zu verlieren, muss die Verkehrspolitik grundsätzlich umdenken und auf moderne, zukunftsgerichtete öffentliche Nahverkehrssysteme setzen. Die Wachstumsspirale beim mIV ist zu stoppen und umzukehren.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Das Ziel des Richtplan Verkehr muss im Minimum sein, den erwarteten Bevölkerungszuwachs ohne Zuwachs beim PW-Bestand zu bewältigen. Die Stadt könnte beim Regierungsrat vorstellig werden und bei der laufenden Revision der Mfz-Steuer darauf hinwirken, dass schwere Autos exponentiell höher besteuert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
136	Alternative der Stadt Zug	Die Stadt soll sich für Viertelstundentakt bei den IR-Zügen zwischen Zürich und Luzern einsetzen. Er muss als Ziel im Richtplan aufgenommen werden. Der Druck für die Fertigstellung des Zimmerbergtunnels und der durchgehenden Doppelspur bis Luzern muss auch von der Stadt kommen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Bestellung der schienengebundenen ÖV-Leistungen erfolgt durch den Kanton.

Öffentliche Mitwirkung - Liste Einwendungen Richtplan Verkehr

Nr.	Firma/Unternehmen/ Organisation etc.	Eingabe	Bemerkungen
136	Alternative der Stadt Zug	Dem Langsamverkehr mehr Gewicht verleihen. Bei der Prioritätenauflistung werden beim Strassenbau und dem öffentlichen Verkehr konkrete Vorhaben festgehalten. Beim Velo- und Fussverkehr fehlt dies. Es wird eine klare Aufzählung der Vorhaben und deren Priorisierung verlangt.	Die Handlungsanweisungen werden diesbezüglich ergänzt. Neu ist unter dem Kapitel V15 Kommunale Fussgängerverbindungen / Spazierweg festgehalten, dass Netzergänzungen mit Priorität realisiert werden. Eine eigentliche Prioritätenliste ist für das Langsamverkehrsnetz nicht zweckmässig, da Ausbauten des kommunalen Netzes nicht in Abhängigkeit mit Ausbauten des Kantonsstrassennetzes stehen.
136	Alternative der Stadt Zug	Eine visionäre Verkehrspolitik muss sich der Frage stellen, wie die Verkehrsbedürfnisse nach dem Erreichen des Peakoil befriedigt werden sollen. Sie sind der Überzeugung, dass bald nach dem Erreichen des Höhepunktes der Welterdölförderung (Peakoil) sich diese Frage stellen wird. Beim Velo- und Fussverkehr fehlt dies. Sie verlangen auch hier eine klare Aufzählung der Vorhaben und deren Priorisierung.	Wird zur Kenntnis genommen. Siehe oben.
136	Alternative der Stadt Zug	Die Erarbeitung eines Verkehrssystems, das auf einer massiven Verlagerung des Verkehrs vom mIV zum ÖV basiert, muss in den kommenden Jahren seriös an die Hand genommen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.