

Stadt Zug

Gemeindliche Richtpläne

**Erläuternder Bericht zu den Richtplänen
Öffentlicher Verkehr / Langsamverkehr, Motorisierter
Individualverkehr, Siedlung und Landschaft**

04.483 / 19. Juni 2007 / 29. Januar 2008 / 14. August 2008

Auftraggeber

Stadt Zug
Stadtplanung

Verfasser

Planteam S AG

Entwicklungs- und Raumplanung,
Bahnhofstrasse 19a, ch-6203 Sempach-Station

fon 041 469 44 44
fax 041 469 44 45
sempach@planteam.ch
www.planteam.ch

TEAMverkehr.zug
verkehrsingenieure, oscar merlo
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
fax 041 783 80 61
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Allgemeines _____ | 1 |
| 2 | Richtplan Verkehr _____ | 2 |
| 2.1 | Entwicklungskonzept | 3 |
| 2.2 | Strassennetz | 4 |
| 2.3 | Ausgangslage Zustand 2007 | 5 |
| 2.4 | Neue Strassen zur Verkehrsentslastung der Wohnquartiere und des Stadtzentrums | 6 |
| 3 | Richtplan Siedlung und Landschaft _____ | 11 |
| 4 | Erläuterungen zu den Handlungsanweisungen _____ | 12 |
| 4.1 | Generelle Handlungsanweisungen (V0) | 12 |
| 4.2 | Umklassierung der Strassenfunktion (V1) | 12 |
| 4.3 | Anschlusspunkte neue Erschliessung (V2) | 12 |
| 4.4 | Umbau Knoten (V3) | 13 |
| 4.5 | Verkehrslenkung (V4) | 13 |
| 4.6 | Strassenunterbrechung (V5) | 13 |
| 4.7 | Verkehrsberuhigung (V6, V7, V8) | 13 |
| 4.8 | Autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten (V9) | 14 |
| 4.9 | Fuss- und Radwegnetz (V10, V14, V15) | 14 |
| 4.10 | Parkierungsanlage (V11) | 14 |
| 4.11 | Öffentlicher Verkehr (V12, V13) | 15 |
| 4.12 | Veloabstellanlagen / Bike and Ride (V16) | 16 |
| 4.13 | Schlittelhang (V17) | 16 |
| 4.14 | Erschliessung Zugerberg (V18) | 16 |
| 4.15 | Siedlungsgebiet (S1) | 16 |
| 4.16 | Siedlungserweiterungen (S2) | 17 |
| 4.17 | Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen (S3) | 17 |
| 4.18 | Übriges Gebiet mit speziellen Vorschriften (L1) | 17 |
| 4.19 | Landwirtschaftsgebiet / Landschaftsschutzgebiet (L2) | 17 |
| 4.20 | Gebiet des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (L3) | 17 |
| 4.21 | Oekihof (E1) | 18 |

1 Allgemeines

Ausgangslage

Die kommunale Richtplanung der Stadt Zug befasst sich mit einer raumplanerischen Gesamtschau der Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr. Sie ist gegliedert in die drei Richtpläne ÖV-Langsamverkehr, Motorisierter Individualverkehr sowie Siedlung und Landschaft. Bestandteile der Pläne sind die Handlungsanweisungen, welche die einzelnen Legendenpunkte konkretisieren. Die Richtpläne wurden gestützt auf das Entwicklungskonzept der Stadt Zug erarbeitet.

Die vorstehend erwähnten Dokumente sind kommunale Richtpläne im Sinne von § 15 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG). Die in der Legende der Pläne grau unterlegten Felder sind für die Stadtbehörden verbindlich. Diese richten ihr Handeln auf die Ziele und Massnahmen (Handlungsanweisungen) der Richtpläne aus und koordinieren gestützt darauf ihre Planungen und Projektierungen. Die drei Richtpläne zusammen mit den Handlungsanweisungen werden vom Stadtrat beschlossen, dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis gebracht und von der Baudirektion genehmigt.

Stellenwert der Erläuterungen

Der Richtplantext enthält die wesentlichen Handlungsanweisungen zu den einzelnen Festlegungen. Die Erläuterungen ergänzen diese Aussagen um weiterführende und begründende Hinweise, die zum überwiegenden Teil auf dem Entwicklungskonzept basieren. Im Entwicklungskonzept, welches am 9. Mai 2006 vom Stadtrat verabschiedet worden ist, sind die Grundsätze und die generellen raumplanerischen Strategien der angestrebten Entwicklung festgelegt und räumlich zugewiesen worden.

Den Titeln sind in Klammern die Bezeichnungen der zugehörigen Handlungsanweisungen im Richtplantext angefügt.

Planungsebenen

Konkrete Erschliessungsprojekte basieren direkt auf dem Richtplan Verkehr. Während im Bereich Siedlung weitere Planungsebenen wie Zonenplan, Quartiergestaltungsplan und Bebauungsplan bestehen, bilden im Bereich Verkehr die Strassen- und Baulinienpläne die nächsten Planungsebenen.

2 Richtplan Verkehr

Einleitung

Der Richtplan Verkehr stützt sich ab auf die Aussagen des Entwicklungskonzepts (Strategien 19 bis 26). Zur besseren Lesbarkeit ist der Richtplan Verkehr aufgeteilt in die zwei Pläne Richtplan Verkehr ÖV-Langsamverkehr, Plan Nr. 7261, und Richtplan Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Plan Nr. 7262.

Im kantonalen Richtplan sind verschiedene Strassenbauvorhaben vorgesehen, welche die Erschliessung der Stadt Zug in den kommenden zwanzig Jahren beeinflussen werden. Jede neue Kantonsstrasse führt zu Entlastungen des bestehenden Strassennetzes bzw. der Quartiere und des Stadtzentrums. In fünf Zuständen wird aufgezeigt, wie sich die Ausgangslage präsentiert bzw. welche Veränderungen die einzelnen Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur auf das Strassennetz haben. Der Endzustand mit der Verlängerung der General-Guisan-Strasse dient als Grundlage für den Richtplan Verkehr.

Ausgangslage

Das Tiefbauamt des Kantons Zug hat im Sommer 2007 das Planungsbüro Ernst Basler + Partner mit dem Projekt Verkehrslenkung Zug/Baar beauftragt. Dies umfasst die Festlegung der Verkehrsregimes für die Zustände A (Nordzufahrt), B (Tangente Zug-Baar) und C (Stadttunnel), das Aufzeigen konkreter Massnahmen zur Verkehrslenkung, verkehrstechnische Begutachtungen, Handlungsspielräume für Gestaltungs-massnahmen sowie ein übergeordnetes Signalisations- und Wegweisungskonzept.

Nach der Aufarbeitung der Verkehrsgrundlagen und der Anpassung des Modells wird der Schwerpunkt auf den Zustand A (Nordzufahrt) gelegt. Nach Abschluss dieser Phase wird das Vorgehen für die Bearbeitung der späteren Zustände B und C festgelegt. Per Ende Dezember 2007 liegen zum Zeitpunkt der Verabschiedung zu Händen des Grossen Gemeinderats der Stadt Zug vorerst einzig verlässliche Angaben über die Auswirkung mit der Nordzufahrt vor. Die Belastungen und Auswirkungen der übrigen Kantonsstrassenausbauten (Tangente Zug/Baar, Stadttunnel und Verlängerung General-Guisan-Strasse) sind gegenwärtig noch nicht bekannt. Sobald diesbezüglich verlässliche Aussagen vorhanden sind, sind die Verkehrszustände entsprechend anzupassen. Auswirkungen auf den Richtplan Verkehr MIV sind nicht zu erwarten, hingegen können sich Differenzen der Verkehrsbelastungen der einzelnen Strassen in den aufgezeigten fünf Zuständen ergeben, welche entsprechend nachgeführt werden.

2.1 Entwicklungskonzept

Die Strategien 19 bis 26 des Entwicklungskonzepts dienen als Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans Verkehr. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Strategien zusammengefasst:

19) Die Stadt Zug koordiniert ihre Verkehrsaufgaben mit den Nachbargemeinden.

20) Mit einer hohen verkehrlichen und städtebaulichen Qualität der Hauptverkehrsachsen wird eine gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums gesichert. Der Stadtrat setzt sich vordringlich für die Realisierung des Stadttunnels ein.

21) Die Sammelachsen sind das Rückgrat der Erschliessung. Ihre siedlungsnah und siedlungsverträgliche Gestaltung sichert die optimale Integration ins Stadtgefüge.

22) Mit einer Begegnungszone im Stadtzentrum zwischen Bundesplatz und Casino wird die Zentrumsentwicklung unterstützt. Bis zur Realisierung des Stadttunnels soll die Attraktivität des Stadtzentrums schrittweise in Teilbereichen gesteigert werden.

23) Um die hohe städtebauliche Attraktivität des Stadtkerns zu unterstützen, werden zusammen mit der Einführung der neuen Begegnungszone Stadtzentrum die oberirdischen Parkplätze in der Zone aufgehoben.

24) Das Hauptverkehrsstrassennetz begrenzt die verkehrsberuhigten Kammern mit Tempo-30-Zonen in allen Wohnquartieren.

25) Mit zusätzlichen Linien wird das Busnetz weiter verfeinert und die Attraktivität der Stadtbahn mit zusätzlichen Haltestellen und einer Taktverdichtung auf der Linie 2 erhöht.

26) Mit attraktiv gestalteten Wegen und Netzergänzungen wird der Fuss- und Radverkehr gefördert.

2.2 Strassennetz

Um die Entwicklung des Strassennetzes aufzeigen zu können, werden in den folgenden Kapiteln verschiedene Zustände mit den kantonalen Strassenbauvorhaben gemäss Projekt Verkehrslenkung Zug/Baar dargestellt. Der Endzustand Verlängerung General-Guisan-Strasse dient als Grundlage für den Richtplan Verkehr. Die Netzzustände sind losgelöst von Strassentypen und -hoheiten. Sie stellen einen Zielzustand dar, der über Verkehrsmengen definiert wird. Dazu werden vier Klassen gebildet:

| Klasse | Verkehrsmenge [DTV] | Bemerkung |
|-----------|---------------------|--|
| Dunkelrot | > 12'000 Fz/Tag | Strassen mit hoher Belastung; Funktion "Durchleiten" |
| Orange | 8'000–12'000 Fz/Tag | Strassen mit erhöhter Belastung; Funktion "Verbinden/Sammeln" |
| Blau | 4'000–8'000 Fz/Tag | Strassen mit mittlerer Belastung; Funktion "Sammeln" |
| Grün | < 4'000 Fz/Tag | Strassen mit geringer Belastung; Funktion "Erschliessen" |

Den Strassen wird jeweils ihre Zielfunktion zugeordnet. Dabei werden folgende Zielfunktionen dargestellt: Durchleiten, Verbinden/Sammeln, Sammeln und Erschliessen.

Die Legende der nachfolgenden Abbildungen gibt Auskunft über die jeweilige Funktion resp. Belastung einer Strasse nach der Inbetriebnahme einer neuen Kantonsstrasse (Reihenfolge entsprechend der Prioritätenliste des Kantonalen Richtplanes). Zudem sind Massnahmen dargestellt, die dazumal möglich bzw. nötig sind um die Zielfunktion im städtischen Netz zu erreichen (bspw. Begegnungszone, Dosierungsmassnahmen).

| Durchschnittlicher Tagesverkehr | |
|---|-------------------------------|
|  | > 12'000 Fz/Tag |
|  | 8'000 - 12'000 Fz/Tag |
|  | 4'000 - 8'000 Fz/Tag |
|  | < 4'000 Fz/Tag |
| Netzerweiterung | |
|  | Ausbau/Neubau Strassenelement |
| Flankierende Massnahmen | |
|  | Verkehrsdosierungssystem |
|  | Strassenunterbrechung |
|  | Begegnungszone |

Strassen mit hoher Belastung: Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen

Das im Richtplan Verkehr dargestellte Strassennetz ist auf einer Hierarchie aufgebaut, welche sich aus den verschiedenen verkehrsplanerischen Funktionen ergibt. Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind im kantonalen Richtplan vorgegeben. Sie verbinden das städtische Siedlungsgebiet mit den umliegenden Gemeinden oder mit der Autobahn und stellen das übergeordnete Strassennetz dar.

Strassen mit erhöhter Belastung: Verbindung- und Sammelstrassen

Verbindungsstrassen verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete. Ausserhalb besiedelter Gebiete ergänzen und verfeinern die Verbindungsstrassen das übergeordnete Strassennetz. Innerhalb besiedelter Gebiete übernehmen sie oft auch Sammel- und Erschliessungsfunktion.

Strassen mit mittlerer Belastung: Sammelstrassen

Sammelstrassen dienen der Groberschliessung der einzelnen Quartiere. Sie sammeln den Verkehr der Erschliessungsstrassen und führen ihn zum übergeordneten Strassennetz.

Strassen mit geringer Belastung: Erschliessungsstrassen

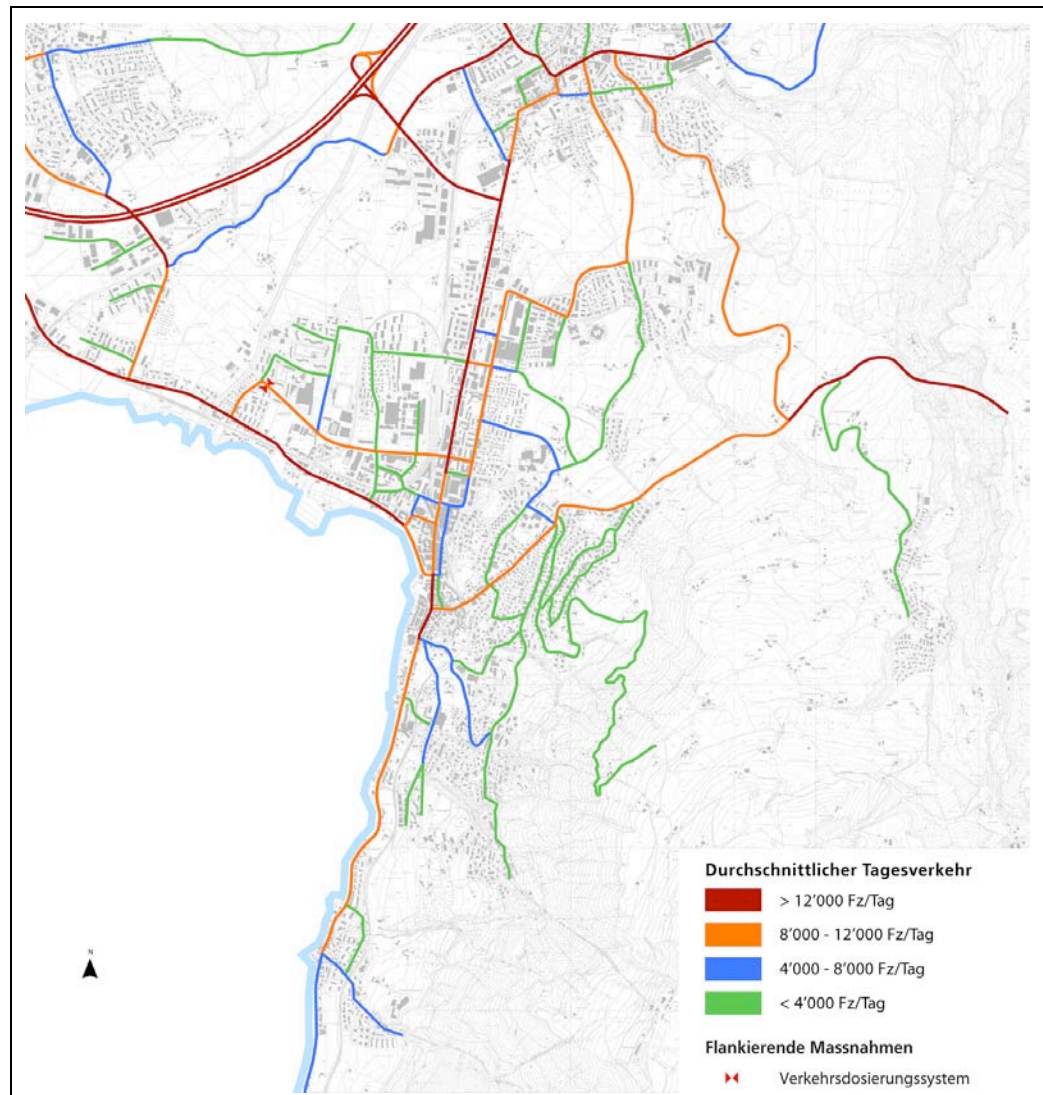
Erschliessungsstrassen dienen der Feinerschliessung der einzelnen Quartiere. Sie haben Erschliessungsfunktion für gesamte Quartiere und für Einzelobjekte mit grossem Verkehrsaufkommen.

Die restlichen Strassen sind als Zufahrtsstrassen klassiert und dienen der Erschliessung von einzelnen Überbauungen sowie Teilen von Quartieren. Zufahrtsstrassen werden im Richtplan Verkehr nicht abgebildet.

2.3 Ausgangslage Zustand 2007

Die Funktion der Strassen ist auf der folgenden Seite in der Ausgangslage dargestellt. Die neuen Kantonsstrassen werden nicht auf einmal gebaut, womit das heutige städtische Netz etappenweise die im Verkehrsrichtplan angestrebte Funktion erreichen wird.

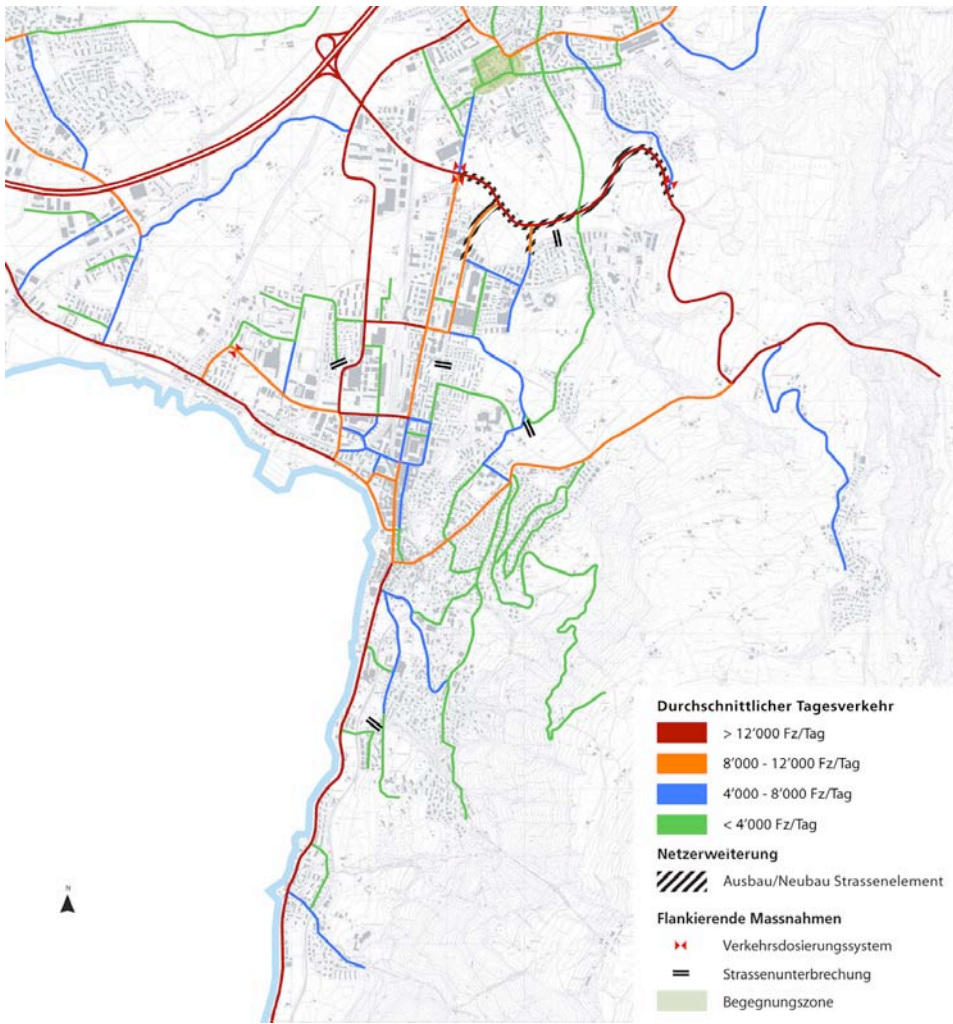
Die Definition der Ausgangslage basiert auf den heutigen Funktionen der Strassen, unabhängig davon, ob es sich um kantonale oder städtische Strassen handelt.



2.4 Neue Strassen zur Verkehrsentslastung der Wohnquartiere und des Stadtzentrums

Im kantonalen Richtplan sind verschiedene Strassenbauvorhaben vorgesehen, welche die Erschliessung der Stadt Zug in den nächsten zwanzig Jahren beeinflussen werden. Nachfolgend werden die verschiedenen Zustände erläutert. Der Endzustand mit der Verlängerung General-Guisan-Strasse dient als Grundlage für den Richtplan Verkehr.

| Zustand mit Nordzufahrt | Festsetzung im kantonalen Richtplan |
|---|---|
| <p>Durchschnittlicher Tagesverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ > 12'000 Fz/Tag ■ 8'000 - 12'000 Fz/Tag ■ 4'000 - 8'000 Fz/Tag ■ < 4'000 Fz/Tag <p>Netzerweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau/Neubau Strassenelement <p>Flankierende Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✕ Verkehrsdosierungssystem Strassenunterbrechung Begegnungszone | |
| <p>Vorhaben: Die Nordzufahrt beginnt beim Siemens-Areal in Zug West und führt entlang der Siedlungsgrenze von Zug und Baar nordwärts zum Autobahnanschluss Baar.</p> | <p>Wirkung: Die neue Nordzufahrt wird die bestehende Achse Zuger- / Baarerstrasse entlasten und den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet der Lorzenebene auf direktem Weg an die Autobahn anbinden.</p> |
| <p>Änderung der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baarerstr.: Durchleiten > Verbinden / Sammeln - Feldstr., Göblistr. West: Sammeln > Durchleiten - nördliche Aabachstr.: Sammeln > Erschliessen - südliche Aabachstr.: Sammeln > Durchleiten | <p>Strassenunterbrechung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aabachstrasse - Industriestrasse versuchsweise |

| Zustand mit Tangente Zug/Baar | Festsetzung im kantonalen Richtplan |
|--|--|
|  <p>The map displays the road network in Zug, Switzerland, with color-coded lines representing average daily traffic volume. A legend in the bottom right corner provides the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> Durchschnittlicher Tagesverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Red: > 12'000 Fz/Tag Orange: 8'000 - 12'000 Fz/Tag Blue: 4'000 - 8'000 Fz/Tag Green: < 4'000 Fz/Tag Netzweiterung: <ul style="list-style-type: none"> Diagonal hatching: Ausbau/Neubau Strassenelement Flankierende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> Red star: Verkehrsdosierungssystem Black double line: Strassenunterbrechung Green shaded area: Begegnungszone | |
| <p>Vorhaben: Bei der Tangente Zug/Baar handelt es sich um die direkte Verbindung zwischen der Zugerstrasse (Knoten Neufeld) und der Aegeristrasse (Anschluss Margel). Auf der Bergstrecke bis zur Einmündung in die Verbindung Baar – Ägeri führt die neue Strasse durch einen 360 Meter langen Tunnel.</p> | <p>Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direkte Anbindung der Berggemeinden an die Autobahn - Entlastung der Ortszentren von Baar und Zug - Direkte Erschliessung der arbeitsplatzreichen Quartiere Baarermtt und Göbli an die Autobahn |
| <p>Änderung der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industriestr. Süd: Verbinden / Sammeln > Erschliessen bzw. Sammeln - Gotthardstr. Ost, Gubelstr. Ost: Verbinden / Sammeln > Sammeln - Lüssiweg: Sammeln > Erschliessen - Baarerstr. Süd: Verbinden / Sammeln > Sammeln | <p>Strassenunterbrechungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industriestrasse - Alte Baarerstrasse als Verbindung vom Loretoquartier nach Inwil - Inwilerriedstrasse (Gemeindegebiet Baar) - Hofstrasse (nach Inbetriebnahme Busspur Artherstrasse stadteinwärts) |

| Zustand mit Stadttunnel | Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan |
|--|---|
| <p>Durchschnittlicher Tagesverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ > 12'000 Fz/Tag ■ 8'000 - 12'000 Fz/Tag ■ 4'000 - 8'000 Fz/Tag ■ < 4'000 Fz/Tag <p>Netzweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau/Neubau Strassenelement <p>Flankierende Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✕ Verkehrsdosierungssystem Strassenunterbrechung Begegnungszone | |
| <p>Vorhaben: In der Stadt Zug laufen die stark belasteten Hauptverkehrsachsen im Zentrum auf engem Raum zusammen und führen hier zu erheblichen Behinderungen und Belastungen. Mit einem Stadttunnel soll dieser Verkehr kanalisiert um das Stadtzentrum geführt werden.</p> | <p>Wirkung: Der Stadttunnel führt zu einer deutlichen Verkehrsentslastung des Stadtzentrums.</p> |
| <p>Änderung der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtzentrum: Durchleiten, Verbinden / Sammeln > Erschliessen - Chamerstr. zw. Aabachstr. - Alpenstr.: Durchleiten > Sammeln - alte Baarerstr./Göblistr.: Sammeln > Erschliessen <p>Überprüfen der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chamerstr. zw. Aabachstr. und Letzistr.: Durchleiten > Sammeln | <p>Strassenunterbrechungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aegeristrasse - Loretostrasse |

| Zustand mit Verlängerung General-Guisan-Strasse | Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan |
|---|--|
| <p>Durchschnittlicher Tagesverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> █ > 12'000 Fz/Tag █ 8'000 - 12'000 Fz/Tag █ 4'000 - 8'000 Fz/Tag █ < 4'000 Fz/Tag <p>Netzerweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbau/Neubau Strassenelement <p>Flankierende Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ✕ Verkehrsdosierungssystem Strassenunterbrechung Begegnungszone | |
| <p>Vorhaben: Die General-Guisan-Strasse wird durch die Lorzenebene bis zur Steinhauserstrasse verlängert. Das Vorhaben setzt den Bau des Autobahnhalbinschlusses Steinhausen Süd voraus.</p> | <p>Wirkung: Durch die neue Verbindung entsteht für Zug West (Hertiquartier) eine direkte Verbindung zur Autobahn und nach Steinhausen.</p> |
| <p>Änderung der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - General-Guisan-Str.: Durchleiten > Erschliessen <p>Überprüfen der Zielfunktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chamerstr. Ost: Durchleiten > Sammeln - Steinhauserstr.: Sammeln > Erschliessen - Letzistr.: Durchleiten > Erschliessen | <p>Strassenunterbrechungen: keine</p> |

3 Richtplan Siedlung und Landschaft

Einleitung

Mit dem Entwicklungskonzept (Ergebnis der ersten Phase der Ortsplanungsrevision) werden die Grundsätze und Ziele der Siedlungsentwicklung bereits detailliert aufgezeigt. Zudem sind die Bereiche Siedlung und Landschaft im kantonalen Richtplan bereits ausführlich behandelt. Es hat sich auch bei den Nachbargemeinden gezeigt, dass die kommunalen Richtpläne Siedlung und Landschaft weitgehend die kantonalen Bestimmungen wiederholen. Daher beabsichtigte der Stadtrat ursprünglich, auf den Richtplan Siedlung und Landschaft zu verzichten.

Die Baudirektion hat im Vorprüfungsbericht jedoch festgehalten, dass die Stadt Zug nicht nur für den Bereich Verkehr sondern auch für die Bereiche Siedlung und Landschaft einen kommunalen Richtplan zu erarbeiten hat. Der vorliegende Richtplan Siedlung und Landschaft beschränkt sich auf die wesentlichen Punkte der Siedlungsentwicklung. Damit der Richtplan Siedlung und Landschaft das Entwicklungskonzept nicht konkurrenziert, hat er bewusst nicht die Arbeitstiefe des Entwicklungskonzeptes.

Festlegungen

Im Richtplan Siedlung und Landschaft werden die relevanten Festlegungen aus dem kantonalen Richtplan in der Ausgangslage aufgeführt. Ergänzungen auf kommunaler Stufe erfolgten in den Bereichen Siedlung, Landschaft und bezüglich Ver- und Entsorgung.

Siedlungsbegrenzung

Der Verlauf der Siedlungsbegrenzung entspricht dem kantonalen Richtplan. Nach Absprache mit dem Kanton erfolgte in zwei Fällen (Meisenberg, Sterenweg) eine geringfügige Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten. In den Gebieten Rötelberg und Mülimatt ragt das Siedlungsgebiet über die Siedlungsbegrenzungslinie. In diesen zwei Fällen beantragt die Stadt eine Anpassung des kantonalen Richtplans.

4 Erläuterungen zu den Handlungsanweisungen

4.1 Generelle Handlungsanweisungen (V0)

Der kantonale Richtplan hält unter den Kapiteln V 3.1 und V 3.6 fest, dass die durch die kantonalen Strassenprojekte entlasteten Verkehrsachsen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aufzuwerten sind. In Berücksichtigung dieser Absicht des Kantons, werden zwei generelle Handlungsanweisungen festgelegt. Darin sichert der Stadtrat seine Unterstützung der diesbezüglichen Bestrebungen des Kantons in geeigneter Art und Weise zu. In einer weiteren Handlungsanweisung wird die Stadt dazu angehalten die Funktion und die Auswirkungen von flankierenden Massnahmen in Versuchsphasen vorgängig abzuklären.

4.2 Umklassierung der Strassenfunktion (V1)

Wie vorstehend erläutert, ermöglichen die kantonalen Strassenvorhaben Umklassierungen. Die neuen Kantonsstrassen führen zu einer Verkehrsentslastung der Quartiere und des Stadtzentrums. In diesem Zusammenhang werden bestehende Strassen abklassiert. Dabei handelt es sich insbesondere um bestehende, stark belastete Strassen, welche künftig die Funktion Sammeln (Sammelstrassen) oder die Funktion Erschliessen (Erschliessungsstrassen) übernehmen werden. Ihre siedlungsnahe und siedlungsverträgliche Gestaltung sichert die optimale Integration ins Stadtgefüge.

4.3 Anschlusspunkte neue Erschliessung (V2)

Ausgangslage

Die Stadt Zug leidet wie alle Talgemeinden im Kanton Zug unter hohen Verkehrsbelastungen. Die Zuger Verkehrspolitik will die gute Erreichbarkeit durch die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Gesamtkapazität des Verkehrssystems erzielen. Die geplanten kantonalen Strassenvorhaben werden teilweise zu einer Verkehrsentslastung führen. Neubaugebiete werden an das Strassennetz angeschlossen, was Mehrverkehr zur Folge haben wird. Stufengerecht sind Massnahmen vorzusehen, die das Verkehrsaufkommen reduzieren, zeitlich beschränken oder auf andere Verkehrsmittel umlagern.

Planerische Vorgaben

Für neue Baugebiete sind neue Erschliessungen vorgesehen. Im Plan und in den Handlungsanweisungen sind die planerischen Vorgaben aufgelistet. Die Art der Massnahmen wird jedoch offen gelassen, um den verkehrstechnischen Lösungsspielraum nicht unnötig einzuschränken. Grundsätzlich soll der motorisierte Individualverkehr in der Regel auf direktem Weg auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden.

4.4 Umbau Knoten (V3)

Mit den kantonalen Strassenvorhaben werden Knoten neu erstellt oder umgebaut. So auch im Rahmen der Realisierung der Nordzufahrt, welche bis 2010 abgeschlossen sein wird. Im Richtplan sind weitere Knoten bezeichnet worden, welche vorwiegend im Rahmen von kantonalen Strassenvorhaben neu erstellt oder umgebaut werden. Der Richtplan lässt analog zu den Anschlusspunkten auch hier weitgehend offen, in welcher Weise der Knotenumbau erfolgen soll. Diese Abklärungen sind auf der Stufe der Projektierung vorzunehmen.

4.5 Verkehrslenkung (V4)

Im Richtplan sind Standorte für Verkehrsdosierungssysteme eingetragen worden. Mit den Anlagen sollen die Verkehrsmengen begrenzt und auf die übergeordneten Verbindungen gelenkt werden. Die Dosierungssysteme sind hauptsächlich flankierende Massnahmen im Rahmen von geplanten Verbindungen.

4.6 Strassenunterbrechung (V5)

Grundphilosophie des Verkehrskonzeptes ist es, jeden Verkehr möglichst schnell auf die übergeordnete Strasse zu leiten, ohne dabei die Wohnquartiere unnötig zu belasten. Diese Kammerstruktur wird noch verstärkt durch die Unterbrechung von als Schleichwegen genutzten Strassen. Die Strassenunterbrechungen werden auch als flankierende Massnahmen im Rahmen der kantonalen Strassenbauvorhaben eingesetzt. Die angestrebte Verkehrsumlagerung und damit eine Entlastung der Wohnquartiere und des Stadtzentrums werden erreicht.

4.7 Verkehrsberuhigung (V6, V7, V8)

Tor/Strassenraumgestaltung

Eine Torgestaltung hat zum Ziel, den Übergang zwischen Strassenräumen mit unterschiedlichen Funktionen und räumlichen Charakteristiken mit optischen oder baulichen Elementen abzugrenzen. Die Änderung der Charakteristik des Strassenraumes hat zur Folge, dass der Verkehrsteilnehmer das Fahrverhalten anpasst. Durch die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der Feldstrasse, der St.-Johannes-Strasse und der Letzistrasse kann möglicher Schleichverkehr vermieden werden.

Niedriggeschwindigkeitsregime

Niedriggeschwindigkeitsregimes wie Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen sind ein bewährtes Mittel zur Verkehrsberuhigung. In Wohnquartieren ist ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder wenn dafür ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung). Mit der Eröffnung des Stadttunnels ist im Stadtzentrum ei-

ne Begegnungszone einzuführen. Bis zu dessen Realisierung ist die Attraktivität des öffentlichen Raumes mit geeigneten Massnahmen (z.B. Begegnungszonen in Teilgebieten) zu steigern.

Verkehrsberuhigte siedlungsorientierte Strassenabschnitte

Durch die kantonalen Strassenvorhaben kommt es auf Teilen des Strassennetzes zu einer Verkehrsentlastung. Dadurch bietet sich die Möglichkeit Strassenräume aufzuwerten. Im Strassennetz entstehen mit den kantonalen Vorhaben auch neue Verbindungen. Mögliche zusätzliche Verkehrsbelastungen in Wohnquartieren sind mit geeigneten Massnahmen (Verkehrsberuhigung, Strassengestaltung) zu vermeiden.

4.8 Autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten (V9)

In Gebieten, welche optimal ans Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen sind und über eine ausreichende Infrastruktur verfügen, können autofreie / -arme Nutzungen entstehen. Mit geeigneten Planungsinstrumenten (Parkplatzreglement, Bauordnung) wird autofreies / -armes Wohnen und Arbeiten ermöglicht. Dies bedeutet, dass zum Beispiel der effektive Bedarf an Abstellplätzen unter bestimmten Voraussetzungen weiter reduziert werden kann.

4.9 Fuss- und Radwegnetz (V10, V14, V15)

Im gemeindlichen Richtplan Verkehr sind die aufgezeigten Netzergänzungen enthalten. Dabei wurden die wichtigsten vorhandenen Wege als bestehend dargestellt. Geplante Wege sind solche, die noch zu erstellen sind. Besonderes Augenmerk ist der behindertengerechten Gestaltung von Fusswegverbindungen und Querungen zu schenken.

4.10 Parkierungsanlage (V11)

Erweiterungen

Im Rahmen von Aufwertungsmassnahmen im Stadtzentrum (Begegnungszone) werden oberirdische Parkplätze aufgehoben und wenn möglich Ersatzparkplätze in Tiefgaragen angeboten. Jeder aufgehobene Parkplatz ist mindestens 1:1 zu kompensieren.

Um eine optimale Auslastung der Parkhäuser in der Stadt zu erreichen und den Suchverkehr zu minimieren, ist ein Parkleitsystem einzuführen.

Park+Ride

Am Bahnhof steht ein Angebot von ca. 200 Stellplätzen zur Verfügung. Gemäss dem kantonalen P+R-Konzept ist mittelfristig eine Erhöhung auf ca. 240 Stellplätze vorgesehen. Langfristig ist ein weiterer Ausbau nicht sinnvoll.

Das Gebiet Frauensteinmatt soll überbaut werden. In Kombination mit einer möglichen Stadtbahnhaltestelle ist ein zukünftiges P+R-Angebot zu prüfen.

4.11 Öffentlicher Verkehr (V12, V13)

Bus (ÖV-Feinverteiler) Angebotskonzept 2012

Das vorgeschlagene Angebotskonzept 2012 ist durch das Amt für öffentlichen Verkehr erarbeitet und auf die absehbare Siedlungsentwicklung abgestimmt worden. Die wichtigsten Angebotsveränderungen für die Stadt Zug sind:

- Neue Durchmesserlinien Schönegg-Zug West (-Steinhausen) mit integralem Viertelstundentakt (Verlängerung Linie 6 und Aufhebung Linie 11 zwischen Metalli und Schönegg).
- Bei der Linie 6 zwischen Steinhausen und dem Zuger Stadtzentrum wird in den Hauptverkehrszeiten die Bedienungshäufigkeit mit einer Taktverdichtung erhöht.
- Neue Durchmesserlinie Obersack-St. Johannes (via Feldstrasse) mit integralem Viertelstundentakt (Zusammenlegung Linie 11 und 13 zwischen Metalli und Herti).
- Angebotsausbau in Hauptverkehrszeiten zwischen St. Johannes und Bahnhof Zug mit zusätzlichem Halbstundentakt und Gelenkbuseinsatz (total 6 Kurse pro Stunde und Richtung).
- Angebotsausbau Linie 13 in Nebenverkehrszeiten zum Viertelstundentakt und nach 20 Uhr zum Halbstundentakt.
- Am Abend nach 20 Uhr und am Sonntag auf städtischen Hauptkorridoren (Steinhausen-) Riedmatt-Schönegg, (Oberwil-) Casino-Inwil (-Baar) und St. Johannes-Postplatz Viertelstundentakt ohne Standzeiten am Bahnhof Zug und mit guten Bahnanschlüssen jeweils für beide Linienäste.
- Direkte Führung der Durchmesserlinie 4 (Baar-) Inwil-Riedmatt (-Cham) über Gotthardstrasse und neue Haltestelle Dammstrasse / Bahnhof West. Bei der Linie 4 zwischen dem Bahnhof Zug und Inwil wird in den Hauptverkehrszeiten die Bedienungshäufigkeit mit einer Taktverdichtung erhöht.

Die wichtigsten Infrastrukturanpassungen sind:

- Busspur Kantonsspital-Grabenstrasse
- Neue Bushaltestellen Dammstrasse / Bahnhof West und in der Gotthardstrasse
- Haltestellenanpassungen in Folge Kapazitätserhöhung mit Doppelgelenkbussen

1. Teilergänzung der Stadtbahn

Unter Federführung des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr ist auf der Linie 2 die Verdichtung des Fahrplanangebots zum Halbstundentakt bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie bis zur Haltestelle Lindenpark in Planung. Dabei wird eine attraktive Durchmesserlinie entstehen, welche die Arbeitsplätze im Norden leistungsfähig und umsteigefrei mit den Wohngebieten im Süden (Fridbach, Oberwil, Walchwil) verbindet. Zwischen Zug und Walchwil werden zwei neue Haltestellen erstellt (Casino und Hörndli inkl. Bike + Ride).

ÖV-Erschliessung prüfen

Im Rahmen von Siedlungserweiterungen ist jeweils zu prüfen, ob das ÖV-Angebot ausreichend oder ob eine Angebotserweiterung möglich und zweckmässig ist. Im Richtplan eingetragen sind Gebiete im Quartier Loreto, im Göbli und in der Äusseren Lorzenallmend.

4.12 Veloabstellanlagen / Bike and Ride (V16)

In der Umgebung von öffentlichen und halböffentlichen Gebäuden wie beispielsweise bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulhäusern, etc. sind ausreichend Veloabstellplätze vorzusehen. Der effektive Bedarf ist objektbezogen zu bestimmen.

4.13 Schlittelhang (V17)

Die bestehende Schlittelmöglichkeit vom Zugerberg zur Schöneegg auf der Geissbodenstrasse ist im Richtplan eingetragen.

4.14 Erschliessung Zugerberg (V18)

Gemäss Entwicklungskonzept ist die Verkehrserschliessung des Zugerbergs so zu regeln, dass der Erholungswert nicht beeinträchtigt wird. Im Rahmen des Entwicklungsleitbildes Zuger- / Walchwilerberg und allfälliger Detailkonzepte ist die Verkehrserschliessung zu überprüfen. Die Verkehrsmengen sind mit geeigneten Massnahmen zu lenken und die Benutzung der Zugerbergbahn zu fördern.

4.15 Siedlungsgebiet (S1)

Das Siedlungsgebiet stellt die Ausgangslage gemäss Zonenplan 2008 dar. Es umfasst die vorgesehenen Bauzonen inklusive den Bauzonen mit speziellen Vorschriften (BsV) und den Zonen des öffentlichen Interesses für Bauten (OelB).

4.16 Siedlungserweiterungen (S2)

Die bezeichneten Gebiete für Siedlungserweiterungen können bei nachgewiesenem Bedarf durch Beschluss des Grossen Gemeinderats eingezont werden. Der Richtplan legt fest, für welche Nutzungen die Siedlungserweiterungsgebiete eingezont werden können. Der Plan enthält die entsprechenden Vorranggebiete für Wohnen, Mischnutzungen und öffentliche Interessen (sowohl für Bauten und Anlagen wie auch für Erholung und Freihaltung).

4.17 Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen (S3)

Im Interesse einer guten Siedlungsqualität sind für die Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen Quartiergestaltungspläne zu erarbeiten. Darin sind die zweckmässige bauliche Entwicklung, die städtebauliche und landschaftliche Gestaltung, die Anordnung, Nutzung und Gestaltung der Freiräume, die Erschliessung usw. eines Quartiers oder Teilen davon aufzuzeigen.

Quartiergestaltungspläne bilden die Grundlage für die Ausarbeitung von Baulinien-, Arealbebauungs- und Bebauungsplänen und das Bauen in Einzelbauweise. In den im Richtplan bezeichneten Gebieten darf nur auf der Grundlage eines Quartiergestaltungsplanes gebaut werden. Dieser hat die erhöhten Anforderungen gemäss § 33 der Bauordnung zu erfüllen. Neue Bauten und Anlagen sowie wesentliche Änderungen an bestehenden Bauten und Anlagen haben die Vorgaben des Quartiergestaltungsplanes einzuhalten. Der Stadtrat kann zur Sicherung des Inhalts von Quartiergestaltungsplänen die Festsetzung eines Bebauungsplanes vorschreiben.

4.18 Übriges Gebiet mit speziellen Vorschriften (L1)

In den bezeichneten Gebieten sind Bauten und Anlagen für Familiengärten, Freizeitanlagen und für die Infrastruktur von Campingplätzen zulässig. Diese haben die Anforderungen gemäss § 54 resp. § 56 der Bauordnung zu erfüllen.

4.19 Landwirtschaftsgebiet / Landschaftsschutzgebiet (L2)

Die bezeichneten Gebiete entsprechen der Landwirtschaftszone gemäss Zonenplan. Die Landschaft ist in ihrer Vielfalt und Eigenart sowie in ihrer Bedeutung als bewirtschaftete Kulturlandschaft, als Erholungsraum sowie als Lebensraum freilebender Tiere und wildwachsender Pflanzen zu erhalten und fördern.

4.20 Gebiet des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (L3)

Die Gebiete des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung umfassen Frei-, Grün- und Erholungsflächen.

4.21 Oekihof (E1)

Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass der Oekihof längerfristig als zentrale Recycling- und Entsorgungsstelle erhalten werden kann.