

Gemeinde Baar / Februar 2022

Kommunales Gesamtverkehrskonzept KGVK

Gemeinde Baar

Technischer Bericht



Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
2006_200-rap-evo-0-KGVK-Schlussbericht-07022022.docx	0	07.02.2022	-	Ch. Haengg A. Renard	E. Vontobel F. Boesch
2006_200-rap-evo-1-KGVK-Schlussbericht-23022022.docx	1	23.02.2022	Integration der Anmerkungen aus: der VTK vom 21.02.2022 / sowie der Vernehmlassung: Abteilung Planung / Bau und Sicherheit / Werkdienst	Ch. Haengg A. Renard	E. Vontobel F. Boesch

Transitec Beratende Ingenieure AG
Aarberggasse 30 · CH-3011 Bern
T +41 (0)31 381 69 12
bern@transitec.net · www.transitec.net



Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Ausgangslage	8
1.1 Auslöser und Auftragsziele	8
1.2 Perimeter	8
1.3 Projektorganisation	10
1.4 Vorgehen	11
2. Planerische Grundlagen	12
2.1 Übergeordnete Grundlagen und Zielsetzungen Siedlung und Verkehr	12
2.1.1 Bund: Sachplan Verkehr	12
2.1.2 Kantonaler Richtplan Zug	13
2.1.3 Agglomerationsprogramm Zug	13
2.2 Weitere kommunale Grundlagen	14
3. Situationsanalyse und Handlungsbedarf	15
3.1 Räumliche Eingliederung	15
3.1.1 Wohnbevölkerung und Beschäftigte: Bestand und Prognose	15
3.1.2 Räumliche Strukturen: zentrale Ziel- und Quellorte sowie Entwicklungsgebiete	16
3.2 Mobilitätsverhalten	18
3.2.1 Kennzahlen des Mobilitätsverhalten (Ist – Zustand)	18
3.2.2 Pendlerbewegungen	19
3.2.3 Entwicklungsprognosen	19
3.2.4 Fachliche Einordnung	19
3.3 Verkehrsstruktur	20
3.4 Verkehrssicherheit	21
3.5 Mobilitätsmanagement	22
3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	23
3.6.1 Verkehrssituation fließender Verkehr	23
3.6.2 Ruhender Verkehr (Parkierung)	25
3.7 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	29
3.7.1 Angebot	29
3.7.2 Nachfrage	29
3.8 Veloverkehr	32
3.8.1 Anlagen für den Veloverkehr	32
3.8.2 Nachfrage und Potenzial	34
3.9 Fussverkehr	34
3.9.1 Angebot / Infrastruktur für den Fussverkehr	34
3.9.2 Nachfrage und Potenzial	35
3.10 Fazit	36
4. Rahmenbedingungen und Ziele	37
4.1 Rahmenbedingungen	37

4.2	Handlungsstrategie und Ziele.....	38
4.2.1	4V - Strategie.....	38
4.2.2	Ziele	39
5.	Konzepte.....	41
5.1	Gesamtverkehrskonzept.....	41
5.2	Fussverkehrskonzept.....	43
5.3	Veloververkehrskonzept.....	44
5.4	ÖV - Konzept.....	45
5.5	MIV - Konzept	46
6.	Netzpläne.....	47
6.1	Netzplan Fussverkehr	47
6.1.1	Netzhierarchie.....	47
6.1.2	Zentrale Netzelemente	48
6.2	Netzplan Veloverkehr.....	51
6.2.1	Netzhierarchie.....	51
6.2.2	Zentrale Netzelemente	52
6.3	Netzplan ÖV.....	55
6.3.1	Zentrale Netzelemente	55
6.4	Netzplan MIV	57
6.4.1	Netzhierarchie.....	57
6.4.2	Zentrale Netzelemente	58
7.	Massnahmen.....	60
7.1	Übersicht über die Massnahmen.....	60
7.2	Gesamtverkehrsmassnahmen.....	61
7.3	MIV - Massnahmen.....	64
7.4	ÖV - Massnahmen	66
7.5	Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen.....	68
7.6	Fussverkehrsmassnahmen.....	70
7.7	Veloverkehrsmassnahmen.....	72
8.	Schlusswort.....	75

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 – Ausgangslage und Perimeter	9
Abbildung 2 – Projektorganisation	10
Abbildung 3 – Ablaufschema	11
Abbildung 4 – Ausschnitt OB 1.3 Raum Zug – Sachplan Verkehr	12
Abbildung 5 – Ausschnitt Kantonalen Richtplan (2018)	12
Abbildung 6 – Bevölkerungsentwicklung 2010 – 2020 sowie kantonale Prognose	15
Abbildung 7 – Beschäftigtenentwicklung 2011 – 2019 sowie kantonale Prognose	15
Abbildung 8 – Verortung der wichtigsten Ziel- und Quellorte in Baar	16
Abbildung 9 – Entwicklungsgebiete und grössere Bebauungspläne in Baar	17
Abbildung 10 – Modal-Split Abschätzungen und Entwicklungsprognosen	18
Abbildung 11 – Pendlerbewegungen von und nach Baar	19
Abbildung 12 – Verkehrsstruktur	20
Abbildung 13 – Entwicklung der Unfallzahlen in Baar zwischen 2015 und 2019	21
Abbildung 14 – Belastungsveränderungen DWV 2017 – 2040 mit Tangente	24
Abbildung 15 – Verortung der öffentlichen, gemeindeeigenen Parkplätze	26
Abbildung 16 – Verortung der grossen, öffentlich zugänglichen Parkplätze	26
Abbildung 17 – Illustration des Zusammenhangs von Angebot und Nachfrage	27
Abbildung 18 – Schwachstellen / Handlungsbedarf MIV	28
Abbildung 19 – Nachfrage Entwicklung Öffentlicher Verkehr	30
Abbildung 20 – Schwachstellen / Handlungsbedarf ÖV	31
Abbildung 21 – Dokumentation der Veloinfrastruktur in der Gemeinde Baar	32
Abbildung 22 – Dokumentation der Veloparkierung in der Gemeinde Baar	33
Abbildung 23 – Dokumentation der Fusswegeinfrastruktur in Baar	34
Abbildung 24 – Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr	35
Abbildung 25 – Dichte und Mobilitätsverhalten gemäss ARE, 2018	36
Abbildung 26 – Zielbild Belastbarkeit des Strassennetzes	37
Abbildung 27 – Entwicklung Modal Split	39
Abbildung 28 – Entwicklung der Unfälle mit Personen- und Sachschaden in Baar	39
Abbildung 29 – Ziele ÖV-Güteklassen	40
Abbildung 30 – Gesamtverkehrskonzept	41
Abbildung 31 – Fussverkehrskonzept	43
Abbildung 32 – Veloverkehrskonzept	44
Abbildung 33 – ÖV-Konzept	45
Abbildung 34 – MIV-Konzept	46
Abbildung 35 – Netzplan Fussverkehr	50
Abbildung 36 – Netzplan Velo	54

Abbildung 37 – Netzplan ÖV	56
Abbildung 38 – Netzplan MIV	59
Abbildung 39 – Massnahmenplan: Gesamtverkehr	61
Abbildung 40 – Massnahmenplan: MIV	64
Abbildung 41 – Massnahmenplan: ÖV	66
Abbildung 42 – Massnahmenplan: Fuss- und Veloverkehr	68
Abbildung 43 – Massnahmenplan: Fussverkehr	70
Abbildung 44 – Massnahmenplan: Veloverkehr	72

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Stand des Mobilitätsmanagements im Kanton Zug und der Gemeinde Baar	22
Tabelle 2 – Einige Verkehrszahlen Ist-Zustand 2017	23
Tabelle 3 – 4V - Strategie	38
Tabelle 4 – Netzhierarchien Fusswegenetz	47
Tabelle 5 – Netzhierarchien Velonetz	51
Tabelle 6 – Netzhierarchien MIV	57
Tabelle 7 – Massnahmenübersicht	60
Tabelle 8 – Gesamtverkehrsmassnahmen	62
Tabelle 9 – MIV Massnahmen	65
Tabelle 10 – ÖV Massnahmen	67
Tabelle 11 – Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen	69
Tabelle 12 – Fussverkehrsmassnahmen	71
Tabelle 13 – Veloverkehrsmassnahmen	73

Anhang

- Anhang 1 – Durchschnittlicher Werktagerverkehr (DWV) – IST gemäss GVM
- Anhang 2 – Durchschnittlicher Abendspitzenstundenverkehr (ASP) – IST gemäss GVM
- Anhang 3 – Durchschnittlicher Morgenspitzenstundenverkehr (MSP) – IST gemäss GVM
- Anhang 4 – Durchschnittlicher Werktagerverkehr (DWV) – 2040 gemäss GVM
- Anhang 5 – Durchschnittlicher Abendspitzenstundenverkehr (ASP) – 2040 gemäss GVM
- Anhang 6 – Durchschnittlicher Morgenspitzenstundenverkehr (MSP) – 2040 gemäss GVM
- Anhang 7 – Massnahmenblätter Gesamtverkehrsmassnahmen

1. Ausgangslage

1.1 Auslöser und Auftragsziele

Gesamtrevision der Ortsplanung

Die letzte Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Baar fand 2005 statt. Seither hat sich die Raumplanung stark gewandelt. Mit der Annahme des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes 2013, der Anpassung des kantonalen Richtplanes und der Neuausarbeitung des kantonalen Planungs- und Baugesetzes ergeben sich neue Rahmenbedingungen.

Die Gemeinde Baar hat sich aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und den nachfolgenden Gründen entschieden, die Ortsplanung 2005 zu überprüfen und anzupassen:

- **In den letzten 15 Jahren ist Baar stark gewachsen** (rund +25% Einwohnende). Mit rund 24'600 Einwohner/-innen und rund 25'600 Beschäftigten (VZÄ) ist Baar die zweitgrösste Gemeinde im Kanton Zug und gehört zu den grossen Gemeinden im Metropolitan Raum Zürich. Die kantonalen Prognosen für 2040 sehen für Baar als Teil der «Lorzenstadt» ein weiteres Wachstum vor.¹
- Mit der **Tangente Zug – Baar** und den dazugehörenden Begleitmassnahmen, sowie dem Bau des **Zimmerbergbasistunnels II**, erfährt die Mobilität in der Region wesentliche Veränderungen. Die sich daraus ergebenden Chancen gilt es zu nutzen und zu sichern.
- Aufgrund der Motion Zentrumsentwicklung Baar wurde 2019 im Rahmen einer Stadtanalyse eine **Nutzungsstrategie Zentrumsentwicklung** erarbeitet. Ein wesentlicher Punkt der Strategie ist die verkehrliche und freiräumliche Aufwertung des Zentrumsbereichs.

Die Erarbeitung eines **kommunalen Gesamtverkehrskonzepts (KGVK)** dient als Grundlage für die Revision der Richtplanung und als wichtiges Planungsinstrument für die vorausschauende Verkehrsplanung auf Stufe Gemeinde.

Was ist ein kommunales Gesamtverkehrskonzept KGVK?

Das KGVK ist eine kommunale Präzisierung der übergeordneten Verkehrsplanung (Bund, kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm). In seinem Rahmen wird der Gesamtverkehr (dh. Motorisierter Individualverkehr MIV, Öffentlicher Verkehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr) übergeordnet untersucht, um den planerischen Rahmen der nächsten 15 Jahre (dh. bis ungefähr ins Jahr 2037) zu definieren und zukunftsorientiert festzulegen. Die Resultate des KGVKs dienen als Grundlage für die Überarbeitung der Richtplanung, vor allem des behördenverbindlichen Verkehrsrichtplanes.

Welche Ziele sollen mit dem KGVK erreicht werden?

Es werden im Rahmen des KGVK folgende Ziele verfolgt:

- Aufzeigen des aktuellen und zukünftigen Handlungsbedarfs bezüglich der Mobilitätsabwicklung
- Bestimmen der zu verfolgenden Ziele und der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen
- Aufzeigen der übergeordneten Erschliessung anhand von Zielnetzplänen für die verschiedenen Verkehrsträger
- Bestimmen der wichtigsten zur Umsetzung des Konzeptes notwendigen Massnahmen resp. anstehenden Aufgaben in der Verkehrsplanung

1.2 Perimeter

Abb. 1 Der **Bearbeitungsperimeter** umfasst das Gemeindegebiet von Baar mit seinen Ortsteilen Baar Dorf, Allenwinden, Blickensdorf, Inwil und Sihlbrugg. Mit dem **Betrachtungsperimeter** wird der Blick über die Gemeindegrenze hinaus eingenommen. Dieser umfasst die angrenzenden Gemeinden. Insbesondere ist die Abstimmung im zusammenhängenden Siedlungsraum der Stadt Zug – Baar und bei gemeindeübergreifenden Verbindungen sicherzustellen.

¹ Baudirektion Kanton Zug : Kantonaler Richtplan, Stand: 09/2018

Perimeter und Auftragsziele

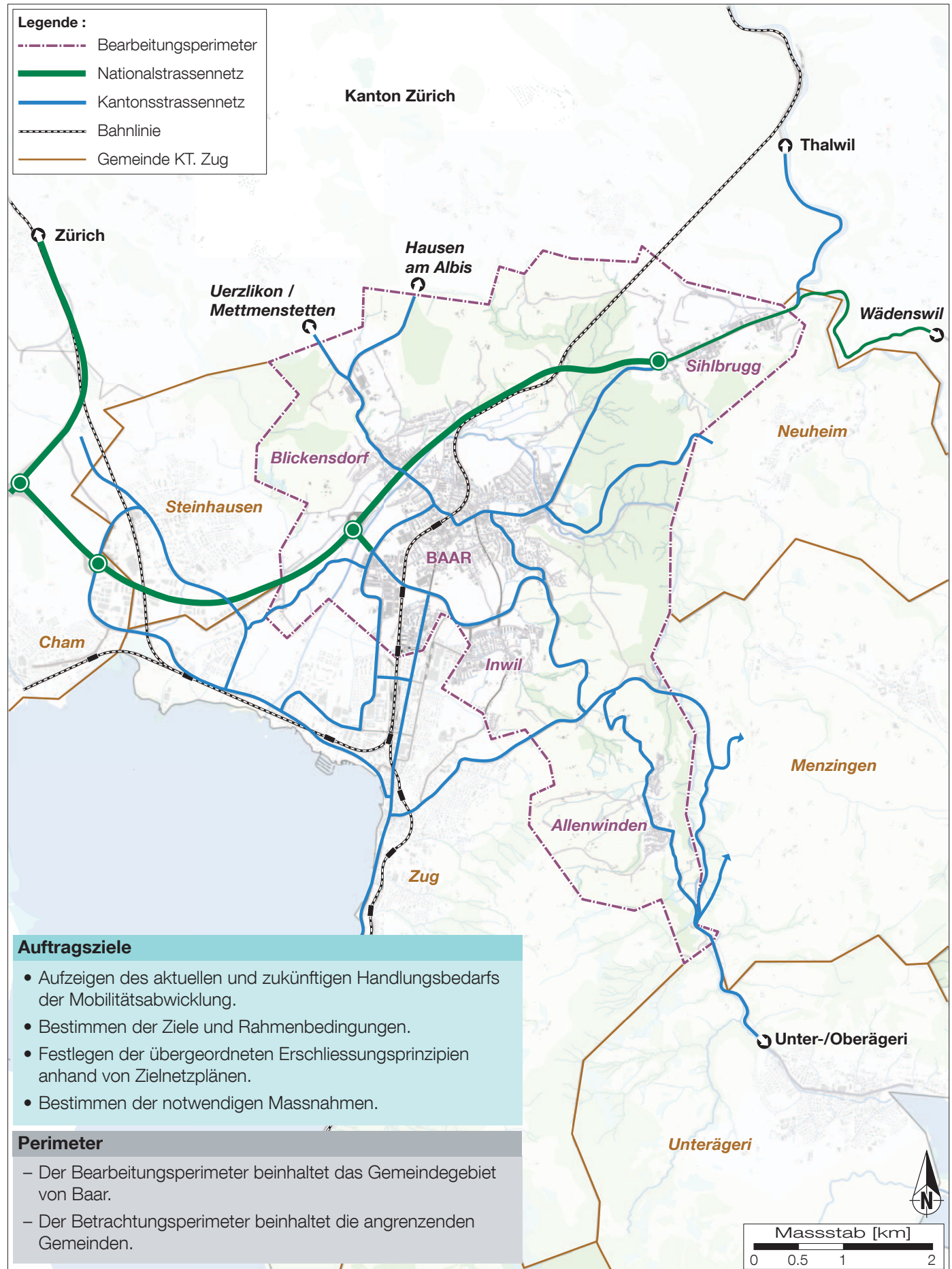


Abbildung 1

1.3 Projektorganisation

Abb. 2 Die Erarbeitung des KGVK wurde fachlich vom Projektteam von **Transitec Beratende Ingenieure AG** geleitet, unter der operativen Führung der Abteilung Planung/Bau der Gemeinde Baar. Der Prozess wurde durch ein Steuerungsgremium der Gemeinde (Gemeindepräsident, Gemeinderat Planung/Bau und Abteilungsleiter Planung/Bau) und der Verkehrs- und Tiefbaukommission (VTK) begleitet. Diese dienten als Echoraum und wurden bei offenen Punkten gezielt mit einbezogen. Der Gemeinderat wurde über die Ergebnisse jeder Hauptarbeitsphase informiert und hat diese in entsprechenden Gemeinderatsbeschlüssen abgesegnet.

Die Arbeiten erfolgten grösstenteils parallel zur Entwicklung der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES)² der Gemeinde Baar und wurden in regelmässigen Abständen abgestimmt und koordiniert.

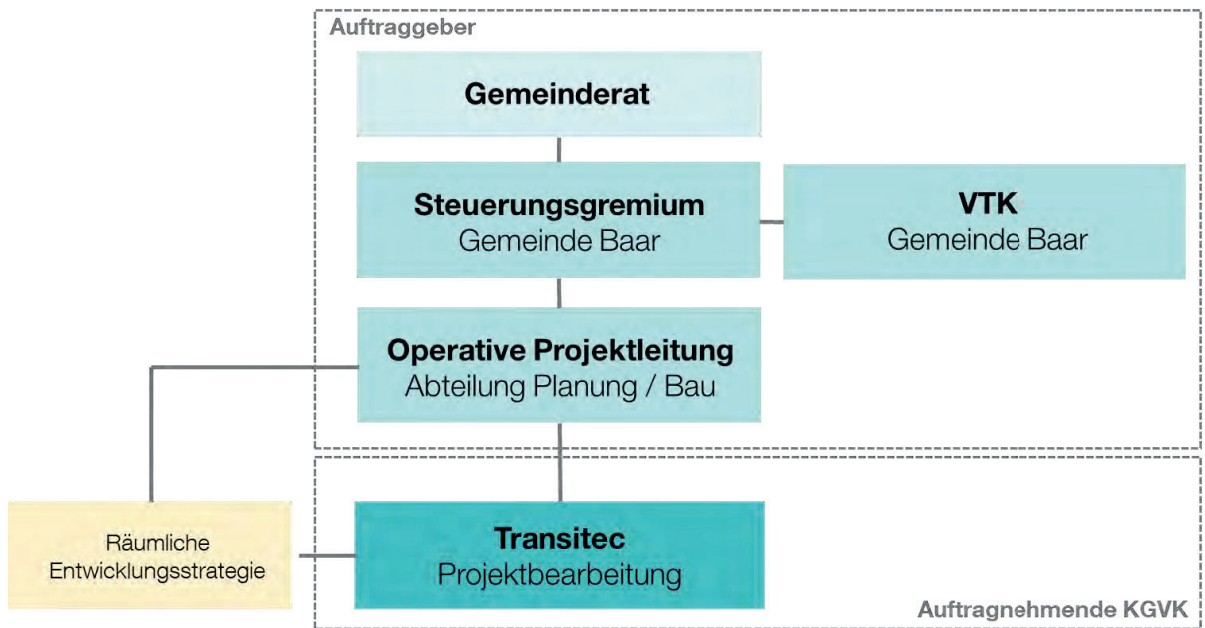


Abbildung 2 – Projektorganisation

² Die Räumliche Entwicklungsstrategie ist eine Grundlage für die Ortsplanungsrevision. Die Strategie soll als Zielbild zeigen, welche räumliche Qualitäten erhalten, weiterentwickelt oder neu angestrebt werden sollen.

1.4 Vorgehen

Abb. 3 Das KGVK wurde in 5 Hauptarbeitsphasen erarbeitet.



OPR = Ortplanungsrevision
GR = Gemeinderat
VTK = Verkehrs- und Tiefbaukommission
VW = Verwaltung

Abbildung 3 – Ablaufschema

2. Planerische Grundlagen

2.1 Übergeordnete Grundlagen und Zielsetzungen Siedlung und Verkehr

Das KGVK orientiert sich an den übergeordneten Zielen und Grundsätzen der nationalen, kantonalen, regionalen Planungen und stimmt sich mit den laufenden kommunalen Planungen ab.

2.1.1 Bund: Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr bildet einen behördenverbindlichen Rahmen für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in der Schweiz. Er setzt ein Zielbild und formuliert Strategien für die Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung.

Abb.4 Die folgenden im Sachplan verankerten Infrastrukturprojekte sind dabei für die Bearbeitung des KGVK zu berücksichtigen:

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

- **Bau Zimmerberg-Basistunnel II** (OB 1.2): Mit dem Tunnel wird die Reisezeit auf der Nord-Süd Achse um 6 Minuten kürzer. Dies ermöglicht eine bessere Einbindung der Fernverkehrszüge in den Knoten Mailand, sowie Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Zürich – Zug – Luzern.

Stand: Bestandteil des Ausbaus Schrittes STEP 2035 des Bundes

- **Ausbau Baar – Zug - Chollermüli** (OB 1.3): Ausbau der Doppelspur Strecke Baar – Zug auf drei Gleisachsen (langfristig 4 vorgesehen), sowie Anpassungen an den Bahnhöfen Baar, Baar Lindenpark und Baar Neufeld.

Stand: Bestandteil des Ausbaus Schrittes STEP 2035 des Bundes

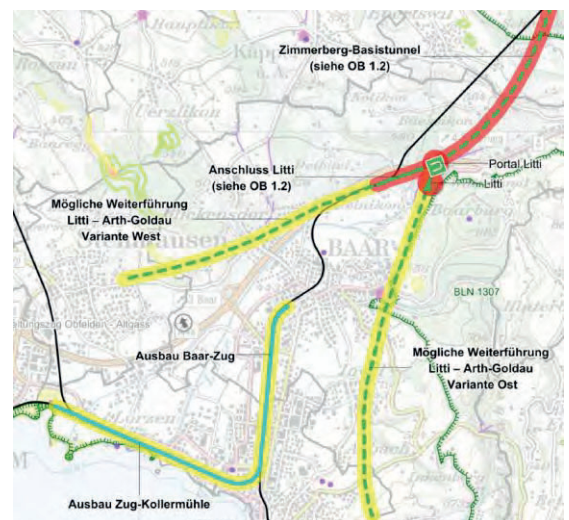


Abbildung 4 – Ausschnitt OB 1.3 Raum Zug – Sachplan Verkehr (17.08.2015)

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse

- Keine im Sachplan verankerten Infrastrukturprojekte vorhanden.

Nicht berücksichtigte nationale Vorhaben von kantonalem Interesse

Abb. 5 Die folgenden im Kantonalen Richtplan verankerten nationalen Vorhaben sind nicht Bestandteil der in Planung oder Projektierung befindenden Vorhaben gemäss Sachplan (Beschluss 2018). Sie befinden sich ausserhalb des Realisierungshorizontes 2040 und werden daher für die Bearbeitung des KGVKs (Betrachtungshorizont 2037) nicht berücksichtigt.

- **(1)** Neubau Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost / Sihlbrugg
- **(2)** Neubau Autobahn – Halbanschluss Steinhäusern Süd
- **(3)** Neubau Haltstelle Baar, Sennweid

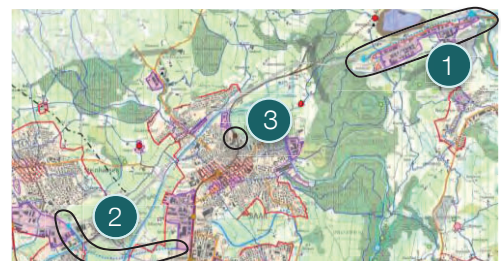


Abbildung 5 – Ausschnitt Kantonalen Richtplan (2018)

2.1.2 Kantonaler Richtplan Zug

Der kantonale Richtplan (Stand: 6. Sept. 2018) ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Mobilität zu gewährleisten.

Die folgenden im kantonalen Richtplan verankerten **Ziele** sind dabei für die Bearbeitung des KGVK zentral:

- Die räumliche Entwicklung findet im bestehenden Siedlungsgebiet statt. (G 5.1)
 - Die Gemeinden unterstützen mit planerischen Massnahmen die Attraktivität ihrer Kerngebiete. Der Kanton trägt mit der Gestaltung des Strassenraums der Kantonsstrassen (in Baar betrifft dies v.a. die Marktgasse, Langgasse) zur Attraktivität bei. (S 1.4.1)
- Kanton und Gemeinden stärken die typischen Zuger Landschaften, die Naturräume und die landwirtschaftlichen Nutzungsräume (G 6.1). Naherholungsräume sind in Fussdistanz erreichbar. (G 6.3)
- Der Kanton Zug plant den Öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr nachfrageorientiert und den MIV angebotsorientiert. (V1.1)

Es besteht ein kantonales Interesse an den folgenden im Richtplan eingetragenen Projekten im Bereich Baar.

Motorisierter Individualverkehr

- **Neubau Tangente Zug – Baar** zwischen dem Knoten Neufeld und dem Anschluss Margel.
Stand: Eröffnet Juni 2021
- **Neubau Verbindung Halbanschluss Steinhausen** (siehe Kapitel 2.1.1) **nach Baar oder Zug.**
Stand: Die neue Verbindung nach Baar oder Zug wurde gemäss einer verkehrlichen Gesamtstudie (Gruner, 2018) aus Kosten / Nutzen – Überlegungen verworfen. Eine Kapazitätsoptimierung des bestehenden Anschlusses und der Nordstrasse werden aktuell vom Kanton geprüft.
- **Flankierende Massnahmen / Strassengestaltung: Zuger- / Baarerstrasse** mit der Realisierung der Tangente Zug / Baar.
Stand: ausstehend

Öffentlicher Verkehr

- **Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)**
Stand: Festsetzung Richtplan, für Unterfeld werden zurzeit Bebauungspläne erarbeitet

Fuss- und Veloverkehr

- **Fertigstellung des festgesetzten kantonalen Velonetzes**
Stand: Überarbeitung Kantonale Velonetzung, Stand: Schlussbericht Dezember 2021

2.1.3 Agglomerationsprogramm Zug

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen (AP) die Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen, von Bundesbeiträgen. Die Agglomeration Zug³ hat im März 2021 das AP der 4. Generation beim Bund eingereicht. Die Agglomeration hat sich bereits an den ersten 3 Generationen beteiligt und dafür gebundene Bundesmittel von 167 Mio. CHF zugesprochen bekommen.

Die im Agglomerationsprogramm für die Verkehrsentwicklung behördenverbindlich definierten Ziele werden ins KGVK integriert (siehe Kapitel 4.2.2).

³ Die Agglomeration Zug beinhaltet den ganzen Kanton Zug.

Die noch offenen Massnahmen der AP 2. – 3. Generation, sowie die angedachten Massnahmen des AP 4. Generation werden im Rahmen des KGVK berücksichtigt (siehe Kapitel 7). Dabei sind für die Bundesbeiträge gesetzten Umsetzungsfristen zu beachten.

- AP 2. Generation: spätester Baubeginn: November 2027
- AP 3. Generation: spätester Baubeginn: Dezember 2025
- AP 4. Generation: 2024 – 2027 A-Massnahmen / 2028 – 2031 B-Massnahmen

2.2 Weitere kommunale Grundlagen

Mit **Baar 5 x 5** hat die Gemeinde 2018 25 Grundhaltungen für die künftige Entwicklung der Siedlung, Frei- und Erholungsräume, Mobilität und Zentrumsentwicklung in einem breiten partizipativen Prozess erarbeitet und verabschiedet. Im Bezug auf die Mobilität wurde folgendes festgehalten (Auszug):

- Baar denkt vernetzt und plant Verkehrsnetze. Dazu gehören insbesondere dichte Netze für den Fuss- und Veloverkehr. [...]
- Verkehrsräume sind auch wichtige Aussenräume und werden attraktiv gestaltet
- Baar beobachtet die Entwicklung künftiger Mobilitätsformen und versucht sie bei der Planung zu berücksichtigen
- Nicht jeder Verkehrsträger hat überall die gleiche Priorität. [...] im Zentrum liegt der Fokus beim Fuss- und Veloverkehr, sowie beim Öffentlichen Verkehr

Mit der **Räumlichen Entwicklungsstrategie RES** (2021) wurden die Grundhaltungen und Schwerpunkte aus «Baar 5x5» räumlich verortet und durch Leitsätze und Handlungsempfehlungen zu einem Zielbild für Baar weiterentwickelt. Die Leitsätze und Handlungsempfehlungen zur räumlichen Entwicklung (zB. Entwicklungsschwerpunkte, zentrale Quell-/Zielpunkte), der Freiraum- und Landschaftsentwicklung (zB. Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Freiräume) sowie der Verkehrsentwicklung (zB. Strassenraumgestaltung, Vernetzung) werden im KGVK aufgegriffen und in die Konzepte integriert.

Zudem liegen die folgenden zentralen kommunalen Planungsstudien und Instrumente vor:

- Leitplan Hochhausstandorte, 2003 und Strategie Innenentwicklung Zug/Baar, 2014
- Landschaftsentwicklungskonzept, 2018
- Stadtanalyse Baar, 2018 und Nutzungsstrategie Zentrum, 2019
- Parkplatzbewirtschaftungskonzept, 2021
- Masterplan Sportanlagen, 2022

3. Situationsanalyse und Handlungsbedarf

3.1 Räumliche Eingliederung

3.1.1 Wohnbevölkerung und Beschäftigte: Bestand und Prognose

In der Gemeinde Baar leben aktuell 24'686 Personen und arbeiten 25'596 Beschäftigte (Stand 2020). Damit ist Baar hinter der Stadt Zug die grösste Wohngemeinde und auch die Gemeinde mit den meisten Beschäftigten im Kanton Zug, und somit auch ein wichtiger Quell-/ und Zielpunkt der Mobilität.

Die am dichtesten besiedelten Gebiete befinden sich an der Grenze zur Stadt Zug, in Inwil und rund um das Zentrum in Baar mit städtischen Dichten zwischen knapp 100 bis zu über 300 Personen/ha.

Abb. 6+7 Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenanzahl ist in den letzten Jahren stetig gewachsen: wobei die Wohnbevölkerung seit 2016 etwas weniger stark als durch die kantonalen Entwicklungsprognosen vorausgesagt zugenommen hat. Die Anzahl Beschäftigten hat dafür deutlich stärker als prognostiziert zugenommen mit grossen Entwicklungen in Oberneuhof und auch Sihlbrugg. Bis 2040 ist eine weitere Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme um etwas mehr als 5'400 Personen und 3'900 Beschäftigte auf 30'100 Personen und 29'500 Beschäftigte prognostiziert.

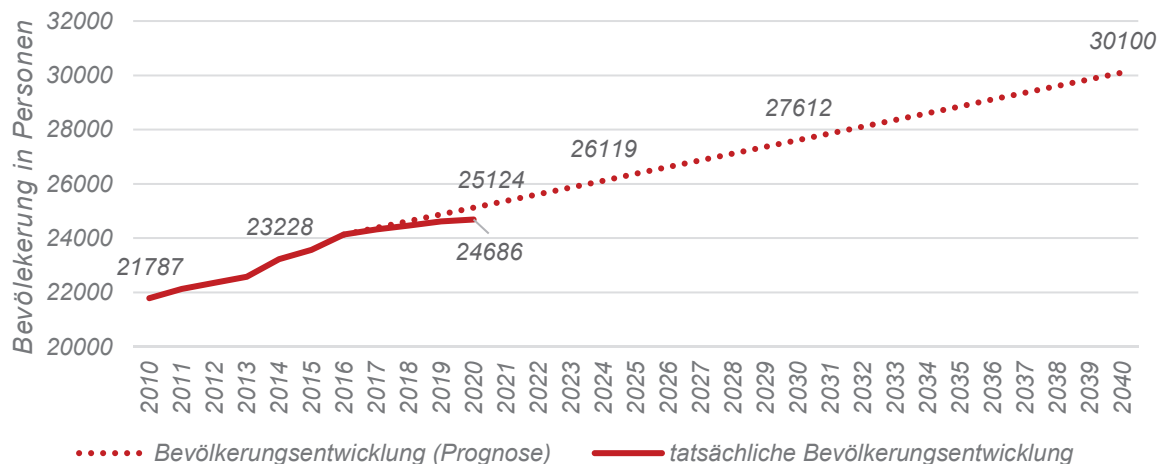


Abbildung 6 – Bevölkerungsentwicklung 2010 – 2020 (Quelle: BFS STATPOP) sowie kantonale Prognose (Richtplan Kanton Zug, 2018)

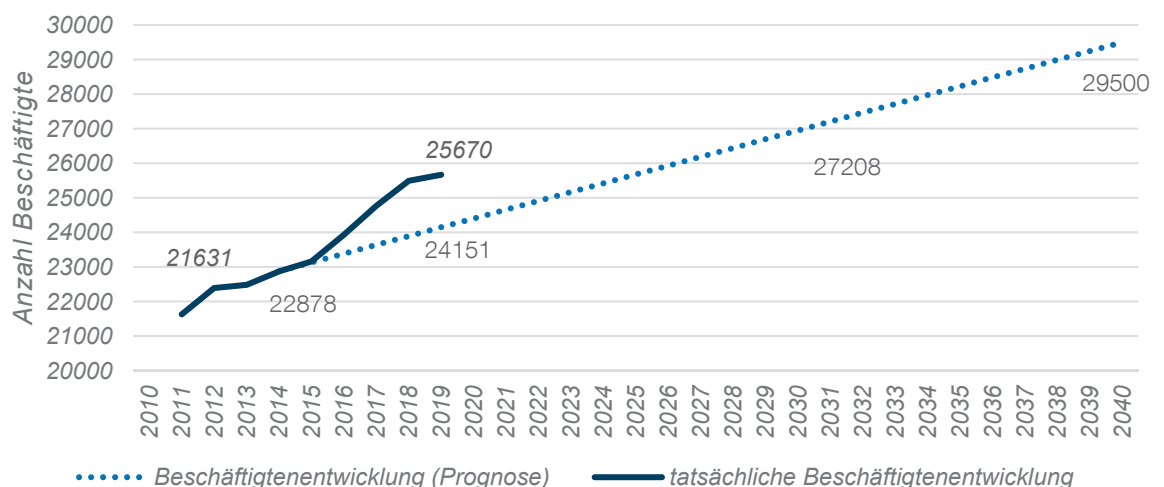


Abbildung 7 – Beschäftigtenentwicklung 2011 – 2019 (BFS STATENT) sowie kantonale Prognose (Richtplan Kanton Zug, 2018)

3.1.2 Räumliche Strukturen: zentrale Ziel- und Quellorte sowie Entwicklungsgebiete

Ziel- und Quellorte regionaler und lokaler Bedeutung

Abb. 8

Die wichtigsten Ziel- und Quellorte in der räumlichen Struktur von Baar wurden im Rahmen der Erarbeitung der RES identifiziert und können grob in drei Hierarchiestufen unterteilt werden.

- Ziel- / und Quellorte von (über-)regionaler Bedeutung, wie zB:
 - Bahnhof Baar
 - Zentrum Baar
 - Kantonsspital als regionale Infrastruktur und grosser Arbeitgeber
 - Wirtschaftsstandorte
 - Verkehrsintensive Einrichtungen (wie zB. grosse Einkaufstandorte wie die Spinnerei mit 7'500 m² Einkaufsfläche oder das Gotthard-Zentrum / Migros mit 4'200 m² Einkaufsfläche)⁴
- Ziel- / und Quellorte von mehrheitlich kommunaler Bedeutung, wie zB:
 - Schulen
 - Freizeiteinrichtungen und Sportanlagen
- Ziel- und Quellorte von mehrheitlich lokaler Bedeutung, wie zB.
 - Quartierzentren
 - Bushaltestellen

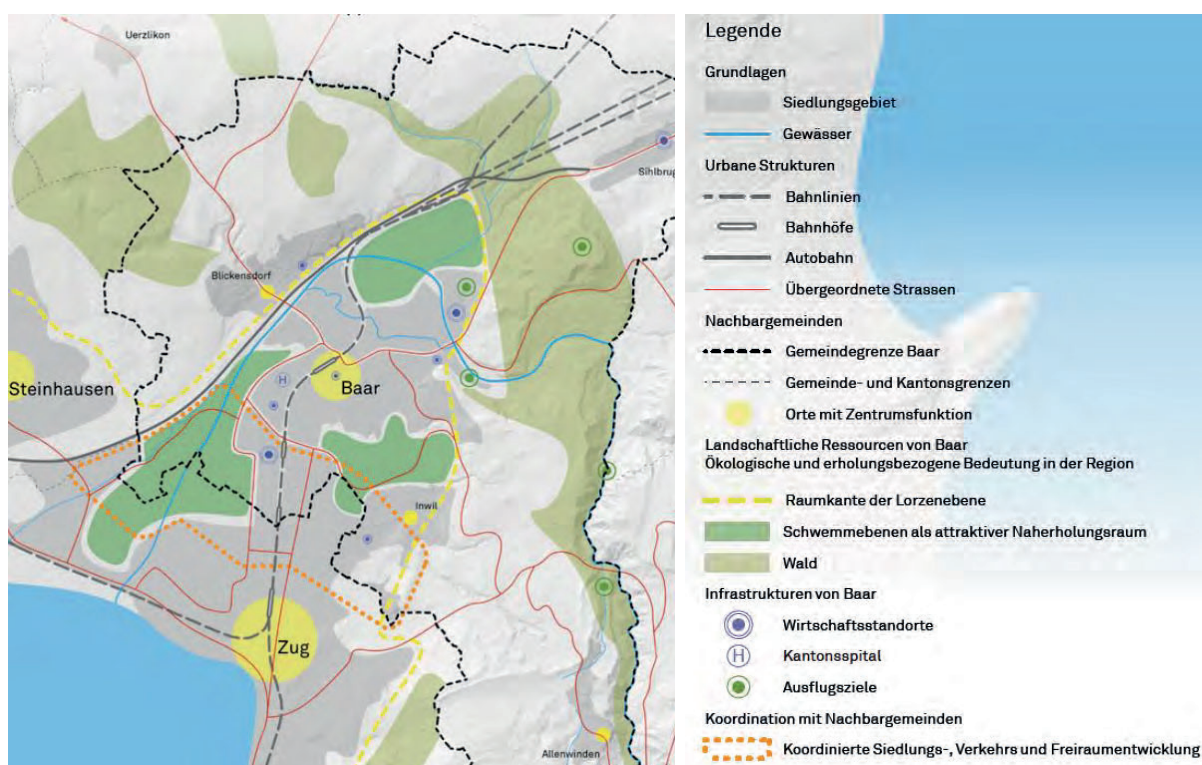


Abbildung 8 – Verortung der wichtigsten Ziel- und Quellorte in Baar (Quelle: Auszug aus RES, 2021)

⁴ Gemäss Agglomerationsprogramm AP4 Zug, 2021

Entwicklungsgebiete und grössere Bebauungspläne

Abb. 9

Gemäss einer ersten Potentialabschätzung durch die RES ist Baar diesem Wachstum mit seinen Reserven (unbebaute Bauzonen, einfache und ordentliche Bebauungspläne) gewachsen. Das grösste konzentrierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist in der Achse Zug – Baar Zentrum – Baar Spinnerei (nachfolgend wie im RES als Entwicklungsachse bezeichnet) zu erwarten, welche die folgenden Gebiete beinhaltet:

Kantonale Verdichtungsgebiete:

- **Gebiet für Verdichtung I:** Altgasse – Zugermatt
- **Gebiet für Verdichtung II:** Oberneuhof – Neufeld – Unterfeld

Weitere grössere kommunale Bebauungspläne

- Baarermatt, Inwil
- Rain, Inwil
- Obermühle
- Spinnerei

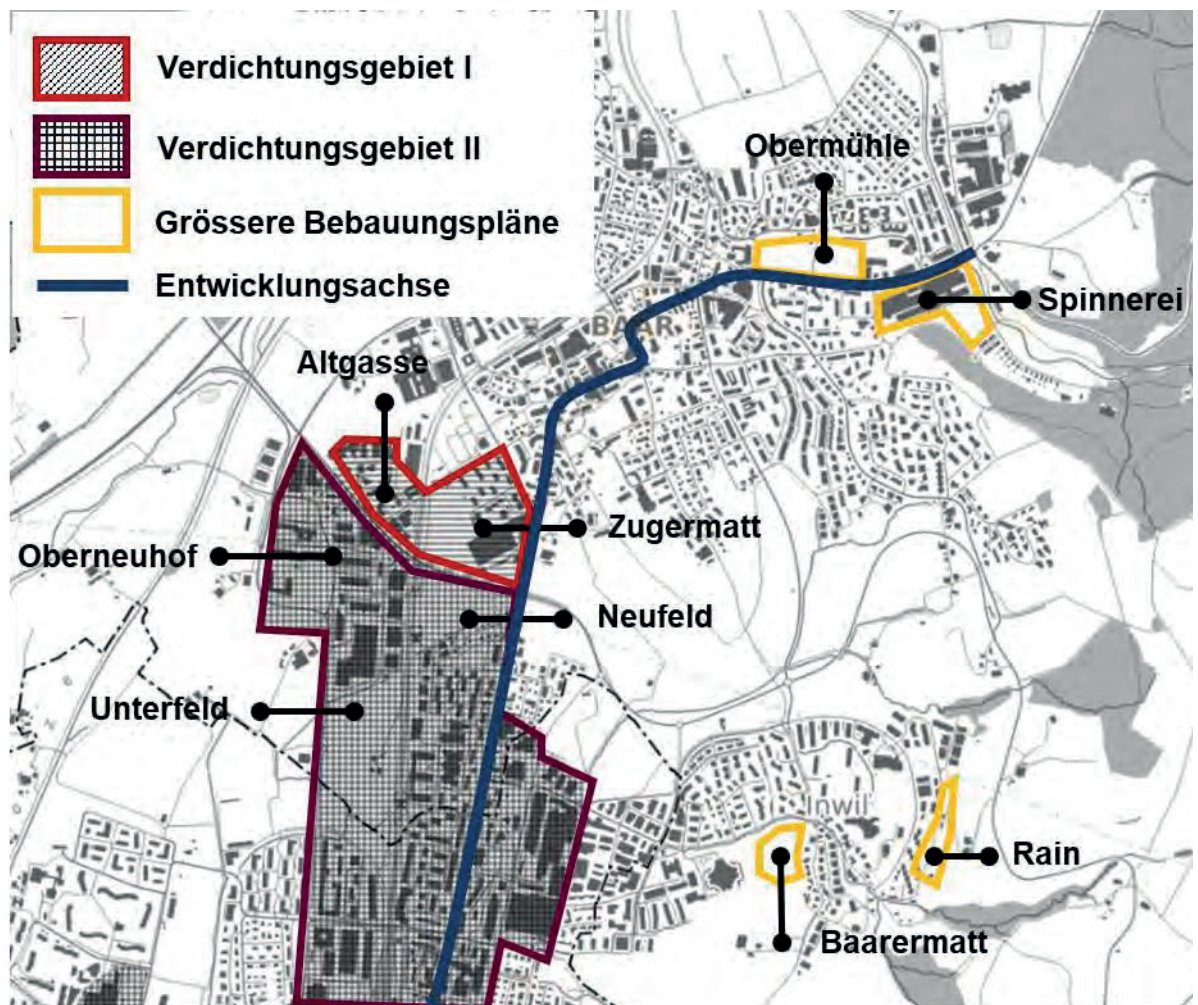


Abbildung 9 – Entwicklungsgebiete und grössere Bebauungspläne in Baar

3.2 Mobilitätsverhalten

Sowohl die Bevölkerung als auch die Beschäftigten in Baar führen zu Verkehrswegen (Mobilitätsbedürfnisse), die sich auf die verschiedenen Verkehrsmittel MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr verteilen. Mit steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen nehmen auch die Anzahl der Verkehrswege weiter zu. Ein wesentlicher Einfluss auf das Verkehrssystem hat das Mobilitätsverhalten (dh. die Verkehrsmittelwahl) der Bevölkerung und der Beschäftigten (Pendlerbewegungen). Diese ist abhängig vom Angebot, der verfügbaren Verkehrsmittel, sowie der persönlichen Einstellung aber auch von der Siedlungsdichte (wie eine Untersuchung des ARE (2018)⁵ zeigt).

Als Basis für die Analyse der Verkehrserzeugung und des Mobilitätsverhaltens dienen einerseits die Erhebungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes (Erhebungsjahr 2015) sowie das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zug (Modellkalibration 2017 (ohne Tangente Zug-Baar), Prognosezustand: 2040 (mit Tangente Zug-Baar)).

3.2.1 Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens (Ist – Zustand)

Abb. 10 Das Mobilitätsverhalten im Kanton Zug ist historisch eng mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen verknüpft. Während in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Eisenbahn, die Strassenbahnlinie zwischen Zug und Baar sowie der Fuss- und Veloverkehr das Verkehrsgeschehen dominierten, änderte sich das Mobilitätsverhalten mit der Massenmotorisierung und später mit der Eröffnung der A14 drastisch. Die Mobilität im Kanton, aber auch in der Gemeinde Baar ist bis heute stark auf den MIV ausgerichtet.

Seit der Jahrtausendwende nehmen die relativen Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wieder zu. Entscheidend dafür sind die Einführung der Stadtbahn Zug sowie des abgestimmten Buskonzepts («Bahn und Bus aus einem Guss»).

Einige Kennzahlen des Mobilitätsverhaltens:

- Die Bevölkerung im Kanton Zug legt durchschnittlich rund 37 km pro Kopf und Tag zurück,
- und benötigt dafür rund 79 Minuten.
- 72% der täglich zurückgelegten Personenkilometer fallen auf den MIV, 19% auf den Öffentlichen Verkehr und nur rund 9% werden zu Fuss oder auf dem Velo zurückgelegt. (Entwicklungsprognosen: siehe Kapitel 3.2.3)

Der im schweizweiten Vergleich hohe Anteil des MIV am Modal Split kann einerseits auf die hohe Verfügbarkeit des Autos im Kanton zurückgeführt werden (Kanton Zug: 686 Personenwagen / 1000 Personen, das ist der höchste Wert in der Schweiz, CH-Durchschnitt 541 Personenwagen / 1'000 Personen)⁶ - andererseits ist der hohe Anteil aber auch Ausdruck der guten Erreichbarkeit der Zentren / Arbeitsplatzgebiete mit dem MIV⁷.

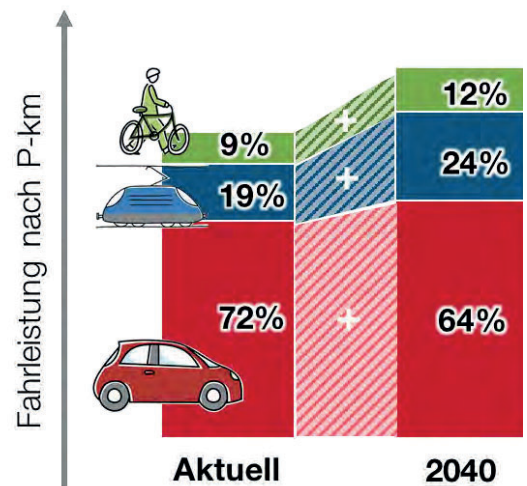


Abbildung 10 – Modal-Split Abschätzungen und Entwicklungsprognosen (Quelle: eigene Abbildung auf Basis Mikrozensus 2015 und AP4 Zug, 2021)

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Dichte und Mobilitätsverhalten, 2018

⁶ Bundesamt für Statistik BFS : Strassenfahrzeuge – Bestand, Motorisierungsgrad, Stand 2020

⁷ Agglomerationsprogramm Kanton Zug, 4. Generation – Kapitel Mobilitätsverhalten

3.2.2 Pendlerbewegungen

Abb. 11 Die Pendlerstatistik des Bundes⁸ zeigt auf, dass die Gemeinde Baar viele Pendlerbewegungen auf kurzen Distanzen aufweist – die gut auch mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können (> 50% aller Pendlerwege innerhalb des Kantons Zug, davon 60% innerhalb der Gemeinde, dh. Binnenpendler oder in Beziehung mit der Stadt Zug). Die Umsteigepotentiale im Fuss- und Veloverkehr (Fahrt mit dem Velo in die Stadt Zug zur Morgen- und Abendspitzenstunde gleich schnell oder schneller als mit dem MIV) aber auch im ÖV sind gemäss AP 4 bedeutend.

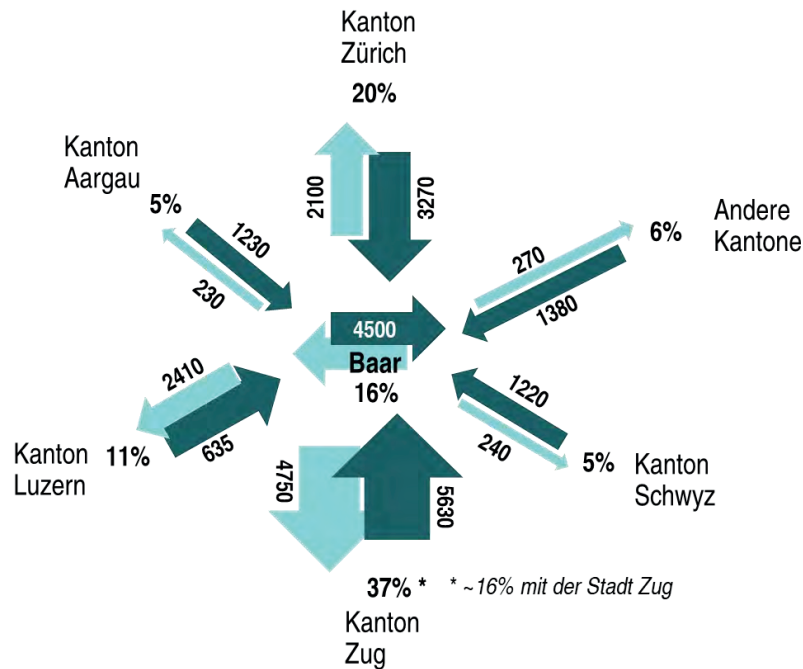


Abbildung 11 – Pendlerbewegungen von und nach Baar (Quelle: eigene Abbildung gemäss BFS, 2018)

3.2.3 Entwicklungsprognosen

Abb. 10 Die Entwicklungsprognosen des AP 4G des Kantons Zug zeigen folgende Tendenzen für die Veränderung des Mobilitätsverhalten bis 2040 auf:

- Weitere Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) des MIV, obschon prognostiziert wird, dass der MIV-Anteil am Modal Split abnimmt
- Starke Zunahme der Ein- / Aussteiger an den wichtigsten Bahnhöfen (Baar: +84%), welcher auch zu einer Zunahme des ÖV am Modal Split führt
- Leichte Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs am Modal Split.

3.2.4 Fachliche Einordnung

Der Anteil am motorisierten Verkehr liegt deutlich über dem schweizweiten Durchschnitt (65%). Es ist zu erwarten, dass auch der Prognosezustand tendenziell über dem Durchschnitt zu liegen kommt, da schweizweit Reduktionen resp. die Stabilisierung des MIV-Anteils angestrebt werden. Der hohe MIV-Anteil am Mobilitätsverhalten ist aus nachfolgenden Gründen erstaunlich:

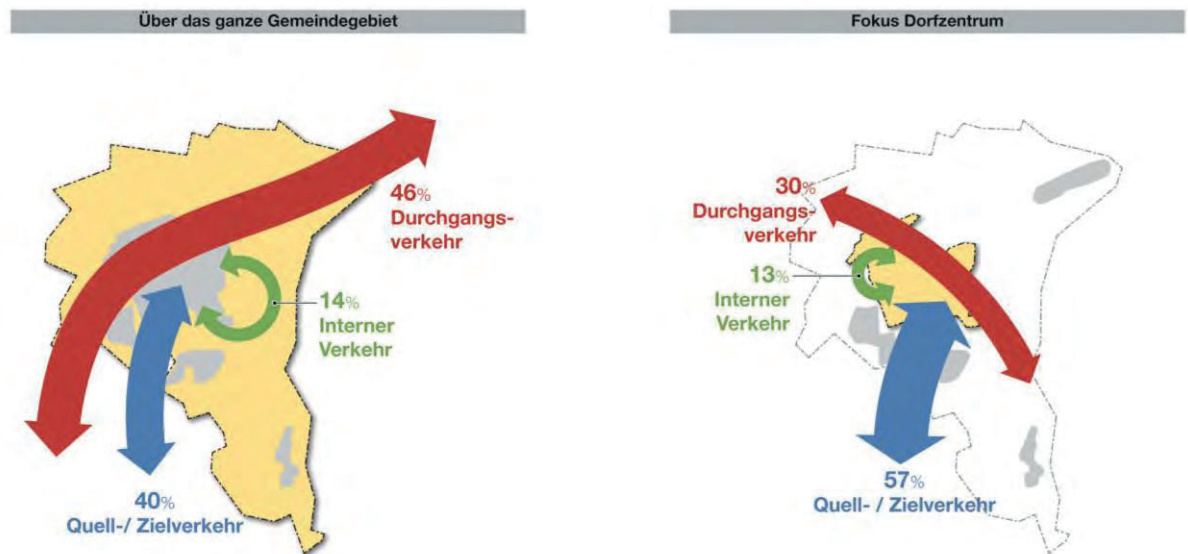
- Die Siedlungsstruktur weist weitgehend städtische Dichten auf (mit Ausnahme einiger Ortsteile), welche kurze Distanzen für Arbeit, Einkauf, Freizeit ermöglichen und damit die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehr beeinflussen. Im schweizweiten Vergleich lag der Anteil des MIV in Gebieten mit ähnlicher Siedlungsstruktur im Mittel zwischen 44 – 64% (vgl. Kapitel 3.10 / Abbildung 25).

⁸ Bundesamt für Statistik BFS : Pendlermobilität nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2018

- Die durchschnittliche Tagesdistanz pro Person liegt im schweizweiten Mittel (rund 37 km). Die Pendlerstatistik gibt Hinweise darauf, dass viel Mobilität auf kürzeren Distanzen stattfindet, die gut auch mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten. Die topografischen Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr sind zudem meist günstig.

3.3 Verkehrsstruktur

Abb. 12 Um besser zu verstehen, wie die Mobilitätsbedürfnisse mit der Nachfrage (beobachtete Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz, mögliches Verlagerungspotenzial) zusammenhängt, wurde mit Hilfe des GVM Kanton Zug, Modellzustand 2017 (ohne Tangente) eine Verkehrsstruktur des MIV – für die ganze Gemeinde Baar, sowie für das erweiterte Zentrum: Dorfkern und Blickensdorf (dh. ohne Autobahn) – erstellt.



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis GVM-ZG Kanton Zug, Jahr 2017, Datensatz DWV

Abbildung 12 – Verkehrsstruktur

Die folgenden Erkenntnisse können festgehalten werden:

Über das ganze Gemeindegebiet:

- Viel Durchgangsverkehr (46% des gesamten Verkehrsaufkommens (GVM), dies entspricht rund 48'700 Fahrten pro Tag), dh. Verkehr ohne Quell-/ oder Zielort innerhalb der Gemeinde, vorhanden. Dabei handelt es sich vor allem um:
 - Verkehr auf der Autobahn A14 / A4a sowie der Zubringer
 - Durchgangsverkehr der Nachbargemeinden (v.a Unter-/Oberägeri) nach Zug
- Über die Hälfte des Verkehrsaufkommens (54%, dies entspricht rund 57'100 Fahrten pro Tag) ist «hausgemachter» Verkehr, mit einer klaren Verknüpfung zur Gemeinde Baar. Davon ist ein Viertel (dh. ~15'000 Fahrten pro Tag) interner Verkehr, mit Quelle und Ziel innerhalb kurzer Distanz in der Gemeinde.

Fokus Dorfkern:

- Bei der klaren Mehrheit des Verkehrsaufkommens (70%, dies entspricht rund 28'000 Fahrten pro Tag) handelt es sich um «hausgemachten» Verkehr der Gemeinde Baar
- 30% (dies entspricht rund 12'900 Fahrten pro Tag) ist Durchgangsverkehr, wobei ein gewisser Anteil durch die Eröffnung der Tangente Zug-Baar (zB. Verbindung von Oberägeri/ Allenwinden an die Autobahn oder Baar) wegfallen wird, jedoch nicht gänzlich (geschätzte Reduktion des Durchgangsverkehrs: -7 bis - 10%)

Fachliche Einordnung

Die Verkehrsstruktur weist einen tendenziell hohen Anteil von Transitverkehr auf. Dieser kann für den Fokus ganzes Gemeindegebiet mit der Autobahn und dem Anschluss gut erklärt werden. Der Anteil bleibt jedoch auch relativ hoch im Fokus Dorfzentrum und belastet in diesem Bereich zentrale Lebensräume. Es ist zu erwarten, dass mit der Eröffnung der Tangente diese Problematik bereits deutlich entschärft wird durch die Verlagerung von Transit auf die Tangente. Der grösste Anteil am Verkehrsaufkommen der übrig bleibt ist der «hausgemachte» Verkehr (Quell-/ Zielverkehr und Interner Verkehr). Diese Mobilitätsbedürfnisse sind mit dem Zentrum verknüpft und können nicht auf die Tangente oder weitere Umfahringinfrastruktur verlagert werden. Sie müssen in eine Gesamtstrategie eingebunden werden und anhand gesetzter Ziele für Raum und Mobilität, durch gezielte Massnahmen gesteuert und bewältigt werden.

3.4 Verkehrssicherheit

Abb. 13 Die Analyse der Unfalldaten zwischen 2015 – 2019 (VUGIS, Bundesamt für Strassen ASTRA) zeigt, dass die Anzahl der polizeilich registrierten Unfälle in Baar rückläufig ist. Dies ist vor allem auf die rückläufigen Unfälle mit Sachschaden zurückzuführen. Die Unfälle mit Personenschaden stagnieren bei zwischen 1.3 bis 1.6 Unfällen pro 1'000 EW*. **Besonders stark betroffen sind der Fuss- und Veloverkehr die in 40 – 50% der Unfälle mit Personenschaden involviert sind.**

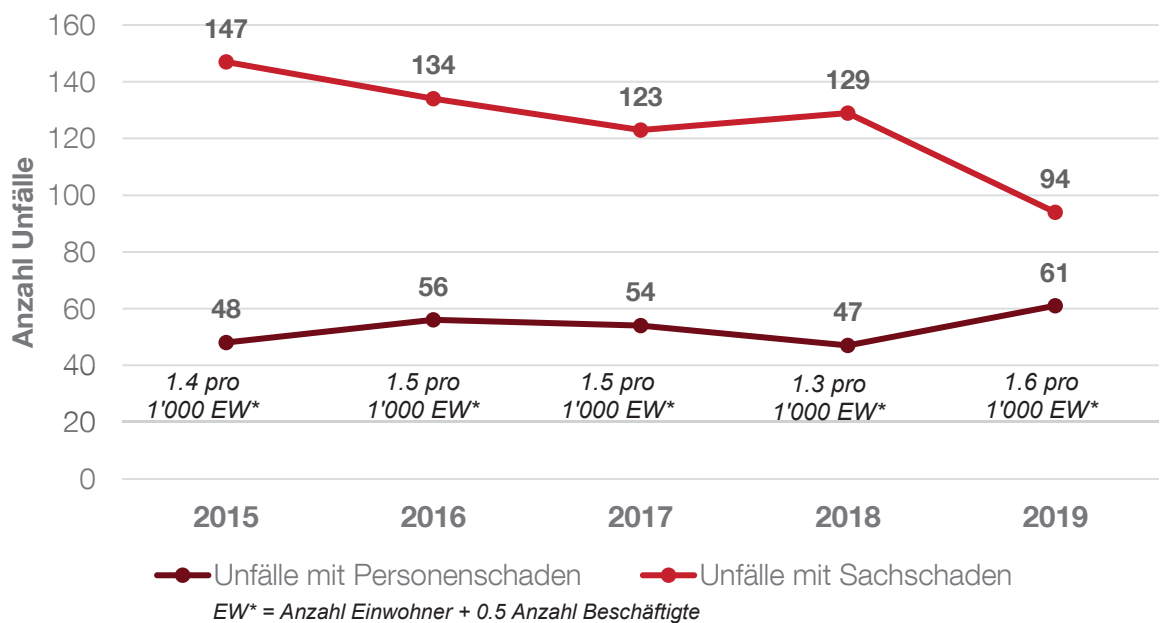


Abbildung 13 – Entwicklung der Unfallzahlen in Baar zwischen 2015 und 2019

Es sind folgende Unfallschwerpunkte respektive Auffälligkeiten in den Unfalldaten zu erkennen (geografische Verortung: siehe Abbildung 18: Schwachstellen / Handlungsbedarf MIV):

Als Unfallschwerpunkte werden gemäss VSS Norm 640 009a folgende Knoten identifiziert:

- Knoten Hans-Waldmannstrasse / Blickensdorfstrasse
- LSA-Knoten Süd-/Weststrasse
- Kreisel Süd-/Ebertswiler-/ Sihlbruggstrasse
- Büelplatz

Weitere Auffälligkeiten / Unfallhäufungen können im Zentrum im Bereich Neugasse / Marktgasse und auf der Achse Zuger-/Baarerstrasse verortet werden.

3.5 Mobilitätsmanagement

Tab. 1 Ein Mobilitätsmanagement (MM) strebt an, nicht unbedingt notwendigen Verkehr zu vermeiden, anstatt zu versuchen, ihn zu bewältigen. Es zielt vornehmlich darauf ab, die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmenden zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel oder anderen Formen umweltfreundlicher und sozialverträglicher (nachhaltiger) Mobilität zu verändern.

Die folgende Tabelle, fasst die jetzigen Aktivitäten im Kanton Zug und in Baar im Bereich Mobilitätsmanagement zusammen:

Tabelle 1 – Stand des Mobilitätsmanagements im Kanton Zug und der Gemeinde Baar

Typ / Was beinhaltet dies ?	Was ist aktuell vorhanden ?
 Betriebliches Mobilitätsmanagement Verkehrsvorgänge durch Aktivität / Standort von Betrieben Rolle der Gemeinde: Vorbildfunktion, aktive Förderung durch zB. Beratung	■ Der Kanton Zug fördert gemäss Richtplan (V 11.3) den Ausbau des MM • Keine kantonale Anlaufstelle vorhanden / Anfragen werden an ausgewählte Fachbüros weitergeleitet ■ Gemeinde Baar als «Energistadt» bietet Bauherrschaften bei Neubauvorhaben eine Energieberatung durch das Energienetz Zug an ■ Grosses Potential vorhanden: mehrere grosse Arbeitgeber mit mehr als 100 Beschäftigten vorhanden
 Arealbezogenes Mobilitätsmanagement Mobilitätsbedürfnisse eines bestimmten Gebietes / Quartiers Rolle der Gemeinde: Spielräume schaffen / Limiten und Anreize setzen	■ Der Kanton Zug fordert städtebauliche Variantenstudien mit Mobilitätsmanagement in kantonalen Verdichtungsgebieten und verpflichtet zu Mobilitätsmanagement im Rahmen von Bebauungsplänen • Grosse kantonale Verdichtungsgebiete in Baar in gut erschlossenen Gebieten vorhanden. ■ Keine kantonalen Anforderungen bzgl. Parkplatzerstellungspflicht (dh. auch keine Minimalwerte) ■ Bestehender kommunaler Richtplan (2015) sieht Zonen für autoarmes Wohnen und Arbeiten in der Nähe der Stadtbahnhaltestellen vor
 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung Bewusstseinsbildung der Bevölkerung durch Information und Beratung Rolle der Gemeinde: Initiatorin welche Dienstleistungen unterstützt, koordiniert und fördert	■ Mobilitätszentrale Bahnhof Zug als Anlaufstelle für Reisende und Serviceleistungen ■ Mobilitätsmanagement Massnahmen im Rahmen des Energistadt Labels umgesetzt.

Es sind in allen drei Typen des Mobilitätsmanagement bereits gute Instrumente vorhanden. Das bestehende Potential wird aber bisher nur ungenügend ausgenutzt.

3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Abb. 18 Die folgenden Schwachstellen respektive Herausforderungen für den MIV wurden erkannt (siehe Abb.18 / Seite 28). Die Analyse ist unterteilt in:

- Verkehrssituation fließender Verkehr
- Ruhender Verkehr (Parkierung)

3.6.1 Verkehrssituation fließender Verkehr

Strassennetz und Verkehrsbelastungen: Ist - Zustand

Baar hat ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Strassennetz, mit guter Anbindung ans nationale Netz A14 / A4a (sowohl im Nord-Osten: Sihlbrugg, wie auch im Süd-Westen: Anschluss Baar / Zug). Mit der Eröffnung der Tangente Zug – Baar (Kantonale Hochleistungsstrasse) im Juni 2021 wurde das Strassennetz nochmals zusätzlich gestärkt. Damit ist Baar aus allen Ortsteilen gut an die Nord – Süd – Achse, sowohl in Richtung Zürich wie auch Luzern / Gotthard angebunden. Einzig das kantonale Verdichtungsgebiet Altgasse ist mangelhaft an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Anh. 1-3 Die verkehrliche Nachfrage des MIV verteilt sich nicht homogen über die Gemeinde. Besonders das Strassennetz im Zentrum und die strukturierenden Verkehrsachsen sind an einem typischen Werktag (DWV) sowie während der Spitzenstunden (MSP, ASP) stark belastet.

Tabelle 2 – Einige Verkehrszahlen Ist-Zustand 2017 (Quelle: GVM-ZG, Kanton Zug)

	DWV [Fz/Tag]	MSP [Fz/h]	ASP [Fz/h]
Weststrasse	22'300	1'750	1'850
Nordstrasse	19'800	1'450	1'700
Marktgasse	19'300	1'370	1'500
Blickensdorferstrasse	14'800	1'100	1'250

In den Spitzenstunden kommt es auf dem Zubringer zur Autobahn (Nord- / Weststrasse) und auf den strukturierenden Achsen im Zentrum vor allem an den Knoten Neugasse, Marktgasse und Langgasse zu Überlastungserscheinungen und Stau. Dadurch entsteht Ausweichverkehr / «Schleichverkehr» welcher das untergeordnete Netz in verschiedenen Quartieren in Baar belastet.

Die hohe Verkehrsbelastung sowie die Überlastungen haben folgende negative Auswirkungen:

- Die Erreichbarkeit von Baar mit dem MIV ist in den Spitzenstunden beeinträchtigt. Der Verkehrsablauf ist stark beeinträchtigt (dies hat auch negative Auswirkungen / Zeitverluste für den öffentlichen Verkehr zur Folge)
- Es kommt zu Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz, betroffen sind ua.:
 - Kleinräumige Umfahrungen: Mühlegasse, Leihgasse und Landhausstrasse
 - Grossräumige Umfahrung des Autobahnzubringers: über die Rigistrasse und Inwil nach Zug
- Die hohen Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit (siehe Kapitel 3.4)
- Zunehmende Trennwirkung der Strassenachsen, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr
- Überschreiten der Lärmgrenzwerte entlang der strukturierenden Verkehrsachsen⁹

Entwicklungsprognosen

Anh. 4-6 Das GVM des Kantons Zug geht von einer Zunahme der Gesamtverkehrsnachfrage (Verkehrsaufkommen) bis 2040 aus. Die zurückgelegten Wege im Modellperimeter steigen zwischen 2017 und 2040 um 21.5%. Dieses Wachstum ist auf das allgemeine Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum sowie die Veränderung der Altersstruktur zurückzuführen. Das Modell geht von folgenden Effekten aus:

- überproportionale Zunahme der Wege für Einkauf und Freizeit, da die Bevölkerung insgesamt älter wird und dadurch eine Verschiebung der Fahrzwecke stattfindet

⁹ Gemäss Strassenlärnkataster Kanton Zug

- Die mittlere Tagesdistanz (MIV und ÖV) nimmt ab, die des Fuss- und Veloverkehrs nimmt zu. Dies wird durch die verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen erklärt.

Die Verkehrsnachfrage im MIV nimmt sowohl in den Spitzenstunden wie auch über den gesamten Tag zwischen 2017 und 2040 um ca. 17% zu.

Was bedeuten diese Veränderungen für die Gemeinde Baar und welche Auswirkungen hat die Tangente Zug-Baar langfristig?

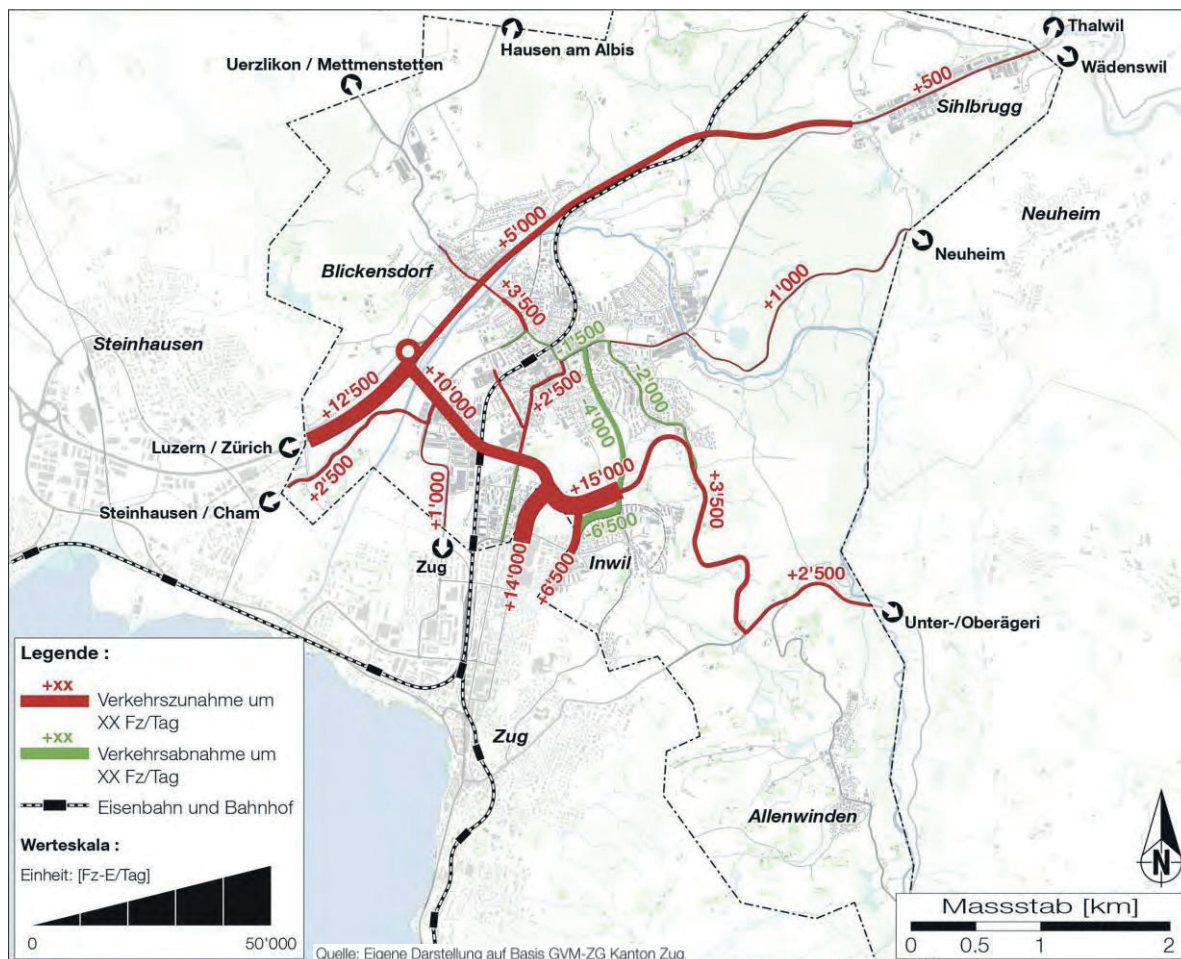


Abbildung 14 – Belastungsveränderungen DWV 2017 – 2040 mit Tangente

Abb. 14 Die folgenden Auswirkungen können anhand des Differenzenplots: Belastung 2040 mit Tangente - Belastung 2017 ohne Tangente aufgezeigt werden:

- Es wird eine klare Verbesserung des Anschlusses von Inwil, Allenwinden sowie Unter-/Oberägeri ans nationale Strassennetz erreicht, sichtbar durch eine klare Zunahme auf der Tangente Zug – Baar bis zu 15'000 Fz/Tag (DWV)
- Die angestrebte Entlastung im Zentrum wird nur teilweise erreicht. Die erwartete Verkehrszunahme macht die Entlastungswirkung bis 2040 zT. komplett wett:
 - Somit muss von einer Zunahme des Verkehrs auf der Dorfstrasse ausgegangen werden
 - Wobei eine leichte Abnahme des Verkehrs auf der Marktgasse sowie Ägeristrasse sowie eine stärkere Abnahme auf der Rigistrasse erwartet werden
- Die Tangente sowie die allgemeine Verkehrszunahme führen zT. zu starken Verkehrszunahmen auf den Zubringern zur Tangente (zB. Zuger-/Baarerstrasse: +14'000 Fz/Tag)
- Die Nordstrasse wird kaum stärker belastet. Eine Untersuchung zur Nordstrasse (Kanton ZG / Gruner AG, 2018) hat jedoch gezeigt, dass dies hauptsächlich daran liegt, dass die Nordstrasse

bereits aktuell überlastet ist und im Modell kaum Mehrverkehr aufnehmen kann. Der Verkehr weicht auf andere Netzelemente aus (Zuger-/Baarerstrasse, Dorfstrasse, Rigistrasse).

Signalisierte Geschwindigkeiten

Auf den kantonalen Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sowie den kommunalen Sammelstrassen gilt im Siedlungsgebiet mehrheitlich generell 50 km/h. Ausnahmen bilden die Dorfstrasse (Zentrumsbereich) sowie Teile der Landhausstrasse welche mit 30 km/h (Lärmschutz) signalisiert sind.

In verschiedenen Quartieren in Baar sind Tempo-30 Zonen signalisiert, in einigen sogar Begegnungszonen (zB. Inwil, Bahnhof). Eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in Quartieren besteht nicht. Bisher ist die Einführung nach dem Bottom-Up-Prinzip auf Begehren der Bevölkerung in Angriff genommen worden. Aktuell sind zahlreiche Anfragen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren hängig.

Strassenraumgestaltung

Die Gestaltung der Strassenräume ist sowohl im Siedlungsbereich wie auch ausserhalb meist auf die Bedürfnisse des MIV und seine Leistungsfähigkeit ausgerichtet und nur wenig in den örtlichen Kontext eingebunden (Ausnahmen: zB. Inwil Zentrum). Die Hierarchieunterschiede der Strassen sowie die Verkehrs- resp. Siedlungsorientierung sind in der Gestaltung oft nicht erkennbar. Die Siedlungsverträglichkeit von wichtigen Strassenabschnitten ist teilweise kritisch bzw. nicht gegeben (zB. Marktgasse, Langgasse oder auch Zuger-/Baarerstrasse).

3.6.2 Ruhender Verkehr (Parkierung)

Gemeindeeigene Parkierungsanlagen

Wie auch im Konzept Parkplatzbewirtschaftung der Gemeinde Baar festgehalten (TEAMverkehr, 2020/2021) ist die aktuelle Parkplatzsituation im öffentlichen Raum sehr uneinheitlich in Bezug auf Bewirtschaftungszeiten, maximale Parkdauer und Tarife. Diese Punkte wurden mit der Umsetzung des Konzepts Parkplatzbewirtschaftung 2021 stark vereinheitlicht.

Abb. 15 Insgesamt gibt es **aktuell etwa 1350 gemeindeeigene, öffentliche Parkplätze**, welche sich auf 38 Einheiten aufteilen. In dieser Zusammenstellung nicht enthalten ist die nicht reglementierte Parkierung (dh. nicht markiert und nicht bewirtschaftet) auf den Gemeindestrassen in den Quartieren. Diese Form ist auf einigen Quartierstrassen verbreitet und führt teilweise zu Konflikten (v.a. Lärm) mit den Anwohnenden.

- Für restliche Parkierung, Tarife zwischen 0.5-1 CHF pro Stunde
 - 15 min Gratiszeit
 - Maximale Parkdauer
 - Kernzone: 2h (Ausnahmen Kurzzeit-PP: maximal 30 Min)
 - Restliches Siedlungsgebiet: 6h mit Ausnahme der Freizeitanlagen welche auf 24h beschränkt sind.
 - Bewirtschaftungszeiten mehrheitlich Montag - Samstag von 6h-19h mit Ausnahme der Mittagszeit (12h-13h30).

Die vielen kleineren Parkeinheiten führen zu einem sehr zerstreuten Angebot der gemeindeeigenen, öffentlich zugänglichen Parkplätze. Dies erschwert vor allem in der Kernzone, im Zentrum die klare Führung des Parksuchverkehrs.

Öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen

Abb. 16 Ergänzend gibt es in der Gemeinde Baar eine **grosse Zahl privater, öffentlich zugänglichen Parkplätze**, insbesondere an wichtigen Zielorten wie Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum oder dem Spinnereiareal. Insgesamt handelt es sich um ca. 1000-1200 zusätzliche Parkplätze, wobei sich die grössten Einheiten wie folgt aufteilen:

- Spinnerei / Gewerbepark Lorze: ca. 470 Parkplätze
- Bahnhof Baar / Parkhaus Gotthard: insgesamt ca. 235 Parkplätze
- Kantonsspital: ca. 200 Parkplätze

Weitere grössere Einheiten befinden sich v.a. bei den Geschäften des täglichen Bedarfs (Aldi, Lidl, Coop/Denner, Landi). **Analog zu den gemeindeeigenen Parkplätzen ergibt sich auch bei den privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen ein uneinheitliches Bild bezüglich Bewirtschaftung.**

Generell sind v.a. die Tarife für Kurzparkierer tendenziell günstiger als bei den gemeindeeigenen Parkplätzen, teilweise besteht auch eine ausgedehnte Gratiszeit bis 90min (Beispiel Aldi, Lidl-Parkplätze generell ohne Bewirtschaftung).



Abbildung 15 – Verortung der öffentlichen, gemeindeeigenen Parkplätze

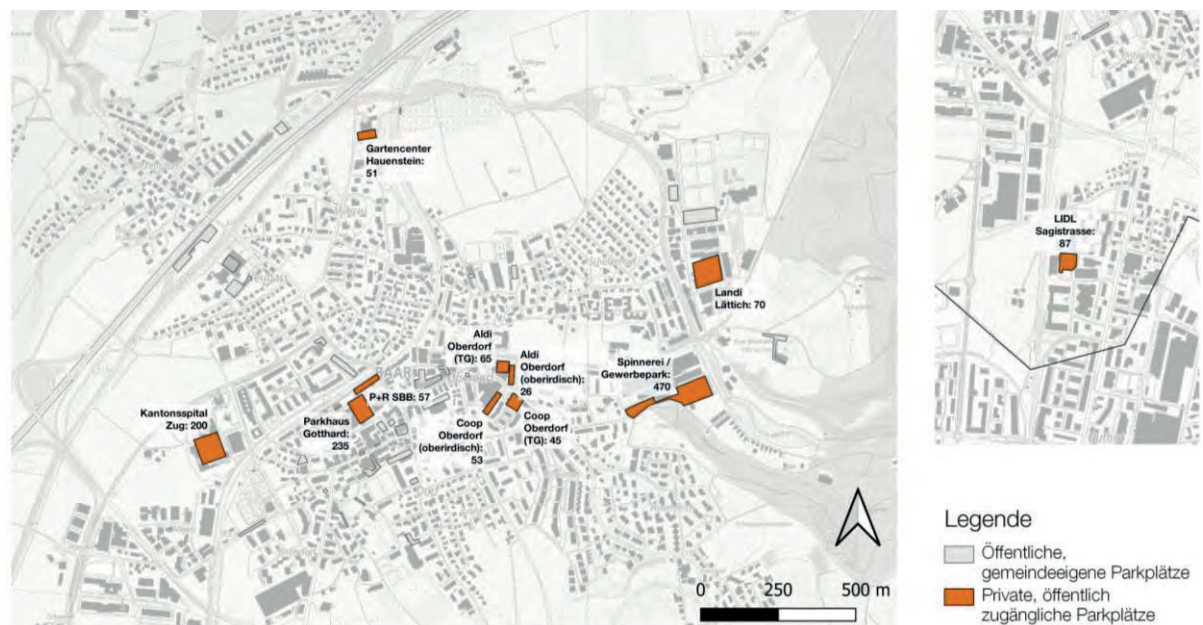


Abbildung 16 – Verortung der grossen, öffentlich zugänglichen Parkplätze

Private Parkieranlagen

Während die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze im Vergleich zur Anzahl Einwohner & Beschäftigte eher niedrig ist, existieren insbesondere in Arbeitsplatzgebieten wie z.B. Oberneuhof oder Sihlbrugg zahlreiche grosse private Parkieranlagen, welche das Bild stark verzerren. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass gerade in den Industriegebieten ein Grossteil der Beschäftigten über einen (eigenen) Parkplatz verfügt.

Nachfrage

Es liegen keine oder nur sehr lückenhafte Informationen zur Nachfrage der Parkierung in Baar vor. Es können daher keine Aussagen zur Parkierungssituation und des effektiven Handlungsbedarfs gemacht werden. Da die Parkraumplanung eine wichtige Stellschraube zur Steuerung des Verkehrsaufkommens ist, sind die notwendigen Daten zur Beurteilung der Parkplatzsituation unbedingt zu erheben und analysieren. Anhand dieser Analyse können Schlüsse gezogen werden wie das Angebot angepasst werden soll.

Für die Parkraumplanung sind sowohl Angebot wie auch Nachfrage zentral. Sie sind durch die zwei folgenden Faktoren eng miteinander verbunden:

- Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze (entspricht dem Angebot an öffentlichen Parkplätzen und den privaten, öffentlich zugänglichen Parkplätzen)
- Die Bewirtschaftung der Parkplätze, sprich Parkdauer und Tarif

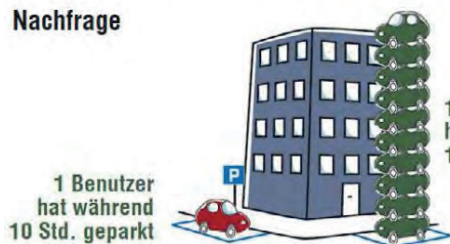
Abb. 17 Eine Person, die ihr Fahrzeug den ganzen Tag (10h) auf demselben Parkfeld stehen lässt, «verbraucht» gleich viel Angebot wie 10 Automobilisten, die nur eine Stunde parkieren. Es kann also sinnvoll sein, die bestehenden Parkplätze anders zu bewirtschaften, um der Nachfrage zu entsprechen und das Angebot zu optimieren.

Angebot



von 8:00 bis 18:00 Uhr, 2 Plätze bieten 2 x 10 Std. = **20h Std. Parkzeit an**

Nachfrage



1 Benutzer hat während 10 Std. geparkt

10 Benutzer haben während je 1 Std. geparkt

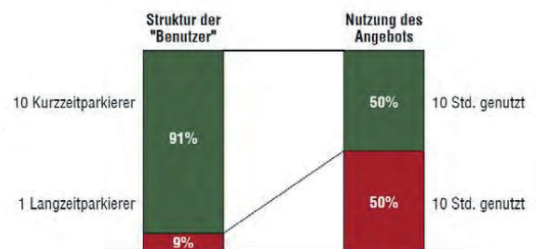


Abbildung 17 – Illustration des Zusammenhangs von Angebot (Anzahl und Bewirtschaftung) und Nachfrage (Benutzerstruktur)

Das obige Beispiel zeigt auf, dass das Angebot allein noch nichts über die Parkierungssituation in einer Gemeinde aussagt. Es ist ebenfalls wichtig die Auslastung und die Nutzerstruktur des Angebots (Nachfrage) zu kennen, um allenfalls Probleme erkennen zu können.

Abb. 18 Die Schwachstellen respektive Herausforderungen für den MIV sind auf der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst.

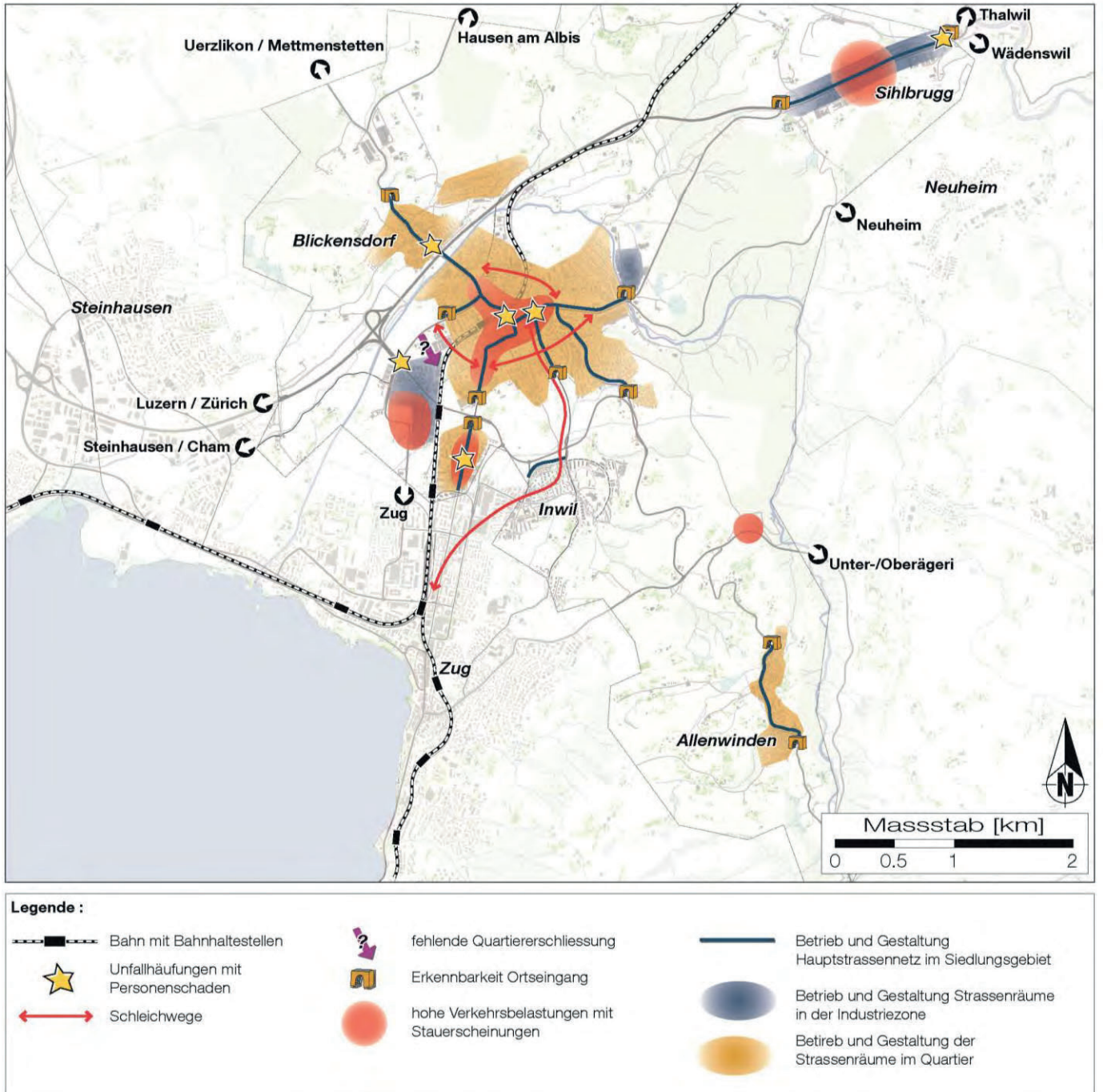


Abbildung 18 – Schwachstellen / Handlungsbedarf MIV

3.7 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

3.7.1 Angebot

Bahn

Baar hat neben dem Bahnhof Baar noch zwei weitere Stadtbahnhaltestellen Neufeld und Lindepark mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Regional- und Fernverkehr:

- IR 75: **Luzern** – Baar – Zürich HB – **Zürich Flughafen** (1h – Takt mit zusätzlicher Verbindung in den Spitzenstunden) [nur Bahnhof Baar]
- S24: **Thayngen / Weinfelden** – Winterthur – Zürich – Thalwil – Baar – **Zug** (30 Min -Takt) [nur Bahnhof Baar]
- S1: **Sursee** – Luzern – **Rotkreuz** – Zug – Baar (15 Min – Takt beide Richtungen via Zug)
- S2: **Erstfeld / Arth Goldau** – Zug – **Baar Lindenpark** (1h -Takt) [nur Baar, Lindenpark]

Weitere Optimierungen des Bahnangebotes (Angebotserhöhung und Reduktion der Fahrzeiten in Richtung Zürich) werden mit dem Angebotskonzept 2035 im Zusammenhang mit dem Zimmerbergbasistunnel II erwartet.

Bus

Die Gemeinde wird aktuell von 10 Buslinien bedient (rund die Hälfte im 15-Minuten Takt), wovon mit Ausnahme der Linien 1 und 2 alle am Bahnhof Baar halten. Das Buskonzept wird auf regionaler Ebene erarbeitet und ist abgestimmt auf das Bahnangebot. Das Netz bietet weder Tangentiallinien noch ist ein Ortsbus für eine rein lokale Erschliessung vorhanden.

Grosse Teile der Bushaltestelleninfrastruktur sind aktuell noch nicht hindernisfrei ausgestaltet. Aktuell sind erst 10 – 15% der Haltestellen umgestaltet (zB. Huobhof in Inwil oder Inkenberg).

Die Fahrplanstabilität der Buslinien ist durch die Überlastungserscheinungen auf dem Strassennetz und die hochausgelasteten Knoten beeinträchtigt. Kritisch sind gemäss der Problemstellen-Analyse der ZVB (Stand 04.06.2020):

- Zentrumsbereich Baar, Paradies bis Kreuzplatz mit Fahrzeitverlusten bis zu 90s
- Walterswil / Sihlbrugg, Fahrzeitverluste bis ca. 100s zwischen Walterswil und Pfaffentobel

ÖV – Erschliessungsqualität

Die Gemeinde Baar ist mit wenigen Lücken flächendeckend mit mindestens ÖV-Güteklasse D erschlossen. Davon sind 40% der Einwohner und 51% der Beschäftigten sehr gut erschlossen (dh. ÖV-Güteklasse A und B). **Eine eigentliche Erschliessungslücke besteht in den Quartieren Früeberg, Rebhalde, Zimbel, Jöchler und Deinikon.** Geringere Erschliessungsgüten, dh. ÖV-Güteklasse D oder Fussdistanz zur nächsten Bushaltestelle von mehr als 350m sind in Sihlbrugg, Teilen des Schützengarten-Quartiers, Himmelrich, Grund, Steinhauserstrasse in Blickensdorf und grösseren Teilen von Inwil festzustellen.

3.7.2 Nachfrage

Abb. 19 Die Nachfragezahlen im öffentlichen Verkehr haben sich sowohl in der Bahn wie auch im Bus (Referenzwert Bahnhof Baar) in den letzten 10 Jahren verdoppelt. Vor allem in den Jahren 2014-2017 sind die Ein-/Aussteigerzahlen am Bahnhof Baar stark angestiegen. Ein weiterer Anstieg von bis zu 80% bis 2040 wird mit dem Ausbauschnitt 2035 erwartet.

Im Schweizweiten Vergleich und im Bezug zur vorhandenen Siedlungsdichte besteht noch Potenzial im Öffentlichen Verkehr. Der Modal Split Anteil (Anteil an durchschnittlich täglich zurückgelegten Personen-km des Gesamtverkehrs) liegt aktuell bei 19%, die Studie Dichte und Mobilitätsverhalten (ARE, 2018) zeigt bei ähnlichen Siedlungsdichten in der Schweiz durchschnittliche Modal Split Anteile von 25 – 35% auf.

Die Nachfrage wird vermutlich durch folgende Faktoren negativ beeinflusst:

- Fahrzeitverluste durch hohe Verkehrsbelastungen beeinflussen die Fahrplanstabilität negativ

- Busnetz stark auf Bahnhof Baar ausgerichtet – keine innerörtliche Erschliessung oder Tangentialfunktion
- Wenig direkte Linienführung (zB. Linie 32 Richtung Steinhausen)

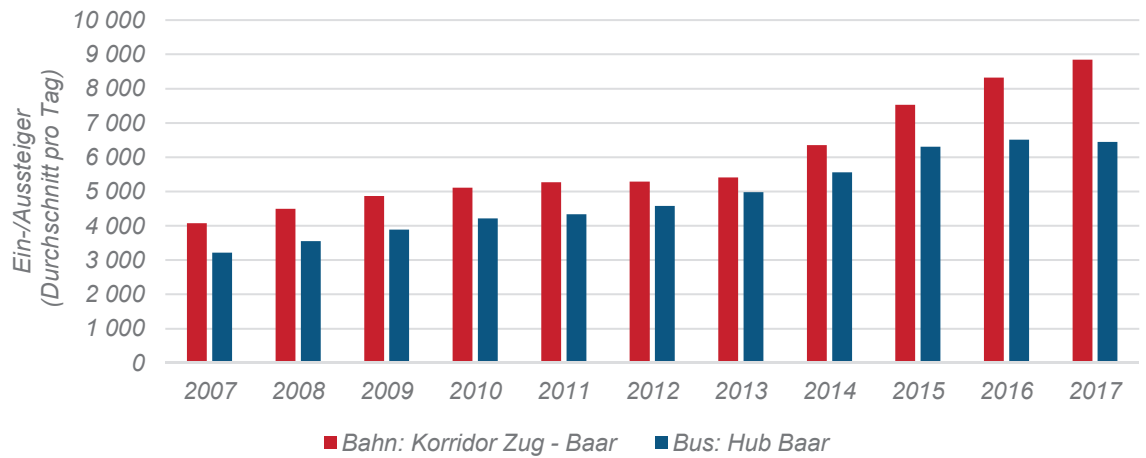


Abbildung 19 – Nachfrage Entwicklung Öffentlicher Verkehr

Abb. 20 Die Schwachstellen respektive Herausforderungen für den ÖV sind auf der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst.

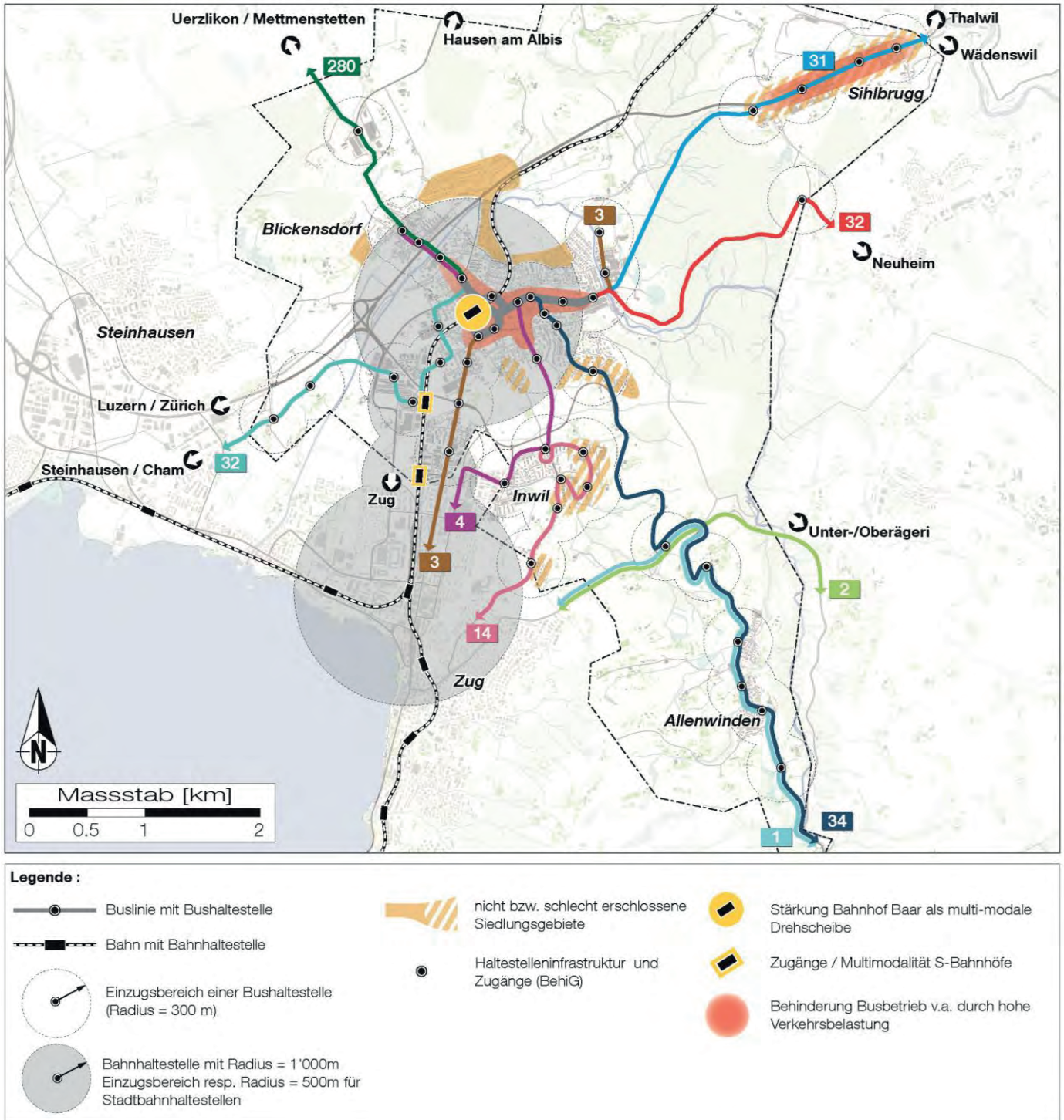


Abbildung 20 – Schwachstellen / Handlungsbedarf ÖV

3.8 Veloverkehr

3.8.1 Anlagen für den Veloverkehr

Abb. 21 Das heutige Velonetz in der Gemeinde Baar stützt sich stark auf das übergeordnete kantonale Netz ab. Letzteres setzt dabei weitgehend auf eine **konsequente Trennung zwischen MIV und Veloverkehr sowie auf Mischverkehr mit dem Fussverkehr**. Speziell hervorzuheben an der aktuellen Situation ist:

- Durch weitgehende Trennung von MIV und Veloverkehr vergleichsweise hoher Komfort und Sicherheitsgefühl (siehe Abb. 21-1 und 21-2). Aber tendenziell wenig direkte Linienführung (siehe Abb. 21-3). Die existierenden Velorouten sind daher **vor allem für den Freizeitverkehr attraktiv, jedoch weniger für den Alltags- und Pendlerverkehr**.
- **Viele Vortrittsentzüge für den Veloverkehr** bei Konflikten mit dem MIV sowie zahlreiche Führungswechsel entlang der Routen (siehe Abb. 21-4).
- **Wenig, bzw. grösstenteils unterdimensionierte Infrastruktur auf dem strukturierenden Strassennetz**, welches für den Alltagsverkehr relevant ist (siehe Abb. 21-5). Als Folge ist der Veloverkehr für andere Verkehrsträger wenig sichtbar und wird stark marginalisiert. Insbesondere im Zentrum Baar ist ein Mangel an Veloinfrastruktur bei gleichzeitig hoher Verkehrsbelastung zu beobachten und Knoten und Querungen sind für den Veloverkehr ungeeignet bis gefährlich.
- Durch die zahlreichen Mischverkehrsflächen **tendenziell viele Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr**. Durch die zunehmende Anzahl E-Bikes verschärfen sich diese weiter (siehe Abb. 21-6).

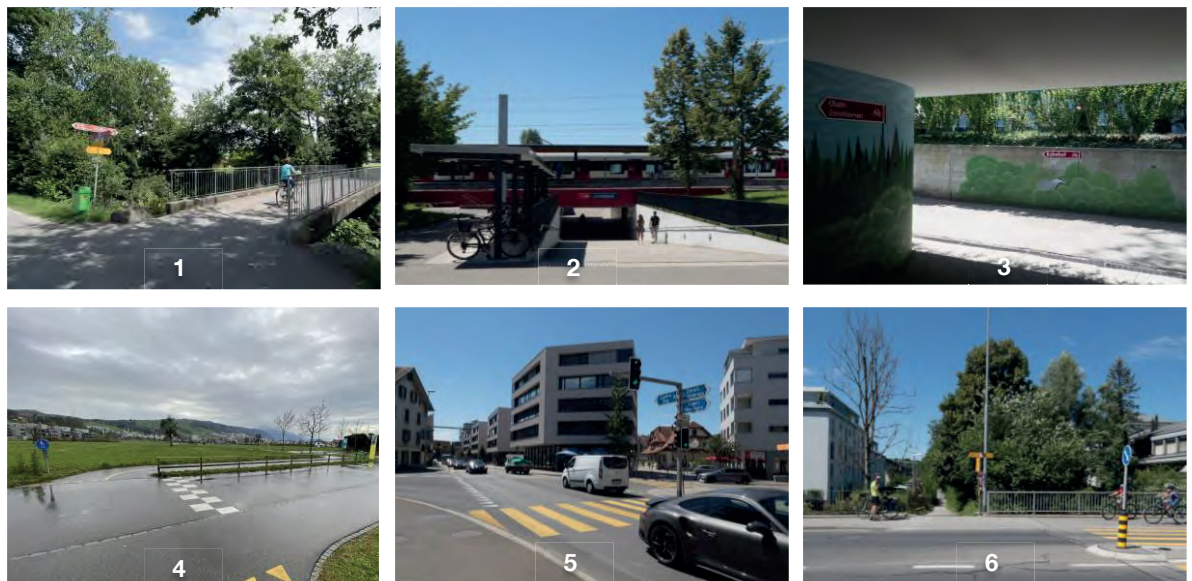


Abbildung 21 – Dokumentation der Veloinfrastruktur in der Gemeinde Baar (Auswahl)

Netzlücken und Schwachstellen

Diverse Infrastrukturnetzlücken sind ausserdem hervorzuheben, so fehlen u.a. direkte und attraktive Alltagsverbindungen in Richtung Cham und/oder Blickensdorf. In Richtung Zug ist die Route entlang der Bahn zwar attraktiv, aber für viele Quell-Ziel-Beziehungen mit einem grossen Umweg verbunden, eine direktere Alltagsverbindung zwischen den zwei grössten Orten des Kantons fehlt.

Als strukturierendes Element im urbanen Raum hat die Bahnlinie (Thalwil-)Baar-Zug auch eine gewisse Trennwirkung insbesondere für den Langsamverkehr, es sind jedoch bereits heute regelmässige Unterführungen vorhanden. Ein Nadelöhr ist dabei vor allem die **Unterführung Neugasse im Zentrum Baar mit starker Verkehrsbelastung und mangelhafter Veloinfrastruktur**.

Im Rahmen einer von ProVelo 2020 durchgeführten Schwachstellenanalyse auf kantonaler Ebene wurden ausserdem verschiedene Schwachstellen auf Baarer Gemeindegebiet identifiziert, dies vor allem entlang des strukturierenden Strassennetzes (u.a. Ägerstrasse, Schochenmühlestrasse, ...).

Der Mangel an geeigneter Veloinfrastruktur widerspiegelt sich auch in den Unfallzahlen, wo an **jedem dritten erfassten Unfall mit Personenschaden mindestens ein Velo beteiligt** ist. Diese Zahlen sind relativ stabil, es ist jedoch gerade bei den Unfällen mit Leichtverletzten aus Erfahrung von einer hohen Dunkelziffer auszugehen.

Veloparkierung

Abb. 22

Ein **zentrales Element für die Attraktivität des Veloverkehrs ist die Parkierungssituation an den Quell- und Zielorten**, insbesondere bei den ÖV-Zugängen. Die aktuelle Situation lässt sich für die verschiedenen Zielorttypen wie folgt beschreiben:

- **Bahnhof Baar:** Attraktive Veloparkierung beidseitig des Bahnhofs, welche sehr stark ausgelastet, bzw. überlastet ist (siehe Abb. 22-1);
- **Haltestellen Neufeld und Lindenpark:** Attraktive Veloparkierung mit Kapazitätsreserven (siehe Abb. 22-2);
- **Schulanlagen:** Veloparkierung zT mangelhaft (oft fehlende Halterungen (siehe Abb. 22-3), Lage ungünstig) sowie teilweise hohe Auslastung und Wildparkierung (Sennweid & Sternmatt);
- **Einkaufsmöglichkeiten:** Situation grösstenteils unbefriedigend, wenige und ungeeignete Anlagen (v.a. Lage und Zugänglichkeit) (siehe Abb. 22-4);
- **Freizeitanlagen Lättich:** Veloparkierung mit ungeeigneter Halterung grösstenteils ohne Überdachung. Auslastung bei Erhebung gering, es ist jedoch von einer stark schwankenden Nachfrage auszugehen (Freibad mit starken Spitzen an schönen Sommertagen) (siehe Abb. 22-5);
- **Kantonsspital:** Vorbildliche Veloparkierung (überdacht mit Schieberinne), welche stark ausgelastet ist (siehe Abb. 22-6);

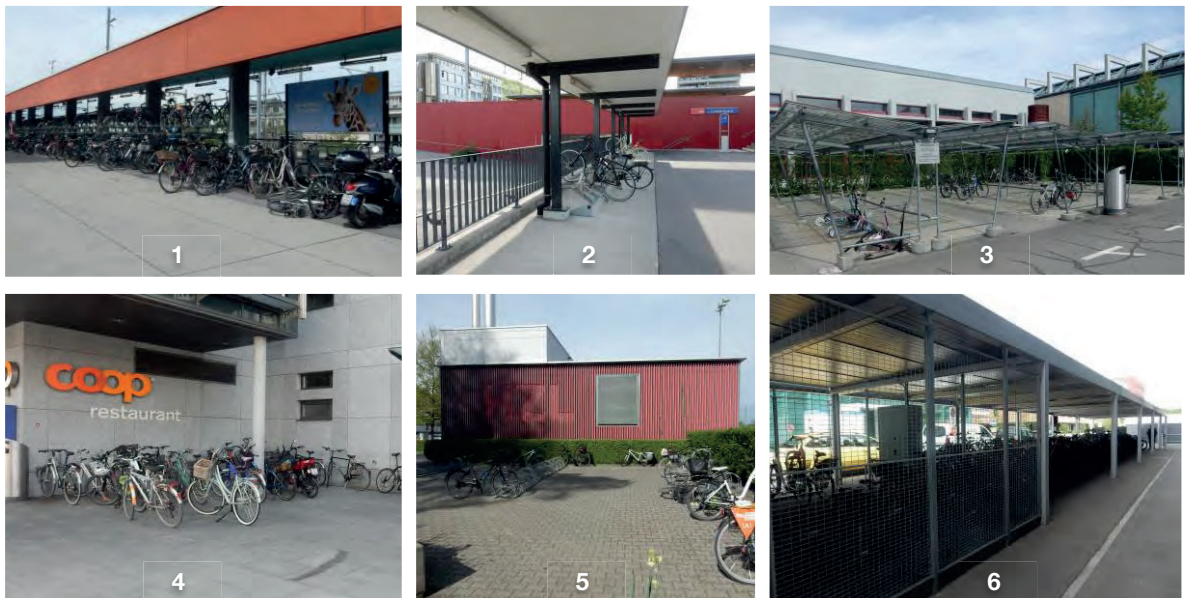


Abbildung 22 – Dokumentation der Veloparkierung in der Gemeinde Baar (Auswahl)

Abgesehen von den Hauptzielorten ist in der Gemeinde Baar das **Angebot an öffentlicher Veloparkierung generell verbesserungswürdig**. Im Zentrum ist entlang der Einkaufsachsen nur sehr wenig Veloparkierung vorhanden, das Gleiche gilt für die Aussenzentren wie Inwil oder Blickensdorf. Eine ähnliche Situation liegt in den Industrie- und Gewerbequartieren vor, wo die wenigen Anlagen grösstenteils ungeeignete Halterungen aufweisen und auch nur schlecht benutzt sind.

3.8.2 Nachfrage und Potenzial

Analog zum Angebot, welches einen grossen Handlungsbedarf aufweist, ist die **Nachfrage ebenfalls gering** im Vergleich zum Potenzial. Eine Velozählung des Kantons Zug im Jahr 2017 ergab einen Veloanteil von 7% für die Verbindung Baar-Zug, was in etwa 5100 Velo/Tag entspricht und angesichts des Kontexts (ideale Velodistanz von 2-3km, flache Topografie) und der Nachfrage im ÖV und MIV für dieselbe Verbindung sehr tief ist.

Generell weist die Gemeinde Baar **grundsätzlich sehr gute Voraussetzungen für den Veloverkehr auf**, da die Distanzen zwischen den Hauptzielorten im Siedlungsgebiet Baar-Zug kurz sind und die Topografie mit Ausnahme der Verbindungen in Richtung Allenwinden kein grosses Hindernis darstellt. Das Potenzial wird verdeutlicht durch den Modal Split für Wege zwischen 1-5km, wo aktuell der MIV mit 50% klar führend ist. **Solche Distanzen, welche einen Grossteil der Wege in der Agglomeration Baar-Zug ausmachen, sind ideal für das Velo**, wobei bei der Nutzung eines E-Bikes sogar Wege bis 10km sehr attraktiv sind und auch die anforderungsreiche Topografie in Richtung Allenwinden kein Problem darstellt.

3.9 Fussverkehr

3.9.1 Angebot / Infrastruktur für den Fussverkehr

Abb. 23 Ähnlich wie für den Veloverkehr ist für den Fussverkehr in der Gemeinde Baar die Strassenraumgestaltung oftmals ungeeignet, bzw. hauptsächlich auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Dadurch ergeben sich auf dem gesamten Gemeindegebiet immer wieder Hindernisse für den Fussverkehr:

- **Fehlende Querungsmöglichkeiten** resp. lange Querungsdistanzen auf den Hauptachsen (siehe Abb. 23-1);
- Starke **Trennwirkung** entlang des strukturierenden Strassennetzes (siehe Abb. 23-2);
- **Nicht durchgängige resp. unterdimensionierte Fusswege** (Trottoirlücken, etc.) (siehe Abb. 23-3);
- **Eingeschränkte Aufenthaltsqualität** (relevant v.a. für das Zentrum Baar und dessen Geschäfte/Dienstleistungen)

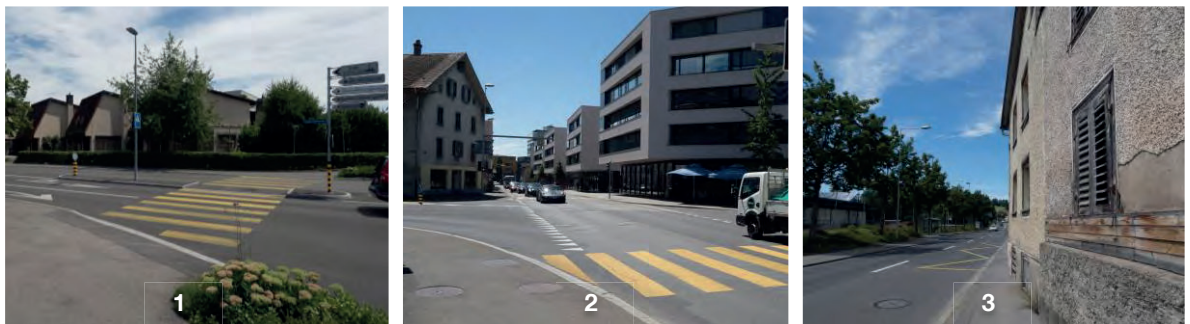


Abbildung 23 – Dokumentation der Fusswegeinfrastruktur in Baar

Als Folge dieser Gestaltung leidet auch die Sicherheit des Fussverkehrs entlang der MIV-Hauptachsen. Durch die oftmals weitgehende Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem Fussverkehr verschärft sich das Sicherheitsproblem weiter und die **Fusswegverbindungen werden für die Nutzer unattraktiv**.

Allgemein ist das **Fussverkehrsnetz relativ dicht**, auch wenn es teilweise kleinere Netzlücken, bzw. Lückenschlüsse mit informellem Charakter aufweist. Positiv zu erwähnen sind die vielen vom motorisierten Verkehr unabhängig geführten Wegabschnitte. Aufgrund der Trennwirkung der grossen Verkehrsinfrastrukturen (Autobahn, Bahnlinie, Tangente Baar-Zug) sowie auch teilweise aufgrund der Siedlungsstruktur ergeben sich jedoch **oftmals grössere Umwege für den (Alltags-)Fussverkehr**, da

direkte Alternativen fehlen. Im Gegenzug bietet die Gemeinde Baar **viele attraktive Freizeitverbindungen**, welche grösstenteils gut zugänglich in den Naherholungsräumen liegen (z.B. Lorze, Baarburg, ...).

Für mobilitätseingeschränkte Personen ist das aktuelle Fusswegnetz nur beschränkt geeignet, viele Verbindungen werden durch kurze Treppen unterbrochen und **insbesondere im Zugang zu den ÖV-Haltestellen entspricht die Infrastruktur vielfach nicht den Anforderungen des hindernisfreien Planen und Bauen (gemäss BehiG)**.

3.9.2 Nachfrage und Potenzial

Während eine umfassende Beschreibung der Nachfrage aufgrund der mangelnden Datenverfügbarkeit schwierig ist, ist **das Potenzial für den Fussverkehr in der Gemeinde Baar grundsätzlich hoch**. Im Zentrum Baar ist die Mehrheit der Zielorte ohne weiteres zu Fuss erreichbar, während in den meisten Aussenquartieren das Busnetz eine gute ÖV-Abdeckung sicherstellt (Haltestellenzugang zu Fuss <300m, attraktive Fusswegdistanz). Nachfrage und Potenzial des Fussverkehrs sind somit nicht nur von der spezifischen Infrastruktur abhängig, sondern auch eng mit ÖV-Angebot und -Nachfrage verknüpft.

Abb. 24 Die Herausforderungen für den Velo- und Fussverkehr sind in der nachstehenden Abbildung zusammengefasst.

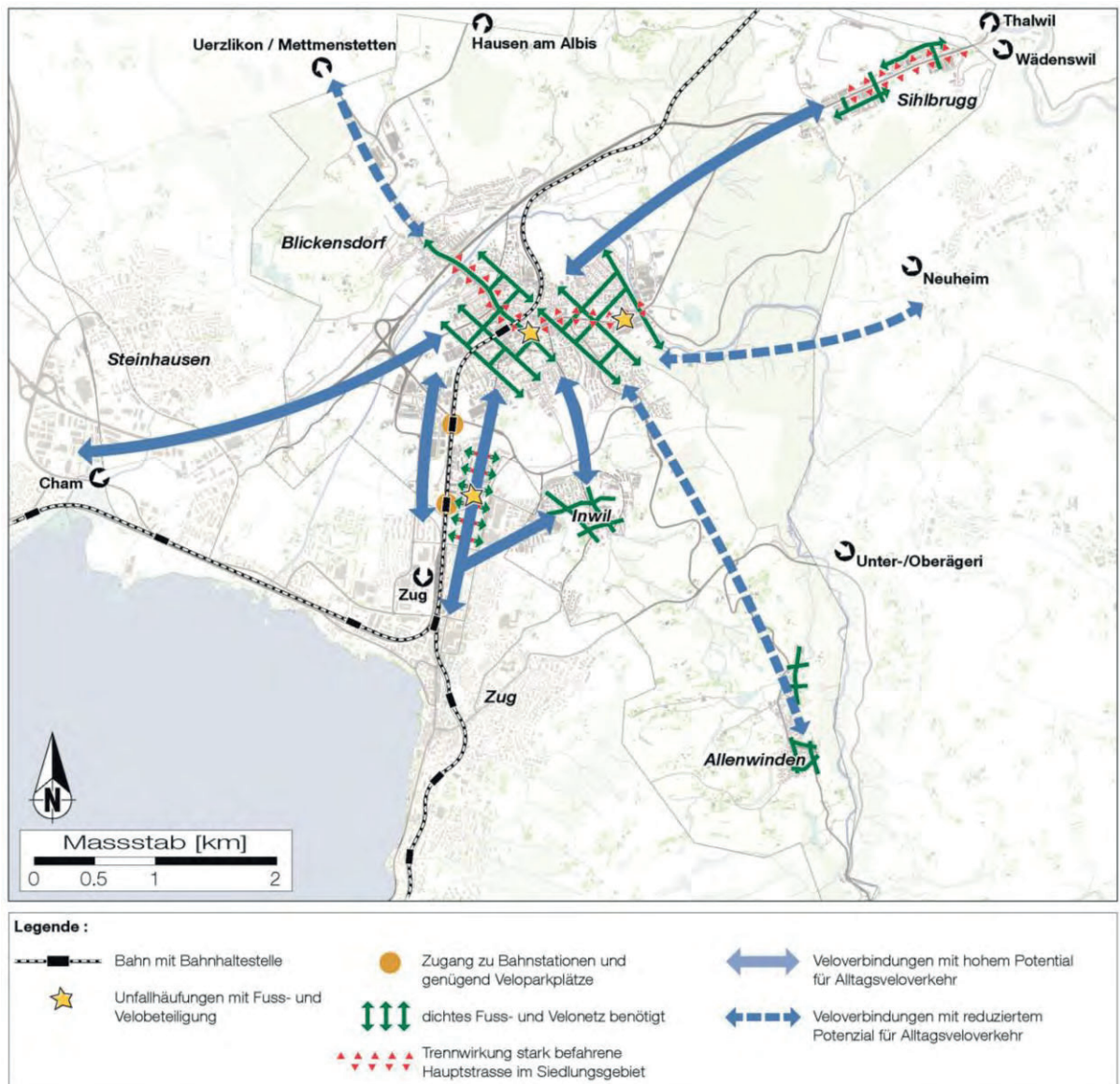


Abbildung 24 – Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

3.10 Fazit

Als Fazit der Analyse der Ist-Situation und der Entwicklungstrends kann der folgende wesentliche Handlungsbedarf abgeleitet werden:

Der MIV-Anteil am Modal Split in der Agglomeration Zug und auch in der Gemeinde Baar ist hoch. Durch die erwartete Bevölkerungszunahme wird das MIV Verkehrsaufkommen in den nächsten 15 Jahren weiter ansteigen – trotz erwarteten Verlagerungen auf den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr. Dies hat weitreichende negative Folgen für die Mobilität in Baar:

- Die Entlastungswirkung durch die Tangente kann langfristig ohne weitere Massnahmen nicht gesichert werden. Die verkehrlichen Probleme auf dem Strassennetz im Zentrum werden langfristig wieder zunehmen.
- Die hohen Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Attraktivität Fuss- und Velonetzes. Das vorhandene Potential auf den kurzen Distanzen wird durch die Attraktivitätseinschränkungen und die Sicherheitseinbussen nicht ausgeschöpft.
- Die Attraktivität des strassengebundenen ÖV als wichtiger Zubringer zur Bahn wird reduziert. Die grossen Investitionen in die Bahn durch STEP 2035 haben dadurch nicht die erwarteten und erhofften Effekte auf die ÖV-Nachfrage.
- Die durch den zunehmenden Verkehr verstärkten Lärmprobleme führen zu hohen Folgekosten für die Gemeinde.

Um die Herausforderungen zu bewältigen, braucht es **einen planerischen Paradigmenwechsel**, weg von der nachfrageorientierten Planung (der Strassenraum im Siedlungsgebiet ist weitgehend gegeben, ein Ausbau der Infrastruktur ist nur noch mit grossem Eingriff ins private Eigentum möglich), **hin zu einer angebotsorientierten Planung** (wie auch im kantonalen Richtplan gefordert). Die Mobilitätsnachfrage wird mit einer Mischung von einschränkenden und fördernden Massnahmen (Push und Pull-Massnahmen) gezielt beeinflusst und gelenkt.

Vorhandene Potentiale

Abb. 25 Die Gemeinde Baar hat die Potentiale um eine verträgliche Mobilität mit einer Verlagerung auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen:

- Viel Mobilität auf kurzen Distanzen – die gut auch mit anderen Verkehrsmitteln sichergestellt werden kann und gute topografische Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr.
- Siedlungsdichten, aktuell aber auch mit den Entwicklungen durch geplante Bebauungen und in den kantonalen Verdichtungsgebieten, welche kurze Distanzen für Arbeit, Einkauf, Freizeit ermöglichen und damit die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV, Fuss und Veloverkehr beeinflussen (siehe Abbildung 24).

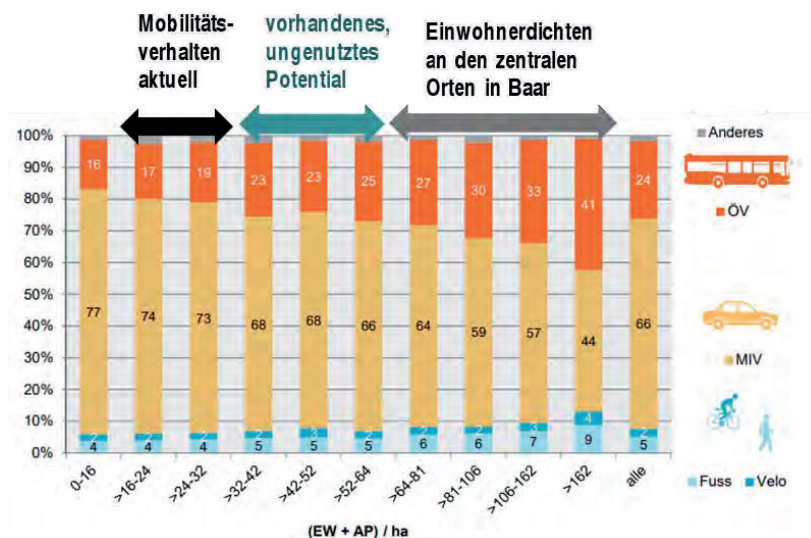


Abbildung 25 – Dichte und Mobilitätsverhalten gemäss ARE, 2018 (Modal-Split nach Tagesdistanz)

4. Rahmenbedingungen und Ziele

4.1 Rahmenbedingungen

Die folgenden Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Übergeordnetes Strassennetz und seine Belastbarkeiten. Es wird kein weiterer grosser Infrastrukturausbau im Planungshorizont des KGVKs vorgesehen. Änderungen im untergeordneten Netz sowie in Betrieb und Gestaltung bleiben möglich. Die folgenden im Richtplan vorgesehen Änderungen liegen ausserhalb des Planungshorizontes (siehe Kapitel 2.1.1):
 - Neubau Umfahrung Walterswil
 - Halbanschluss Steinhausen-Süd
- Die Angebotsentwicklung im ÖV richtet sich hauptsächlich nach dem STEP 2035 und dem kantonalen Buskonzept. Die folgenden im Richtplan vorgesehen Änderungen liegen ausserhalb des Planungshorizontes (siehe Kapitel 2.1.1):
 - Haltestelle Sennweid
- Bekannte fortgeschrittene kommunale und kantonale Planungen (zB. Bebauungspläne sowie Verdichtungsstudien resp. kantonale Velonetzplanung) werden berücksichtigt

Belastbarkeit des Strassennetzes

Abb. 26

Die Belastbarkeit des Strassennetzes wird anhand des städtebaulichen Umfelds, den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Immissionsgrenzwerte bestimmt. Sie zeigt auf, wo das Strassennetz entlastet werden muss, wo die Verkehrsbelastungen auf dem aktuellen Niveau stabilisiert werden können und wo die Belastungen tendenziell noch zunehmen können.

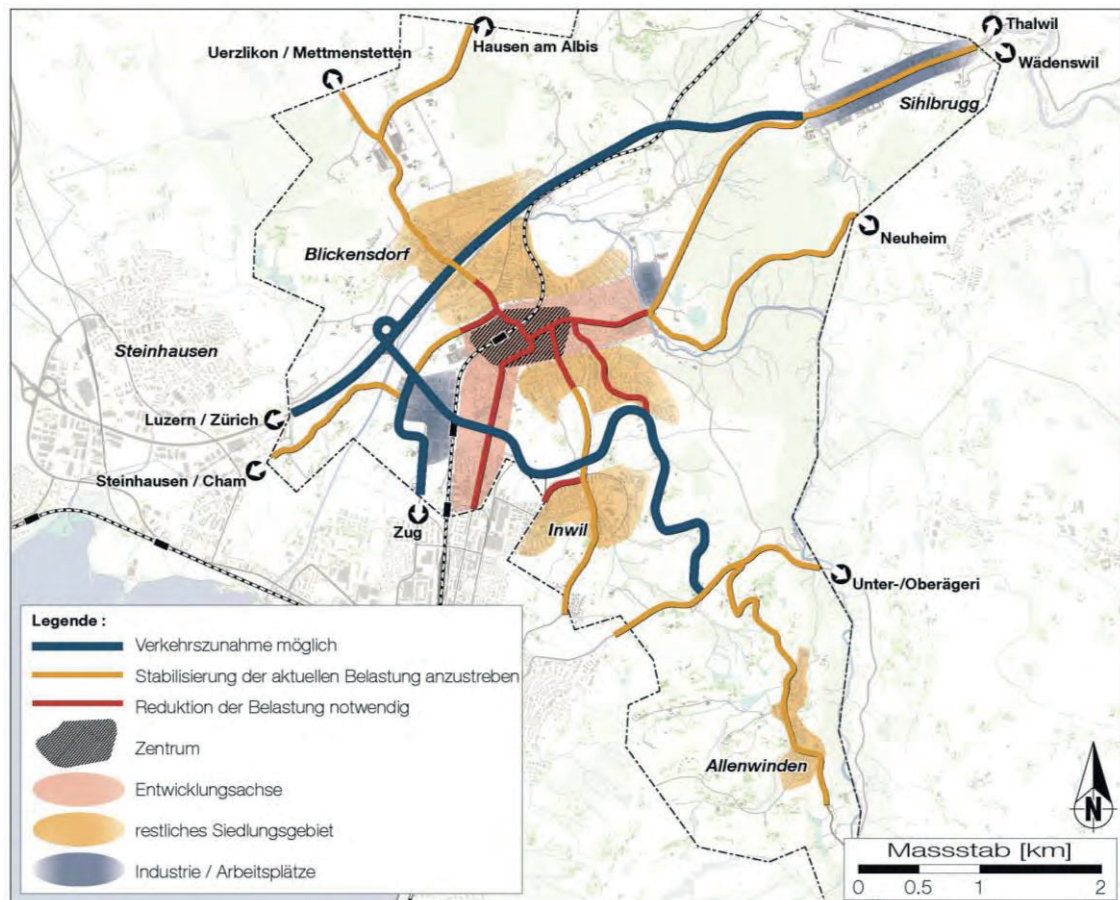


Abbildung 26 – Zielbild Belastbarkeit des Strassennetzes

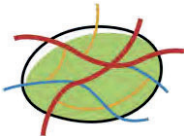
4.2 Handlungsstrategie und Ziele

Folgende Handlungsstrategie und übergeordneten Ziele wurden in Anbetracht der Herausforderungen und der Rahmenbedingungen für das KGVK definiert.

4.2.1 4V - Strategie

Tab. 3 Der Planerische Paradigmenwechsel hin zum Grundsatz der angebotsorientierten Planung erfolgt mit der 4V – Strategie: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten und Verkehr vernetzen.

Tabelle 3 – 4V - Strategie

	Verkehr vermeiden Das Verkehrsaufkommen muss nach Möglichkeiten reduziert werden, zB. durch die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr sowie die gute Durchmischung von Nutzungen (kürzere Wege)
	Verkehr verlagern Zeitliche (zB. Brechen der Verkehrsspitzen) und räumliche Lenkung des Verkehrsaufkommens. Die Räumliche Lenkung beinhaltet einerseits die effiziente Nutzung der Strassenräume gemäss ihrer Funktion und andererseits die Verlagerung auf den ÖV, sowie Fuss- und Veloverkehr
	Verkehr verträglich gestalten Die Gestaltung der Strassenräume entsprechend ihrer Funktion und Nutzung unter Einbezug aller Nutzergruppen mit dem Ziel ein verträgliches Miteinander zu fördern und die Sicherheit zu erhöhen
	Verkehr vernetzen Die Mobilität erfolgt immer vernetzter durch die Kombination verschiedener Verkehrsträger (z.B. Bike and Rail oder auch Mobility as a Service). Die technischen Möglichkeiten erlauben es uns, das Angebot vielfältiger zu gestalten.

4.2.2 Ziele

Die folgenden Ziele sind in 5 Themen gruppiert und orientieren sich an den MOCA¹⁰ – Indikatoren des Bundes. Damit sind die Ziele messbar und erlauben im Laufe des Planungshorizontes eine Wirkungskontrolle der getroffenen Massnahmen durchzuführen.

Für jeden Themenbereich werden auch die übergeordneten Ziele der Agglomeration Zug sowie wenn vorhanden kantonale Ziele ausgewiesen.

Verkehrsaufkommen und Mobilitätsverhalten

Ziele der Agglomeration / Kanton für 2040

- Reduktion des MIV-Anteils an den zurückgelegten Tagesdistanzen auf 64%
- Erhöhung des ÖV und Fuss- und Veloanteils (Veloanteil an den Wegen auf 20%)

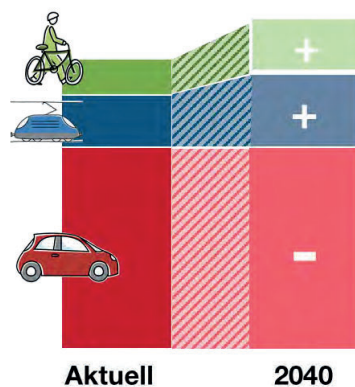


Abbildung 27 – Entwicklung
Modal Split

Ergänzende Ziele der Gemeinde Baar

- Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens im Zentrum und entlang der Entwicklungsachse (gemäss Abb. 26 – Zielbild Belastungsentwicklung)
- Stabilisierung des MIV-Verkehrsaufkommens über die ganze Gemeinde (hohe Erreichbarkeit wird bewahrt)
- Fussverkehr ist für kurze Distanzen (bis 1.5 km) und in Kombination mit dem ÖV der prioritäre Verkehrsträger
- Über mittlere / lange Distanz liegt der Fokus beim ÖV resp. Veloverkehr

Verkehrssicherheit

Ziele der Agglomeration / Kanton für 2040

- Reduktion der Unfälle mit Personenschaden auf 1.4 Unfälle / 1'000 Präsenzbevölkerung (dh. Einwohner + 0.5 Beschäftigte)

Ergänzende Ziele der Gemeinde Baar

- Vision 0 – die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten wird auf ein Minimum reduziert
- Anteil an Unfällen mit Fussverkehr oder Velobeteiligung wird halbiert

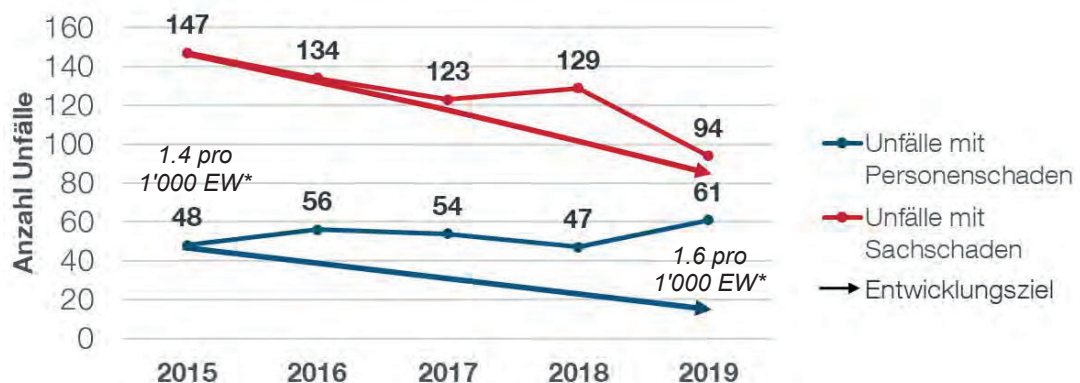


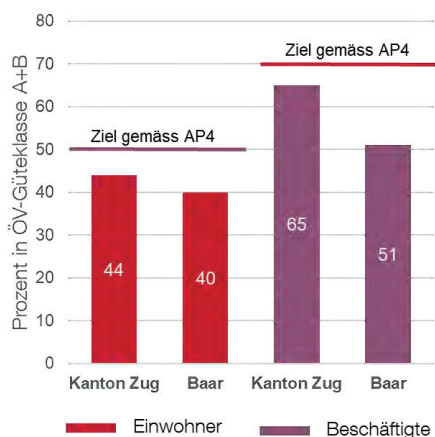
Abbildung 28 – Entwicklung der Unfälle mit Personen- und Sachschaden in Baar

¹⁰ Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr

Öffentlicher Verkehr

Ziele der Agglomeration / Kanton für 2040

- 50% der Bevölkerung und 70% aller Beschäftigten sind sehr gut mit dem ÖV erschlossen (Gütekategorie A + B)



Ergänzende Ziele der Gemeinde Baar

- Schrittweise Umsetzung der BehiG -Anforderungen (ÖV-Haltestellen) bis 2030¹¹
- Verbesserungen der Erreichbarkeit des Bahnhofs Baar aus jedem Punkt der Gemeinde in weniger als 20 Minuten. Sei das:
 - Mit der Stadtbahn oder dem Bus
 - dem Velo oder E-Bike
 - Zu Fuss
- Reduktion der Zeitverluste und Verbesserung der Fahrplanstabilität der Busverbindungen

Abbildung 29 – Ziele ÖV-Güteklassen

Abstimmung Siedlung und Verkehr – Strassenräume

Ziele der Agglomeration / Kanton für 2040

- Aufenthaltsqualität in Siedlungs- und Strassenräumen weiter zu verbessern
- Effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur fördern

Ergänzende Ziele der Gemeinde Baar

- Strassenräume mit hoher städtebaulicher Qualität in Abstimmung mit der Funktion, der Belastbarkeit und der Siedlungsstruktur als Lebensräume gestaltet

Fuss- und Veloverkehr

Ziele der Agglomeration / Kanton für 2040

- Fuss- und Veloverkehr in den Stadtlandschaften stärken
- Ausbau der Veloinfrastruktur vorantreiben / Gestaltung nach dem Prinzip der Nutzergruppe von 8 bis 80 Jahren, gemäss den Grundsätzen:
 - Sichere Veloinfrastruktur
 - Attraktive Veloinfrastruktur
 - Durchgehend befahrbare Veloinfrastruktur
 - Selbsterklärende Veloinfrastruktur (intuitiv auffindbar und selbsterklärend)
 - Ganzjährig befahrbar Veloinfrastruktur

Ergänzende Ziele der Gemeinde Baar

- Dichtes, sicheres und attraktives Fuss- und Velonetz zu allen wichtigen Zielpunkten in der Gemeinde (Alltag und Freizeit) sowie in die Nachbargemeinden

¹¹ Eigentlich sieht das BehiG eine Umsetzung bis 2023 vor, dies wird aber für Baar zeitlich nicht mehr reichen. Deshalb wurde das Ziel bis 2030 gesetzt.

5. Konzepte

In Anbetracht der bestehenden und zukünftigen Herausforderungen und unter der Berücksichtigung der definierten Ziele wurden die strukturierenden Elemente und Prinzipien (zB. die Erschliessungsprinzipien) des Gesamtverkehrskonzept erarbeitet und pro Verkehrsträger detailliert.

Die Konzepte bauen auf den übergeordneten und behördenverbindlichen Elementen auf und berücksichtigen untersuchte Auswirkungen und Zusammenhänge aus vorangegangenen Studien, sowie bekannte Siedlungsentwicklungen.

5.1 Gesamtverkehrskonzept

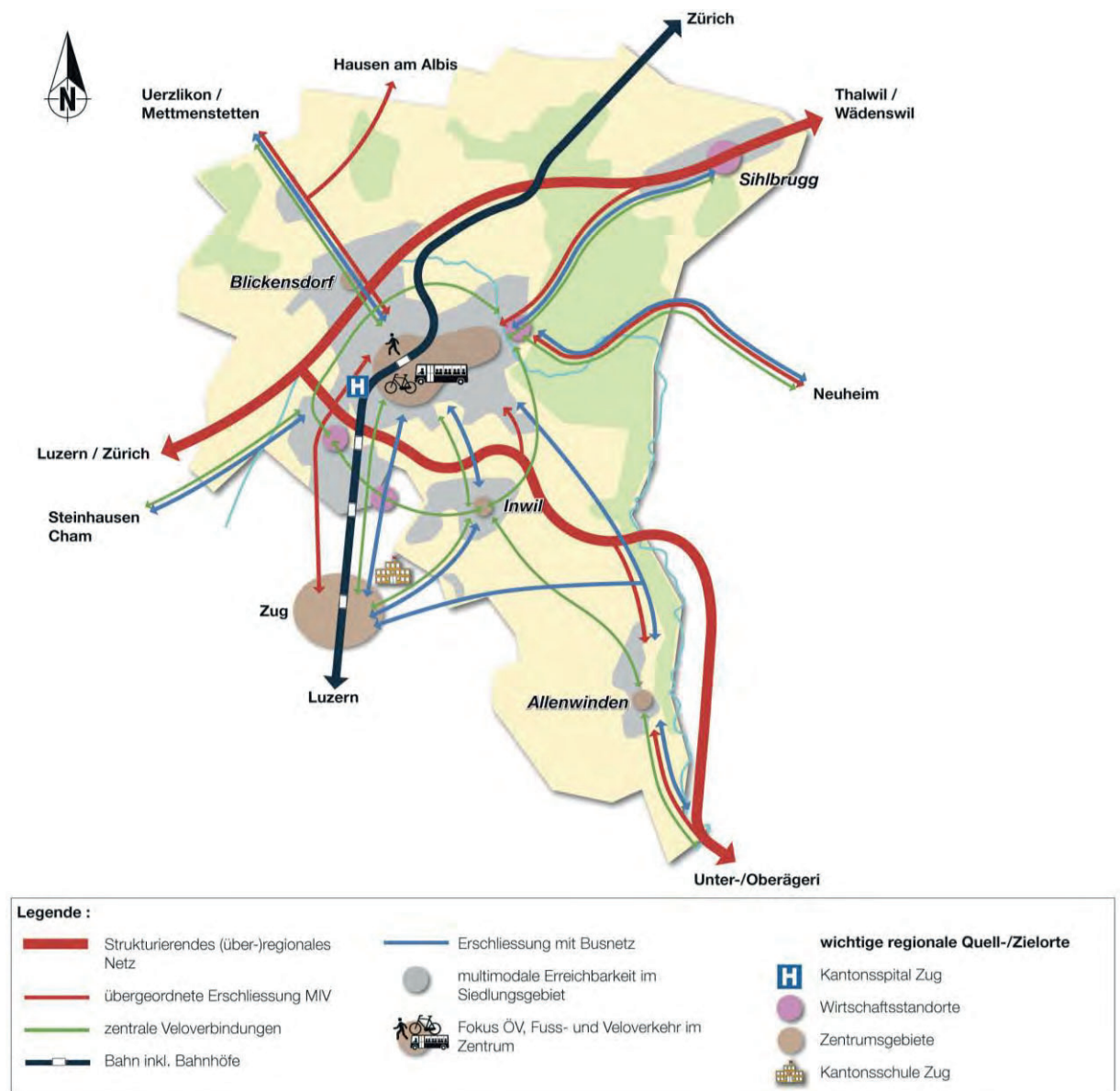


Abbildung 30 – Gesamtverkehrskonzept

Eckpunkte des Gesamtverkehrskonzept

- Übergeordnetes Netz (Tangente / Autobahn) ist das Rückgrat der MIV-Erschliessung, übernimmt den Durchgangsverkehr und schützt das Siedlungsgebiet vor unnötigem Verkehr
 - Eine gute Erreichbarkeit im Siedlungsgebiet und die Vernetzung mit den Nachbargemeinden wird multimodal für alle sichergestellt
- Die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte (sowie die Nutzungsdurchmischung) beeinflussen das Mobilitätsverhalten stark. Um das Potenzial nutzen zu können, ist das entsprechende Angebot jedoch auch sicherzustellen.
- Bahn und Bus als Taktgeber für aktuelle und künftige Entwicklungen
- Das heisst die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung soll an Orten erfolgen, welche gut mit dem ÖV angebunden sind oder werden oder die sehr gut ins Fuss- und Velonetz eingebunden sind
- Zentrale Orte sind für den Fussverkehr besonders attraktiv und gut vernetzt
- Kurze und attraktive Wege fördern den Fussverkehr und übernehmen wichtige Aufgaben einer nachhaltigen und siedlungsfreundlichen Feinerschliessung
- Attraktive Veloverbindungen stellen innerörtliche Verbindungen zwischen den Quartieren, zu den diversen Freizeitanlagen und in die Nachbargemeinden sicher
- Die gute Erreichbarkeit für den MIV erfolgt über die übergeordneten Achsen
- Im Zentrum liegt der Fokus beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr mit einem Augenmerk auf attraktive Strassenraumgestaltung und sichere Querungen
- Der Bahnhof Baar wird zu einem Vernetzungsknotenpunkt mit multimodalen Angeboten, Kapazitätserhöhungen für Bus und Veloparkierung, Verbesserung der Zugänge zu Bahn und Bus sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz

5.2 Fussverkehrskonzept

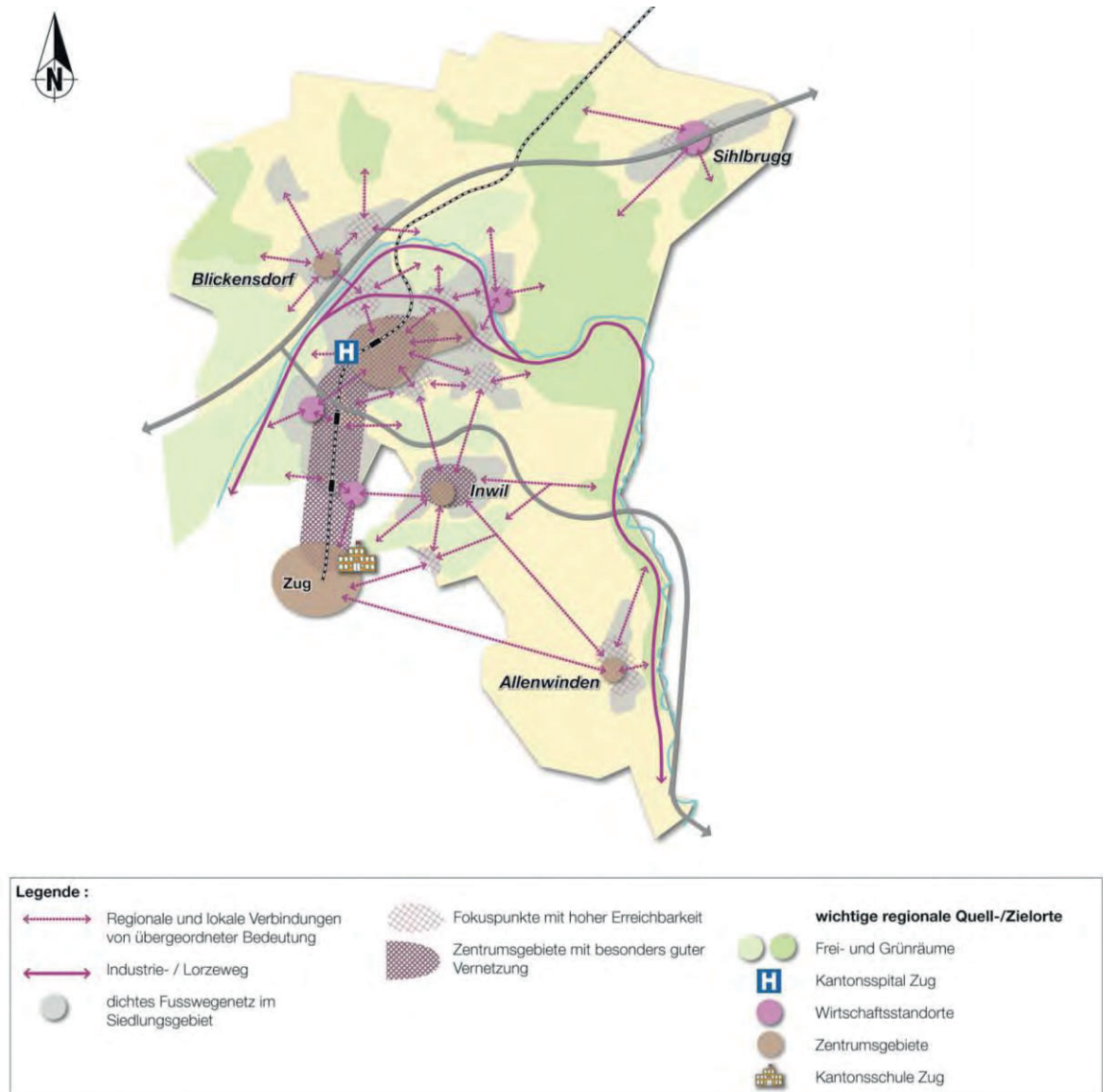


Abbildung 31 – Fussverkehrskonzept

Eckpunkte des Fussverkehrskonzeptes:

- Regional ist das Fussnetz auf Freizeitverbindungen und Grünräume ausgelegt – um die Landschaft und die Freiräume aus allen Quartieren gut zugänglich zu machen und zu vernetzen. Dies gilt insbesondere für den Zugang zum Industriepfad / Lorze, welcher das Rückgrat des Freizeitnetzes in Baar und Umgebung darstellt
 - Die industriegeschichtlichen Spuren von Baar werden erlebbar gemacht (Industriepfad) und mit den umliegenden Quartieren sowie den Grün- und Freizeiträumen verknüpft
- Die zentralen Orte in Baar (Zentrumsgebiete und Entwicklungsachse Baar-Zug) sind für den Fussverkehr mit einer besonders guten Vernetzung (50-100m) besonders gut vernetzt. Der Fussverkehr soll in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten für alle Distanzen bis 2 km besonders attraktiv sein
- Lokal liegt der Fokus auf Alltagsverbindungen (Anbindung von Arbeitsplatzgebieten, Quartierzentren), den Zugang zum öffentlichen Verkehr und wichtigen Zielorten wie Schulen und Freizeiteinrichtungen. Das Hauptnetz des Fussverkehrs mit einer Maschenweite von 100-200m übernimmt eine zentrale Rolle der lokalen Erschliessung
- Die Feinerschliessung wird im Siedlungsgebiet (grau) durch eine attraktive Infrastruktur auf den Quartierstrassen sichergestellt

5.3 Veloverkehrskonzept

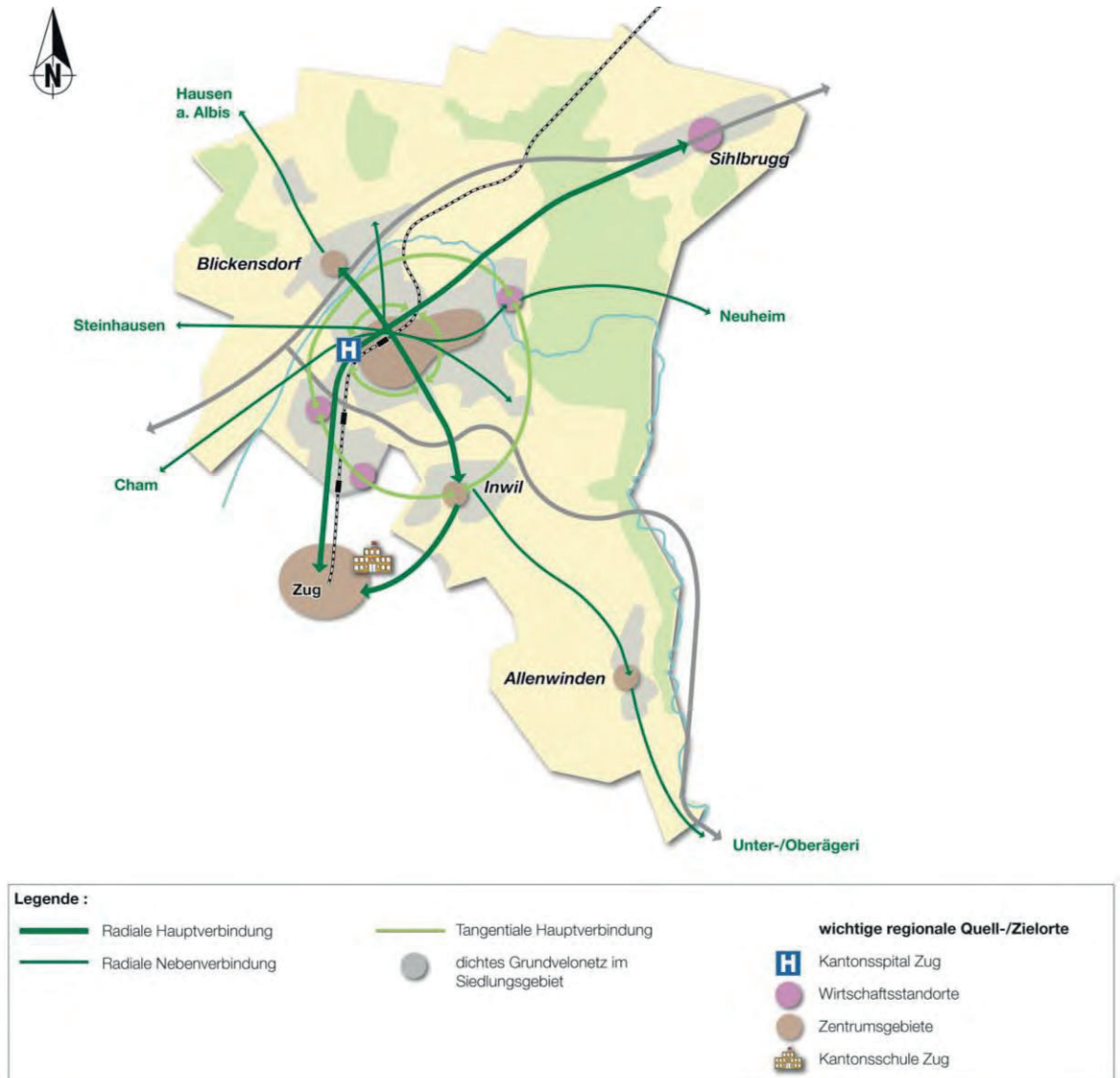


Abbildung 32 – Veloverkehrskonzept

Eckpunkte des Veloverkehrskonzeptes:

- Das Rückgrat des Velonetzes bilden zwei radiale Hauptverbindungen, welche die wichtigsten Quell-Ziel-Beziehungen abdecken:
 - Sihlbrugg – Bahnhof/Zentrum Baar – Neufeld – Zug
 - Blickensdorf – Bahnhof/Zentrum Baar – Inwil – Zug
- Die radialen Nebenverbindungen decken den Anschluss an die Quartierzentren, Nachbargemeinden und weitere Zielorte mit hoher Priorität ab (z.B. Quartier Himmelrich und überkommunale Verbindungen nach Cham/Steinhausen)
- Eine innere und äussere Tangente dienen als wichtige und direkte Verbindungen (nicht alle Verbindungen durchs Zentrum) zwischen den Quartieren (v.a. innere Tangente) sowie als Zugang zu Freizeitanlagen und Grünräumen (v.a. äussere Tangente)
- Im Hinblick auf die Förderung des kombinierten Verkehrs (Bike + Ride) ist ein Fokus ausserdem auf die Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestellen und des Bahnhofs Baar zu legen
- Mit einem engmaschigen Grundnetz (200-250m) im Siedlungsgebiet wird die Durchlässigkeit des Netzes gestärkt und damit die Attraktivität gefördert

5.4 ÖV - Konzept

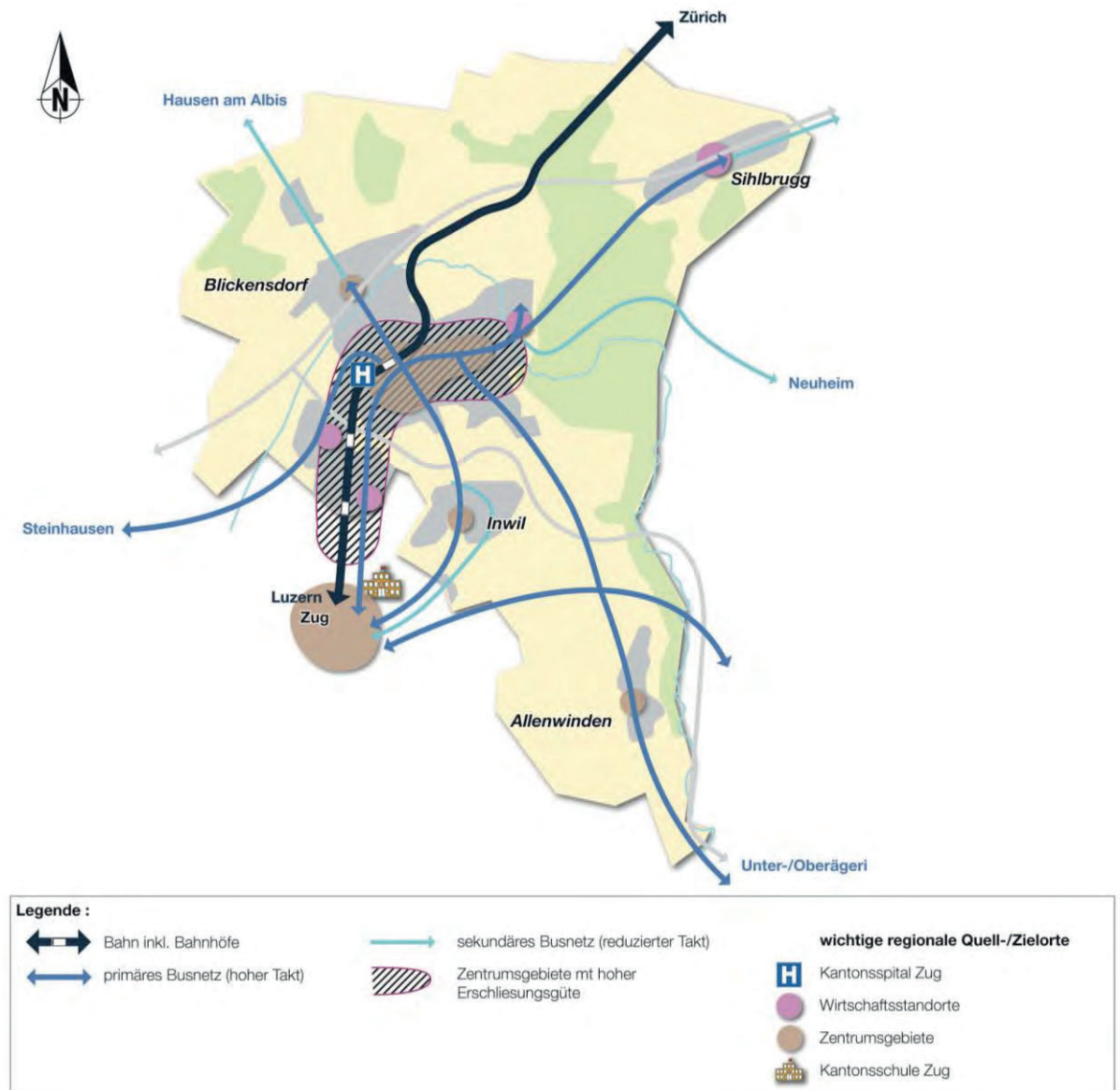


Abbildung 33 – ÖV-Konzept

Eckpunkte des ÖV - Konzepts

- Die Bahnlinie und das abgestimmte Buskonzept («Bahn und Bus aus einem Guss») sind das Rückgrat der ÖV-Erschliessung
 - Das primäre Busnetz erschliesst mit hohem Takt die Zielorte mit hoher Priorität (Quartierzentren, Anschluss an grössere Nachbargemeinden)
 - Das sekundäre Busnetz ergänzt das Primäre und deckt weitere «sekundäre» Zielorte ab
- Die ÖV-Erschliessung ist eng mit dem Fuss- und Velonetz abgestimmt. Diese ergänzen und beleben sich gegenseitig
 - Eine gute Erreichbarkeit wird nicht nur durch den ÖV bestimmt, sondern kann auch durch eine besonders gute Anbindung an das Fuss- und vor allem Velonetz ergänzt werden

5.5 MIV - Konzept

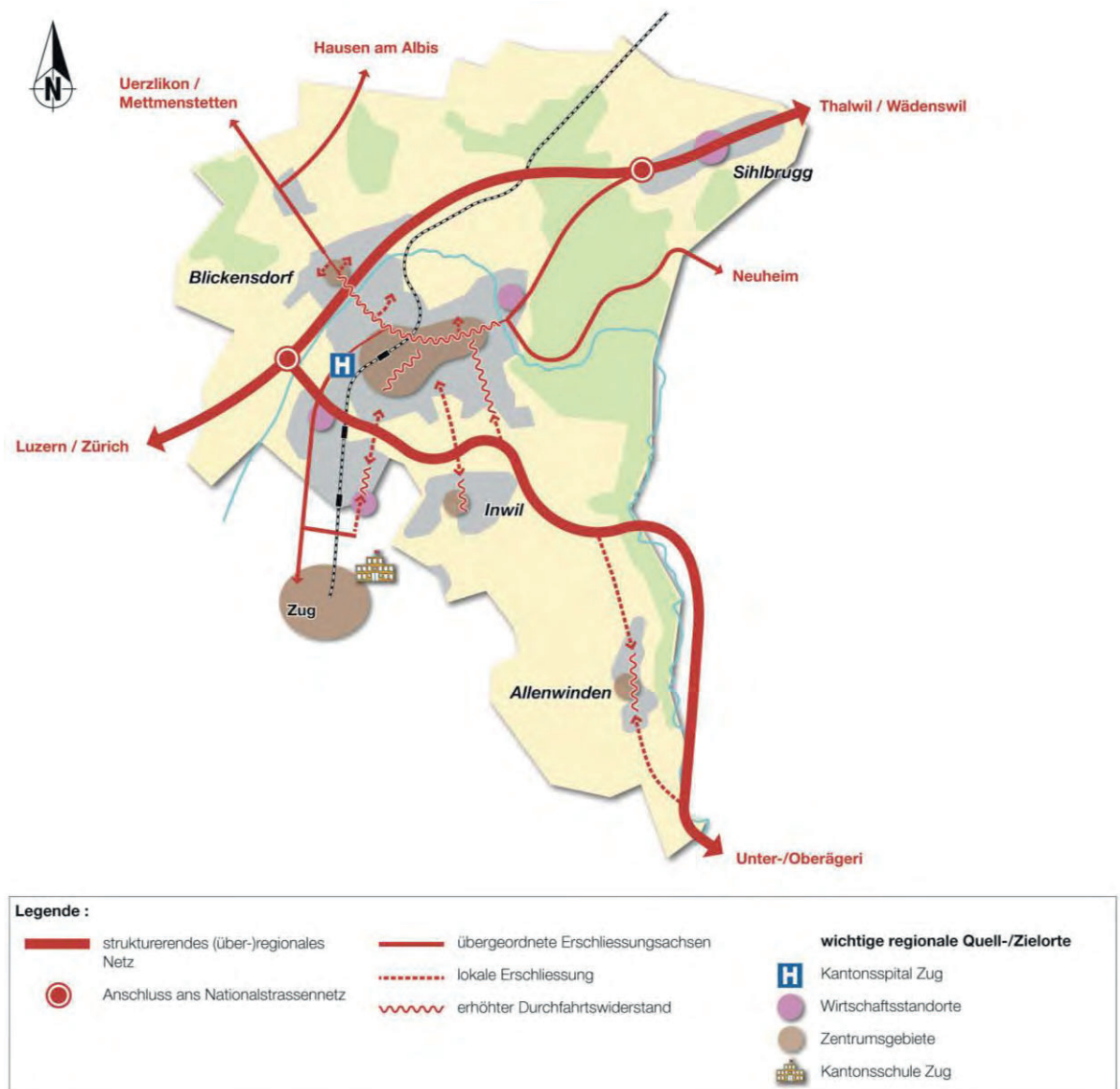


Abbildung 34 – MIV-Konzept

Eckpunkte des MIV - Konzepts

- Das strukturierende (über-)regionale Netz (Tangente / Autobahn) ist das Rückgrat der MIV-Erschliessung und übernimmt den Durchgangsverkehr
- Das Zentrum und das weitere Siedlungsgebiet werden durch eine Erhöhung des Durchfahrtwiderstandes von unnötigem Verkehr geschützt (Lenkung des Verkehrs auf das übergeordnete Netz). Der Übergang von verkehrsorientierten Ausserortsbereichen und siedlungsorientierten Innerortsbereichen soll durch eine klare Strassenraumgestaltung verstärkt werden
- Eine gute Erreichbarkeit der wichtigen Zielorte (zB. des Gewerbes im Zentrum) wird durch die übergeordneten Erschliessungsachsen sichergestellt
- Die Quartiere werden anhand klarer Zugänge erschlossen. Parallelverbindungen zum übergeordneten Netz (oftmals von Schleichverkehr betroffen) werden mit geeigneten Massnahmen reduziert

6. Netzpläne

Auf Basis der Konzepte werden die Erschliessungsprinzipien auf das bestehende Strassennetz umgelegt und fehlende Verbindungen als Netzlücken identifiziert.

Die einzelnen Netzelemente / Strecken werden in diesem Schritt klassiert. Das heisst die Hauptfunktion (zB. Durchleiten, Verbinden oder Erschliessen) der Verbindung sowie die Standardanforderungen werden definiert. Zudem berücksichtigt die Klassierung auch die Zuständigkeiten. Die Klassierung der Netzelemente ist zentral, um die Mobilitätsziele im Netz zu verorten und Funktionen, sowie Priorisierungen der Verkehrsträger klar zu definieren.

Die Klassierung und ihre Funktionen sind als Zielvorstellung zu verstehen und sind nicht frei von Zielkonflikten. In konkreten Umsetzungen sind immer auch die örtlichen Verhältnisse sowie weitere Einflussfaktoren zu berücksichtigen.

6.1 Netzplan Fussverkehr

Abb. 35 Das Zielbild des Fussverkehrsnetzes wurde in Abbildung 35 dokumentiert und baut auf den folgenden Grundelementen auf.

6.1.1 Netzhierarchie

Tab. 4 Im Netzplan Fussverkehr mit seinen zwei Hierarchiestufen **stellt das Hauptnetz die wichtigsten Verbindungen gemäss Fussverkehrskonzept sicher** und sorgt in der Fläche für eine hohe Erschliessungsqualität sowie durchgehende und direkte Verbindungen zwischen den Quartieren, den Zugängen zu ÖV-Haltestellen und wichtigen Zielorten.

Das Basisnetz ergänzt das Fussverkehrsnetz zu einem Netz mit hoher Dichte und Durchlässigkeit und dient dabei v.a. der lokalen Erschliessung, bzw. dem Anschluss ans Hauptnetz. Im Grundsatz ist **das gesamte Strassen- und Wegenetz der Gemeinde Baar als Fussverkehrsnetz zu betrachten** und ein entsprechender Infrastrukturstandard nach Tabelle 3 soll angestrebt werden.

Tabelle 4 – Netzhierarchien Fusswegenetz

Klassierung	Funktion	Infrastrukturstandard
Hauptnetz Fussverkehr	■ Verbindet kommunale und regionale Zielorte untereinander und stellt den Zugang zu den Naherholungsgebieten sicher ■ Bildet das Rückgrat des Fusswegenetzes mit direkten Verbindungen zwischen Zielorten von kommunaler und regionaler Bedeutung, Quartieren und Freizeiträumen	■ Separater Fussweg oder breites Trottoir (Mindestbreite 2.50m), hoher Standard bei Querungen MIV-Achsen mit Vortrittsberechtigung Fussverkehr ■ Ist eine separate Führung nicht möglich, sind im Mischverkehr mit dem Veloverkehr grosszügige Flächen vorzusehen (Mindestbreite 3m) ■ Ausstattung des Hauptnetzes mit Beleuchtung und regelmässigen Sitzmöglichkeiten (alle 250-300m), bei übergeordneten Freizeitrouen ausserdem eine besonders attraktive Gestaltung (zB. Bäume, Grünflächen, Wasserelemente, Aufenthaltsorte, etc.) ■ Die Hindernisfreiheit sowie das Prinzip Augenhöhe 1.20m¹² sind zentral für die Ausgestaltung

¹² Mit dem Prinzip Augenhöhe 1.2m ist eine sichere Ausgestaltung der Infrastruktur aus der Kinderoptik bezeichnet. Das Sichtfeld und die Sichtbarkeit von Kindern unterscheiden sich klar von Erwachsenen. Diese Unterschiede müssen in der Ausgestaltung berücksichtigt werden.

Klassierung	Funktion	Infrastrukturstandard
Basisnetz Fussverkehr	■ Umfasst grundsätzlich das gesamte Strassen- und Wegenetz ■ Verbindet Zielorte innerhalb der Quartiere und stellt die Feinerschliessung sicher, mit Schwerpunkt auf dem Zugang zu Bushaltestellen sowie Schulanlagen	■ Separater Fussweg oder Trottoir (Mindestbreite 2m), hoher Standard bei Querungen MIV-Achsen ■ Bei sehr geringem Verkehrsaufkommen (< 1000 Fz/Tag) Mischverkehr mit MIV möglich (Max. Tempo 30, bevorzugt Begegnungszonen mit Tempo 20 und generellem Vortritt für Fussverkehr) ■ Situative Ausstattung des Basisnetzes mit Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten. Die Hindernisfreiheit sowie das Prinzip Augenhöhe 1.20m sind zentral für die Ausgestaltung

6.1.2 Zentrale Netzelemente

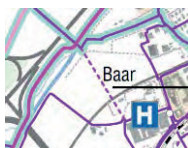
Themenwege

Während das geplante Hauptnetz Fussverkehr das Rückgrat des kommunalen Fusswegnetzes sein soll, existieren **mehrere übergeordnete Themenwege, welche vor allem für Freizeitnutzungen relevant sind**. Diese sind denn auch grösstenteils im Hauptnetz Fussverkehr integriert, bzw. angeschlossen:

- **Industriepfad/Lorzeweg**: Innerhalb des Siedlungsgebiets Baar mit Fokus auf der Industriegeschichte und gleichzeitig eine wichtige Verbindung zwischen Zielorten wie dem Spinnerei-Areal und dem Entwicklungsgebiet Obermühle. Ausserhalb vor allem freizeitorientiert entlang der Lorze.
- **Ergänzung Lorzeweg**: Lückenschluss des Lorzewegs im Bereich des Siedlungsgebiets Baar als freizeitorientierte Alternative zum Industriepfad. Richtung Zug wichtige Verbindungsachse für den Alltag- und Freizeitverkehr Richtung Zugersee.
- **Panoramawege**: Aus der räumlichen Entwicklungsstrategie hervorgegangene empfohlene Themenwege mit dem Ziel Naherholungsgebiete und Aussichtsorte bekannter und erlebbarer zu machen, die genaue Wegführung ist teilweise noch zu definieren.

Netzlücken

Für eine komplette Realisierung des im Rahmen des KGVK vorgesehenen Fusswegnetzes ist die **Schliessung diverser Netzlücken** nötig. Im übergeordneten Hauptnetz sind dabei insbesondere zu erwähnen:



- **Verbindung Spital – Lorzeweg (auch Veloverkehr)**: Sicherstellen einer Verbindung zwischen Neufeld, dem Kantonsspital und dem Lorzeweg. In Koordination mit der geplanten Erschliessungsstrasse Altgasse Nord zu behandeln (Situation aktuell: kein Weg)



- **Verbindung Schutzengelstrasse-Lättich (auch Veloverkehr)**: Eine neu zu erstellende Fuss- und Velobrücke schafft eine direkte Verbindung ins Arbeitsplatzgebiet Lättich für den Fuss- und Veloverkehr und ist damit ein wichtiges Element des Hauptnetzes für den Fussverkehr (Situation aktuell: keine Brücke vorhanden)



- **Fruebergstrasse / Lorzeweg**: Erstellen eines Anschlusses zwischen Fruebergstrasse und der Freizeitroute entlang dem Lorzeweg (Situation aktuell: Umweg via Gartencenter / Jöchler nötig)



- **Verbindung Grund (Inwilerstrasse-Rigistrasse):** Im Rahmen des QGP Grund vorgesehene Schliessung einer zentralen Lücke im Fusswegnetz (Situation aktuell: kein Weg)



- **Diverse Netzlücken in den kantonalen Verdichtungsgebieten** resp. angrenzend an diese Gebiete, deren Schliessung grösstenteils im Rahmen der Entwicklungen vorgesehen sind (eingezeichnete Netzlücken entsprechen den geplanten Fusswegverbindungen im Rahmen der QGP resp. städtebaulichen Verdichtungsstudien)

Weitere Netzlücken existieren ostseitig entlang der Bahn (Verbindung Zug – Baar) sowie entlang der Tangente im Bereich Neufeld, in Inwil im Rahmen verschiedenen Bebauungsplänen, in Sihlbrugg (Zugang Wanderwege Utigenhof und Ruessenstrasse), bzw. Allenwinden (Zugang Lorze, Verbindung Kirchweg - Dorfstrasse).

Netzplan Fussverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

übergeordnete Themenwege

Industriepfad / Lorze

Ergänzung Lorze

Panoramawege

Linienführung Panoramaweg zu klären

Hierarchie Fussnetz

Hauptnetz Fussverkehr

Netzlücken im Hauptnetz

Basisnetz (Strassen $\geq 3\text{m}$ mit/ohne Trottoir)

Basisnetz (Wege $< 3\text{m}$)

Wanderwege

Hintergrund

Gemeindegrenze Baar

Schulen und Bildungseinrichtungen

Freizeit- und Sportanlagen

Wirtschaftsstandorte

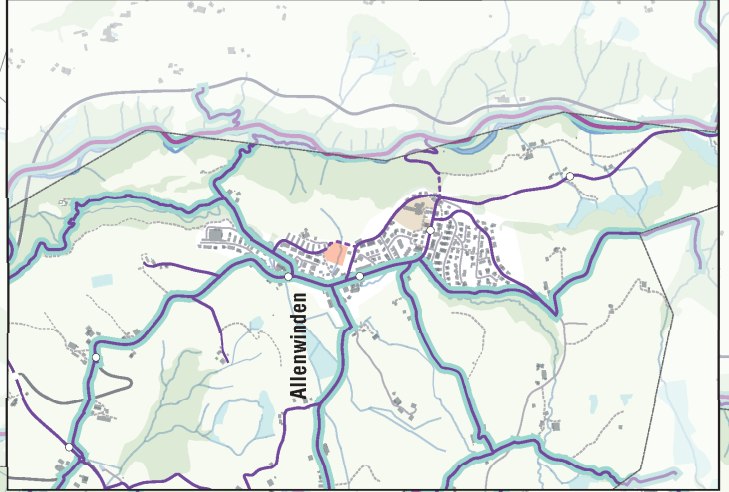
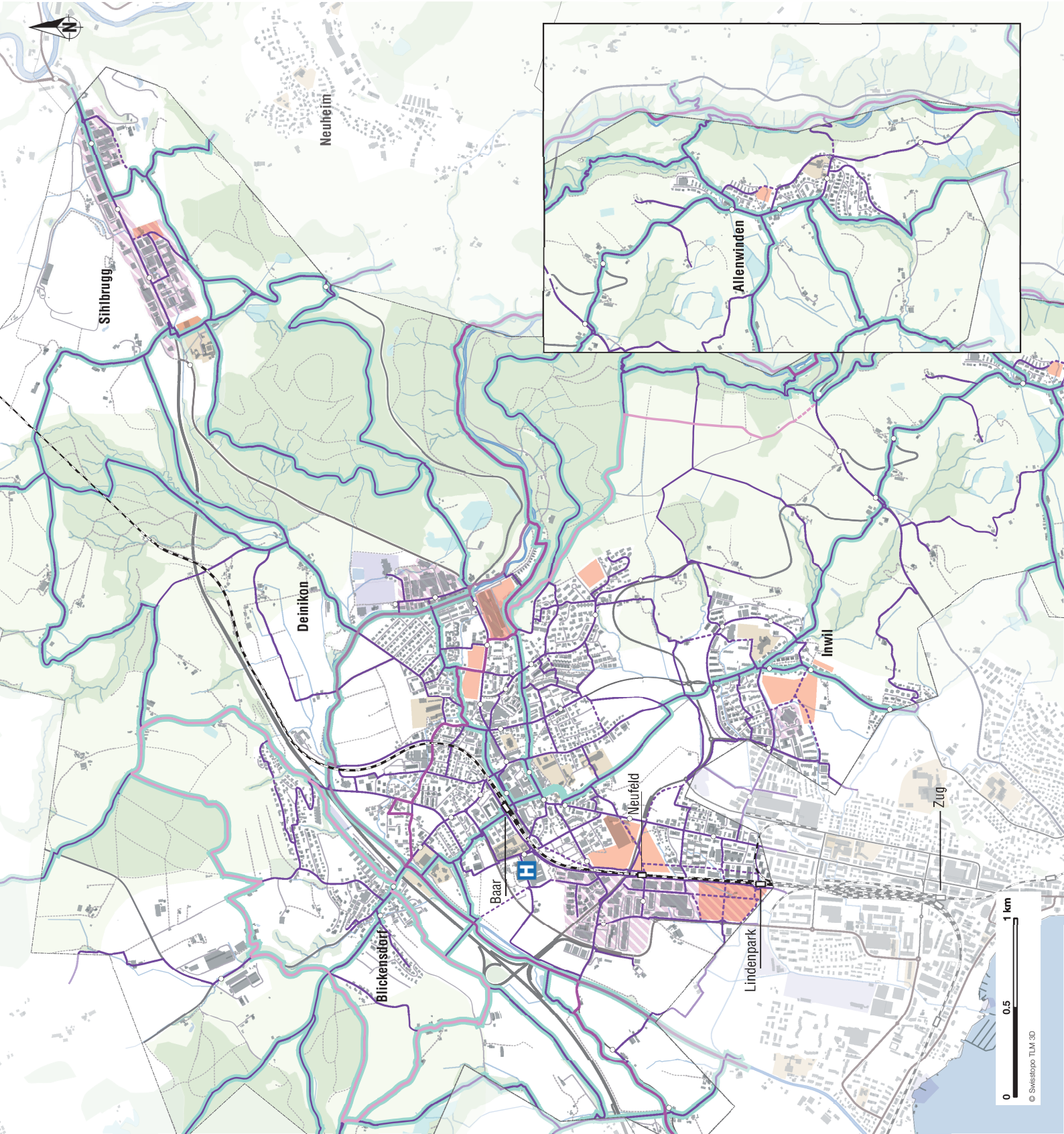
geplante Siedlungsentwicklung

Öffentlicher Verkehr

Haltestelle Bahn

Bushaltestellen

Eisenbahnlinie



0 0.5 1 km

© Swisstopo TLM 3D

6.2 Netzplan Veloverkehr

Abb. 36 Das Zielbild des Veloverkehrsnetzes wurde in Abbildung 36 dokumentiert und baut auf den folgenden Grundelementen auf.

6.2.1 Netzhierarchie

Tab. 5 Im Netzplan Veloverkehr mit seinen drei Hierarchiestufen ist die **Velobahn das übergeordnete Element, während die Hauptverbindungen die wichtigen radialen und tangentialen Quell-Ziel-Beziehungen gemäss Konzept sicherstellen.**

Die **Nebenverbindungen** komplettieren dieses Netz und garantieren eine qualitativ hochwertige Veloerschliessung des gesamten Gemeindegebiets (-> Netzdichte) sowie eine Anbindung der Quartiere und sekundären Zielorte an die Hauptverbindungen sowie an die Velobahn Zug-Baar-Lättich.

Tabelle 5 – Netzhierarchien Velonetz

Klassierung	Funktion	Infrastrukturstandard	Zu- ständigkeit
Velobahn	■ Direkte und schnelle Veloachse welche die zentrale Entwicklungsachse im Gebiet Baar-Zug bedient ■ Erschliesst die wichtigsten Ziel- und Quellorte der Region und ist ein zentrales Element des kantonalen Velonetzes	■ Wenn immer möglich, separate und vortrittsberechtigte Führung Veloverkehr ohne Mischverkehr (Mindestbreite 4m, bzw. 2.20m pro Richtung bei richtungsgetrennter Führung, Projektierungsgeschwindigkeit 40 km/h) ■ Wenn nicht möglich, Mischverkehr mit MIV bei geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) mit Priorität Veloverkehr und Tempo 30 (resp. Velostrasse)	Kanton
Hauptverbindungen	■ Verbinden Zentren und Schwerpunktsgebiete von regionaler und kommunaler Bedeutung und stellen direkte Verbindungen zwischen dem Zentrum, den Aussenquartieren sowie den umliegenden Gemeinden sicher ■ Dienen als primärer Zubringer zu Naherholungsgebieten und übergeordneten Freizeitrouten und sind das Rückgrat des kommunalen Velonetzes. Nehmen dabei auch eine überregionale Funktion wahr	■ Führung auf Radwegen (Mindestbreite 4m, bzw. 2m pro Richtung bei richtungsgetrennter Führung), breiten Radstreifen (Mindestbreite 1.80m, in Ausnahmefällen 1.50m) oder im Mischverkehr auf Strasse bei geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) oder Tempo 30	Kanton / Gemeinde

Klassierung	Funktion	Infrastrukturstandard	Zu- ständigkeit
Neben- verbindungen	■ Dienen hauptsächlich der Erschliessung von Wohngebieten und lokalen Zielen sowie als Zubringer zu den Velo-Hauptverbindungen (« Netz für die ersten/letzten 500m ») ■ In der Regel keine regionale/überregionale Funktion	■ Grösstenteils Führung im Mischverkehr auf Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen (< 3000 Fz/Tag) oder Tempo 30 ■ Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, Führung auf Radstreifen (Mindestbreite 1.50m) oder alternativ auf separatem Veloweg (v.a. ausserorts)	Kanton / Gemeinde
Basisnetz	■ Umfasst grundsätzlich das gesamte für den leichten Zweiradverkehr offene Strassen- und Wegenetz ■ Verbindet Zielorte innerhalb der Quartiere und stellt Feinerschliessung sicher	■ Führung grundsätzlich im Mischverkehr auf Quartierstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen ■ Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, wo möglich Führung auf Radstreifen (Mindestbreite 1.50m)	Gemeinde

6.2.2 Zentrale Netzelemente

Koordination mit kantonalem Velonetz (laufende Planung)

Parallel zum KGVK befindet sich aktuell das kantonale Velonetz Zug in der Überarbeitung (Stand Dezember 2021: abgeschlossene Mitwirkung). Die Erarbeitung des KGVK-Netzplans stützt sich grundsätzlich auf den letzten Stand der kantonalen Planung, um Inkohärenzen zwischen kantonalem und kommunalem Netz zu vermeiden.

Aufgrund unterschiedlicher Ansprüche an Dichte und Funktion der kantonalen und kommunalen Netze gibt es **vereinzelt Unterschiede in der Netzhierarchie und/oder vorgesehenen Wegführung** zwischen den beiden Planungen, bzw. Punkte welche im Rahmen der fortlaufenden Planung des kantonalen Velonetzes zu klären sind:

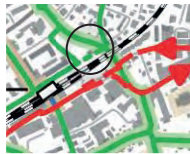
- **Zentrum Baar / Marktgasse:** im Zentrum Baar ist in der kantonalen Planung grundsätzlich eine Führung der Velobahn zwischen Bahnhofplatz und Büelplatz via Falkenweg vorgesehen. Die von der Gemeinde Baar präferierte richtungsgetrennte Führung (in Richtung Ost via Marktgasse und in Richtung West via Falkenweg zur Vermeidung von Konfliktpotenzialen) wurde anschliessend an die kommunale Mitwirkung jedoch ebenfalls als Variante aufgenommen und soll in der laufenden Planung weiter vertieft werden
- **Verbindung Baar-Allenwinden(-Ägeri):** Nach kantonalen Planung soll die Hauptverbindung vom Zentrum Baar in Richtung Allenwinden via die Kantonsstrasse zum Knoten Talacher geführt werden. Aus Sicht des KGVK ist jedoch eine Führung über grösstenteils verkehrsfreie Strassen und Wege via Oberallmig für den Veloverkehr klar attraktiver
- Es ist ausserdem zu beachten, dass diverse kommunale Hauptverbindungen im kantonalen Netz nur als Nebenverbindungen angedacht sind, bzw. gar nicht vorgesehen sind. Ebenso sind die meisten kommunalen Hauptverbindungen nicht Teil des geplanten kantonalen Netzes. Dies ergibt sich aus den unterschiedlichen Ansprüchen des kommunalen Netzes gegenüber den kantonalen Planungen sowie aus der daraus resultierenden höheren Netzdichte

Netzlücken

Für eine komplette Realisierung des im Rahmen des KGVK vorgesehenen Velonetzes ist die **Schliessung diverser Netzlücken für den Veloverkehr nötig**. Im Hauptnetz sind dies insbesondere:



- **Verbindung Spital – Lorzeweg (auch Fussverkehr):** Sicherstellen einer Verbindung zwischen Neufeld, dem Kantonsspital und dem Lorzeweg. Dieser Punkt ist in Koordination mit der geplanten Erschliessungsstrasse Altgasse Nord zu behandeln (Situation aktuell: kein Weg)



- **Verbindung Bahnhof Nord – Albisstrasse:** Schaffung einer direkten Verbindung für den Veloverkehr in Richtung Albisstrasse (Situation aktuell: Treppe)



- **Verbindung Büelplatz – Oberdorfstrasse:** Schliessung der bestehenden Lücke für den Veloverkehr (Situation aktuell: Platz mit generellem Fahrverbot)



- **Baarerstrasse – Industriestrasse:** Schliessung der bestehenden Netzlücke im Hauptnetz (Situation aktuell: Durchgang mit explizitem Velofahrverbot auf Höhe Grienbachstrasse)

Weitere Netzlücken bestehen auf den Nebenverbindungen, so z.B. im Bereich Grund oder ostseitig entlang der Gleise im Bereich Neufeld.

Ebenso ist die Weiterführung der Velobahn im Westen der Gemeinde Baar entsprechend der kantonalen Planung entlang der Autobahn in Richtung Steinhausen geplant (laufende Machbarkeitsstudie seitens ASTRA). Es handelt sich daher ebenfalls um eine Netzlücke im weiteren Sinne.

Netzplan Veloverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

- Nationale und Regionale Freizeitroutes (SchweizMobil)
- Velonetz Alltagsveloverkehr*
- kantonale Velobahn
- kantonale Hauptverbindung
- kommunale Haupt- / kantonale Nebenverbindung
- kommunale Hauptverbindung
- kantonale Nebenverbindung
- Nebenverbindung
- Basisnetz
- Netzlücken
- Hauptverbindung
- Nebenverbindung
- Korridor Velobahn ASTRA inkl. Anbindung

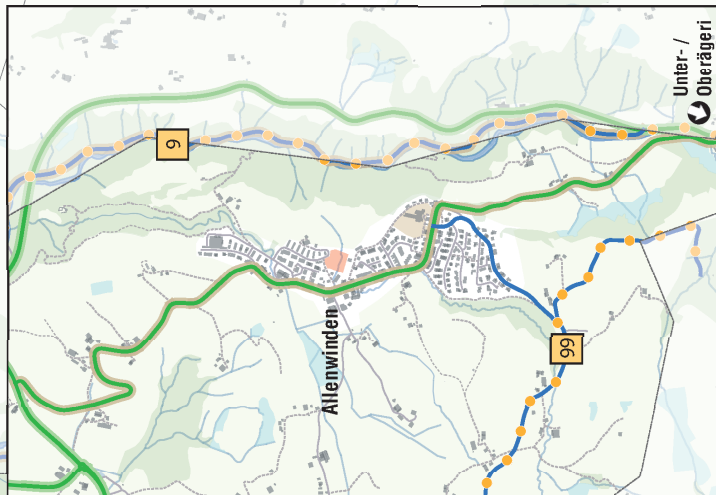
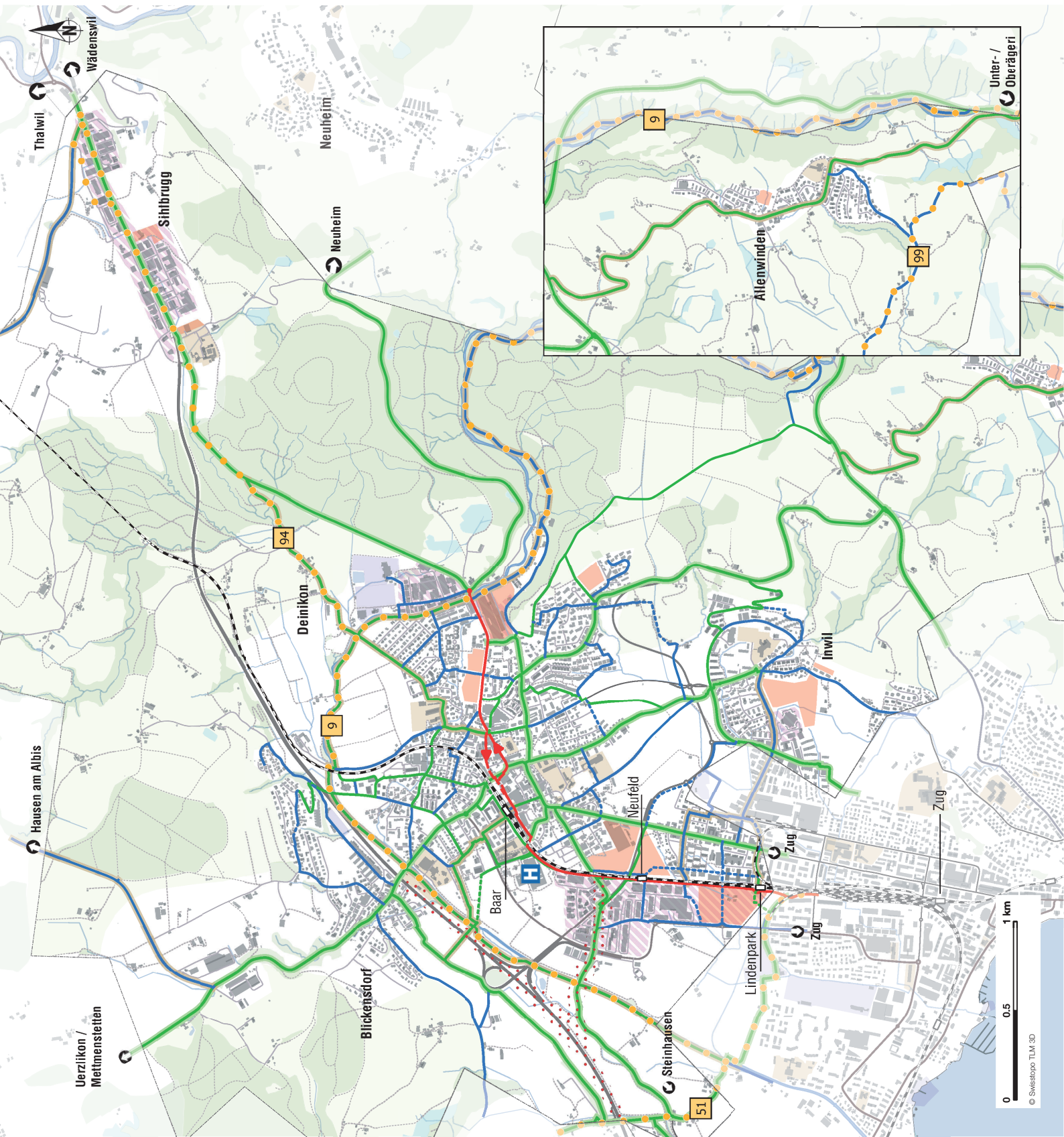
Hintergrund

- Gemeindegrenze Baar
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Wirtschaftsstandorte
- geplante Siedlungsentwicklung
- Öffentlicher Verkehr
- Haltestelle Bahn
- Eisenbahnlinie

*kantonales Velonetz gemäss Schlussbericht Stand: Dezember 2021

Hinweise:

- der Korridor Velobahn ASTRA inkl. Anbindung wurde informativ dargestellt, ohne Auswirkungen auf die restliche Netzhierarchie.
- die Variante einer richtungsgerechten Führung im Bereich Marktgrasse / Falkenweg wurde dargestellt.



6.3 Netzplan ÖV

Abb. 37 Das Zielbild des Strassennetzes für den ÖV wurde in Abbildung 37 dokumentiert und baut auf den folgenden Grundelementen auf.

6.3.1 Zentrale Netzelemente

Bus- und Bahnnetz

Die Elemente des Bus- und Bahnnetzes entsprechen den nationalen respektive kantonalen Planungen zur ÖV-Erschliessung und bilden das Rückgrat der ÖV-Erschliessung.

Insbesondere zu erwähnen sind:

- Zimmerbergbasistunnel II mit dem Tunnelportal Litti sowie der Doppelspurausbau Zug-Baar (welcher zu Anpassungen an den Bahnhöfen Neufeld, Lindenpark und am Bahnhof Baar führt)
- Neue Buslinie Unterfeld im Bereich des kantonalen Verdichtungsgebiets (Linienführung und Lage der Bushaltestellen sind noch abschliessend zu klären)

Bahnhof Baar inkl. Neuordnung des Bushofes

Der Bahnhof Baar wird in Kombination mit den benötigten Anpassungen für den Doppelspurausbau zu einem modernen Umsteigeknoten mit multimodalen Angeboten, Kapazitätserhöhungen für Bus und Veloparkierung, Verbesserung der Zugänge zu Bahn und Bus sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem 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.

Der Bushof wird voraussichtlich neu in einen nördlichen und südlichen Bereich aufgeteilt.

Gebiete mit keiner oder geringer ÖV-Erschliessung

Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete mit keiner oder nur geringer ÖV-Erschliessung, dh. Gebiete, die in der ÖV-Güteklasse D oder schlechter liegen resp. eine Distanz von mehr als 350 m zur nächsten Haltestelle aufweisen muss weiter untersucht werden. Dies kann sowohl durch eine Verbesserung des ÖV-Angebots oder auch durch eine sehr gute Anbindung an das Fuss- und Velonetz erreicht werden resp. in Kombination (zB. durch Velo-PP an Bushaltestellen)

Netzplan ÖV

Massstab 1:20'000

Legende

- Bahnlinie
- Zimmerbergbasistunnel II (laufendes Projekt)

Haltestellen

- Bahn
- Bus

vorgesehene Haltestelle Samnweid (kant. Richtplan)
* Stand aktuell: Realisierung nicht vor 2040

Buslinien

- 1: Zug - Oberägeri
- 2: Zug - Menzingen - Kreuzegg
- 3: Baar - Zug - Oberwil
- 4: Zug - Inwil - Blickensdorf
- 14: Baar - Inwil - Metalli
- 31: Baar - Sihlbrugg - Neuheim
- 32: Baar - Neuheim
- 34: Baar - Talacher - Oberägeri
- 36: Baar - Steinhausen
- 280: Baar - Hausen

mehrere Linien vorhanden

vorgesehene Linie "Unterfeld" (kant. Richtplan)

Takt (Stand 2021)

Takt < 15-Min

Takt: 15-Min

Takt: 30-Min mit Verstärkung während der Spitze

Takt ≥ 30-Min

Erschliessung

Gebiete mit keiner oder geringer ÖV-Erschliessung
** geringe Erschliessung entspricht APE ÖV-Guteklasse D oder Distanz zur nächsten Haltestelle von > 350 m

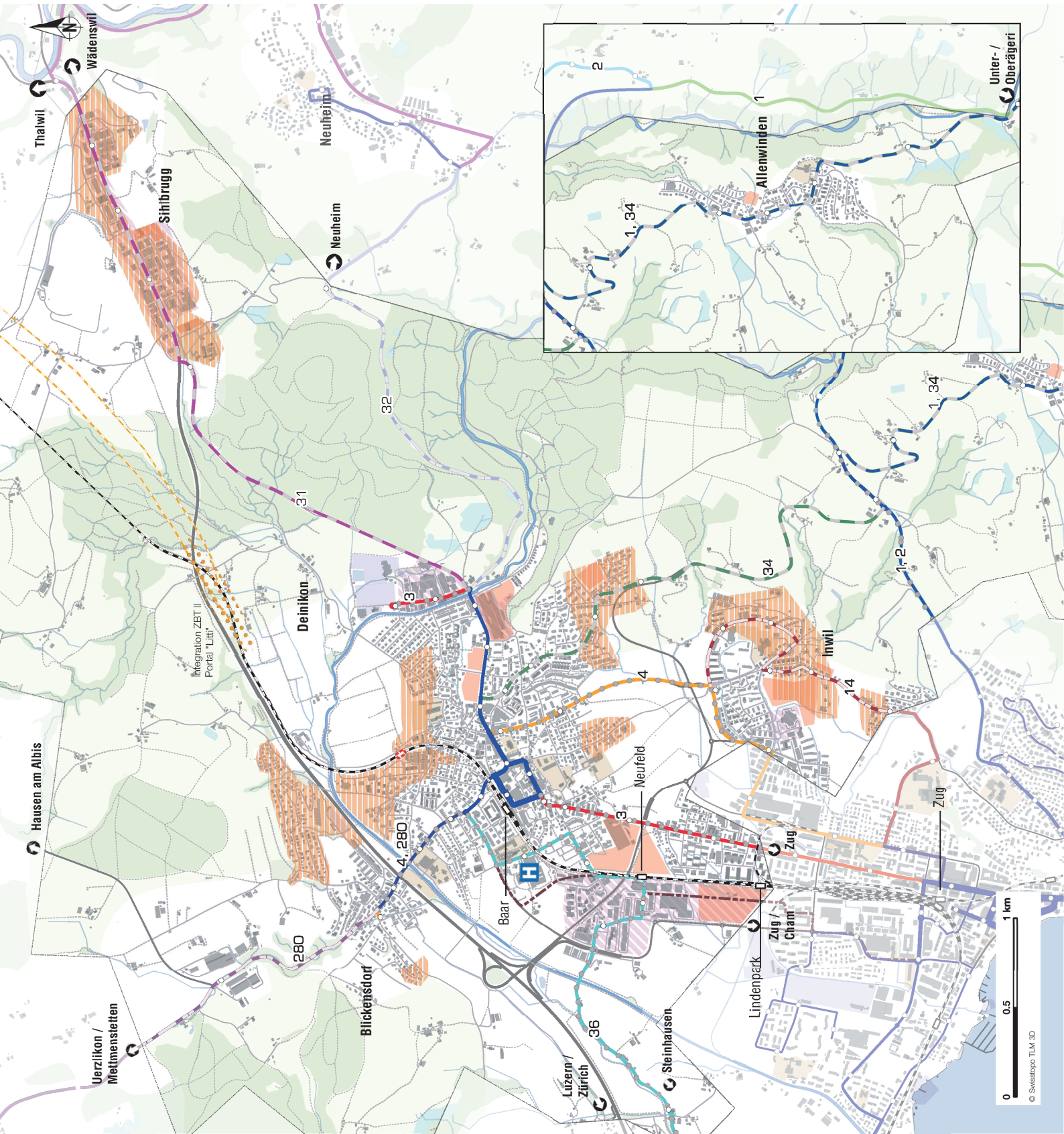
Hintergrund

- Gemeindegrenze Baar
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Wirtschaftsstandorte
- geplante Siedlungsentwicklungen

Stand: Schlussdokumentation KGVK

Datum: 23.02.2022

2006_200-abb37-eyo/eyo



6.4 Netzplan MIV

Abb. 38 Das Zielbild des Strassennetzes für den MIV wurde in Abbildung 38 dokumentiert und baut auf den folgenden Grundelementen auf.

6.4.1 Netzhierarchie

Tab. 5 Der Strassennetzplan baut auf dem durch Bund und Kanton festgelegten **übergeordneten Netzelementen (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse) auf welche das Grundgerüst des übergeordneten Strassennetzes bilden.**

Auf der kommunalen Ebene wird das Netz durch die drei Hierarchien der Sammel-, Erschliessungs- und der Quartierstrassen ergänzt. Diese strukturieren die Erschliessung lokal und stellen kommunale Verbindungen sicher.

Tabelle 6 – Netzhierarchien MIV

Klassierung	Funktion	Zu- ständig- keit	Infrastrukturstandard			
			Verkehrs- orientiert	Transit	v hoch [km/h]	Verkehrs- raum
Hochleistungs- strasse	■ Rückgrat des Strassennetzes ■ Durchleiten von Durchgangsverkehr (Transit) ■ Sicherstellen der primären (über-)regionalen Verbindungen	Bund / Kanton				
Hauptverkehrs- und Verbindungs- strasse <i>Ausserorts</i>	■ Primärer Zugang von / zu den Hochleistungsstrassen ■ Sicherstellung der Anbindung / Verbindung auf regionaler Ebene	Kanton				
Nationalstrasse Kat. 3	■ Entspricht Funktion einer Hauptverkehrsstrasse	Bund				
Hauptverkehrs- und Verbindungs- strasse <i>Innerorts</i>	■ Strukturieren der primären Erschliessung der Siedlung ■ Sicherstellung der regionalen Verbindungen durchs Siedlungsgebiet	Kanton				
Sammel- strassen	■ Sicherstellung von kommunalen Verbindungen	Baar				
Erschliessungs- strassen	■ Quartier-Groberschliessung	Baar				
Quartier- strassen	■ Quartier- Feinerschliessung	Baar				
			Siedlungs- orientiert	Lokal	v tief [km/h]	Lebens- raum

6.4.2 Zentrale Netzelemente

Unterscheidung von siedlungs- und verkehrsorientierten Achsen

Das strukturierende Netz wurde funktionell in ein **verkehrsorientiertes Netz** (ausserhalb des Siedlungsgebietes) und in ein **siedlungsorientiertes Netz** im Innerortsbereich unterteilt. Dies erlaubt es auf dem Netzplan die unterschiedlichen Schwerpunkte und Ansprüche an den Strassenraum besser sichtbar zu machen.

Eine Hauptverkehrsstrasse kann im verkehrsorientierten Ausserortsbereich mit wenig angrenzenden Nutzungen und Einmündungen anders ausgestaltet werden und ermöglicht andere gefahrene Geschwindigkeiten als dies innerhalb des Siedlungsgebietes möglich ist. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind Einmündungen, Querungsstellen weitaus häufiger, zudem ist der Raum oftmals begrenzt. Dies ist in der Gestaltung der Strassenräumen entsprechend zu berücksichtigen und hat einen Einfluss auf die signalisierten Geschwindigkeiten. Die momentan sich in Überarbeitung befindende Signalisationsverordnung des Bundes wird voraussichtlich diese Tatsache aufgreifen und Geschwindigkeitsreduktionen auf siedlungsorientierten Strassen vereinfachen.

Anpassungen der Netzhierarchien

Im Vergleich zum aktuellen Verkehrsrichtplan der Gemeinde (Stand 2. Oktober 2015) sind folgende Anpassungen der Netzhierarchien vorgesehen:

- Die **Zuger-/Baarerstrasse sowie die Ägeristrasse** gingen mit der Eröffnung der Tangente ins Eigentum der Gemeinde über und wurden daher von einer kantonalen Hauptverkehrs- resp. Verbindungsstrasse in die höchste kommunale Netzstufe der Sammelstrasse zurückklassifiziert
- Die **Inwilerriedstrasse** wurde als flankierende Massnahme der Tangente auf einem Teilstück für den MIV gesperrt, dementsprechend wurde sie zur Quartierstrasse / resp. auf dem für den MIV noch geöffneten Teilstück zur Erschliessungsstrasse zurückgestuft
- Die **Dorfstrasse** soll vom Durchgangsverkehr befreit werden und wurde entsprechend von einer Sammelstrasse zur Erschliessungsstrasse zurückgestuft
- Die **Früeberg-, Lättich-, Landhaus-, Graben- sowie Sagistrasse** wurden entsprechen ihren Funktionen als Quartier-Groberschliessungen von Sammelstrassen zu Erschliessungsstrassen zurückgestuft
- Die **Ruessenstrasse, die Strasse Am Rainbach sowie die Mühle- und Leihgasse** wurden entsprechend ihren Funktionen als Quartier-Feinerschliesser zu Quartierstrassen

Netzlücken

Als Ergänzung des Strassennetzes und zur besseren Erschliessung des kantonalen Verdichtungsgebietes Altgasse ist die **neue Erschliessungsstrasse «Altgasse»** neu ins Netz aufgenommen worden.

Netzplan MIV

Massstab 1:20'000

Legende

Netzhierarchie	Bund	Kanton	Gemeinde
Hochleistungsstrasse	Nationalstrasse mit Mischverkehr (Kat.3)		
Nationalstrasse	Hochleistungsstrasse		
Hauptverkehrsstrasse - Ausserorts	Hauptverkehrsstrasse - Innerorts		
Verbindungsstrasse Ausserorts	Verbindungsstrasse Innerorts		
Sammelstrasse	Erstleistungsstrasse		
Quartierstrassen	fehlende Erschliessungsstrasse		
übergeordnete Knoten	Kreisel		
Lichtsignalanlage	Vorrangsberechtigte Kreuzung		

Netzerweiterungen gemäss kantonalem Richtplan
 Umfahrung Walterswil (Bund) **
 Halbinschluss Steinhausen ***

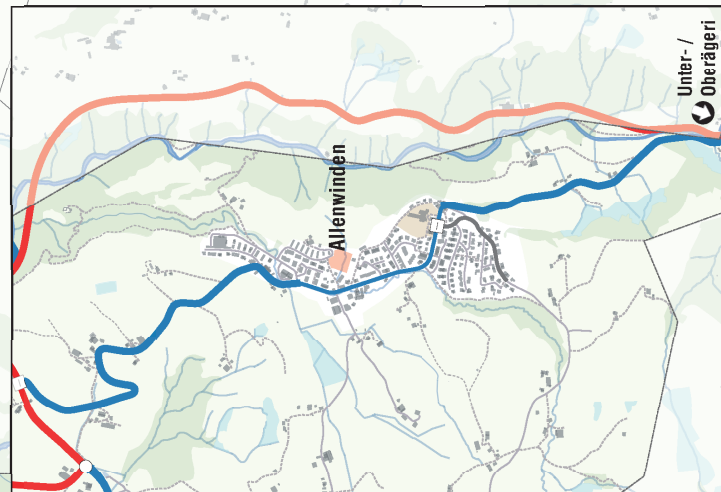
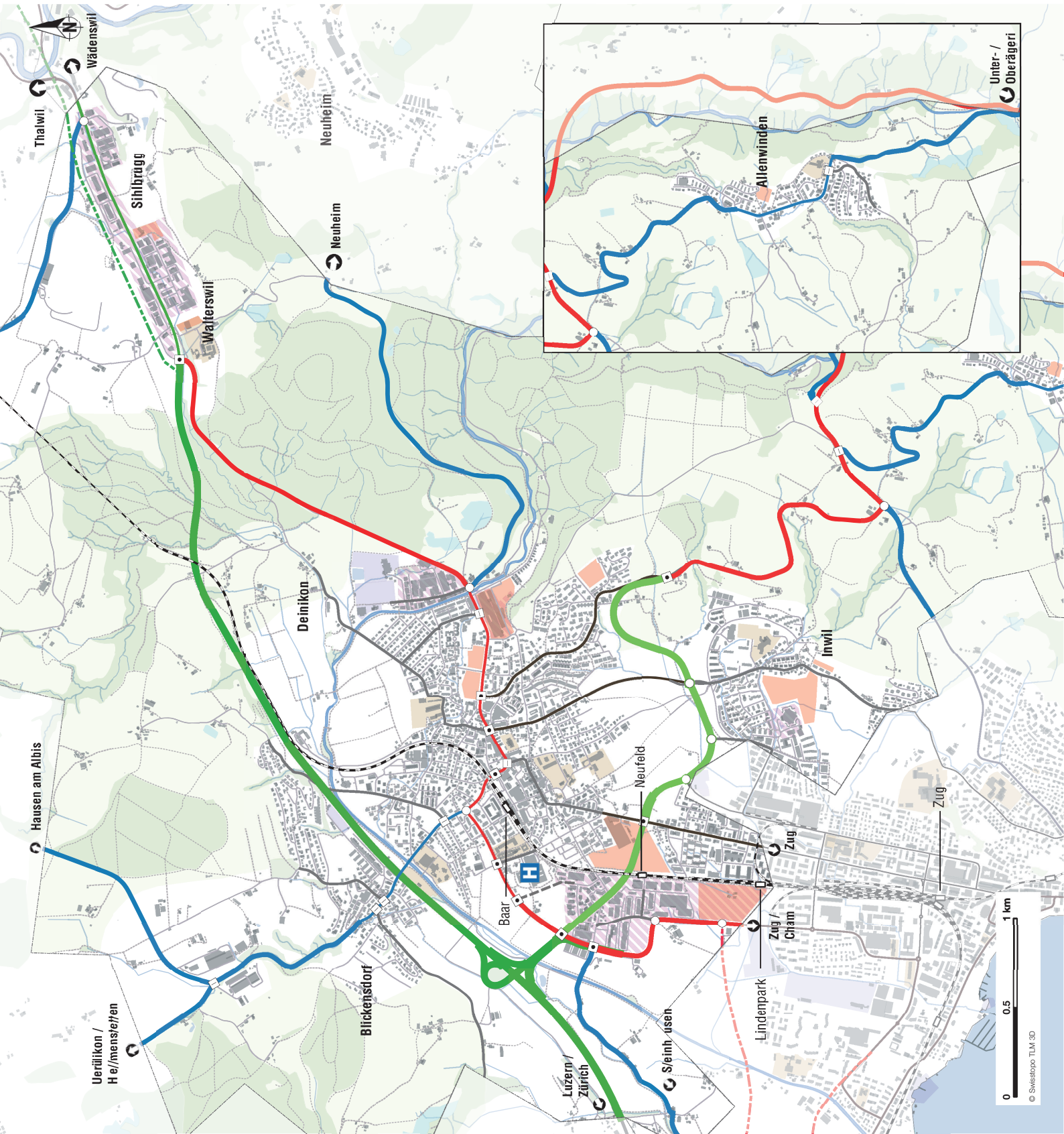
Hintergrund

Gemeindegrenze Baar	Schulen und Bildungseinrichtungen	Freizeit- und Sportanlagen	Wirtschaftsstandorte	geplante Siedlungsentwicklungen	Öffentlicher Verkehr	Haltstelle Bahn	Eisenbahnlinie
---------------------	-----------------------------------	----------------------------	----------------------	---------------------------------	----------------------	-----------------	----------------

* Entspricht der Funktion einer Hauptverkehrsstrasse
 ** Stand aktuell: Realisierung nicht vor 2040
 *** Stand aktuell: gemäss Studie Gruner (2018) beide Richtplanvarianten zu verwerfen

Stand: Schlussdokumentation KGWK

Datum: 07.02.2022
 2006_200-abb38-eva/eva



7. Massnahmen

Zur Umsetzung der Zielvorstellungen des KGVK werden auf Basis der vorhergehenden Arbeitsphasen diverse Massnahmen abgeleitet. Es handelt sich dabei um Einzelmassnahmen resp. Planungsaufträge. Die Federführung liegt bei unterschiedlichen Akteuren (Gemeinde, Kanton, Weitere Stellen).

Die Massnahmen sind nach dem folgenden Prinzip gruppiert:

- **Aufteilung nach Verkehrsträger** resp. Massnahmen die den Gesamtverkehr betreffen, mit den folgenden Kategorien:
 - Gesamtverkehr (GV): dh. Massnahmen die alle Verkehrsträger betreffen (zB. Betriebs- und Gestaltungskonzepte von Strassenräumen)
 - Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 - Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 - Fuss- und Veloverkehr (FVV): dh. Massnahmen die sowohl den Fuss- wie auch den Veloverkehr gemeinsam betreffen
 - Fussverkehr (FV)
 - Veloverkehr (VV)
- Zusätzliche **Aufteilung in Massnahmen, die bereits im Agglomerationsprogramm beim Bund beantragt sind** und in zusätzlichem **Massnahmenbedarf** aus dem KGVK.

7.1 Übersicht über die Massnahmen

Insgesamt sind 103 Massnahmen in Baar im KGVK aufgelistet aufgeteilt in:

Tabelle 7 – Massnahmenübersicht

Verkehrsträger	Total	Im AP vermerkt:	Zusätzlicher Massnahmenbedarf	Federführung Baar	Federführung Kanton resp. Weitere Stellen
GV	25	14	11	16	9
MIV	3	1	2	2	1
ÖV	11	8	3	2	9
FVV	21	11	10	15	6
FV	18	1	17	17	1
VV	27	7	20	22	5
Total	103	42	61	72	31

In den folgenden Kapiteln werden die Massnahmen entsprechend der oben erwähnten Aufteilung nach Verkehrsträger, bereits bekannten Massnahmen (AP) und zusätzlichen Massnahmen verortet und in Tabellen (Massnahmennummer, Bezeichnung, Massnahmenbeschreibung, Bemerkungen, Frist, Federführung, weitere Beteiligte und Abhängigkeiten) beschrieben.

Massnahmen Gesamtverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

Verkehrskonzepte

- Verkehrskonzept Zentrum (GV1)
- Verkehr Zug-Nord (AP-M49.03) - Informativ - Stadt Zug

punktuale Massnahmen

- Kreisli Neuhaus (AP M44.04-1)
- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar (AP M44.10)
- Behebung Unfallsschwerpunkte (AP M47.01)
- Knotenungestaltung Gullimatt (AP M49.01-21)

lineare Massnahmen

- BGK Ägerstrasse (AP M23.01-2)
- BGK Zuger- / Baarerstrasse (AP M23.01-3)
- Neuhaus-/Oberneuhofstrasse (AP M44.04-2)
- Strassenverbindung Altgasse (AP M45.06)
- BGK Rigistrasse Inwil (AP M49.01-19)
- BGK Rigistrasse Baar (GV 2)
- BGK Mühlegasse (GV-3)
- BGK Lang- / Markt- / Neugasse (GV-4)
- Bauprojekt Neugasse / Blickensdorferstrasse (GV-5)

nicht verortete GV-Massnahmen:

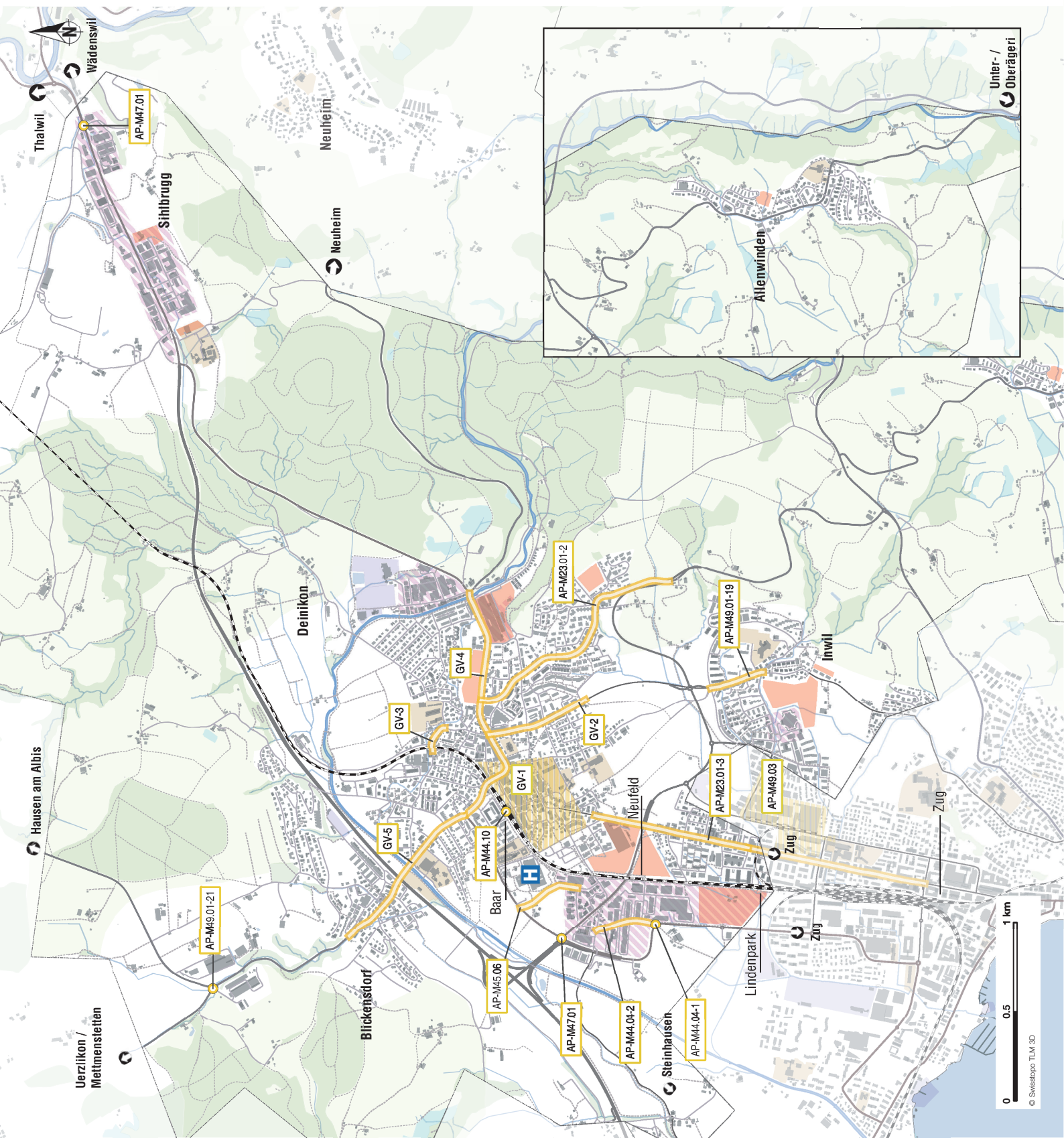
- AP M48.02 Mobilitätskonzept Kanton Zug
- M48.04 Leitfaden Parkierungsreglemente
- M49.02-2 Aufwertung Strassenraum - Stadlandschaft
- GV-MM-1 kommunales Parkplatzreglement
- GV-MM-2 Mobilitätsmanagementkonzept Verwaltung
- GV-MM-3 Mobilitätsmanagementkonzept Schulen und Sport
- GV-MM-4 Förderung Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- GV 6 Monitoring und Controlling
- GV 7 Überprüfung / Anpassung der Bahnquerungen

Hintergrund

- Gemeindegrenze Baar
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Wirtschaftsstandorte
- geplante Siedlungsentwicklung

Stand: Schlussbericht KGVK

Datum: 07.02.2022
2006_200-abb39-eva/fbo



M.-N.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frist	Federführung	Weitere Beteiligte	Ablängigkeiten
Massnahmen Agglomerationsprogramme AP 2.-4. Generation							
AP - M43.01-2	Betrieb- und Gestaltungskonzept Agnistrasse	Erstellung eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes auf der Agnistrasse, mit den Zielen der Aufwertung des Strassenraumes und Erhöhung des Durchfahrvolumens zur Erreichung des Belastungsgrades von maximal 6'000 Fz/Tag gemäss Motion Rightshare. Die Massnahmen sind auf die Verkehrsbelastung gemäss Monitoring (GV-0) abzustimmen.	Die Anforderungen (bekannter Massnahmenbedarf, vorhandene Studien sowie bekannte Massnahmen und Ablängigkeiten) an das BOK sind im Massnahmenblatt im Anhang 7 zu finden.	spätester Baubeginn: November 2027	Gemeinde	Kanton Zug, Verkehrsbetriebe Zugland	Ablängigkeit zu GV-4: BOK Lang-Mark/-Neugasse, Monitoring und Controlling der Tangente Zug-Baar und Wirkung der Steuerung LSA-Nagel, zudem ist Massnahme in Kombination mit der Motion Rightshare zu betrachten.
AP - M43.01-3	Betrieb- und Gestaltungskonzept Zugler- / Baurenstrasse	Erarbeitung eines übergeordneten Betrieb- und Gestaltungskonzeptes zwischen dem Kanton Zugstrasse / Tangente und der Gemeindegrünz (resp. der Güelistrasse - Stadt Zug), mit den Zielen der Erhöhung des Durchfahrvolumens, Reduktion der gefährlichen Geschwindigkeiten und der Verkehrssanierung und Umgestaltung des Strassenraumes. Es wird empfohlen, gemeinsam mit der Stadt Zug ein interdisziplinäres Team mit Verkehr, Siedlung und Freiraumplanung zu beauftragen.	Die Anforderungen (bekannter Massnahmenbedarf, vorhandene Studien sowie bekannte Massnahmen und Ablängigkeiten) an das BOK sind im Massnahmenblatt im Anhang 7 zu finden.	spätester Baubeginn: November 2027	Gemeinde	Stadt Zug, Kanton Zug, Verkehrsbetriebe Zugland	Ablängigkeiten zu diversen AP, kommunalen Richtlinien und LEK Massnahmen sowie zu Schwachstellen des kantonalen Verkehrs (siehe MB GV-2). Zudem Abhängigkeit zum Monitoring und Controlling der Auswirkungen der Tangente Zug-Baar
AP - M44.04-1	Massnahmenpaket Buspriorisierung - Kreisli Neuhol	Durch die Einführung der Tangente Zug/Baar wird ab 2021 eine Entschärfung der Stauproblematik erwartet. Anschliessend wird die Erhöhung der Nordstrasse integral analysiert (inkl. Kreisli Neuhol) und mit der Erhaltung der Funktionsfähigkeit und der Ausbauschritt Baar koordiniert. Mittelfristig soll eine Kapazitätsentlastung am Kreisli Neuhol den Achts Zug Richtung Autobahnanschluss Baar erhöhen und den Rückstau bzw. die Fahrzeilverluste verringern.	Priorität B - Die Betrachtung der Neuhol- / Obereuhofstrasse soll gesamtheitlich unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und in Zusammenarbeit mit den Entwicklungsgabeln und der Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle betrachtet werden.	2028 - 2031	Kanton	Gemeinde, ZVB	Massnahme Nordstrasse AP - M45.07; BOK Neuhol- und Obereuhofstrasse
AP - M44.04-2	Massnahmenpaket Buspriorisierung - Busstop Neuholstrasse	Solten der Ausbau des Kreisli Neuhol, Baar (siehe AP-M44.04-1) die Verkehrstaktproblematik nicht ausreichend beseitigt, kann zusätzlich der Bau einer Busstop auf der Neuholstrasse als Fahrzeilverlust für den Bus auf der Nordstrasse minimieren	Priorität B - Die Betrachtung der Neuhol- / Obereuhofstrasse soll gesamtheitlich unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und in Zusammenarbeit mit den Entwicklungsgabeln und der Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle betrachtet werden.	2028 - 2031	Gemeinde	Kanton, ZVB	AP M44.04-1
AP - M44.10	Multimodale Drehscheibe, Baar	Der Bahnhof Baar wird zu einem modernen Umsteigeknoten ausgebaut mit multimodalen Angeboten, Kapazitätsentlastung für Bus und U-Bahn, Verknüpfung der Zugänge zum S-Bahn und Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhof. Ein zentraler Punkt beinhaltet die Erhaltung der Kapazität des halbierten Bahnhofs sowie eine optimale Anbindung an das Erschliessungsgrenz der angrenzenden Quartiere.	Die Anforderungen (bekannter Massnahmenbedarf, vorhandene Studien sowie bekannte Massnahmen und Ablängigkeiten) an das BOK sind im Massnahmenblatt im Anhang 7 zu finden.	2028 - 2031	Gemeinde	ZVB, SBB, Kanton	Ablängigkeit zu laufender Unterdirekten Studie Bahnhof Baar / Lage des Bushaltes (erste Ergebnisse stehen) sowie zur Massnahme AP-U4.01 ZB1 II
AP - M45.06	Strassenverbindung Alpagasse - Weststrasse, Baar	Das Gebiet Alpagasse West würde über die Weststrasse erschlossen und ermöglicht die Erschliessung des Quartiers sowie eine langfristige Erweiterung des Gesundheitsbezirks Baar und Anschlussmöglichkeit zur Parkierung Kantonsplatz. Für den Ausbau wird der Anknüpfungspunkt an die Weststrasse leicht verschoben und als neuer Lichtsignalgesteuerter Knoten ausgearbeitet.	Die Anforderungen (bekannter Massnahmenbedarf, vorhandene Studien sowie bekannte Massnahmen und Ablängigkeiten) an das BOK sind im Massnahmenblatt im Anhang 7 zu finden.	2024 - 2027	Gemeinde	Kanton	Ablängigkeiten zu GV-7: SBB Bauwerk U.F. Alpagasse (Absenkung der Strasse); Abhängigkeiten zu AP M37.02-11 Betrieb und Gestaltung auf dem Kantonpass
AP - M47.01	Konzept Behandlung Unfallschwerpunkte	Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, wird der Kanton ein Konzept für eine koordinierte Behandlung der Unfallschwerpunkte ausarbeiten. Die Behandlung der Unfallschwerpunkte kann sowohl baulich im Rahmen der Umgestaltung einer Strecke bzw. eines Knotens selbst oder durch betriebliche Massnahmen (Bsp. Markierung, Tempoänderung, Signalisierung) ermöglicht werden.	Schwerfmassnahme / Priorität A/B	2024 - 2027	Kanton	Gemeinde / Bund	
AP - M48.02	Mobilitätskonzept Kanton Zug	Der Kanton Zug arbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Experten und Wissenschaftlern ein Mobilitätskonzept für den Kanton Zug aus, das sich von den Punkten beinhaltet: Ausweitung und Optimierung des öffentlichen Verkehrs, Vernetzung mit den Nachbarkantonen.	Schwerfmassnahme / Priorität A/B In Arbeit - Mitwirkung auf Stufe der Gemeinde Frühling 2021 durchgeführt.	2024 - 2027	Kanton	Gemeinde	Verkehrsentwicklung / Verkehrssteuerung fehlt bisher im kantonalen Mobilitätskonzept
AP - M48.04	Leitfaden für Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kt. Zug	Der Kanton Zug erarbeitet einen Leitfaden für harmonisierte Parkierungsreglemente der Gemeinden im Kanton Zug. Der Leitfaden steht bereits im Entwurf und befindet sich in der Bearbeitungsphase bevor eine Übernahme in die kommunalen Reglemente vorgesehen ist.	Schwerfmassnahme / Priorität A	2024 - 2027	Kanton	Gemeinden	Ablängigkeit zu OHR
AP - M49.01-19	Massnahmenpaket Aufwertung / Schmelzt Strassenraum; kurzfristig - Aufwertung Rightshare, Baar	Als Folge der Motion Rightshare - will die Gemeinde Baar zur Verwirklichung des Fuss-/Veloverkehrs eine verkehrliche und landschaftliche Aufwertung des Strassenraums anstreben. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die verschiedenen Bedürfnisse anzuknüpfen, die Parkierung zu reorganisieren und ein neues Geschwindigkeitsregime einzuführen. Durch die Einführung der Tempo 30-Zone soll die Situation für den Fuss-/Veloverkehr sowie die Aufenthaltsqualität und die Anbindung des Ortskerns insb. an das Zentrum von Baar verbessert werden.	Priorität A	2024 - 2027	Gemeinde	ZVB	Ablängigkeiten zu Anknüpfungsbauwerk Schmelzhochhäuser; Die Massnahme und ihre Priorität ist aufgrund der Resultate des Verkehrsmontoring Einführung Tangente Zug-Baar neu einzuschätzen. Vorprojekt: 2024
AP - M49.01-20	Massnahmenpaket Aufwertung / Schmelzt Strassenraum; kurzfristig - Aufwertung öffentliche Räume im Gewert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse, Baar	Im Anschluss an die Dorfstrasse wird die Bahnhof- und Poststrasse im Einklang mit der Gestaltung der Dorfstrasse umgestaltet. Im Gewert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse sollen mit der vorliegenden Massnahme die verschiedenen Aufenthaltsplätze neu gestaltet werden, um ausreichend Freiraum als Ausgang für Erholung und Begrünung zu schaffen.	Priorität A	2024 - 2027	Gemeinde	ZVB	Teil der GV-1 Massnahme Verkehrskonzept Zentrum Vorprojekt: 2024
AP - M49.01-21	Massnahmenpaket Aufwertung / Schmelzt Strassenraum; kurzfristig - Knotenplanung Gumnitz, Baar	Die Massnahme umfasst die Knotenplanung von einem Vorfinden in einen Kreisli. Dadurch soll die gefällige Geschwindigkeit auf der Hauptbühnenplan Bienenstrasse - Uecklenz herabgesetzt und Unfallrisiko reduziert werden. Zusätzlich sollen eine neue Veloverkehrsinfrastruktur beim Kanton Gumnitz realisiert und die Sicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr an diesen Ausweichorten erhöht werden.	Priorität A	2024 - 2027	Kanton	Gemeinde	Vorprojekt liegt vor
AP - M49.02-2	Massnahmenpaket Aufwertung / Schmelzt Strassenraum; mittel- und langfristige - Aufwertung Rightshare, Baar	Diese Strassenräume in der Stadtschicht werden baulich aufgewertet, mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Massnahmen dazu und unter anderem die Gestaltung von neuen Engpassstellen zur Erhöhung der Akzeptanz und Anpassungen beim Geschwindigkeitsregime. Insgesamt soll im Strassenraum dem Fuss-/Veloverkehr und urbanen Mobilitätsformen eine höhere Priorität zugewiesen werden	Priorität B, keine konkrete Vernetzung	2028 - 2031	Kanton / Gemeinde		
AP - M49.03	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	Im Umfeld des Technologiequartiers Zug (VZQ) sind die nördliche Industriestrasse, Gienbach-, Oberallmend-, Gölz- und Alpnoststrasse umzugestalten und auf die Bedürfnisse des Fuss- und des Veloverkehrs anzupassen. Mit der Umgestaltung sind auch Massnahmen zur Beschreibung und Priorisierung des öffentlichen Verkehrs realisierbar.	Priorität A, auf Gemeindegelände Stadt Zug, anschliessend an Stadtgrenze Baar	2024 - 2027	Stadt Zug		zur Kenntnisnahme
AP - M49.04	Aufwertung Dorf-Rathausstrasse, Baar	Die Dorf- und Rathausstrasse im Zentrum von Baar wird gesamtheitlich aufgewertet. Dazu gehört die Erkennbarkeit der bestehenden Tempo 30-Zone in Form von Engpassstellen baulich zu unterstützen, die Flächenzuweisung im Strassenraum neu zu gestalten, Baumstände, Parkierung und Anordnung der Bushaltestellen zu optimieren. Dem Fussverkehr soll mehr Priorität gegeben werden. Die strukturelle Qualität des Strassenraums soll von Fassaden bis zu Fassaden entlang des gesamten Abschnitts aufgewertet werden.	Priorität A	2024 - 2027	Gemeinde		Teil der GV-1 Massnahme Verkehrskonzept Zentrum und BOK Dorfstrasse Vorprojekt liegt teilweise vor; Abhängigkeit zum AP-M44.10 Multimodale Drehscheibe Baar (v.a. zum Bahnhof) 2035



TRANSTEC
mobilität · optimiert · seit 1952

Massnahmen MIV

Massstab 1:20'000

Legende

lineare Massnahmen

— Kapazitätssteigerung Nordstrasse (AP M45.07)

Tempo 30 / Tempo 20 (MIV-2)

bestehendes T30

bestehendes T20

geplantes T30

Anfragen T30

T30 situativ zu prüfen

nicht verortete MIV-Massnahmen:

- MIV-1 Überprüfung des öffentlichen Parkplatzangebotes

Hintergrund

Gemeindegrenze Baar

Schulen und Bildungseinrichtungen

Freizeit- und Sportanlagen

geplante Siedlungsentwicklung

Stand: Schlussbericht KGVK

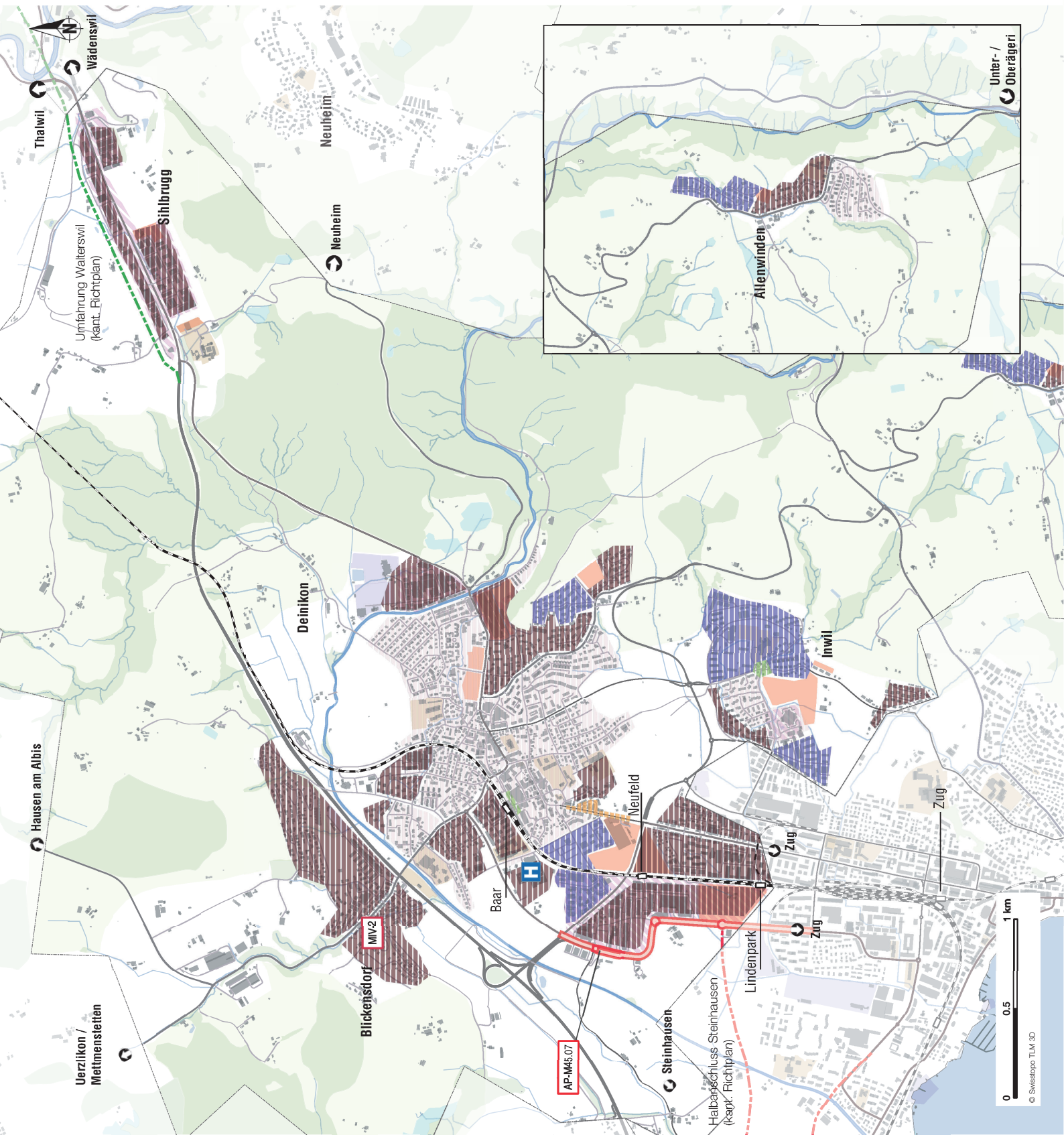
Datum: 23.02.2022

2006_200-abb40-eva/fbo

0 0.5 1 km

© Swisstopo TLM 3D

Unter- /
Überlägeri





Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frist	Federführung	Weitere Beteiligte	Abhängigkeit
Massnahmen Agglomerationsprogramme MIV 2.-4. Generation							
AP - M45.07	Kapazitätssteigerung Chamer- / Nordstrasse inkl. Knoten Autobahnanchluss Baar	Einbelegung einer Studie zum Kapazitätsausbau, mit dem Ziel aufzuzeigen welche Effizienzsteigerung auf diesen beiden Achsen mit welchen Massnahmen möglich ist. Ein Ausbau der Nordstrasse schafft für die Gemeinde Baar die Möglichkeit den Verkehr versäkt auf dieser Achse zu kanalisieren und die Verkehrsbelastung im Zentrum und der Zugstrasse weiter zu reduzieren.	Priorität A Im Rahmen der Studie ist auch der Umgang mit dem "Stauramangement" anzugehen und ganzheitlich zu integrieren.	2024 - 2027	Kanton	Gemeinde, Stadt Zug	Abhängigkeiten zu AP M44.04-1 und 2 Blautop Neuholdstr sowie zu AP-M47.01 Konzept Beibehaltung Unfallchwerpunkte BGK Neuhol- Obenautofrassse; Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung Unterfeld
zusätzlicher Massnahmenbedarf KÖWK							
MIV-1	Überprüfen des öffentlichen Parkierungsangebots im Gemeindegebiet (zumindest im Zentrum)	Überprüfung der Parkersituation im Zentrum von Baar zur Ermittlung des konkreten Handlungsbedarfes und der benötigten Massnahmen (Angebotsergänzung, Beibehaltung Status Quo resp. Reduktion). Dafür sind sowohl Angebot (bekannt) wie auch die Nachfrage (unbekannt), sprich die Auslastung über den Tag und die Parkdauer, auszuwerten.	Der Zusammenhang von Parkplatzangebot und Nachfrage wird in der Situationsanalyse zur Parkierung Kapitel 3.6 des Berichtes erläutert.		Gemeinde	Private Anbieter von öffentlichen Parkierungsanlagen	Abhängigkeit zu AP M48.04 Parkierungsreglement, und Studie: Parkierungskonzept, Team Verkehr
MIV-2	T30/T20 in den Wohnquartieren abseits von Hauptverkehrs- und Sammelstrassen	Weitere situative Überprüfung und Umsetzung von Begegnungszonen und Tempo-30 Zonen auf Quartierstrassen. Beginnend mit Anliegen aus der Bevölkerung: -Ausweisung Begegnungszone Oberdorfstrasse -Hohlbachstrasse -Hohl Linere Strasse -Hohl Krapachstrasse -Altenwinden Winztrüti und Gutsch -Hohl Baerenmattstrasse -Altgasse und Landhausstrasse -Verkehrsberuhigung Stenhausenstrasse	Konzept: fließendes/endes T30/T20 von GR im Rahmen der ÖHP abgegrenzen lassen.		Gemeinde		

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Massstab 1:20'000

Legende

lineare Massnahmen

Buslinie Unterfeld (ÖV-2)

punktuale Massnahmen

Bushaltestelle Egg, Allenwinden (AP M34.04-3)

Bushaltestelle Baar, Sennwed (AP - Ü44.02)

Verbesserung ÖV-Erschliessung (ÖV-1)

ÖV-1.1 - Sihlbrugg

ÖV-1.2 - Früberg / Schutzengel

ÖV-1.3 - Himmelrich

ÖV-1.4 - Grund

ÖV-1.5 Blickensdorf

ÖV-1.6 - Inwil

nicht verortete ÖV-Massnahmen:

- AP Ü44.01 ZBT II mit 3. Gleis Zug-Baar
- AP M44.05-2 Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur
- AP M44.06 Angebotskonzept Bahn + Bus
- AP M48.03 Verkehrsspitzen glätten
- ÖV-3 BehG-Umgestaltung der Bushaltestellen

Hintergrund

Gemeindegrenze Baar

Schulen und Bildungseinrichtungen

Freizeit- und Sportanlagen

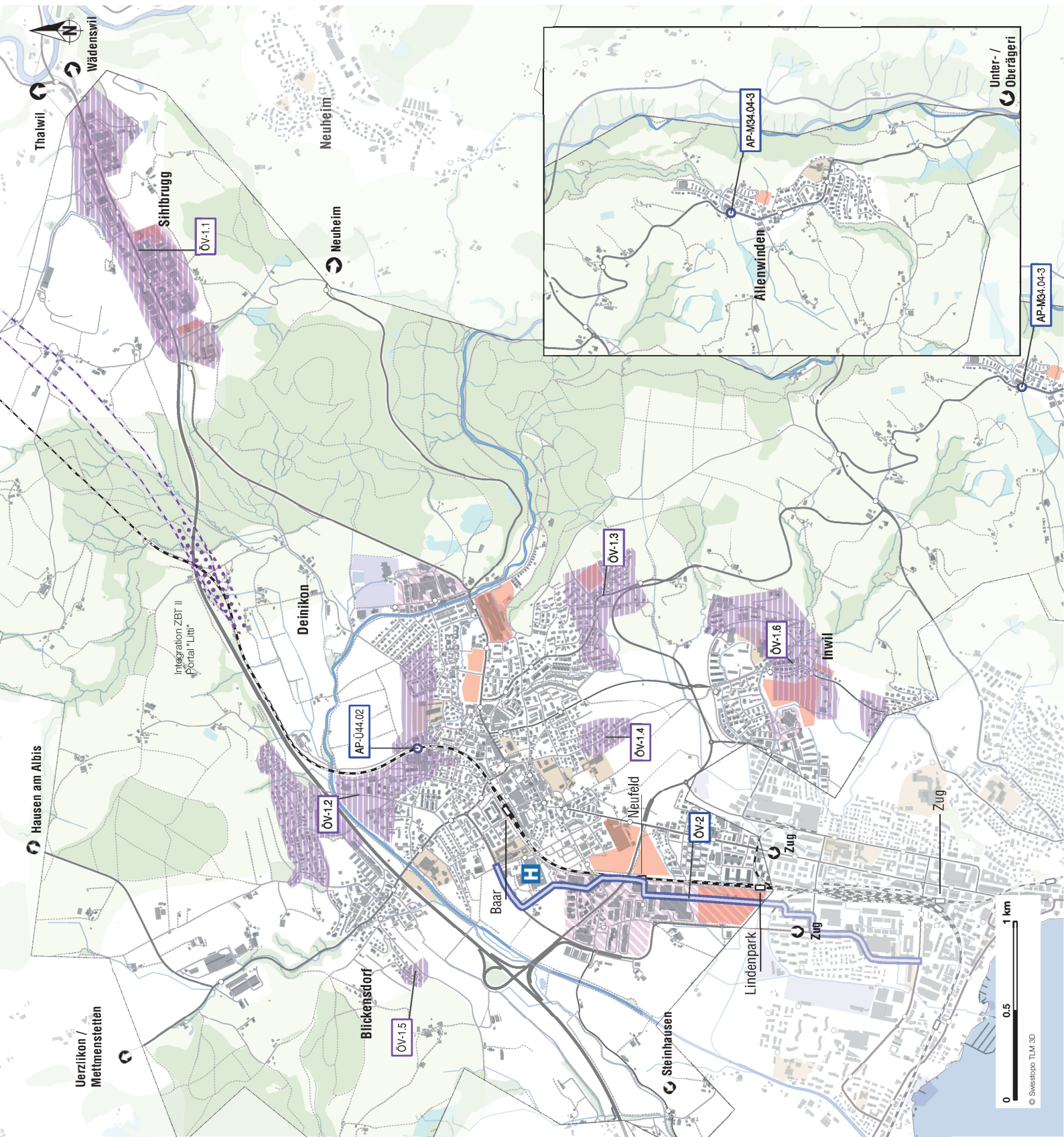
Wirtschaftsstandorte

geplante Siedlungsentwicklung

Stand: Schlussbericht KGVK

Datum: 23.02.2022

2006_200-abb41-eva/fbo



Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frst	Federführung	Weitere Beteiligte	Abhängigkeit
Massnahmen Ausbrennungsprogramme AP 2-4, Generation								
AP - M24.02-2	KS 4, Busstop Bahnmatt, TBA	Der Nutzen einer Busstop soll im Rahmen des BGÖs ÖV-4 überprüft werden. Ziel ist die Fahrplanstabilität der Buslinie 38 am Kreisfeld Bahnmatt zu verbessern.	AP 2: Stand Bauprojekt	geplanter Baubeginn: November 2027	Kanton			Teil der Massnahme ÖV-4: Abhängigkeit zu AP M4.10 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar insbesondere der Lage Bahnhof Baar
AP - M31.04-3	BHS Egg, Alenwinden	Die Bushaltestelleninfrastruktur soll den Qualitätsvorgaben (BaV-G) im Projekt ÖV-Fernverkehr entsprechend ausgebaut werden. Teil dieser Massnahme und bisher nicht umgesetzt in Baar: BHS Egg, Alenwinden	AP 3: Stand Bauprojekt	geplanter Baubeginn: Dezember 2025	Kanton		Gemeinde, ZVB	
AP - M44.03-3	Massnahmenpaket Buspriorisierung - Busstop/Langstasse	Steigerung der Zuverlässigkeit des anstrassengebunden ÖV auf der Langstasse, welcher aufgrund der hohen Verkehrslast aktuell regelmässig Fahrzeugverluste erfährt.	Priorität A	2024 - 2027	Kanton		Gemeinde, ZVB	Teil der Massnahme ÖV-4: Studie zu Möglichkeiten ÖV Priorisierung liegt vor
AP - M44.05-2	Massnahmenpaket Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur	Der Bedarf nach Ausbauten bestehender Bushaltestelleninfrastruktur steigt weiter. Dementsprechend soll als Weiterführung der Massnahme aus dem AP 3.5 m AP 4.0 weitere Busstationen gemäss festgelegten Qualitätskriterien ausgebaut werden.	Priorität A	2024 - 2027	Gemeinde / Kanton		ZVB	zu ÖV 3 - Umsetzung der Anforderungen BaV-G
AP - M44.06	Angabokonzept Bahn + Bus 2025	Als Ergänzung soll ein ab 2022 umzusetzendes Angabokonzept Bahn + Bus 2025 in Zusammenarbeit mit den beteiligten Transportunternehmen erarbeitet werden. Aktuelle Ergebnisse mit Bezug zu Baar: Die Buslinie aus dem Agnental nach Zug wird neu über die Tangente Zug/Baar geführt. Dadurch können die grossen Arbeitsplatzgebiete in Baar und Zug mit dem Agnental besser erschlossen werden.	Priorität A	2024 - 2027	Kanton		Gemeinde, ZVB	
AP - M48.03	Verkehrssprünge glätten (Ausbildungswegler ÖV)	Der Ausbildungswegler soll von den Spitzengruppen/-bussen verlagert werden, indem Anpassungen an den Stundenplänen der Schulien vorgenommen werden. Dies beinhaltet beispielsweise die Zeiten für den Schulbeginn/Ende ausserhalb der Stosszeiten zu verlegen.	Schulmassnahme / Priorität A	2024 - 2027	ARV Kanton Zug		ZVB, SBB, Schulen	
AP - U4.01	ZBT 1 mit 3 Glas Zug/Baar und Ausbau des Bahnhofs Baar (AS 2035)	Der ZBT 1 bringt die Wirtschaftslinien Zürich und Zug sowie Luzern und die Innerschweiz zukünftig näher zusammen. Der damit verbundene Anstieg der Fahrgastzahlen erfordert eine entsprechende Ausweitung der Kapazitäten. Zug/Baar ist ein wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr. Für die Kunden realisieren mehr Verbindungen und deutliche Fahrzeikelkürzungen in die Zentren Luzern und Zürich.	Priorität C In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Baar und dem Kanton Zug		Bund		Gemeinde Kanton SBB	Abhängigkeit zu AP M44.10 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar funktionale Studie Bahnhof Baar und Lage Bahnhof mit ersten Zwischenbilanzen
AP - U4.02	Haltestelle Baar Sennwald	Mit der Haltestelle Baar Sennwald (Üb. 02 Stadthaus Zug, 2. Teilspalte ÖV - TL 03 Haltestelle Baar Sennwald) kann das Stadthausnetz im Norden von Baar ohne Anpotivverschlechterung auf den bestehenden Relationen ausgebaut werden. Die neue Haltestelle kann mindestens in einem Halbstundentakt bedient werden.	Priorität C		Bund		Gemeinde Kanton SBB	
zusätzlicher Massnahmenbedürfnisse								
ÖV-1	ÖV-Erschliessung: Verbesserung der Anbindung der schlecht resp. nicht erschlossenen Gebiete	Überprüfung der Optionen zur Verbesserung ÖV-Anbindung in den schlecht bzw. nicht durch den ÖV angesprochenen Gebieten. ÖV 1.1 Strickup: Taktanhebung, Verbesserung der Fahrplanstabilität, Verbesserung der Erschliessung durch Fuss- und Veloverkehr, Velo-Verleihstationen, Elektro-Trotts ÖV 1.2 Hubweg / Schulweg: Wirtschaftliche Überprüfung / Machbarkeit alternativer ÖV-Formen (Rufbus, selbstfahrender Shuttle, ...). ÖV 1.3 Klinkenweg: Taktanhebung, Verbesserung der Erschliessung durch Fuss- und Veloverkehr ÖV 1.4 Grund: Umsetzung Fuss- und Veloverbindung Grund zur Verbesserung Anschluss Quartier an Bushaltestelle ÖV 1.5 Bickersdorf: Verbesserung der Erschliessung durch Fuss- und Veloverkehr, Veloabstellplätze an Bushaltestelle prüfen. ÖV 1.6 Inwil: Taktanhebung, Verbesserung der Erschliessung durch Fuss- und Veloverkehr			Gemeinde / Kanton		ZVB	AP M44.08 - Angabokonzept
ÖV-2	Buverschliessung Unterfeld	Aufnahme Busverbindung Unterfeld in Kombination mit Siedlungsentwicklung Unterfeld, welche die Fernerschliessung des Quartiers sichergestellt. Abstimmung erforderlich mit Busführung der Linie 38 im Unterfeldquartier, neuer Verbindungstrasse Algisasse und neuem Bahnhof Bahnhof Baar.			Kanton		ZVB, Gemeinde	Abhängigkeiten zu AP - M44.04-1 und 2 sowie zu M44.04-10, BSK Neuhof - und Gerschnhof
ÖV-3	BaV-G: Umgestaltung der Bushaltestellen inkl. Überprüfung der Zugänglichkeit Fussverkehr	Gemäss BaV-G müssen Bushaltestellen bis Ende 2028 so angepasst werden, dass sie den Anforderungen an barrierefreie, verschiedene Bushaltestellen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen erfüllen diese Anforderungen aktuell noch nicht. Umgestaltung der Bushaltestellen inkl. Überprüfung der Zugänge für den Fuss- und allenfalls Veloverkehr. Diese Massnahme ist somit eine Ergänzung zur AP-Massnahme M44.02-2 und soll v.a. die behindertengerechte Zugänglichkeit der Haltestellen sicherstellen			Kanton / Gemeinde		ZVB	Im Rahmen der BaV-G, sollen die Zugänge zur Haltestelle überprüft werden.

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

lineare Massnahmen

Fuss- und Veloweg Urzikon (AP M25.01-1)

Fuss- und Veloweg Schoenmühle (AP M46.01-16)

Unterführung Grabenstrasse (AP M46.02-2)

Netzlücken Fuss- und Veloverkehr (FW-1.1-1.9)

punktueller Massnahmen

Knoten Ruesenstrasse (AP M37.02-6)

Knoten Moosrunk (AP M37.02-7)

Brücke Südstrasse (AP M37.02-11)

nicht verortete FVV-Massnahmen:

- FW-2.1 Fuss- und Veloverkehr im Rahmen von QGP

Hintergrund

Gemeindegrenze Baar

Schulen und Bildungseinrichtungen

Freizeit- und Sportanlagen

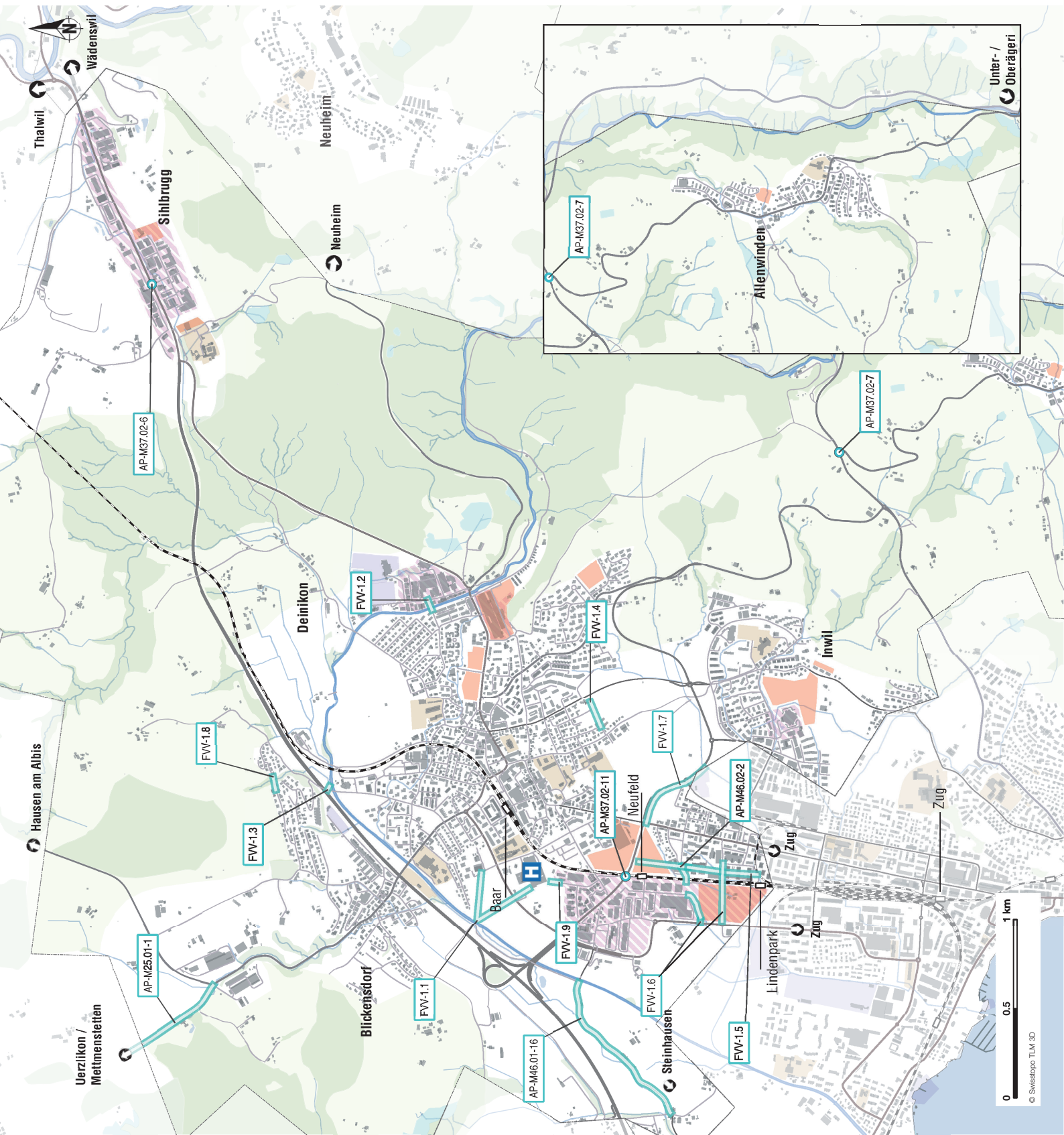
Wirtschaftsstandorte

geplante Siedlungsentwicklung

Stand: Schlussbericht KGVK

Datum: 23.02.2022

2006_200-abb2-eva/fbo



Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frist	Federführung	Weitere Beteiligte	Abhängigkeit
Massnahmen Agglomerationsprogramme AP 2.-4. Generation							
AP M25.01-1	LV: Fuss- und Radweg Uerzikon, TBA	Entstehung einer Fuss- und Radwegverbindung nach Uerzikon.	AP 2: Stand Studie / Konzept / Idee	spätester Baubeginn: November 2027	TBA Kanton Zug	Gemeinde	
AP M37.02-3	Verkehrssicherheit: Knoten Sogstrasse (LV), Baar	Mangelnde Verkehrssicherheit: Sicherheitsmassnahmen Anpassungen bzw. Knotenumbauten	AP 3: Stand Studie	spätester Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		Teil der GV-Massnahme: AP - M23.01-3
AP M37.02-4	Verkehrssicherheit: KS-K Bickendorfstrasse: Knoten H.Waldmattstr. (LV), TBA	Mangelnde Verkehrssicherheit: Sicherheitsmassnahmen Anpassungen bzw. Knotenumbauten	AP 3: Stand Bauprojekt, Baubeginn 01/29	spätester Baubeginn: Dezember 2025	TBA Kanton Zug	Gemeinde	Teil der Massnahme GV-5
AP M37.02-5	Verkehrssicherheit: Knoten Grabenstrasse (LV), Baar	Mangelnde Verkehrssicherheit: Sicherheitsmassnahmen Anpassungen bzw. Knotenumbauten	AP 3: Stand Studie	spätester Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		Teil der GV-Massnahme: AP - M23.01-3
AP M37.02-6	Verkehrssicherheit: Strubgattstrasse, Knoten Russenstr (LV), ASTRA	Mangelnde Verkehrssicherheit: Sicherheitsmassnahmen Anpassungen bzw. Knotenumbauten	AP 3: Stand Studie	spätester Baubeginn: Dezember 2025	ASTRA	Gemeinde	
AP M37.02-7	Verkehrssicherheit: KS 381 Ägeristrasse, Knoten Moosank (LV), TBA	Mangelnde Verkehrssicherheit: Knotenungestaltung zu Kessel	AP 3: Stand Vorrprojekt, Baubeginn geplant 01/25	spätester Baubeginn: Dezember 2025	TBA Kanton Zug	Gemeinde	Knoten-Schwachstelle kantonales Velonetz: N2, K07
AP M37.02-9	Verkehrssicherheit: Bahnhof/Poststr.Baar (LV), Baar	Erweiterung Begegnungszone Bahnhofsplatz und Umgestaltung der Bahnhofstrasse und Poststrasse	AP 3: Stand Studie	spätester Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		Teil der Massnahme GV-1
AP M37.02-11	Verkehrssicherheit: Brücke Sogstrasse Baar (LV), Baar	Die schmale Fahrbahnbreite auf der Brücke über die Sogstrasse und die engen Platzverhältnisse stellen eine Gefahrensituation vor allem für den Vel- und Fussverkehr dar. Umgestaltung Brücke Sogstrasse als reine OV-, Fuss- und Veloverkehrsachse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	AP 3: Stand Studie	spätester Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		Abhängigkeit zu AP M45-06: Strassenverbindung Algassee-Weststrasse, GV-7: Überprüfungen Bahnquerungen (i.a. Unterführung Algassee)
AP M46.01-16	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergänzungen - Schochemühlestasse, Zug/Baar (Fuss-/Veloweg)	Es soll ein neuer Fuss-/Veloweg im Abschnitt Schochemühle bis zur Lörze entstehen. Die Massnahme führt zu einer Attraktivitätssteigerung und einer sicheren Verbindung für den Fuss- und den Veloverkehr. Sie stellt aktuell eine Netzlücke zwischen zwei wichtigen Velostrecken dar.	AP 4: Stand Vorrprojekt, Baubeginn geplant 01/24 Priorität A	2024 - 2027	TBA Kanton Zug	Gemeinde	Kantonale Schwachstelle Veloverkehr: H2.03.05
AP M46.02-1	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen - Nevgasse + Bickendorfstrasse, Baar (Fuss-/Veloweg)	Netzergänzung Querung Nagasse/ Bickendorfstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (inkl. Schulweg).	AP 4: Stand Vorrprojekt, Baubeginn geplant 01/29 Priorität B	2028 - 2031	TBA Kanton Zug	Gemeinde	Teil der Massnahme GV-5
AP M46.02-2	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzergänzungen - Verbreiterung SBB-Bahndammunterführung Grabenstrasse - Unterfeld, Baar	Verbreiterung und Verknüpfung der Bahnunterführung zwischen Grabenstrasse und Unterfeld verbindet zwei Entwicklungsbereiche mit grossem Potenzial innerhalb des Verdichtungsgebiets Zug/Baar. Die bestehende Bahnunterführung ist schmal und mit der erwarteten Siedlungsentwicklung überlastet.	AP 4: Stand Studie / Konzept / Idee Priorität B	2028 - 2031	Gemeinde Baar		Abhängigkeit zu GV-7: Überprüfung/Anpassung der Bahnquerungen
zusätzlicher Massnahmenbedarf KGVK							
FW-1.1	Netzrücken: FW-Verbindung Spital-Lörzeweg	Entstehung neuer FW-Verbindung - Anbindung von Spital- und Altgassquartier an Naherholungsraum Lörze / Lörzeweg sowie an Velohauptverbindung nach Stenhausen.	Massnahmengruppe FW-1 : FW-Netzrücken		Gemeinde	Kanton	OGP Schindhof, OGP Gesundheitsbezirk, AP M45-06 Algassee-Weststrasse
FW-1.2	Netzrücken: FW-Brücke Lättich	Entstehung neuer FW-Verbindung - Verbesserte LV-Anbindung des Quartiers Schützenberg und des Lättichquartiers überbrückt an die Gewerbe- und Freizeitanlagen im Lättichquartier sowie an die Bushaltestelle Lättichstrasse.			Gemeinde		
FW-1.3	Netzrücken: FW-Rampe Lörzeweg-Fußbergstrasse	Entstehung neuer FW-Verbindung / Direktere Führung als aktueller Umweg - LV-Anbindung der Quartiere Fußberg und Abaren an Naherholungsraum Lörze / Lörzeweg.			Gemeinde		
FW-1.4	Netzrücken: FW-Verbindung Gund	Entstehung neuer FW-Verbindung - Tangentielle Verbindung der Quartiere Unterdorf, Gund, Chriesmatt & Hinnebach. Besserer Zugang zu den Naherholungsraum im Süden von Baar sowie zu der Schulanlage Sternmatt und den Bushaltestellen auf der Zuger- und Rigistrasse.			Gemeinde		OGP Gund
FW-1.5	Netzrücken: FW-Verbindung Ostseite Bahn Neufeld-Lindengraben	Entstehung neuer FW-Verbindung - Verbundung der Quartiere Lindengraben, Neufeld & Unterdorf sowie verbesserter Zugang zu der Stadtbahnhaltestelle Neufeld gemäss Städtebaulicher Studie 2020. Alternative zum stark genutzten Weg auf der Westseite der Bahn.			Gemeinde	Kanton	Abhängigkeit zu GV-7: Überprüfung/Anpassung der Bahnquerungen; OGP Neufeld, OGP Sagmatt
FW-1.6	Netzrücken: FW-Verbindungen Unterfeld	Entstehung neuer FW-Verbindungen im kantonalen Verdichtungsgebiet Unterfeld gemäss städtebaulicher Verdichtungsstudie.	Massnahmengruppe FW-2: Basissnetz FW		Gemeinde	Kanton	OGP Unterfeld Nord und Süd, OGP Sagmatt, Bebauungsplan Partnara Group und GV-7
FW-1.7	Netzrücken: LV-Verbindung Zugstrasse-Hwilerstrasse entlang Tangente	Entstehung neuer FW-Verbindung - Basiss- und direktere Verbindung auf der Achse Hwiler-Neufeld mit verbesserter Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Neufeld sowie zum Lörzeweg aus Richtung Hwiler.			Gemeinde	Kanton	
FW-1.8	Netzrücken: FW-Verbindung Abaren-Fußberg	Entstehung neuer FW-Verbindung - Schaffung einer Fusswegverbindung zwischen den zwei Quartieren, attraktive Anbindung des isolierten Industriequartiers in Richtung Böbersdorf.			Gemeinde		
FW-1.9	Netzrücken: FW-Verbindung Algassee-Spital	Entstehung neuer FW-Verbindung - Lückenschluss als Kontinuität der FW-Netzlinie LV 1.1, direkte Fusswegverbindung Algassee-Spital-Lörze.			Gemeinde		OGP Gesundheitsbezirk, MV-Erschliessung Algassee
FW-2.1	Daueraufgabe: Schaffung von direkten Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr im Rahmen von OGP	Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr soll bei neuen Überbauungen oder Quartierstransformationen im Rahmen des OGP eingefordert und überprüft werden.			Gemeinde		

Massnahmen Fussverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

lineare Massnahmen

Netzlücken (FV1.1-1.12)

Planungsstudien Lorzweg / Panoramaweg (FV2.1-2)

nicht verortete F-Massnahmen:

- AP M46.01-19 Optimierungen Querungen Fussverkehr
- FV-3.1 Schwachstellenanalyse Querungen Fussverkehr
- FV-3.2 Schwachstellenanalyse Hauptnetz
- FV-4.1 Schwachstellenanalyse Basisnetz

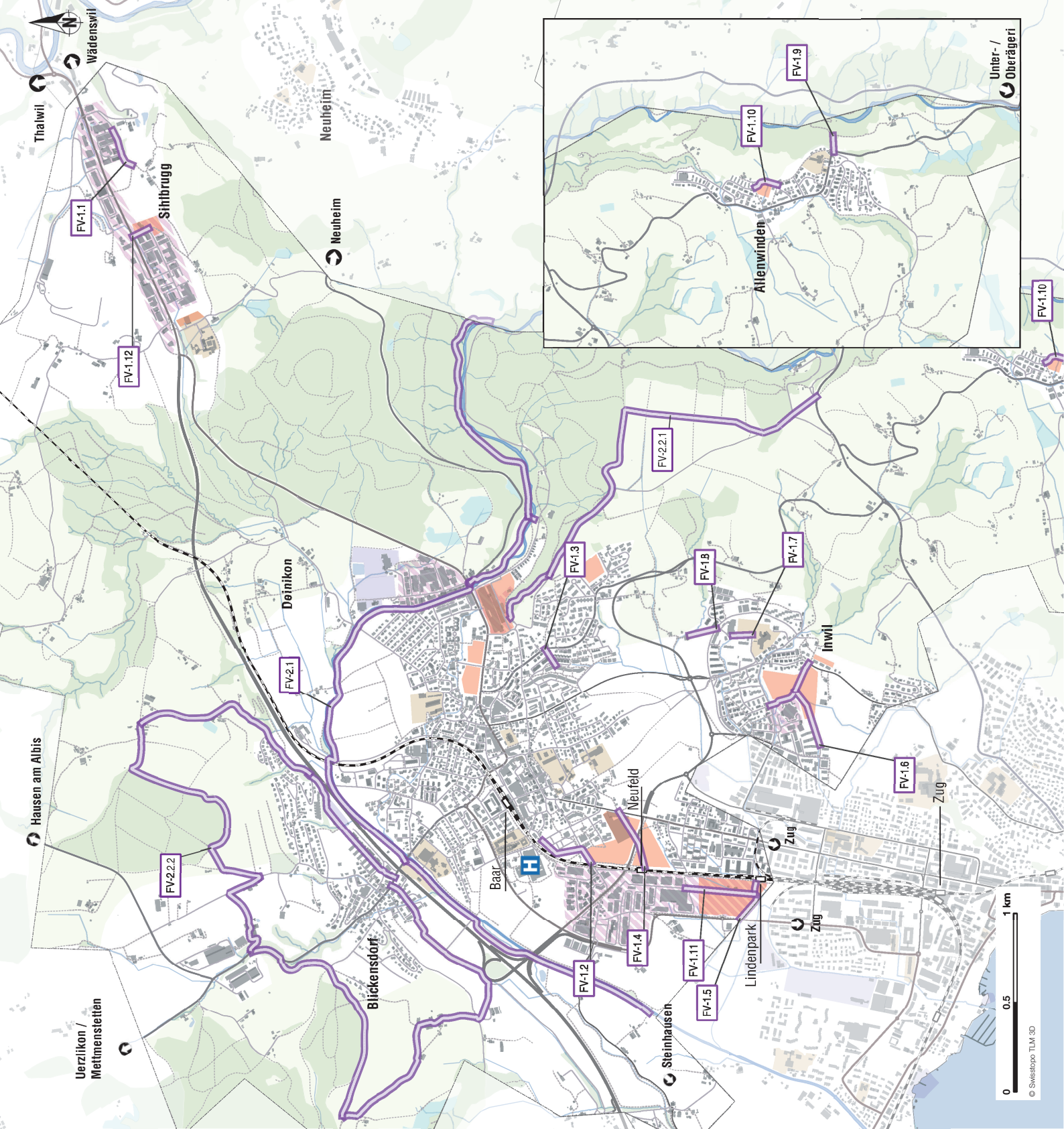
Kintergrund

- Gemeindegrenze Baar
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Wirtschaftsstandorte
- geplante Siedlungsentwicklung

Legende: edith KGVK

Datum: 07.02.2022

2006_200-abb43-eva/fbo



Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frst	Federfhrung	Weitere Beteiligte	Abhngigkeit
Massnahmen Explorationsprogramme AP 2.4., Generation							
AP M46.01-19	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Notgeregungen - Optimierung von diversen Fussgngerbergngen	Systematische Überprüfung der Querungssicherheit bei Fussgngerbergngen im gesamten Kantonstrassennetz. Aus diesen berprfungen sollen kurzfristige, bauliche Anpassungen an der Strasseninfrastruktur zur Erhhung der Querungssicherheit fr den Fasn-/Velovekehr, ausgearbeitet werden.	Prioritt A	2024 - 2027	TBA Kanton Zug	Gemeinde	Bestandteil diverser GV-Massnahmen (GV-1, GV-4, GV-5)
zusätzlicher Massnahmenbedarf KGVK							
FV-1.1	Nrdzicken; FV-Verbindung Ugentof (Sthbrugg)	Erstellung neuer FV-Verbindung - Attraktiver Wegfhrung im Industriequartier Sthbrugg und direkter Anbindung der Fusswege im Bereich Ugentof an den Schulweg.			Gemeinde		
FV-1.2	Nrdzicken; FV-Verbindung Altsasse-Landhausstrasse	Erstellung direkter FV-Verbindung entlang Bahn respektive via Friedhof - Lckenschluss auf der Ostseite der Bahn, direktere Fusswegverbindung entlang Bahn als existierende Wegfhrung via Friedhof v.a. fr Zugang Bahnhof / Stadtbahnhaltstelle.			Gemeinde	Kanton Zug	AP M45-06 Strassenverbindung Altsasse - Weststrasse
FV-1.3	Nrdzicken; FV-Verbindung Christsmat-Himmelich	Erstellung direkter FV-Verbindung - Direktere Fusswegverbindung zwischen Quartieren Himmelich und Christsmat (-Grund), besserer Zugang zu Naherholungsgebiet aus den Quartieren Dorf & Christsmat.			Gemeinde		
FV-1.4	Nrdzicken; FV-Verbindung Neufeld-Gysi-Zugerstrasse	Erstellung neuer FV-Verbindung - Direkte Verbindung Unterdorf-Neufeld, verbesserter Zugang Stadtbahnhaltstelle Neufeld aus Quartier Unterdorf.			Gemeinde		OGP Neufeld, OGP Zugermat und Saginatt / Zugerstrasse
FV-1.5	Nrdzicken; FV-Verbindung Nordstrasse-Underpark	Erstellung neuer FV-Verbindung - Querverbindung im Bereich des Entwicklungsgebiets Unterfeld mit Anschluss an die Stadtbahnhaltstelle/Unterfhrung Underpark.			Gemeinde		Abhngigkeit zu GV-7 berprfung/Anpassung der Bahnquerungen; OGP Unterfeld Sld
FV-1.6	Nrdzicken; FV-Verbindungen Baarermatt Ost	Erstellung neuer FV-Verbindungen - Scherstellen der Zugänge zum Hauptnetz Fussverkehr fr das Entwicklungsgebiet Baarermatt; Zugang Bushaltestellen Inwil.			Gemeinde		OGP Baarermatt Ost
FV-1.7	Nrdzicken; FV-Verbindung Inwil Schulhaus	Erstellung neuer FV-Verbindung - Lckenschluss fr verbesserten Zugang zum Schulhaus Inwil aus Richtung Werbegstrasse sowie fr verbesserten Zugang zum Naherholungsgebiet Mangel-Oberralm aus Richtung Inwil.			Gemeinde		
FV-1.8	Nrdzicken; FV-Verbindung Inwil-Grossacher	Erstellung neuer FV-Verbindung - Direkte und attraktive Verbindung zwischen Quartieren Himmelich & Inwil sowie besserer Zugang zu Naherholungsgebieten.			Gemeinde		
FV-1.9	Nrdzicken; FV-Verbindung Allenwinden-Lorzeibol	Erstellung neuer FV-Verbindung - Direkte Anbindung des Dorzentrums Allenwinden an das Naherholungsgebiet Lorzeibol.			Gemeinde		
FV-1.10	Nrdzicken; FV-Verbindung Allenwinden - Kirch- / Dorfstrasse	Erstellung einer neuen FV-Verbindung - Verbindung der Quartiere rund um die Dorf- und die Kirchstrasse in Allenwinden			Gemeinde		
FV-1.11	Nrdzicken; FV-Verbindung Unterfeld	Erstellung einer neuen FV-Verbindung im Unterfeld gemäss Vernetzungsplan der Stadtbaulichen Studie (2020).			Gemeinde		
FV-1.12	Nrdzicken; FV-Verbindung Sthbrugg	Erstellung einer neuen FV-Verbindung an der Russenstrasse in Sthbrugg zur besseren Erschliessung der geplanten Siedlungsentwicklung.			Gemeinde		Abhngigkeit zu GV-4 und 5
FV-2.1	Planungsstudie Lorzeweg	Einarbeitung einer Planungsstudie Lorzeweg; Ermittlung des Massnahmenbedarfs (Verbesserung der Qualitt, Aufenthaltsbereiche), Konzept zur Anbringung von Wegweisern und Infotafeln.			Gemeinde		
FV-2.2	Planungsstudie Panoramawege	Einarbeitung einer Planungsstudie Panoramawege: FV-2.2.1 - Panoramaweg Bickenndorf FV-2.2.2 - Panoramaweg 'Moosrunk'; Ermittlung des Massnahmenbedarfs Klrung der Linienfhrung (betrifft vor allem Panoramaweg 'Moosrunk'); Ermittlung des Massnahmenbedarfs (Gestaltung Aufenthaltsbereiche, Verbesserung Qualitt), Konzept zur Anbringung von Wegweisern und Infotafeln.			Gemeinde		
FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf der Querungen Hauptnetz	Ermittlung des Handlungsbedarfs; Optimierung der Querungen auf dem Hauptnetz - angestrebt wird ein hoher Standard bei Querungen von MV-Achsen mit Vorrtsberechtigung Fussverkehr, Regelmässige Querungen sind sicherzustellen.			Gemeinde		Bestandteil diverser GV-Massnahmen: GV-1, GV-2, GV-3, AP-M23.01-2, AP- M23.01-3
FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz	Ermittlung des Handlungsbedarfs; berprfen Erhalten der Standards (Trottoirmindestbreiten), Mischverkehrsstrukturen lsen, Hindernisse fr garantieren, Ausstattung mit Beleuchtung und regelmässigen Strommglichkeiten.			Gemeinde		Bestandteil zu diversen GV-Massnahmen: GV-1, GV-2, GV-3, AP-M23.01-2, AP-M23.01-3
FV-4.1	Ermittlung Handlungsbedarf auf den Querungen Basisnetz	Ermittlung Handlungsbedarf (Sicherheit, Lage) von Querungsstellen auf den Basisnetz			Gemeinde		

Massnahmen Veloverkehr

Massstab 1:20'000

Legende

Veloparkierung

- Velparkierung am Bahnhof (VW-4.1)
- Velparkierung bei Schulen (VW-4.2)
- Velparkierung Einkauf (VW-4.3)
- Velparkierung Freizeitanlagen (VW-4.4)

Zentrumsgebiete

- Velparkierung in Zentren (VW-4.5)

Schwachstellen kantonales Velonetz (AP M46.06)

- Strecken (V2.10-2.16 / H2.02.14 - H3.3.02.02)
- Knoten (H2.K06-K15, N2.K04-K07)

lineare Massnahmen

- Veloweg Altgasse - Lorze (AP M25.01-4)
- Veloweg Industriestrasse (AP M25.01-6)
- Veloweg Grund (AP M37.02-10)
- Veloinfrastruktur (AP M46.01-7 und M46.01-21)
- Netzrücken Veloverkehr (VW-1.1.1.1.1.1.3 / 1.2.1-1.2.8)

nicht verortete VW-Massnahmen:

- VW-2.1 Schwachstellenanalyse komm. Hauptverbindungen
- VW-2.2 Schwachstellenanalyse Knoten
- VW-3.1 Schwachstellenanalyse komm. Nebenverbindungen
- VW-5.1 Monitoring Veloverkehr

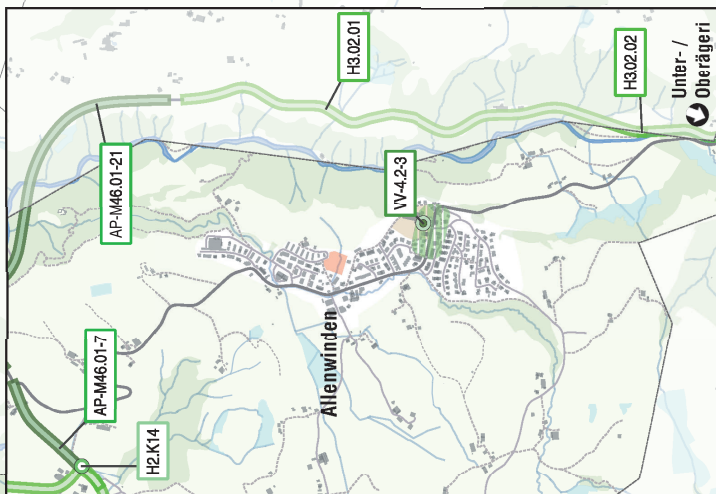
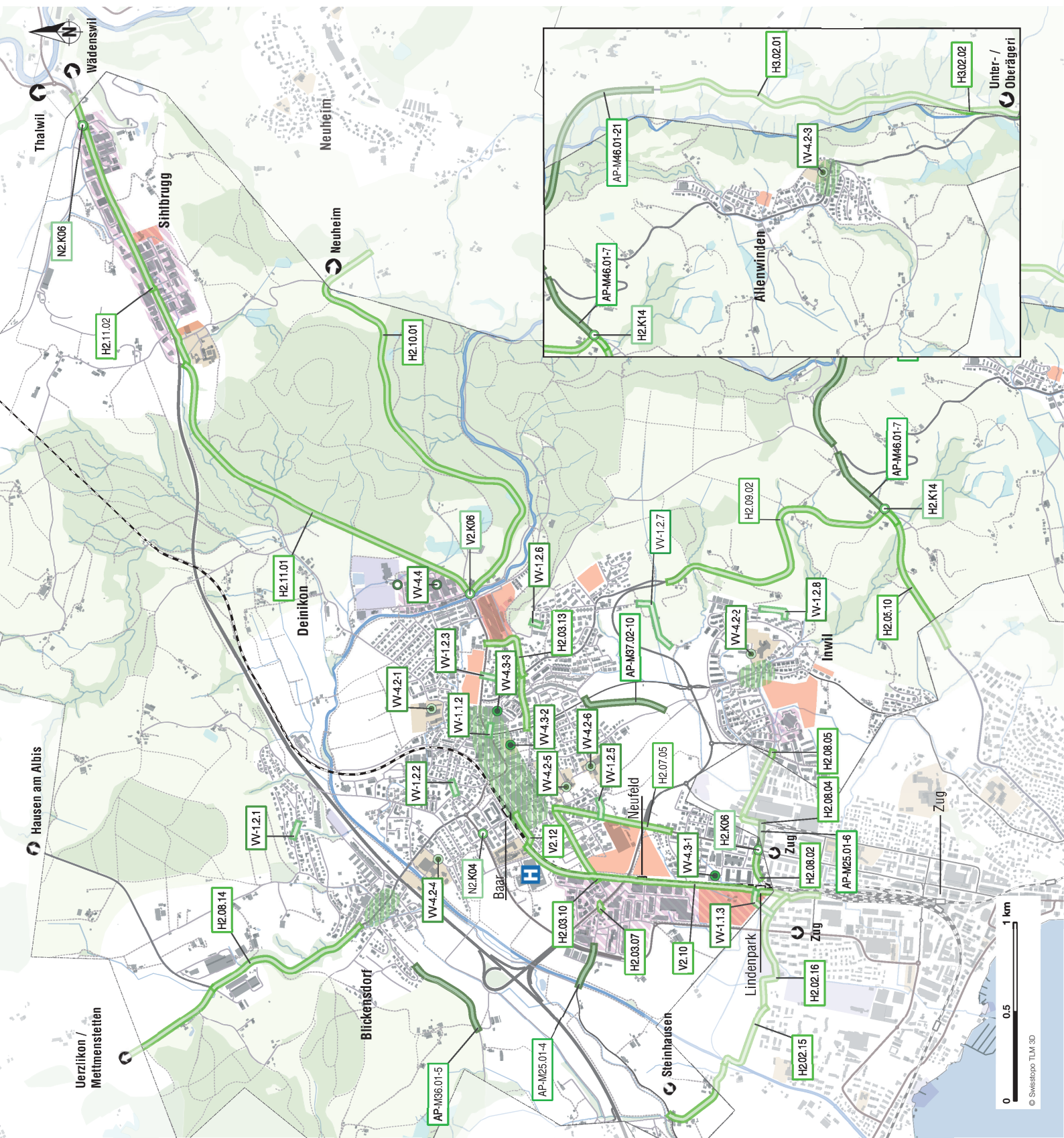
Hintergrund

- Gemeindegrenze Baar
- Schulen und Bildungseinrichtungen
- Freizeit- und Sportanlagen
- Wirtschaftsstandorte
- geplante Siedlungsentwicklung

Stand: Schlussbericht KGVK

Datum: 07.02.2022

2006_200-abb44-eva/fbo





Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frst	Federfhrung	Weitere Beteiligte	Ablngigkeit
Massnahmen Agglomerationsprogramme AP 2.-4. Generation							
AP M25.01-4	L.V. Radweg 27, Altgasse-Lozza, TBA	Erstellung einer Radwegverbindung Altgasse-Lozza	04/21: Stand Vorprojekt, Baubeginn 03.22	spsterster Baubeginn: November 2021	TBA Kanton Zug	Gemeinde	kantonale Schwachstelle Veloverkehr: H2.03.05; AP - M46.01-16
AP M25.01-6	L.V. Radweg 34, Baarstr. - Industriestrasse, TBA	Erstellung einer Radwegverbindung Baarstrasse - Industriestrasse	04/21: Stand Studie / Konzept / Idee	spsterster Baubeginn: November 2021	TBA Kanton Zug	Gemeinde	kantonale Schwachstellen Veloverkehr: H2.08.03; H2.K06
AP M36.01-5	Netzergzungen: Radweg Steinhäuserstrasse Schman - Unterzmbel, Baar	Ausbau der Radwegergziehung zwischen Steinhäusern und Bickensdorf im östlichen Teil. Anschluss an die kantonale Radstrecke zwischen Unterzmbel und Steinhäusern	04/21: Stand Studie / Konzept / Idee	spsterster Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		wird derzeit ohne Veloinfrastruktur erneuert - Umgang?
AP M37.02-10	Verkehrssicherheit: Radwegverbreiterung Grund	Ausbau des bestehenden, stark genutzten Fusses/Radweges vom östlichen Teil von Baar Richtung Inwil/Zug mit einer Breite von 1,80 m zur Erhöhung der Sicherheit für Fusses- und Veloverkehr.	04/21: Stand Studie / Konzept / Idee	spsterster Baubeginn: Dezember 2025	Gemeinde Baar		
AP M46.01-7	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergzungen Knoten Tätscher-Knoten Moosank, Baar (Veloinfrastruktur)	Auf der Ägerstrasse soll eine bestehende Veloinfrastruktur für eine erhöhte Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs auf der kantonalen Velostrecke 38 von Zug nach Ägerl und Morgarten / Sittal sorgen.	04/21: Stand Vorprojekt, Baubeginn 01.25 Priorität A	2024 - 2027	TBA Kanton Zug		kantonale Schwachstelle Veloverkehr: H2.05.11
AP M46.01-21	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzergzungen Knoten Moosank-Knoten Ndluren, Baar / Menzungen (Veloweg)	Zwischen dem Knoten Moosank und dem Knoten Ndluren ist entlang der Ägerstrasse eine bestehende Veloinfrastruktur geplant. Auch im Bereich Lorenzobrücke muss die Strasse angepasst werden (ohne Brückenverbreiterung möglich). Die Verbreiterung der Ägerstrasse ist technisch möglich und die Sicherheit und den Komfort für den Veloverkehr auf der bestehenden Velostrecke 38 von Zug nach Ägerl und Morgarten / Sittal soll durch diese Massnahme schliesslich Neugut und statt die Verbindung in Richtung Menzungen sicher.	04/21: Stand Vorprojekt, Baubeginn 01.27 Priorität A	2024 - 2027	TBA Kanton Zug		kantonale Schwachstelle Veloverkehr: H2.05.12
AP M46.06	Überprüfung kantonales Velonetz	In Abhängigkeit zur Velobahnen Potenzialanalyse des ASTRA ist für den Planungshorizont 2040 ein attraktives kantonales Velonetz für Alltagszwecke zu ermitteln.	Schormassnahme / Priorität A/B in Arbeit, kommunale Mitwirkung, Jun 2021, definitives Dokument liegt noch nicht vor.	in Arbeit	ARV Kanton Zug	TBA Kanton Zug, Gemeinde	Kant. Velonetzplanung Miton, 2021 Bestandteil diverser GV-Massnahmen
Kant. Velonetzplanung (AP M46.06): identifizierte Schwachstellen							
V2.10-2.16	Schwachstellen kant. Velobahn	-V2.10: Baar Fussweg (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -V2.11: Baar Fussweg (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -V2.13: Bärholzstrasse -V2.15: Langgasse -V2.16: Langgasse -H2.02.14: Schöcherhölzle-Schieleweg (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -H2.02.16: Schieleweg (auf Gemeindegebiet Zug) -H2.03.05: Schöcherhölzlestrasse -H2.03.10: Altgasse -H2.03.11: Dorfstrasse -H2.03.13: Lufgasse-Häderstrasse -H2.04.10: Ägerstrasse (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -H2.05.11: Ägerstrasse (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -H2.07.03: Baarstrasse (auf Gemeindegebiet Zug) -H2.07.04: Zugerstrasse (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -H2.07.06: Zugerstrasse -H2.08.03: Ägerstrasse -H2.08.05: Gienbachstrasse (l.w. auf Gemeindegebiet Zug) -H2.08.06: Gienbachstrasse (auf Gemeindegebiet Zug) -H2.08.11: Baarstrasse -H2.08.12: Neugasse -H2.08.13: Neugasse/Blickendorferstrasse -H2.08.14: Blickendorferstrasse -H2.09.01: Ägerstrasse -H2.10.01: Baar-Neuhäuserstrasse -H2.11.01: Stribuggrasse -H2.11.02: Stribuggrasse -H2.09.01: Ägerstrasse (auf Gemeindegebiet Menzungen) -H2.02.02: Stribuggrasse (auf Gemeindegebiet Menzungen)					
V2.K04-K06	Knotenschwachstellen kant. Velobahn	-V2.K04 -V2.K05 -V2.K06 -H2.K06 -H2.K07 -H2.K08 -H2.K09 -H2.K10 -H2.K11 -H2.K14 -H2.K15 -N2.K04 -N2.K06 -N2.K07			Kanton Zug	Gemeinde	Bestandteil von GV-1 und GV-4
H2.K06-K15	Knotenschwachstellen kant. Hauptverbindungen				Kanton Zug	Gemeinde	Bestandteil diverser GV-Massnahmen
N2.K04-K07	Knotenschwachstellen kant. Nebenverbindungen				Kanton Zug	Gemeinde	Bestandteil diverser GV-Massnahmen

Tabelle 12 - Veloverkehrsmassnahmen

7.8 Veloverkehrsmassnahmen



Nr.	Bezeichnung	Massnahmenbeschreibung	Bemerkung	Frst	Federführung	Weitere Beteiligte	Abhängigkeit
zusätzlicher Massnahmen der KGVK							
Vv-1.1.1	Nutzflächen: W-Verbindung Nordseite Bahnhof bis Neugasse	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Verbesserung des Bahnübergangs aus Richtung Neugasse / Abstrasse (Mehlgasse) an die Parkierungseingänge auf der Nordseite des Bahnhofs Baar.	Massnahmengruppe W-1.1: Nahtstellen Hauptverbindungen		Gemeinde		OGP Bahnhofs Bestands AP M44-10 Multimodale Drehscheibe Baar
Vv-1.1.2	Nutzflächen: W-Verbindung Bulplatz-Obendstrasse	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Direkte Veloverbindung zwischen Bahnhof und Agnistrasse (Himmels) mit Anschluss an Velobahn bei Bulplatz. Verbesserte Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten Oberdorf.			Gemeinde		OGP Marktgasse/Falkenberg GV-Massnahme Marktgasse
Vv-1.1.3	Nutzflächen: W-Verbindung Nordstrasse-Lindenpark	Erstellung neuer VV-Verbindung - Querverbindung im Bereich des Entwicklungsgebiets Obenauhof mit Anschluss an die Stadtbahnhaltestelle Lindenpark sowie an die Schwabstrasse-Route 51 im Bereich der Stadtgrenze Baar/Zug.			Gemeinde		OGP Unterfeld Süd
Vv-1.2.1	Nutzflächen: W-Verbindung Aaren-Riedhalde	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Veloverbindung des Quartiers Aaren in Richtung Lörz / Mühlgasse / Schürzengasse und Schürzengasse / Mühlgasse.			Gemeinde		
Vv-1.2.2	Nutzflächen: W-Verbindung Gartensstrasse-Weihofstrasse	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Lückenschluss für direkte Quartierverbindungen im Raum Mühlgasse / Abstrasse.			Gemeinde		
Vv-1.2.3	Nutzflächen: W-Verbindung Obenmühle - Pfisterweg	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Direkte Anbindung des Schutzgebiets sowie des Entwicklungsgebiets Obenmühle an die Veloverbindungen Agnistrasse und Langgasse.	Massnahmengruppe W-1.2: Nahtstellen Nebenverbindungen		Gemeinde		Bestands AP M44-10 Multimodale Drehscheibe Baar und GV-7
Vv-1.2.4	Nutzflächen: W-Quering Bahnhof	Ausbau Unterführung Bahnhof - Direkte Verbindung Bahnhofs-Zentrum sowie verbesserter Zugang der verschiedenen Parkierungsanlagen rund um den Bahnhof Baar.			Gemeinde		
Vv-1.2.5	Nutzflächen: W-Verbindung Zugstrasse-Sternenweg	Erstellung neuer direkter VV-Verbindung - Direkte Veloverbindung in Richtung Landhausstrasse sowie zum Schulhaus Sternmatt.			Gemeinde		
Vv-1.2.6	Nutzflächen: W-Verbindung Bugmatt-Luhgasse	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Bessere Anbindung der Quartiere Himmels / Bugmatt an das Entwicklungsgebiet Spinnerei sowie in Richtung Lörzstrasse.			Gemeinde		
Vv-1.2.7	Nutzflächen: W-Verbindung Inwil-Himmels	Ausbau bestehender PV-Verbindung / Aufhebung Fahrverbot - Schaffung einer Veloverbindung zwischen den Quartieren Himmels und Inwil. Bessere Veloverbindung des Quartiers Himmels an das Zentrum Zug.			Gemeinde		
Vv-1.2.8	Nutzflächen: W-Verbindung Rangels-Weibergstrasse	Ausbau direkter PV-Verbindung (beinhaltet Treppe) - Lückenschluss zur Vermeidung des unattraktiven Umwegs via Weinbergstrasse für Quartiere Inwil Süd / Baarermatt in Richtung Lörzstrasse / Aaren.	Massnahmengruppe W-2: Hauptverbindungen		Gemeinde		OGP Rain
Vv-2.1	Ermittlung Handlungsbedarf auf Hauptverbindungen	Planungsstudie zur Ermittlung des Handlungsbedarfes auf kommunalen Hauptverbindungen			Gemeinde		Bestands diverser GV-Massnahmen
Vv-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf auf Knoten der Hauptverbindungen	Planungsstudie zur Ermittlung des Handlungsbedarfes auf Hauptverbindungen: Ermittlung von Konflikten mit MV / PV wo möglich und Verbesserung Verkehrssicherheit für Veloverkehr (z.B. mittels vorgesehener Velostreifen, indirektem Linienabgleich, Velokampeln, etc.) Insgesamt 39 Knoten priorisiert zur Untersuchung - 17 Knoten als Teil von GV-Massnahmen - 22 Knoten ausserhalb GV-Massnahmen - davon 5 Knoten in kommunalem Verkehrsnetz als Schwachstelle identifiziert			Gemeinde		Bestands diverser GV-Massnahmen
Vv-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf auf Nebenverbindungen	Planungsstudie zur Ermittlung des Handlungsbedarfes auf kommunalen Nebenverbindungen			Gemeinde		Bestands diverser GV-Massnahmen
Vv-4.1	Veloparkierung Bahnhof: Kapazität & Verteilung	Überprüfung Angebot / Kapazität Veloparkierung in Kombination mit erwarteter Zunahme Ein-/Ausreisegrazitäten	Massnahmengruppe W-3: Nebenverbindungen		Gemeinde		Bestands AP M44-10 Multimodale Drehscheibe Baar
Vv-4.2	Veloparkierung Schulanlagen: Ersatz ungeeigneter Anlagen & Kapazität	Veloparkierung Schulanlagen: Ersatz ungeeigneter Anlagen & Überprüfung / Erhöhung der Kapazität - Schule Sennwald - Schule Dorfmat - Schule Marktgasse - Schule Sternmatt I - Schule Sternmatt II - Schule Weisental - Schule Unterfeld - Schule Aaren			Gemeinde		
Vv-4.3	Veloparkierung Einkaufsmöglichkeiten: Kapazität, Ersatz ungeeigneter Anlagen	Veloparkierung Einkaufsmöglichkeiten: Überprüfung / Erhöhung Kapazität, Ersatz ungeeigneter Anlagen Coop (Inwil, Oberdorf) - Migros (Inwil) - Migros Bahnhof (Abhängigkeit zu GV-1) - Lidl Sugstrasse - Land Lütlich			Gemeinde / Private		GV-Massnahme Bahnhof
Vv-4.4	Veloparkierung Freizeitanlagen: Ersatz ungeeigneter Anlagen	Veloparkierung Freizeitanlagen: Ersatz ungeeigneter Anlagen - Schwimmbad Lütlich - Sportanlage Lütlich - sowie die angrenzenden Velobahnen (z.B. beim Friesenpark)			Gemeinde / Private		Abhängigkeit zu Masterplan Sportanlagen
Vv-4.5	Veloparkierung Zentren: Regelmässige Abstellmöglichkeiten mit geeigneten Anlagen, v.a. auch in den Aussezentzen Inwil	Veloparkierung Zentren: Regelmässige Abstellmöglichkeiten mit geeigneten Anlagen, v.a. auch in den Aussezentzen Bickenesdorf & Inwil - Marktgasse (Abhängigkeit zu GV-4) - Bahnhof (Abhängigkeit zu GV-1) - Zentrum Bickenesdorf (Abhängigkeit zu GV-5) - Zentrum Inwil			Gemeinde / Private		Bestands diverser GV-4 und GV-5
Vv-5.1	Monitoring Veloverkehr	Errichtung von Zählstellen an zentralen Elementen des Veloverkehrs und regelmässige Datenauswertung - Controlling der Entwicklung und Zusammenfassung des Veloverkehrs	Massnahmengruppe W-5: Massnahmen Verknüpfung		Gemeinde		Abhängigkeit zu GV-6 Monitoring und Controlling

Tabelle 12 - Veloverkehrsmassnahmen

8. Schlusswort

Die Gemeinde Baar ist in Bewegung, Entwicklungen schreiten schnell und dynamisch voran. Die Umsetzung der Massnahmen gemäss Kapitel 7 ist hingegen ein langjähriger Prozess und muss mit verschiedenen Rahmenbedingungen (Abhängigkeiten, Budget, personelle Ressourcen) auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene abgestimmt werden.

Das KGVK ist ein wesentlicher Faktor zur Sicherstellung einer guten Erschliessung und einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität. Es ist ein «verwaltungsanweisendes» Konzept und ist im Gegensatz zu den Richtplänen nicht behördenverbindlich. Das KGVK bildet die Grundlage einer aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung; es hat als Zielbild wegweisenden Charakter und dient den weiterfolgenden Planungen als Basis und Richtlinie.

Die Erkenntnisse der Erarbeitung des KGVK werden in die Überarbeitung der Richtplanung im Rahmen der Ortsplanungsrevision (2021-2024) einfließen.

Zweckmässig erscheint zudem das Setzen von periodischen Zielen (zB. 2-5 Jahresziele) und deren Überprüfung, Erneuerung und Anpassung in Kombination mit dem Agglomerationsprogramm. Für die Umsetzung sind mehrheitlich die Abteilung Planung/ Bau und Sicherheit/ Werkdienst federführend. Einige Massnahmen liegen in der Hauptverantwortung externer Stellen (zB. Kanton). Um die Koordination sowie den Überblick zu wahren, wird empfohlen ein Koordinationsgremium zu schaffen mit Beteiligten aus beiden Abteilungen, mit dem Ziel in regelmässigen Sitzungen (pro Quartal, pro Halbjahr) den Fortschritt zu dokumentieren, überschneidende Fragestellungen zu diskutieren, zu koordinieren und die Dokumente (Massnahmenliste, Netzpläne) zu aktualisieren.

Transitec



Ch. Hänggi
Projektleitung



A. Renard
Projektleitung Stv.



E. Vontobel
Projektbearbeitung



F. Boesch
Projektbearbeitung

Bern, 23. Februar 2022

M-ID	Bezeichnung
GV-1	Verkehrskonzept Zentrum / BGK Dorfstrasse
Beschrieb:	Wiederaufnahme der Arbeiten des Verkehrskonzeptes im Zentrum von Baar und der Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Dorfstrasse als zentrale Zentrumsachse, mit den Zielen der Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Verkehrsbelastung (Belastungsziel: DTV: 6'000 Fz / Tag), der besseren Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und der Umgestaltung der Strassenräume zur Schaffung eines attraktiven Dorfzentrums. Die bisherigen Arbeiten müssen auf die laufenden Projektbestandteile der funktionalen Studie Bahnhof (AP - M44.10 – Multimodale Drehscheibe, Baar) abgestimmt werden. Das Variantenstudium für die Verkehrsführung muss die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Nutzenden an den zentralen Begegnungsorten (zB. Bahnhofplatz) sorgfältig abwägen.
Federführung:	Gemeinde
Fachliche Priorität:	Hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
GV	Die bisherigen Schlussfolgerungen der Studie Verkehrskonzept Zentrum / BGK Dorfstrasse werden vom KGVK prinzipiell gestützt. Die angestrebten Ziele können durch die verschiedenen Temporegimevarianten erreicht werden.	
	Das Variantenstudium zu den verschiedenen Verkehrsführungsvarianten muss auf die neuen Erkenntnisse aus der funktionalen Studie Bahnhof (AP - M44.10, – Multimodale Drehscheibe, Baar) abgestimmt werden. Bisherige Varianten wie zB. eine Einbahnführung sind je nach Lage und Betrieb des neuen Busbahnhofs nicht mehr in dieser Form möglich. Der Variantenentscheid muss unter der Berücksichtigung der Bedürfnisse und Auswirkungen der einzelnen Nutzenden im Betrachtungsperimeter sorgfältig gefällt werden. Dabei ist vor allem auch die prognostizierte Zunahme an ÖV-Nutzenden am Bahnhof Baar zu berücksichtigen und die hohen Ansprüche an den Bahnhof Baar als multimodale Drehscheibe.	
	Die Massnahme beinhaltet die folgenden AP-Teilmassnahmen und Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger.	
	AP-M49.04	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse
MIV	AP-M49.01-20	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, kurzfristig - Aufwertung öffentliche Räume im Geviert Post-, Bahnhof- und Dorfstrasse, Baar
	KGVK	Erschliessung der öffentlichen Parkierungsangebote
ÖV	KGVK MIV-1	Überprüfung des Angebots / Nachfrage der öffentlichen Parkierung
	KGVK ÖV-3	BehiG- Umgestaltung der Bushaltestellen Kreuzplatz, Rathaus Lindenhof, St.Martin
	AP M44.06	Kantonales Buskonzept 2025 (in Kombination mit Lage Bushof zu betrachten gemäss AP – M44.10)
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen (St. Martin / Lindenhof) inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Langsamverkehr	AP-M37.02-09	Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr: Bahnhof-/Poststrasse Baar (LV), Baar
Fussverkehr	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf auf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Überprüfung und Optimierung von FV-Übergängen (Lage, Sicherheit)

Veloverkehr	VNP_ZG: V2.12 V2.13	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen Velobahn Bahnhofplatz
	VNP_ZG: H2.03.11, H2.07.06, H2.08.10	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen des kantonalen Hauptnetzes
	KGVK WV-2.1	Ermittlung Handlungsbedarf auf den Hauptverbindungen (Infrastruktur) - Dorfstrasse - Bahnhofstrasse - Asylstrasse
	KGVK WV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf auf den Knoten des Hauptnetz - Dorfstrasse/Leihgasse - Dorfstrasse/Bahnhofstrasse - Dorfstrasse/Asylstrasse - Dorfstrasse/Altgasse
	KGVK WV-4.5	Überprüfung Angebot an Veloabstellplätzen auf öffentlichem Grund im Zentrum Baar
	KGVK WV-4.3	Überprüfung Angebot an Veloabstellplätzen bei Einkaufsmöglichkeiten
Weiteres	LEK 4-S-5	Baumreihe
	Lärm	Überschrittene IGW

M-ID	Bezeichnung
GV-4	Übergeordnetes BGK Langgasse / Marktgasse - Neugasse (- Marktgasse - Neugasse bis Kreisel Weststrasse)
Beschrieb:	Erarbeitung eines übergeordneten Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Langgasse / Marktgasse welche als zentrale Achse durch das Siedlungsgebiet den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden muss. Die übergeordneten Ziele dieses BGKs sind eine Überprüfung und Abstimmung der diversen bekannten Projekte / Massnahmen der unterschiedlichen Verkehrsträger auf der Langgasse und die Schaffung einer gut in den Siedlungsraum integrierten multimodalen Verkehrsachse (Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes zur Erreichung eines Belastungsziel von 12-15'000 Fz/Tag (DWV))
Federführung:	Kanton
Fachliche Priorität:	hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
MIV	KRP K11 / K2	Knoten Büelplatz: Sicherheitstechnische Sanierung (Studie: sicherheitstechnische Optimierungen (2020) - Team Verkehr)
	KRP VF1	Sanierung Langgasse
	KRP VF1	Sanierung und Umgestaltung Marktgasse (Kanton Zug: Vorprojekt: Umgestaltung Marktgasse (2014))
	KRP K7, VF1	Knoten Langgasse / Schutzengel: Optimierung Verkehrsqualität
	KRP A7, K5, F1 und VF1	Knoten Obermühle: Erschliessung Siedlungsentwicklung (Gemeinde Baar: eBP Obermühle Süd (2020))
	KGVK / AP M23.01-2	Knoten Langgasse / Ägeristrasse (Abstimmung mit BGK Ägeristrasse)
ÖV	KGVK ÖV-3	BehiG- Umgestaltung der Bushaltestellen Bahnmatt, Kreuzplatz, Oberdorf, Brauerei und Paradies
	AP M44.04-3	Sicherstellung der Fahrplanstabilität / Priorisierung / Busspur Langgasse
	AP M24.02-2 / KRP K2	Sicherstellung der Fahrplanstabilität / Überprüfung Zweckmässigkeit Busspur Bahnmatt (Kanton Zug: Bauprojekt Bahnmatt (2016))
	AP M44.06	Kantonales Buskonzept 2025
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen (zT. grosse Abstände) inkl. Zugänge für den Fussverkehr
	AP M44.10	Anknüpfung an Multimodale Drehscheibe Baar (Verkehrsführung ÖV gemäss funktionale Studie Bahnhof)
Fussverkehr	AP M46.01-19	Überprüfung und Optimierung von FV-Übergängen (Lage, Sicherheit) auf Kantonsstrassen
	KRP F1 und F2	Verbesserung Querung Langgasse und Marktgasse für Fuss- und Veloverkehr
	KGVK FV-2.1-2	Überprüfung Infrastrukturstandard Lorzeweg und Industriepfad
	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit)
Veloverkehr	VNP_ZG V2.15 und 2.16	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen Velobahn Langgasse

	VNP_ZG H2.08.11	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen Velobahn Velohauptverbindung Neugasse
	VNP_ZG V2.K04-6, H2.K07, H2.K08 H2.K10,	Überprüfung und Sanierung Schwachstellen Knoten: Lättich, Leihgasse, Büelplatz, Anbindung Bahnhofplatz, Rathausstrasse, Kreisel Weststrasse
	KGVK WV-1.1.2 und WV-1.2.3	Anknüpfung Netzlücken: Obermühle Pfisterweg / Büelplatz- Oberdorfstrasse
	KGVK WV-4.5	Überprüfung Angebot an Veloabstellplätze bei öffentlichen Nutzungen, insbesondere im Bereich Marktgasse
	KGVK WV-2.1	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung
	KGVK WV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf auf Knoten Hauptnetz - Langgasse / Lorzendamm - Langgasse / Schutzengelstrasse - Langgasse / Ägeristrasse - Neugasse / Albisstrasse - Neugasse / Bahnhofpark
	KGVK WV-3.1	Überprüfung Anknüpfung Nebenverbindungen Obermühle & Heidengasse
Weiteres	LEK 5-S-2	Verbindungskorridor
	LEK 4-S-5	Baumreihe
	Lärm	Überschrittene IGW und AW
	Siedlung	Anbindung Siedlungsentwicklung Obermühle, Spinnerei, Büelstrasse/Heidengasse

M-ID	Bezeichnung
AP-M23.01-3	Betrieb- und Gestaltungskonzept Zuger- / Baarerstrasse
Beschrieb:	Erarbeitung eines übergeordneten Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zwischen dem Knoten Zugerstrasse / Tangente und der Gemeindegrenze (resp. Gubelstrasse - Stadt Zug), mit den Zielen der Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Verkehrsbelastung) und Umgestaltung des Strassenraumes. Es wird empfohlen diese Aufgabe gemeinsam mit der Stadt Zug einem interdisziplinären Team mit Verkehr-/ Siedlung und Freiraumplanung zu vergeben.
Federführung:	Gemeinde
Fachliche Priorität:	hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
GV	AP-M23.01-3	Betrieb- und Gestaltungskonzept Zuger- / Baarerstrasse
MIV	TZB / KRP D1	Dosierung Knoten Zugerstrasse, Tangente Zug-Baar
	AP M49.03	Abstimmung mit Verkehrskonzept Zug-Nord
ÖV	KGVK ÖV-3	BehiG- Umgestaltung der Bushaltestellen Stadtgrenze und Zug, Kistenfabrik
		Sicherstellung der Fahrplanstabilität der Buslinie 3 (Priorisierung)
	AP M44.06	Berücksichtigung des kantonalen Buskonzept 2025
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen (zT. grosse Abstände) inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Langsamverkehr	AP M37.02-3	Verkehrssicherheit: Knoten Sagistrasse (LV), Baar
	AP M37.02-5	Verkehrssicherheit: Knoten Grabenstrasse (LV), Baar
Fussverkehr	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit) (fehlende Querungsstelle zwischen der Ahorn- und der Sagistrasse)
Veloverkehr	AP M25.01-6	Umsetzung Veloverbindung Baarer-/Industriestrasse
	VNP_ZG H2.K06	Überprüfung und Verbesserung Schwachstellen Knoten: Zugerstrasse/Lindenpark
	VNP_ZG H2.07.03-5	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen kant. Hauptnetz
	KGVK VV-2.1	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung
	KGVK VV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf Knoten Hauptnetz - Südstrasse/Tangente - Göbli - Lindenpark
	KGVK VV-3.1	Überprüfung Anknüpfung Nebenverbindungen Landhausstrasse, Grabenstrasse/Fliederweg & Sagistrasse
Weiteres	LEK 5-S-2	Verbindungskorridor
	LEK 4-S-5	Baumreihe
	Lärm	Überschrittene IGW

	Siedlung	Anbindung und Abstimmung mit städtebaulichen Überlegungen für die Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete (Neufeld/Zugermatt und Sagimatt/Zugerstrasse)
--	----------	---

M-ID	Bezeichnung
GV-2	Betrieb- und Gestaltungskonzept Rigistrasse (entspricht Kommunalen Richtplan KRP T2)
Beschrieb:	Erarbeitung eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes für die Rigistrasse zwischen dem Knoten Büelplatz und der Fuss-/Radwegverbindung Grund mit den Zielen der Aufwertung des Strassenraumes, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes zur Erreichung des Belastungszieles von maximal 10'000 Fz/Tag gemäss Motion Rigistrasse. Die Massnahmen sind auf die Verkehrsbelastung gemäss Monitoring (GV-6) abzustimmen. Eine Rückklassierung mit starken Massnahmen ist ggf. zu prüfen, wenn die Belastungsziele nicht erfüllt werden können.
Federführung:	Gemeinde
Fachliche Priorität:	Hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
MIV	KGVK GV-6	Monitoring der Verkehrsbelastung nach Eröffnung der Tangente
ÖV	KGVK ÖV-3	BehiG- Umgestaltung der Bushaltestellen Grund und Büelplatz
		Sicherstellung der Fahrplanstabilität der Buslinie 4
	AP M44.06	Berücksichtigung des kantonalen Buskonzept 2025
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Fussverkehr	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit)
		Anbindung an Fuss-/Veloverbindung Grund
Veloverkehr	KGVK VV-2.1 und 3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung / Velonebenverbindung
	KGVK VV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf Knoten Hauptnetz: - Leihgasse - Rote Trotte
Weiteres	LEK 4-S-5	Baumreihe
	Lärm	Überschrittene IGW

M-ID	Bezeichnung	
AP - M23.01-2	Betrieb- und Gestaltungskonzept Ägeristrasse	
Beschrieb:	Erstellung eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes auf der Ägeristrasse, mit den Zielen der Aufwertung des Strassenraumes und Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes zur Erreichung des Belastungszieles von maximal 6'000 Fz/Tag gemäss Motion Rigrasse. Die Massnahmen sind auf die Verkehrsbelastung gemäss Monitoring (GV-0) abzustimmen.	
Federführung	Gemeinde	
Fachliche Priorität	Hoch	

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
GV	AP M23.01-2	Betrieb- und Gestaltungskonzept Ägeristrasse
MIV	KGVK GV-6	Monitoring der Verkehrsbelastung nach Eröffnung der Tangente
ÖV	KGVK ÖV-3	BehiG- Umgestaltung der Bushaltestellen EW, Chriesimatt und Hof Himmelrich
		Sicherstellung der Fahrplanstabilität der Buslinie 34
	AP M44.06	Berücksichtigung des kantonalen Buskonzept 2025
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Fussverkehr	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit)
Veloverkehr	VNP_ZG H2.09.01	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen kantonales Hauptnetz
	KGVK WV-2.1 und WV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung / Velonebenverbindung
	KGVK WV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf Knoten Hauptnetz: - Oberdorfstrasse - Leihgasse - Burgmatt/Himmelrich - Margel
	KGVK WV-3.1	Überprüfung Anknüpfung Nebenverbindungen Pfisternweg, Burgmatt, Panoramaweg, Grossacher
Weiteres	Lärm	Überschrittene IGW

M-ID	Bezeichnung
AP – M44.10	Multimodale Drehscheibe, Baar
Beschrieb:	Der Bahnhof Baar wird zu einem modernen Umsteigeknoten mit multimodalen Angeboten, Kapazitätserhöhung für Bus und Velo-Parkierung, Verbesserung der Zugänge zu Bahn und Bus sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz ausgebaut. Eine übersichtliche Gestaltung der öffentlichen Räume beinhaltet eine Erhöhung der Kapazität des heutigen Bushofs sowie eine optimale Anbindung an das Erschliessungsnetz der angrenzenden Quartiere.
Federführung:	Gemeinde
Fachliche Priorität:	Hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
GV	KGVK GV-7	Berücksichtigung der Anforderungen der Bahnquerungen (gemäss GV-7)
	KGVK GV-1	Verkehrskonzept Zentrum
MIV	KGVK MIV-1	Überprüfen des öffentlichen Parkierungsangebots im Zentrum Baar
ÖV	AP Ü44.01	ZBT II mit 3.Gleis Zug-Baar und Ausbau des Bahnhofs Baar (AS 2035)
	Laufende Studie	Funktionale Studie Bahnhof Baar – Lage Bushof
	AP M44.06	Berücksichtigung des kantonalen Buskonzept 2025
Langsamverkehr	AP-M37.02-09	Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr: Bahnhof-/Poststrasse Baar (LV), Baar
Fussverkehr	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit)
Veloverkehr	VNP_ZG V2.12-13	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen kantonale Velobahn
	VNP_ZG V2.K04	Überprüfung und Sanierung der Knotenschwachstellen kantonale Velobahn
	VNP_ZG H2.08.11	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen kantonale Hauptverbindungen
	KGVK WV-1.1.1	Netzlücke Nordseite Bahnhof bis Neugasse
	KGVK WV-1.2.4	Netzlücke Querung Bahnhof
	KGVK WV-2.1 und WV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung / Velonebenverbindung
	KGVK WV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf Knoten Hauptnetz: - Neugasse/Albisstrasse
	KGVK WV-4.1	Veloparkierung Bahnhof: Kapazität und Verteilung
Weiteres	Siedlung	

M-ID	Bezeichnung
GV-5	Bauprojekt Neugasse- / Blickensdorferstrasse
Beschrieb:	Erarbeitung Bauprojekt: Neugasse-/Blickensdorferstrasse. Der Kanton Zug hat im Frühling 2020 ein Vorprojekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Neugasse-/ Blickensdorferstrasse erstellt. Die Gemeinde hat im Rahmen der Mitwirkung einige Ergänzungen gemacht, welche ins Bauprojekt einfließen sollen. Die Erarbeitung des Bauprojekts soll durch die Gemeinde begleitet werden.
Federführung:	Kanton
Fachliche Priorität:	Hoch

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
ÖV	AP M24.02-2	KS 4, Busspur Bahnmatt
	AP M44.06	Berücksichtigung des kantonalen Buskonzept 2025
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Langsamverkehr	AP M37.02-4	Verkehrssicherheit: KS-K Blickensdorferstr: Knoten H.Waldmannstr.
	AP M46.02-1	Massnahmenpaket Langsamverkehr, mittelfristige Netzerergänzungen – Neugasse + Blickensdorferstrasse (Fuss-/Veloweg)
Fussverkehr	AP M46.01-19	Massnahmenpaket Langsamverkehr, kurzfristige Netzerergänzungen – Optimierung von diversen Fussgängerübergängen
	KGVK FV-2.1	Planungsstudie Lorzeweg: Querung Blickensdorferstrasse
	KGVK FV-2.2	Planungsstudie Industriepfad: Anschluss Mühlegasse
	KGVK FV-3.2	Ermittlung Handlungsbedarf Hauptnetz
	KGVK FV-3.1	Ermittlung Handlungsbedarf Querungen (Lage, Sicherheit)
Veloverkehr	VNP_ZG H2.08.12-14	Überprüfung und Sanierung der Schwachstellen kantonale Hauptverbindungen
	VNP_ZG H2.K09	Überprüfung und Sanierung der Knotenschwachstellen kantonale Hauptverbindungen
	KGVK WV-2.1	Ermittlung Handlungsbedarf Velohauptverbindung
	KGVK WV-2.2	Ermittlung Handlungsbedarf Knoten Hauptnetz: - Neugasse / Früebergstrasse - Blickensdorferstrasse / Lorzedamm
Weiteres	LEK	Ortsbildschutz Blickensdorf
	Lärm	überschrittene Immissionsgrenzwerte IGW
	Siedlung	Reduktion der trennenden Wirkung der Strasse in Blickensdorf und gestalterische Aufwertung des Zentrums

M-ID	Bezeichnung
AP – M45.06	Strassenverbindung Altgasse - Weststrasse
Beschrieb:	Das Gebiet Altgasse West wird neu über die Weststrasse erschlossen und ermöglicht die Erschliessung des Quartiers sowie eine angemessene Erweiterung des Gesundheitsbezirks Baar und Anschlussmöglichkeit zur Parkierung Kantonsspital. Für den Ausbau wird der Anschlusspunkt an die Weststrasse leicht verschoben und als neuer Lichtsignalgesteuerter Knoten ausgestaltet.
Federführung:	Gemeinde
Fachliche Priorität:	

Verkehrsträger	Bekannte Anforderungen	
	Herkunft:	Verweis:
MIV		Linienführung Erschliessung Quartier Altgasse via Weststrasse und Anschlüsse Parkierung Spital
		Signalisations- und Markierungskonzept zur Vermeidung von Schleichverkehr in den angrenzenden Quartieren
ÖV	AP M44.06	Angebotskonzept Bahn + Bus 2025
	KGVK ÖV-2	Berücksichtigung Buserschliessung Unterfeld und Führung Linie 36
	KGVK ÖV-3	Überprüfung der Haltestellenpositionen inkl. Zugänge für den Fussverkehr
Fuss- und Veloverkehr	KGVK LV-1.1	Netzlücke Spital – Lorzenweg: Anbindung an Naherholungsraum sowie an Hauptverbindung nach Steinhausen inkl. Querung Weststrasse
Fussverkehr	KGVK FV-1.3	Netzlücke Altgasse-Spital – direkte Fussverbindung Altgasse-Quartier Spital
Veloverkehr	KGVK	Basisnetz: angemessene Veloinfrastruktur auf neuer Erschliessungsstrasse für Quartieranschluss
Weiteres		Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung des Altgass-Quartiers