

Verkehrsrichtplan

Erläuternder Bericht zur Überarbeitung 2015



Festgesetzt durch den Gemeinderat am 8. Juli 2015

An der Überarbeitung der Richtplanung haben mitgewirkt:

Planungskommission:

- * Paul Langenegger, Gemeinderat (Vorsitz)
- * Urs Spillmann, Leiter Siedlungs- und Verkehrsplanung
- * Jérôme Vonarburg, Siedlungs- und Verkehrsplanung
- Markus Baur
- Daniel Eichenberger, 2013 bis 2014
- Paul Hutter
- Peter Langenegger
- Ljupco Gjorgjiev, seit 2013
- Roman Müller
- * Mario Vonplon, Mitglied Ausschuss
- * Oliver Wandfluh, Mitglied Ausschuss

Verkehrskommission:

- * Karl Betschart, Gemeinderat bis Ende 2012
- * Oliver Wandfluh, Gemeinderat 2013 bis 2014, (Vorsitz)
- * Rolf Longhi, Abteilungsleiter Sicherheit / Werkdienst
- * Peter Gamma, Signalisation / Parkierung, bis 2013
- * Christoph Oswald, Signalisation / Parkierung, seit 2013
- * Rolf Beeler, Mitglied Ausschuss
- Ernst Brändli
- René Dahinden, seit 2013
- Silvan Hotz
- * Markus Niedermann, Mitglied Ausschuss
- Gian-Reto Peita
- Ernst Rohrer
- Eduard Schaller

(*Mitglieder Arbeitsausschuss)

Externe fachliche Begleitung

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham
Telefon 041 783 80 60, www.teamverkehr.ch
Oscar Merlo
merlo@teamverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Anlass	3
1.3	Werkstatt	3
1.4	Sistierung aufgrund Motion Rigistrasse	4
2	Grundlagen und übergeordnete Vorgaben	5
2.1	Richtplanung	5
2.2	Strategie	5
2.3	Kantonales Verkehrsmodell	7
2.4	Neue Infrastrukturen	7
2.5	Auswirkungen Motion Rigistrasse	9
2.6	Verbindlichkeit	12
3	Handlungsanweisungen und Richtplankarte	12
3.1	Neue und anzupassende Handlungsanweisungen	13
3.2	Neue und anzupassende Handlungsanweisungen aufgrund der Motion Rigistrasse	19
3.3	Umgesetzte Handlungsanweisungen	22
3.4	Anpassungen Fuss- und Radwegverbindungen in der Richtplankarte	24
3.5	Streichung Buswendeschleufe Inwil Ost aus der Richtplankarte	24
3.6	Weitere diskutierte Themen	25
4	Mitwirkung und Information	26
4.1	Vorprüfung	26
4.2	Öffentliche Auflage	26
5	Arbeitsablauf	28

1 Einleitung

Der Bericht umfasst die Erläuterungen zur Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr. Nach den Ausführungen zu den Grundlagen und den übergeordneten Vorgaben folgen die Anpassungen der Handlungsanweisungen und der Planinhalte in chronologischer Abfolge. Die Auswirkungen aufgrund der Motion Rigistrasse sind separat erläutert.

1.1 Ausgangslage

In den Planungsvisionen 2002 wurden die verkehrspolitischen Ziele der Einwohnergemeinde Baar formuliert. Diese Visionen wurden im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2005 als Gesamtverkehrskonzept im kommunalen Richtplan Verkehr umgesetzt. Die Richtplankarte und die integrierten Handlungsanweisungen wurden im 2005 nach einer umfassenden öffentlichen Mitwirkung vom Gemeinderat beschlossen und behördenverbindlich festgesetzt. Die Richtplanung erfasst einen langen zeitlichen Planungshorizont.

Im Mai 2007 wurde die neue Ortsplanung 2005 rechtskräftig. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 22. August 2007 wurde die Prioritätensetzung zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen / Handlungsanweisungen des kommunalen Richtplans Verkehr definiert.

1.2 Anlass

Ziel und Fokus der Überarbeitung liegen im Besonderen in den Auswirkungen, die aufgrund der Umfahrung mit der Tangente Zug / Baar zu erwarten sind. Seit dem Erlass des Verkehrsrichtplans sind einige Handlungsanweisungen bereits umgesetzt worden. Bei anderen besteht derzeit Anpassungs- und Handlungsbedarf. Mit der jetzigen Überprüfung werden der kommunale Richtplan Verkehr auf den heutigen Stand der Umsetzung aktualisiert und weitere neue Handlungsanweisungen aufgenommen. Die kantonale Verkehrsmodellrechnung der SNZ Ingenieure und Planer AG dient als Grundlage.

Die Überprüfung des Verkehrsrichtplans wurde unter der Federführung der Abteilung Planung / Bau in Zusammenarbeit mit der Abteilung Sicherheit / Werkdienst vorgenommen. Die externe fachliche Begleitung erfolgte durch das Büro TEAMverkehr.zug, welches den Verkehrsrichtplan 2005 erarbeitet hat.

1.3 Werkstatt

Am 29. Mai 2012 haben die Planungskommission und die Verkehrskommission anlässlich einer halbtägigen Werkstatt den gemeindlichen Verkehrsrichtplan 2005 unter die Lupe genommen. Dies erfolgte aufgrund von Inputreferaten, bei denen auch das kantonale Verkehrsmodell am Projekt der Tangente Zug / Baar erläutert wurde.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass der gemeindliche Verkehrsrichtplan 2005 weiterhin als Gesamtverkehrskonzept befürwortet wird. Der Anpassungsbedarf wurde beraten und durch einen Ausschuss der beiden Kommissionen anlässlich einer weiteren Sitzung vertieft und verabschiedet. Das Ergebnis ist im nachstehenden Bericht aufgearbeitet und dargestellt.

1.4 Sistierung aufgrund Motion Rigistrasse

Im Anschluss an die im Rahmen der Projektauflage der Tangente Zug / Baar (TZB) eingegangenen Einsprachen ist dem Gemeinderat am 20. November 2012 eine Motion eingereicht worden. Anschliessend wurde die Überarbeitung des Verkehrsrichtplans mit der Einleitung des Planänderungsverfahrens aufgrund dieser Motion sistiert. Für die fachliche Behandlung der Motion sowie für die Mitwirkung bei den Einsprachepunkten zur TZB im Kontext der Motion waren externe verkehrsplanerische Leistungen erforderlich. In Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde dafür der externe Verkehrsplaner, Michel J. Simon, S-ce consulting AG, Zürich, mit den Arbeiten beauftragt. Der Schlussbericht zur Motion Rigistrasse wurde vom Gemeinderat am 21. Mai 2014 in 1. Lesung beraten und am 2. Juli 2014 verabschiedet. Die Beantwortung beziehungsweise Abschreibung der Motion Rigistrasse erfolgte an der Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2014. Als Fazit zur Motionsbeantwortung wurde festgestellt, dass der gemeindliche Verkehrsrichtplan weiterhin als Gesamtverkehrskonzept befürwortet wird.

2 Grundlagen und übergeordnete Vorgaben

2.1 Richtplanung

Der kantonale Richtplan legt in den Grundzügen fest, wie sich der Kanton und Gemeinden langfristig räumlich entwickeln sollen. Gemäss kantonalem Richtplan wird die Verkehrspolitik des Kantons Zug aktiv durch flankierende Massnahmen unterstützt. Die Räume für die kantonalen Verkehrsvorhaben werden gesichert und Planungsvorhaben werden auf Übereinstimmung mit den geplanten Verkehrsinfrastrukturen geprüft.

Der kantonale Richtplan bildet mit den übergeordneten Verkehrsvorhaben die Grundlage des kommunalen Verkehrsrichtplans. Der kantonale Richtplan ist für den Kanton und die Gemeinden behördenverbindlich. Die Gemeinde ist verpflichtet, den Richtplan bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.

Der kommunale Richtplan ist detailliert gehalten. Konkrete Erschliessungsprojekte basieren direkt auf dem gemeindlichen Richtplan Verkehr. Die nächsten Planungsebenen bilden die grundeigentümerverschuldlichen Strassen- und Baulinienpläne, welche zusammen mit den konkreten Projekten erarbeitet werden.

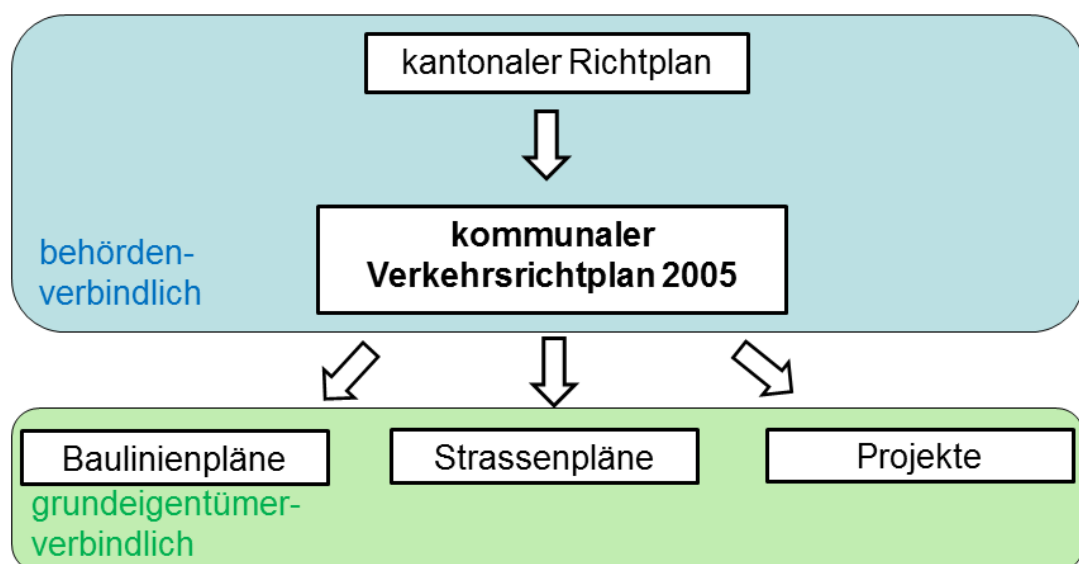


Abb.: Planungsinstrumente

2.2 Strategie

Auf der Basis der Planungsvisionen Baar 2002 wurden im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans 2005 verkehrsstrategische Grundsätze festgelegt. Diese gelten nach wie vor.

Die Verkehrsplanung von Baar stützt sich dabei beim Strassennetz auf eine angebotsorientierte und beim öffentlichen Verkehr auf eine nachfrageorientierte Konzeption.

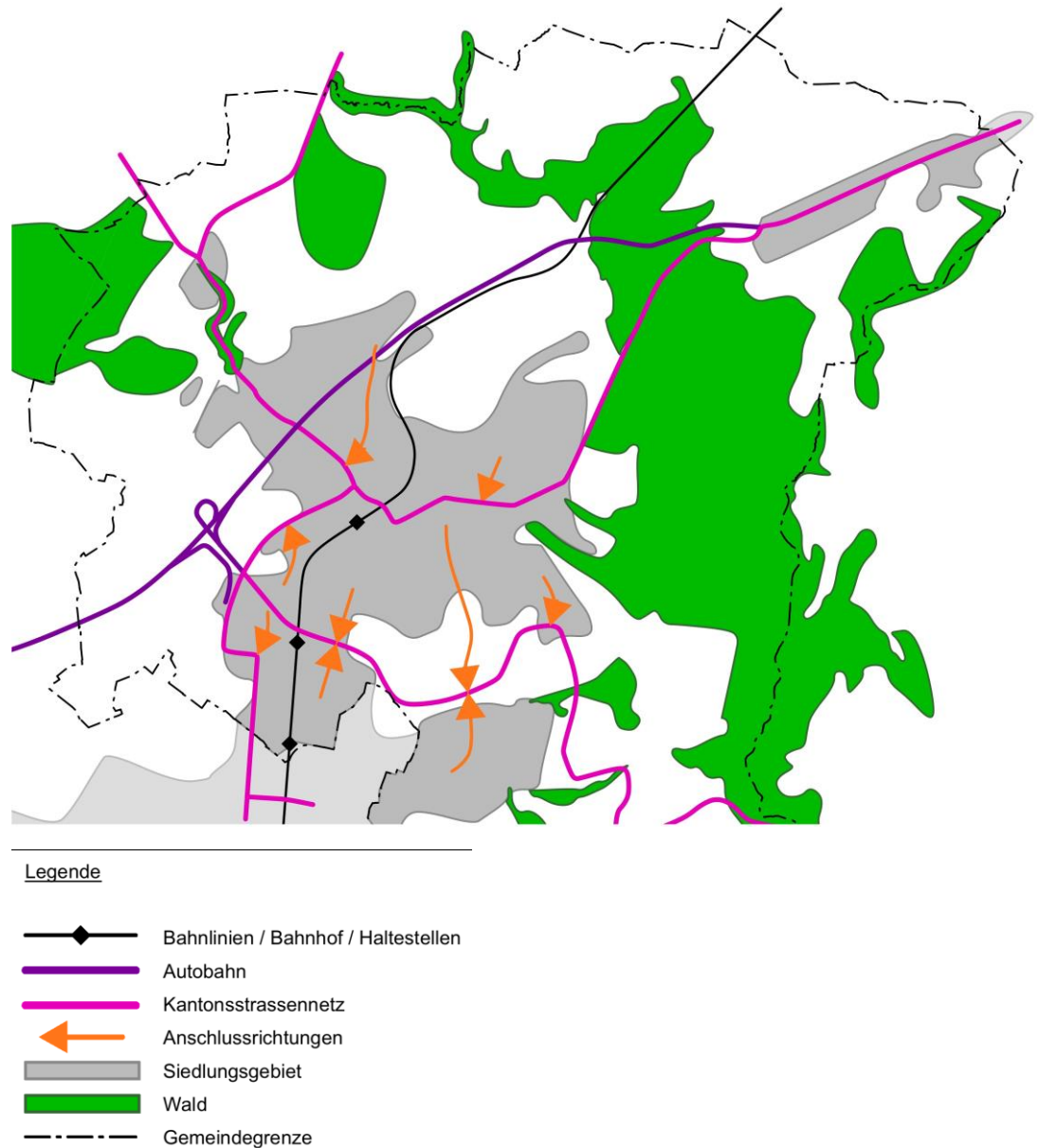


Abb.: Baarer Verkehrsstrategie 2015

Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz gemäss Verkehrsrichtplan 2005 ist weiterhin die Basis. Das Achsen-Kammern-Prinzip aus den Planungsvisionen 2002 wird konsequent umgesetzt und bei neuen Gebietserschliessungen berücksichtigt.

Achsen sind die kantonalen Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sowie gemeindliche Sammelstrassen, Kammern sind Quartiere mit verkehrsberuhigtem Regime. Daraus folgt, dass für den motorisierten Individualverkehr aus den Quartieren kurze Wege zum übergeordneten Netz entstehen und der Verkehr direkt und zielgerichtet auf das kantonale Strassennetz bzw. gemeindliche Sammelstrassen geleitet werden kann. In den Quartieren wird zugleich der Schleichverkehr reduziert, was zu mehr Aufenthaltsqualität führt.

Öffentlicher Verkehr

Seit der Festsetzung des Verkehrsrichtplans 2005 konnte die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs weiter gesteigert werden. Der Bahnhof Baar ist heute eine attraktive kommunale ÖV-Drehscheibe. Von dieser aus soll das Angebot der Erschliessung aller Quartiere, auch der Randquartiere, weiter optimiert werden.

Langsamverkehr

Baar verfügt über ein gutes Radweg- und Fusswegnetz. Viele direkte und sichere Verbindungen befinden sich abseits der stark befahrenen Strassen. Ein engmaschiges Langsamverkehrsnetz spricht für die Qualität eines Ortes. Deshalb soll ein attraktiv gestaltetes und umwegfreies Netz für den Fuss- und Veloverkehr bereitgestellt und die Durchlässigkeit der Quartiere bei neuen Überbauungen gewährleistet werden.

2.3 Kantonales Verkehrsmodell

Das Modell umfasst den ganzen Kanton und die angrenzenden Gebiete. Die heutige Verkehrsmenge basiert auf den erhobenen Verkehrszahlen 2010. Der Ausgangszustand wird als Belastungskarte des Strassennetzes mit der Anzahl Fahrzeuge pro Tag dargestellt. Die Prognosewerte sind für die Jahre 2020 und 2030 berechnet worden. Besonders berücksichtigt wird dabei die Siedlungsentwicklung in den Entwicklungsgebieten des Kantons Zug. In der Gemeinde Baar sind dies unter anderem die Gebiete der Zugermett, das Siedlungsgebiet südlich und nördlich der Südstrasse zwischen Nord- und Zugerstrasse, die Baarermett in Inwil und die Obermühle sowie der Jöchler in Baar.

Generell gilt für jedes Verkehrsmodell, dass sie nicht die Wirklichkeit abbilden, sondern ein vereinfachtes und abstrahiertes Abbild dessen sind. Die Zahlen der Verkehrsmodelle sind immer mit Unsicherheiten behaftet, zumal deren Genauigkeit abhängig von den Annahmen ist, die sich bis zum untersuchten Zustand ändern können.

2.4 Neue Infrastrukturen

Nordstrasse

Als direkter Zubringer vom Autobahnanschluss Zug / Baar wurde 2009 die Nordstrasse als Verbindung bis zum Siemensareal in Betrieb genommen. Mit dieser neuen Strasse wird die Baarerstrasse entlastet und kann gemäss Richtplan ihre Aufgabe als attraktiv gestaltete ÖV-Achse übernehmen.

Wichtig ist, dass an der Zuger- / Baarerstrasse Massnahmen getroffen werden, damit dort der Verkehr nicht wieder auf das Niveau steigt wie vor dem Bau der Nordstrasse.



Abb.: Nordstrasse

Tangente Zug / Baar

Als nächste grössere Strasseninfrastruktur soll ab zirka 2015 mit dem Bau der Tangente Zug / Baar begonnen werden. Die Tangente ist schon im Verkehrsrichtplan 2005 als wichtiges Element zur südlichen Umfahrung von Baar und der Erschliessung von Inwil und der Baarermatt aufgeführt. Sie stellt eine direkte Verbindung für die Berggemeinden zur Autobahn sicher und erschliesst gleichzeitig die südlichen Wohngebiete von Baar sowie Inwil und das Arbeitsplatzgebiet Baarermatt.



Abb.: Linienführung Tangente Zug / Baar

Mit der Projektierung der Tangente wurden die Auswirkungen auf das gemeindliche Strassennetz detailliert untersucht. Flankierende Massnahmen, welche die Verkehrsströme auf das Hauptstrassennetz lenken, sind daher Projektbestandteil der Tangente.

Mit der Vertiefung des Tangentenprojektes wurde das kantonale Verkehrsmodell aufgrund der Verkehrserhebungen im 2010 neu geeicht, verfeinert und eine neue Berechnung durchgeführt. Es wurden Veränderungen in den Verkehrsmengen der Zubringerstrassen zur Tangente gegenüber früheren Berechnungen festgestellt. Die Tangente wird den Verkehr in Baar umlagern zugunsten einer Entlastung des Zentrums.

Wie schon 2005 im Verkehrsrichtplan postuliert, soll der Verkehr auf dem kürzesten Weg zur übergeordneten Tangente gelenkt werden (siehe auch Kapitel 2.2 Strategie). Die Rigistrasse übernimmt dabei die Rolle eines Südzubringers. Die Belastung der Rigistrasse ergibt sich auch aufgrund des grossen Anteils an Ziel- / Quellverkehr aus dem angeschlossenen Siedlungsgebiet. Mit den heute schon realisierten Massnahmen an der Rigistrasse (Radarkasten) und den Fussgängerstreifen mit Schutzinseln wird der neuen Aufgabe der Rigistrasse Rechnung getragen. Gleichzeitig verliert die Ägeristrasse als Einfallsachse nach Baar an Bedeutung und wird daher auch ohne besondere Massnahmen entlastet.

Die Verkehrsmodelldaten zeigen bei der Wirkung der Tangente Zug / Baar auf den Tagesverkehr 2020 eine deutliche Umlagerung des Verkehrs in Richtung Tangente. Gleichzeitig ist eine starke Entlastung des Baarer Zentrums (Marktgasse und Dorfstrasse) festzustellen. Aus den Verkehrsmodelldaten lässt sich auch feststellen, dass der durch die Gemeinde Baar durchfahrende Verkehr auf der Rigistrasse kleiner als 10% ist.

In der Abendspitzenstunde sind die Entlastungswirkungen der Tangente geringer, da die Kapazitäten beschränkt sind und sich zusätzlicher Verkehr auf den ganzen Tag verteilt. Das Baarer Dorfzentrum wird durch die Tangente in der Abendspitzenstunde trotzdem noch um ca. 16 % entlastet. Die Rigistrasse wird in der Abendspitzenstunde nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet bzw. die maximale Kapazität ist in der Spitzenstunde erreicht. Hier bleibt die Verkehrsbelastung unverändert.

2.5 Auswirkungen Motion Rigistrasse

Die Motion zur Rigistrasse verlangt im Wesentlichen, dass die Rigistrasse mit geeigneten Massnahmen von tangentebedingtem Mehrverkehr zu entlasten sei und die übrigen Einfallsachsen und die TZB in die Betrachtung einzubeziehen seien. Aufgrund der Auswirkungen mit der TZB beziehungsweise aufgrund der Schlussfolgerungen im Rahmen der Überprüfung der Motion TZB-Rigistrasse wurden die Strategie und die Zielsetzungen für die Erschliessungsachsen wie folgt entsprechend angepasst:

Funktionen und Zielsetzungen für die Erschliessungsachsen

Von Süden her wird die Gemeinde Baar durch die vier Achsen Weststrasse/Neugasse, Dorf-/Zugerstrasse, Rigistrasse und Ägeristrasse erschlossen. Unter der Berücksichtigung einer siedlungsverträglichen Strassenbelastung, lassen sich zusammen mit der Tangente für diese vier Achsen unterschiedliche Funktionen und Aufgaben definieren:

Weststrasse / Neugasse

Als kantonale Hauptverkehrsstrasse trägt sie die Hauptverkehrslast und übernimmt eine wesentliche Funktion zur Anbindung der zentralen Siedlungsgebiete nach aussen. Sie ist heute schon verkehrsorientiert gestaltet, um diese Aufgabe wahrzunehmen.

Dorf- / Zugerstrasse

Aus ihrer Lage und der grundsätzlichen Struktur des Siedlungsgebiets und des Verkehrsnetzes ergibt sich ihre Funktion als Sammelstrasse. Sie führt direkt ins Zentrum und muss daher erhöhten Ansprüchen an die Aufenthaltsqualität und die Querungsmöglichkeiten gerecht werden. Zudem ist sie die wichtigste ÖV-Achse. Auch aufgrund der Zentrumslage soll eine siedlungsverträgliche Belastung von höchstens 8'000 bis 9'000 Fz/Tag angestrebt werden.

Rigistrasse und Ägeristrasse

Beide Sammelstrassen führen durch ähnliche Quartierstrukturen. Die Lage in Wohngebieten mit hohen Querungsansprüchen verlangt nach einer siedlungsverträglichen Gestaltung des Verkehrs. Neben der Sammelfunktion des Erschliessungsverkehrs der einzelnen Quartierteile stellen beide Achsen für weitere Quartiere im Norden der Gemeinde die direkten Verbindungen zum Berg und von/nach Zug dar. Dabei nimmt die Rigistrasse aufgrund ihrer zentralen Lage im Siedlungsgebiet für Teile des Zentrums und der nördlichen Quartiere mit der TZB auch eine gewisse Funktion als Verbindungsstrasse wahr.

Auf beiden Achsen sollen siedlungsverträgliche Belastungen angestrebt werden. Für die Rigistrasse sollte mit geeigneten Massnahmen eine Belastung von weniger als 10'300 Fz/Tag beim Dorfeingang und beim Sonnenweg von 9'200 Fz/Tag angestrebt werden. Mit einer Belastung von ca. 6'000 Fz/Tag kann für die Ägeristrasse eine gute Siedlungsverträglichkeit und eine Entlastung durch die TZB erhalten bleiben.

Knoten Rigistrasse / Leihgasse

Der Knoten Rigistrasse / Leihgasse wurde im Rahmen der verkehrstechnischen Abklärungen zur Motion Rigistrasse vom externen Verkehrsexperten geprüft und festgestellt, dass die Vortrittsverhältnisse zweckmässig sind und so belassen werden sollen.

Massnahmenpaket zur Umsetzung der Anliegen der Motion

Gemäss Schlussbericht zu den verkehrstechnischen Abklärungen zur Motion Rigistrasse vom 21. Mai 2014 wird ein nachfolgend zusammengefasstes Massnahmenpaket empfohlen, um die Anliegen der Motion zu erfüllen:

- Verzicht auf die Verkehrslenkung Margel
- Anpassung der Zielwegweisung Baar, Albis und Ägeri auf der TZB und in Baar, um die Routen via Ägeristrasse und Weststrasse gegenüber der Route über die Rigistrasse hervorzuheben
- Feinjustierung der LSA-Steuerung am Knoten Neufeld, damit sich die Verteilung der Verkehrsbelastung optimal auf die einzelnen Achsen einstellt. Es ist zu

beachten, dass die Verkehrsbelastung auf der Rigistrasse siedlungsverträglich bleibt.

- Feinjustierung der LSA-Steuerung am Büelplatz und am Knoten Langgasse / Ägerstrasse zur Unterstützung der Routen gemäss Zielwegweisung
- Tempo 30 auf dem westlichen Abschnitt der Leihgasse
- Sicherheits- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Rigistrasse mit einer neuen Schutzinsel am Knoten Leihgasse, einer Umgestaltung des Knotens Sonnenweg mit Schutzinsel und Trottoirüberfahrten sowie Anpassung des Strassenquerschnitts zwischen Sonnenweg und Grundstrasse.
- Anpassung der Markierung auf dem Veloweg im Bereich Rote Trotte

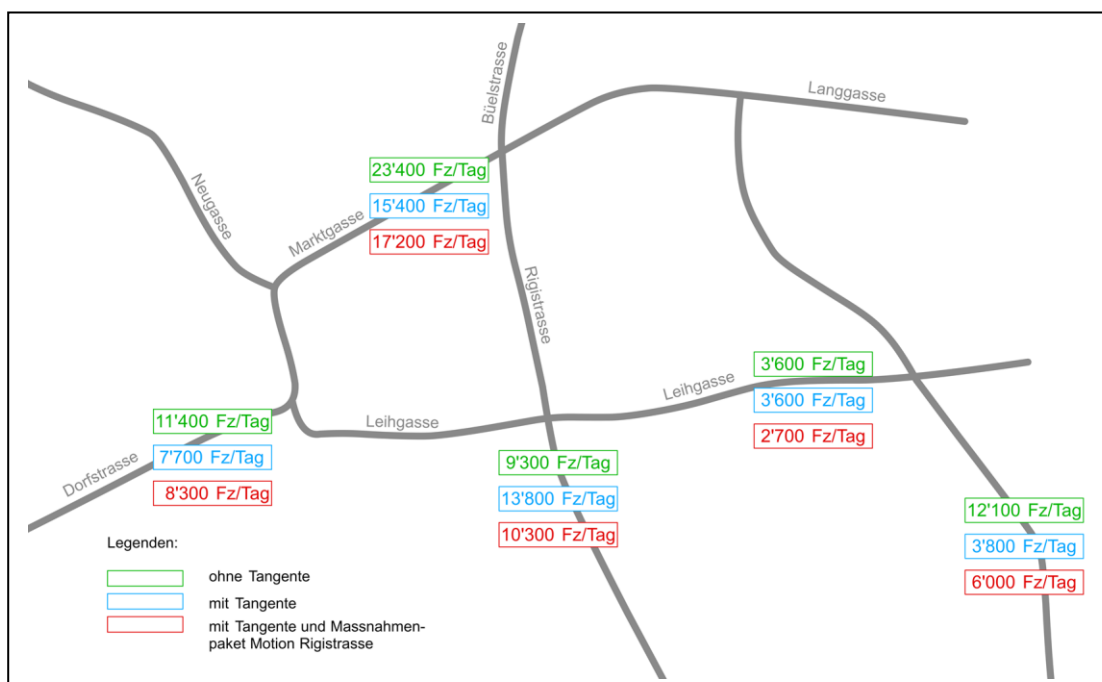


Abb.: Tagesverkehr 2020 ohne und mit TZB respektive inkl. Auswirkungen Motion

Der gemeindliche Verkehrsrichtplan

Der Aufbau und die Begrifflichkeiten des Verkehrsrichtplans Baar sind an den kantonalen Richtplan angelehnt.

Der Verkehrsrichtplan von Baar setzt sich zusammen aus Richtplankarte und Handlungsanweisungen sowie einem Bericht. Dieser besteht aus der Strategie und den Erläuterungen zu den Handlungsanweisungen.

Die Überarbeitung 2012 basiert auf dem erläuternden Bericht zur Richtplanung, welcher in Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision Baar 2005 erstellt wurde.

2.6 Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan erfüllt folgende Aufgabenbereiche:

- a) Der Verkehrsrichtplan dient als Koordinationsinstrument zwischen dem übergeordneten kantonalen Richtplan und dem kommunalen Zonenplan.
- b) Der Verkehrsrichtplan dient als Richtschnur für alle gemeindlichen Verkehrs- und Signalisationsprojekte und stellt so ein Gesamtkonzept sicher.
- c) Der Verkehrsrichtplan koordiniert die räumlichen Aktivitäten mit den Nachbargemeinden.

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich. Im Unterschied zur Nutzungsplanung (z.B. Zonenplan) befindet sich nicht die Gemeindeversammlung über den kommunalen Verkehrsrichtplan, sondern der Gemeinderat. Anschliessend wird der Verkehrsrichtplan von der kantonalen Baudirektion genehmigt. Zudem entfällt die Beschwerdemöglichkeit. Daraus ergibt sich, dass die gemeindlichen Richtpläne nicht grundeigentümerverbindlich sind. Sollten Festlegungen des kommunalen Richtplans grundeigentümerverbindliche Wirkung entfalten, sind sie durch geeignete Instrumente der Nutzungsplanung umzusetzen (z.B. Strassenplan, Baulinienplan usw.).

3 Handlungsanweisungen und Richtplankarte

Die Handlungsanweisungen richten sich an den Aufgabenträger Gemeinde Baar (Gemeinderat und Verwaltung). Diese Angaben sind im Lauf der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Handlungsanweisungen umfassen nicht nur konkrete Projekte, sondern können auch Prozesse, Organisationshinweise oder die Erarbeitung von Studien beschreiben.

Nachfolgend sind die von den beiden Kommissionen verabschiedeten neuen und angepassten Handlungsanweisungen aufgelistet. Die farblich hervorgehobenen Textpassagen sind wie folgt zu verstehen:

- Die bestehenden Textpassagen sind schwarz.
- Die neuen Textpassagen sind rot.
- ~~Die zu streichenden Textpassagen sind blau durchstrichen.~~
- Die Änderungen aufgrund der Motion Rigistrasse sind grün.

Der erläuternde Kommentar ist in Kästchen aufgeführt. Bei plangrafischen Auswirkungen sind die redigierten Planausschnitte respektive bei den Änderungen aufgrund der Motion Rigistrasse die Änderungsplanausschnitte beigefügt.

3.1 Neue und anzupassende Handlungsanweisungen

Die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen und die attraktive Gestaltung der Quartierzentren stehen im Mittelpunkt der verkehrlichen Diskussion in den beiden Kommissionen. Auf den Hauptachsen soll der Verkehr fliessen, daher wurde speziell für die innere Hauptachse Langgasse / Marktgasse / Neugasse das Gewicht auf Handlungsanweisungen gelegt, welche den Verkehrsfluss fördern sollen.

Die Handlungsanweisungen wurden dahingehend überprüft, ob sie noch auf die aktuellen Projekte, wie die Tangente Zug / Baar, abgestimmt sind, oder ob sie allenfalls angepasst werden müssen.

Die aufgrund der kantonalen Vorprüfung angepassten Handlungsanweisungen bewirken keine Anpassung der Richtplankarte.

V1 Anschlusspunkte neue Erschliessungen

- A6: Neue Erschliessung Siedlungserweiterung **Weidhof**: Es ist ein neuer Anschlussknoten an die Weststrasse zur Erschliessung des neuen Gebietes westlich des **künftigen** Kantonsspitals vorzusehen. Diese Erschliessung ist mit derjenigen des Gewerbegebietes **Altgasse** zusammenzuschliessen. **Die Strasse** Der Anschlusspunkt an die Weststrasse ist **nötigenfalls** bei einer späteren Erweiterung des **Spitals** Gesundheitsbezirkes zu verlegen.

Erläuterung:
Redaktionelle Anpassungen an die neuen Gegebenheiten



- A18: Neue Erschliessung Gebiet **Neuhof** durch direkten Anschluss an den Kreisell Neuhof: **welche im Rahmen der Nordzufahrt zu erstellen ist**. Die Erschliessung einer langfristigen Siedlungserweiterung nach Süden ist zu gewährleisten.

Erläuterung:
Redaktionelle Anpassungen an die bestehenden Gegebenheiten

- A19: **Einzonungen mit Voraussetzungen**: Für die Gebiete mit den Anschlusspunkten A1, A2, **A5**, A6 sowie A16 ist je nach Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs aufzuzeigen, wie dieses reduziert, zeitlich beschränkt oder auf andere Verkehrsmittel verlagert werden kann.

Erläuterung:
Redaktionelle Anpassungen an die bestehenden Gegebenheiten

V2 Umbau Knoten

- K2: **Ausbau Kreisels Bahnmatte:** Der Kreisels Bahnmatte erreicht heute seine Leistungsgrenze. Eine Kapazitätssteigerung ist nur mit einem Ausbau zu erreichen. **Beim Ausbau des Kreisels sind Busbevorzugungen in Fahrtrichtung Baar Bahnhof zu prüfen und entsprechend umzusetzen.**

Erläuterung: Das Projekt der Busbevorzugung in Fahrtrichtung Bahnhof Baar ist seitens des Kantons in Bearbeitung. Die Raumsicherung für die Busbevorzugung ist auch in der Planung Alterszentrum Bahnmatte mitberücksichtigt.



- K6: **Ausbau Umgestaltung Knoten Grienbach-/Inwilerriedstrasse:** ~~Der Ausbau des Knotens ist schon geplant. Die Leistungsfähigkeit für die gesamte Entwicklung genügt nicht und ein späterer Ausbau ist erforderlich.~~ **Mit der Realisierung der Tangente Zug / Baar ist der Knoten umzugestalten, damit die Erschliessung der Baarermatte verbessert wird.**

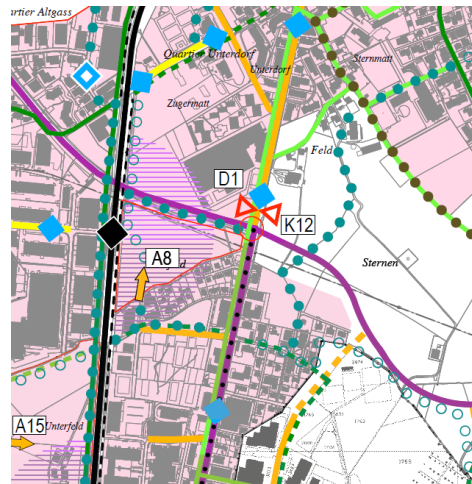
Erläuterung:
Der Knoten Grienbach- / Inwilerriedstrasse wurde vor einigen Jahren ausgebaut. Mit der Realisierung der Tangente Zug / Baar wird nun eine Umgestaltung zur direkteren und besseren Erschliessung der Baarermatte nötig.



- K12: **Knoten Zuger-/Südstrasse:** Der Ausbau erfolgt gemäss dem Projekt Tangente Neufeld, inkl. der Buspriorisierung in Richtung Zug und Baar. Auf der Zugerstrasse im Abschnitt Landhausstrasse bis Knoten Zuger-/Südstrasse ist die bestehende Busspur zu verlängern. Dies um den Bus am Knoten in Richtung Stadt Zug zu priorisieren. In der Gegenrichtung soll die Busspur im Zusammenhang mit D1 realisiert werden.

Erläuterung:

Aufgrund des kantonalen Projektes zur Betriebs- und Gestaltungsstudie Zuger-/Baarerstrasse sowie der Verkehrsmodellrechnungen sind (wie auf der ganzen Verbindungsachse) keine separaten Busspuren erforderlich.

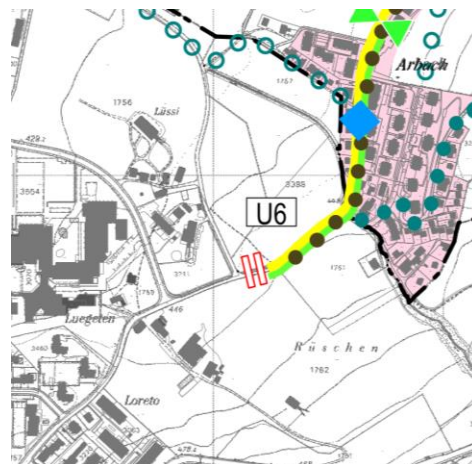


V4 Strassenunterbrechung für motorisierten Individualverkehr

- U6: Unterbrechung **Göblistrasse/Alte Baarerstrasse** sowie **Industriestrasse**: Um den Schleichverkehr von Zug in Richtung Arbach und Inwil zu unterbinden, ist der Knoten in Zusammenarbeit mit der Stadt Zug und im gegenseitigen Einvernehmen mit dem Kanton so vorzusehen, dass die direkte Beziehung von und nach Arbach unterbunden wird, jedoch die Beziehungen Arbach-Göbli und Loreto-Göbli offenbleiben. Andererseits ist die Industriestrasse südlich der Göblistrasse für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Dabei sollen die Unterbrechung Göblistrasse/Alte Baarerstrasse im Zusammenhang mit dem kantonalen Projekt Nordzufahrt und die Unterbrechung Industriestrasse im Zusammenhang mit dem kantonalen Projekt Tangente Zug / Baar geprüft sowie allenfalls realisiert werden.

Erläuterung:

Die Unterbrechung der Industriestrasse liegt auf Gebiet der Stadt Zug und wurde von ihr im Rahmen der Planung der flankierenden Massnahmen zur Tangente Zug / Baar gestrichen. Daher ist ein Eintrag nicht mehr gegeben.

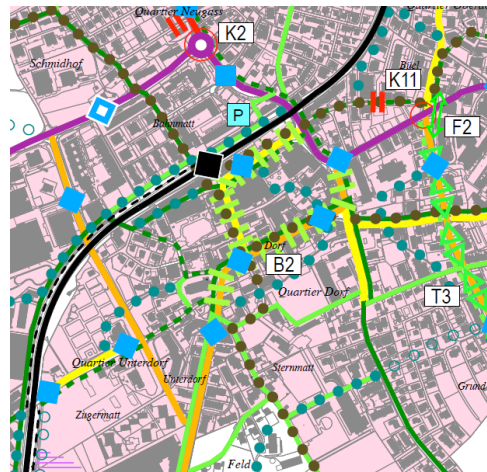


V7 Verkehrsberuhigte, siedlungsorientierte Strassenabschnitte

- B2: **Begegnungszone Niedriggeschwindigkeitszone Dorfstrasse:** Zur Stärkung der Attraktivität des Zentrums ist **das Niedriggeschwindigkeitsregime die Begegnungszone** Bahnhofplatz / **Bahnhofstrasse** auf die Dorfstrasse auszuweiten. Die erforderliche Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Dorfstrasse soll mit der Dosierung der Verkehrsmenge auf der Zugerstrasse (D1) erfolgen.

Erläuterung:

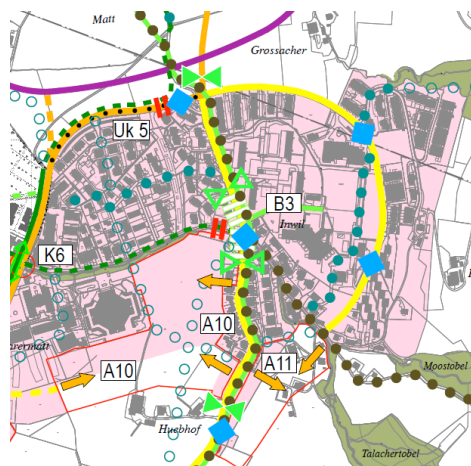
Aus heutiger Sicht ist die Begegnungszone als Massnahme schwer umzusetzen. Sie würde auch eine massive Umgestaltung (z.B. Aufhebung der Fahrbahnränder) erfordern. Daher soll die Handlungsanweisung offener formuliert werden, um auch Tempo 30 als Massnahme zu prüfen. Die bereits erheblich erklärte Motion "Begegnungszone Baar Zentrum" der CVP fordert, dass mit Massnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Baarer Dorfes nicht zugewartet werden soll, bis die Tangente eröffnet ist. An der Gemeindeversammlung im Juni 2013 wurde der Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Zuger- / Dorf- und Rathausstrasse zugestimmt.



- B3: Zur Stärkung der Attraktivität des Zentrums ist eine **Begegnungszone Inwil** anzustreben.

Erläuterung:

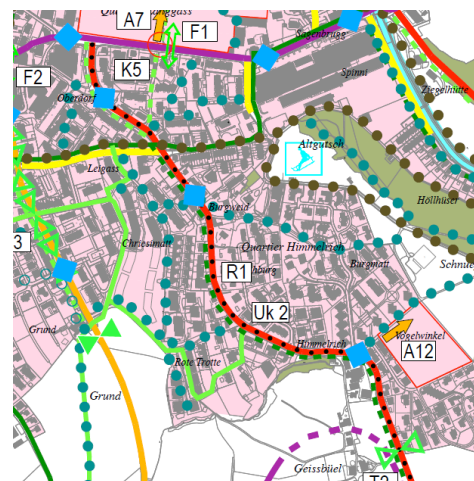
Inwil als wichtiger Ortsteil soll einen attraktiveren Ortskern erhalten. Mit einer Begegnungszone kann den spezifischen Anforderungen einer Ortskerngestaltung am besten Rechnung getragen werden.



V10 Verbesserungen für den Radverkehr

- R1: **Radstrecke Aegeristrasse:** ~~Zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Velofahrer ist beim Kanton (heutiger Eigentümer der Strasse) die Realisierung eines Radstreifen bergwärts zum Talacher zu beantragen.~~ Mit der Inbetriebnahme der Tangente Zug / Baar ist auf der Ägeristrasse für die kantonale Radstrecke bergwärts eine sichere und komfortable Führung zu realisieren. Ebenso ist mit einem durchgehenden talseitigen Trottoir und der Sanierung des Knotens Leihgasse für die Verbesserung der Sicherheit von Fussgängern zu sorgen.

Erläuterung:
Nach Angaben der kantonalen Baudirektion kann in der heutigen Situation kein Radstreifen markiert werden.



V11 Verbesserung Verkehrsfluss

- VF1: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass der **Verkehrsfluss auf der Marktgasse / Neugasse / Langgasse** in Zusammenarbeit mit dem Kanton verbessert wird.

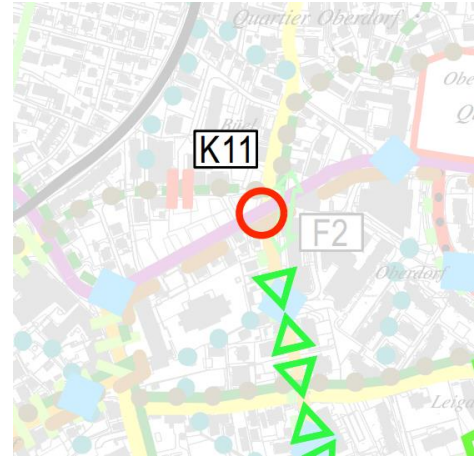
Erläuterung:
Die Gemeinde ist bemüht, auf der inneren Hauptachse durchs Dorf einen guten Verkehrsfluss sicherzustellen. Sie soll beim kantonalen Sanierungsprojekt Marktgasse diese Position einbringen.

3.2 Neue und anzupassende Handlungsanweisungen aufgrund der Motion Rigistrasse

V2 Umbau Knoten

K11: **Ausbau Knoten Büelplatz:** Um der künftigen Entwicklung mit der Tangente Zug / Baar gerecht zu werden, ist der Knoten mit der Lichtsignalanlage gestalterisch und betrieblich weiter auszubauen zu optimieren.

Erläuterung:
Erforderliche Anpassungen aus dem Massnahmenpaket, um die Anliegen der Motion TZB-Rigistrasse mit der betrieblichen Feinjustierung der LSA-Steuerung zu erfüllen.



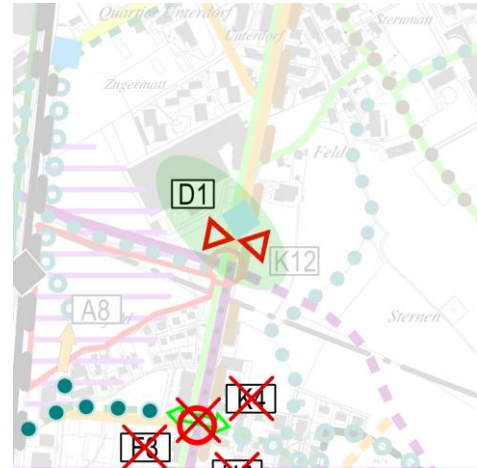
V3 Verkehrsdosierung / Pförtnersystem

- D1: Pförtnerung Zugerstrasse (Dosierung):** Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der ab der Tangente Zug / Baar in die Zugerstrasse mündende Verkehr beschränkt wird. Mit einer Dosierung am Knoten Neufeld, ~~oder soweit nötig mit einer Lichtsignalanlage südlich der Landhausstrasse~~ ist die Zufahrtsbelastung so zu begrenzen, dass die Anforderungen an ein attraktives Dorfzentrum erfüllt werden und der öffentliche Verkehr zirkulieren kann. ~~Diese Massnahme ist mit einer Busspur zur Busbevorzugung zwischen dem Knoten Neufeld und der Landhausstrasse zu kombinieren.~~ Es ist zu beachten, dass die Verkehrsbelastung auf der Rigistrasse siedlungsverträglich bleibt.

Erläuterung:

Aufgrund des kantonalen Projektes zur Betriebs- und Gestaltungsstudie Zuger-/Baarerstrasse sowie der Verkehrsmodellrechnungen sind (wie auf der ganzen Verbindungsachse) keine separaten Busspuren erforderlich.

Eine Überprüfung der Dosierung im Rahmen der Arbeiten zur Motion TZB Rigistrasse hat gezeigt, dass die Pförtnerung des Verkehrs primär an den Knoten Neufeld und Baarer-/Feldstrasse erfolgen und durch das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Zuger-/Baarerstrasse unterstützt werden.



- D2: Pförtnerung Ägeristrasse (Dosierung):** Um den Verkehr von den Berggemeinden gezielt auf die Tangente Zug / Baar zu lenken, ist im Rahmen des kantonalen Projektes Tangente Zug / Baar auf der Höhe Margel eine Pförtneranlage zu prüfen.

Erläuterung:

Wie die Abklärungen zur Motion TZB-Rigistrasse zeigen, soll auf die Pförtnerung verzichtet werden. Die Belastung der Ägeristrasse bleibt trotzdem auf einem siedlungsverträglichen Niveau. Die LSA am Knoten Ägeristrasse / TZB wird jedoch beibehalten.

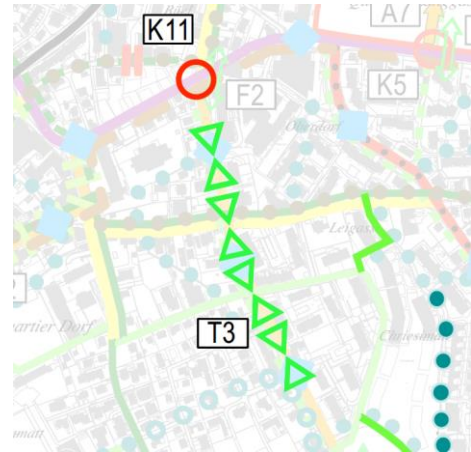


V5 Tor / Strassenraumgestaltung:

T3: Umgestaltung Rigistrasse: Spätestens mit der Realisierung der Tangente Zug / Baar sind für die Rigistrasse von der südlichen Siedlungsgrenze bis zum Büelplatz Sicherheits- und Gestaltungsmaßnahmen vorzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Rigistrasse Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers ist.

Erläuterung:

Die Abklärungen zur Motion TZB-Rigistrasse empfehlen für die Rigistrasse sicherheitstechnische und gestalterische Massnahmen, um verträgliche Verhältnisse herstellen zu können. Die Massnahmen sollen bereits vor Eröffnung der TZB realisiert werden, weil damit bereits heute die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Bei der Auswahl der Massnahmen wurde berücksichtigt, dass die Rigistrasse Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers ist.



3.3 Umgesetzte Handlungsanweisungen

Die Umsetzung des behördenverbindlichen Verkehrsrichtplanes ist eine ständige Aufgabe der Behörde und der Verwaltung. Seit der Festsetzung 2005 wurden die verschiedensten Handlungsanweisungen angepackt und umgesetzt. Nachfolgend sind diese Handlungsanweisungen aufgelistet und in der überarbeiteten Fassung des Verkehrsrichtplans angepasst und wo sinnvoll aus der Richtplankarte entfernt worden.

V0 Umklassierung der Strassenfunktion:

~~Uk3: Umklassierung **Steinhauserstrasse**: In Koordination mit der Gemeinde Steinhausen wird die Steinhauserstrasse von der Sammelstrasse zur Erschliessungsstrasse abklassiert.~~

~~Uk4: Umklassierung **Neuhofstrasse**: Mit der Realisierung der Nordzufahrt und dem neuen Anschlussknoten an die Nordzufahrt wird die Neuhofstrasse von der Sammelstrasse zur Erschliessungsstrasse abklassiert.~~

Erläuterung:

In der Richtplankarte werden diese beiden Strassen neu entsprechend ihrer abklassierten Funktion dargestellt.

V1 Anschlusspunkte neue Erschliessung:

~~A5: Neue Erschliessung Siedlungserweiterung **Schmidhof** durch Ergänzung des Knotens Landhaus /Weststrasse mit dem Erschliessungsarm ins Areal Schmidhof. Das ganze neue Gebiet ist ab diesem Knoten zu erschliessen.~~

~~A16: Neue Erschliessung **Altgasshof** ab der Schochenmühlestrasse.~~

~~A17: Neue Erschliessung Gebiet **Frühberg** ab der Frühbergstrasse.~~

V2 Umbau Knoten:

~~K3: Ausbau **Knoten Landhaus /Weststrasse** und Ergänzung mit Erschliessung Schmidhof: Um den künftigen Verkehr aus dem Gebiet Schmidhof aufzunehmen, ist der Knoten auszubauen.~~

~~K4: Ausbau **Knoten Graben /Zugerstrasse**: Um die Erschliessung der angeschlossenen Gebiete sicherzustellen, ist der Knoten mit einer Lichtsignalanlage auszubauen.~~

~~K8: **Knoten West /Südstrasse**: Ausbau gemäss Projekt Nordzufahrt.~~

~~K9: **Knoten Schochenmühle**: Ausbau gemäss Projekt Nordzufahrt.~~

~~K10: Ausbau **Knoten Sagimatt/Zugerstrasse**: Um die Erschliessung der angeschlossenen Gebiete sicherzustellen, ist der Knoten mit einer Lichtsignalanlage auszubauen.~~

V4 **Strassenunterbrechung für motorisierten Individualverkehr (~~Aufhebung Verbindung/Anschluss~~):**

~~U1: **Unterbrechung Neuhofstrasse:** Im Rahmen der Realisierung der Nordzufahrt ist die Neuhofstrasse bei der Schochenmühlestrasse zu unterbrechen. Die Erschliessung des Neuhofgebietes erfolgt ab dem neuen Anschlussknoten Neuhof.~~

~~U2: **Unterbrechung Pilatusstrasse:** Bei Zunahme des Umgehungsverkehrs beim Kreisell Bahnmatt ist die Pilatusstrasse bei der Neugasse bei Bedarf zu unterbrechen.~~

Erläuterung:
Die Einträge in der Richtplankarte bleiben als Ausgangslage bestehen.

~~U4: **Unterbrechung Mühlegasse:** Um den Schleichverkehr um den Büelplatz und den Kreuzplatz zu unterbinden, ist die Mühlegasse bei der Bahnunterführung zu unterbrechen. Die Auswirkungen werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton untersucht und die Unterbrechung nur im gegenseitigen Einvernehmen umgesetzt.~~

Erläuterung:
Mit der Einführung der Tempo-30-Zone Nord und den realisierten verkehrsberuhigenden Massnahmen zeigt sich, dass sich der befürchtete Schleichverkehr nicht eingestellt hat. Die Unterbrechung der Mühlegasse als verkehrslenkende Massnahme ist daher nicht mehr erforderlich. Die Darstellung im Richtplan sowie die Handlungsanweisung U4 wird deshalb gestrichen.
Falls sich wider Erwarten die Situation massgeblich verändert, sollten vor einer Schliessung der Strasse weitere verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft werden.

~~U5: **Unterbrechung Neuhausweg:** Es ist anzustreben, die Gebiete Rosen und Neuhausweg mittel- bis längerfristig rückwärtig ab der verlängerten Industriestrasse/Tangente Neufeld zu erschliessen.~~

Erläuterung:
Aufgrund der kantonalen Betriebs- und Gestaltungsstudie können die angrenzenden Quartiere weiterhin an diesen Strassenzug erschlossen werden. Der Anschluss des Rosenweges an die Zugerstrasse wurde im Rahmen des kantonalen Knotenausbaus Grabenstrasse / Zugerstrasse / Rosenweg saniert und ausgebaut. Eine Umorientierung bzw. Unterbrechung für den MIV drängt sich deshalb nicht auf. Hingegen soll mit dem Projekt Tangente Zug / Baar der Rosenweg und der Neuhausweg für Velo und Fussgänger durchgängig (nicht für MIV) gemacht werden. Zudem ist der neue Kreisell Industriestrasse/Tangente bereits ausgelastet und kann kaum zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Die Darstellung im Richtplan sowie die Handlungsanweisung U5 wird deshalb gestrichen.

V7 **Verkehrsberuhigte, siedlungsorientierte Strassenabschnitte:**

~~B1: **Begegnungszone Bahnhofplatz:** Die baulich realisierte Begegnungszone Bahnhofplatz ist auch signalisationstechnisch umzusetzen.~~

V9 Verbesserung Querung für Fussgänger und Radverkehr:

~~F3: **Querung Zugerstrasse:** Um die neu zu schaffende Verbindung aus der Lorzenebene nach Inwil sicher über die Zugerstrasse zu führen, ist beim Ausbau des Knotens Graben-/Zugerstrasse speziell darauf zu achten.~~

~~F5: **Querung Inwilerriedstrasse:** Die Querung der Inwilerriedstrasse ist gemeinsam mit der Neugestaltung des Knotens Grienbach-/Inwilerriedstrasse vorzusehen.~~

V10 Verbesserung für Radverkehr:

~~R3: **Radstrecke Arbachstrasse:** Zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Velofahrer, speziell für Schulkinder, ist aus Richtung Zug zwischen Arbach und Inwil ein Radstreifen bergwärts bis zur Anhöhe vorzusehen.~~

3.4 Anpassungen Fuss- und Radwegverbindungen in der Richtplankarte

Bei den nachfolgenden kommunalen Fusswegverbindungen sind keine öffentlichen Fusswegrechte vorhanden. Die Grundeigentümer sind nicht einverstanden, dass diese Verbindungen im Verkehrsrichtplan als kommunale Fusswege aufgeführt werden. Es wird vorgeschlagen, die nachfolgenden Wege bloss als geplanten Richtplaninhalt unter „kommunale Fusswegverbindungen / Spazierweg“ aufzuführen:

- Abschnitt Hof Moos - Oberallmendstrasse
- Abschnitt Kantonsstrasse - Sonnenhof - Arbach

Bei der Fusswegverbindung Schleife - Lorze soll der heutige Richtplaninhalt gestrichen und stattdessen die Schleife - Lorze Fusswegverbindung über den Kreisel Unterfeld an der Nordstrasse über den Unterochsenhof zur Lorze im Verkehrsrichtplan aufgenommen werden.

Der geplante Panoramaweg von der Roten Trotte dem Hang entlang nach Inwil wird aus der Richtplankarte gestrichen. Im Rahmen des Tangentenprojektes zeigte es sich, dass diese Verbindung nicht realisiert werden kann und rechtlich auch kaum durchsetzbar wäre.

In der Richtplankarte sind einige geplante Fuss- und Radwegverbindungen, die nun als bestehende Verbindungen eingetragen sind, (realisiert oder rechtlich) gesichert.

Im Weiteren wurden auch die geplanten Fuss- und Radwege im Einzugsgebiet der Tangente Zug / Baar gemäss Gestaltungsprojekt des Kantons neu als geplante Verbindungen dargestellt.

3.5 Streichung Buswendeschlaufe Inwil Ost aus der Richtplankarte

Die vorgesehene Buswendeschlaufe an der Talacherstrasse wurde mit dem am 16. April 2014 festgesetzten Quartiergestaltungsplan Inwil Ost nicht weiterverfolgt. Da der Bus der Linie 4 ab Juni 2014 bis zum Bahnhof Baar weiterfährt, ist die Buswendeschlaufe nicht mehr erforderlich.

3.6 Weitere diskutierte Themen

Zusätzlich zu den oben erwähnten Handlungsanweisungen wurden noch weitere Massnahmen, welche in Form einer Handlungsanweisung hätten aufgenommen werden sollen, diskutiert, jedoch aber wieder verworfen.

Knotenausbau Kreuzplatz

Im Rahmen der Sanierung Kreuzplatz – Marktgasse – Büelplatz wird auch der Knotenausbau thematisiert. Die Gemeinde hat sich in Stellungnahmen zum Projekt schon geäussert und wird sich bei der Weiterbearbeitung des Sanierungsprojektes entsprechend einbringen. Eine neue Handlungsanweisung ist deshalb nicht nötig. Der Knoten soll auch im Zusammenhang mit der neuen Handlungsanweisung VF1 zum Verkehrsfluss auf der Marktgasse / Neugasse / Langgasse geprüft werden.

Tempo 60 auf der Rigistrasse ausserorts

Die Prüfung von Tempo 60 als Lärmschutzmassnahme im Ausserortsbereich der Rigistrasse ist im Zusammenhang mit dem Tangentenprojekt Zug / Baar vorgesehen. Eine zusätzliche Handlungsanweisung wurde deshalb nicht als nötig empfunden.

Tempo 30 auf der Rigistrasse innerorts

Als nicht verhältnis- und zweckmässig wurde die Forderung nach Tempo 30 entlang der Rigistrasse im Siedlungsgebiet erachtet. Zumal die bestehenden Massnahmen zur Verkehrssicherheit mit beidseitigem Trottoir und Radarkasten genügen. Der Vergleich zu einem Präzedenzfall in Steinhausen drängt sich auf, wonach aufgrund eines Gerichtsentscheids keine Tempo-30-Zone realisiert wurde.

"Shared Space"

Aus Holland kommt die Idee, wonach der vom Verkehr dominierte öffentliche Strassenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll, indem auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen verzichtet wird. Im Sinne der Koexistenz sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. In Holland und Deutschland gibt es schon umgesetzte Beispiele.

Shared Space funktioniert vor allem dann gut, wenn ein Gleichgewicht zwischen allen Verkehrsteilnehmern vorhanden ist. Grosses Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr braucht ein entsprechendes Gegengewicht mit viel Langsamverkehr.

4 Mitwirkung und Information

4.1 Vorprüfung

Mit Schreiben vom 13. Oktober 2014 folgte die kantonale Vorprüfung. Es wurden insgesamt drei Vorbehalte geäussert. Diese wurden in den Planungsunterlagen berücksichtigt und umgesetzt.

Ein Vorbehalt betraf die Richtplankarte, wonach das aktuelle Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers zu übernehmen ist. Die Karte wurde entsprechend aktualisiert.

Zwei Vorbehalte erwirkten Anpassungen von Handlungsanweisungen. So wurde bei der Handlungsanweisung K2 zum Ausbau Kreisel Bahnmatt (V2 Umbau Knoten) die Anmerkung zur Umsetzung der Busbevorzugung beim Kreiselausbau Bahnmatt in Richtung Bahnhof ergänzt. Bei der Handlungsanweisung T3 zur Umgestaltung Rigistrasse (V5 Tor / Strassenraumgestaltung) wurde berücksichtigt, dass die Rigistrasse Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers ist.

Weiter wurden nachfolgende Hinweise und Empfehlungen des Kantons umgesetzt. Die Bushaltesstellen als Richtplaninhalt an der Blegistrasse wurden gestrichen, zumal diese aufgrund des Siedlungsgebietes wenig Sinn machen. Ferner wurden einige bestehende Bushaltestellen, die unter der Ausgangslage fehlten, ergänzt. Ein falscher Eintrag wurde gelöscht.

4.2 Öffentliche Auflage

Die Planunterlagen wurden in Anlehnung an das Nutzungsplanverfahren gemäss § 37 und § 39 des Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der öffentlichen Auflage fand keine Informationsveranstaltung statt, da der Verkehrsrichtplan aufgrund der Motionsanliegen Rigistrasse bereits öffentlich diskutiert und durch die gemeindliche Verkehrs- und Planungskommission eingehend beraten wurde. Die öffentliche Auflage erfolgte vom 24. April bis 26. Mai 2015. Aus der öffentlichen Auflage gingen vier Anregungen hervor.

In zwei Anregungen wurde die Aufhebung der Handlungsanweisung U4, Unterbrechung Mühlegasse, kritisiert. Es wurde beanstandet, dass auf der Mühlegasse und Büelstrasse nach wie vor eine sehr hohe Verkehrsbelastung bestehe. Diese Strassen seien mit Ausweichverkehr belastet.

Eine Anregung mit Anpassungs- und Änderungsanträgen zur Landhausstrasse erfolgte mit dem Ziel, dass die Verkehrsbelastung auf dieser Strasse künftig mit der Tangente nicht zunehme. Schliesslich erfolgte noch eine Anregung zur Handlungsanweisung A6, neue Erschliessung Siedlungserweiterung Weidhof.

Die Auswertung der Anregungsanliegen ergab keine neuen Argumente, welche eine weitere Anpassung der Planungsmittel erfordert. Daher sind die Planungsmittel nicht anzupassen und die Überarbeitung des

Verkehrsrichtplans unverändert durch den Gemeinderat festzusetzen und dem Kanton anschliessend zur Genehmigung einzureichen.

5 Arbeitsablauf

Die Anpassungen des Richtplans Verkehr bedingen die Durchführung eines Planänderungsverfahrens gemäss §37 PBG. Vor den formellen Planungsschritten sind mit den gemeindlichen Kommissionen mehrere Beratungen zum Anpassungsbedarf erfolgt. Als Abschluss der Überarbeitung des Verkehrsrichtplans können die wesentlichen Anpassungen im Sinne einer Information in der Gemeindeversammlung zur Kenntnis gebracht werden.

Kommissionsberatungen

- Werkstatt mit Verkehrs- und Planungskommission 29. Mai 2012
- Beratung mit Ausschuss
aus Verkehrs- und Planungskommission 3. Juli 2012
- Beratung in der Verkehrskommission 26. November 2012
- Beratung in der Planungskommission 27. November 2012
- Beratung in Verkehrs- und Planungskommission
zu den Anpassungen aufgrund Motion Rigistrasse 26. November 2013
- Schlussberatung in Verkehrs- und Planungskommission 8. Mai 2014

Schritte in Abstimmung mit der Motion Rigistrasse

- 1. Lesung im Gemeinderat 11. Juni 2014
- 2. Lesung und Beschlussfassung im Gemeinderat 2. Juli 2014
- Erstellung der Planunterlagen kantonale Vorprüfung Ende Juni 2014
- Schlussgespräch mit den Motionären Ende Juni 2014
- Pressemitteilung
Nach Beschluss des Gemeinderates ist eine Pressemitteilung über das weitere Vorgehen vorgesehen. Anfang Juli 2014
- Kantonale Vernehmlassung Verkehrsrichtplan Juli / August 2014
- Erstellung der Gemeindeversammlungsvorlage zur
Motion Rigistrasse bis September 2014
- Kantonale Vorprüfung zur Überarbeitung Verkehrsrichtplan 13. Oktober 2014
- Behandlung Motion Rigistrasse an Gemeindeversammlung 11. Dezember 2014
- Weiterführung des Planänderungsverfahrens
zum Verkehrsrichtplan mit Beschluss des Gemeinderates
zur öffentliche Auflage und Mitwirkung 15. April 2015
- Presseorientierung über die Änderungen des Verkehrs-
richtplans April 2015
- Öffentliche Auflage und Mitwirkung Mai 2015
- Auswertung der Anregungen Juni 2015
- Festsetzung durch den Gemeinderat 8. Juli 2015
- Genehmigung durch den Kanton Herbst 2015