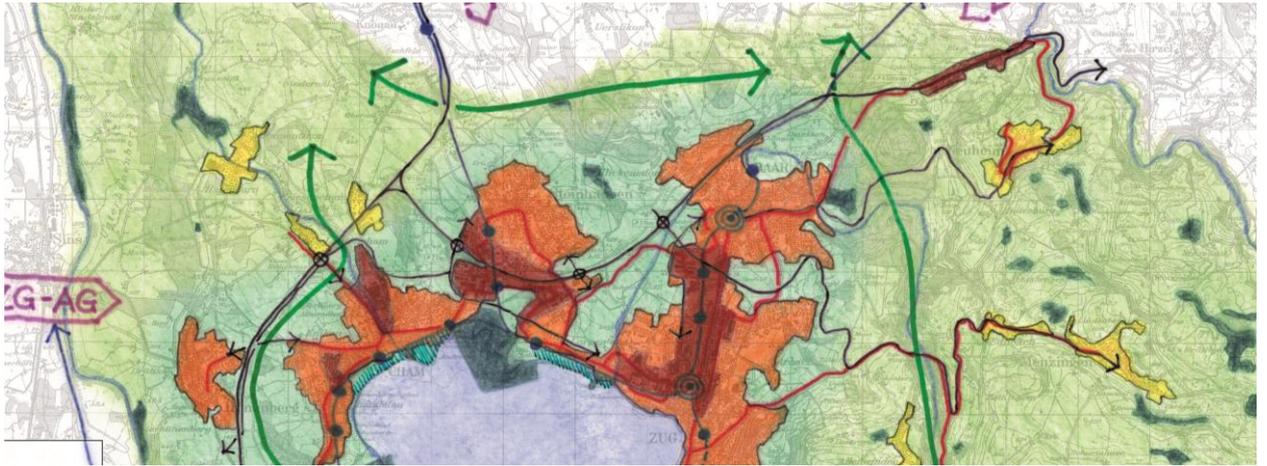


Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation - Anhang



Dezember 2016

Herausgeber
Baudirektion des Kantons Zug
Amt für Raumplanung
Aabachstrasse 5
6301 Zug
T 041 728 54 80
info.arp@zg.ch

Bezugsquelle digital
info.arp@zg.ch

Dezember 2016 - Einreichungsversion
© Kanton Zug

Verfasser
Amt für Raumplanung
Aabachstrasse 5
6301 Zug
T 041 728 54 80
info.arp@zg.ch

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
T 041 395 16 16
info@ebp.ch
Auftragsnummer: 214305.00

Inhalt

A.	Literaturverzeichnis	5
B.	Roter Faden	7
C.	Unfallstatistik nach Gemeinde	11
D.	Verkehrsmodellplots	35
E.	Massnahmenblätter	45
F.	Massnahmengesamtkarte	165
G.	Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm 3. Generation	167

A. Literaturverzeichnis

- [ARE 2015] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation
16.02.2015
- [ARE 2014] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
ÖV-Güteklassen: Berechnungsmethodik ARE
11.2014
- [ARE 2013a] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
Bauzonenstatistik Schweiz, 2012
07.01.2013
- [ARE 2013b] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / CH
Nachhaltigkeitsindikatoren für Kantone: Erhebung 2013
12.11.2011
- [ARP 2011] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Neuordnung Kantonsstrassennetz und Regelung der Entschädigung für Abklassierungen
25.01.2011
- [ARP 2014] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Der Kanton Zug und seine Nachbarn: Eine statistische Übersicht in Karten
14.04.2014
- [ARP 2012] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Agglomerationsprogramm Zug 2. Generation, Bericht
01.06.2012
- [ARP 2007] Amt für Raumplanung des Kantons Zug (ARP)
Agglomerationsprogramm Zug, Bericht
01.12.2007
- [JAEGER 2008] Jaeger, J., Schwick, C., Bertiller, R., Kienast, F.
Landschaftszersiedelung Schweiz – Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung.
Wissenschaftlicher Abschlussbericht. Schweizerischer Nationalfonds, Nationales Forschungsprogramm NFP 54 «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung». Zürich.
31.06.2008
- [RR 2010] Regierungsrat des Kantons Zug
Mit Zug einen Schritt voraus: Strategie des Regierungsrates 2010-2018
08.04.2010
- [WÜEST 2010] Wüest und Partner
Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose 2010
2010

B. Roter Faden

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

Nr.	Massnahme	Teilstrategie																							
		N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	N8	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8
Massnahmen Landschaft																									
M31.01	Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene umsetzen		X		X			X							X									X	
M31.02	Gestaltung und Renaturierung stehender und fliessender Gewässer	X		X				X	X	X															
M31.03	Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungs-konzepte erarbeiten	X			X	X		X																	
M31.04	Wald in seiner Erholungsfunktion nutzen	X			X			X	X																
M31.05	Natur im Siedlungsgebiet fördern							X							X										
Massnahmen Siedlung																									
M32.01	Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte										X	X	X	X											
M32.02	Innenentwicklung Neuheim									X	X	X	X	X	X										
M32.03	Wohnungsbau für mittlere Einkommen																X								
M32.04	Verkehr-intensive Einrichtungen an integrierten Lagen											X				X									
M32.05	Verzicht auf Neueinzonungen, Begrenzung des Siedlungsgebiets									X	X														
M32.06	Bauen ausserhalb der Bauzone	X												X											
Massnahmen Verkehr																									
<i>Massnahmen öffentlicher Verkehr</i>																									
Ü34.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug – Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug und 4. Perronkante Bahnhof Baar)																	X					X		
Ü34.02	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid																	X					X		
M34.03	Massnahmenpaket Buspriorisierung																		X			X			X
M34.04	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter																		X			X			
M34.05	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, mittelfristig																		X	X		X			X
M34.06	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz																X		X			X			
M34.07	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, langfristig																		X	X		X			
M34.08	Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe																		X			X			
<i>Fuss- und Veloverkehr</i>																									
M36.01	Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr																					X	X	X	
M36.02	Mittelfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr																					X	X	X	
<i>Verkehrssicherheit</i>																									
M37.01	Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit																								X
M37.02	Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit																								X
M37.03	Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit																								X
<i>Verkehrsmanagement</i>																									
M38.01	Verkehrssteuerung Cham-Hünenberg (FlaMa UCH)																			X	X				
M38.02	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug																			X	X	X			
<i>Strassenraumgestaltung</i>																									
M39.01	Umgestaltung Inwilriedstrasse														X					X	X	X	X	X	X
M39.02	Umgestaltung Rigiplatz														X							X	X	X	
M39.03	Umgestaltung Knoten Zythus														X							X	X	X	
M39.04	Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg														X							X	X	X	
M39.05	Umgestaltung Birkenstrasse														X				X	X		X	X	X	
M39.06	Umgestaltung Mattenstrasse														X							X	X	X	
M39.07	Tempo 30-Zone Herti: St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse														X					X		X	X	X	
M39.08	Tempo 30-Zone Lüssirain/Obersack/Rötél														X					X		X	X	X	
M39.09	Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug														X					X		X	X	X	
M39.10	Strassenraum Hünenberg - Luzernerstrasse														X					X		X	X	X	
M39.11	Umgestaltung Zentrum Menzingen														X					X		X	X		
M39.12	Umgestaltung Industriestrasse														X					X	X	X	X	X	

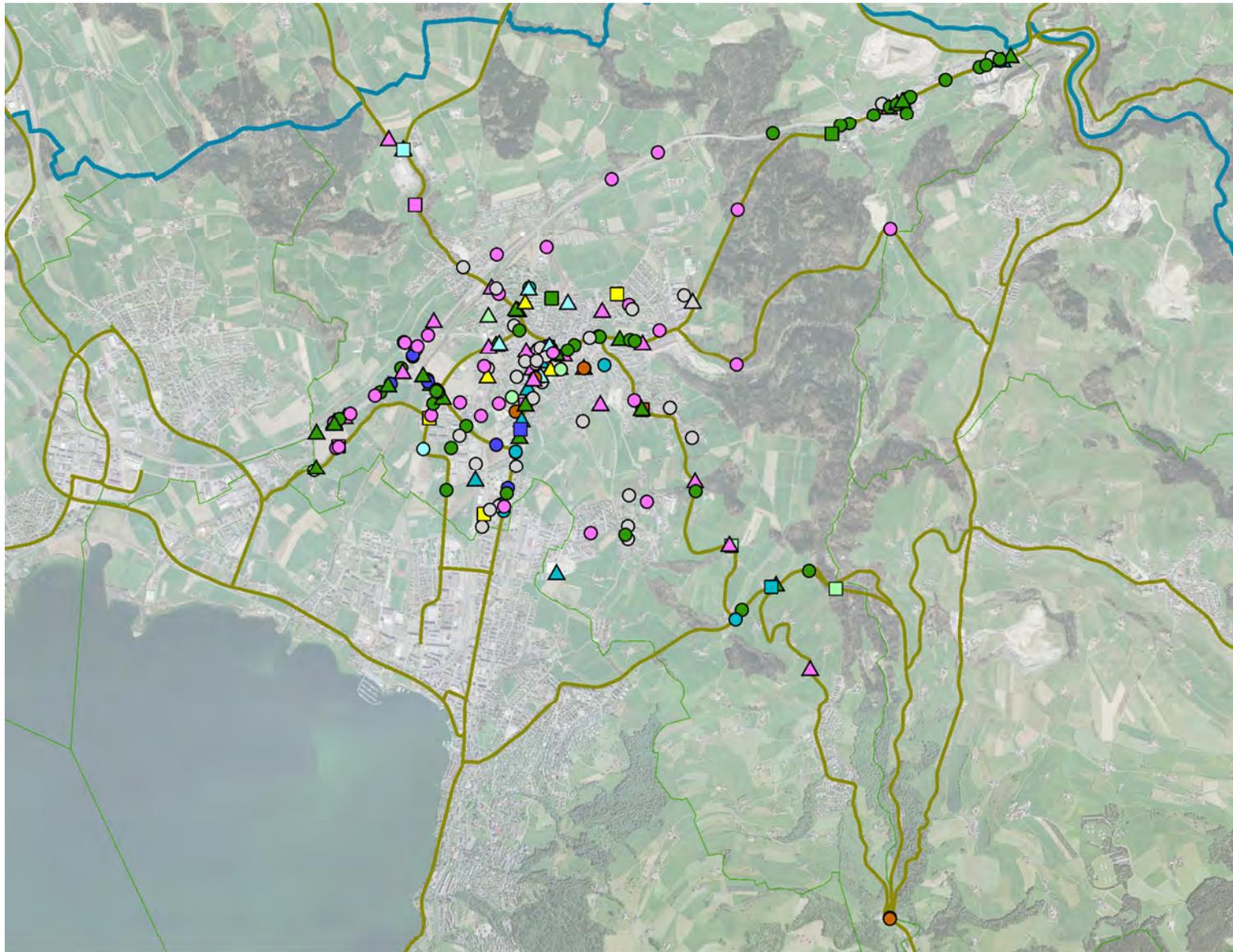
C. Unfallstatistik nach Gemeinde

Auf den folgenden Seiten ist die Verteilung der Unfälle nach Gemeinden für das Jahr 2014 gezeigt. Einerseits wird die Art der Unfälle dargestellt, andererseits ihre geographische Verteilung.



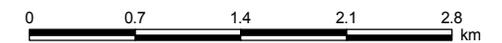
Gemeinde Baar

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
☒	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2 Auffahrunfall
☒	3 Abbiegeunfall
☒	4 Einbiegeunfall
☒	5 Überqueren der Fahrbahn
☒	6 Frontalkollision
☒	7 Parkierunfall
☒	8 Fussgängerunfall
☒	9 Tierunfall
☒	00 Andere



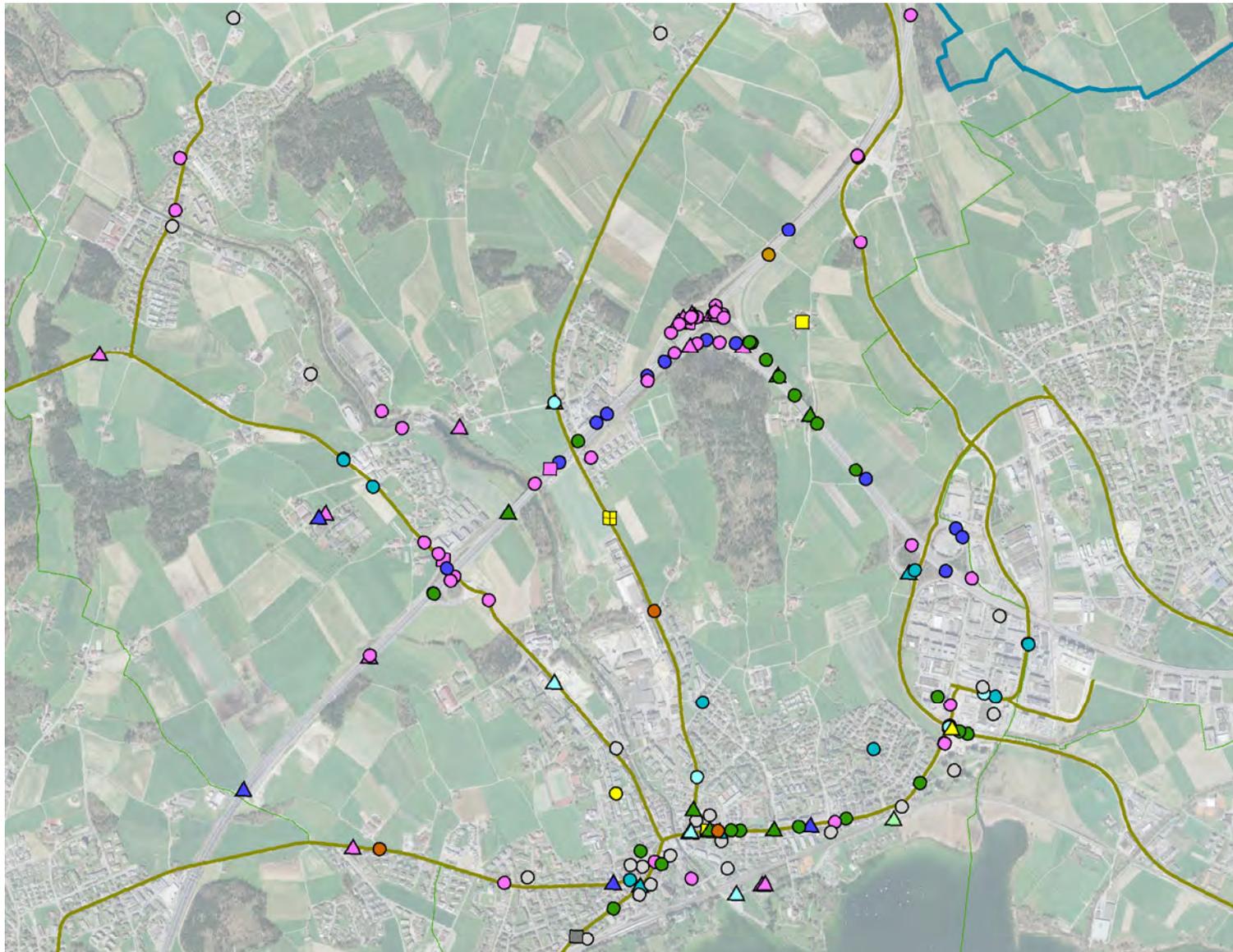
ca. 1:50'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





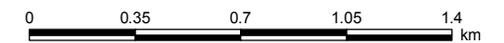
Gemeinde Cham

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere



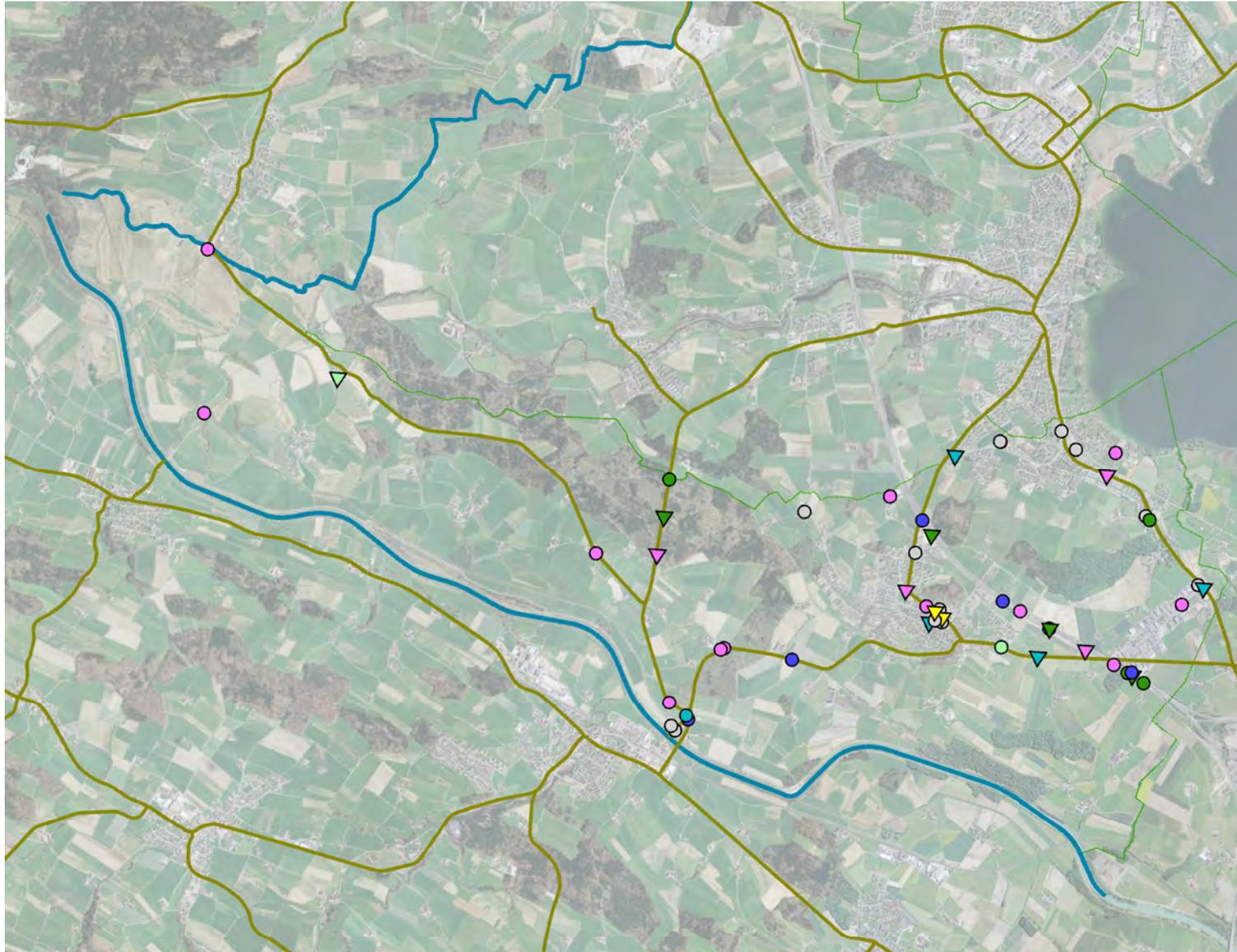
ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





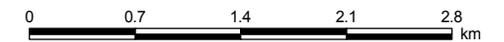
Gemeinde Hünenberg

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
田	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
田	0 Schleuder- oder Selbstunfall
田	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
田	2 Auffahrunfall
田	3 Abbiegeunfall
田	4 Einbiegeunfall
田	5 Überqueren der Fahrbahn
田	6 Frontalkollision
田	7 Parkierunfall
田	8 Fussgängerunfall
田	9 Tierunfall
田	00 Andere



ca. 1:50'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





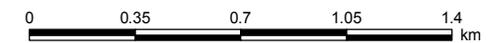
Gemeinde Menzingen

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
☒	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2 Auffahrunfall
☒	3 Abbiegeunfall
☒	4 Einbiegeunfall
☒	5 Überqueren der Fahrbahn
☒	6 Frontalkollision
☒	7 Parkierunfall
☒	8 Fussgängerunfall
☒	9 Tierunfall
☒	00 Andere



ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





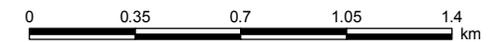
Gemeinde Neuheim

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
田	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
田	0 Schleuder- oder Selbstunfall
田	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
田	2 Auffahrunfall
田	3 Abbiegeunfall
田	4 Einbiegeunfall
田	5 Überqueren der Fahrbahn
田	6 Frontalkollision
田	7 Parkierunfall
田	8 Fussgängerunfall
田	9 Tierunfall
田	00 Andere



ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





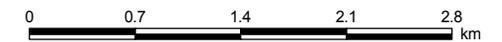
Gemeinde Oberägeri

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere



ca. 1:50'000

© ASTRA / Kantone

24.08.2015 / ue00998





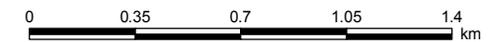
Gemeinde Risch

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
■	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





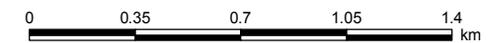
Gemeinde Steinhausen

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
田	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
田	0 Schleuder- oder Selbstunfall
田	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
田	2 Auffahrunfall
田	3 Abbiegeunfall
田	4 Einbiegeunfall
田	5 Überqueren der Fahrbahn
田	6 Frontalkollision
田	7 Parkierunfall
田	8 Fussgängerunfall
田	9 Tierunfall
田	00 Andere



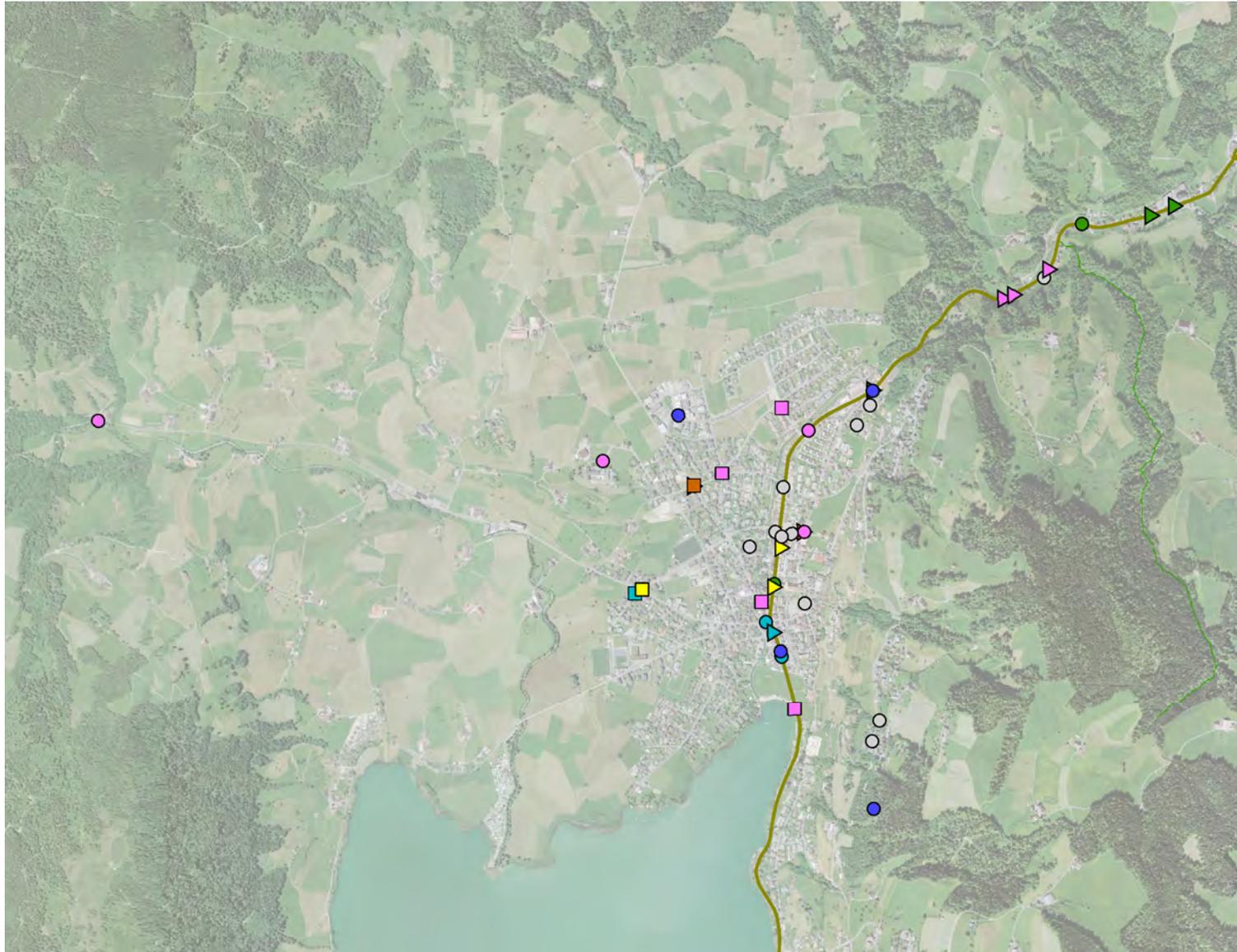
ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





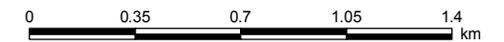
Gemeinde Unterägeri

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere



ca. 1:25'000

© ASTRA / Kantone

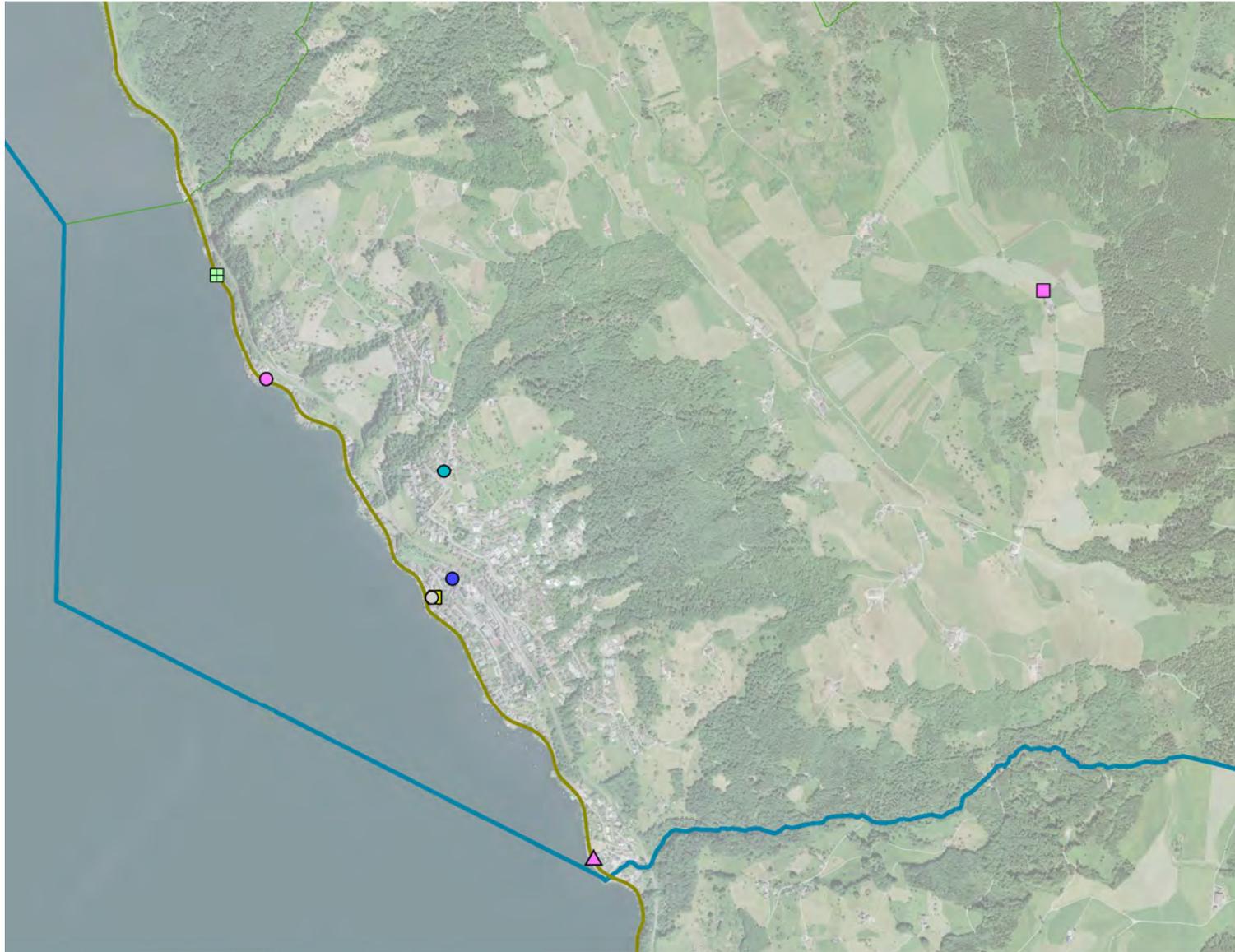
24.08.2015 / ue00998





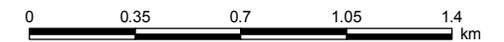
Gemeinde Walchwil

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
▣	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
▣	0 Schleuder- oder Selbstunfall
▣	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
▣	2 Auffahrunfall
▣	3 Abbiegeunfall
▣	4 Einbiegeunfall
▣	5 Überqueren der Fahrbahn
▣	6 Frontalkollision
▣	7 Parkierunfall
▣	8 Fussgängerunfall
▣	9 Tierunfall
▣	00 Andere



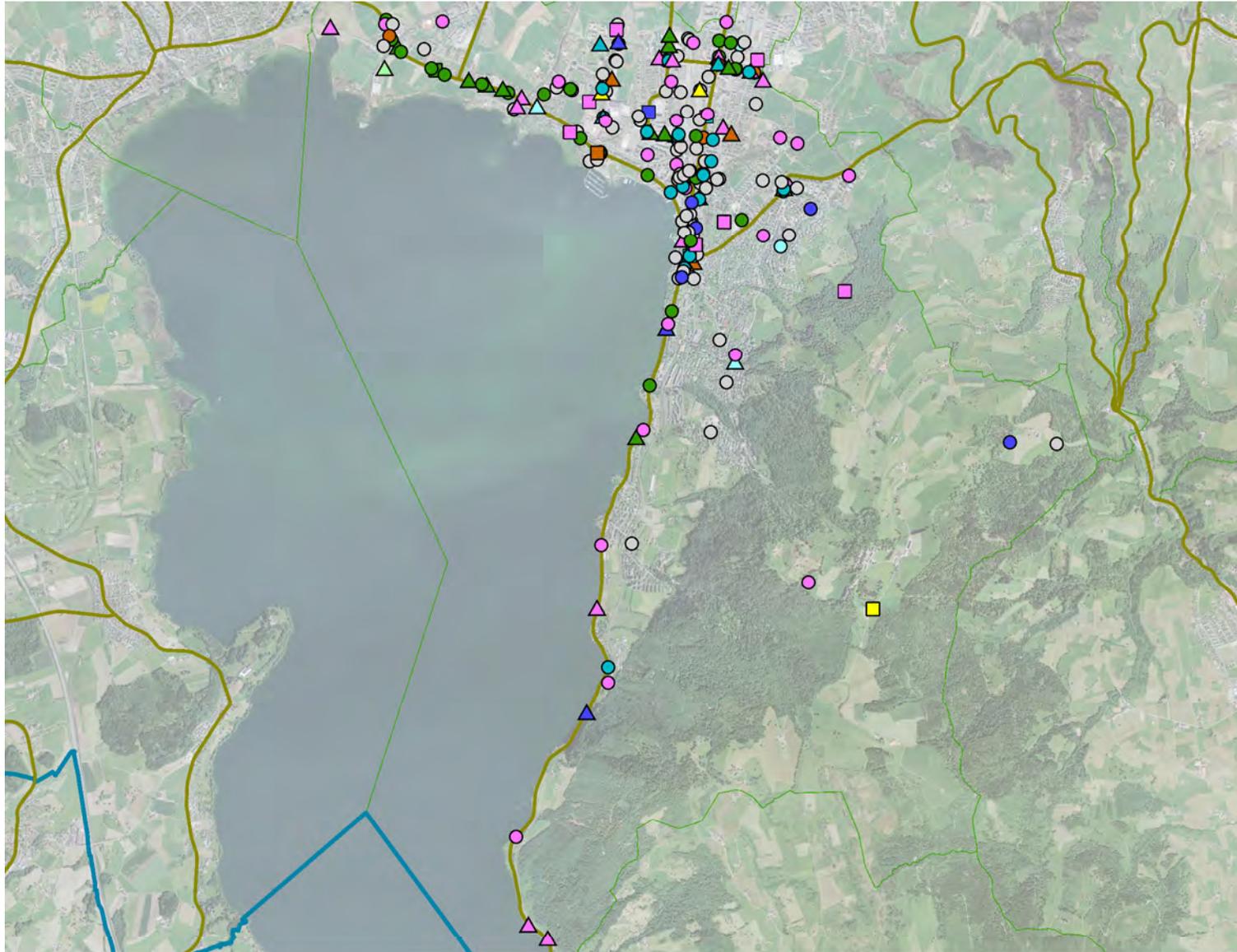
ca. 1:25'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998





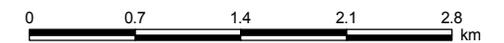
Gemeinde Zug

01.01.2014 - 31.12.2014



Unfallschwere	
Unfall mit:	
☒	Getöteten U _(G)
□	Schwerverletzten U _(SV)
△	Leichtverletzten U _(LV)
○	ausschl. Sachschaden U _(SS)

Unfalltyp	
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2 Auffahrunfall
☒	3 Abbiegeunfall
☒	4 Einbiegeunfall
☒	5 Überqueren der Fahrbahn
☒	6 Frontalkollision
☒	7 Parkierunfall
☒	8 Fussgängerunfall
☒	9 Tierunfall
☒	00 Andere



ca. 1:50'000
© ASTRA / Kantone
24.08.2015 / ue00998



D. Verkehrsmodellplots

- Belastung MIV und ÖV Ausgangszustand (2012)
- Belastung MIV und ÖV Referenzzustand (2030)

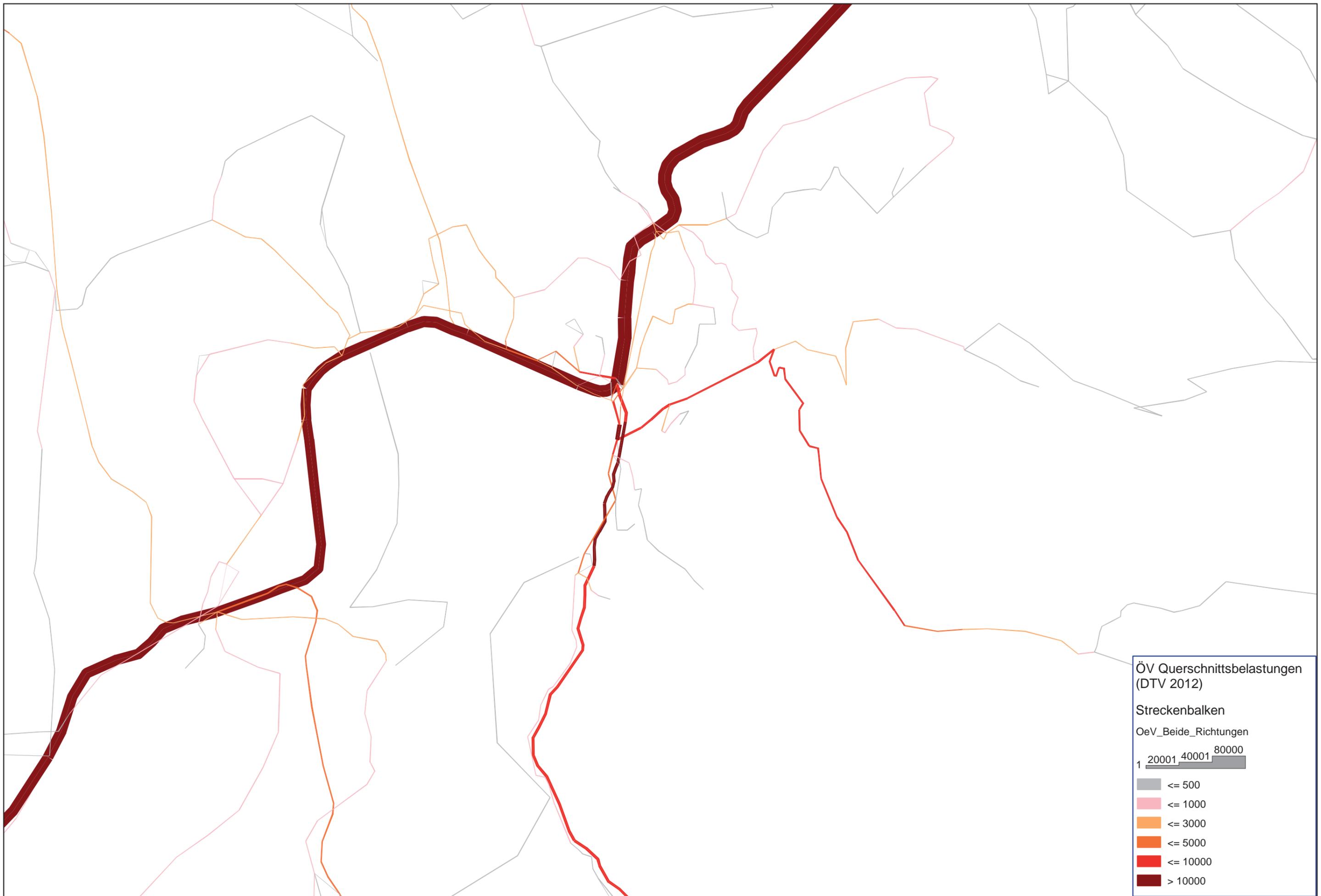


**Kfz Querschnittsbelastungen
(DTV 2012)**

Streckenbalken
Kfz_Beide_Richtungen

0 20000 40000 80000

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



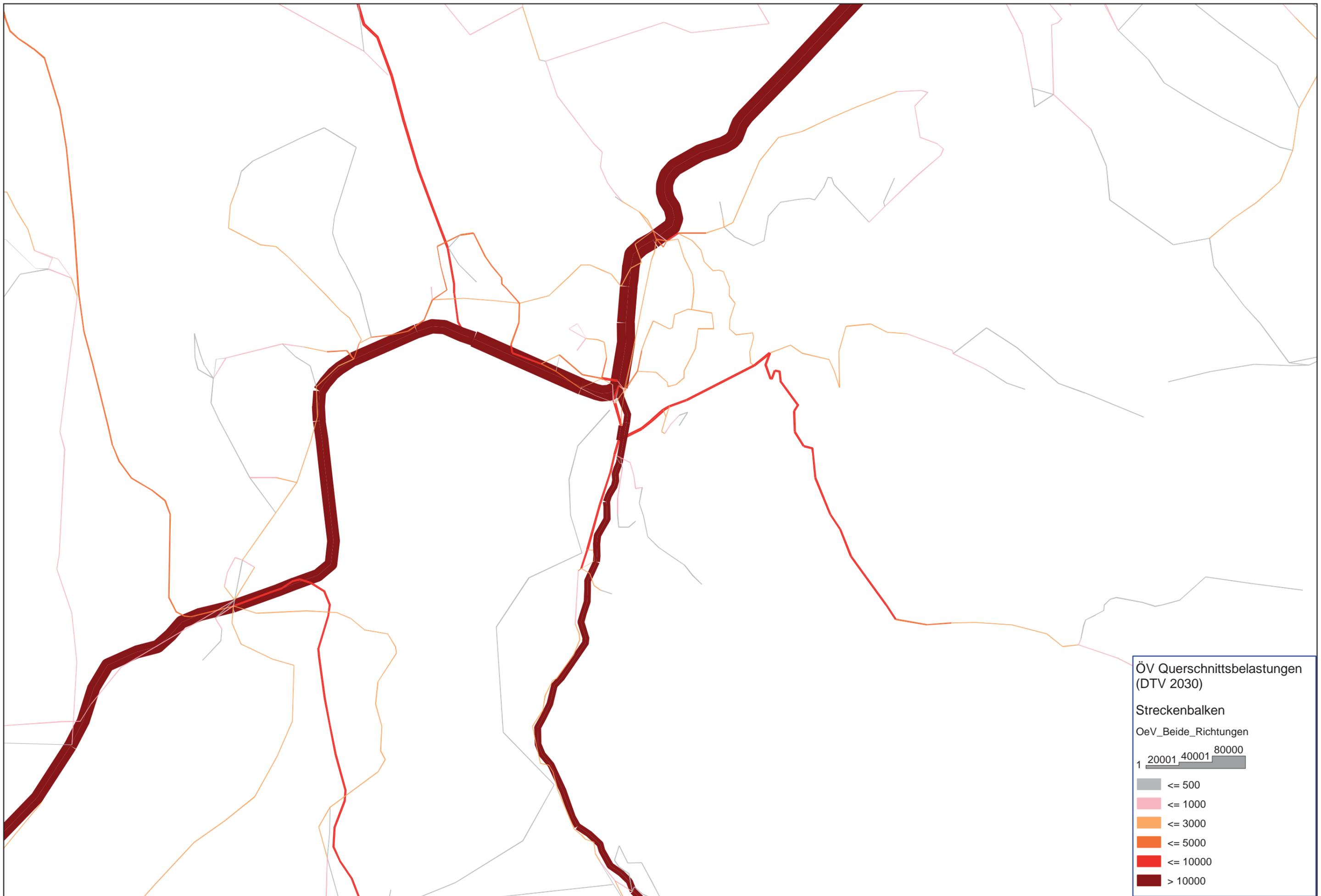


**Kfz Querschnittsbelastungen
(DTV 2030)**

Streckenbalken
Kfz_Beide_Richtungen

0 20000 40000 80000

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



E. Massnahmenblätter

Nr.	Titel Massnahme / Massnahmenpaket	Massnahmenträger	Priorität
<i>Massnahmen Landschaft</i>			
M31.01	Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene umsetzen	Kanton	A, Eigenleistung
M31.02	Gestaltung und Renaturierung stehender und fliessender Gewässer	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
M31.03	Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungskonzepte erstellen	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
M31.04	Wald in seiner Erholungsfunktion nutzen	Kanton / Waldeigentümergeinschaften	A, Eigenleistung
M31.05	Natur im Siedlungsgebiet fördern	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
<i>Massnahmen Siedlung</i>			
M32.01	Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte	Gemeinden / Private	sofort, Eigenleistung
M32.02	Innenentwicklung Neuheim	Gemeinde Neuheim	A, Eigenleistung
M32.03	Wohnungsbau für mittlere Einkommen	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
M32.04	Verkehrsentensive Einrichtungen an integrierten Lagen	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
M32.05	Verzicht auf Neueinzonungen, Begrenzung des Siedlungsgebiets	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
M32.06	Bauen ausserhalb der Bauzone	Kanton / Gemeinden	A, Eigenleistung
<i>Massnahmen öffentlicher Verkehr</i>			
Ü34.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug – Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug und 4. Perronkante Bahnhof Baar)	Bund	übergeordnet
Ü34.02	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid	Bund	übergeordnet
M34.03	Massnahmenpaket Buspriorisierung	Kanton / Gemeinden	A
M34.04	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	Kanton / Gemeinden	A
M34.05	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	Kanton / Gemeinden	B
M34.06	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	Gemeinde	A
M34.07	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, langfristig	Kanton	C
M34.08	Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe	Kanton	A
<i>Massnahmen Fuss- und Veloverkehr</i>			
M36.01	Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr	Kanton, Gemeinden	A
M36.02	Mittelfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr	Kanton, Gemeinden	B
<i>Massnahmen Verkehrssicherheit</i>			
M37.01	Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit	Kanton	sofort, Eigen-

			leistung
M37.02	Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit	Kanton, Gemeinden	A
M37.03	Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit	Kanton, Stadt Zug	B
<i>Massnahmen Verkehrsmanagement</i>			
M38.01	Verkehrssteuerung Cham-Hünenberg (FlaMa UCH)	Kanton	mittelfristig, Eigenleistung
M38.02	Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug	Kanton, Gemeinden	sofort, Eigenleistung
<i>Massnahmen Strassenraumgestaltung</i>			
M39.01	Umgestaltung Inwilerriedstrasse	Gemeinde Baar	A
M39.02	Umgestaltung Rigiplatz	Gemeinde Cham	A
M39.03	Umgestaltung Knoten Zythus	Gemeinde Hünenberg / Kanton	B
M39.04	Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg	Gemeinde Hünenberg	A
M39.05	Umgestaltung Birkenstrasse (Suurstoffi)	Gemeinde Risch	A
M39.06	Umgestaltung Mattenstrasse	Gemeinde Risch	sofort, Eigenleistung
M39.07	Tempo 30-Zone Herti: St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse	Stadt Zug	A
M39.08	Tempo 30-Zone Lüssirain/Obersack/Rötél	Stadt Zug	A
M39.09	Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug	Stadt Zug	A
M39.10	Strassenraum Hünenberg - Luzernerstrasse	Gemeinde Hünenberg	B
M39.11	Umgestaltung Zentrum Menzingen	Kanton	sofort, Eigenleistung
M39.12	Umgestaltung Industriestrasse	Stadt Zug	A

Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene umsetzen		Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M31.01
				ARE-Code	
Teilstrategie	N2: Urbane Landwirtschaft stärken, N4: Korridore für Wildtiere freihalten, N7: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften, S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten				
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
Zweckmässigkeit	Mit dem Erholungskonzept Lorzenebene werden die unterschiedlichen Nutzungen (intensive Naherholung, Landwirtschaft, LV-Korridore) abgestimmt und damit eine urbane Landwirtschaft ermöglicht, wie sie im Zukunftsbild beschrieben ist.				
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug, Amt für Raumplanung Kostenträger: Kanton Zug, Amt für Raumplanung Weitere Beteiligte: Gemeinden, Korporation Zug		

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Lorzenebene ist in der Agglomeration Zug die zentrale «grüne Lunge». Im kantonalen Richtplan ist die Lorzenebene von der weiteren Siedlungsentwicklung ausgenommen und mit Siedlungsbegrenzungslinien umrandet. Gleichzeitig wächst der Druck auf die Lorzenebene. Immer mehr Leute suchen Naherholung, wollen spazieren, baden, reiten oder die Hunde laufen lassen, während die Landwirtschaft in der Lorzenebene Viehwirtschaft oder Ackerbau betreiben will.
Beschreibung	<p>Die Baudirektion erarbeitete das Leitbild Lorzenebene (Schlussbericht August 2012). Die im Leitbild definierten Strategien wurden in konkrete Massnahmen umformuliert und 2013 im kantonalen Richtplan festgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen eines Renaturierungskonzeptes für die alte Lorze, wobei in den Siedlungsgebieten die Erholungsnutzung vorrangig ist, während es ausserhalb der Siedlungsgebiete die naturnahe Aufwertung der alten Lorze ist; ausserdem ist zu prüfen, ob bestehende Wege ohne Attraktivitätsverlust zu konzentrieren sind. - Die Stadt Zug wertet mit dem Kanton und der Korporation Zug das Gebiet Brüggli für die Erholung auf. Dazu soll der Campingplatz in seiner heutigen Form bis spätestens 2022 aufgehoben und der freiwerdende Platz für Sportlerinnen und Sportler, Badende und Erholungssuchende aufgewertet werden. Die fixe Parkierung südlich der SBB-Gleise ist aufzuheben. Die Flachwasserzone im Zugersee ist mittels gezielter Aufschüttungen ökologisch aufzuwerten und für Erholungssuchende erlebbar zu machen. Im Gebiet östlich der Mündung der alten Lorze hat der Naturschutz Priorität. - Die Zugänge zum Seeufer sind entlang der neuen Lorze, der alten Lorze sowie im Gebiet Lorzen zu verbessern. - Im Gebiet der Schiessanlage Choller soll der Autoverkehr vom Fuss- und Veloverkehr entflechtet werden. - Der Kanton hat sich dafür einzusetzen, dass die bestehende Hochspannungsleitung UW Altgass - UW Herti und die damit in Zusammenhang stehenden 16-kV-Leitungen in den Boden verlegt werden. Weiter setzt er sich dafür ein, dass die 380-kV-Leitung Mettlen - Benken/Grynaud langfristig verkabelt oder aus der Lorzenebene entfernt wird. - Der Kanton erarbeitet zusammen mit den Gemeinden und den Grundeigentümerschaften eine

	einfache Besucherlenkung. Dazu gehören die Neuorganisation von bestehenden Wegen, die Durchsetzung der geltenden Regelungen und eine aktive Information der Erholungssuchenden. Die Identität und die Qualitäten der Lorzenebene sind mit konkreten Projekten in Wert zu setzen.
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit M 31.02 «Gestaltung und Renaturierung stehender und fliessender Gewässer», M 31.03 «Landschaftsentwicklungskonzepte und Besucherlenkungskonzepte», und M 31.05 «Natur im Siedlungsgebiet».
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Vgl. Teilmassnahmen
Bezug zur Richtplanung	Beschluss L 11.3.1 im kantonalen Richtplan (siehe auch Beschreibung der Massnahme) Beschluss L 8.1.3 und L 8.1.5 im kantonalen Richtplan (im KR am 28.05.2015)

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Renaturierungskonzept für die alte Lorze	Kanton Zug	Vorbereitung: 2015/16 Umsetzung: 2018-2020	Nicht mitfinanzierbar
2	Aufwertung Gebiet Brüggli	Stadt Zug	2016 / 2019	Nicht mitfinanzierbar
3	Verbesserung Seezugänge	Kanton Zug	2018 / 2020- 2025	Nicht mitfinanzierbar
4	Erdverlegung, Verkabelung oder Entfernung Hochspannungsleitungen	Kanton Zug	UW Altgass - UW Herti: im Bau 380kV Samstagern - Benken/Grynau: Mach- barkeitsstudie läuft	Nicht mitfinanzierbar
5	Besucherlenkung	Kanton Zug	Vorbereitung: 2016/18 Umsetzung:2018	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr anbieten
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3a	Flächenbeanspruchung	Flächenrückerstattung für Natur, Wald, Gewässer, Landwirtschaft, Naherholungsgebiete
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebieten, Steigerung der Natur und Landschaftsqualität, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen

Quellen	
1	<i>Leitbild Lorzenebene, Schlussbericht August 2012</i>
2	<i>Verkehr und Parkierung – Schiessanlage Choller, Schlussbericht 2016</i>

Gestaltung und Renaturierung stehender und fließender Gewässer	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M 31.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	N1: Kulturlandschaft bewahren und entwickeln, N3: Parklandschaft am Zugersee weiterentwickeln, N6: Erholung in Wäldern nutzen, N7: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften, N8: Uferbereiche als Räume für Natur und Mensch erhalten			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit der Gestaltung und Renaturierung der Bäche und der Seeufer können die im Zukunftsbild erwähnten Naturschutzgebiete mit hoher Artenvielfalt ausgebaut und vernetzt werden.			
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug, Gemeinden Kostenträger: Kanton Zug, Gemeinden Weitere Beteiligte: -	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Der kantonale Richtplan bezeichnet Seeufer, welche auf ihr Renaturierungspotenzial zu analysieren sind. Eine Grundlage dafür ist die von Dr. Petra Teiber durchgeführte Seeuferbewertung des Zuger- und des Ägerisees (August 2013). Grundsätzlich werden Seeufer im Siedlungsgebiet und ausserhalb des Siedlungsgebietes unterschieden. Im Siedlungsgebiet soll das Anliegen unterstützt werden, den See für Erholung, Freizeit und Sport attraktiv zu gestalten. Dazu gehören auch gute Verbindungen vom Seeufer zu den dahinter liegenden Freiflächen. Ausserhalb der Siedlungsgebiete sollen die Seeufer grundsätzlich für die Interessen von Natur und Landschaft freigehalten werden. Der Kanton führt Massnahmen weiter, um die Qualität des Wassers des Zugersees zu verbessern und die Ufervegetation zu schützen. Am Zuger- und am Ägerisee sind verschiedene Ufer mit Riedvegetation und Flachwasserzonen als Naturschutzgebiete ausgeschieden. Wo sinnvoll, sollen die Schilfbestände ergänzt werden. Beide Seen stehen unter dem Druck der Erholungsnutzung.</p> <p>Die Fliessgewässer prägen die Landschaft des Kantons Zug, dienen der ökologischen Vernetzung und reichern das Grundwasser an. Sie bilden mit ihren Ufern einen vielfältigen Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Die Gewässer bieten der Bevölkerung Raum für Erholung und Freizeit.</p>
Beschreibung	<p>Der kantonale Richtplan gibt auch Auskunft über die zu renaturierenden überregionalen Fliessgewässer.</p> <p>Aufwertung der öffentlich zugänglichen Seeuferpartien und Parkanlagen (Hirsgarten Cham, Choller Zug) und der im kantonalen Richtplan enthaltenen Naturschutzgebiete (Choller Zug, Dersbach/Freudenberg und Hünenberg/Risch).</p>

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit M 31.01 « Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene umsetzen »
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Umsetzung Massnahmen Lorzenebene (siehe M 31.01)
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan, Beschluss L 8.3 «Seen» und Beschluss L 8.1.3 «Kanton und Gemeinden renaturieren folgende überregionale Fließgewässer im Rahmen von Gesamtprojekten. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind in die Bearbeitung einzubeziehen.», L 8.3.4 «Der Kanton analysiert folgende Seeufer auf das Renaturierungspotenzial. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind in die Bearbeitung einzubeziehen.».
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Die Länge der zu renaturierenden Fließgewässer in den nächsten 20 Jahren (gem. kantonalem Richtplan) beträgt 30 km.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Renaturierungskonzept Fließgewässer	Kanton Zug	Vorbereitung: ab 2015 Umsetzung: bis 2034	Nicht mitfinanzierbar
2	Strategische Planung Seeufer	Kanton Zug	Vorbereitung: bis 2022 Umsetzung: bis 2042	Nicht mitfinanzierbar
3	Renaturierung der Seeufermauer in Buonas	Gemeinde Risch	Umsetzung ab 2017	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3b	Natur- und Landschaftsräume	Flächenrückerstattung für Gewässer, Verhinderung des Verlustes wertvollen Biotopen, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebieten, Steigerung der Natur- und Landschaftsqualität, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen

Quellen	
1	Schilfschutzkonzept Zugersee, Schutz und Entwicklung der naturnahen Flachufer, 1997
2	Schilfschutz Zugersee, Erfolgskontrolle über die Schilf- und Uferschutzmassnahmen 1998 - 2006 und Mehrjahresprogramm bis 2012, 2007
3	Seeuferbewertung Zugersee, Dr. Petra Teiber, D-Wasserburg; April 2013, Teil I: Seeuferbewertung 2009, Teil II: Aufwertungspotenzial 2012
4	Seeuferbewertung Ägerisee, Dr. Petra Teiber, D-Wasserburg; April 2013, Teil I: Seeuferbewertung 2009, Teil II: Aufwertungspotenzial 2012
5	Strategische Planung Revitalisierung Fliessgewässer Kanton Zug, Tiefbauamt, Abt. Wasserbau, 2014

Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungskonzepte erstellen	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M31.03
			ARE-Code	

Teilstrategie	N1: Kulturlandschaft bewahren und entwickeln, N4: Korridore für Wildtiere freihalten, N5: Naturschutzgebiete bewahren, N7: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Um die im Zukunftsbild skizzierte urbane Landwirtschaft zu erreichen, müssen die unterschiedlichen Nutzungen in der Landschaft abgestimmt werden. Dazu eignen sich die oben beschriebenen Konzepte. Dabei sind die durchgängigen Korridore für Wildtiere freizuhalten und bestehende Naturschutzgebiete zu berücksichtigen. Auch in den grossräumigen Kulturlandschaften sind Entwicklungsleitbilder hilfreich, um Etappen auf dem Weg zu einem angestrebten Zielzustand zu erreichen.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug, Gemeinden Kostenträger: Kanton, Gemeinden, Korporationen Weitere Beteiligte: -

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Verschiedene Nutzungs- und Lebensräume stehen in einem Spannungsfeld unterschiedlicher Ansprüche zwischen Naherholung, Naturschutz, Landwirtschaft und Siedlungserweiterungen. Die vielfältigen Ansprüche auf die Natur- und Lebensräume nehmen deshalb zu und die Landwirtschaft wird immer weiter zurückgedrängt. Mit der Ausarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten LEK oder Entwicklungs- bzw. Besucherlenkungskonzepten in Gebieten mit aussergewöhnlichen Naturwerten werden Instrumente geschaffen, um künftige Nutzungen und Entwicklungen in die gewünschten Bahnen zu lenken.
Beschreibung	Bereits erarbeitete und in Umsetzung befindliche Landschaftsentwicklungskonzepte: <ul style="list-style-type: none"> - LEK Reuss (2003) - LEK Cham (2005) - LEK Oberägeri (2010) Vernetzungsprojekte decken das gesamte Gebiet des Agglomerationsperimeters Zug ab, mit Ausnahme der Lorzenebene, für welche ein separates Erholungs-, Nutzungs- und Besucherlenkungskonzept vorliegt (siehe M 31.01). Bereits erarbeitete und in Umsetzung befindliche Entwicklungsleitbilder und Besucherlenkungskonzepte: <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungsleitbild Zuger-/Walchwilser-/Rossberg - Entwicklungsleitbild und Besucherlenkungskonzept Maschwander Allmend Als nächste Schritte stehen die Erarbeitung eines LEK Risch und die Umsetzung der bestehenden LEKs, der Entwicklungsleitbilder und der Besucherlenkungskonzepte an. Ausserdem laufen zur Zeit die Vorbereitungsarbeiten für ein LEK Baar.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Kein übergeordneter Koordinationsbedarf
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Erarbeiten eines LEK Risch Umsetzung der bestehenden LEK, der Entwicklungsleitbilder und der Besucherlenkungskonzepte
Bezug zur Richtplanung	Umsetzung des Beschlusses L 7.1.2 «Erarbeitung und Finanzierung von Landschaftsentwicklungskonzepten LEK in Landschaftsschongebieten» im kantonalen Richtplan.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Umsetzung der erarbeiteten LEK und Entwicklungsleitbilder	Kanton / Gemeinden	Laufende Umsetzungen	Nicht mitfinanzierbar
2	Erarbeitung LEK Risch	Kanton / Gemeinde Risch	Vorbereitung: ab 2015 Umsetzung: offen	Nicht mitfinanzierbar
3	Umsetzung Entwicklungsleitbild Zuger-/Walchwiler-/Rossberg	Kanton / Gemeinden / Korporationen bzw. Grundeigentümer	Laufende Umsetzung	Nicht mitfinanzierbar
3a	Zugerbergtrail (Mountainbike-Abfahrt) zur Bündelung der Downhill-Strecken und Entlastung von unerwünschten Abfahrtspisten	IG Mountainbike Zug / Korporation Zug / Zugerbergbahn	Vorbereitung: 2013/15 Umsetzung: 2015/16	Nicht mitfinanzierbar
3b	Verlegung der Langlaufloipe auf unproblematische Linienführungen	Kanton / Korporation Zug	Vorbereitung: 2013/14 Umsetzung: 2014/2015	Nicht mitfinanzierbar
3c	Renaturierung Moor Eigenried nach Umliegung der Loipe	Kanton	Vorbereitung: 2013/14 Umsetzung: ab 2014	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

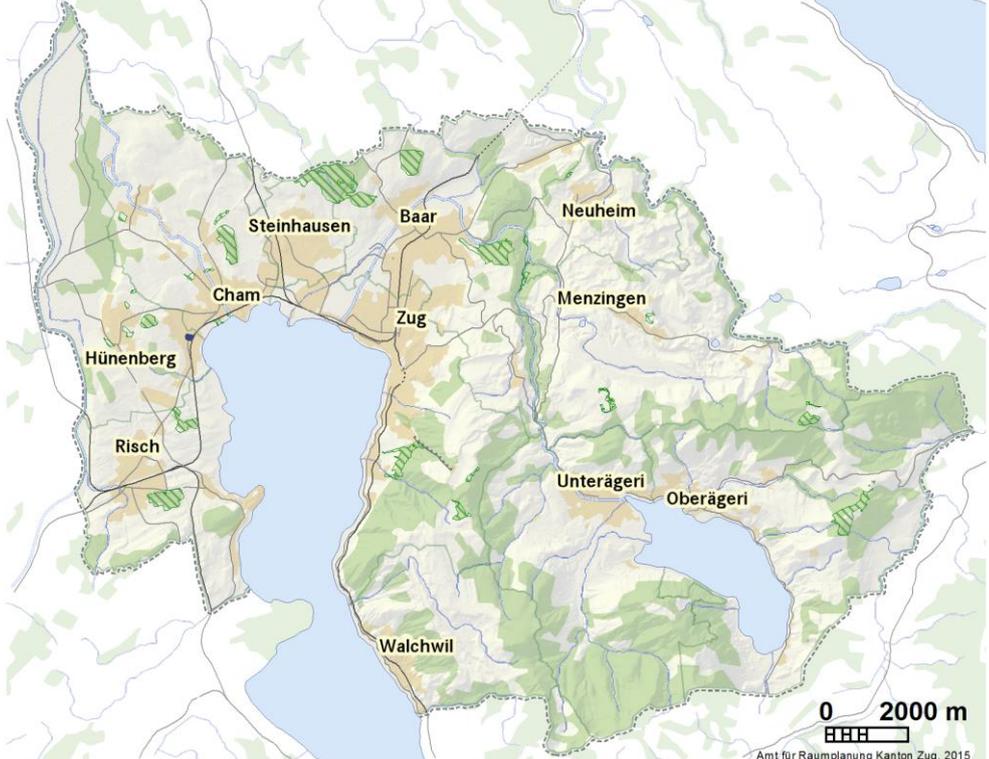
Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Einfache Routenführung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

Quellen	
1	LEK Reuss, Bericht 2003
2	LEK Cham, Bericht 2005
3	LEK Oberägeri, Bericht 2010
4	Entwicklungsleitbild Zuger-/Walchwiler-/Rossberg, Bericht 2011
5	Entwicklungsleitbild und Besucherlenkungskonzept Maschwander Allmend, Bericht 2008

Wald in seiner Erholungsfunktion nutzen	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M31.04
			ARE-Code	

Teilstrategie	N1: Kulturlandschaft bewahren und entwickeln, N4: Korridore für Wildtiere freihalten, N6: Erholung in Wäldern nutzen, N7: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Der unterschiedlichen Funktion der Wälder muss Rechnung getragen werden. Während die Wälder in der grossräumigen Kulturlandschaft dem Druck etwas weniger stark ausgesetzt sind, ist insbesondere in der urbanen Landwirtschaft die Nutzungsintensität hoch und eine fallweise Trennung der Nutzungen nötig.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug, Waldeigentümerschaften

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Wald wird grundsätzlich multifunktional genutzt. In einzelnen Waldgebieten überwiegen jedoch besondere Aufgaben wie Schutzfunktionen gegen Naturgefahren, Naturschutzfunktionen oder Erholungsfunktionen. Dabei können sich Überlagerungen ergeben, die sich ergänzen oder zu Interessenskonflikten führen können.
Beschreibung	Die Ausscheidung der besonderen Waldfunktionen erfolgt nach festgelegten Grundsätzen. Die Wälder mit besonderen Funktionen sind im kantonalen Richtplan abgebildet. Als prägendes Landschaftselement und wertvoller Erholungsraum ist der Wald ein wichtiger Standortfaktor im Kanton Zug. Der Wald leistet einen wesentlichen Beitrag an die hohe Lebensqualität, insbesondere auch als Erholungs- und Freizeitraum. Der überwiegende Teil der Zuger Wälder wird stark von Erholungssuchenden genutzt; der Nutzungsdruck wird jedoch auch weiterhin noch zunehmen. Damit kommt der Lenkung der Erholungsnutzung eine immer grössere Bedeutung zu. Die Erholungsnutzung soll sich in erster Linie in Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion abspielen, denn eine Konzentration in einzelnen Waldgebieten führt zu einer Entlastung anderer Wälder. In Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion können über die Grundausstattung hinausgehende Erholungseinrichtungen bewilligt werden. Dazu sind Erholungskonzepte notwendig und die Zustimmung der Grundeigentümerschaften notwendig.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit M 31.03 «Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungskonzepte»
Bezug zur Richtplanung	Kapitel L 4 «Wald»

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
	Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Laufende Umsetzung der in kantonalen Richtplan festgesetzten Grundsätze für Wälder mit besonderer Funktion und des kantonalen Waldentwicklungsplans	Kanton Zug in Zusammenarbeit mit Waldeigentümerschaften		Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

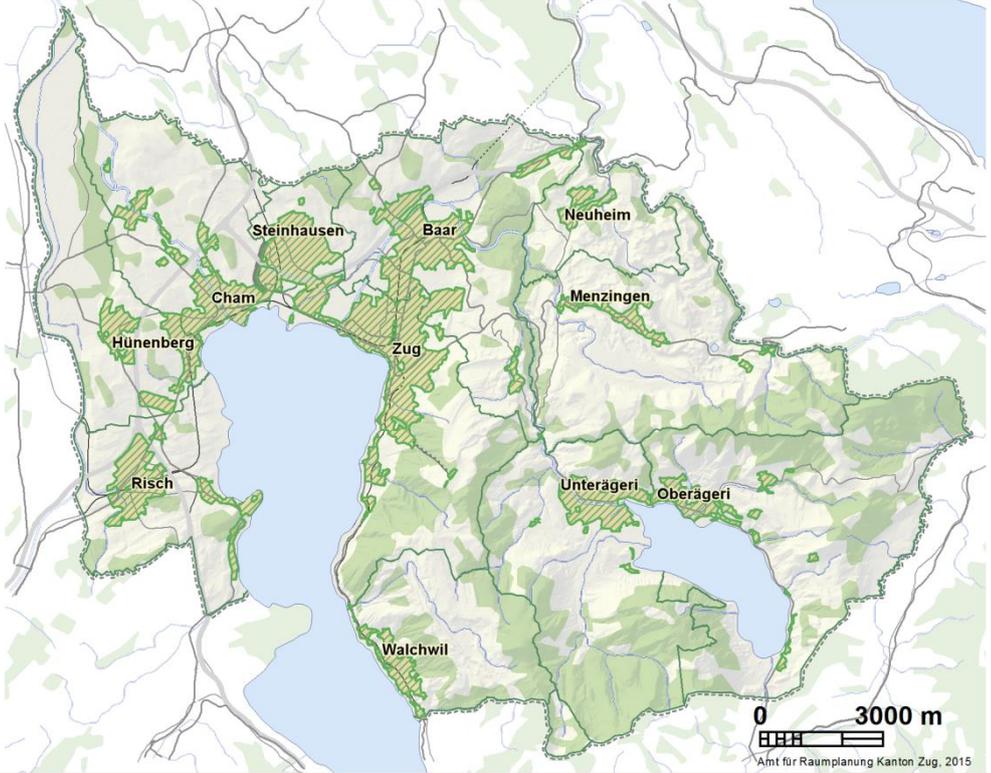
Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von Frei- und Grünräumen, Ausweitung der Grün- und Freiräume
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3b	Natur- und Landschaftsräume	Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen. Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen und bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen.

Quellen	
1	Kantonaler Waldentwicklungsplan, beschlossen vom Regierungsrat im Mai 2012

Natur im Siedlungsgebiet fördern	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M31.05
			ARE-Code	

Teilstrategie	N7: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften, S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Als Gegenpol zur dichten Siedlung sind die Freiräume auch im Siedlungsgebiet möglichst naturnah zu gestalten. Dadurch kann wie im Zukunftsbild skizziert, die hohe Artenvielfalt gefördert und der Nutzungsdruck in den Naherholungsgebieten vermindert werden. Die Aussenräume der Siedlungen, Überbauungen und Bauten sind so zu gestalten, dass sich die Bewohner gerne dort aufhalten.			
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton, Gemeinden Kostenträger: Kanton, Gemeinden Weitere Beteiligte: Private	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Siedlungsraum wird immer weiter verdichtet, was oft zulasten der (noch vorhandenen) Natur geht. Siedlungsräume können jedoch Lebensräume für eine vielfältige Biodiversität bieten. Davon profitieren nebst der Bevölkerung auch Fauna und Flora.
Beschreibung	Der Kanton und die Gemeinden sorgen für ökologische Ausgleichsflächen auch in der Siedlung. Sie achten dabei auf naturnahe Umgebungsgestaltungen. Dazu können sie im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die naturnahe Umgebungsgestaltung und notwendige Bestimmungen in die Bauordnungen aufnehmen. Ausserdem übernehmen Kanton und Gemeinden durch überzeugende Beispiele bei den öffentlichen Bauten und Anlagen eine Vorbildfunktion. Gemäss dem Konzept «Vielfältige und vernetzte Zuger Landschaft», das die Regierung im Juli 2015 verabschiedet hat, sollen Kanton und Gemeinden ihr Engagement im Siedlungsraum in den nächsten Jahren deutlich verstärken.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	[Zusammenhang mit weiteren (übergeordneten) Massnahmen, Abstimmungen, weitere Planungen/Prozesse]
Bezug zur Richtplanung	Kapitel S 5.3 Natur im Siedlungsgebiet

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten	
1	Konzept vielfältige und vernetzte Zuger Landschaft (Legislaturziel 4 des Regierungsrates)	Kanton	Vorbereitung: 2013/15 Umsetzung: ab 2016	Nicht mitfinanzierbar
2	Motion Röllin betreffend naturnaher Umgebungsgestaltung auf kantonalen Parzellen und zusätzlichen Flächen vom 18. Juni 2010	Kanton	Vorbereitung: 2012/13 Umsetzung: seit 2014	Nicht mitfinanzierbar
3	Analyse der kantonalen Liegenschaften bezüglich S 5.3 Natur im Siedlungsgebiet	Kanton	Vorbereitung: 2011 Umsetzung: 2012/13	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Ausweitung der Grün- und Freiräume im städtischen Raum, Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen, Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen
3b	Natur- und Landschaftsräume	Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen

Quellen	
1	Motion Röllin vom 18. Juni 2010; Bericht und Antrag des Regierungsrates und Kantonsratsbeschluss vom 28. Mai 2015
2	Programm für die naturnahe Umgebungsgestaltung und Pflege bei kantonalen Liegenschaften (Kanton Zug), Mai 2013

Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M32.01
			ARE-Code	

Teilstrategie	S2: Wachstum konzentrieren, S3: Siedlung verdichten, S4: Potenziale nutzen, S5: Hochwertige Architektur anstreben			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mehrere der im Bereich der Siedlung angestrebten Ziele verlangen eine Konzentration des Wachstums an bestimmten Stellen. Mit der Bezeichnung der Verdichtungsgebiete im letzten Agglomerationsprogramm und deren Sicherung im kantonalen Richtplan, haben die Gemeinden erste Schritte eingeleitet. Jetzt gilt es die entsprechenden Rahmenbedingungen rechtlich zu verankern.			
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinden, Private Kostenträger: Gemeinden, Private Weitere Beteiligte: Kanton, Zugerland Verkehrsbetriebe	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation hat der Kanton Zug Verdichtungsgebiete bezeichnet, in denen er eine hohe bauliche Dichte ermöglichen will. Die Gemeinden sind aufgefordert im Rahmen von geeigneten Planungsverfahren lokal angepasste Bebauungsstrukturen und Freiräume zu schaffen. Ziel der Verdichtungsgebiete ist eine weitere Entwicklung an sehr gut erschlossenen Standorten. Nach der Überführung dieser Verdichtungsgebiete in den kantonalen Richtplan haben die Gemeinden die Federführung übernommen.
Beschreibung	Mit der Bezeichnung der Verdichtungsgebiete im Agglomerationsprogramm 2. Generation und deren Sicherung im kantonalen Richtplan, haben die Gemeinden bereits erste Planungsschritte eingeleitet: <ul style="list-style-type: none"> - 1 - Zug/Baar: 2013/ 2014 wurde eine gemeinsame Strategie der Verdichtungsgebiete erarbeitet. In einem ersten Schritt wurde analysiert welche Gebiete sich für eine weitere Verdichtung eignen, welche Dichten vorstellbar sind und wie sich eine Entwicklung auf die bestehenden Infrastrukturen auswirken. In einem zweiten Schritt wurde eine Strategie für die Siedlungsentwicklung und die verkehrliche Entwicklung erarbeitet, im Rahmen derer die Rahmenbedingungen für die nun folgenden Planungsinstrumente geschaffen wurden. In den nächsten Jahren ist eine Anpassung der kommunalen Richtplanung sowie der Nutzungsplanung geplant. Auf einzelnen Grundstücken wird über Bebauungspläne detaillierte Fragen zu Bebauung, Freiraum und Erschliessung geregelt. - 2 – Cham: Für das ehemalige Industrieareal Cham Papieri wird seit 2013 eine Zukunftsperspektive entwickelt. Nach einer Testplanung mit vier Teams, in der Nutzung und Städtebau skizziert wurden, wurde ein Projekt zu einem Masterplan weiterentwickelt. Aktuell wird der Bebauungsplan erarbeitet, der die planungsrechtlichen Grundlagen für die Bebauung und die verkehrliche Erschliessung schafft. - 3 – Rotkreuz: Nach einem ersten Studienauftrag 2011 wurde das Siegerprojekt weiterentwickelt und mit Hochhaus- und Verkehrsgutachten ergänzt. 2012 wurden der Richtplan und die Zonenplanung angepasst. Der Bebauungsplan Suurstoffi Ost wurde im 2014 genehmigt. Die Realisierung der einzelnen Baufelder ist bis 2018 geplant.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in diesen Gebieten ist sehr wichtig. Koordinationsbedarf besteht u.a. mit folgenden Massnahmen: 34.02, 34.03, 34.06, 36.01, 38.01., 39.10.
Bezug zur Richtplanung	Die Verdichtungsgebiete sind im kantonalen Richtplan verankert.
Weitere Bemerkungen, Hinweise	Alle Gebiete sind innerhalb von rechtskräftigen Bauzonen.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Verdichtungsgebiet Zug/Baar: Schaffen der planungsrechtlichen Grundlagen für Verdichtung in Teilgebieten über kommunale Richtplanung, Nutzungsplanung und Bebauungspläne	Stadt Zug, Gemeinde Baar, Private	Zug: Anpassung kommunale Richtplanung und Hochhausleitbild: 2016 Bebauungsplan Unterfeld: 2016 Bebauungsplan V-Zug: 2017	Planungskosten nicht mitfinanzierbar
2	Verdichtungsgebiet Cham (Papieri): Schaffen der planungsrechtlichen Grundlagen für Verdichtung mit Bebauungsplan	Gemeinde Cham, Private	Genehmigung Bebauungsplan: 2016	Planungskosten nicht mitfinanzierbar

3	Verdichtungsgebiet Rotkreuz Realisierung einer Überbauung direkt am Bahnhof Rotkreuz in 2 Etappen für 1'500 Bewohner und etwa 2'500 Arbeitsplätze.	Gemeinde Rotkreuz, Private	Suurstoffi, 1. Etappe: Realisierung 2013 Suurstoffi Ost: Genehmigung Bebauungsplan 2014, Realisierung bis 2018	Planungskosten nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Sicherung einer hohen Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Fokussierung der Nachfrage auf Potenziale mit hohem ÖV- und Fuss-/Veloverkehrs-Potenzial
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	Verringerung von Neueinzonungen
3	Qualität öffentliche Räume	Qualität öffentliche Räume kann über entsprechende planungsrechtliche Vorgaben gesichert werden
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
2	Subjektive Sicherheit	Gute Gestaltung der Verdichtungsgebiete kann subjektive Sicherheit erhöhen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr, Verbesserung des Modalsplits zugunsten Fuss-/Veloverkehr und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Reduktion des Siedlungsflächenwachstums

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	<i>Innenentwicklungsstrategie Zug/Baar: Analyse, Szenarien, Strategie und Massnahmenprogramm (Gemeinde Baar, Stadt Zug: 2014)</i>
2	Verkehrliche Untersuchungen zur Innenentwicklungsstrategie Zug Baar (Kanton Zug, Gemeinde Baar, Stadt Zug: 2014)

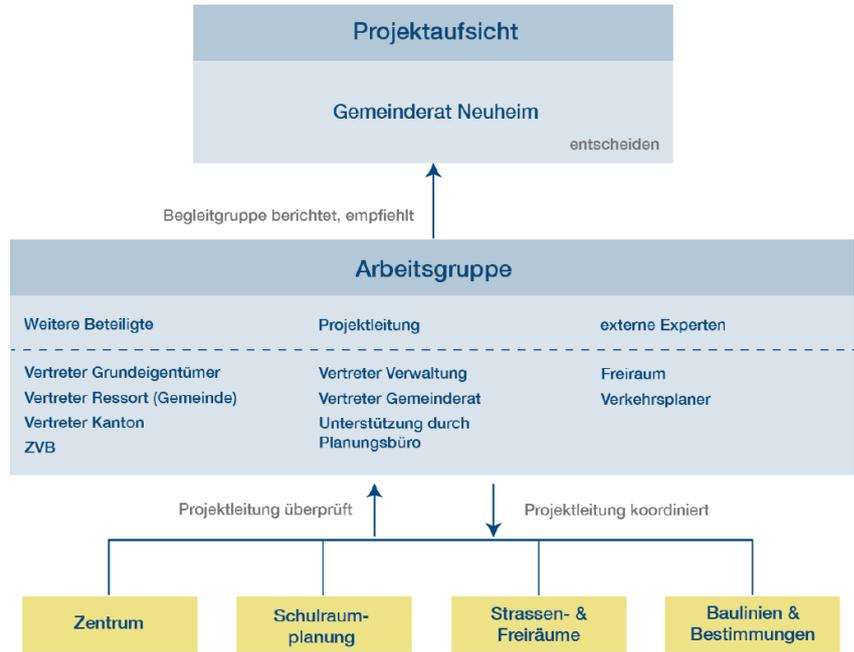
Innenentwicklung Neuheim	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M32.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	S2: Wachstum konzentrieren, S3: Siedlung verdichten, S4: Potenziale nutzen, S5: Hochwertige Architektur anstreben, S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Zentrumsentwicklung Kernzone werden mehrere im Bereich der Siedlung angestrebte Ziele verfolgt.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Neuheim Kostenträger: Gemeinde Neuheim / Kanton Zug (Dorfstrasse) Weitere Beteiligte: Zugerland Verkehrsbetriebe / Private Grundeigentümer / Tiefbauamt / Amt für öffentlichen Verkehr / Denkmalpflege

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die räumliche Entwicklung und Attraktivität des Dorfkerns Neuheim ist durch die in den 70-er Jahren erstellte Poststrasse, die als Buswendeschleife dient, stark eingeschränkt. Die Bevölkerung hat sich für die Aufwertung des Zentrums und Konzentration der Versorgungseinrichtungen in diesem Gebiet ausgesprochen. Ohne eine umfassende Gebietssanierung, die einen Rückbau der Poststrasse vorsieht, kann sich das Zentrum nicht weiter entwickeln. Die Poststrasse ist im Eigentum der Gemeinde.
Beschreibung	Die Neugestaltung der Dorf- und Poststrasse im Rahmen einer Gebietssanierung schafft Baupotenziale im Zentrum für wichtige Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen.
Kartographische Darstellung	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>KEEAS raumkonzepte</p> <p>MASTERPLANUNG ZENTRUMSENTWICKLUNG NEUHEIM 10.07.2014</p> <p>Schutzobjekte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Perimeter Ortsbildschutzzone — Perimeter Kernzone Gebäude innerhalb Perimeter Schutzobjekt regional Schutzobjekt lokal Objekt im Inventar — Perimeter Architekturwettbewerb (5'550 m²) Parzelle 484 ZKB: 1'156 m² Parzelle 538 Gde: 1'781 m² Teilfläche Parzelle 347 Gde: 1'211 m² Parzelle 491 Raiffeisen & Post: 1'007 m² Parzelle 501 K. Staub: 395 m² <p>KEEAS Raumkonzepte Sihlstrasse 59 CH - 8001 Zürich</p> </div>

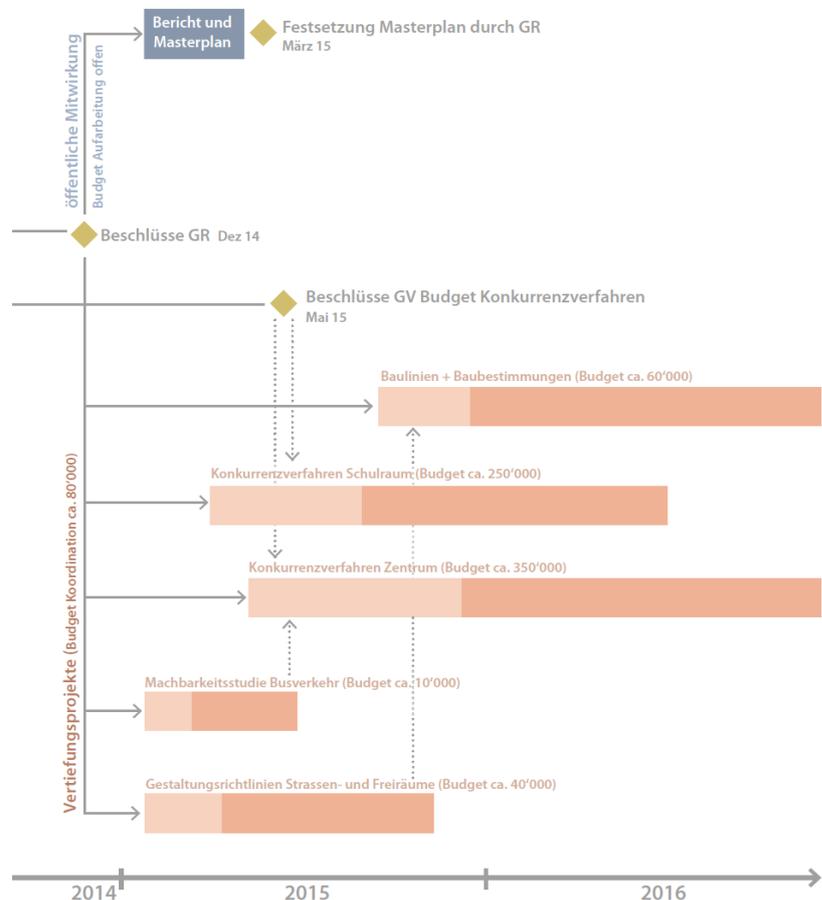
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf

Die Zentrumsentwicklung besteht aus den Projekten; Weiterentwicklung Schulraum Neuheim, Strassen- & Freiraumgestaltung und Baulinien- & Baubestimmungenrevision in der Kernzone.



Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine

Alle Zeitangaben sind noch offen:



Bezug zur Richtplanung	<p>Es handelt sich um ein Projekt zur Aufwertung des Dorfzentrums und der Förderung der inneren Verdichtung. Gemäss kantonalen Richtplan bestehen folgende Bezüge: (G 1.2.4 Stärkung der Kerngebiete der Gemeinden, G 1.2.6 Schutz der Ortsbilder, S 1.2.2 Aufzeigen der Inneren Verdichtung, S 1.4.1 Attraktivität der Kerngebiete, S 5.1 Siedlungsqualität, S. 5.1.2 Stärken der ortsbaulichen Qualitäten der Zentrumsgebiete)</p> <p>Beim Gebiet Sarbach soll die Umgebungs- und Aufenthaltsqualität der wichtigsten Industriezone in der Gemeinde aufgewertet werden, um hochwertigere Betriebe ansiedeln zu können.</p>
-------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Masterplanung und Zentrumsentwicklung Kernzone	Neuheim	Vorbereitung: 2016-2020 Umsetzung: 2020-2024	Nicht mitfinanzierbar
2	Vision Industriezone Aufwertung Umgebungs- und Aufenthaltsqualität	Neuheim	Vorbereitung: 2016-2020 Umsetzung: 2020-2024	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, durch planerische Aufbereitung von entsprechenden Gebieten, inkl. Industriebrachen, durch aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten und durch Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch entsprechende Erdgeschossnutzungen und gute Gestaltung des Zentrums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr, Verbesserung des Modalsplits zugunsten Fuss-/Veloverkehrs und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Reduktion des Siedlungsflächenwachstums

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	→

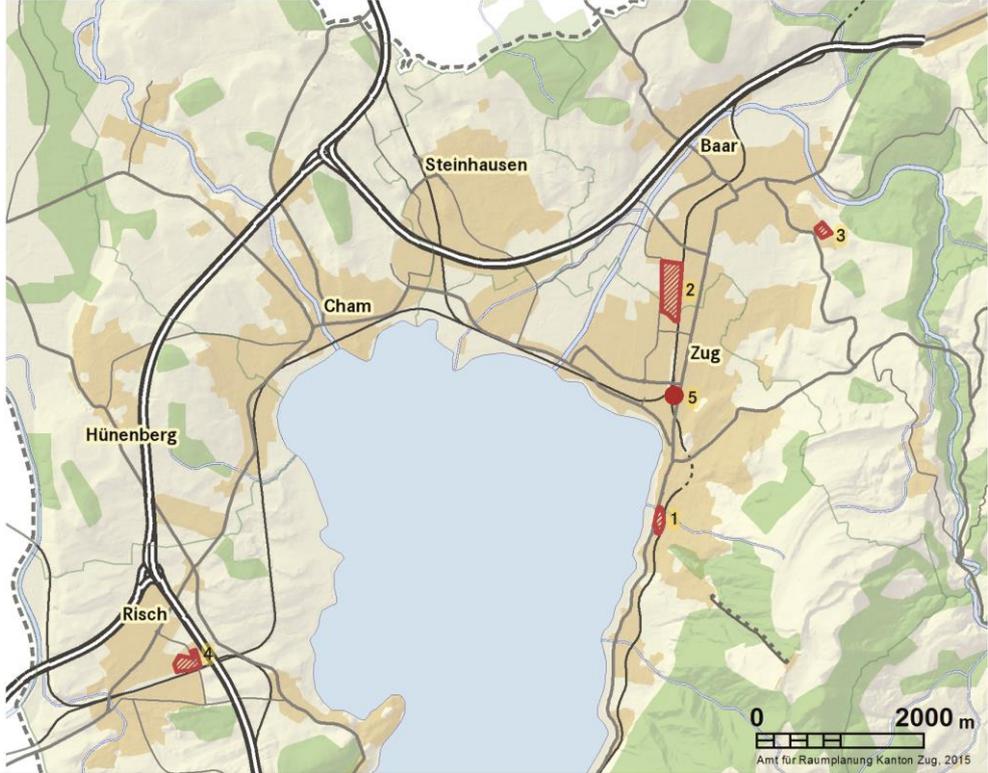
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Neuheim: Zentrum-Dorfkernaufwertung, Zwischenbericht 21.12.2012
2	Neuheim: Zentrum Vorgehen 2.12.2014
3	Neuheim: Masterplan Entwurf 29.10.2014
4	Neuheim Sarbach Vorgehen 12.12.2011

Wohnungsbau für mittlere Einkommen	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M32.03
			ARE-Code	

Teilstrategie	S8: Vielfältigen Wohnraum anbieten		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Die in der Analyse ausgewiesene Herausforderung der zunehmenden Segregation in der Agglomeration soll mit dieser Massnahme begegnet werden.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: Kanton / Gemeinden Weitere Beteiligte: Private

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum sowie zurückhaltende Einzonungen haben in den letzten Jahren zu einer deutlichen Verteuerung der Miet- und Immobilienpreise geführt. Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und eine breite soziale Durchmischung der Bevölkerung sicher zu stellen, hat der Zuger Regierungsrat im Rahmen seiner Strategie 2010-2018 ein entsprechendes Legislaturziel zur Schaffung von preisgünstigem Wohnraum formuliert. Im kantonalen Richtplan wurden die notwendigen Grundsätze festgesetzt, womit Kanton und Gemeinden die Schaffung und den Erhalt von Miet- und Eigentumswohnungen als preisgünstigen Wohnraum unterstützen.</p> <p>Der Kanton fördert die Realisierung von preisgünstigem Wohnraum mit folgenden Instrumenten in der Höhe von 50 Millionen Franken:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung gemeinnütziger Bauträger durch nicht rückzahlbare Beiträge zur Verbilligung der Mietzinse von neu erstellten, erworbenen, erneuerten oder bestehenden Wohnungen – Darlehen für den Erwerb von Bauland, Liegenschaften, Wohnungen mit Baurechten – zinslose Projektdarlehen als Starthilfe für gemeinnützige Bauträger. <p>Der Bund prüft gemäss Beschluss 10.1.2 des kantonalen Richtplans bei Vorliegen eines konkreten Bedarfs und auf Ersuchen des Kantons einen Beitrag an die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum aus seinen Grundstücken, wenn deren ursprünglicher Zweck teilweise oder ganz wegfällt.</p>
Beschreibung	<p>Kanton und Gemeinden sind dazu angehalten, unter Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümerschaften folgende Massnahmen zu unterstützen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Förderung des preisgünstigen Wohnraums bei Arrondierungen der Bauzonen; – Verwendung von eigenen Grundstücken (Selbstverpflichtung); – Fördern einer aktiven Landpolitik des Gemeinwesens; – Vorgängiges Festlegen von Anteilen für preisgünstigen Wohnraum bei Umzonungen, welche eine Mehrnutzung zulassen; – Verzicht auf Teile des vorgegebenen Gewerbeanteils zugunsten preisgünstigen Wohnraums in Mischzonen.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit M 32.01 Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan, Beschluss S 10 «Preisgünstiger Wohnraum»

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Bebauungsplan altes Kantonsspital-Areal Zug	Stadt Zug / Kanton als Grundeigentümer	Bebauungsplan: 2016/17 Umsetzung: ab 2019	Nicht mitfinanzierbar
2	Bebauungsplan Unterfeld Zug	Gemeinde Baar / Stadt Zug	Bebauungsplan: 2016 Umsetzung: ab 2017/18	Nicht mitfinanzierbar
3	Bebauungsplan Vogelwinkel Baar	Gemeinde Baar / Korporation Baar-Dorf	Bebauungsplan: 2015 Umsetzung: ab 2017	Nicht mitfinanzierbar
4	Bebauungsplan Suurstoffi Ost Rotkreuz	Gemeinde Risch	Bebauungsplan: 2014 Umsetzung: ab 2014	Nicht mitfinanzierbar
5	Bahnhof Zug Ost: Thema wird in Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals aufgenommen.	Stadt Zug / SBB	Vorbereitung: 2016 (Studienauftragsverfahren) Umsetzung: ab 2021	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Bebauungsplan Areal ehemaliges Kantonsspitalareal, 2016
2	Vorprüfungsunterlagen zum Bebauungsplan Unterfeld, Stadt Zug und Gemeinde Baar, 2015
3	Vorprüfungsunterlagen zum Bebauungsplan Vogelwinkel, Gemeinde Baar, 2015
4	Bebauungsplan Suurstoffi, Ost, Gemeinde Risch, 2014

Verkehrsentensive Einrichtungen an integrierten Lagen	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M32.04
			ARE-Code	

Teilstrategie	S4: Potenziale nutzen, S7: Verkehrsentensive Einrichtungen an integrierten Lagen konzentrieren			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	<i>Dass die Einkaufszentren in der Agglomeration Zug allesamt an integrierten Lagen liegen, ist eine grosse Stärke. Diese wurde mit einer konservativen Bewilligungspraxis, der bestehenden Leitlinie im Richtplan und der nachfolgenden Umsetzung in der Zonenplanung erreicht. Die Umsetzung soll deshalb beibehalten werden.</i>			
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: - Weitere Beteiligte: -	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Verkehrsentensive Einrichtungen wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeitzentren o.ä. lösen überregionale Verkehrsströme aus. Liegen die verkehrsentensiven Einrichtungen abseits des öffentlichen Verkehrs, sind sie faktisch nur mit dem Auto erreichbar.
Beschreibung	Der kantonale Richtplan schreibt vor, dass die Gemeinden und der Kanton neue Einkaufszentren und Fachmärkte auf die Kernzonen oder Gebiete mit guter Verkehrserschliessung konzentrieren. Die Gemeinden haben die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan übernommen und die Zulassung von neuen Einkaufszentren und Fachmärkten ganz unterbunden bzw. örtlich stark eingeschränkt.
Kartographische Darstellung	Keine kartographische Darstellung
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	keine
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan, Beschluss S 4 «Einkaufszentren und Fachmärkte», gemeindliche Bauordnungen

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1 Beibehaltung der konservativen Bewilligungspraxis, der bestehenden Grundsätze im kantonalen Richtplan und der Umsetzung in den gemeindlichen Bauordnungen	Kanton, Gemeinden	Laufende Umsetzung	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten			Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Einfluss auf das Mobilitätsverhalten: kürzere Wege, tieferer MIV-Anteil
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Festlegung einer griffigen Politik für die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr; Verbesserung des Modalsplits zugunsten Fuss-/Veloverkehr und ÖV

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Verzicht auf Neueinzonungen, Begrenzung des Siedlungsgebiets	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M32.05
			ARE-Code	

Teilstrategie	<i>S1: Siedlung auf bestehende Bauzonen begrenzen, S2: Wachstum konzentrieren</i>			
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	<i>Die Agglomeration Zug zeichnet sich gemäss Zukunftsbild aus durch eine kompakte Siedlung mit klaren Rändern. Dafür sind die Siedlungsbegrenzungslinien im kantonalen Richtplan das wichtigste Instrument.</i>			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Das starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Wachstum der vergangenen Jahre wird von der Zuger Bevölkerung zusehends kritisch betrachtet. Es macht sich ein Unbehagen über die sich rasch verändernde Identität des Kantons breit. Im Jahre 2004 wurden rund 220 ha Siedlungserweiterungsgebiete ausgedehnt, eingezont wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen aber lediglich ein Drittel davon. Im Kanton Zug sind rund 15 % der Bauzonen noch nicht überbaut. Vor allem in den Arbeitszonen sind noch grosse Reserven (23 %) an unbebauten Bauzonen vorhanden.
Beschreibung	Der kantonale Richtplan setzt fest, dass die Gemeinden im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung auf substanzielle neue Einzonungen verzichten. Ausgenommen sind die Zonen des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen. Arrondierungen der Bauzonen bleiben bei ausgewiesenem Bedarf möglich (ca. 7 bis 10 Hektaren bei rund 2'200 Hektaren Bauzonen). Bevor die Gemeinden jedoch Wohnzonen arrondieren, zeigen sie auf: <ul style="list-style-type: none"> – Wie sie ihre Siedlungen nach innen entwickeln; – Dass die Wohnzonen dem bundesrechtlich festgelegten Bedarf nach Art. 15 RPG entsprechen; – Dass die Gebiete verfügbare und erschliessbar sind. Ergänzend sind im kantonalen Richtplan weiterhin umfangreiche Siedlungsbegrenzungslinien festgesetzt, welche der langfristigen Erhaltung des Charakters der Zuger Landschaft, der Gliederung der Siedlungsgebiete, der Gestaltung der Siedlungsränder, der Naherholung und der ökologischen Vernetzung dienen.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	keine
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan, Richtplanrevision 2013, Beschlüsse S 1 «Siedlungsgebiete» und S 2 «Siedlungsbegrenzung»; in der Genehmigung des Bundes als «vorbildlich» bezeichnet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Nächste Ortsplanungsrevisionen	Gemeinden	Vorbereitungen und Umsetzungen 2019 - 2026	Nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Fokussierung der Nachfrage auf Potenziale mit hohem ÖV- und Fuss-/Veloverkehr Potenzial
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	Siedlungsbegrenzung
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr, Verbesserung des Modalsplits zugunsten Fuss-/Veloverkehr und ÖV
3a	Flächenbeanspruchung	Kein Siedlungsflächenwachstum

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	→

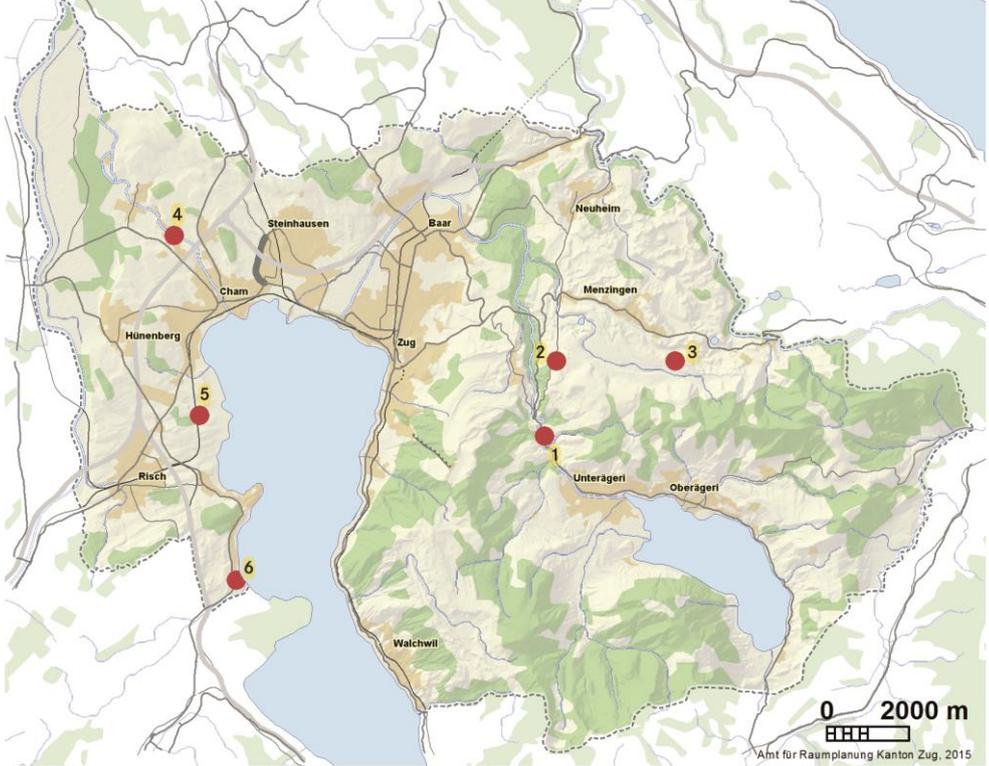
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Diverse Studien zu Verdichtungsgebieten, Umzonungen etc. von Hosoya Schaefer Architects AG Zürich, 2012
2	Studie zu Verdichtungsgebieten von Planpartner AG, 2012
3	Bauzonenstatistik des Kantons Zug, 2010 bis 2014

Bauen ausserhalb der Bauzone	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M32.06
			ARE-Code	

Teilstrategie	N1: Kulturlandschaft bewahren und entwickeln, S5: Hochwertige Architektur anstreben		
Handlungsfeld	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme wird dem im Zukunftsbild skizzierten Bild entsprochen: Bauten ausserhalb der Siedlungsgebiete sollen von hoher Qualität sein und sich ideal in die Landschaft einpassen.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: - Weitere Beteiligte: -

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Immer wieder geben Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone Anlass zu Diskussionen über die Beurteilung eines solchen Vorhabens. Das Amt für Raumplanung ist als kantonale Fachstelle und Koordinationsstelle in planungs- und baurechtlichen Verfahren mit kantonaler Beteiligung bestrebt, eine einheitliche Beurteilungspraxis bei Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen anzuwenden.</p> <p>Für Gebiete, deren Nutzung einer besonderen Regelung bedarf, können die Gemeinden Bauzonen mit speziellen Vorschriften erlassen. Bestimmte Regelbauweisen können den sich widersprechenden Interessen - der Erhaltung der historisch wertvollen Substanz und der Möglichkeit der baulichen Entwicklung - nicht gerecht werden. Diese Gebiete können mit Zonen mit speziellen Vorschriften belegt werden.</p>
Beschreibung	<p>Der Kanton Zug erarbeitete eine Arbeitshilfe (Bauen ausserhalb Bauzonen; Anwendung des Bundesgesetzes über die Raumplanung im Kanton Zug; August 2014), die sich an Grundeigentümer, Architekten, Planer, aber auch an kantonale und gemeindliche Vollzugsbehörden richtet. Die Arbeitshilfe zeigt die Praxis im Kanton Zug; bei jedem Einzelfall bleiben jedoch die Abwägungen der Interessen und die Berücksichtigung weitergehender gesetzlicher Bestimmungen vorbehalten. Es wird deshalb empfohlen, möglichst frühzeitig mit der Koordinationsstelle in Verbindung zu treten.</p> <p>Die Architektur in der Landschaft soll gemäss Zukunftsbild hochwertig sein. Bauten ausserhalb der Siedlungsgebiete sind von hoher Qualität und passen sich ideal in die Landschaft ein. Der Erhalt und die Entwicklung von kulturhistorisch wertvollen Gebäuden sollen zu dieser Zielsetzung beitragen. Die Gemeinden können für folgende historisch wertvolle Gebäude und Anlagen Zonen mit speziellen Vorschriften bezeichnen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Neuägeri, Unterägeri, Menzingen, Baar 2 Kloster Gubel, Menzingen 3 Schwandegg, Menzingen 4 Kraftwerk Untermühle, Cham 5 Unterer Freudenberg, Risch 6 Landgut Aabach, Risch

Kartographische Darstellung	 <p style="text-align: right;">0 2000 m HHH Amt für Raumplanung Kanton Zug, 2015</p> <p style="text-align: center;"><i>Nummerierung siehe Nummerierung «Beschreibung»</i></p>
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p style="text-align: center;">-</p>
Bezug zur Richtplanung	<p>Kantonaler Richtplan, Beschluss S 6 «Zonen mit speziellen Vorschriften für historisch wertvolle Gebäude und Anlagen»</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Ausscheidung von Bauzonen mit speziellen Vorschriften oder Aufnahme in einen Bebauungsplan	Gemeinden	Vorbereitung: bis 2022 Umsetzung: 2019 - 2026
2	Arbeitshilfe «Bauen ausserhalb der Bauzonen; Anwendung des Bundesgesetzes über die Raumplanung im Kanton Zug; August 2014»	Amt für Raumplanung Zug	2014
3	Arbeitshilfe zur Gestaltung von Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone	Amt für Raumplanung Zug	2016
4	Themenheft Hochparterre, Mai 2015 (Vom Schlosspark über den Kartoffelacker bis zum geschützten Moor: Wie der Kanton Zug seine vielfältigen Räume plant und pflegt)	Amt für Raumplanung Zug	2015
Gesamtkosten			Nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
3b	Natur- und Landschaftsräume	Natur- und Landschaftsräume werden durch sorgfältige Bauten ausserhalb des Siedlungsgebietes in ihrer Qualität unterstützt.

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

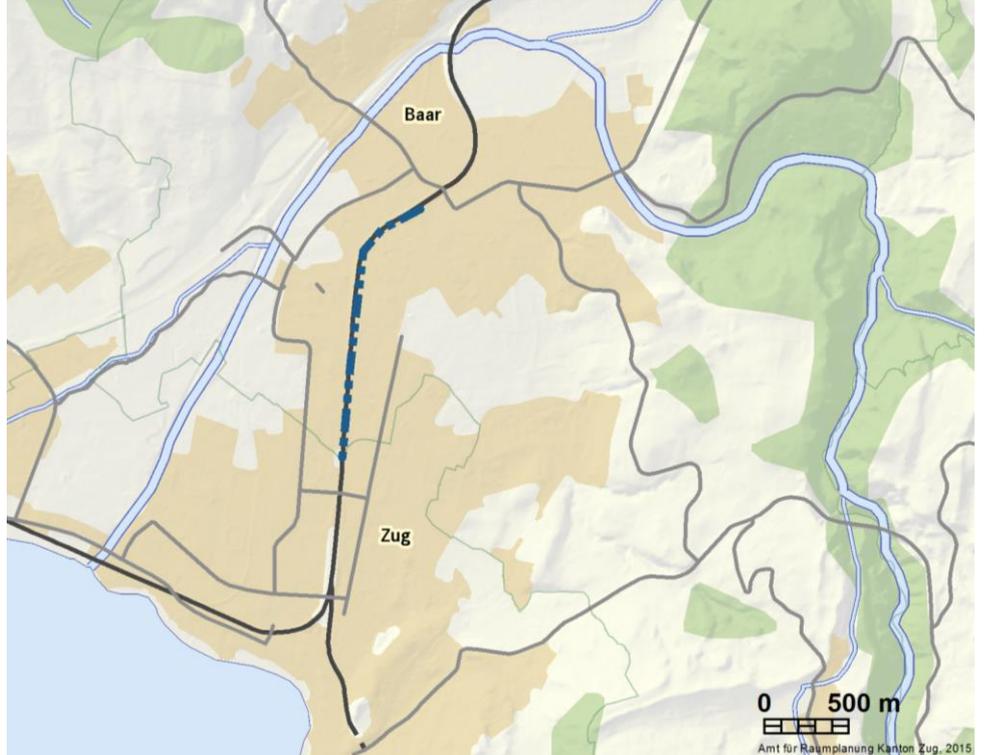
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Broschüre «Bauen ausserhalb der Bauzonen; Anwendung des Bundesgesetzes über die Raumplanung im Kanton Zug; August 2014»
2	Sonderheft Hochparterre, Mai 2015

Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug und 4. Perronkante Bahnhof Baar)	Priorität	-	Lfd Mass- nahmen Nr.	Ü34.01
			ARE-Code	1711.2.009

Teilstrategie	V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme kann die Stadtbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsgebiet gezielt gestärkt und damit zum Erreichen des Zukunftsbilds beigetragen werden.		
Machbarkeit	Raumplanerische, bauliche und betriebliche Machbarkeit erfüllt und nachgewiesen.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Bund Kostenträger: Bund (FABI) Weitere Beteiligte: ev. Kanton (Vorfinanz.)
Kosten	Investitionskosten: CHF 127'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: CHF 1'900'000 (inkl. Unterhalt)	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: ja Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Fehlende Kapazitäten auf der Achse Zürich - Zug - Luzern erlauben keinen Angebotsausbau, der aufgrund der starken Nachfrage notwendig wäre. Mit dieser Massnahme soll der Angebotsausbau im Fernverkehr sowie des Halbstundentakts der S2 (Basisangebot) als Durchmesserlinie Baar-Zug - Zugersee Ost möglichst schnell ermöglicht werden.
Beschreibung	Kapazitätsausbau auf der Achse Zürich-Zug mit einem 3. Gleis Zug - Baar mit Anpassungen der bestehenden Stadtbahn-Haltestellen (Lindenpark, Neufeld) und des Weichenkopfs Nord im Bahnhof Zug, 4. Perronkante Bahnhof Baar.

Kartographische Darstellung				
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Finanzierung durch Bund frühestens im Rahmen des nächsten STEP Ausbauschnitts AS2030. Das 3. Gleis Zug-Baar ist betrieblich unumstritten und kann vorgezogen werden (ev. Vorfinanzierung Kanton).			
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Prüfung durch Bund im Rahmen STEP AS 2030: bis 2015/2016 Botschaft STEP AS 2030: 2018 Bundesbeschluss STEP AS 2030: 2019 Ev. Kreditbeschluss Kanton (Vorfinanzierung): 2019			
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan: V 4.1, V 4.4, V 4.7 Nr. 5, V 5.1			
Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug und 4. Perronkante Bahnhof Baar)	Bund	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025	CHF 127'000'000, Preisbasis Sept. 2014
Gesamtkosten				CHF 127'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Gezielter Ausbau der Kapazitäten Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV durch verstärkte Vernetzung und Durchbindung
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
3a	Flächenbeanspruchung	Für die Wendeanlage und das 3. Gleis werden Flächen beansprucht

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

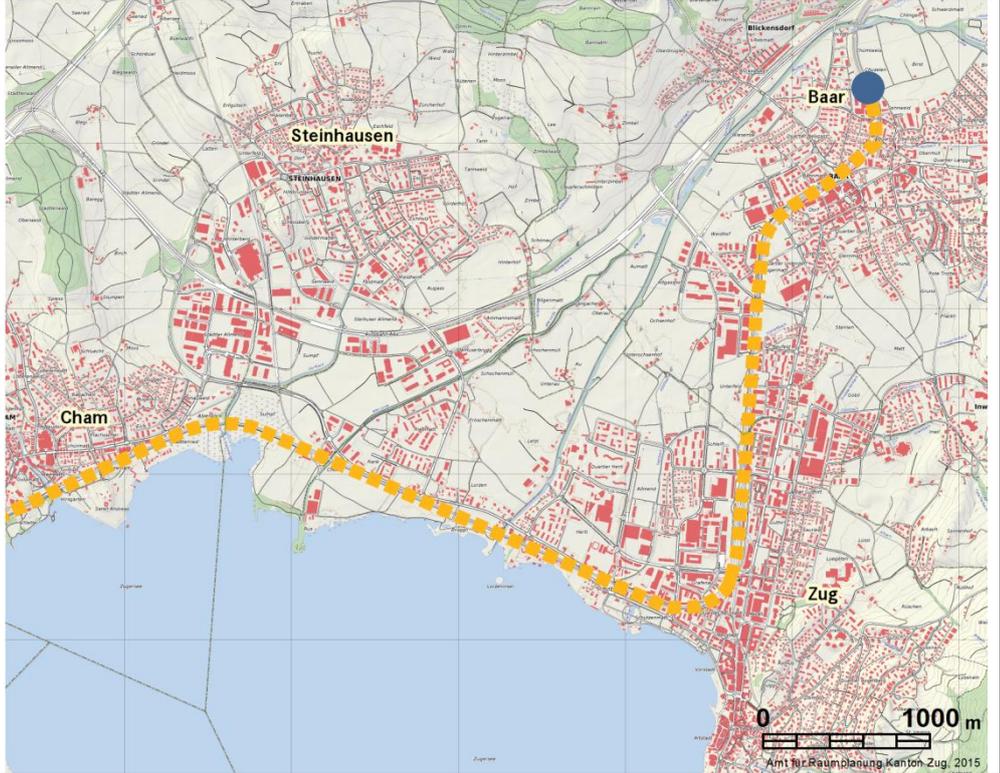
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Studie 2012

Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	Ü34.02
			ARE-Code	1711.2.011

Teilstrategie	V2: Stadtbahn als Rückgrat des ÖV stärken, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Nachfrageorientierte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Hohes Erschliessungspotenzial westlich der Bahnlinie (Innenverdichtung), kein Siedlungsdruck auf Nordostseite (Grundwasserschutzzone). Leistungsfähige Erschliessung des Umfelds per Bahn (mit Bus aufgrund örtlicher Gegebenheiten (Quartierstrassen) nicht sinnvoll). Stadtbahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsraum kann gezielt gestärkt werden.		
Machbarkeit	Raumplanerische und bauliche Machbarkeit erfüllt und nachgewiesen.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Bund Kostenträger: Bund (FABI) Weitere Beteiligte: Gemeinde
Kosten	Investitionskosten: CHF 12'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 20 % Betriebskosten/Jahr: CHF 180'000 (inkl. Unterhalt)	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: ja Kantonsanteil: 0 Gemeindeanteil: 0

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der nördliche Teil von Baar verfügt teilweise über eine mittelmässige bis geringe/keine Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Güteklassen C und D). Mit der geplanten Stadtbahnhaltestelle erhält das Wohn- und Gewerbegebiet Sennweid / Mühlegasse eine direkte Bahnverbindung, die es mit dem Zentrum von Zug und den Gebieten östlich und westlich des Zugersees sowie über die Kantons Grenzen hinaus (LU, SZ, UR, ev. ZH) leistungsfähig und attraktiv verbindet.
Beschreibung	Erweiterung des Stadtbahnnetzes (Linien S1 und S2) nach Baar Sennweid im Norden von Baar mit Haltestelle Baar Sennweid (ohne Angebotsverschlechterung auf den bestehenden Relationen). Erschliessung durch die S1 in einem Viertelstundentakt und durch die S2 in einem Halb-/Viertelstundentakt.

Kartographische Darstellung				
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Erfordert Wendegleis nördlich von Baar Sennweid und/oder Kapazitätsausbau Baar Littli - Thalwil. Bedingt Massnahme Ü34.01 (ARE-Code 1711.2.009) Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug).			
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Prüfung durch Bund im Rahmen STEP AS 2030: bis 2015/2016 Botschaft STEP AS 2030: 2018			
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan: V 5.3 Nr. 15; V 5.1			
Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid	Bund	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: offen Inbetriebnahme: offen	CHF 12'000'000, Preisbasis Sept. 2014
Gesamtkosten				CHF 12'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV durch direkte Anbindung an Stadtbahn
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Förderung Verdichtung des Gebietes um die neue Haltestelle
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
3a	Flächenbeanspruchung	Flächenbeanspruchung für neue Haltestelle

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	<i>Vorprojekt 2006 (aktualisiert 2012), Kostenschätzung 2014</i>

Massnahmenpaket Buspriorisierung	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M34.03
			ARE-Code	

Teilstrategie	V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilternetz ausbauen, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Im zukünftigen Zustand gemäss Zukunftsbild stellen Stadtbahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Massnahme fördert die Zuverlässigkeit und damit die Attraktivität des Busnetzes.			
Machbarkeit	Dieses Paket ist von der Grösse her erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien und/oder Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: 1-3: Kanton Zug + Gemeinden 4: Gemeinden Kostenträger: dito Weitere Beteiligte: 1: ev. Private	
Kosten	Investitionskosten: CHF 10'900'000 Kostengenaugigkeit: Grobschätzung Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan. Dies führt zu mehr Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Der öffentliche Verkehr verliert an Attraktivität.
Beschreibung	<p><i>Teilmassnahme 1:</i></p> <p>Die Buslinie Nr. 8 (Baar - Rotkreuz), die werktags und an Samstagen im Viertelstundentakt verkehrt, erleidet während der Abendspitzenstunde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Kreisel Neuhof (Gemeinde Baar) und den dadurch verursachten Rückstau aus dem Gewerbegebiet Neuhof Fahrzeitverluste. Durch eine Kapazitätserhöhung am Kreisel Neuhof soll der Abfluss Richtung Autobahnanchluss Baar erhöht und der Rückstau bzw. die Fahrzeitverluste eliminiert/verringert werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 2:</i></p> <p>Die Buslinie Nr. 8 (Baar - Rotkreuz), die werktags und an Samstagen im Viertelstundentakt verkehrt, erleidet während der Abendspitzenstunde aufgrund des Rückstaus am Kreisel Neuhof (Gemeinde Baar) und den dadurch verursachten Rückstau aus dem Gewerbegebiet Neuhof Fahrzeitverluste. Mit einer Busspur entlang der Neuhofstrasse kann der Stau umfahren werden.</p>

	<p><i>Teilmassnahme 3:</i></p> <p>Die Buslinie Nr. 8 (Baar Rotkreuz), die werktags und an Samstagen im Viertelstundentakt verkehrt, bedient in Rotkreuz das Industriegebiet entlang der Industriestrasse. Die Industriestrasse mündet vortrittsbelastet in die Chamerstrasse ein. Die Buslinie Nr. 8 muss dabei beim Knoten, der in den Hauptfahrrichtungen in den Zufahrten jeweils mit zwei Fahrstreifen ausgerüstet ist, in einer Fahrtrichtung rechtseinmünden und in der anderen Fahrtrichtung den Knoten queren. Dies führt zu Fahrzeitverlusten auf der Buslinie Nr. 8.</p> <p>Über den Knoten Chamer-/Industriestrasse führt auch ein Schulweg. Mit dem oben beschriebenen Ausbaugrad des Knotens ist dieser für Kinder auf dem Schulweg sehr anspruchsvoll.</p> <p>Der benachbarte Knoten Chamer-/Berchtwiler-/Poststrasse ist heute mit einer LSA ausgerüstet. Da die LSA ihre Lebensdauer erreicht hat, müsste diese durch eine neue Anlage ersetzt werden. Im Rahmen von verkehrstechnischen Untersuchungen hat sich gezeigt, dass aus Gründen der Knotenformen der benachbarten Knoten (Kreisel Lindenplatz und Kreisel Forren), der Schulwegsicherheit, der Leistungsfähigkeit sowie der allgemeinen Verkehrssicherheit die beiden Knoten Chamer-/Berchtwiler-/Poststrasse und Chamer-/ Industriestrasse zu Kreisel umgebaut werden sollen.</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i></p> <p>Der Knoten Grienbach-/Inwilerried-/Baarerstattstrasse (Gemeinden Zug und Baar) erfährt mit der Inbetriebnahme der Tangente Zug/Baar eine Veränderung der Hauptverkehrsbeziehung. Der Knoten soll an die neuen Verkehrsströme angepasst werden, womit die Buslinie Nr. 4 (Zug - Inwil - Baar) neu von einem Nebenstrom in einen Hauptstrom linkseinmündet. Um diesen Einmündevorgang ohne Fahrzeitverlust und vortrittsberechtigt ausführen zu können, soll der Knoten mit einer lichtsignalgesteuerten Busbevorzugung ausgerüstet werden.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<p>Die Teilmassnahmen 1 und 2 müssen aufeinander abgestimmt werden, da sie den gleichen Abschnitt (Bypass von der Neuhofstrasse zur Autobahn bzw. Busspur Neuhofstrasse) betreffen.</p> <p>Das Vorprojekt muss zeigen, ob beide Massnahmen notwendig sind oder ob eine der beiden Massnahmen die andere erübrigen könnte.</p>

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	<i>Siehe Teilmassnahmen</i>
Bezug zur Richtplanung	<i>Keine Richtplananpassungen notwendig</i>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	KS 4, Nordstrasse, Gebiet Neuhoof, Baar Kapazitätserhöhung des Kreisels Neuhoof	TBA Zug	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 4'400'000
2	Busspur Neuhoofstrasse, Gebiet Neuhoof, Baar	Baar	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 1'200'000
3	KS 4, Chamerstrasse, Knoten Chamer-/Industriestr. und Chamer-/Berchtwiler-/Poststrasse, Rotkreuz Umgestaltung der beiden Knoten zu Kreiseln	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	CHF 3'300'000
4	Umorientierung Knoten Grienbach-/Inwilerried-/Baarerstattstr. (Baar/Zug) Ausrüstung des Knotens mit einer lichtsignalgesteuerten Busbevorzugung, damit das vortrittsbelastete Linkseinmünden ohne Fahrzeitverluste und vortrittsberechtigt abgewickelt werden kann.	Baar / Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021	CHF 2'000'000
Gesamtkosten				CHF 10'900'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der ÖV-Qualität für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch neue ÖV-Führung
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M34.04
			ARE-Code	

Teilstrategie	V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteileretz ausbauen, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Im zukünftigen Zustand gemäss Zukunftsbild stellen Stadtbahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Massnahme greift diese Forderung auf.			
Machbarkeit	Ein Teil der Bushaltestellen im ursprünglichen Perimeter wurden/werden bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation umgesetzt. Die Machbarkeit ist weiterhin unproblematisch.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: Kanton 50 %, Gemeinden 50% Weitere Beteiligte: --	
Kosten	Investitionskosten: CHF 5'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan und dadurch zu mehr Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV/ Fahrzeitgewinne/schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots
Beschreibung	Die Bushaltestelleninfrastruktur soll den Qualitätsvorgaben im Projekt ÖV-Feinverteiler entsprechend ausgebaut werden, u.a. beinhaltet dies Punkte wie: <ul style="list-style-type: none"> - ideale Anfahrverhältnisse (Fahrdynamik, Sicherheit, Komfort) und Haltestellenverlängerungen - Anfahrhilfe sowie ebenerdiger Einstieg für schnelleren Fahrgastwechsel - komfortablere Platzverhältnisse zur besseren Verteilung der Fahrgäste - Informationssysteme / Personenlenkung / Orientierungshilfen / Witterungsschutz - Busbevorzugungsanlagen (Busstreifen, LSA) Für die Kostenschätzung wurde von 40 Haltekanten ausgegangen.
Kartographische Darstellung	-

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Die Ausbauten werden fortlaufend mit weiteren Bauvorhaben etc. koordiniert und kombiniert (Baustellenplanung, kombinierte Massnahmen)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Die Projektierung und Realisierung ist ein fortlaufender Prozess. Ein Teil der Bushaltestellen im ursprünglichen Perimeter wurden/werden bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation umgesetzt (und durch den Bund mitfinanziert).
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan: Richtplantext V 6.1, V 6.3, V 6.4, V 6.5

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, Massnahme 1: Ausbau Bushaltestelleninfrastruktur in den Gemeinden des erweiterten Agglomerationsperimeters	Kanton Zug und Gemeinden	Vorprojekt: 2017 bis 2020 Baubeginn: 2019 bis 2022 Inbetriebnahme: 2019 bis 2022	CHF 5'000'000
Gesamtkosten				CHF 5'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
5	Intermodalität	Verbesserung der Umsteigebeziehungen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Mit gut geplanter Haltestelleninfrastruktur kann die Verkehrssicherheit erhöht werden

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

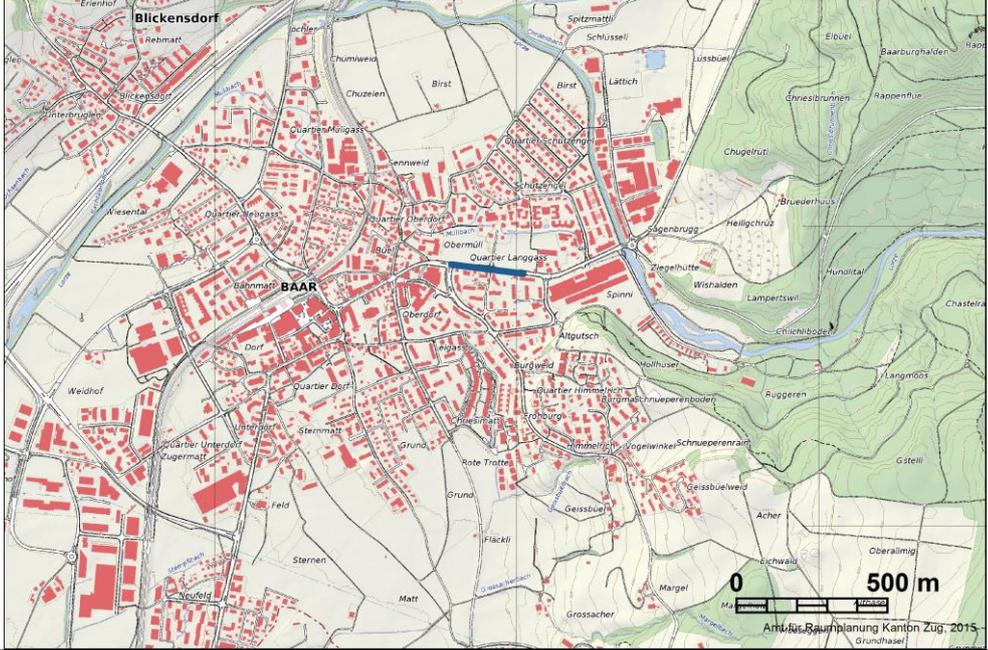
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Erfahrungswerte für die Kostenschätzung aus den im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation umgesetzten Ausbauten der Bushaltestelleninfrastruktur

ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M34.05
			ARE-Code	1711.2.021

Teilstrategie	V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteileretz ausbauen, V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Im zukünftigen Zustand gemäss Zukunftsbild stellen Stadtbahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Massnahme greift diese Forderung auf.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit dieser Massnahme ist gegeben.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Kostenträger: Kanton Weitere Beteiligte: --
Kosten	Investitionskosten: CHF 3'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan und dadurch zu mehr Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV/ Fahrzeitgewinne/schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots
Beschreibung	<i>Teilmassnahme 1: Busspur Langgasse, Baar (ARE-Code 1711.2.021)</i> Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers. Zufahrtsachse zum Bahnhof Baar, wo die Anschlüsse an die Interregio- und Stadtbahnzüge hergestellt werden. Die Busspur ermöglicht die Umfahrung des vor dem lightsignalgesteuerten Knoten Langgasse/Ägeristrasse aufgebauten Staus auf der Langgasse. DTV heute auf der Langgasse: 13'000 Fahrzeuge pro Tag. Da an diesem Knoten zwei Hauptstrassen und drei Buslinien zusammentreffen, führt eine reine LSA-Bevorzugung zu zusätzlichen Fahrzeitverlusten auf anderen Buslinien und zu vermehrten Rückstaus auf den Knotenästen.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Siehe Beschreibung der Teilmassnahme
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Richtplan: Richtplantext V 6.1, V 6.3, V 6.4, V 6.7, V 6.8

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Teilmassnahme 1: Busspur Langgasse, Baar	Kanton Zug Betriebskonzept: 2011 Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024	CHF 3'000'000
Gesamtkosten			CHF 3'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung der Umsteigebeziehungen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

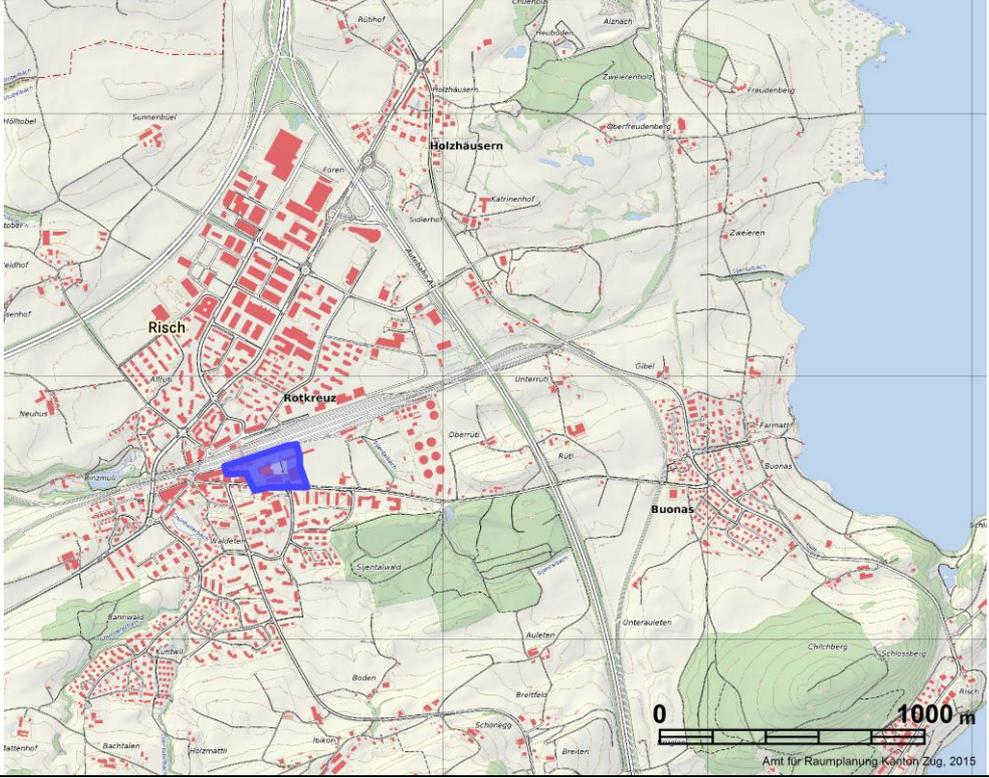
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	ÖV im Zentrum von Baar, Betriebskonzept, 2011

Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M34.06
			ARE-Code	

Teilstrategie	V1: ÖV-Knoten stärken, V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Zug, Baar und Rotkreuz sind gemäss Zukunftsbild starke Knoten für die Agglomeration. Sie sind wichtige Haltepunkte im Fernverkehr und Umsteigepunkte. Der Aus- evtl. Umbau des Bahnhofs auf der Südseite, die Entwicklung des Bahnhofs Süd-Seite (SBB-Immobilien), die Förderung der ÖV-Benützung mit Fahrplanausbauten sowie behindertengerechter Ausbau 2022 stärken dieses Ziel. Geplant ist ein Neubau.			
Machbarkeit	Für die mögliche Entwicklung des SBB-Grundstücks auf der Südseite hat die SBB 2015 eine Potentialanalyse erstellt. Ein städtebaulicher Studienauftrag sollte ab dem Jahr 2016 erfolgen.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Kostenträger: Gemeinde Weitere Beteiligte: Kanton, SBB	
Kosten	Investitionskosten: CHF 3'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: - Kantonsanteil: - Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Mit dem Zuzug der Hochschule für Informatik und dem Studienbeginn ab 2019 wird die Nachfrage beim Bahnhof in Rotkreuz weiter markant ansteigen (Bahn- und Buskunden). Die Haltekannten auf der Südseite des Bahnhofs müssen zudem bis 2022 gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ausgebaut sein. Ein Masterplan «Entwicklung Bahnhof Süd» soll zeigen, wie der südliche Teil des Bahnhofs Rotkreuz bebaut werden soll. Nebst dem Bau einen neuen Bushofes sind zur Zeit Mischnutzungen für Dienstleistungen und Wohnen angedacht.
Beschreibung	Bessere Anbindung des ÖV, kurze Umsteigewege für die Passagiere und neues Verkehrsregime (ungehinderte Zufahrt der Busse (ZVB und PostAuto Schweiz AG).

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>An der Gemeindeversammlung vom 01. Juni 2015 wurde ein Projektierungskredit von 520'000 Franken für die Personenüberführung Ost von den Stimmberechtigten genehmigt. Es ist vorgesehen, die Personenüberführung mit der Eröffnung der Hochschule für Informatik im Jahr 2019 in Betrieb zu nehmen. Als Player sind die SBB (Infrastruktur und Immobilien), das Amt für öffentlichen Verkehr sowie weitere Amtsstellen zu berücksichtigen.</p>
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	
Bezug zur Richtplanung	<p>Personenüberführung Ost (PÜ Ost) ist im Richtplan eingetragen.</p>

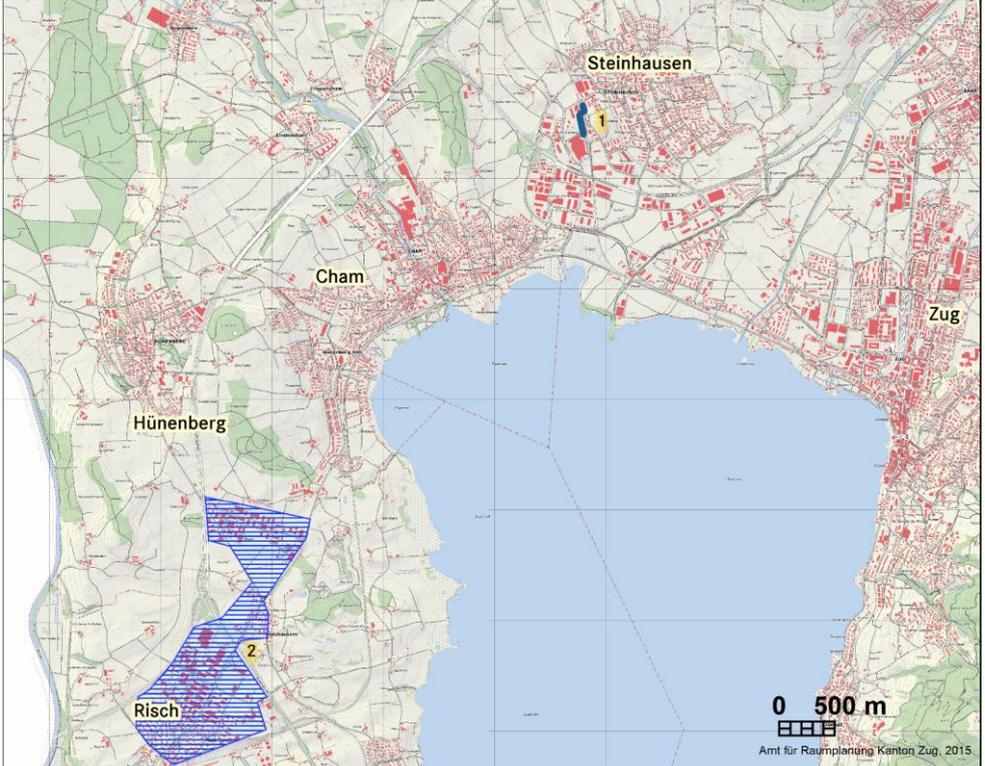
Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Neubau Bushof auf der Südseite des Bahnhofs Rotkreuz	Risch	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 3'000'000
Gesamtkosten				CHF 3'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Attraktiv Busssystem; Verbesserung der Kapazitäten
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit um das Bahnhofsgebiet
5	Intermodalität	Verbesserung der Umsteigebeziehungen
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
2	Subjektive Sicherheit	Verbesserung der subjektiven Sicherheit durch Klärung der Situation
Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)		
	Modal Split	↑
	Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
	Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
	Unfälle	→
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag		
Quellen		
1	Masterplan (in Erarbeitung)	

ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, langfristig	Priorität	C	Lfd Massnahmen Nr.	M34.07
			ARE-Code	

Teilstrategie	V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteileretz ausbauen, V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen,			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Im zukünftigen Zustand gemäss Zukunftsbild stellen Stadtbahn und Bus zusammen ein attraktives und flächendeckendes Netz im öffentlichen Verkehr bereit. Diese Massnahme greift diese Forderung auf.			
Machbarkeit	Dieses Paket ist von der Grösse her erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien und/oder Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden. Für das Bustrassee Steinhausen Bahnhof – Zugerland wurde der Nachweis der baulichen Machbarkeit in einem Teilvorprojekt 2007 bereits erbracht.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: Kanton / Gemeinden Weitere Beteiligte: --	
Kosten	Investitionskosten: CHF 52'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs kommt durch die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes zunehmend unter Druck. Staus führen zu Fahrzeitverlängerungen im Fahrplan und dadurch zu mehr Ressourcenverbrauch (Fahrzeug, Chauffeur) und folglich zu höheren Kosten. Die Situation des öffentlichen Verkehrs soll unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Betriebs- und Fahrplanstabilität (inkl. Sicherstellen der Anschlüsse an den ÖV-Knotenpunkten) - Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit des ÖV/ Fahrzeitgewinne/schnelle Fahrgastwechsel - hohe Priorisierung des ÖV - Reduktion des finanziellen Mittelbedarfs für die Bestellungen des ÖV-Angebots Die langfristig projektierten Massnahmen weisen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht die notwendige Reife für eine Behandlung als A- oder B-Massnahme im Agglomerationsprogramm auf. Sie bedürfen bezüglich konkreter Ausgestaltung und Terminen noch einer Konkretisierung.
Beschreibung	Mit den Massnahmen können mehrere Minuten Fahrzeitgewinn erreicht und die Fahrplanstabilität stark erhöht werden. Die Ausbauten stehen zum Teil im Zusammenhang mit weiteren Bauvorhaben. <p><i>Teilmassnahme 1: Bustrassee Steinhausen Bahnhof - Zugerland (gem. kant. Richtplan, ARE-Code 1711.2.017)</i></p>

	<p>Neu zu erstellendes ÖV-Feinverteilertrasse zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Einkaufszentrum Zugerland, wodurch eine kürzere und schnellere Verbindung sowie Fahrplanstabilität (Umfahrung Kreisel Grindel) von Steinhausen zum Einkaufszentrum und in Richtung Cham ermöglicht wird. Zudem kann so neu der Bahnhof an das Busnetz angeschlossen werden. Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers.</p> <p><i>Teilmassnahme 2: Gesamtverkehrslösung im Raum Rotkreuz - Forren - Hünenberg Bösch (ehemals Bustrasse Rotkreuz – Forren – Hünenberg Bösch, ARE-Code 1711.2.019)</i></p> <p>Der Richtplaninhalt zum leistungsfähigen öffentlichen Feinverteiler wurde 2015 angepasst. Das Bustrasse Rotkreuz - Forren - Hünenberg Bösch wurde aus dem Richtplan gestrichen und das Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers angepasst. Die zur Zeit laufenden Studien (u.a. in Zusammenarbeit mit dem ASTRA) sollen zeigen, welche Massnahmen zu treffen sind, um die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes im Gebiet der Industriegebiete Rotkreuz und Hünenberg Bösch verbessern zu können. Dabei sind Massnahmen aufzuzeigen, welche die Leistungsfähigkeit des bereits ausgebauten Autobahnanschlusses Rotkreuz aufrecht erhalten und sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den Langsamverkehr miteinbeziehen. Für den Feinverteiler im Gebiet Rotkreuz - Holzhäusern - Hünenberg Bösch sind Massnahmen aufzuzeigen, damit dieser gemäss den Anforderungen in Kapitel V 6 des kantonalen Richtplanes verkehren kann.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<p>Teilweise abhängig vom Fortschritt der Bebauungen der Arbeitsplatz- und Wohngebiete und Verkehrsentwicklung</p>
<p>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</p>	<p>Siehe Beschreibung der Teilmassnahmen</p>
<p>Bezug zur Richtplanung</p>	<p>Kantonaler Richtplan: Richtplantext V 6.1, V 6.3, V 6.4, V 6.7, V 6.8</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Teilmassnahme 1: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland (gem. Richtplan) ARE Code 1711.2.017	Kanton Zug	Teilvorprojekt: 2007 Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2028	CHF 22'000'000
2	Teilmassnahme 2: Gesamtverkehrslösung im Raum Rotkreuz - Forren - Hünenberg Bösch ARE Code 1711.2.019	Kanton Zug	Ausarbeitung Studie: 2016/2017 Richtplananpassung: 2018 Vorprojekt: 2021 Bauprojekt: 2025 Umsetzung: 2027	CHF 30'000'000
Gesamtkosten				CHF 52'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung der Umsteigebeziehungen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

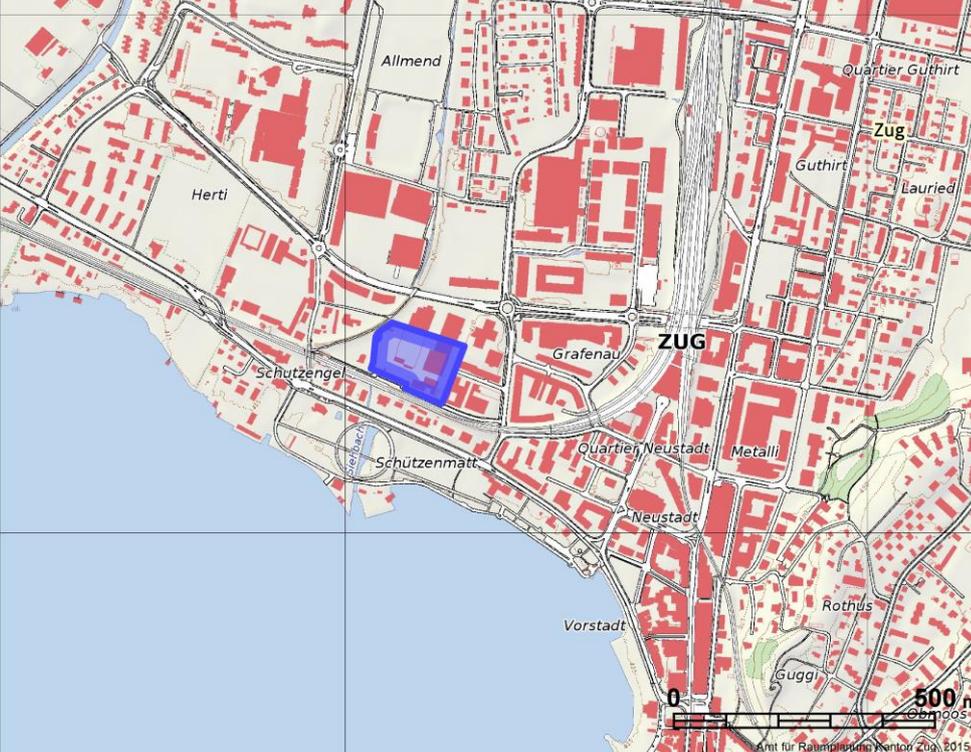
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Bustrasse Steinhausen Bahnhof – Zugerland, Teilvorprojekt, 2007
2	ZMB Verbindung Holzhäuserstrasse - Anschluss Rotkreuz, 2013

Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M34.08
			ARE-Code	

Teilstrategie	S3: Siedlung verdichten, V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Der starke Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Zug bedingt entsprechende Infrastrukturen für den Unterhalt und die Garagierung. Mit der Realisierung eines neuen Hauptstützpunkts im Zentrum der Agglomeration und unmittelbarer Nähe des Hauptknotenpunkts kann der öffentliche Verkehr gestärkt werden.			
Machbarkeit	Im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie inkl. Bebauungskonzept 2011 nachgewiesen.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton / Gemeinden Kostenträger: Kanton / Gemeinden Weitere Beteiligte: --	
Kosten	Investitionskosten: CHF 217'100'000 Kostengenauigkeit: +/- 15 % Betriebskosten/Jahr: 560'000 CHF (Mehraufwand)	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) betreibt hauptsächlich im Kanton Zug den öffentlichen Linienverkehr. Hierfür unterhält sie gegenwärtig an ihrem Hauptstützpunkt am Standort «An der Aa» in der Stadt Zug mehrere Gebäude für die Verwaltung, Werkstattarbeiten und Garagierung. Für die Immobilien an diesem Standort besteht aus mehreren Gründen Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seit 2001 konnte die ZVB einen Zuwachs an Fahrgästen von fast 60% verzeichnen (2001: 15.9 Mio. Fahrgäste, 2015: 25.3 Mio. Fahrgäste pro Jahr). Durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Kanton Zug gehen Experten von einem weiteren Wachstum der ZVB-Fahrgäste von jährlich 2% bis 3% aus. Um diese steigende Nachfrage abzudecken, muss die ZVB ihre heutige Fahrzeugflotte weiter vergrössern. Die engen Platzverhältnisse in der Werkstatt und in den Einstellhallen bieten ungenügend Entwicklungspotenzial für das nach 2030 absehbare Wachstum und neue Fahrzeugtechnologien am Standort «An der Aa». - Sich abzeichnende Veränderungen bei der Fahrzeugflotte wie der künftige Einsatz von Doppelgelenkbussen, Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten, höhere Fahrzeuge etc. erfordern grössere Einstellflächen, freie Zufahrten und vor allem eine hierfür geeignete Werkstatteinrichtung, welche momentan nicht vorhanden ist. - Die bestehenden Gebäude sind zum Teil über 60 Jahre alt und genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr; jüngere Anbauten wurden teilweise als Provisorien erstellt und sind in einem schlechten baulichen Zustand.

Beschreibung	<p>Auf dem Areal an der Aa wird von der ZVB ein betrieblich optimiertes Gebäude für ihre Raumbedürfnisse geplant. Der Kanton hat sich aus verschiedenen Gründen für eine Beibehaltung des bisherigen Standorts entschieden: Einerseits können mit der Lage nahe des Knotenpunkts Zug Leerfahrten vermieden werden. Andererseits ist der Standort für das Fahrpersonal und die Verwaltung gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar und zusätzliche Autofahrten können vermieden werden. Mit Kantonsratsbeschluss vom 03.05.2012 wurde dem hierfür notwendigen Projektierungskredit zugestimmt. Das aus einer Generalplanersubmission 2013 hervorgegangene Projekt wurde zwischen Februar 2014 und März 2015 in ein Vorprojekt überführt. Ab Juli 2015 bis Februar 2016 erfolgte eine Überarbeitung des Vorprojektes (Umsetzung von Sparmassnahmen durch Optimierungen und Volumenverkleinerungen). Im neuen Gebäude sind zwei Untergeschosse für Abstellplätze der Busse und Fahrzeuge der ZVB geplant. Im Erdgeschoss sind die Werkstatt, die Reinigungs- und Betankungsbahnen sowie der Bremsprüfstand angeordnet. Bei den Treppenhaukernen im Erdgeschoss und im Zwischengeschoss befinden sich die für die Werkstatt notwendigen Nebenräume. Die beiden Obergeschosse sind für Büros, Schulung, Aufenthalt und Garderobe reserviert. Der Neubau des Hauptstützpunktes der Zugerland Verkehrsbetriebe AG ist in Etappen bei laufendem Betrieb mit Provisorien geplant.</p>
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Genehmigung Investitionsbeitrag Kanton Zug, Genehmigung Aktienkapitalerhöhung durch Kanton Zug</p>
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	<p>Einreichung Kantonsratsvorlage 10 / 2016, Genehmigung Investitionsbeitrag Kanton Zug 10 / 2016 – 09 / 2017, Bauprojekt 01 / 2018 – 04 / 2019, Bebauungsplanverfahren/Umzonung 01 / 2018 – 12 / 2019, Baubewilligung/Umweltverträglichkeitsprüfung 03 / 2019 – 12 / 2019, Ausführungsplanung 04 / 2019 – 04 / 2020, Ausschreibung 04 / 2019 – 04 / 2020, Bauvorbereitung 01 / 2020 – 02 / 2020, Baubeginn 02 / 2020, Provisorien Gaswerkareal 02 / 2020 – 06 / 2020, Provisorien Areal An der Aa 04 / 2020 – 08 / 2020, Bau Mittelbau/RDZ inkl. Bezug 09 / 2020 – 02 / 2023, Bau Hauptstützpunkt inkl. Bezug 03 / 2023 – 03 / 2027, Bezug neuer ZVB Hauptstützpunkt stufenweise ab Mitte 2026, Rückbauarbeiten, Fertigstellung Umgebung 04 / 2027 – 08 / 2027</p>

Bezug zur Richtplanung	Mit Richtplananpassung Aggloprogramm 3. Generation
-------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten	
1	Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe	Zugerland Verkehrsbetriebe	Bauprojekt 2018 - 2019 Baubeginn 2020 Bezug stufenweise ab 2023 Fertigstellung 2027	Landerwerb: 22.4 Mio. CHF Projektierung: 12.8 Mio. CHF Projektkosten inkl. Reserve: 181.9 Mio. CHF
Gesamtkosten			CHF 217.1 Mio. CHF	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des öV-Systems Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit Gezielter Ausbau der Kapazitäten
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Arbeitsplätzen und verkehrintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	Verringerung von Neueinzonungen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenm öV

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Neuer ZVB Hauptstützpunkt – Vorprojekt, 31.03.2015.
2	Neuer ZVB Hauptstützpunkt - Gesuch um Betriebsmittelgenehmigung nach Art. 19 und 28 ARPV, 04.05.2016.
3	Neuer ZVB Hauptstützpunkt – Projektdokumentation, 04.05.2016.

Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M36.01
			ARE-Code	

Teilstrategie	V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit diesen Massnahmen kann, wie im Zukunftsbild gefordert, dem Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet mehr Platz eingeräumt und eine urbane Mobilität gefördert werden.			
Machbarkeit	Dieses Paket ist von der Grösse her erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien und/oder Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton (1-4), Gemeinden Kostenträger: Kanton, Gemeinden Weitere Beteiligte: Private	
Kosten	Investitionskosten: CHF 16'400'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Das Fuss- und Veloverkehrsnetz in der Agglomeration ist grösstenteils gut ausgebaut. Trotzdem bestehen einzelne Lücken im Rad- und Fusswegnetz, die es kurzfristig zu schliessen gilt.
Beschreibung	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Kantonsstrasse L, Ägerstrasse mit Radstreifen, Abschnitt Margel – Talacher, Baar: Ausbau des Strassenquerschnittes mit einem neuen Radstreifen bergwärts</p> <p><i>Teilmassnahme 2:</i> Kantonsstrasse P, Sihlbruggstrasse mit Radstreifen, Sand AG – Knoten Blatt, Neuheim: Ausbau des Strassenquerschnittes mit einem neuen Radstreifen bergwärts</p> <p><i>Teilmassnahme 3:</i> KS P, Edlibachstrasse mit Radstreifen, Knoten Blatt – Hinterburgmühle, Neuheim: Ausbau des Strassenquerschnittes mit einem neuen Radstreifen bergwärts</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i> Optimierung Fussgängerübergänge: Sicherheitstechnische Anpassung der Fussgängerübergänge, wo diese aus den verkehrssicherheitstechnischen Untersuchungen als mangelhaft beurteilt worden sind.</p>

	<p><i>Teilmassnahme 5:</i> Radweg Steinhauserstrasse Sonnrain bis Unterzimbel: Ausbau der Radwegbeziehung zwischen Steinhausen und Blickensdorf im östlichen Teil, Anschluss an die kantonale Radstrecke zwischen Unterzimbel und Steinhausen</p> <p><i>Teilmassnahme 6:</i> Fuss- u Radweg St. Jakobstr.-Eichmatt/Wildenbach: Die Schulanlage Eichmatt wurde gemeinsam mit der Gemeinde Hünenberg erstellt. Der vorgesehene Fuss- und Radweg soll einen sicheren und attraktiven Schulweg ermöglichen. Zudem wird mit dem Projekt das Quartier Eichmatt mit der Gemeinde Cham vernetzt.</p> <p><i>Teilmassnahme 7:</i> Fuss- und Radweg ehem. Papiergleis (Papieri-Nestléstrasse): Auf dem rund 11 Hektaren umfassenden ehemaligen Areal der Papierfabrik soll ein neuer Stadtteil entstehen. Durch die Umnutzung wird das Areal zudem auch durchlässig für den Fuss- und Veloverkehr, was attraktive Wegführungen entlang und über die Lorze ermöglicht. Das Areal soll den Grundsätzen der 2000-Watt Gesellschaft entsprechen, was die Förderung von umweltschonenden Verkehrsarten einschliesst. Deswegen sollen attraktive Fuss- und Velowege durch den neuen Stadtteil geführt werden und die ÖV-Anbindung (Feinverteiler) optimal gestaltet werden. Die notwendigen Infrastrukturen werden derzeit im Rahmen eines Masterplanverfahrens geplant. Das ehemalige Industriegleis soll als attraktive Fussgänger- und Veloverkehrsachse vom Bahnhof Cham zum neuen Stadtteil genutzt werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 8:</i> Langsamverkehrsanlagen und ÖV-Anbindung Papieriareal: Auf dem rund 11 Hektaren umfassenden ehemaligen Areal der Papierfabrik soll ein neuer Stadtteil entstehen. Durch die Umnutzung wird das Areal zudem auch durchlässig für den Langsamverkehr, was attraktive Wegführungen entlang und über die Lorze ermöglicht. Das Areal soll den Grundsätzen der 2000-Watt Gesellschaft entsprechen, was die Förderung von umweltschonenden Verkehrsarten einschliesst. Deswegen sollen attraktive Langsamverkehrsanlagen durch den neuen Stadtteil geführt werden und die ÖV-Anbindung (Feinverteiler) optimal gestaltet werden. Die notwendigen Infrastrukturen werden derzeit im Rahmen eines Masterplanverfahrens geplant.</p> <p><i>Teilmassnahme 9:</i> Fuss-/Radweg Hinterhöf, Gemeinde Steinhausen: Neubau des Fuss-/Radweges im Areal des Bebauungsplanes Hinterhöf als direkte Verbindung von der Albisstrasse zur Höfenstrasse sowie zur Minimierung der Höhendifferenz auf dieser Fussgänger-/Radwegverbindung.</p>
--	--

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	<p>Teilmassnahmen 1-4: keine Abhängigkeiten.</p> <p>Teilmassnahme 5: Zeitliche und funktionale Abhängigkeit von der Umsetzung der Massnahme «Radweg 926.07 Höfenstrasse - Unterzimbel» aus dem Massnahmenpaket 1711.021 Konzept_LV_A_Liste des Agglomerationsprogramms Zug 1. Generation.</p> <p>Teilmassnahme 6: keine Abhängigkeiten.</p> <p>Teilmassnahmen 7 und 8: Abhängigkeiten zur Entwicklung des Papieri-Areals.</p> <p>Teilmassnahme 9: Abhängig von der Umsetzung des Bebauungsplans Hinterhöf.</p>
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	<p>Massnahmen 6-8: Umzonungsgesuch Papieri, Bau im Zusammenhang mit Papieriareal, Sicherstellung der Wegrechte in Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Strassenplans für die Verbindung zwischen St. Jakobstrasse und Eichmattstrasse, Baubewilligung 2016</p> <p>Massnahme 9: Vorprojekt für die Überbauung des Bebauungsplangebietes Hinterhöf.</p>
Bezug zur Richtplanung	<p>Teilmassnahmen 1-4: Alle Ausbaustrecken im kantonalen Richtplan als kantonale Radstrecken festgesetzt; keine Richtplananpassungen notwendig.</p> <p>Teilmassnahme 5: Im gemeindlichen Richtplan der Gemeinde Baar eingetragen.</p> <p>Teilmassnahme 6-8: Im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Cham eingetragen sowie Teilmassnahme 6 im Quartiergestaltungs- und Baulinienplan Enikon-Eichmatt-Zythus enthalten.</p> <p>Massnahme 9: Im gemeindlichen Richtplan eingetragen.</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	KS L, Ägeristrasse mit Radstreifen, Margel – Talacher, Baar	TBA Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	CHF 2'900'000
2	KS P, Sihlbruggstrasse mit Radstreifen, Sand AG – Knoten Blatt, Neuheim	TBA Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	CHF 2'500'000
3	KS P, Edlibachstrasse mit Radstreifen, Knoten Blatt – Hinterburgmühle, Neuheim	TBA Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 1'100'000
4	Optimierung Fussgängerübergänge	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: laufend	CHF 3'600'000
5	Radweg Steinhauserstrasse Sonnrain bis Gemeindegrenze	Baar	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 1'500'000
6	Fuss- u Radweg St. Jakobstr.- Eichmatt/Wildenb. Fuss- und Radweg zur Schulanlage Eichmatt	Cham	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	CH 450'000
7	Fuss- und Radweg ehem. Papiergleis (Papieri-Nestléstrasse)	Cham	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2023	CHF 1'700'000
8	Fuss-, Velo- und ÖV-Anbindung Papieriareal, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und ÖV zu Beginn einer Stadtteilentwicklung	Cham	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2023	CHF 2'150'000
9	Fuss-/Radweg Hinterhöf	Steinhausen	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2022	CHF 500'000
Gesamtkosten				CHF 16'400'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes Verkürzung der Unterwegszeit Einfache Routenführung Verbesserte Zugänglichkeit Bahnhöfe
2	Öffentliches Verkehrssystem	Anbindung eines neuen Wohn- und Arbeitsgebietes (Papieri-Areal)
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Durchlässigkeit der Quartiere
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Testplanung Papieri, ‚Wettbewerbsprojekt
2	Gemeindlicher Richtplan Steinhausen, Ausgabe 2010

Mittelfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr	Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M36.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> LV <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit diesen Massnahmen kann, wie im Zukunftsbild gefordert, dem Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet mehr Platz eingeräumt und eine urbane Mobilität gefördert werden.		
Machbarkeit	Das Paket ist von der Grösse her erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien und/oder Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug Kostenträger: Kanton Zug Weitere Beteiligte: Gemeinde Baar, Gemeinde Risch
Kosten	Investitionskosten: CHF 16'980'000 Kostengenauigkeit: + / - 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p><i>Teilmassnahme 1:</i></p> <p>Die meisten Schulkinder des Schulhauses Wiesental und des Kindergartens müssen die Blickensdorferstrasse bzw. Neugasse queren. Daneben gibt es entlang der Blickensdorferstrasse auch starke Fuss- und Velobeziehungen von Teilen von Blickensdorf in den östlichen Teil von Baar zum Schwimmbad und Fussballplatz Lättich und zum Oberstufenschulhaus Sennweid. Die stark befahrene Blickensdorferstrasse (DTV = ca. 12'000 Fahrzeuge) weist keine Veloinfrastrukturen auf; die Velofahrenden werden im Mischverkehr geführt. Insgesamt mangelnde Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende.</p> <p><i>Teilmassnahmen 2 + 3:</i></p> <p>Diese Ausserortsstrecken weisen keine Veloinfrastrukturen auf; die Velofahrenden werden heute im Mischverkehr geführt. Beide Abschnitte liegen in Steigungen.</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i></p> <p>Die Schochenmühlestrasse ist eine wichtige Radwegverbindung zwischen Baar und Steinhausen. Sie weist bei einem DTV von ca. 5'500 Fahrzeugen pro Tag eine Querschnittsbreite von 5,50 m und keine Veloinfrastrukturen auf. Aufgrund der Kurvigkeit und dem beengten Querschnitt ist das Befahren der Schochenmühlestrasse mit dem Velo unsicher und unangenehm.</p>

Teilmassnahme 5:

Die Radwegverbindung von Sihlbrugg Richtung Baar führt unter dem Autobahnzubringer durch eine alte, enge und mit unübersichtlichen Kurvenausgestattete Unterführung. Es fehlt eine attraktive Radwegverbindung zwischen Sihlbrugg und dem Autobahnende in Walterswil, welche durch eine Kombination von verlängerter Blegistrasse und einer velogerechten Unterführung geschaffen werden könnte.

Teilmassnahme 6:

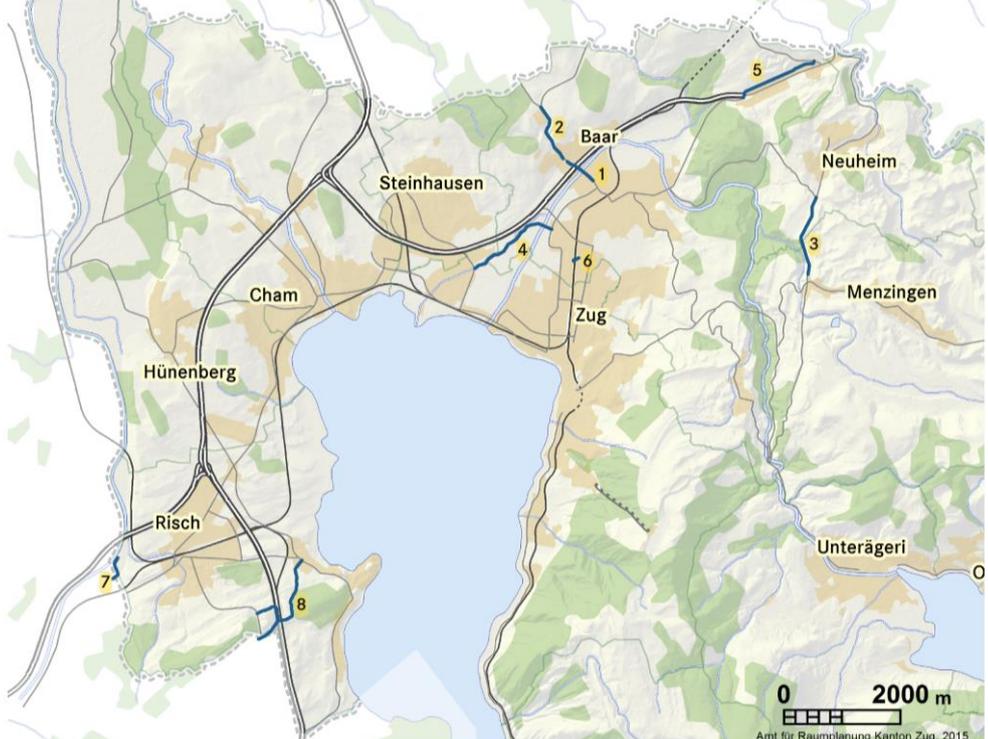
Die Bahnunterführung zwischen Grabenstrasse und Unterfeld verbindet zwei Entwicklungsgebiete mit grossem Potenzial innerhalb des Verdichtungsgebietes Zug/Baar (vgl.M32.01). Die bestehende Bahnunterführung ist schmal und ist mit der erwarteten Siedlungsentwicklung überlastet. Diese für den Fuss- und Veloverkehr wichtige Querung ist heute zudem wenig attraktiv ausgestaltet.

Teilmassnahme 7:

In Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz entlang der Reuss sieht das Projekt des Kantons Luzern die Realisierung eines Radweges entlang der Reuss bis zur Kantonsgrenze vor. Die neue Radwegverbindung entlang der Reuss im Kanton Luzern soll auf Gebiet des Kantons Zug weitergeführt und an den Flurweg entlang des Binzmülibaches angeschlossen werden. Damit kann eine attraktive Freizeitroute entlang der Reuss mit Verbindung nach Rotkreuz angeboten werden.

Teilmassnahme 8:

Radwegverbindung Buonas - Ibikon – Michaelskreuz: Durchgehende Radwegverbindung von Buonas zum Michaelskreuz in Absprache bzw. Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und -kantonen. Verbesserter Zugang zu verschiedenen Freizeitmöglichkeiten und Naherholungsgebieten. Querung der Autobahn über die bestehende Brücke bei Brüglén.

<p>Beschreibung</p>	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Variantenstudium zur Abklärung der Bestvariante, um den vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden (Varianten: Radstreifen, Verbeitung Trottoir mit Mitbenutzung durch Velofahrende, Optimierung Fussgängerübergänge).</p> <p><i>Teilmassnahmen 2 + 3:</i> Neue Radstreifen bergwärts</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i> Ausbau des bestehenden Trottoirs bzw. des Fussweges entlang der Schochenmühlestrasse zu einem Rad-/ Fussweg.</p> <p><i>Teilmassnahme 5:</i> Neuer Rad-/Fussweg mit unterirdischer Querung am Autobahnde in Walterswil</p> <p><i>Teilmassnahme 6:</i> Verbreiterung der SBB-Bahndammunterführung zwischen der Grabenstrasse und dem Unterfeld (Ausbau auf 5 m Breite und 3.5 m Höhe).</p> <p><i>Teilmassnahme 7:</i> Schaffung einer neuen Radwegverbindung Kantonsgrenze-Rotkreuz</p> <p><i>Teilmassnahme 8:</i> Realisierung einer durchgehenden Radwegverbindung Buonas - Ibikon – Michaelskreuz</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<p>Kein übergeordneter Koordinationsbedarf vorhanden.</p> <p>TM 6: innerhalb Verdichtungsgebiet Zug-Baar (M32.01), Ausbau gleichzeitig mit Ü34.01 (Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug – Baar)</p>

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	In Teilmassnahmen beschrieben.
Bezug zur Richtplanung	Keine Richtplananpassungen notwendig

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	KS K, Blickensdorferstrasse, Rad-/Fussweg, Schulhaus Wiesental, Baar	TBA Zug	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2023	CHF 2'500'000
2	KS K, Radstreifen Bachtalen, Baar	TBA Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 1'700'000
3	KS P, Edlibach- / Neuheimerstrasse mit Radstreifen, Hinterburgmühle – Edlibach, Neuheim / Menzingen	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2023	CHF 2'300'000
4	RS 27, Rad-/Fussweg Schochenmühlestrasse, Baar	TBA Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024	CHF 1'100'000
5	RS 36, Veloquerung Autobahnende A4a mit Verlängerung Blegistrasse	TBA Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2026	CHF 5'000'000
6	Verbreiterung SBB-Bahndammunterführung Grabenstrasse - Unterfeld	Gemeinde Baar	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024	CHF 3'800'000
7	Aufwertung Veloverbindung entlang der Reuss	TBA Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024	CHF 500'000
8	Radwegverbindung Buonas - Ibikon – Michaelskreuz	Gemeinde Risch	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024	CHF 80'000
Gesamtkosten				CHF 16'980'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes Verkürzung der Unterwegszeit Einfache Routenführung
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs

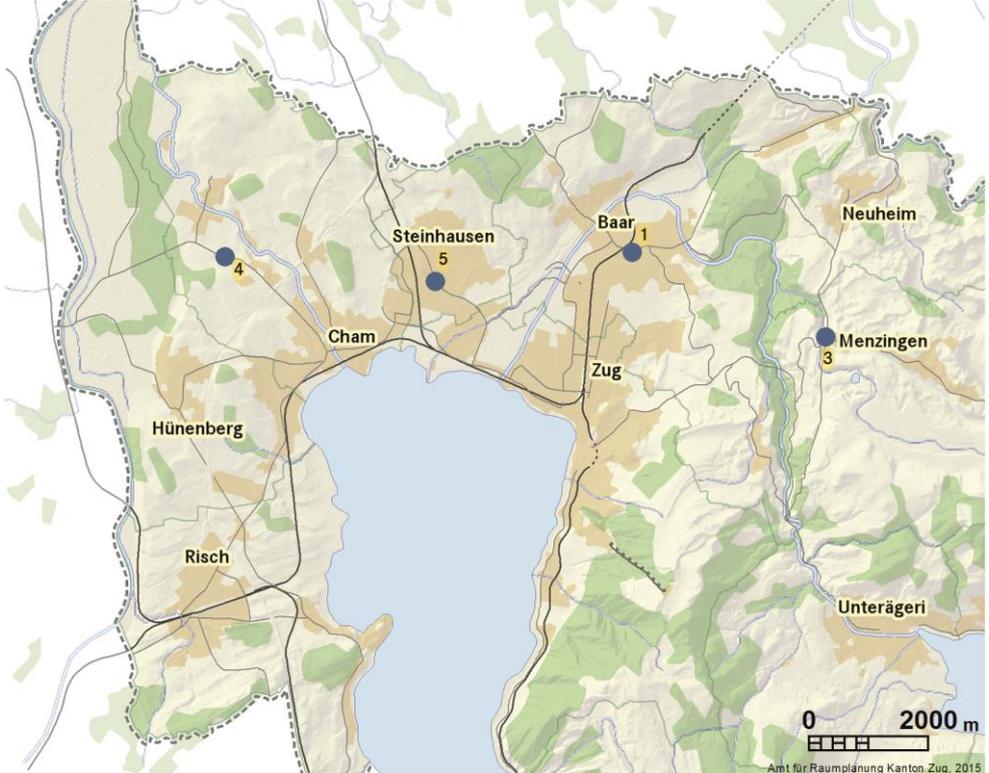
Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M37.01
			ARE-Code	

Teilstrategie	V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Eruierte Verkehrssicherheitsdefizite werden behoben, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit dieser Massnahmen ist gegeben.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig) Inbetriebnahme:	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug Kostenträger: Kanton Zug Weitere Beteiligte: --
Kosten	Investitionskosten: CHF 8'700'000 Kostengenaugigkeit: Grobschätzung Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Die Marktgasse in Baar verbindet den Bühlplatz mit dem Kreuzplatz. Beide Plätze sowie die Ein-/ Ausfahrt Schulhaus Marktgasse sind ausgewiesene Unfallschwerpunkte.</p> <p><i>Teilmassnahme 2:</i> Mangelnde Verkehrssicherheit an diversen Fussgängerübergängen.</p> <p><i>Teilmassnahme 3:</i> Der Knoten Edlibach ist aufgrund seiner Geometrie und der Knotengestaltung ein Unfallschwerpunkt.</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i> Der Fussgängerübergang Grobenmoos auf der Sinslerstrasse in Cham wird von Fussgängern und Reitern benutzt und weist aufgrund der Streckengeometrie eine mangelnde Verkehrssicherheit auf.</p> <p><i>Teilmassnahme 5:</i> Der Knoten Knonauer-/Industriestrasse in Steinhausen weist aufgrund seiner Knotengeometrie (vierarmiger Knoten mit Vorsortierstreifen auf der Hauptrichtung) eine mangelnde Verkehrssicherheit auf.</p>
Beschreibung	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Beseitigung Unfallschwerpunkte mit Lichtsignalanlage (Kreuzplatz) und Mehrzweckstreifen auf der Marktgasse</p>

	<p><i>Teilmassnahme 2:</i> Anpassung der Fussgängerübergänge, Verbesserung der Sicherheit</p> <p><i>Teilmassnahme 3:</i> Versuch mit Sofortmassnahme mittels Reduktion der Strassenbreiten</p> <p><i>Teilmassnahme 4:</i> Sanierung der Fussgängerquerung mit Anpassung Bushaltestellen</p> <p><i>Teilmassnahme 5:</i> Der vierarmige Knoten wird durch einen Kreisel ersetzt.</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Bezug zur Richtplanung</p>	<p>Keine Richtplananpassungen notwendig</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	KS 4, Marktgasse, Baar (Realisierung 2016, Beseitigung von 3 Unfallschwerpunkten)	TBA Zug	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2016	CHF 2'700'000
2	Optimierung von diversen Fussgänger- übergängen (Verkehrssicherheit)	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: laufend Inbetriebnahme:laufend	CHF 3'600'000
3	Menzingen Knoten Edlibach Sofortmassnahmen	TBA Zug	Inbetriebnahme: 2014	CHF 60'000
4	Cham Sinsenstr. Grobenmoos Sanierung Sinsenstrasse	TBA Zug	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016	CHF 900'000
5	Steinhausen Knonauerstr. Knoten Indust- riestr. Knoten saniert, neuer Kreisel	TBA Zug	Inbetriebnahme: 2013	CHF 1'400'000
Gesamtkosten				CHF 8'700'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

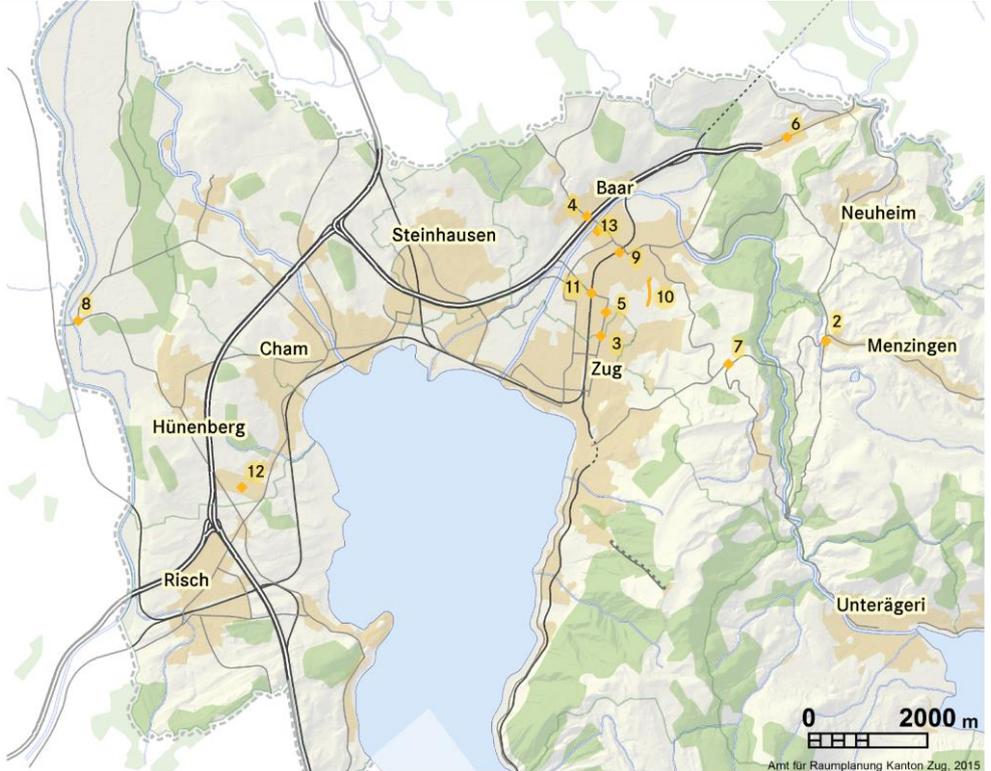
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M37.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Eruierte Verkehrssicherheitsdefizite werden behoben, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.			
Machbarkeit	Dieses Paket ist von der Grösse erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien / Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: 1-6 + 9 Kanton Zug 7-8 Gemeinden Kostenträger: dito Weitere Beteiligte: --	
Kosten	Investitionskosten: CHF 22'900'000 Kostengenauigkeit: + / - 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: Projekte TBA Gemeindeanteil: Projekte Gde	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Aus den systematischen Überprüfungen der Fussgängerübergänge zeigten sich sicherheitstechnische Mängel.</p> <p><i>Teilmassnahmen 2 - 7:</i> Mangelnde Verkehrssicherheit</p> <p><i>Teilmassnahme 8:</i> Der Unfallschwerpunkt Knoten Zollhaus ist als vierarmiger Knoten mit Vorsortierstreifen auf der Hauptrichtung ausgestaltet. Durch die Grosszügigkeit der Anlage und des hohen Verkehrsaufkommens während der Spitzenzeiten mit Rückstaus müssen immer wieder Unfälle registriert werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 9:</i> Die bestehende Begegnungszone Bahnhofplatz ist auf den unmittelbaren Bahnhofsvorplatzbereich beschränkt.</p> <p><i>Teilmassnahme 10:</i> Bestehender, stark genutzter Fuss-/Radweg vom östlichen Teil von Baar Richtung Inwil/Zug mit einer Breite von 1,80 m.</p>

	<p><i>Teilmassnahme 11:</i> Die schmale Fahrbahnbreite auf der Brücke über die Südstrasse und die engen Platzverhältnisse stellen eine Gefahrensituation vor allem für den Velo- und Fussgängerverkehr dar. Ziel der Umgestaltung der Brücke und deren Zufahrten ist in erster Priorität die Erhöhung der Verkehrssicherheit. In der Studie 2012 wurde aufgezeigt, dass mit einer Umorientierung des Altgassquartiers (neue Erschliessungsstrasse an die Weststrasse) die Brücke Südstrasse als reine ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsachse ausgestaltet werden könnte. Damit kann auch die Fahrzeit des ÖV optimiert werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 12:</i> Im Industriegebiet Bösch herrschen heute unklare und unübersichtliche Zufahrtsverhältnisse. Der Anlieferverkehr und der öffentliche Verkehr behindern sich gegenseitig und für den Velo- und Fussgängerverkehr sind die gebietsinternen Verhältnisse und Verbindungen unattraktiv und durch den teilweisen Verlauf auf der Strasse bzw. über Vorplätze (fehlende Trottoirs) zusätzlich unsicher.</p> <p><i>Teilmassnahme 13:</i> Die Sonnackerstrasse in Baar führt zum Schulhaus Wiesenstrasse und ist ein vielbegangener Schulweg. Gleichzeitig ist sie eine wichtige Erschliessungsstrasse für das Quartier, was teilweise zu kritischen Situationen führen kann.</p>
Beschreibung	<p><i>Teilmassnahme 1:</i> Sicherheitstechnische Anpassungen diverser Fussgängerübergänge</p> <p><i>Teilmassnahme 2:</i> Menzingen Knoten Edlibach: Falls sich zeigen sollte, dass die getroffenen Sofortmassnahmen nicht die gewünschte Wirkung erzielen, ist der Knoten zu einem Kreisel umzubauen.</p> <p><i>Teilmassnahmen 3 – 6: (Baar Knoten Sagistrasse, Baar Blickensdorferstr. Knoten Hans-Waldmann-Str., Baar Knoten Grabenstrasse, Baar Sihlbruggstr. Knoten Ruessenstrasse):</i> Sicherheitstechnische Anpassungen bzw. Knotenumbauten</p> <p><i>Teilmassnahme 7:</i> Am dreiarmigen Knoten Moosrank (Gemeinde Baar) treffen die Kantonsstrassen 381 (Zug - Ägeri - Morgarten) und S (Moosrank - Allenwinden - Schmittli) aufeinander. Die über Allenwinden führenden Buskurse der Linie Nr. 1 (Zug - Unterägeri - Oberägeri) müssen in Richtung Zug vortrittsbelastet in die Hauptbeziehung linkseinmünden. Zur Verbesserung der Sicherheit dieses Einmündevorgangs in die Hauptbeziehung, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert ist, wurden lichtfaseroptische Warnsignale montiert, die auf den einmündenden Bus aufmerksam machen. Der Knoten soll aus sicherheitstechnischen Gründen zu einem Kreisel umgebaut werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 8:</i> Umgestaltung des Knotens mit einer neuen Knotenform</p> <p><i>Teilmassnahme 9:</i> Erweiterung Begegnungszone Bahnhofplatz: Umgestaltung der Bahnhofstrasse (ca. 150 m) und Poststrasse (ca. 100 m) vom Bahnhofplatz bis Dorfstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Baar.</p>

	<p><i>Teilmassnahme 10:</i> Radwegverbreiterung Grund: Ausbau der bestehenden Fuss-/Radwegverbindung zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer</p> <p><i>Teilmassnahme 11:</i> Der heutige Querschnitt lässt ein Kreuzen zwischen zwei Motorfahrzeugen nicht zu, das Kreuzen eines Fussgängers oder Velofahrers mit einem Motorfahrzeug ist nur unter beengten Verhältnissen und mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Sollte die Umorientierung des Altgassquartiers nicht umsetzbar sein, so müsste für die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ein Ausbau des Brückenquerschnittes bzw. die Anordnung einer zusätzlichen Brücke für den Fuss- und Veloverkehr angestrebt werden.</p> <p><i>Teilmassnahme 12:</i> Mit einer «Aufwertung Bösch» soll die Verkehrsführung von MIV und LV zu Gunsten einer höheren Sicherheit angepasst werden. Zudem wird die Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen verbessert.</p> <p><i>Teilmassnahme 13:</i> Neugestaltung und Tempo 30-Signalisation der Sonnackerstrasse (ca. 150 m) zur Erhöhung der Schulwegsicherheit</p>
<p>Kartographische Darstellung</p>	
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<p>Teilmassnahme 2: Abhängig von der Wirkung der Sofortmassnahmen; falls die Sofortmassnahmen nicht die gewünschte Wirkung erzielen, soll der Knoten zu einem Kreislauf umgebaut werden.</p> <p>Teilmassnahmen 3+ 5: zeitliche Abhängigkeit von der Sanierung/Umgestaltung der Zuger-/ Baarerstrasse</p>
<p>Bezug zur Richtplanung</p>	<p>Keine Richtplananpassungen notwendig</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Optimierung von diversen Fussgänger- übergängen (Verkehrssicherheit)	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: bis 2022	CHF 3'600'000
2	Menzingen Knoten Edlibach Kreiselneubau, falls Sofortmassnahmen wirkungslos	TBA Zug	Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2022 Inbetriebnahme: 2023	CHF 5'000'000
3	Baar Knoten Sagistrasse	TBA Zug	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2021	CHF 500'000
4	Baar Blickensdorferstr. Knoten Hans- Waldmann-Str.	TBA Zug	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2020	CHF 400'000
5	Baar Knoten Grabenstrasse	TBA Zug	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2021	CHF 800'000
6	Baar Sihlbruggstr. Knoten Ruessenstrasse	TBA Zug	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019	CHF 400'000
7	KS 381, Ägeristrasse, Knoten Moosrank, Baar Umgestaltung zu einem Kreisel	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2022 Inbetriebnahme: 2022	CHF 2'000'000
8	KS 25 / 368, Knoten Zollhus, Hüenberg (Beseitigung Unfallschwerpunkt)	TBA Zug	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2020	CHF 2'000'000
9	Erweiterung Begegnungszone Bahnhof- platz Umgestaltung der Bahnhofstrasse (ca. 150 m) und Poststrasse (ca. 100 m) vom Bahnhofplatz bis Dorfstrasse zur Verbes- serung Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Baar.	Baar	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 1'000'000
10	Radwegverbreiterung Grund Abschnitt Rote Trotte bis Inwilerstrasse (ca. 450 m): erhöhte Sicherheit für Fuss- gänger und Velofahrer	Baar	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021	CHF 500'000

11	Umgestaltung Brücke Südstrasse Umgestaltung als reine ÖV- und Veloverbindung: Kürzere Fahrzeit für Bus, Verbesserung Verkehrssicherheit für Velofahrer	Baar	Studie: 2012 Gemeinderatsbeschluss: 27. Juni 2012 Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021	CHF 1'000'000
12	Aufwertung Bösch	Gemeinde Hünenberg	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021	CHF 5'000'000
13	Neugestaltung Sonnackerstrasse mit Tempo 30	Baar	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022	CHF 700'000
Gesamtkosten				CHF 22'900'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV, Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit,
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Massnahme zur Behebung spezifischer Unfallschwerpunkte, Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung rund um die Südstrasse

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit	Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M37.03
			ARE-Code	

Teilstrategie	V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Eruierte Verkehrssicherheitsdefizite werden behoben, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.		
Machbarkeit	Dieses Paket ist von der Grösse erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien / Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton + Stadt Zug Kostenträger: dito Weitere Beteiligte: --
Kosten	Investitionskosten: CHF 3'000'000 Kostengenaugigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die beiden Knoten Chamerstr./Alpenstr. und Zug Kolinplatz sind Unfallschwerpunkte. Mögliche Gestaltungs- und Sanierungsmassnahmen hängen von längerfristig geplanten Mobilitätsstrategien für den Kanton Zug ab. Diese sind im Anschluss an das definitive Raumordnungskonzept ROK des Kantons Zug zu definieren.
Beschreibung	Längerfristige Mobilitätskonzepte für den Kanton Zug müssen zeigen, wie weit diese beiden Knoten von den starken Verkehrsbelastungen entlastet werden können. Je nach Art und Stärke dieser Entlastungsmassnahmen sind sicherheitstechnische Sanierungsvarianten auszuarbeiten.

Kartographische Darstellung	
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	In Beschrieb Teilmassnahmen enthalten
Bezug zur Richtplanung	Keine Richtplananpassungen notwendig

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Knoten Chamerstr./Alpenstr.	TBA Zug / Stadt Zug	Inbetriebnahme: vor 2026	CHF 1'800'000
2	Zug Kolinplatz	TBA Zug / Stadt Zug	Inbetriebnahme: vor 2026	CHF 1'200'000
Gesamtkosten				CHF 3'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert

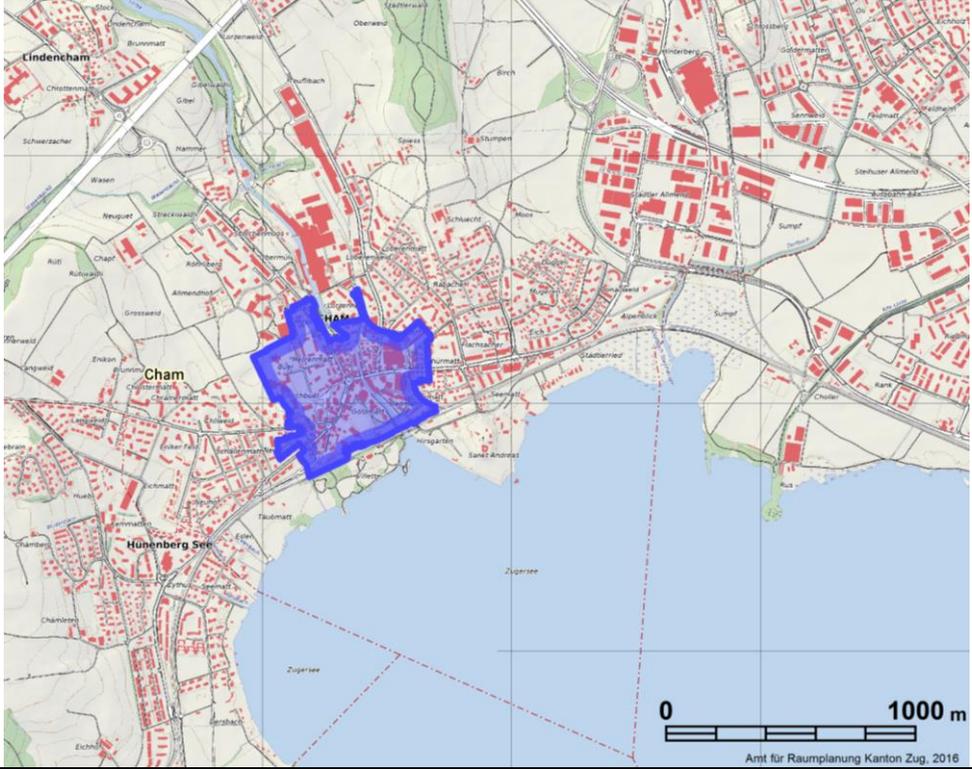
Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Verkehrssteuerung Cham-Hünenberg (FlaMa UCH)	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M38.01
			ARE-Code	

Teilstrategie	V4: Verkehr leiten und dosieren, V5: Motorisierten Verkehr bündeln		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Die Massnahme trägt zur im Zukunftsbild geforderten Bündelung des motorisierten Verkehrs bei. Gleichzeitig kann mit dieser Massnahme dem Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet mehr Platz eingeräumt werden.		
Machbarkeit	Machbarkeit im Bau- und Auflageprojekt nachgewiesen.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Kostenträger: Kanton Weitere Beteiligte: -
Kosten	Investitionskosten: CHF 10'000'000 Kostengenauigkeit: + / - 15 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Umfahrung Cham - Hünenberg UCH ist seit langem Bestandteil des der kantonalen Verkehrsplanung. Sie entlastet Cham und Hünenberg vom Durchgangsverkehr. Dazu braucht es allerdings auch flankierende Massnahmen, um den Durchgangsverkehr wie gewünscht auf die Umfahrungsstrasse zu leiten. Nach einem öffentlichen Mitwirkungsprozess liegt nun mit dem «Autoarmen Zentrum» eine breit abgestützte Lösung vor.
Beschreibung	Die Ortszentren von Cham und Hünenberg bleiben rund um die Uhr erreichbar. Die Durchquerung des «Autoarmen Zentrums» ist allerdings an eine minimale Aufenthaltsdauer von voraussichtlich 10 Minuten gebunden. Damit das System die erwünschte Wirkung zeigt, erfassen Videokameras die Fahrzeuge an den fünf Eingangstoren. Wer die vorgeschriebene Aufenthaltsdauer unterschreitet, muss auf derselben Route wieder hinausfahren. Andernfalls ist eine Busse zu entrichten. Innerhalb des «Autoarmen Zentrums» und auf der Eichmattstrasse gilt flächendeckend Tempo 30; Schleichwege werden unterbunden.

<p>Kartographische Darstellung</p>	 <p>The map shows the Cham and Hünenberg area in Switzerland. A blue highlighted area is centered on Cham, indicating a specific urban development or project site. The map includes labels for various locations such as Lindencham, Cham, and Hünenberg. A scale bar at the bottom right indicates 0 to 1000 meters. The source is cited as 'Amt für Raumplanung Kanton Zug, 2016'.</p>
<p>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</p>	<p>Realisierung erst nach der Eröffnung der Umfahrung Cham - Hünenberg UCH möglich.</p>
<p>Bezug zur Richtplanung</p>	<p>Flankierende Massnahmen zur UCH gemäss V 3.6 des kantonalen Richtplans.</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Verkehrssteuerung im «Autoarmen Zentrum Cham»	TBA Zug	Vorprojekt: 2013-2015 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 10'000'000
Gesamtkosten				CHF 10'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Attraktivere Bedingungen im Zentrum für den Fuss- und Veloverkehr
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses durch optimiertes Verkehrsleitsystem auf regionaler und lokaler Ebene, motorisierte Verkehr wird gebündelt.
4	Erreichbarkeit	Erreichbarkeit Zentrum wird verbessert
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage durch proaktives Verkehrsmanagement (Zugangskontrollen)
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet, Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Abnahme Verkehrsmenge
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten, Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Verkehrsmanagement	7'100 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf Hauptachse 16 Busse pro Stunde in beide Richtungen, für 2030/40 geplant auf Hauptachse

Quellen	
1	Bau- und Auflageprojekt 2015

Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M38.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	V4: Verkehr leiten und dosieren, V5: Motorisierten Verkehr bündeln, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Ein Gesamtverkehrskonzept soll aufzeigen, mit welchen Massnahmen das Zukunftsbild insbesondere im Raum Zug umgesetzt werden kann.			
Machbarkeit	Die Machbarkeit von einzelnen Massnahmen muss im Rahmen von Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen nachgewiesen werden.			
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton + Gemeinden Kostenträger: Kanton Weitere Beteiligte: --	
Kosten	Investitionskosten: Kostengenauigkeit: Grobschätzung Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Nach der Ablehnung des Stadttunnels Zug durch den Souverän ist zu prüfen, wie weit die noch vorgesehenen Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zug das Verkehrsaufkommen zu bewältigen vermögen. Mit Umsetzung der vorgesehenen Verdichtungsgebiete wird eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr und eine ausgeglichene Verteilung über den ganzen Tag unumgänglich sein. Die bestehenden Kapazitäten auf der Strasse müssen zudem stärker bewirtschaftet werden, um Stau im Siedlungsgebiet zu reduzieren.
Beschreibung	Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Gesamtverkehrskonzept: Dabei werden basierend auf einer umfassenden Analyse der Ist-Situation eine Gesamtstrategie und Massnahmen in den Bereichen Verkehrsmanagement / Verkehrssteuerung / Kapazitätsbewirtschaftung umfassend erarbeitet. Der Kanton könnte sich je nach Eignung beim Bund als Gebiet für einen Pilotversuch zu Mobility-Pricing anbieten. Auch ein Konzept für das Monitoring samt der allenfalls zusätzlich notwendigen Erhebung von zusätzlichen Datengrundlagen soll im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes festgelegt werden.
Kartographische Darstellung	-
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abhängigkeiten zu Raumordnungskonzept (ROK), das sich aktuell im Konsolidierungsprozess befindet. Vorarbeiten für das neue Gesamtverkehrskonzept sollen schon vor Beschluss des ROK in Angriff genommen werden.
Bezug zur Richtplanung	Keine Richtplananpassungen notwendig

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Neues Gesamtverkehrskonzept für den Kanton Zug inkl. Verkehrsmanagement / Verkehrssteuerung / Kapazitätsbewirtschaftung: Zur Lenkung und Dosierung des MIV im Kanton Zug	TBA Zug	Vorarbeiten: 2017 Konzept: 2017/2018.	Planungskosten nicht mitfinanzierbar
2	Umsetzung diverser Massnahmen aus Konzept	TBA Zug	Ab 2018	Planungskosten nicht mitfinanzierbar
Gesamtkosten				Planungskosten nicht mitfinanzierbar

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss-/Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Gezielter Ausbau der Kapazitäten
3	Strassennetz	Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen durch Verlagerung von der Strasse auf andere Verkehrsträger und durch zeitliche Verlagerungen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums
5	Intermodalität	Erweiterung der Tarifverbund-Systeme
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Qualität öffentliche Räume stärken
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten, Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Umgestaltung Inwilerriedstrasse	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.01
			ARE-Code	

Teilstrategie	V3: Zuverlässiges und leistungsfähiges Feinverteilernetz ausbauen, V4: Verkehr leiten und dosieren, V5: Motorisierten Verkehr bündeln, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme kann dem Zukunftsbild entsprochen werden: Dem ÖV steht ein attraktives Netz zur Verfügung und mit der Bündelung des motorisierten Verkehrs wird dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz eingeräumt.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde in Vorstudien nachgewiesen.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Kostenträger: Gemeinde Weitere Beteiligte: -
Kosten	Investitionskosten: CHF 600'000 Kostengenauigkeit: + / - 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Mit der Tangente Zug / Baar wird die Inwilerriedstrasse für den MIV gesperrt und kann zu einer Bus – und Fuss-/Veloverbindung umgestaltet werden.
Beschreibung	Die Inwilerriedstrasse ist heute die Verbindungsachse von Zug via Inwil nach Baar. Sie ist mit einem einseitigen Trottoir ausgestattet. Sie dient der Buslinie 4 und ist Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers. Parallel aber abseits dieser Strasse verläuft eine kantonale Radstrecke. Mit der Eröffnung der Tangente Zug/Baar wird die Inwilerriedstrasse für den MIV gesperrt und dient nur noch dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Mit diesen veränderten Nutzungen entspricht die heutige Gestaltung nicht mehr den künftigen Anforderungen. Daher soll die Inwilerriedstrasse für die neuen Anforderungen umgestaltet werden.

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

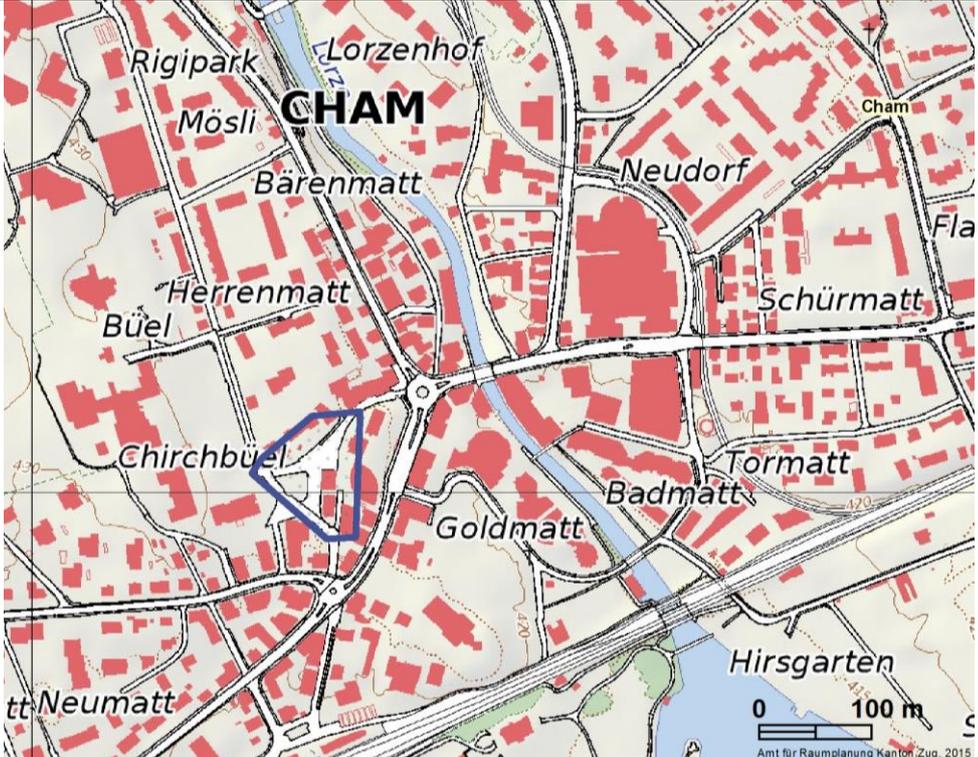
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	6'300 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse; nach Aufwertung nur noch Busse und Fuss-/Veloverkehr 2'100 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Umgestaltung Rigiplatz	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.02
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme kann die im Zukunftsbild skizzierte attraktive Gestaltung der Freiräume in der städtischen Umgebung erreicht und eine urbane Mobilität gefördert werden.			
Machbarkeit	Ein Studienauftrag für die Umgestaltung des Rigiplatzes liegt vor.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Kostenträger: Gemeinde Weitere Beteiligte: V+S, P+H, S+G, Grundeigentümer	
Kosten	Investitionskosten: CHF 4'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 25 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: CHF 4'000'000	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Gestalterischer Handlungsbedarf, Siedlungsverträgliche Umgestaltung des Strassenraums, Städtebauliches Potential soll hervorgehoben werden; attraktiven, öffentlichen Freiraum schaffen, der seiner strategischen Lage gerecht wird. Bedürfnisse aller Benutzergruppen des öffentlichen Raums sollen dabei berücksichtigt werden.
Beschreibung	Neue Platzgestaltung: Der Rigiplatz soll identitätsbildend mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. Der Fuss- und Veloverkehr soll Vorrang haben, was mit der Neugestaltung und einer Tempo-30 Zone unterstrichen werden soll. Die oberirdische Parkierung soll auf ein Minimum reduziert werden und in das in Planung befindliche Parkhaus Rigistrasse verschoben werden.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Ist im Zusammenhang mit Drittentwicklungen wie Neubau Gemeindeverwaltung und Parkhaus Rigistrasse (Eröffnung Sommer 2017) zu betrachten
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Baukredit 2019 Ausführung 2020/2021
Bezug zur Richtplanung	Kernrichtplan, Projektblatt 3

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Neugestaltung Rigiplatz	Cham	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021
Gesamtkosten			CHF 4'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss-/Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage durch Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet, Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
2	Subjektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau	1'500 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse
Strassenraum	5'500 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Ergebnisse aus dem Studienauftrag 2014

Umgestaltung Knoten Zythus	Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M39.03
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme kann die im Zukunftsbild skizzierte attraktive Gestaltung der Freiräume in der städtischen Umgebung erreicht und eine urbane Mobilität gefördert werden.		
Machbarkeit	Die Machbarkeit wurde in Vorstudien bereits nachgewiesen		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Hünenberg, Kanton Zug Kostenträger: Gemeinde Hünenberg, Kanton Zug Weitere Beteiligte: ev. Private
Kosten	Investitionskosten: CHF 3'600'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Verkehrsumlagerungen der Umfahrung Cham-Hünenberg bzw. die wesentlich geringeren Verkehrsfrequenzen erlauben es, den heutigen verkehrsorientierten Strassenraum anzupassen und siedlungsorientiert umzugestalten. Die Bushaltestellen sollen für eine verkürzte Umsteigezeit auf Seite der Bahnlinie angeordnet werden und behindertengerecht ausgebaut werden.
Beschreibung	Komplette Umgestaltung des Strassenraums und der Bushaltestellen als siedlungsorientierter Verkehrsraum und für kundenfreundliche ÖV-Beziehungen (Umsteiger Bus-Stadtbahn).

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Die Umgestaltung des Zythusareals ist von den Entwicklungsplanungen auf dem Areal und der Übergabe der heutigen Kantonsstrasse an die Gemeinde (nach Eröffnung UCH) abhängig.
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Entwicklungsplanung Zythus, Verkehrsentlastung durch UCH
Bezug zur Richtplanung	ÖV-Umsteigepunkt, kantonaler Radweg, wichtiger Schulweg und Erschliessungspunkt zum Naherholungsgebiet Hünenberg See

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Umgestaltung Knoten Zythus	Hünenberg/ Kanton Zug	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2025	CHF 3'600'000
Gesamtkosten				CHF 3'600'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung Attraktivität Fuss-/Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der Ein-/Umsteigezeiten, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss-/Veloverkehr, Verbesserung der Umsteigebeziehungen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

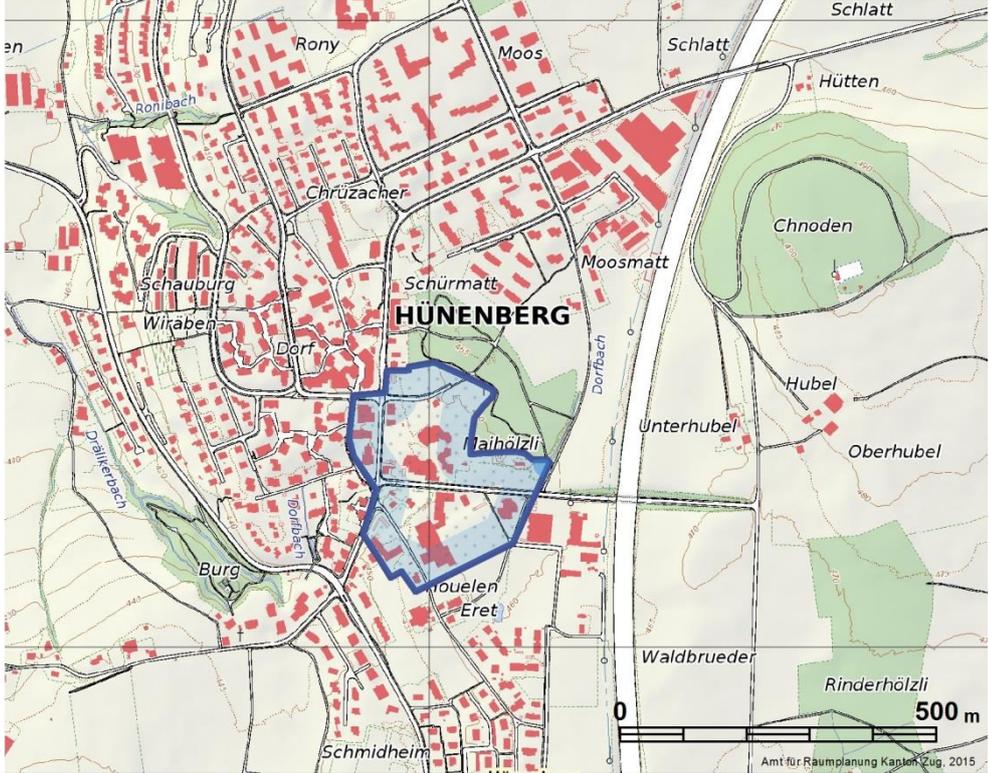
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	12'000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse; nach Eröffnung UCH ca. 6'500 (DTV) 2'700 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.04
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit dieser Massnahme kann die im Zukunftsbild skizzierte attraktive Gestaltung der Freiräume in der städtischen Umgebung erreicht und eine urbane Mobilität gefördert werden.			
Machbarkeit	Machbarkeit Umgestaltung Dorfzentrum ist gegeben.			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Hünenberg Kostenträger: Gemeinde Hünenberg Weitere Beteiligte: keine	
Kosten	Investitionskosten: CHF 5'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die momentan laufende Dorfzentrumsplanung sieht eine dichte Überbauung des Dorfzentrums mit Einkaufs- und Aufenthaltsmöglichkeiten vor. Nach der Eröffnung der Umfahrung Cham-Hünenberg UCH geht die heutige Kantonsstrasse an die Gemeinde über. Der Strassenraum im Dorfzentrum soll zu diesem Zeitpunkt zu einem siedlungsorientierten Verkehrsraum umgestaltet werden.
Beschreibung	Das Dorfzentrum von Hünenberg erstreckt sich quer über die Chamerstrasse, vom Parkplatz der Kirchgemeinde über die Passage beim Eingang zur Gemeindeverwaltung hin zum Platz beim Dorfgässli. Durch eine Zentrumsüberbauung mit Grossverteiler kann der Teil östlich der Chamerstrasse als Zentrum aufgewertet und mit den bereits bestehenden öffentlichen Nutzungen auf dieser Strassenseite verbunden werden. Eine Aufwertung und Neugestaltung der Verbindung über die Chamerstrasse bis zum Dorfgässli ist ebenfalls Teil der Zentrumsentwicklung. Der Strassenraum soll zu einem siedlungsorientierten Verkehrsraum umgestaltet werden. Damit soll das Zentrum von Hünenberg vom Verkehr entlastet werden.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Momentan laufende Planung Dorfzentrum Hünenberg und Zeitpunkt der Strassenübernahme der heutigen Kantonsstrasse durch die Gemeinde.
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Wettbewerb Zentrumsplanung Hünenberg (inkl. Entwurf des Strassenraums) Anpassung Bebauungsplan und Bau der Zentrumsüberbauung bis ca. 2019 / 2020 Anpassung Strassenraum nach Übernahme durch die Gemeinde.
Bezug zur Richtplanung	Kantonaler Radweg, Entlastung Dorfzentrum durch siedlungsorientierte Strassengestaltung.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg	Hünenberg	Umzonung/ Bebauungsplan: 2017 Bezug 1. Etappe: 2020 Strassenumgestaltung: 2019 / 2020	CHF 5'000'000
Gesamtkosten				CHF 5'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Erhöhung Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Attraktivität öffentlicher Verkehr
3	Strassennetz	Bündelung MIV
4	Erreichbarkeit	Verbesserung Erreichbarkeit Zentrum Hünenberg
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage durch Verkehrsberuhigung
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

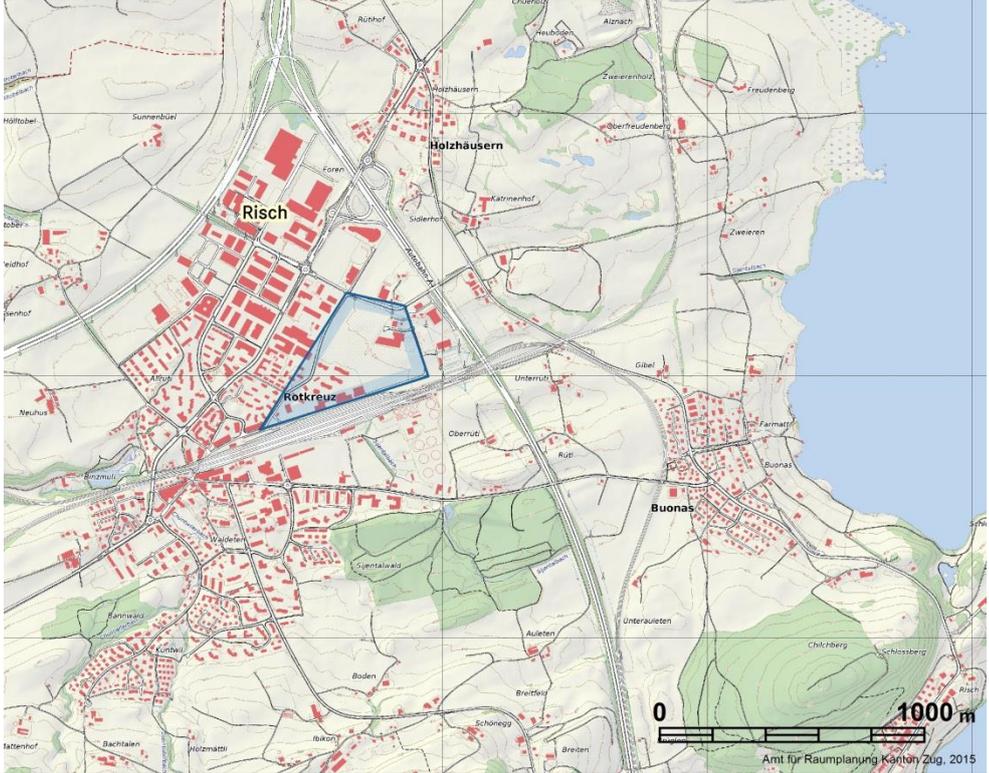
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau	5'000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse
Strassenraum	2'500 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Zentrumsentwicklung Hünenberg Dorf, Programm zum Projektwettbewerb vom 2. April 2015

Umgestaltung Birkenstrasse (Suurstoffi)	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.05
			ARE-Code	1711.2.020

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V4: Verkehr leiten und dosieren, V5: Motorisierten Verkehr bündeln, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Zur Förderung der ÖV-Benützung, des Velo- sowie Fussgängerverkehrs soll die Anpassung der Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung beim Suurstoffi-Gebiet erfolgen und so nahtlos zum Bahnhof Nord führen. Dabei kann mit dieser Massnahme die im Zukunftsbild skizzierte Förderung der urbanen Mobilität und Bündelung des MIV erreicht werden.		
Machbarkeit	Grobentwurf Konzept Strassenraumgestaltung Birkenstrasse M 1:500 vom 06. August 2014 sowie Entwürfe zu Aufwertungsmassnahmen M 1:200 vom 08. September 2014		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Kostenträger: Gemeinde Weitere Beteiligte: -
Kosten	Investitionskosten: CHF 3'500'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: CHF 10'000	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige:- Kantonsanteil: - Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Die heute eher verkehrsorientierte Birkenstrasse soll umgestaltet werden und damit einen siedlungsorientierten Charakter erhalten. Viele neue Anwohner und die Neuansiedlung von Firmen verursachen Mehrverkehr auf der Birkenstrasse. Auf der Birkenstrasse verkehrt zudem die ZVB fahrplanmässig.</p> <p>Durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen soll der ÖV, der Fussgänger- und Veloverkehr bevorteilt und die Verkehrssicherheit generell verbessert werden. Der Individualverkehr sollte auf die Chamerstrasse zurückgeführt werden, sodass diese Strasse der Anwohnerschaft und den Mitarbeitenden der dortigen Firmen zur Verfügung steht.</p>
Beschreibung	<p>Strassenraumgestaltung mit Aufwertungsmassnahmen, neuen Fussgängerübergängen, Verbreiterung von Trottoirs und Elementen zur Verkehrsberuhigung wie z.B. Eingangspforten. Geprüft wird die Einführung einer Tempo 30-Zone, im Bereich des zukünftigen Hochschulstandortes wird eine Begegnungszone geprüft. Zudem wird geprüft, mit welchen Massnahmen der Bus priorisiert werden kann, allenfalls wird eine Busspur eingerichtet (vgl. Teilmassnahme „Busspur Birkenstrasse“ im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation, ARE-Code 1711.2.020)</p>

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Anlehnung an die hohen städtebaulichen- und architektonischen Qualitäten der derzeit laufenden Entwicklungen im Gebiet der Suurstoffi.
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Erstellen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes im Jahr 2016. Umsetzung der Gestaltung in Berücksichtigung der Entwicklung im Gebiet Suurstoffi
Bezug zur Richtplanung	Bezug zum Verdichtungsgebiet, Standort für Hochschule, ergänzende Massnahme zur geplanten Personenüberführung Ost.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Birkenstrasse	Risch	Vorprojekt: Ende 2016 Baubeginn: Ab 2019 Inbetriebnahme: 2020	CHF 3'500'000
Gesamtkosten				CHF 3'500'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss-/Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen durch Kohärenz der Netzstruktur (Pfortnerungen). Bündelung MIV.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten, Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

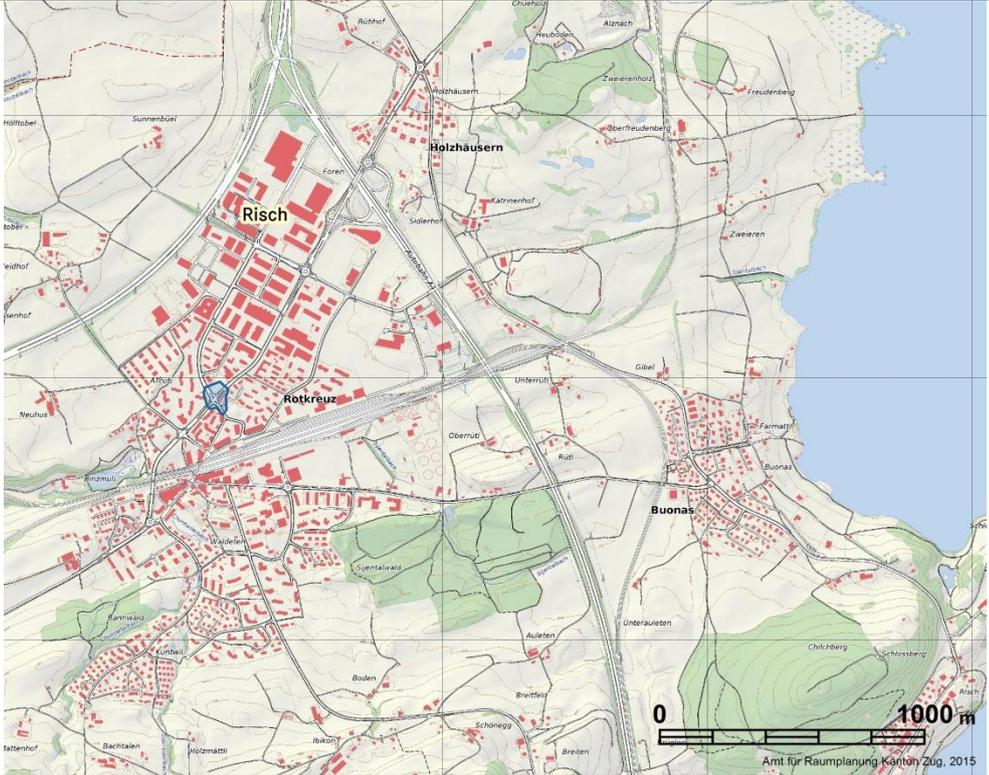
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	4'000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 5'500 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Konzept und Pläne Aufwertungsmassnahmen vom 08.09.2014

Umgestaltung Mattenstrasse	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M39.06
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V7: Attraktives Fuss- und Velowegnetz anbieten, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs kann die im Zukunftsbild skizzierte urbane Mobilität gefördert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
Machbarkeit	Nach verschiedenen Studien ist in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde das Vorprojekt erarbeitet worden.		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Kostenträger: Gemeinde Weitere Beteiligte: -
Kosten	Investitionskosten: CHF 300'000 Kostengenauigkeit: Vorprojekt Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: nein Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Mattenstrasse wird als wichtige Fussgängerverbindung zwischen dem Bahnhof Nord und dem Industriegebiet Rotkreuz benutzt. Das Fussgängeraufkommen ist daher - vor allem in den Spitzenzeiten - sehr gross.
Beschreibung	Gestalterische Verbesserung der Situation bei der Mattenstrasse zwischen der bestehenden Begegnungszone Bahnhof Nord und der Chamerstrasse (Kantonsstrasse). Die bestehende Zone 30 wird mit der zusätzlichen Gestaltung (Bepflanzungen etc.) aufgewertet. Die Strassenüberquerung wird für die Fussgänger übersichtlicher und sicherer.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Die Sanierung der Mattenstrasse ist zusammen mit der Sanierung der Kantonsstrasse zu koordinieren. Ausführungstermin 2017
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Das Vorprojekt ist genehmigt. In einer nächsten Phase ist die Kreditvorlage für die Gemeindeversammlung auszuarbeiten
Bezug zur Richtplanung	keiner

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Chamer-/Mattenstrasse	Risch	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2017 Inbetriebnahme: 2017	CHF 300'000
Gesamtkosten				CHF 300'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Zuverlässigkeit ÖV
3	Strassennetz	Bündelung MIV
4	Erreichbarkeit	
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	
2	Verringerung Zersiedlung	
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fussverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Verbesserung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
2	Subjektive Sicherheit	
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	
2	Lärmimmissionen	
3a	Flächenbeanspruchung	
3b	Natur- und Landschaftsräume	

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

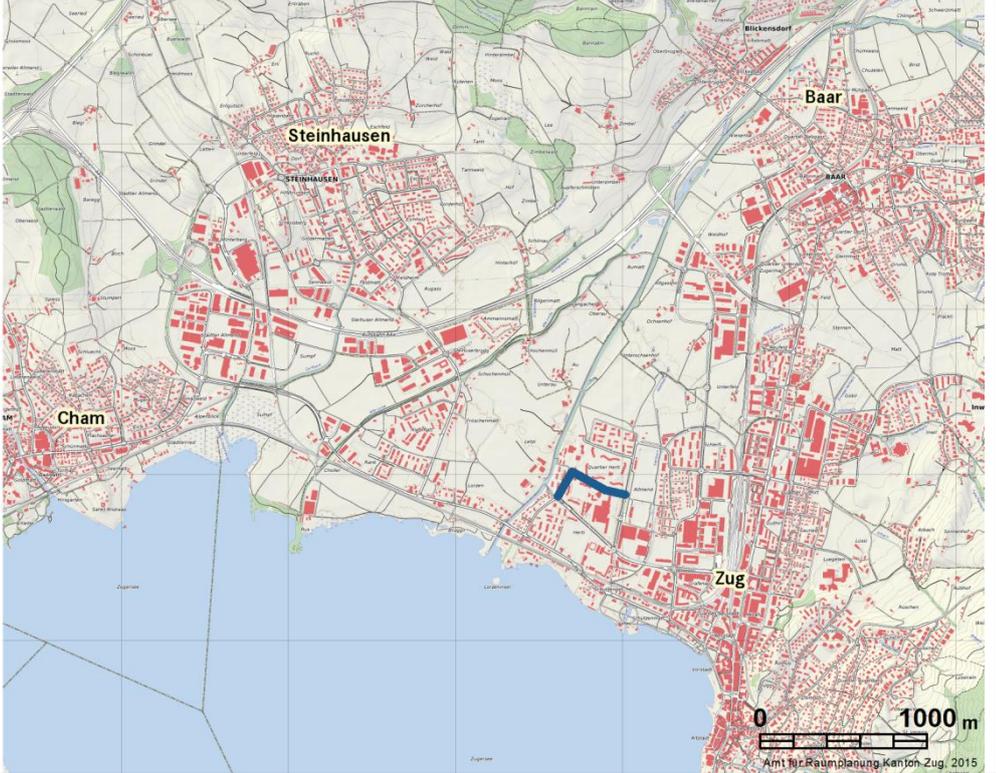
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau	2'000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse
Strassenraum	1'200 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Vorprojekt vorhanden (Plan vom 30.10.2013 in der Beilage)

Tempo-30-Zone Herti: St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.07
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Verkehrsberuhigung kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Förderung der urbanen Mobilität erreicht werden.		
Machbarkeit	Die Tempo-30-Zone Herti/St. Johannesstrasse/Letzistrasse kann aufgrund der derzeit hohen Ausgangsgeschwindigkeit nur eingeführt werden, wenn die Strassenräume massiv durch bauliche Massnahmen verkehrsberuhigt werden. Erst wenn die Ausgangsgeschwindigkeit v85 bei ca. 40-41 km/h liegt kann im Rahmen eines Gutachtens geprüft werden, ob die Signalisation einer Tempo-30-Zone zweckmässig, verhältnismässig und notwendig ist und ob keine anderen Massnahmen vorgezogen werden können. Als Grundlage wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Suter, Von Känel, Wild, 19.3.2012) erarbeitet, das als Grundlage bei Strassensanierungen und Werkleitungs- / oder Kanalisationsbauten für die anschliessende Strassenraumgestaltung dient.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Zug Kostenträger: Stadt Zug Weitere Beteiligte: keine
Kosten	Investitionskosten: CHF 800'000 Kostengenauigkeit: ± 20 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Bestehendes Wohnquartier. Mehrheitlich bebaut. Verdichtung im Bereich Herti-Zentrum geplant. Wichtige grosse Schulhäuser im Quartier. Deshalb hohe Anforderung an Schulwegsicherheit. Verschiedene Querungen von kantonalen und kommunalen Fuss- und Wanderwegen. Verschiedene Zugänge zu kommunalen Naherholungsgebieten. Quartier ist umgeben von viel besuchten Sportanlagen und Stadien. Grosszügige Strassenräume verleiten zu hohen Geschwindigkeiten. Ziel ist eine gleichmässige Geschwindigkeit auf niedrigem, siedlungsorientierten Niveau.
Beschreibung	Betriebs- und Gestaltungskonzept vorhanden. Aktuell schrittweise Umgestaltung Strassenräume im Rahmen von allgemeinen Strassensanierungen und Werkleitungs- / bzw. Kanalisationsbauten. Einbau geschwindigkeitssenkender Massnahmen. Verkehrsgutachten. Möglicherweise Einführung der Tempo-30-Zone. Innerhalb eines Jahres Nachkontrolle, ob die Ziele eingehalten sind.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Umgestaltung Strassenräume aufgrund Betriebs-/ und Gestaltungskonzept, wenn sowieso Teile der Strassen saniert werden oder in Zusammenhang mit Werkleitungs-/ oder Kanalisationsbauten.
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Umsetzung Bauprojekt für den Teil Eichwaldstrasse und Feldstrasse 2015. Gutachten 2016
Bezug zur Richtplanung	V7 Richtplantext (Handlungsanweisungen) vom 22. Juni 2010: «In allen Wohnquartieren ist auf Quartierschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen), soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder wenn dafür ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).»

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Tempo-30-Zone Herti: St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse	Stadt Zug	Teilbauprojekt: 2014 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020 Gutachten: 2016	CHF 800'000
Gesamtkosten				CHF 800'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Erhöhung Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion (grossräumige Temporeduktionen, Verstetigung des Verkehrs)

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	2'500 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 11'000 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Betriebs- und Gestaltungskonzept (Suter, Von Känel, Wild, 19.3.2012)

Tempo-30-Zone Lüssirain/Obersack/Rötel	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.08
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Verkehrsberuhigung kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Förderung der urbanen Mobilität erreicht werden.		
Machbarkeit	Die Tempo-30-Zone Lüssirainstrasse/Obersack/Rötel kann aufgrund der derzeit hohen Ausgangsgeschwindigkeit nur eingeführt werden, wenn die Strassenräume massiv durch bauliche Massnahmen verkehrsberuhigt werden. Erst wenn die Ausgangsgeschwindigkeit v85 bei ca. 40-41 km/h liegt, kann im Rahmen eines Gutachtens geprüft werden, ob die Signalisation einer Tempo-30-Zone zweckmässig, verhältnismässig und notwendig ist und ob keine anderen Massnahmen vorgezogen werden können.		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Zug Kostenträger: Stadt Zug Weitere Beteiligte: keine
Kosten	Investitionskosten: CHF 1'500'000 Kostengenauigkeit: +- 20 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Bestehendes Wohnquartier in Hanglage. Mehrheitlich bebaut. Keine grösseren Neubauten erwartet. Buslinie Nr. 13 verkehrt über Lüssirain-, Weid- und Weinbergstrasse. Verschiedene Querungen von kantonalen und kommunalen Fuss- und Wanderwegen. Verbesserung der Schulwegsicherheit. Verschiedene Zugänge zu kommunalen Naherholungsgebieten. Grosszügige breite Strassenräume verleiten zu hohen Geschwindigkeiten. Ziel ist eine gleichmässige Geschwindigkeit auf niedrigem, siedlungsorientierten Niveau.
Beschreibung	Erstellen eines Betriebs-/ und Gestaltungskonzeptes. Umgestaltung Strassenräume im Rahmen von allgemeinen Strassensanierungen und Werkleitungs-/ bzw. Kanalisationsbauten. Einbau geschwindigkeitssenkender Massnahmen. Verkehrsgutachten. Einführung der Tempo-30-Zone. Innerhalb eines Jahres Nachkontrolle, ob die Ziele eingehalten sind.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Umgestaltung Strassenräume aufgrund Betriebs-/ und Gestaltungskonzept, wenn Teile der Strassen saniert werden oder in Zusammenhang mit Werkleitungs-/ oder Kanalisationsbauten.
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Erstellung eines Betriebs-/ und Gestaltungskonzepts als Grundlage für alle künftigen Bautätigkeiten innerhalb des Perimeters.
Bezug zur Richtplanung	V7 Richtplangentext (Handlungsanweisungen) vom 22. Juni 2010: «In allen Wohnquartieren ist auf Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen), soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder wenn dafür ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).»

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Tempo-30-Zone Lössrain/Obersack/Rötel	Stadt Zug	B + G; 2017 Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2022 Inbetriebnahme: 2023
Gesamtkosten			CHF 1'500'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Erhöhung Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion (grossräumige Temporeduktionen, Verstetigung des Verkehrs)

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	1'500 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 16'000 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.09
			ARE-Code	

Teilstrategie	S6: Öffentlichen Raum attraktiv gestalten, V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit der Aufwertung der öffentlichen Räume kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Förderung der urbanen Mobilität erreicht werden.			
Machbarkeit	Machbarkeit ist gegeben			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Zug Kostenträger: Stadt Zug Weitere Beteiligte: -	
Kosten	Investitionskosten: CHF 4'900'000 Kostengenaugigkeit: + / - 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Verlagerung der oberirdischen Parkplätze in unterirdische Parkieranlagen (nicht Teil der Investitionskosten) und gleichzeitige Aufwertung der Platzflächen für Fussgänger, Geschäfte und Anwohner. Einführung von Niedriggeschwindigkeitsregimes.
Beschreibung	Oberer Postplatz und St.-Antons-Gasse: Nach Realisierung Umbau Post und Neubauten inkl. neuem Parkhaus können die oberirdischen Parkplätze verlegt und der Platz aufgewertet werden. Unterer Postplatz: Nach Umgestaltung des oberen Postplatzes können die oberirdischen Parkplätze ebenfalls ins Parkhaus Post verlegt werden. Dreispietzplatz: Die oberirdischen Parkplätze sind in einem neuen Parkhaus oder an einem anderen Ort (bspw. Coop City) anzuordnen. Der Platzbereich kann umgestaltet werden.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Umgestaltung Strassenräume aufgrund Betriebs-/ und Gestaltungskonzepten. Parkplätze müssen verlagert werden können. Abhängig von Drittprojekt Post.
Bezug zur Richtplanung	Der Richtplan muss nach der Ablehnung des Stadttunnels angepasst werden.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten	
1 Umgestaltung Oberer Postplatz und St.-Antons-Gasse	Stadt Zug	Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019	CHF 2'000'000	
2 Umgestaltung Unterer Postplatz	Stadt Zug	Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019	CHF 1'300'000	
3 Umgestaltung Dreispitzplatz/Bundesplatz	Stadt Zug	Vorprojekt: 2018 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020	CHF 1'600'000	
Gesamtkosten			CHF 4'900'000	

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage durch Anpassung der Parkierungsregime
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	aufzuwertende Fläche: 1) Oberer Postplatz und St. Antonsgasse: 2'200 m ² , Aufhebung von rund 40 oberirdischen Parkplätzen 2) Unterer Postplatz: 1500 m ² , Aufhebung von rund 20 oberirdischen Parkplätzen 3) Dreispitz-/Bundesplatz: 7000 m ² , Aufhebung von rund 70 oberirdischen Parkplätzen

Strassenraum Hünenberg - Luzernerstrasse	Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M39.10
			ARE-Code	

Teilstrategie	V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Aufwertung des Strassenraums kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden.		
Machbarkeit	Machbarkeit ist gegeben		
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Gemeinde Hünenberg Kostenträger: Gemeinde Hünenberg Weitere Beteiligte: keine
Kosten	Investitionskosten: CHF 5'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der zukünftig überbreite Strassenraum ist zu reduzieren, da nach der Eröffnung der UCH der Durchgangsverkehr (>60 %) wegfällt. Der Strassenraum ist zur Einhaltung der Geschwindigkeit und zur Reduktion der Betriebskosten auf durchgehend zwei Fahrspuren zu reduzieren. Die Qualität des Strassenraums soll an die neuen Bedürfnisse im aufgewerteten Siedlungsraum angepasst werden. Die Entlastungswirkung der Umfahrung Cham-Hünenberg und der damit verbundenen flankierenden Massnahmen auf die Autobahn und die Umfahrung soll unterstützt werden.
Beschreibung	Rückbau der Linksabbiegespuren und Bushaltebuchten. Alle Einmünder, und auf grosser Länge auch die Strassenränder, sind neu anzulegen, so dass die Qualität insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert werden kann.

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Umfahrung Cham-Hünenberg
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Voraussichtliche Übernahme der Strasse durch die Gemeinde mit Eröffnung der Umfahrung Cham-Hünenberg
Bezug zur Richtplanung	Aufwertung kantonaler Radweg und Naherholungsgebiet

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Rückbau/Umgestaltung Luzernerstrasse	Hünenberg	Vorprojekt: 2022 Baubeginn: 2025 Inbetriebnahme: 2026	CHF 5'000'000
Gesamtkosten				CHF 5'000'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Attraktivität ÖV; Verbesserung der Fahrplanstabilität
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Verstetigung Verkehrsfluss

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	6000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 5000 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Umgestaltung Zentrum Menzingen	Priorität	-	Lfd Massnahmen Nr.	M39.11
			ARE-Code	

Teilstrategie	V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen		
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur
Zweckmässigkeit	Mit der Aufwertung des Strassenraums kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden.		
Machbarkeit	Machbarkeit ist gegeben		
Realisierungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2
Mitfinanzierbarkeit	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Zug Kostenträger: Kanton Zug Weitere Beteiligte: Gemeinde Menzingen
Kosten	Investitionskosten: CHF 1'500'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: nein

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	<p>Die Kantonsstrasse Q führt von Edlibach durch das Ortszentrum von Menzingen in Richtung der Zürcher Gemeinde Hütten. Die Verbindungsstrasse wird aktuell von rund 7'300 Fahrzeugen pro Tag befahren. Mit der geplanten Eröffnung der Tangente Zug/Baar 2019 wird eine geringfügige Zunahme des Verkehrs erwartet. In Menzingen führt die Kantonsstrasse mitten durch den historischen Dorfkern, wo sie aufgrund des teilweise engen und verwinkelten Strassenraums ein Nadelöhr bildet. Die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind in diesem Bereich dementsprechend tief. Die Situation für den Fuss- und Radverkehr ist unübersichtlich, durchgehende Routen sind nicht vorhanden. In den letzten Jahren ist die Kantonsstrasse zwar unterhalten, aber nie grunderneuert worden. Die Belagsoberfläche weist deshalb zahlreiche Unebenheiten auf, die eine umfassende Sanierung inklusive Erneuerung der Werkleitungen erfordern. Für den Kanton und die Gemeinde Menzingen bietet sich damit die ideale Gelegenheit, den Strassenraum im Ortskern von Menzingen siedlungsorientierter zu gestalten und damit das historische Zentrum aufzuwerten. Im Hinblick auf die gemeinsame Planung mit den Behörden und der Bevölkerung von Menzingen hat der Kanton Zug als Eigentümer der Strasse die verkehrstechnischen Anforderungen der Ortsdurchfahrt in einer Betriebs- und Gestaltungsstudie (BGS) überprüfen lassen. Die identifizierten Handlungsschwerpunkte wurden im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung diskutiert und in das Vorprojekt eingearbeitet.</p>
Beschreibung	<p>Umfassende verkehrliche und gestalterische Umgestaltung des Strassenraums im Ortszentrum von Menzingen: Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf der Kantonsstrasse, Reduktion der Fahrbahnbreite zu Gunsten der Fussgänger, Bildung von Eingangspforten, Realisierung eines breiten Randabschlusses mit geringem Vertikalversatz, Ausgestaltung der Einfahrten als Trottoirüberfahrten mit Vortrittsberechtigung des Fussgängers.</p>

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	Bauprojekt: derzeit in Erarbeitung, Kantonsratsbeschluss Anfangs 2017
Bezug zur Richtplanung	-

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Umgestaltung Zentrum Menzingen	Kanton Zug, TBA	Bauprojekt: 2016 Baubeginn: 2017 Inbetriebnahme: 2018	CHF 1'500'000
Gesamtkosten				CHF 1'500'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)				
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert				
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Attraktivität ÖV; Verbesserung der Fahrplanstabilität		
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern				
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet		
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen				
1	Objektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums		

		senraums
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Verstetigung Verkehrsfluss

Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

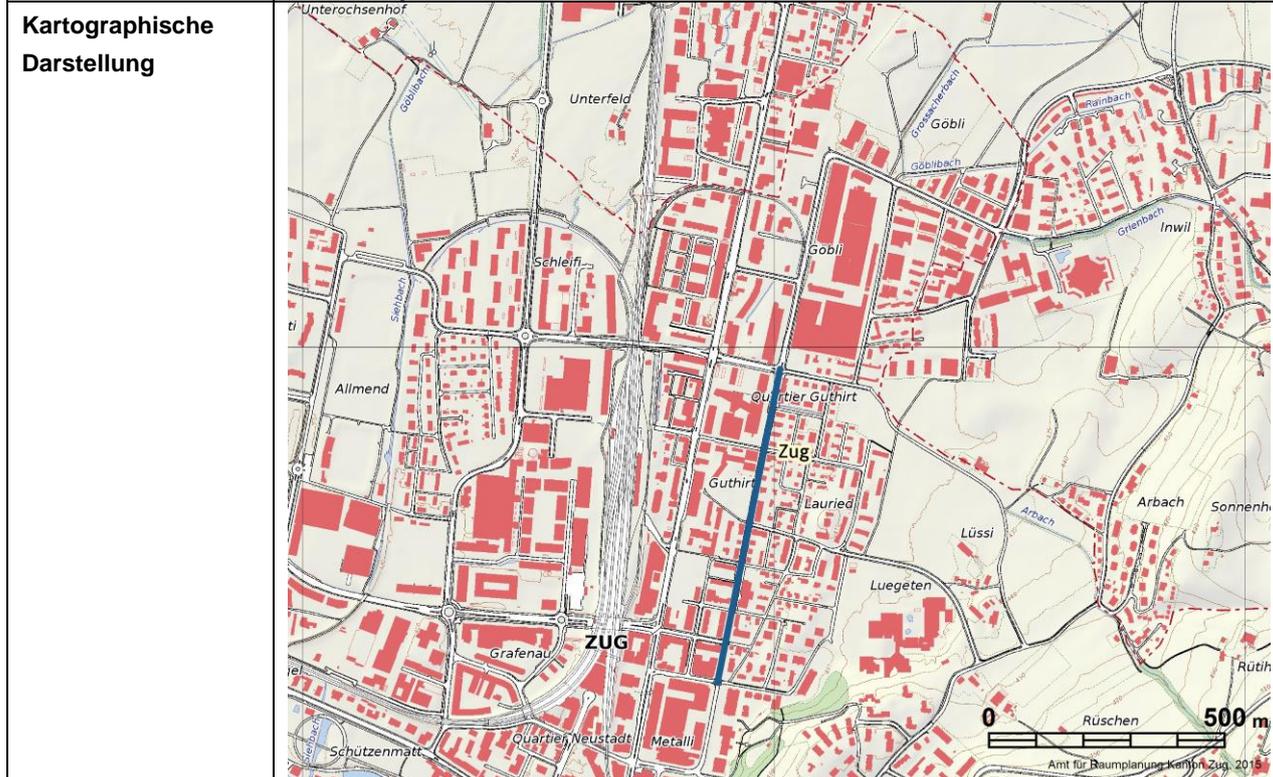
Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau	8'000 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse
Strassenraum	1'200 m2 aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Umgestaltung Industriestrasse	Priorität	A	Lfd Massnahmen Nr.	M39.12
			ARE-Code	

Teilstrategie	V4: Verkehr leiten und dosieren, V6: ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärken, V8: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen			
Handlungsfeld	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
Zweckmässigkeit	Mit der Aufwertung des Strassenraums kann die im Zukunftsbild skizzierte Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden.			
Machbarkeit	Machbarkeit ist gegeben			
Realisierungshorizont	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	
Mitfinanzierbarkeit	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	Verantwortung	Massnahmenträger: Stadt Zug Kostenträger: Stadt Zug	
Kosten	Investitionskosten: CHF 2'600'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: --	Finanzierung	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: nein Gemeindeanteil: ja	

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Für die Entlastung der Industriestrasse sind Massnahmen zu treffen. Grundsätzliches Ziel ist, in der Industriestrasse die Reisegeschwindigkeit zu reduzieren und so den motorisierten Verkehr auf die Nordzufahrt zu verlagern. 2009 hat der Stadtrat nach einem umfassenden Variantenstudium die Erarbeitung eines Vorprojektes bewilligt. 2010 wurde das Vorhaben dem Quartierverein Guthirt, der Swisscom, der WWZ, der ZVB und der Feuerwehr der Stadt Zug unterbreitet und die Bedürfnisse der verschiedenen Gremien aufgenommen. Die Bedürfnisse wurden integriert. Daraus sind weitere Untervarianten entstanden. Zur Weiterbearbeitung wurde die Industriestrasse in den Abschnitt Süd (Metallstrasse bis Lüssiweg) und in den Abschnitt Nord (Lüssiweg bis Göblistrasse) unterteilt.
Beschreibung	Umgestaltung der Industriestrasse in 2 Abschnitten: Abschnitt Nord: Mischverkehr 6.10 m mit Längsstreifen und Mittelabschnitt mit Mehrzweckstreifen mit je 3 m Fahrbahn, Tempo-30-Zone Ausgestaltung mit einer Fahrbahnbreite von 6.10 m. Diese Breite ermöglicht den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen, bzw. Bus/Lastwagen bei 30 km/h. Die Längsstreifen haben eine Breite von 0.60 m. Dadurch wird die Strasse optisch eingeengt. Der gesamte Abschnitt wird am Beginn und am Ende mit einem Vertikalversatz abgeschlossen. So entsteht eine durchgehende Fläche und der Anschlag im Bereich des Strassenrandes beträgt 3 cm. Ab Beginn der eigentlichen Schulgebäude bis und mit Flo-rastrasse wird die Strasse mit einem 1.50 m breiten Mehrzweckstreifen ausgestattet. Durch den Mehrzweckstreifen entsteht am Anfang und am Ende ein Horizontalversatz, der den Durchfahrtswiderstand weiter erhöht und das Geschwindigkeitsniveau senkt. Damit wird der Abschnitt mit den Schulgebäuden hervorgehoben und die Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger verbessert.

Abschnitt Süd: Mischverkehr 6.50 m Tempo: 50 km/h
 Die Strasse wird um 1.00 m von 7.50 m auf 6.50 m verschmälert. Aufgrund der vorhandenen Strassenbreite können keine Radstreifen markiert werden. Die Radfahrer fahren im Mischverkehr. Mit der vorhandenen Breite ist der Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen, bzw. Bus/Lastwagen bei 40 km/h möglich. Die gewonnene Breite von 1.00 m dient als Raum für die Baumbepflanzung und als Aufenthaltsbereich für die Fussgänger. Es wird eine Baumreihe gepflanzt und die Haltestelle Bleichi als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet.



Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	vgl. unten
Bezug zur Richtplanung	-

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	Tempo 30-Zone Industriestrasse	Stadt Zug	Vorprojekt: 2015/2016 Bauprojekt: 2019 Baubeginn: 2020	CHF 2'600'000
			Gesamtkosten	CHF 2'600'000

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Erhöhung Attraktivität ÖV; Verbesserung der Fahrplanstabilität
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum im Siedlungsgebiet
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
2	Lärmimmissionen	Verstetigung Verkehrsfluss

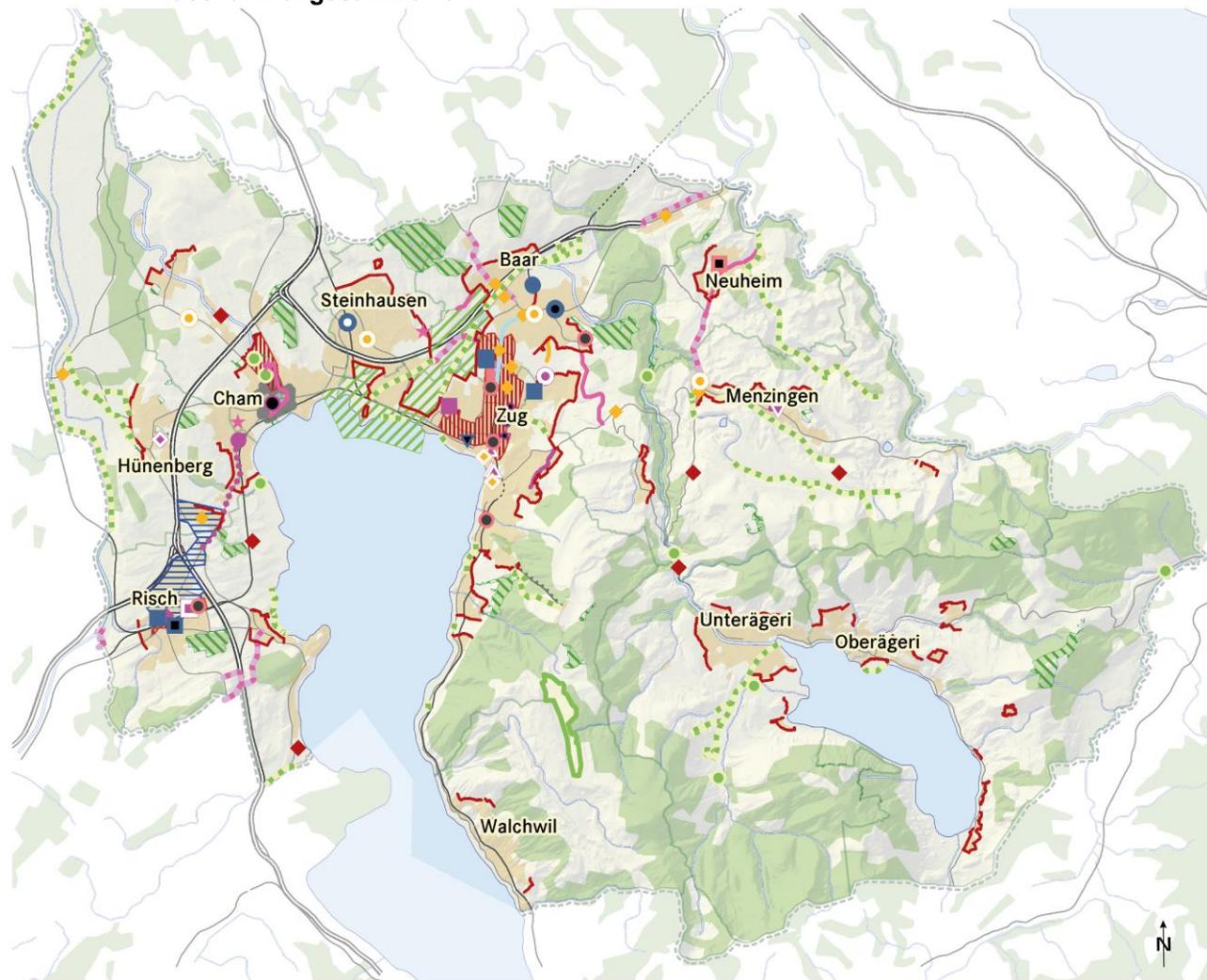
Beitrag an die Zielerreichung (Moca-Kriterien)	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Grundlagen für Quervergleich / Benchmark	
Aufwertung / Umbau Strassenraum	7'800 Fahrzeuge / Tag (DTV) auf aufzuwertender Strasse 5'100 m ² aufzuwertende Fläche im Strassenraum

Quellen	
1	Variantenstudium (Teamverkehr.zug, 2005)
2	Vorprojekt (Berchtold + Eicher, 2011/ 2016)

F. Massnahmengesamtkarte



Massnahmen Landschaft

- Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene
- Gestaltung und Renaturierung stehender und fließender Gewässer
- Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungs-konzepte
- Wald in seiner Erholungsfunktion nutzen
- Natur im Siedlungsgebiet

Massnahmen Siedlung

- Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte
- Wohnungsbau für mittlere Einkommen
- Verzicht auf Neueinzonungen, Begrenzung des Siedlungsgebiets
- Bauen ausserhalb der Bauzone
- Innenentwicklung Neuheim

Massnahmen öffentlicher Verkehr

- Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar (inkl. Weichenkopf Nord Bahnhof Zug und 4. Perronkante Bahnhof Baar)
- Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid
- Massnahmenpaket Buspriorisierung
- ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig
- ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, langfristig
- Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz
- Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe

Massnahmen Fuss-/Veloverkehr

- Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr
- Mittelfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr

Massnahmen Verkehrssicherheit

- Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit
- Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit
- Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit

Massnahmen Verkehrsmanagement

- Verkehrssteuerung Cham-Hünenberg (FlaMa UCH)

Massnahmen Strassenraumgestaltung

- Umgestaltung Inwilriedstrasse
- Umgestaltung Rigiplatz
- Umgestaltung Knoten Zythus
- Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg
- Umgestaltung Birkenstrasse
- Umgestaltung Mattenstrasse
- Tempo-30-Zone Herti; St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse
- Tempo-30-Zone Lüßsirain/Obersack/Rötel
- Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug
- Strassenraum Hünenberg - Luzernerstrasse
- Umgestaltung Zentrum Menzingen
- Umgestaltung Industriestrasse

0 1 2 3 4 5 km

