

Kommunaler Richtplan

RICHTPLANTEXT MIT ERLÄUTERUNGEN NACH ART. 47 RPV

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: 19.03.2024

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug, den

Der Baudirektor:

Öffentliche Auflage

Publiziert im Amtsblatt Nr.:

vom:

Ziffer

Auflage

Auf der Gemeindekanzlei:

vom:

Ziffer:

Bescheinigung durch den Gemeindeschreiber

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publiziert im Amtsblatt

Nr.:

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Ziffer:

Inhaltsverzeichnis

Abbildungen und Tabellen	6
Abkürzungen	7
Quellen	7
Vorwort	8
1. Einleitung	9
1.1. Anlass und Ziel des Richtplans	9
1.2. Inhalt des kommunalen Richtplans	9
1.3. Verbindlichkeiten	10
1.4. Vorgehen / Prozess / Organisation	12
1.4.1 Projektablauf	12
1.4.2 Projektorganisation	12
1.4.3 Mitwirkung	13
A: Bebauter Raum	14
A.1 Zukunftsbild	14
A.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden:	15
A.3 Birkenstrasse	15
A.4 Areal Weber	16
A.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen	17
B: Grüne Infrastruktur	18
B.1 Zukunftsbild	18
B.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden:	19
B.3 Freiraum Kirchenhügel	19
B.4 Seeuferpromenade Buonas	20
B.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen	21
C: Soziales Zusammenleben	22
C.1 Zukunftsbild	22
C.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden:	23
C.3 Ortskern Risch	23
C.4 Ortskern Holzhäusern	25
C.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen	26

D:	Mobilität.....	27
D1	Kontext.....	28
D1.1	Ausgangslage und Grundlagen	28
D1.2	Kontext Schweiz.....	29
D1.3	Kontext Gemeinde Risch.....	30
D1.4	Gemeindeentwicklung und Entwicklung Mobilitätsnachfrage	31
D1.5	Verkehrssituation Ist.....	32
D1.6	Übergeordnete Projekte	33
D1.7	Struktur des kommunalen Richtplans Teil Mobilität	35
D1.8	Abhängigkeiten und Abstimmung mit Dritten	36
D2	Ziele, Planungsgrundsätze und Gesamtverkehrsstrategie	37
D2.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	37
D2.2	Ziele zur Mobilität aus den Leitthemen der räumlichen Strategie... 38	
D2.2.1	Leitthema Verkehrsentwicklung.....	38
D2.2.2	Leitthema Hauptachsen und übergeordnete Strassenverkehrsabwicklung	40
D2.2.3	Leitthema Verkehrsberuhigung.....	41
D2.2.4	Leitthemen Fussverkehr sowie Veloverkehr und Mikromobilität.....	41
D2.2.5	Leitthema ÖV-Strategie / Mobilitätshubs	42
D2.2.6	Leitthema Parkierung und Mobilitätsmanagement	43
D2.2.7	Smart City	43
D2.3	Planungsgrundsätze.....	44
D2.3.1	Angebotsorientierte Verkehrsplanung MIV	44
D2.3.2	Push- und Pull-Prinzip.....	44
D2.4	Gesamtverkehrsstrategie (4V-Strategie)	45
D3	Zielbilder	48
D3.1	Fussverkehr	49
D3.2	Veloverkehr	51
D3.3	Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr	53
D3.4	Betrieb und Gestaltung Strasse.....	55
D3.5	Parkierung und Mobilitätsmanagement	57

Seite 4/82

D4	Massnahmen.....	58
D4.1	Fuss- und Veloverkehr	59
D4.2	Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr	64
D4.3	Betrieb und Gestaltung Strasse.....	67
D4.4	Parkierung und Mobilitätsmanagement	72
D4.5	Flankierende Massnahmen Halbanschluss Rotkreuz Süd	74
D5	Umsetzung und Wirkungskontrolle	77
D5.1	Umsetzung	77
D5.2	Wirkungskontrolle.....	77

Anhang

Standards Fussverkehr

Standards Veloverkehr

Beilagen

Massnahmenplan Fuss- und Veloverkehr

Massnahmenplan Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr

Massnahmenplan Betrieb und Gestaltung Strasse

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Risch, Abteilung Bau/Raumplanung/Immobilien Zentrum Dorfmat, 6343 Rotkreuz
Projektleiterin	Jacqueline Stutz, Externe Bereichsleiterin
Autoren	Kontextplan: Markus Reichenbach, Stephan FlückChristian Blum, externer Projektleiter Gemeinde Risch
Klassifizierung	Nicht klassifiziert
Status	Version 1.3, 03.04.2025
Szenario	Dienstleistung
----	----

Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Änderung	Autor
03.04.2025	1.3	Bereinigung nach OPK vom 30.01.2025	kxp
24.01.2025	1.2	Überarbeitung nach Vorprüfung Kanton	kxp
05.04.2024	1.1	Ergänzung Ortskern Holzhäusern	eh
05.03.2024	1.0	Erstausgabe	kxp

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Themenkarte Bebauter Raum (Quelle: Räumliche Strategie Risch, 2022)	14
Abbildung 2: Birkenstrasse (städtebauliches Richtkonzept)	15
Abbildung 3: Visualisierung Areal Weber	16
Abbildung 4: Themenkarte Grüne Infrastruktur (Quelle: Räumliche Strategie Risch, 2022)	18
Abbildung 5: Freiraum Kirchenhügel	19
Abbildung 6: Seeuferpromenade Buonas	20
Abbildung 7: Themenkarte Zusammenleben (Quelle: Räumliche Strategie Risch, 2022)	22
Abbildung 8: Ortskern Risch	23
Abbildung 9: Ortskern Holzhäusern	25
Abbildung 10: Grundlagen Teil Mobilität	28
Abbildung 11: Vergleich Flächeninanspruchnahme pro Person durch unterschiedliche Verkehrsmittel (Quelle: mobilon.ch)	29
Abbildung 12: Verkehrsbelastung DWV an ausgewählten Querschnitten, mehrheitlich Sommer 2022 [Mfz/d]	32
Abbildung 13: Struktur Richtplan Teil Mobilität	35
Abbildung 14: Schematisch Entwicklung Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrszusammensetzung (Modalsplit)	39
Abbildung 15: Push- und Pull-Prinzip	44
Abbildung 16: 4V-Strategie Gemeinde Risch	45
Abbildung 17: Zielbild Fussverkehrsnetz	50
Abbildung 18: Zielbild Veloverkehrsnetz	52
Abbildung 19: Zielbild öffentlicher Verkehr	54
Abbildung 20: Zielbild Betrieb und Gestaltung Strasse	56
Abbildung 21: Konzept flankierende Massnahmen Halbanschluss Rotkreuz Süd	76
 Tabelle 1: Entwicklung Mobilitätsnachfrage	 31
Tabelle 2: 4V-Strategie zur Erreichung der Ziele	47

Abkürzungen

BGS	Betrieb und Gestaltung Strasse
d	Tag
DWV	Durchschnittlicher Werkstagsverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
Km/h	Kilometer pro Stunde
Mfz	Motorfahrzeuge
OPK	Ortsplanungskommission
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PA	Projektausschuss
PMM	Parkierung und Mobilitätsmanagement
VS	Verbindungsstrasse

Quellen

Gemeinde Risch (2023): Verkehrserhebungen Industriestrasse / Blegistrasse, Risch-Rotkreuz, Zusammenstellung Informationen und Kennwerte, 25.01.2023.

Gemeinde Risch (2022): Ortsplanungsrevision – Räumliche Strategie Risch.

Gemeinde Risch (2022a): Verkehrserhebung Seitenradar– Risch Rotkreuz, Küntwilerstrasse 7, 37 und 57.

Gemeinde Risch (2018): Risch – Gesamtverkehrskonzept, Schlussdokumentation, 03.10.2018.

Gemeinde Risch (2014): Gemeindlicher Richtplan – Richtplankarte Ausgabe März 2014.

Kanton Zug (2023): Kantonaler Richtplan, Stand 29. Juni 2023.

Kanton Zug (2023a): Richtplananpassung, Stand öffentliche Mitwirkung, Herbst 2023.

Kanton Zug (2021): Agglomerationsprogramm Zug 4. Generation, März 2021.

Kanton Zug (2021a): Kantonale Velonetzplanung, Schlussbericht, Dezember 2021.

Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr (2018 – 2022): Verkehrserhebungen an temporären Messstellen, diverse Standorte und Auswertungszeiträume.

Schweizerische Eidgenossenschaft (2019): Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), Stand 01. Januar 2019.

Seite 8/82

Vorwort

Noch ausstehend

1. Einleitung

1.1. Anlass und Ziel des Richtplans

Im Frühjahr 2021 wurde die aktuelle Ortsplanungsrevision (OPR) gestartet. Die Gemeinden sind verpflichtet, ihre Ortsplanungen in regelmässigen Abständen zu überarbeiten. In einem ersten Schritt wurden die notwendigen Grundlagen erarbeitet und die Räumliche Strategie definiert. Diese umschreibt die angestrebte Entwicklung der Gemeinde Risch und bildet zusammen mit den Grundlagen die Basis für die Revision der Richt- und Nutzungsplanung (kommunaler Richtplan, Zonenplan und Bauordnung). In diesem Zusammenhang wurden auch fünf Fokusstudien verfasst sowie die Gewässerräume festgelegt.

Der vorliegende kommunale Richtplan ist ein wichtiger Bestandteil der Ortsplanung. Er gibt Aufschluss, wie sich die Gemeinde in den kommenden 15 Jahren räumlich entwickeln soll und dient der notwendigen Raumsicherung. Dazu konkretisiert er zum einen die Vorgaben des Kantonalen Richtplans und enthält zum anderen die kommunalen Festlegungen.

Der kommunale Richtplan ist ein zentrales Instrument für die Belange der nachgelagerten Planungen und Verfahren (Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen und damit auch für Baubewilligungen, Planungen für Strassen, Velo- und Fusswegnetze). Ausserdem ist er ein zentrales Element in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

1.2. Inhalt des kommunalen Richtplans

Die räumliche Entwicklung der Gemeinde Risch und insbesondere die Einzonung von zusätzlichem Bauland ist durch kantonale Vorgaben geprägt und auch stark eingeschränkt. Aufgrund dieser vorliegenden Begebenheiten hat die Gemeinde zur aktuellen Zeit begrenzt Handlungsspielraum hinsichtlich verschiedenen, in Planwerken konkret fassbaren Entwicklungsmöglichkeiten. Hingegen ist die grundsätzliche Strategie der Entwicklung mit der «Räumlichen Strategie» skizziert und durch den Gemeinderat beschlossen worden.

Die Räumliche Strategie beinhaltet die Kernthemen bebauter Raum, grüne Infrastruktur, Mobilität und Zusammenleben. Die in den Kernthemen mittels der Leitsätze definierten Strategien sind insbesondere bei den Themen bebauter Raum und grüne Infrastruktur wo immer möglich direkt in Zonenplan und Bauordnung übersetzt worden. Deshalb wurde auf die Ausarbeitung eines eigenständigen Richtplans Siedlung und Landschaft verzichtet.

Beim Kernthema Mobilität ist der Handlungsspielraum der Gemeinde jedoch grösser und die Umsetzung in Zonenplan und Bauordnung kann nur fragmentarisch erfolgen. Deshalb entstand das Bedürfnis, abgeleitet von der räumlichen Strategie und weiteren Grundlagen, die künftige Entwicklung der Mobilität konkreter zu verfassen und auch entsprechende Massnahmen abzuleiten. Deswegen fokussiert der vorliegende kommunale Richtplan auf die Thematik des Verkehrs und Mobilität (siehe Kapitel D).

Dieser Fokus wird ergänzt mit den Teilen A bis C, die erstens diejenigen Leitsätze der Kernthemen bebauter Raum, grüne Infrastruktur und Zusammenleben beinhalten, welche nicht

grundeigentümergebunden mit Zonenplan und Bauordnung umgesetzt werden können. Zweitens sind in diesem Teil die Resultate der sogenannten Fokusstudien abgebildet. Diese Fokusstudien sind für diejenigen Areale erarbeitet worden, in denen gemäss räumlicher Strategie in der kommenden 15 bis 20 Jahren die hauptsächliche (Innen-)Entwicklung umgesetzt werden soll. In den Fokusstudien sind mit einem ortsplanerischen Fokus die Themen bebauter Raum, grüne Infrastruktur und Zusammenleben integral bearbeitet worden.

Falls während der Partizipation und der gesetzlichen Mitwirkung / Auflage festgestellt werden muss, dass Teilinhalte von Zonenplan und Bauordnung eine Festsetzung der beiden Instrumente erheblich behindern könnten, werden diese bestrittenen Inhalte in den kommunalen Richtplan überführt und wenigstens behördenverbindlich als zukünftige Massnahme festgehalten.

1.3. Verbindlichkeiten

Der kommunale Richtplan der Gemeinde Risch dient als strategisches Planungsinstrument. Er legt dar, in welche Richtung sich die Gemeinde entwickeln möchte. Die Angaben sind nicht parzellenscharf. Kleinräumige Anpassungen bedingen denn auch keine Anpassung des Richtplans. Der Richtplan unterliegt einer kantonalen Vorprüfung und Genehmigung.

Zielbilder und Massnahmen sind nach der kantonalen Genehmigung für die Gemeinde behördenverbindlich. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton bei eigenen Planungsvorhaben die kommunalen Festlegungen auf gemeindeeigener Infrastruktur und berücksichtigt diese auch in Bezug auf eigene Planungsvorhaben.

Bei Zielen und Massnahmen auf Infrastruktur Dritter (Kanton, SBB) setzt sich die Gemeinde aktiv für deren Umsetzung ein – für Dritte resultiert dabei jedoch keine direkte Verbindlichkeit. Entsprechende Massnahmen im Bereich Verkehr werden denn auch separat gelistet (vgl. Kapitel D4).

Festlegungen aus dem kantonalen Richtplan des Kantons Zug sind für die Gemeinde behördenverbindlich. Diese übergeordneten Vorgaben sind in den Zielbildern und bei den Massnahmen(-plänen) zur Information abgebildet.

Der Richtplan besteht neben dem vorliegenden Dokument aus den zugehörigen Massnahmenplänen:

- Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
- Massnahmen Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr
- Massnahmen Betrieb und Gestaltung Strasse

Die für die kommunale Verwaltung und den Gemeinderat behördenverbindlichen Inhalte sind in diesem Bericht und in den zugehörigen Massnahmenplänen grau hinterlegt. Ziele und Massnahmen auf Infrastruktur Dritter werden entsprechend gekennzeichnet. Die nicht hinterlegten Textstellen oder Planeinträge dienen der Erläuterung bzw. Information.

1.4. Vorgehen / Prozess / Organisation

1.4.1 Projektablauf

Der kommunale Richtplan wurde parallel zur Revision der kommunalen Nutzungsplanung erstellt und mit dieser inhaltlich abgestimmt. Die Erarbeitung erfolgte dabei in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Projektausschuss und der Ortsplanungskommission (vgl. Kap. 1.1).

Mitte 2024 wurde der Richtplan dem Kanton Zug zur Vorprüfung eingereicht. Im Rahmen der Vorprüfung wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass klar ersichtlich sein muss, welche Punkte vom Kanton genehmigt werden müssen bzw. dass das Thema Behördenverbindlichkeit präzisiert werden muss. Weitere Vorbehalte betrafen kleinere Anpassungen unter anderem bei den kantonalen Fuss- und Velowegnetzen. Die bemängelten Punkte wurden im Austausch mit dem Kanton präzisiert.

Nach der Einarbeitung der Rückmeldungen des Kantons kommt der kommunale Richtplan Risch im Frühjahr 2025 in die öffentliche Auflage. Die öffentliche Auflage wird im Amtsblatt publiziert.

1.4.2 Projektorganisation

Projektausschuss (PA):

- Patrick Wahl, Auftraggeber, Vorsitz
- Peter Hausherr, Gemeindepräsident, Projektausschuss
- Christian Blum, Projektleitung, Fachbereich Raumplanung
- Jacqueline Stutz, Projektleitung, Fachbereich Mobilität
- Joris Jehle, Projektleitung OPR, Fachbereich Immobilienentwicklung
- Peter Glanzmann, Zentrumsentwicklung, Projektausschuss

Ortsplanungskommission (OPK):

Die Gesamtrevision der Ortsplanung wird durch die Ortsplanungskommission (OPK) begleitet. Die folgenden Personen arbeiteten während der Ortsplanungsrevision in der Ortsplanungskommission mit:

- Patrick Wahl, Vorsitz
- Isabelle Anderhub, Mitglied
- Simone Canori, Mitglied
- Peter Glanzmann, Mitglied
- Roger Gwerder, Mitglied
- Rudolf Halter, Mitglied
- Alexander Haslimann, Mitglied
- Peter Hausherr, Mitglied
- Pius Hefti, Mitglied
- Martin Kolb, Mitglied
- Patrik Kretz, Mitglied
- Kurt Müller, Mitglied

Seite 13/82

- Jsabelle Odermatt-Rölli, Mitglied
- Jara Popp, Mitglied
- Markus Rösli, Mitglied
- Hanni Schriber-Neiger, Mitglied
- Jennifer Stapfer, Mitglied
- Roland Stuber, Mitglied

1.4.3 Mitwirkung

Wird nach der Mitwirkung ergänzt.

Seite 14/82

A: Bebauter Raum

A.1 Zukunftsbild



Räumliche Strategie Risch - Bebauter Raum

Legende:

- Zentrum
- Zentrale öffentliche Räume
- Bildung
- Plätze mit Grünanteil
- Arbeitsplatzgebiet
- Mischnutzungsgebiet
- Städtischer Siedlungscharakter
- Dörflicher Siedlungscharakter
- Höfe
- Siedlungsinterne Naherholungsorte
- Verkehrsberuhigter Bereich

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner, Partnerschaft

Studio
Vulkan
Landschafts-
architektur

KEEAS
raumkonzepte

mrs
Raumplanung
Stadtplanung
Landschaftsplanung

Abbildung 1: Themenkarte Bebauter Raum (Quelle: Räumliche Strategie Risch, 2022)

A.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden:

- 4.3 Der Zentrumsbereich in Rotkreuz nimmt den Bahnhof in seine Mitte und umfasst sowohl die Nord- als auch die Südseite. Publikumsorientierte Nutzungen finden sich auf beiden Seiten. Der Nutzungsschwerpunkt öffentlicher Nutzungen, Verwaltung, Kultur und Vereinsangeboten ist weiterhin im Süden.

A.3 Birkenstrasse



Abbildung 2: Birkenstrasse (städtebauliches Richtkonzept)

Seite 16/82

Leitsätze / Regelwerk:

- AZ 1.9 gleichmässig über das gesamte Areal
- Raumbildende Kanten, repräsentative Bauten, Adressierung; 25 Meter entlang Chamer-, Blegi- und Birkenstrasse.
- Baulicher Akzent und kleines Zentrum mit Publikumsnutzungen an der Ecke Chamer- und Blegistrasse.
- Auslegung der Nutzungen: Arbeitsplatznutzungen entlang Chamer- und Blegistrasse, Mischnutzungen (50–80 Prozent Wohnen) im Bereich Birkenstrasse (Übergang zum Wohnquartier) mit Gewerbesockel und Aufbauten mit Wohnungen.
- Innere Wegstruktur: zwei Erschliessungsachsen ab Birkenstrasse, Zufahrten zu den Liegenschaften über Blegistrasse oder Erschliessungsachsen (nicht über Chamer- oder Birkenstrasse).
- Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr: Starke Gliederung in Ost-West-Richtung, Sequenzen von versetzten Wegen in Nord- Süd-Richtung.
- Grosszügige, grüne innere Freiräume: Aufenthalt, Durchwegung, Regenwassermanagement, Ökologie, attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld, Stadtklima.

A.4 Areal Weber



Abbildung 3: Visualisierung Areal Weber

Leitsätze / Regelwerk:

- Eine Einzonung von rund 23'000 Quadratmeter auf Grundstück 1420 ist zielführend.
- Auf dem Grundstück 1420 ist eine moderate Dichte mit einer Ausnützungsziffer von 1,0 bis 1,1 anzustreben. Dies resultiert in einer anrechenbaren Geschossfläche von maximal 25'000 Quadratmetern.
- Es ist ein öffentlich zugänglicher, grüner Freiraum angemessener Grösse sicherzustellen. Dieser Freiraum weist neben der Funktion als generationsübergreifender Aufenthaltsraum auch eine ökologische und klimatische Bedeutung auf.
- Gewerbliche Nutzungen sind an diesem Standort nicht vorgesehen. Nebennutzungen für die Bewohnenden wie geteilte Räume sind hingegen wünschenswert.
- Am Standort ist ein Anteil von mindestens 30 Prozent preisgünstigem Wohnraum vorzusehen. Dieser kann mit Bestandswohnungen abgetauscht werden. Die Wohnraumstrategie bestimmt den Anteil definitiv.
- Unabhängig vom Anteil preisgünstigen Wohnens sollen die Erstellungskosten der Wohnungen möglichst tief gehalten werden.
- Die Wohnraumstrategie bestimmt ebenfalls einen Anteil an Eigentumswohnungen

A.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Federführung	Beteiligte
B1	Erstellung einer integralen Fokusstudie Bahnhof Nord unter Berücksichtigung der Abhängigkeit Verlegung Standort Freiverlad und Güterbahnhof (Anpassung 23/1 Kantonalen Richtplan, Kapitel 4.7 Güterverkehr)	mittelfristig	hoch	Gemeinde	SBB, angrenzende private Grundeigentümer
B2	Festlegen des Vorgehens Entwicklung Areal Weber (Investitionsmodell, Studienauftrag, Bebauungsplan, Partizipation, Mobilitätskonzept etc.) im Rahmen der Immobilienstrategie.	sofort / kurzfristig	hoch	Gemeinde	-
B3	Erlass eines ordentlichen Bebauungsplans für das gesamte Gebiet Birkenstrasse oder Teile davon.	kurzfristig	hoch	Gemeinde	Grundeigentümer

Seite 18/82

B: Grüne Infrastruktur

B.1 Zukunftsbild



Räumliche Strategie Risch - Grüne Infrastruktur

- Legende:**
- Siedlungsbereich
 - Zentrale öffentliche Räume
 - Höle
 - Plätze mit Grünanteile
 - Siedlungsbereichs Naherholungszone
 - Wälder
 - Naherholungsgebiete
 - Bachlauf (oberirdisch)
 - Bachlauf (unterirdisch)
 - Trümpel
 - Grüner Boulevard
 - Betonteile, asphaltierte Flächen
 - Grüne Verbindungen in die Landschaft
 - Mögliche Fussverkehrsverbindungen
 - Wanderwege
 - Fusswege

Abbildung 4: Themenkarte Grüne Infrastruktur (Quelle: Räumliche Strategie Risch, 2022)

B.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden:

- 7.1 In Natur- und Freiräumen überlagern sich verschiedene Nutzungen. Die Waldräume Sijentalwald und Bannwald sind neben Nutzflächen für Waldwirtschaft und ökologische Rückzugsräume auch Orte der Naherholung.
- 7.2 Die «grünen Keile» Sportpark / Sijentalwald, Blegi, Binzmühle und Bannwald kombinieren ökologische Funktionen mit siedlungsnahen Freizeit- und Sportnutzungen.
- 7.3 Neue Wege sowie punktuelle und niederschwellige Orte für die Freizeit- und Sportnutzungen in den Naherholungsräumen müssen sorgfältig und vorrangig in den «grünen Keilen» integriert werden.
- 10.1 Die Gemeinde begegnet dem Klimawandel mit Massnahmen zur Hitzeminderung und verfolgt konsequent das Prinzip der Schwammstadt.

B.3 Freiraum Kirchenhügel



Abbildung 5: Freiraum Kirchenhügel

Leitsätze / Regelwerk:

- Differenzierte Freiräume und ein engmaschiges Wegenetz schaffen einen klaren und eng mit seiner Umgebung verwobenen qualitativ hochwertigen Raum.
- Die nördliche Hangseite des Kirchenhügels fügt sich zu einer zusammenhängenden parkähnlichen Wiesenlandschaft.
- Auf Plateau des Kirchenhügels stärkt eine Begrünung mit ergänzenden Bäumen die Aufenthaltsqualität und trägt im Sommer zur Kühlung und Verschattung bei.
- Entlang des Chüntwilerbachs entsteht ein kleiner Uferpark, der im Spielplatz an der Waldetenstrasse mündet.

B.4 Seeuferpromenade Buonas



Abbildung 6: Seeuferpromenade Buonas

Leitsätze / Regelwerk:

- Auflösung der eingezäunten Badi, aber auch eine Ausdehnung und Klärung des öffentlichen Bereichs: Die Wiese hinter den Bootshäusern und die Gemeindeparzelle wird in den Badebereich eingebunden.
- Ausbau der Badi im Sinne eines Treffpunkts für die ansässige Bevölkerung.
- Moderate Entwicklung der Bausubstanz (Sanierung Bestand, Ergänzungsbau denkbar).
- Revitalisierung des Ufers, insbesondere der Abschnitt «Uferweg».
- Anpassung und Ausdehnung des Wegnetzes.
- Anreiz mit dem Auto anzureisen soll reduziert werden.
- Förderung von ÖV und Fuss- und Veloverkehr.

B.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Federführung	Beteiligte
G1	Das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) der Gemeinde Risch wird vollständig überarbeitet. Dabei werden ergänzend zur Bauordnung die Leitsätze zu den Leitthemen Landschaftsstruktur, Grüne Verbindung und Vernetzung, Nutzung, Hitzeminderung und Klima sowie Siedlungsgrün umgesetzt.	mittelfristig	hoch	Gemeinde	-
G2	Erarbeitung von konzeptionellen Überlegungen für die Wälder mit besonderer Erholungsfunktion Bannwald, Sijentalwald, Zweierenholz (Kantonaler Richtplan, Kapitel L4.4)	kurzfristig	mittel	Gemeinde	Waldeigentümerinnen oder Waldeigentümer, Kanton
G3	Sicherung von Durchwegung, Freiraumqualitäten und Erschliessung des Areals Kirchenhügel durch angemessenes Instrument (Quartiergestaltungsplan, qualifiziertes Verfahren)	kurzfristig	hoch	Gemeinde	Grundeigentümer
G4	Erarbeitung einer Betriebs- und Nutzungsstudie Badi Buonas und Uferbereich (Vorprojekt inkl. Mobilitätskonzept)	kurz- bis mittelfristig	hoch	Gemeinde	Grundeigentümer

C: Soziales Zusammenleben

C.1 Zukunftsbild



Räumliche Strategie Risch - Zusammenleben

- Legende:**
- Zentrum
 - Zentrale öffentliche Räume
 - Plätze mit Grünanteil
 - Siedlungsinterne Naherholungsorte
 - Wälder
 - Naturschutzgebiete
 - Bachlauf (oberirdisch)
 - Bachlauf (unterirdisch)
 - Triangel
 - Grüner Boulevard
 - Benutzte Ortsdurchfahrten
 - Güte Verbindung in die Landschaft
 - Mögliche Fussverkehrsverbindungen
 - Wandsweg
 - Fusswege
 - Teilzentrale und Zentren
 - Seesgasse
 - Naherholungsgebiet
 - Sportanlage
 - Quartiersplätze
 - Spielplätze
 - Vereine

C.2 Leitsätze gemäss der Räumlichen Strategie, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision noch nicht umgesetzt werden

21.4 Die Gemeinde engagiert sich für preisgünstigen Wohnraum, zum Beispiel mittels Sicherung und Erhalt von Bestandesliegenschaften.

C.3 Ortskern Risch

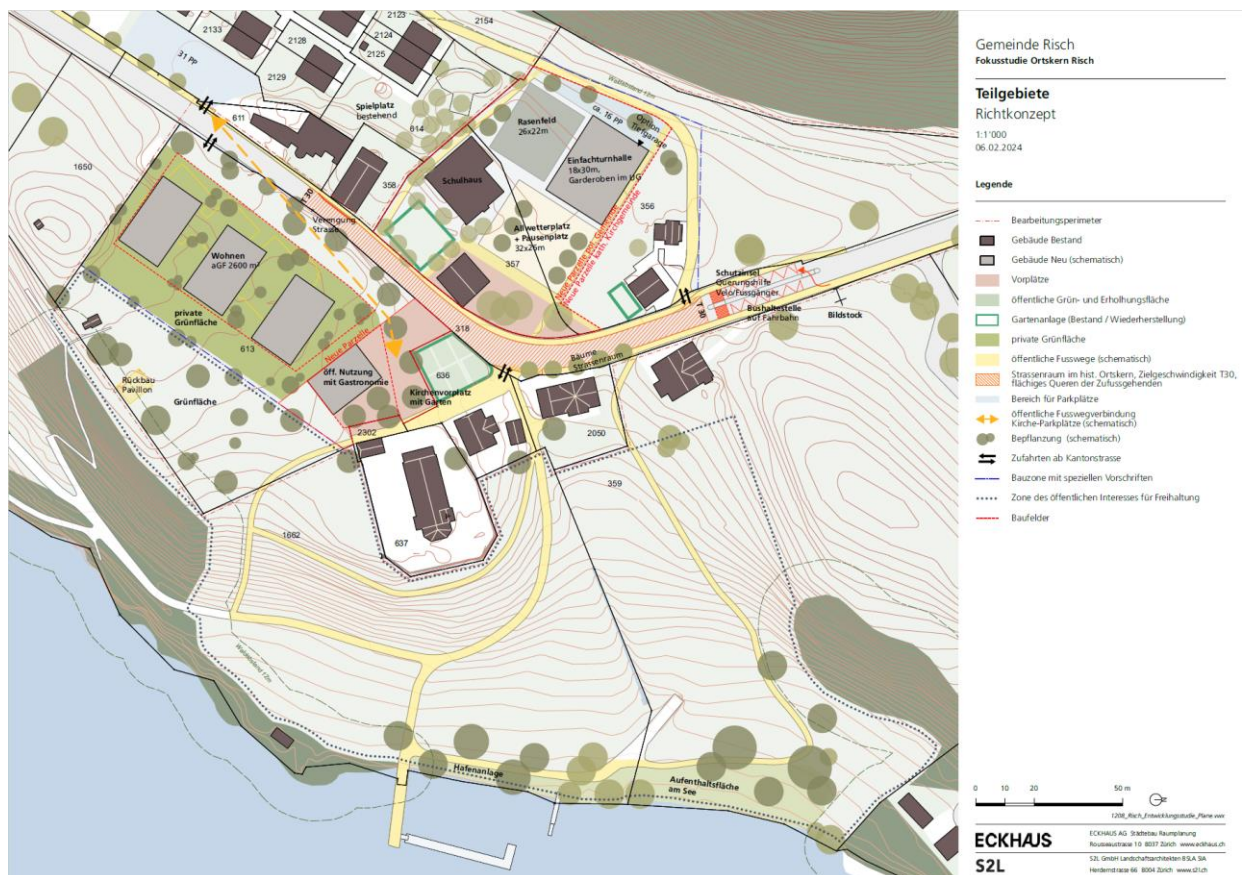


Abbildung 8: Ortskern Risch

Leitsätze / Regelwerk

- Die Landschaft wird durch die Wiederherstellung historischer Wege und notwendiger Zugangsrechte der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
- Am Bootshafen wird eine Aufenthaltsfläche am See eingerichtet.
- Das Hotel Waldheim kann durch drei Wohngebäude ersetzt werden.
- Der Landschaftsraum zwischen Waldheim und Hangkante wird nicht durch Sichtschutz verbaut. Eine mögliche Begrünung bleibt blickdurchlässig.
- Zwischen heutigem Waldheim und der katholischen Kirche wird ein Raum für öffentliche Nutzung / Gastronomienutzung erstellt.
- Der Baubereich des Schulgeländes wird erweitert, um eine angemessene Schulaumentwicklung zu ermöglichen.
- Flächiges Queren für den Fussverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit mittels Tempo 30.

C.4 Ortskern Holzhäusern



Abbildung 9: Ortskern Holzhäusern

Leitsätze / Regelwerk

- Das Streben nach einem öffentlichen Dorfkern / Dorfanker wird im Teilort Holzhäusern individuell beantwortet. Anders als in Risch oder Buonas konstituiert sich der Dorfkern nicht über einen zentralen öffentlichen (Platz-)raum, sondern durchzieht abseits der vielbefahrenen Strassen als feingliedriges kontextuelles Gewebe kleinteiliger (halb-) öffentlicher Räume und Wege den Ort. Das Netz an nachbarschaftlichen Begegnungsorten spannt von Rigiweg bis Golfpark und ist durch kleine Ruhe- und Spieloasen im Arealsinneren akzentuiert. Die punktuellen Aufwertungen ergänzen sich wechselseitig und führen in Summe zu einer signifikanten Veränderung des gesamten Ortsteils. Eine Veränderung, die insbesondere für Bewohner/innen aber auch für Besuchende und Durchfahrende erlebbar und sichtbar werden wird.

C.5 Massnahmen – Kommunale Festlegungen

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Federführung	Beteiligte
Z1	Erarbeitung einer Wohnraum- und Immobilienstrategie.	sofort / in Arbeit	hoch	Gemeinde	-
Z2	Ortskern Risch, Vorbereitung und Durchführung des qualifizierten Konkurrenzverfahrens Raum für öff. Nutzung mit Gastronomiegebäude sowie der Anlage und Gestaltung der Fusswege sowie der Grün- und Erholungsflächen im Teilgebiet 2 (kath. Kirche – Anlegestelle / Bootshafen)	mittelfristig	hoch	Gemeinde	Grundeigentümer, kath. Kirchgemeinde
Z3	Ortskern Holzhäusern, Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für das Schulgelände mit Prüfung der Stärkung der öffentlichen Durchwegung, zur Aufwertung der Aufenthaltsfunktion sowie der baulichen Ergänzung des Schulgebäudes für schulische und / oder gemeinschaftliche Zwecke	mittelfristig	hoch	Gemeinde	-
Z4	Ortskern Holzhäusern, Erarbeitung eines Massnahmenpaktes zur Aufwertung der öffentlichen Räume und Wegeverbindungen (Verbindung zum Golfpark, Rigiweg, St.Wendelin, Kirchenumfeld)	mittelfristig	hoch	Gemeinde	ev. Grundeigentümer
Z5	Ortskern Risch, Vorbereitung und Durchführung des Planvorhabens zur Erweiterung der Schule	mittelfristig	hoch	Gemeinde	-

D1 Kontext

D1.1 Ausgangslage und Grundlagen

Die Gemeinde Risch ist in den letzten Jahren stark gewachsen und wird sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln. Diese Entwicklungen haben einen erheblichen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse¹ der Einwohnenden und Beschäftigten. Die Verkehrsinfrastruktur ist in den Spitzenstunden punktuell, an neuralgischen Punkten bereits heute an der Kapazitätsgrenze.

Die bestehenden Planungsgrundlagen der Gemeinde Risch (vgl. unten) tragen den Grundsätzen einer zukunftsgerichteten Gesamtverkehrsplanung bereits Rechnung. Im Vordergrund steht die siedlungsverträgliche, aktive Lenkung der künftigen Verkehrsentwicklung. Die kommunalen Grundlagen sind jedoch nicht behördenverbindlich und werden deshalb durch den vorliegenden Richtplan in behördenverbindliche Zielbilder und Massnahmen überführt.

Der kommunale Richtplan Teil Mobilität basiert u.a. auf dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) von 2018 sowie der Räumlichen Strategie der Gemeinde von 2022. Daneben wurden folgende weitere Grundlagen berücksichtigt (vgl. auch Abbildung 10):

- Vorgaben Bund
- Kantonaler Richtplan
- Agglomerationsprogramm
- Strategie des Gemeinderats



Abbildung 10: Grundlagen Teil Mobilität

Die Festlegungen aus dem kantonalen Richtplan sind für die Gemeinde Risch verbindlich. Die Vorgaben und Massnahmen, welche explizit die Gemeinde betreffen, sind bei den Massnahmenlisten und in den Plänen als orientierende Inhalte bzw. zur Information mit abgebildet.

¹ Mobilität ist ein Bedürfnis des Menschen, nach Ortsveränderung und/oder Bewegung. Verkehr ist der tatsächlich mit einem Verkehrsmittel zurückgelegte Weg.

D1.2 Kontext Schweiz

Die Schweiz verfügt insgesamt über ein hervorragendes, vernetztes und sicheres Gesamtverkehrssystem auf Strasse und Schiene sowie ergänzende Netze für den Fuss- und Veloverkehr. Die Kapazität des Strassennetzes ist schweizweit vor allem in den Kernstädten, in vielen Agglomerationsgemeinden und auch an neuralgischen Punkten des Nationalstrassennetzes ausgelastet und in den Hauptverkehrszeiten vielerorts überlastet.

Ein genereller Weiterausbau der Strasseninfrastruktur stösst zunehmend an Grenzen und ist – über punktuelle Optimierungen hinaus – vor allem in den Siedlungsgebieten nur noch bedingt möglich. Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen jedoch weiter zu, primär durch das Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum.

Dieses Spannungsfeld stellt eine grosse Herausforderung dar und erfordert durch alle Staatsebenen Bund, Kantone und Städte / Gemeinden hindurch koordiniertes Handeln. Im Kern geht es darum, die Effizienz im Gesamtverkehrssystem zu erhöhen. Dies betrifft u.a. die Flächeneffizienz, also den Flächenbedarf aller Personen im Verkehr. Zudem steigt aus bekannten Gründen die Notwendigkeit, den Verkehr energieeffizienter zu gestalten.

Zum Flächenbedarf pro transportierte Person bestehen verschiedene Untersuchungen bzw. Forschungsarbeiten. Der nachfolgend exemplarische Auszug zeigt, dass eine Person in einem durchschnittlich besetzten Auto, bei einer Fahrt mit 50km/h rund neunmal mehr Fläche benötigt als ein Fahrgast in einem zu 20% besetzten Bus:



Abbildung 11: Vergleich Flächeninanspruchnahme pro Person durch unterschiedliche Verkehrsmittel (Quelle: mobilon.ch)

Dennoch ist jedes Verkehrsmittel wichtig, hat seine Berechtigung und ist gleichwertiger Bestandteil einer Gesamtverkehrsplanung. Es ist das Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu fördern (kein gegenseitiges Ausspielen). Für ein funktionierendes Gesamtsystem ist es aber auch wichtig, dass die Verkehrsmittel zweckmässig eingesetzt werden. Nur so ist es möglich, die Abwicklung aller notwendigen Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten, heute und in Zukunft.

Mit der koordinierten Gesamtverkehrsplanung von Bund, Kantonen und Städten/Gemeinden leistet jede Ebene ihren Beitrag dazu, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten.

D1.3 Kontext Gemeinde Risch

Die Kapazität des Strassennetzes ist auch in der Gemeinde Risch an neuralgischen Punkten ausgelastet und in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Das weitere angestrebte Wachstum der Gemeinde wird direkt zu zusätzlichen Mobilitätsbedürfnissen führen. Damit eine hohe Erreichbarkeit auch mit einer weiteren Entwicklung der Gemeinde gewährleistet bleibt, bedarf es einer konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr, einer effizienteren Nutzung der Verkehrsmittel und einer entsprechenden Lenkung und Organisation des Verkehrs.

Die bestehenden Planungsgrundlagen der Gemeinde Risch tragen den Grundsätzen der zukunftsgerichteten Gesamtverkehrsplanung bereits Rechnung. Die Erarbeitung des kommunalen Richtplans Teil Mobilität basiert direkt auf den folgenden vorhandenen kommunalen Planungsgrundlagen:

- **Räumliche Strategie Risch, 2022**
Gemäss Räumlicher Strategie wird ein moderates Bevölkerungswachstum und ein Wachstum der Arbeitsplätze angestrebt. Die Aufgabe der Mobilitäts- und Verkehrsplanung liegt darin, dieses Wachstum der Mobilitätsbedürfnisse zu ermöglichen und die Verkehrsentwicklung siedlungsverträglich zu organisieren. Die Räumliche Strategie enthält dazu umfassende und klare Leitlinien.
- **Gesamtverkehrskonzept (GVK), 2018**
Das GVK eruierte 2018 die vorhandenen Defizite und definierte Ziele, Handlungsbedarf und entsprechende Lösungsansätze in Form von Massnahmenlisten.

D1.4 Gemeindeentwicklung und Entwicklung Mobilitätsnachfrage

Wie bereits erwähnt, wird die Gemeinde Risch in den kommenden Jahren weiterwachsen.

Gemäss Prognose ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen bis 2040 um 22 respektive 38 Prozent zunehmen (vgl. Tabelle 1). Die Prognose stützt sich dabei auf die folgenden Überlegungen:

- Basis-Entwicklung gemäss Kantonalem Richtplan (z.B. Verdichtungen)
- Potenzial Kapazitäten unbebaute Bauzonen und best. Planungen (z.B. Arbeitszonen-Bauland in Quartieren)
- Potenzielle Räumliche Strategie und Fokusstudien (z.B. Birkenstrasse (vgl. Kap. A.3) und Weberareal (vgl. Kap. A.4))

Diese Prognose stellt eher eine obere Grenzbetrachtung dar, insbesondere bei den Beschäftigten. Die Gemeinde muss jedoch mit der Möglichkeit dieser maximalen Entwicklung rechnen. Entsprechend ist auch der Richtplan Teil Mobilität auf dieses Potenzial auszulegen.

Die Entwicklungen finden primär im nördlichen Teil von Rotkreuz statt: in den oben bereits erwähnten Fokusgebieten Birkenstrasse (vgl. Kap. A.3) und Weberareal (vgl. Kap. A.4), bei der Roche bzw. in den an die Autobahn angrenzenden Gewerbegebieten sowie im Zentrum (Zentrumsentwicklung).

Mit dem Zuwachs an Bevölkerung und Beschäftigten ist die Zunahme der Mobilitätsnachfrage von geschätzten 30 Prozent verbunden (Personenwege pro Tag, Abschätzung gestützt auf Kennwerte aus Mikrozensus Mobilität und Verkehr²).

Tabelle 1: Entwicklung Mobilitätsnachfrage

	Ist (Dez. 2022)	2040	Entwicklung
Bevölkerung [Personen]	11'260	13'760	+22%
Beschäftigte [Personen]	13'100	18'100	+38%
Mobilitätsnachfrage [Personenwege/Tag]	79'000	103'000	+30%

Die Gemeinde ist sich bewusst, dass die Entwicklungen zu einer Erhöhung der Mobilitätsnachfrage und zu Mehrverkehr bei allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr) führt. Der MIV beansprucht am meisten Verkehrsfläche pro transportierte Person. Entsprechend stellt die siedlungsverträgliche Entwicklung des MIV den Leitaspekt für die Gesamtverkehrsentwicklung dar.

² Bevölkerung: Durchschnittlich 3.5 Personenwege pro Tag, Beschäftigte: Durchschnittlich 3.0 Personenwege pro Tag; ein Weg dient einem Zweck – z.B. Weg von zu Hause zur Arbeit oder von der Arbeit zum Einkauf. Dabei können unterschiedliche Verkehrsmittel zur Anwendung kommen. Wege können kurz oder lang sein.

D1.5 Verkehrssituation Ist

Die Verkehrssituation – sprich heutige Verkehrsnetze und Defizite - wurden im Rahmen des GVK (2018) ausführlich analysiert und dokumentiert.

Den grössten Einfluss auf die Verkehrssituation hat der motorisierte Individualverkehr (MIV), da dieser aufgrund des grössten Anteils im Personenverkehr sowie dem grössten Platzbedarf dominant ist. Deshalb gilt der MIV als Leitaspekt für die Ausrichtung der siedlungsverträglichen Gesamtverkehrsentwicklung. Folgende wesentliche Defizite bestehen beim MIV:

- Verkehrsüberlastung im Umfeld des Autobahnanschlusses Rotkreuz (insbesondere Kreisel Forren) und in Folge insbesondere auch Behinderung des Busbetriebs
- Fehlende Abstimmung von Siedlungsstruktur und Strassenraumgestaltung sowie teilweise zu wenig angepasstes Verkehrsverhalten in den Quartieren und Zentren
- Punktuelle Sicherheitsdefizite

Die aktuellen Verkehrsbelastungen MIV können der nachfolgenden Abbildung entnommen werden. Dargestellt ist der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV). Die mit Abstand grössten Verkehrsbelastungen werden auf der Chamer- bzw. Luzernerstrasse gemessen. Auf den übrigen Kantonsstrassen und den Kommunalstrassen beträgt die Belastung maximal rund 5'000 Motorfahrzeugen pro Tag.

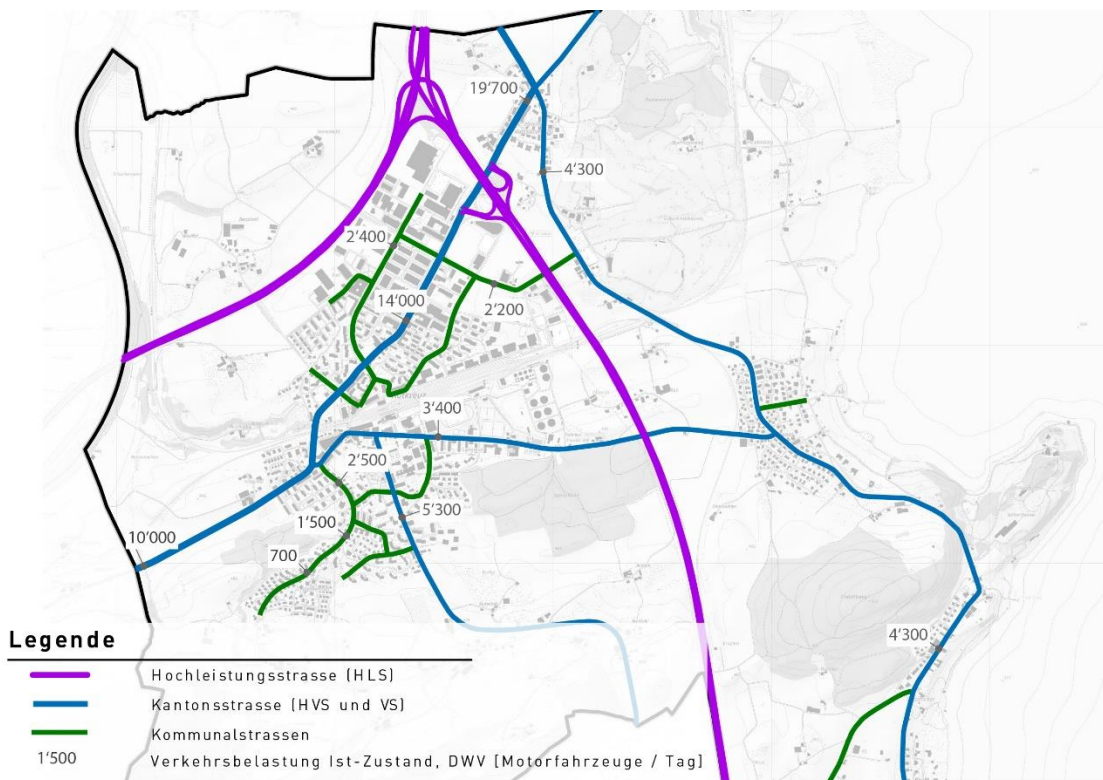


Abbildung 12: Verkehrsbelastung DWV an ausgewählten Querschnitten, mehrheitlich Sommer 2022 [Mfz/d]

Zudem bestehen die folgenden weiteren Defizite:

- Industrie- und Gewerbegebiet Rotkreuz-Nord ist für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend erschlossen
- Allgemeine Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz
- Grosse Trennwirkung durch Kantonsstrassen und Bahnlinie
- Nur ein ÖV-Fernverkehrshalt pro Stunde

D1.6 Übergeordnete Projekte

Nachfolgend werden die wichtigsten Infrastrukturprojekte des Kantons Zug und des Bundes ausgewiesen, welche einen zentralen Grundpfeiler der künftigen Gesamtverkehrsentwicklung bilden. Die Finanzierung der Projekte ist jedoch teilweise noch nicht gesichert und/oder die Umsetzung ist erst längerfristig möglich. Bis dahin muss die Gewährleistung einer hohen Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsgebiete sowie die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems unabhängig davon sichergestellt sein.

Halbanschluss Rotkreuz Süd

Neubau eines Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd ab der Buonaserstrasse zur Entlastung des bestehenden Vollanschlusses Rotkreuz und damit der Chamerstrasse mit dem Kreisels Forren. Der Halbanschluss Rotkreuz Süd ermöglicht die Zu- und Wegfahrt ab der Autobahn in/aus Richtung Verzweigung Blegi und somit Luzern / Zürich. Der Halbanschluss Rotkreuz Süd ist im Kantonalen Richtplan als Massnahme 2. Priorität gelistet (Baubeginn bis 2035) und die Eröffnung bedingt die erfolgte Sanierung / Leistungssteigerung des Anschlusses Küssnacht am Rigi. Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist der Halbanschluss Rotkreuz Süd als Massnahme mit Priorität C³ vorgesehen.

Zur Verhinderung von ortsfremdem Durchgangsverkehr und zur Minimierung von Zusatzverkehr durch die verschiedenen Ortsteile, insbesondere durch Rotkreuz Süd, Buonas und Risch, sind flankierende Massnahmen geplant (vgl. Kap. D4.5).

Bypass Kreisel Forren

Am Kreisel Forren soll ein neuer Bypass von der östlichen Blegi- in die Chamerstrasse erstellt werden. Mit dieser kurzfristig realisierbaren Massnahme kann der Verkehrsfluss am Kreisel für den ÖV und MIV verbessert werden. Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm mit Priorität A gelistet.

Bügel

Beim «Bügel» handelt es sich um eine neue Verbindung direkt ab dem Kreisel des Autobahnanschlusses Rotkreuz nach West zur Industriestrasse mittels Querung der Autobahn. Allfälliger Durchgangsverkehr weiter in die Industriestrasse würde unterbunden werden. In einem zweiten Teil ist die Verlängerung entlang der Autobahn bis zur Holzhäusernstrasse in Bösch denkbar.

³ Priorität C: gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (Stand 2023) handelt es sich um Massnahmen, die grundsätzlich kohärent und mitfinanzierbar sind, deren Planungsstand jedoch noch nicht den Anforderungen der A- und B-Liste entspricht oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis noch ungenügend ist.

Die Massnahme ist im Kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis gelistet. Deren Machbarkeit, die Kosten sowie die verkehrlichen Wirkungen werden spätestens 2035 bzw. zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd evaluiert.

Ostumfahrung

Die Ostumfahrung würde die Buonaser- mit der Blegistrasse verbinden. Sie stellt primär eine mögliche, zukünftige Ergänzungsoption zum Halbanschluss Rotkreuz Süd dar. Im Richtplan des Kantons ist sie als Zwischenergebnis und Massnahme dritter Priorität gelistet.

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn 2035 (STEP35)

Im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 plant die SBB (neben weiteren Projekten) den Bau des Zimmerbergbasistunnel II sowie Infrastrukturausbauten in Baar, Zug, Cham und Rotkreuz. Dies ermöglicht eine umfassende Angebotsentwicklung im Bahnverkehr in der Zentralschweiz. In Richtung Zug und Zürich ist für Rotkreuz ein 15-Minutentakt für den Regioexpress vorgesehen, was gegenüber heute zu einer deutlichen Kapazitätssteigerung führt. Halbstündlich fährt dieser weiter in Richtung Luzern.

Der bisherige Interregio Zürich-Luzern fährt weiterhin halbstündlich, er hält allerdings nicht mehr in Baar und Rotkreuz. Dank verkürzter Reisezeit sind die Verbindungen nach Zürich via RegioExpress aber in etwa gleich schnell.

Die Finanzierung für den STEP35 wurde vom Parlament bewilligt. Der Tunnel soll ab Ende 2037 nutzbar sein.

D1.7 Struktur des kommunalen Richtplans Teil Mobilität

Die Abbildung 13 gibt einen Überblick über die Struktur des kommunalen Richtplans Teil Mobilität. Die Ziele sowie die Planungsgrundsätze und Strategie gewährleisten ein zielgerichtetes und koordiniertes Planen und Handeln. Sie leiten sich aus einer Synthese der übergeordneten Planungsinstrumente, den kommunalen Leitbildern, Strategien und Konzepten sowie der Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Mobilitätsentwicklung ab. Sie definieren zusammen die Ausrichtung des kommunalen Richtplans Teil Mobilität (vgl. Kap. D1.8). Die Ziele zeigen auf, was erreicht werden soll. Planungsgrundsätze bzw. die Strategie definieren, wie die Ziele erreicht werden sollen.

Daraus werden wiederum die Zielbilder abgeleitet. Sie zeigen den Soll- bzw. Zielzustand der einzelnen Netze je Verkehrsmittel, wie die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden gefördert und die Effizienz des Gesamtsystems erhöht werden kann.

Die Massnahmen dienen der Behebung der Differenz zwischen Ist- und Sollzustand (bzw. Zielbild). Es wird unterschieden zwischen kommunalen Massnahmen auf kommunaler Infrastruktur, Massnahmen auf Infrastruktur Dritter, wo sich die Gemeinde für die Umsetzung entsprechender Massnahmen einsetzt sowie zu Informationszwecken auch Massnahmen aus übergeordneten Planungen (Richtplan des Kantons Zug und Vorgaben/Planungen Bund) (vgl. auch Kapitel D1.8).

Abschliessend werden Hinweise zur Umsetzung der Massnahmen und die Grundlagen für die Wirkungskontrolle vorgestellt, welche eine iterative Daueraufgabe darstellen.

Zielbilder, Massnahmen sowie Umsetzung und Wirkungskontrolle stellen den behördenverbindlichen Teil des kommunalen Richtplans Teil Mobilität dar.



Abbildung 13: Struktur Richtplan Teil Mobilität

D1.8 Abhängigkeiten und Abstimmung mit Dritten

Die Gemeinde Risch hat im Bereich Mobilität und Verkehr diverse Schnittstellen zu Dritten.

Die Gemeinde wird von diversen Gleisen der SBB sowie den Autobahnen A4 und A14 gequert. Mit dem Bahnhof sowie dem Autobahnanschluss ist zwar eine gute regionale und nationale Erreichbarkeit sichergestellt. Die Infrastrukturen stellen aber auch markante Zäsuren im Gemeinde- und Siedlungsgebiet dar. Insbesondere die Bahnlinie teilt den Ortsteil Rotkreuz in einen Teil Nord und Süd.

Zudem sind die Hauptachsen bzw. die Ortsverbindungsstrassen Kantonsstrassen. Je nach bestehender Ausgestaltung und Verkehrsbelastung haben die Achsen im Siedlungsgebiet eine trennende Wirkung.

Aus Sicht der Bevölkerung und der Beschäftigten bzw. der Wirtschaft ist das Funktionieren des Gesamtsystems wichtig – unabhängig von der Eigentümerschaft. Die Gemeinde ist bestrebt, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr integral über die Gemeinde- und die Kantonsstrassen sicherzustellen und setzt sich dementsprechend für hochwertig siedlungsintegrierte Kantonsstrassen ein.

Der Kommunale Richtplan Teil Mobilität umfasst aus diesem Grund alle aus ihrer Sicht notwendigen Massnahmen auch auf Kantonsstrassen als Postulate. Die Gemeinde setzt sich für die jeweiligen Massnahmen ein. Die endgültige Planung und Realisierung der Massnahmen befinden sich in Zuständigkeit des Kantons.

D2 Ziele, Planungsgrundsätze und Gesamtverkehrsstrategie

Für die Bevölkerung, die Beschäftigten und für Gewerbe / Unternehmen soll trotz zunehmender Nachfrage und begrenzten Kapazitäten weiterhin eine attraktive Mobilität gewährleistet und eine gute Erreichbarkeit sichergestellt werden.

Gemäss dem übergeordneten raumplanerischen Grundsatz zu Abstimmung von Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. D2.1) soll die aktive Lenkung der Verkehrsentwicklung zukunftsfähig geplant werden. Zusammen mit den weiteren Zielen zur Mobilität (vgl. Kap. D2.2), wurden die Planungsgrundsätze und die Gesamtverkehrsstrategie (vgl. Kap. D2.3 bis D2.3.2) abgeleitet bzw. definiert. Diese sind im Wesentlichen auch bereits in der Räumlichen Strategie übereinstimmend festgelegt.

D2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Ziel der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung orientiert sich an den übergeordneten Zielen des Bundes und der angestrebten Entwicklung der Gemeinde Risch. Der Bund definiert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als strategische Aufgabe der Raumplanung.

Mit dem Sachplan Verkehr konkretisiert der Bund die Zielsetzung, ein effizientes Gesamtverkehrssystem zu fördern und damit die nachhaltige Raumentwicklung zu unterstützen. Im Rahmen der langfristigen Klimastrategie stellt der Sektor Verkehr zudem ein relevanter Sektor zur Erreichung des Netto-Null-Zieles dar.

Risch gestalten

Mit der Ortsplanungsrevision wird die qualitätsvolle Weiterentwicklung der Gemeinde Risch gesichert. Die Mobilität stellt dabei neben dem bebauten Raum, dem sozialen Zusammenleben und der grünen Infrastruktur eines der vier zentralen Handlungsfelder dar.

Die Gemeinde ist sich dem (potenziellen) Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum bewusst (vgl. Kap. D1.4). Siedlungsseitig erfolgt eine Fokussierung des Wachstums auf die Zentren bzw. auf die zentrumsnahen Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und der Förderung von Nutzungsdurchmischung, was zu kürzeren Wegen führt. Die zusätzlichen, aber auch die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse werden durch Verlagerung (auch im Bestand), durch Förderung von Fuss- und Veloverkehr (vgl. Kap. 1.1.D2.2.4), ÖV-Ausbau (vgl. Kap. 1.1.D2.2.5) und Halbanschluss Rotkreuz Süd abgedeckt (vgl. Kap. D1.6).

Mobilität und Verkehr in der Gemeinde Risch gestalten

Die zukunftsgerichtete Lenkung und Organisation der Mobilitätsbedürfnisse und die vertragliche Abwicklung des Verkehrs in der Gemeinde Risch berücksichtigt die übergeordneten Ziele des Bundes und trägt wesentlich zur qualitätsvollen Entwicklung von Risch bei.

Die besonderen Merkmale von der Gemeinde Risch mit den urbanen und ländlichen Ortsteilen und Agglomerationsbezug zur Kernstadt Zug werden berücksichtigt.

Das Metaziel «Abstimmung Siedlung und Verkehr» wird wie folgt verstanden:

Die Weiterentwicklung der Mobilität und des Verkehrs als Teil der qualitätsvollen Gesamtentwicklung der Gemeinde Risch wird aktiv, zukunftsfähig und nachhaltig gestaltet.

D2.2 Ziele zur Mobilität aus den Leitthemen der räumlichen Strategie

Die Ziele werden direkt aus den Leitthemen und Leitsätzen der Räumlichen Strategie (Auszüge in schwarz umrundeten Kasten) abgeleitet. Das Gesamtverkehrskonzept wird unterstützend beigezogen. Die resultierenden Mobilitätsziele des kommunalen Richtplans Teil Mobilität sind eingerahmt in blauer Schrift festgehalten.

D2.2.1 Leitthema Verkehrsentwicklung

Auszug Räumliche Strategie: Leitthema Verkehrsentwicklung

- 12.1 Alle Mobilitätsarten müssen ihren Beitrag zu einer qualitativen Siedlungsentwicklung leisten.
- 12.2 Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgt abgestimmt, sodass die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems gewährleistet ist und die Mobilität siedlungsverträglich ermöglicht werden kann.
- 12.3 Besonders platz- und energiesparende Mobilitätsformen werden gefördert.

Fachliches Verständnis:

Die Räumliche Strategie legt fest, dass alle Mobilitätsarten (alle Verkehrsmittel) ihren Beitrag zu einer qualitativen Siedlungsentwicklung leisten und dass platz- und energiesparende Mobilitätsformen im Besonderen gefördert werden. Die Mobilität soll so insgesamt siedlungsverträglich erfolgen.

Es braucht demnach ein effizientes Gesamtverkehrssystem, welches die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen erfüllt und gleichzeitig die negativen Auswirkungen (Lärm, Flächenverbrauch, Unfälle, Luftqualität, etc.) möglichst minimiert sowie eine ausreichende Gesamtleistungsfähigkeit gewährleistet. Je grösser die Anteile von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sind, desto verträglicher, effizienter sowie leistungsfähiger ist das Gesamtsystem.

Der Anteil der flächeneffizienten Verkehrsmittel⁴ am Modalsplit⁵ soll entsprechend erhöht werden. Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse aufgrund der Entwicklung der Gemeinde (vgl. Kap. D1.4) sollen zu einem möglichst geringen Wachstum der MIV-Belastung führen. Das bedeutet

⁴ Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV, vgl. Abbildung 11 auf Seite 31

⁵ Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr insgesamt

nicht, dass zukünftige Nutzungen keinen motorisierten Verkehr generieren dürfen. Auch im Bestand gibt es Potenzial für Verlagerung im Modalsplit⁶. Damit werden Kapazitäten für Neuverkehr aus der Nutzungsentwicklung geschaffen.

Zusammenfassend: Die Mobilitätsbedürfnisse werden weiter zunehmen und der MIV übernimmt auch in Zukunft einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistung. Um auch weiterhin genügend Kapazität für die notwendigen Fahrten mit dem MIV zu sichern, sollen im bestehenden und im neuen Verkehr soweit möglich Wege mit dem ÖV sowie zu Fuss und mit dem Velo gefördert werden.

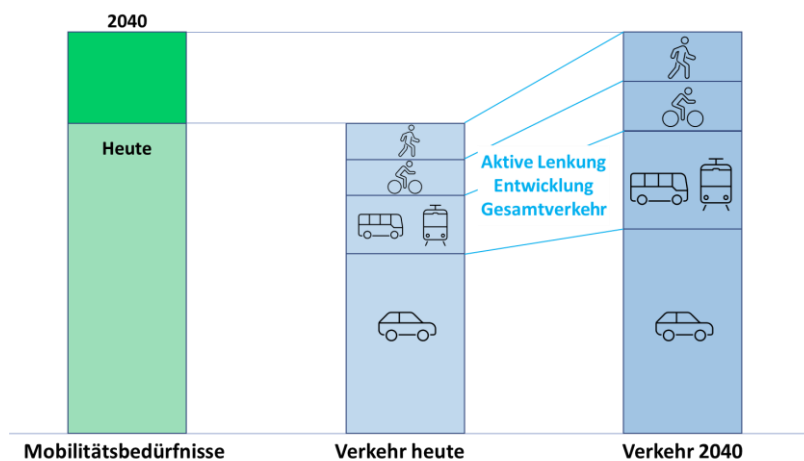


Abbildung 14: Schematisch Entwicklung Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrszusammensetzung (Modalsplit)

Mobilitätsziel Leitthema Verkehrsentwicklung:

Modalsplitanteil von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr erhöhen, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs stabilisieren bzw. während den Spitzenzeiten plafonieren und den Durchgangsverkehr reduzieren.

⁶ Verlagerung von MIV-Fahrten im Bestand auf andere Verkehrsmittel zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten (zweckmässigen Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel)

D2.2.2 Leitthema Hauptachsen und übergeordnete Strassenverkehrsabwicklung

Auszug Räumliche Strategie: Leitthema Hauptachsen und übergeordnete Strassenverkehrsabwicklung

- 13.1 Das kantonale und kommunale Strassennetz ermöglicht eine siedlungsverträgliche und leistungsfähige Mobilität und ist abgestimmt mit dem Halbanschluss Rotkreuz Süd inklusive flankierende Massnahmen und dem «Bügel».
- 13.2 Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich auf möglichst kurzen Wegen und auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Neu gestaltete Strasseninfrastrukturen unterstützen dieses Prinzip und fördern vorwiegend die flächeneffiziente Mobilität (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr).
- 13.3 Der Triangel (Strassendreieck Chamerstrasse – Buonaserstrasse – Holzhäuserstrasse mit Rischerstrasse) übernimmt eine bedeutende Funktion in der Wahrnehmung von der Gemeinde Risch und hat eine verbindende Funktion für die Mobilität zwischen den Ortskernen. Die Ortsdurchfahrten von Buonas und Risch entfalten ihre Funktion als Dorfanker und sind Teil eines Identitätsbildenden Begegnungsraums mit Aufenthaltsqualität

Fachliches Verständnis:

Der MIV soll siedlungsverträglich gelenkt und die Ortsdurchfahrten sollen soweit möglich von Verkehr entlastet werden.

Die übergeordneten Projekte des Kantons, der Halbanschluss Rotkreuz Süd und gegebenenfalls der «Bügel», sollen bestmöglich dafür genutzt werden. Flankierende Massnahmen wie die Erhöhung der Durchfahrtswiderstände durch die Ortszentren unterstützen die angestrebte Lenkung des Verkehrs.

Bei neu- und umgestalteten Strasseninfrastrukturen, also bei Projekten zur Aufwertung der Strassenräume, sind vorwiegend der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV zu fördern. In den Ortskernen soll der Strassenraum besonders verträglich und attraktiv ausgestaltet werden und das Miteinander aller Nutzungsansprüche im Sinne der Koexistenz gefördert werden.

Mobilitätsziel Leitthema Hauptachsen und übergeordnete Strassenverkehrsabwicklung:

Siedlungsverträgliche Lenkung MIV und Entlastung der Ortsdurchfahrten; bei neu gestalteten Strasseninfrastrukturen vorwiegend Förderung der flächeneffizienten Mobilität, also des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV.

D2.2.3 Leitthema Verkehrsberuhigung

Auszug Räumliche Strategie: Leitthema Verkehrsberuhigung

- 14.1 Die Strassenraumgestaltung und angepasste Geschwindigkeiten sorgen für eine hohe Lebensqualität und ein rücksichtsvolles Miteinander.
- 14.2 Der Betrieb und die Gestaltung der Strassenräume lenkt den Verkehr und leitet quartierfremder Verkehr auf die übergeordneten Achsen.
- 14.3 Die Durchfahrten der Dörfer (Rotkreuz, Holzhäusern, Buonas und Risch) werden aufgewertet und beruhigt. Die Gemeinde unterstützt Bedürfnisse der Quartierbevölkerung zur Verkehrsberuhigung, womit in den Quartieren schrittweise flächendeckend Tempo 30 ermöglicht wird. Dies steigert die Wohn- und Aufenthaltsqualität für alle.

Fachliches Verständnis:

Durch die Beruhigung des motorisierten Verkehrs durch Anpassung der Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der Strassenräume sowie des öffentlichen Raumes insgesamt erhöht. Der Platzbedarf des MIV wird durch die Temporeduktion reduziert. Freiwerdende Flächen können für die Umgestaltung und Aufwertung genutzt werden. Mit der Umgestaltung und gestalterischen Aufwertung der stark befahrenen Ortsdurchfahrten aber auch mit der Verkehrsberuhigung von Quartieren wird ein wichtiger Beitrag zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs geleistet.

Mobilitätsziel Leitthema Verkehrsberuhigung:

Siedlungsverträgliche Ausgestaltung und Verkehrsberuhigung der Strassenräume, Förderung der Koexistenz zwischen Verkehrsteilnehmenden und den weiteren Nutzungsansprüchen in den Ortszentren, auf Kantonsstrassen und den Quartieren.

D2.2.4 Leitthemen Fussverkehr sowie Veloverkehr und Mikromobilität

In der Räumlichen Strategie sind für die Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr separate Leitsätze definiert, welche teilweise bereits Massnahmencharakter haben. Dadurch wird nochmals die Wichtigkeit herausgestrichen und das Ziel der Förderung hervorgehoben.

Auszug Räumliche Strategie: Leitthemen Fussverkehr sowie Veloverkehr und Mikromobilität

- 15.1 Fussverkehr ist ein wesentlicher Teil der Wegketten der alltäglichen Mobilität. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes wird der Fussverkehr in allen Ortsteilen prioritär behandelt und besonders Wert auf eine hohe Netzdichte gelegt.
- 16.1 Mit einem attraktiven, dichten, direkten und sicheren Velonetz, das auf Nutzerinnen und Nutzer von 8 bis 80 Jahren ausgerichtet ist, zeigt sich Rotkreuz velofreundlich.

Fachliches Verständnis:

Der Fuss- und der Veloverkehr umfasst alle Menschen von Kindern bis Betagte und betrifft somit ein Grundbedürfnis aller. Damit gehen auch spezielle Schutzbedürfnisse einher, wie die Verkehrssicherheit in Wohnquartieren, die Schulwegsicherheit sowie die Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen für betagte Menschen. Tägliche Wege, welche attraktiv zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden können, entlasten das übrige Verkehrsnetz, fördern die Gesundheit sowie das soziale Miteinander und unterstützen direkt die Lebensqualität in der Gemeinde Risch.

Mobilitätsziel Leitthema Fussverkehr sowie Veloverkehr und Mikromobilität:

Für den Fussverkehr und den Veloverkehr werden attraktive, dichte, direkte und sichere Verbindungen gefördert.

D2.2.5 Leitthema ÖV-Strategie / Mobilitätshubs

Auszug Räumliche Strategie: Leitthemen ÖV-Strategie / Mobilitätshubs

- 17.1 Der Mobilitätshub Bahnhof Rotkreuz ist das Herz des innovativen Mobilitätsangebotes in der Gemeinde Risch und wird bedürfnisorientiert gestaltet. Das regionale Busangebot ist auf den Fern- und S-Bahn-Verkehr abgestimmt und ermöglicht eine gute innerörtliche ÖV-Erschliessung.
- 17.2 Auf dem Strassennetz ist ein priorisierter Betrieb des öffentlichen Verkehrs sichergestellt.

Fachliches Verständnis:

Der Bahnhof Rotkreuz ist für die Gemeinde Risch die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und als multimodaler Mobilitätshub zu fördern. Die Zuverlässigkeit (Fahrplanstabilität, Gewährleistung der Anschlüsse) des öffentlichen Busverkehrs ist dabei wichtig und wird mit Bevorzugungsmassnahmen gefördert.

Mobilitätsziel Leitthema ÖV-Strategie / Mobilitätshubs:

Vernetzung der Verkehrssysteme zur Förderung der intermodalen Mobilität am Mobilitätshub Rotkreuz sowie Priorisierung des öffentlichen Busverkehrs auf dem Strassennetz.

D2.2.6 Leitthema Parkierung und Mobilitätsmanagement

Auszug Räumliche Strategie: Leitthemen Parkierung & Mobilitätsmanagement

- 18.1 Das Parkierungsangebot auf privatem und öffentlichem Grund sowie die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Stellplätze ist differenziert nach der Siedlungsstruktur mit den Strassenkapazitäten, der ÖV-Erschliessungsqualität und der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
- 18.2 Bei Arealentwicklungen und bestehenden Betrieben sichern Mobilitätskonzepte eine siedlungsverträgliche Mobilität.

Fachliches Verständnis:

Das Parkierungsangebot (Anzahl und Bewirtschaftung von Parkfeldern für den MIV aber auch Anzahl und Qualität von Veloabstellplätzen) ist ein zentraler Aspekt zur Lenkung des Mobilitätsverhaltens im Sinne der Zielsetzungen. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten insbesondere bei neuen und bei wesentlicher Änderung bestehender Nutzungen und nach Möglichkeit auch bei bestehenden Arbeitsplatz- und Kundennutzungen kommt dem Angebot und der Bewirtschaftung der Parkfelder eine zentrale Bedeutung zu. Für bestehende Nutzungen gilt der Grundsatz des Besitzstandswahrung.

Mobilitätsziel Leitthema Parkierung und Mobilitätsmanagement:

Angebotsorientierte Anzahl Parkfelder MIV auf privatem und öffentlichem Grund und Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkierungen. Grosszügige Anzahl Veloabstellplätze in hoher Qualität. Regelung für Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen und bestehenden Betrieben.

D2.2.7 Smart City

Auszug Räumliche Strategie: Leitthemen Smart City

- 23.1 Die Gemeinde unterstützt innovative Ansätze zur digitalen Vernetzung im Bereich Mobilität, Energie und Dienstleistungen.

Fachliches Verständnis:

Orts- und situationsgerechte Angebote der Mobilität sollen einfach digital zugänglich sein. Multimodale Mobilitätsdienstleistungen tragen zu einer siedlungsverträglichen Mobilität in der Gemeinde Risch bei.

Mobilitätsziel Leitthema Smart City:

Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden unter anderem zur Vernetzung der Verkehrssysteme genutzt.

D2.3 Planungsgrundsätze

D2.3.1 Angebotsorientierte Verkehrsplanung MIV

Der Halbanschluss Rotkreuz Süd sowie der «Bügel» sind überkommunale Planungen. Dabei handelt es sich nach aktuellem Planungsstand um mittel- bis langfristige Massnahmen. Zudem ist die Realisierung noch nicht abschliessend gesichert.

Die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems muss daher zumindest vorläufig auch mit dem bestehenden Strassennetz gewährleistet werden. Der Richtplan mit Fokus auf den Planungshorizont 2040 setzt daher auch auf die Optimierung und Weiterentwicklung des Gesamtverkehrs im Zeitraum bis zu einer möglichen Umsetzung der übergeordneten Projekte. Gleichzeitig nimmt der kommunale Richtplan Teil Mobilität Bezug auf die künftigen Entwicklungen, im Sinne der Koordination und flankierender Massnahmen.

Das MIV-Aufkommen soll insgesamt stabilisiert werden. Mit den zusätzlichen Infrastrukturen kann – in Kombination mit flankierenden Massnahmen – mittel- bis langfristig eine zusätzliche Entlastung der Ortsdurchfahrten erfolgen. Die Raumsicherung für flankierende Massnahmen ist Teil des Richtplans.

D2.3.2 Push- und Pull-Prinzip

Beim Pull-Prinzip wird mit Förderung und Anreizen (Pull) gewirkt, beim Push-Prinzip unterstützen Einschränkungen (Push) das Mobilitätsverhalten im Sinne der Ziele.



Abbildung 15: Push- und Pull-Prinzip

Die Erfahrung zeigt übereinstimmend, dass die erforderliche Wirkung nur mit „sowohl als auch“, also mit wirksamen Push- und ebenso wirksamen Pull-Massnahmen erzielt werden kann.

Ebenfalls zeigt die Erfahrung, dass der angebotsorientierten Ausgestaltung und Bewirtschaftung der MIV-Parkierung eine zentrale Bedeutung zukommen, was auch in den Zielen der Räumlichen Strategie sowie in den Massnahmen des GVK (2018) entsprechend enthalten ist.

D2.4 Gesamtverkehrsstrategie (4V-Strategie)

Für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität und für das Gewährleisten der Funktionalität des Strassennetzes braucht es eine Veränderung in vier Dimensionen. Die Gesamtverkehrsstrategie der Gemeinde basiert deshalb auf der sogenannten «4V-Strategie» als schweizweit verbreiteter Planungsgrundsatz:

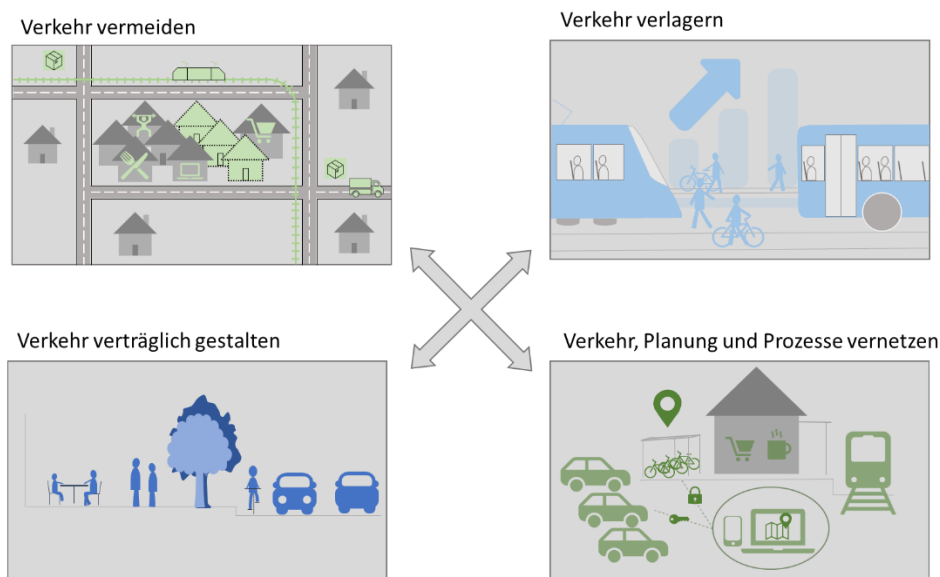


Abbildung 16: 4V-Strategie Gemeinde Risch

«Verkehr vermeiden» → Fördern von kurzen Wegen

Durch ein vielfältiges, attraktives Nutzungsangebot innerhalb der Gemeinde Risch sollen viele Bedürfnisse der hier wohnenden und arbeitenden Menschen auf kurzen Wegen erreicht werden können. Die gezielte Nutzungsdurchmischung sowie die Fokussierung des Bevölkerungswachstums auf die Zentrumsbereiche unterstützen dieses Anliegen.

Der Pendlerverkehr soll durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert werden (u.a. durch betriebliches Mobilitätsmanagement).

Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bleiben weiterhin gewährleistet.

«Verkehr verlagern» → Stärken der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel

Um die bestehenden Infrastrukturen möglichst effizient zu nutzen und die Funktionalität des Gesamtsystems zu gewährleisten, braucht es eine vermehrte Verlagerung vom MIV auf flächen- und ressourceneffiziente Verkehrsmittel. Hierzu sollen Push- & Pull-Massnahmen eingesetzt werden. Diese unterstützen einerseits durch Druck (Push) und andererseits durch Anreize (Pull) eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr und schaffen damit Reserven auf dem Strassennetz für bestehenden und neuen zwingenden MIV.

«Verkehr verträglich gestalten» → Strassenräume integral gestalten und betreiben

Die Strassenräume, insbesondere in den Zentren, sollen aufgewertet werden, um die Erlebnis- und Aufenthaltsqualität, die Nutzungsvielfalt und -attraktivität, insgesamt die Belebung, das Klima und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

Das verbleibende MIV-Aufkommen soll möglichst umwelt-, natur- und siedlungsverträglich sowie verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur abgewickelt werden.

«Verkehr vernetzen» → (digitale) Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden (u.a. Verkehrsmanagement), Vernetzung Planung und Prozesse zw. Planungspartnern

Die digitale Vernetzung, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel (multi-/ und intermodal) sowie die Vernetzung der Verkehrsteilnehmenden untereinander tragen dazu bei das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten. Hierfür sollen die technischen und kommunikativen Voraussetzungen genutzt resp. gefördert sowie stetig weiterentwickelt werden.

Darüber hinaus wird auch die Koordination der Planungen unterschiedlicher Akteure und der damit einhergehenden Prozesse gefördert.

4V-Strategie und Ziele

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht, wie die 4V-Strategie in Bezug auf die Mobilitätsziele (vgl. Kapitel D2.2) wirkt.

Tabelle 2: 4V-Strategie zur Erreichung der Ziele

Ziele	Gesamtverkehrsstrategie (4V-Strategie)			
	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	Verkehr vernetzen
Abstimmung Siedlung und Verkehr	x	x	x	x
Modalsplitanteil von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr erhöhen, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs stabilisieren.		x	(x)	
Hauptachsen und übergeordnete Strassenverkehrsabwicklung: Siedlungsverträgliche Lenkung MIV und Entlastung der Ortsdurchfahrten; bei neu gestalteten Strasseninfrastrukturen vorwiegend Förderung der flächeneffizienten Mobilität, also des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV.		x	x	
Verkehrsberuhigung: Siedlungsverträgliche Ausgestaltung und Verkehrsberuhigung der Strassenräume, Förderung der Koexistenz zwischen Verkehrsteilnehmenden und den weiteren Nutzungsansprüchen in den Ortszentren und den Quartieren.		x	x	
Fussverkehr sowie Veloverkehr und Mikromobilität: Für den Fussverkehr und den Veloverkehr werden speziell attraktive, dichte, direkte und sichere Verbindungen gefördert.		x	x	x
ÖV-Strategie / Mobilitätshubs: Vernetzung der Verkehrssysteme zur Förderung der intermodalen Mobilität am Mobilitätshub Rotkreuz sowie Priorisierung des öffentlichen Busverkehrs auf dem Strassennetz.		x	x	x
Parkierung und Mobilitätsmanagement: Angebotsorientierte Ausgestaltung des Parkierungsangebotes, Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkierungen. Regelung für Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen und bestehenden Betrieben.		x		
Smart City: Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden u.a. zur Vernetzung der Verkehrssysteme genutzt.	x	x	x	x

D3 Zielbilder

Behördenverbindlicher Teil

Das Zielbild für den Gesamtverkehr leitet sich aus den Zielen zur Mobilität ab: Innerhalb der Siedlung soll der MIV nicht entlang der Nachfrage befriedigt werden. Die Siedlungsverträglichkeit wird durch eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gewährleistet. Deshalb soll – abgesehen von übergeordneten Projekten – mit der heutigen Strassenkapazität umgegangen werden (angebotsorientierte Planung) und der MIV sich nur moderat erhöhen. Entwicklungspotenziale bestehen beim ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Der Modalsplit soll sich dahingehend verschieben.

Die Zielbilder (bzw. Zielzustände) aus kommunaler Sicht für die einzelnen Verkehrsträger bzw. -themen sind nachfolgend definiert. Diese Zielbilder sind für die kommunalen Behörden verbindlich. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton bei eigenen Planungsvorhaben die kommunalen Festlegungen auf Gemeindeinfrastruktur und berücksichtigt diese auch in Bezug auf eigene Planungsvorhaben. Bei Zielen auf Infrastruktur Dritter (Kanton, SBB) bzw. in Planungshoheit Dritter (z.B. kantonale Velorouten) setzt sich die Gemeinde aktiv für deren Erreichen ein – für Dritte resultiert dabei jedoch keine direkte Verbindlichkeit.

Kleinere Anpassungen an den Fuss- und Veloverkehrsnetzen, welche die Netzfunktion nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans.

D3.1 Fussverkehr

Das Ziel ist die Sicherstellung von direkten, attraktiven, sicheren, komfortablen und hindernisfreien Wegen:

- Wohngebiete, Arbeitsplätze, Bushaltestellen, öffentliche Infrastrukturen und Erholungsräume sind mit einem dichten, sicheren und qualitativ hochstehenden Fusswegnetz optimal für den Fussverkehr erschlossen.
- Trennende Wirkungen von Hauptverkehrsachsen sollen reduziert werden. Die Gemeinde setzt sich zur Erreichung des Ziels auf Infrastruktur Dritter entsprechend ein.
- Hindernisfreie Gestaltung der Strassen und Plätze sowie öffentlicher Wege (exkl. Wanderwege), damit sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher bewegen können.
- Attraktive Freizeitrouten / Wanderwege und Begegnungsräumen in und entlang der lokalen Naherholungsgebiete (Wälder, Reuss, Zugersee).

Ausgestaltung und Dimensionierung gemäss den Standards im Anhang (wo Umsetzbarkeit der Standards z.B. infolge Platzmangels nicht möglich ist, kann davon abgewichen werden).

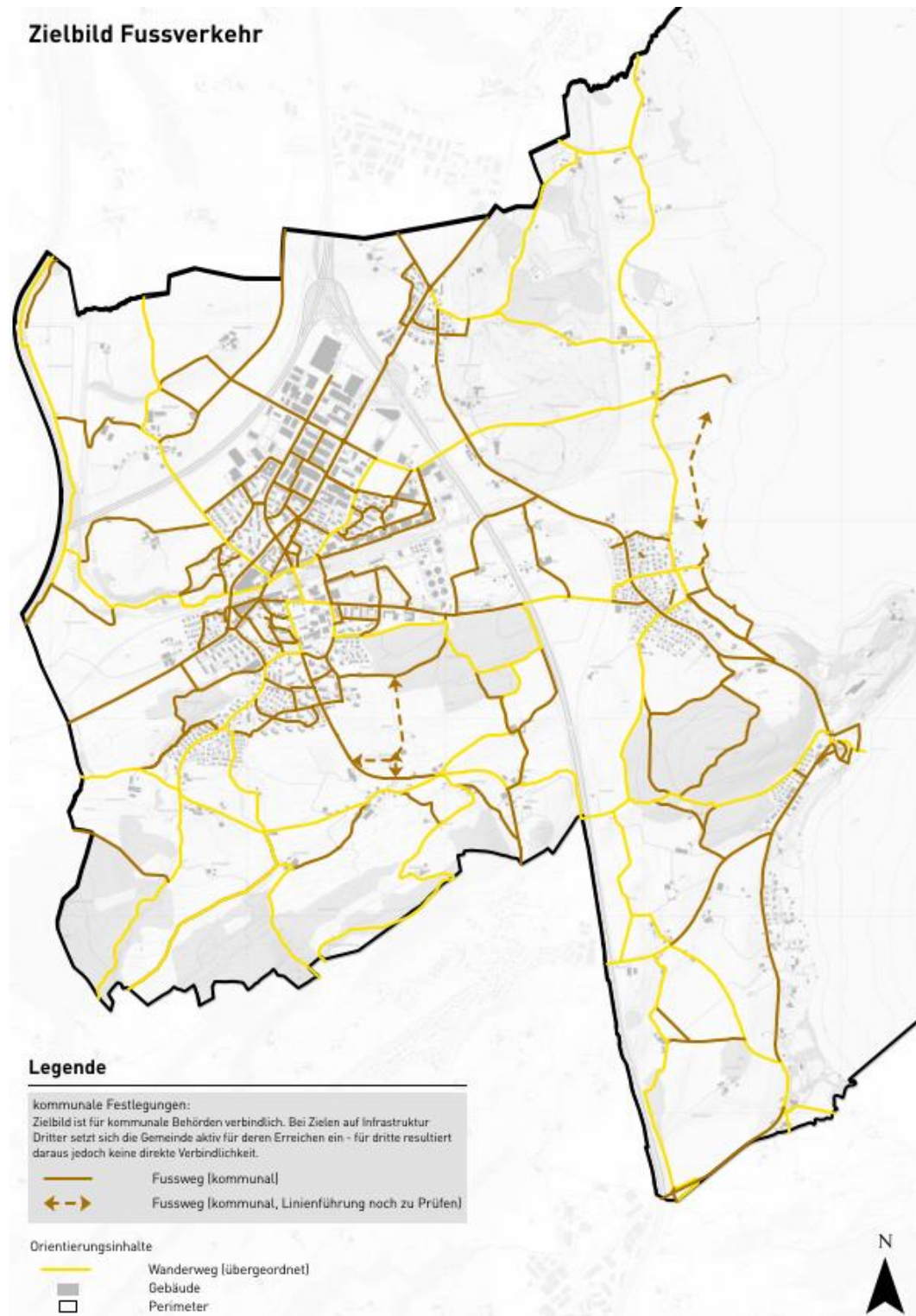


Abbildung 17: Zielbild Fussverkehrsnetz

D3.2 Veloverkehr

Das Ziel ist die Sicherstellung von direkten, attraktiven, sicheren, komfortablen und hindernisfreien Verbindungen sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltags- und Freizeitverkehr). Auf Infrastruktur Dritter setzt sich die Gemeinde aktiv für die Erreichung des Ziels ein.

Engmaschiges Netz mit unterschiedlichen Hierarchiestufen:

- Velobahn in Richtung Cham und in Richtung Rontal zur Steigerung des Veloverkehrs zwischen den regionalen Zentren.
- Hauptverbindungen zwischen den Orten und zum Bahnhof Rotkreuz, jeweils auf direktem Weg.
- Nebenverbindungen ergänzen das Netz.
- Bezüglich Ausgestaltung und Dimensionierung sind die damals festgelegten Standards gemäss Schlussbericht der Kantonalen Velonetzplanung des Kantons Zug, Dezember 2021 anzustreben (Leitfaden / Arbeitshilfe, nicht verbindlich). Wo die Umsetzbarkeit der Standards z.B. infolge Platzmangels nicht möglich ist, kann davon abgewichen werden. Auszug der Standards, siehe Anhang.

Sorgfältige Gestaltung von Knotenbereichen und Querungen für eine hohe Verkehrssicherheit.

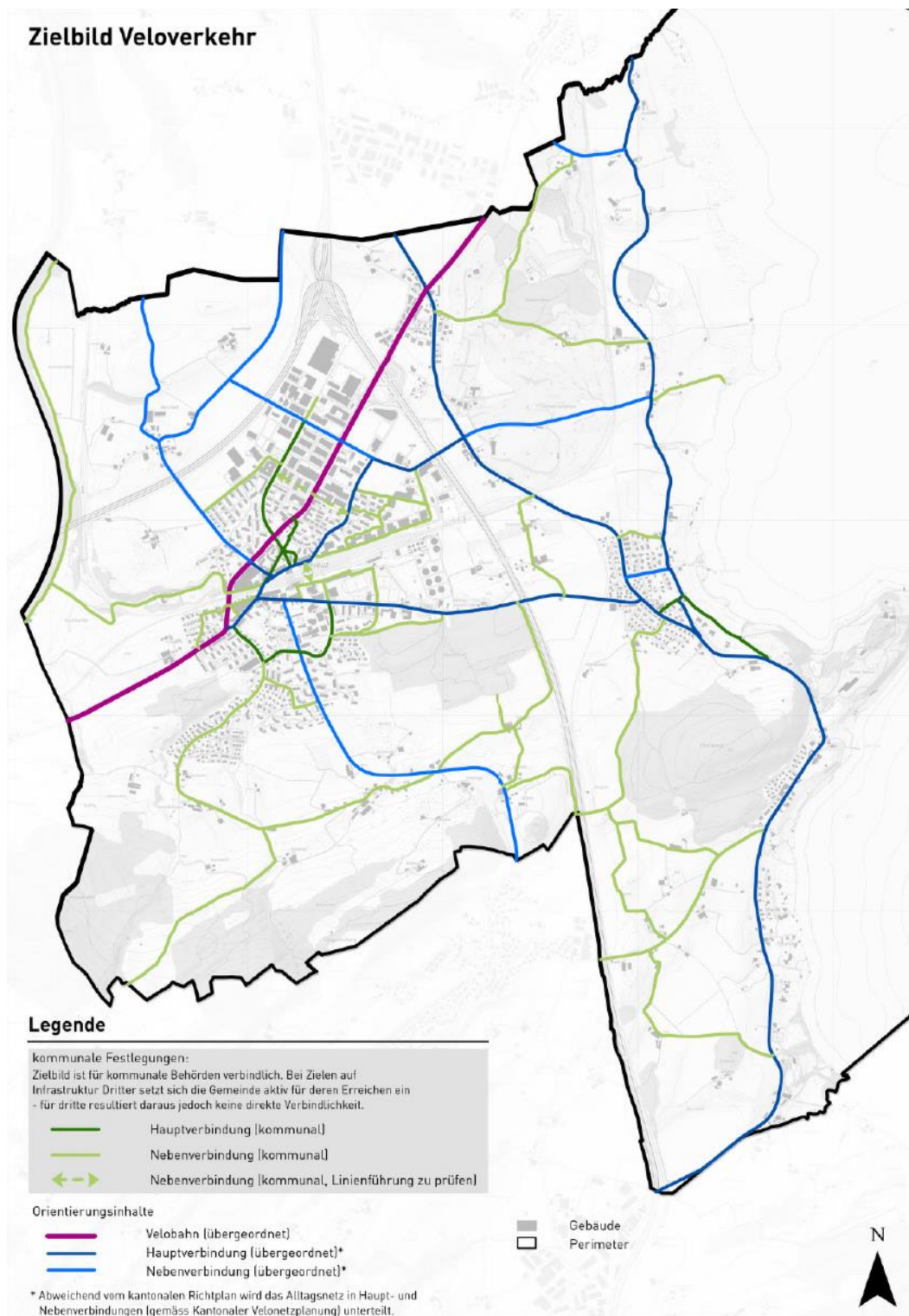


Abbildung 18: Zielbild Veloverkehrsnetz

D3.3 Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr

Das Ziel ist die Sicherstellung einer qualitätsvollen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Gewährleistung einer effizienten Güterverkehrsabwicklung.

Räumliche Erschliessungsqualität:

- Siedlungsgebiete liegen innerhalb 300m zur nächsten Bushaltestelle
- oder 1'000m zum Bahnhof (Luftlinie)

Takt Bus: der angestrebte Takt ist abhängig von der Nachfrage und ändert sich im Verlauf der Tageszeiten sowie Wochentagen.

- Während den Hauptverkehrszeiten sollen die Orte Buonas, Holzhäusern und Risch im Viertelstundentakt mit Rotkreuz verbunden sein.
- In den Randzeiten und an Wochenenden sind Ausdünnungen möglich (Abwägung Kosten / Nutzen).

Takt Bahn:

- Der Bahnhof Rotkreuz wird in seiner Funktion als Umsteigeknoten gestärkt und als ÖV-Hub ausgebaut.

Güterverkehrsabwicklung:

- Optimierung der Verladeanlage für den Schienengüterverkehr (Freiverlad)
- Gewährleistung der effizienten Abwicklung des Güterverkehrs auf der Strasse durch notwendige Massnahmen, um den Verkehrsfluss zu optimieren (soweit möglich für die Gemeinde).

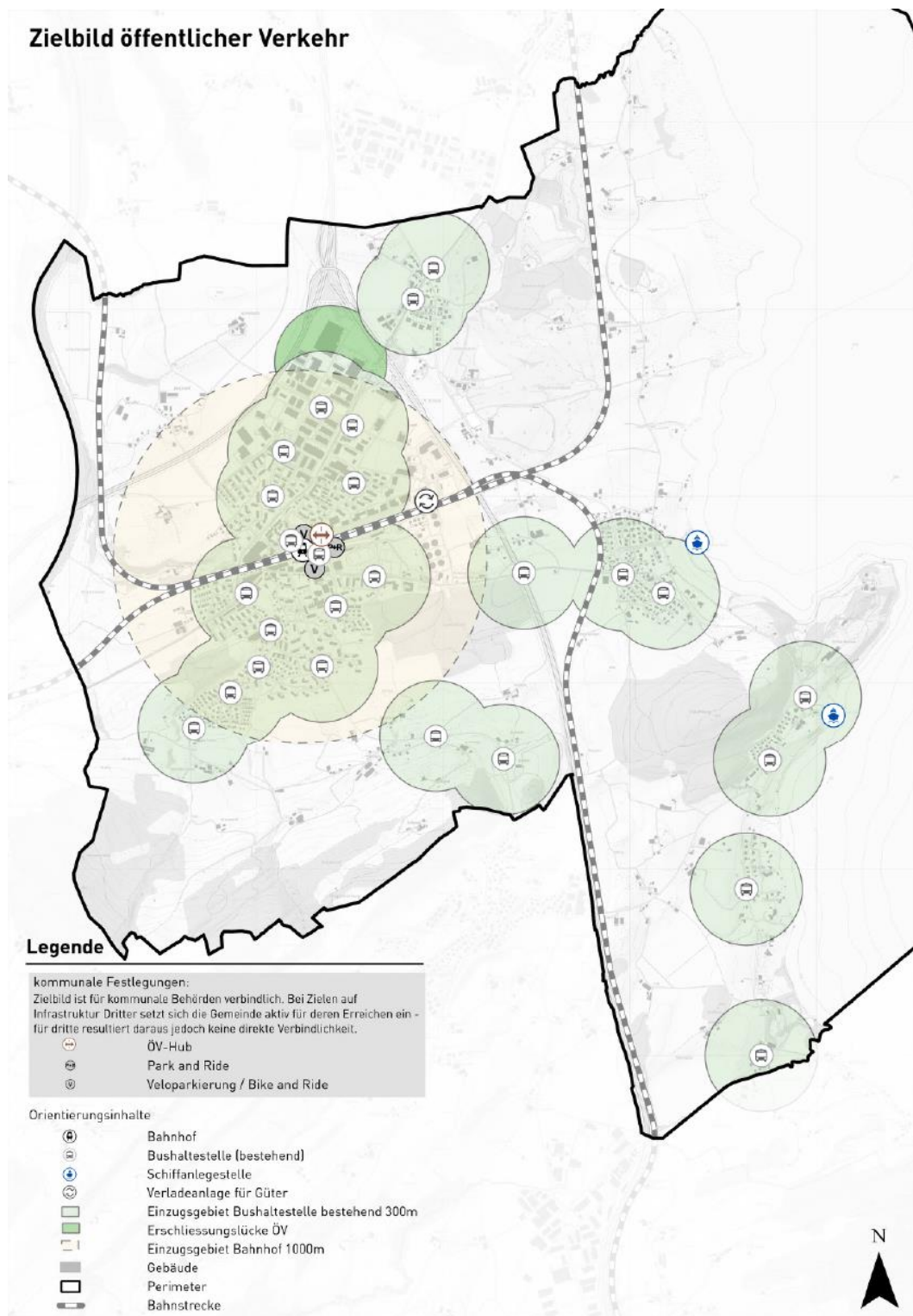


Abbildung 19: Zielbild öffentlicher Verkehr

D3.4 Betrieb und Gestaltung Strasse

Die Strassen übernehmen abhängig von ihrer Netzhierarchie unterschiedliche Funktionen:

- Erschliessungsstrassen und Sammelstrassen (kommunal) sind siedlungsorientiert ausgestaltet und von Durchgangsverkehr freizuhalten. Der Verkehr soll verträglich abgewickelt werden und dadurch zu einer hohen Wohn- resp. Lebensqualität beitragen. Verkehrsberuhigung ist anzustreben (vgl. unten).
- Bei Kantonsstrassen sowie kommunalen Verbindungsstrassen ausserhalb der Ortschaften handelt es sich um verkehrsorientierte Achsen. Diese dienen dem Verbinden der Ortschaften bzw. überkommunalen Zielorten und der Führung des MIV auf das übergeordnete Netz (Autobahn).
- In den Zentren bestehen vielseitige Wechselwirkungen mit den angrenzenden Nutzungen. Bei diesen Strassenabschnitten (Zentrumsachsen) wird eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität im Sinne des Koexistenz-Prinzips und eine entsprechend siedlungsverträgliche Ausgestaltung verlangt. Auf Infrastruktur Dritter setzt sich die Gemeinde aktiv für die Erreichung des Ziels ein.
- Das Zentrum von Rotkreuz wird möglichst verkehrsentslastet. In den übrigen Orten soll die Verkehrsbelastung nicht weiter zunehmen.
- Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen sowie die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs werden gemäss deren Zielbildern in den Strassenraum integriert.

Verkehrslenkung:

- Der MIV wird möglichst rasch und direkt auf das übergeordnete Netz (Autobahn) gelenkt. Verkehrsverlagerungen in Quartiere sollen vermieden werden.
- Der Halbanschluss Rotkreuz Süd inkl. flankierender Massnahmen unterstützt die Lenkung auf das übergeordnete Netz.

Verkehrsberuhigung:

- Die Innerortsbereiche (besiedelte Gebiete) werden mittels Eingangstore verdeutlicht. Als Eingangstore können auch vortrittsbelastete Knoten dienen (z.B. Kreisel Holzhäusern). Auf Infrastruktur Dritter setzt sich die Gemeinde aktiv für die Erreichung des Ziels ein.
- Die Strassenraumgestaltung und angepasste Geschwindigkeiten sorgen für eine hohe Lebensqualität und ein rücksichtsvolles Miteinander.
- In Quartieren (Zufahrts-, Erschliessungs- und Quartiersammelstrassen) wird Tempo 30 angestrebt, Planung und Umsetzung können auf Anstoss der Quartier-Bevölkerung erfolgen.

Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit, führt zur Reduktion von Lärmemissionen und minimiert quartierfremden Verkehr.

Zielbild Betrieb und Gestaltung Strasse

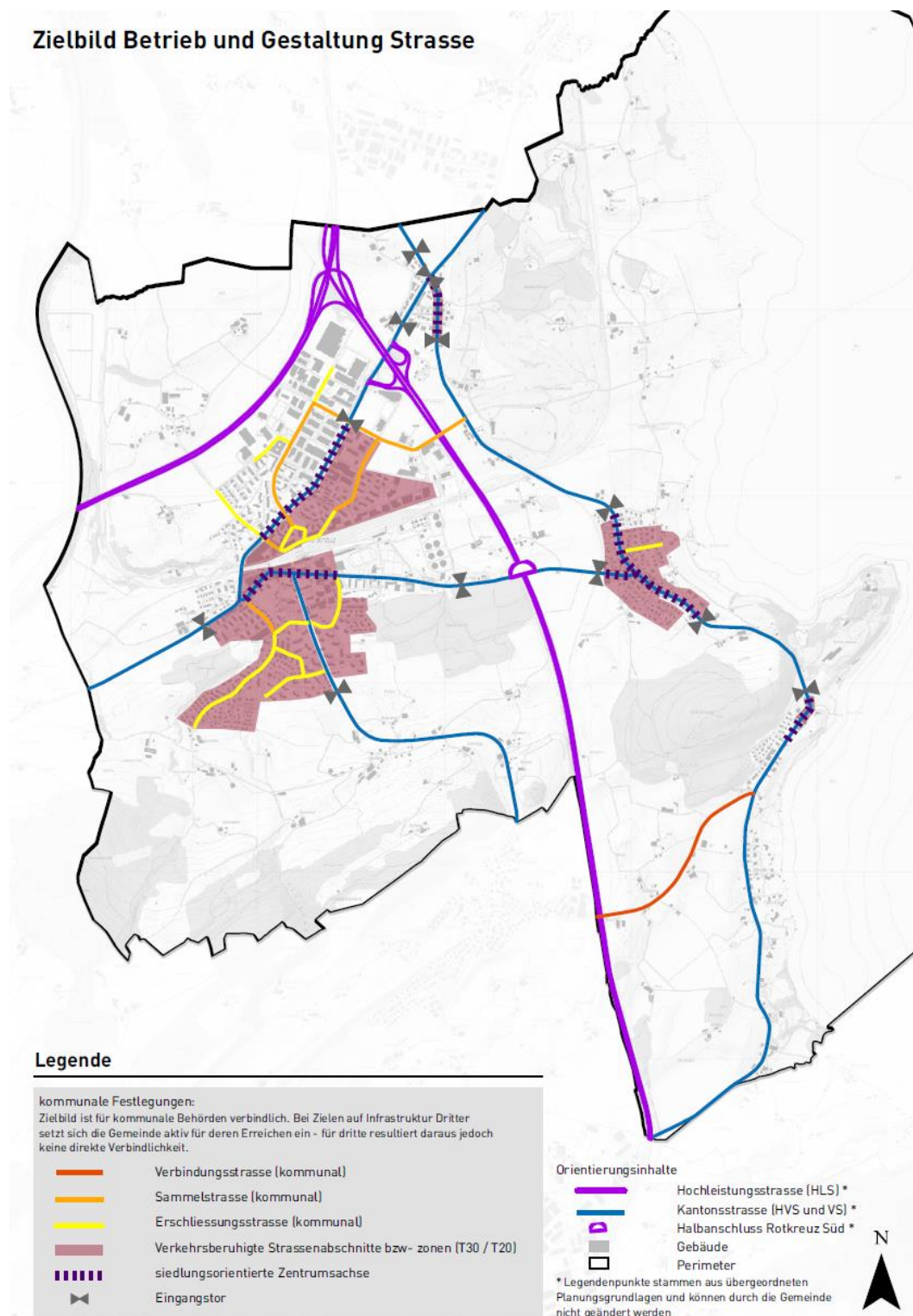


Abbildung 20: Zielbild Betrieb und Gestaltung Strasse

D3.5 Parkierung und Mobilitätsmanagement

Im Bereich Parkierung und Mobilitätsmanagement werden folgende Ziele angestrebt:

- Öffentliche Parkierung für Kunden und Besuchende im Zentrum bei einheitlichem Bewirtschaftungskonzept, in Quartieren kein Fremdparkieren und kein Parkplatzsuchverkehr.
- Private Parkierung mit bedarfs- und ortsgerechter Anzahl Abstellplätzen für MIV in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsqualität und weiterer Reduktion im Rahmen von Mobilitätskonzepten, Veloabstellplätze in genügender Anzahl im Hinblick auf zukünftiges Nachfragewachstum und in guter Qualität. Mobilitätskonzepte für grössere Areale.
- Gutes Angebot an öffentlichen Abstellplätzen für Velos an wichtigen Orten wie dem Bahnhof und publikumsorientierten Einrichtungen.
- Förderung von Car-Sharing zur Steigerung der Flächeneffizienz sowie bedarfsgerechtes Angebot für Verleihsysteme (Velo, Mikromobilität) zum Zurücklegen der «letzten Meile» (z.B. zwischen Bahnhof und Arbeitsort).
- Verknüpfung der Verkehrsangebote und -netze sowie Koordination der verschiedenen Verkehrsträger.
- Aktive Förderung von Mobilitätsmanagement(-ansätzen) in allen Unternehmen und der Verwaltung.

D4 Massnahmen

Behördenverbindlicher Teil

Die nachfolgenden Massnahmen werden thematisch und gemäss Zuständigkeiten unterschieden:

- Als erstes werden je Thema (D4.1 bis D4.5) die kommunalen Massnahmen aufgeführt (grau umrandet). Hierbei wird unterschieden zwischen:
 - Massnahmen auf kommunalen Infrastrukturen (grüne Zeilen)
 - Massnahmen auf Infrastruktur Dritter, für welche sich die Gemeinde einsetzt (nicht verbindlich für Dritte) (blaue Zeilen)
- Als letztes werden je Thema (D4.1 bis D4.5) die übergeordneten Festlegungen gemäss Kantonaalem Richtplan aufgezählt (Formulierung und Nummerierung analog Kantonaalem Richtplan, Stand 4. Juli 2024. Die entsprechenden Massnahmen sind für die Gemeinde verbindlich und werden zur Information aufgezählt bzw. in den Plänen abgebildet.

Die Massnahmen sind in den nachfolgenden Tabellen aufgelistet und sofern möglich in den Massnahmen-Plänen (Beilagen) verortet.

Die aufgezählten Massnahmen sind für die kommunalen Behörden verbindlich. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton bei eigenen Planungsvorhaben die kommunalen Festlegungen auf Gemeindeinfrastruktur. Bei Massnahmen auf Infrastruktur Dritter (Kanton, SBB) bzw. in Planungshoheit Dritter (z.B. kantonale Velorouten) setzt sich die Gemeinde aktiv für deren Umsetzung ein – für Dritte resultiert dabei jedoch keine direkte Verbindlichkeit.

Bei den kommunalen Massnahmen (graue Tabelle mit grünen und blauen Zeilen) wird zwischen folgenden Prioritäten unterschieden (vgl. Spalte «Zeithorizont»):

- kurzfristig: bis 5 Jahre;
- mittelfristig: 5 bis 10 Jahre;
- langfristig: über 10 Jahre

In der Spalte «Koordination» ist angegeben, mit welchen weiteren Massnahmen eine Massnahme abzustimmen ist. Ist eine Massnahme im Agglomerationsprogramm (bis 4. Generation berücksichtigt) vorhanden, ist dies im Feld «Agglomerationsprogramm» mit Angabe der Massnahmen-Nummer gemäss Agglomerationsprogramm vermerkt. Unter Prozessschritte sind die notwendigen weiteren Schritte angegeben. Die übrigen Felder sind selbsterklärend.

D4.1 Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen zu Fuss- und Veloverkehr werden zusammen in einem Plan dargestellt. Die Netze können den Zielbildern (vgl. Kap. D3.1 und D3.2) entnommen werden. Nachfolgend werden nur fehlende Verbindungen (Netzlücken) bzw. notwendigen Massnahmen aufgezählt. Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan erfolgt beim Alltagsnetz für den Veloverkehr in den Plänen eine Unterteilung in Haupt- und Nebenverbindungen (gemäss Kantonaler Velonetzplanung 2022).

Kommunale Festlegungen

Das übergeordnete Netz wird ergänzt durch das kommunale Fuss- und Velonetz.

Nr.	Massnahme		Zeithori- zont	Priorität	Koordination	Agglomerati- onsprogramm	Federfüh- rung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen	
FVV-1	Fuss- und Veloachse zwischen Bahnhof und Chamerstrasse Schaffung einer attraktiven Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Bahnhof bzw. Zentrum Rotkreuz und der Chamerstrasse.		laufend	hoch	FVV-D1, Velo- schnellroute Chamerstrasse	-	Gemeinde	Private	Bedarfsabklärung, Studie unter Einbezug der Anrainer	Prüfen Stand, in Abhängig- keit zu Projekt «Alte Chame- rstrasse»	
FVV-2	Schliessung Netzlücken Quartiere Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Velowegnetzes in Quartieren durch Schaffung von direkten Verbindungen und Schliessung von punktu- ellen Netzlücken.	FVV-2.1	Allrütli – Industriestrasse	mittelfristig	hoch	-	-	Gemeinde	Private	Abklärung bestehender Varian- tenfelder mit Grundeigentümern	Entsprechende Massnah- men wurden auf Planungs- stufe «Studie» bereits erar- beitet.
		FVV-2.2	Chamerstrasse – Grundstrasse	langfristig	mittel	FVV-D1	-	Gemeinde	Private, Kanton	Realisierung FVV-D1, Abklärung mit Grundeigentümern	
		FVV-2.3	Lettenstrasse – Grundstrasse	langfristig	mittel		-	Gemeinde	Private	Abklärung mit Grundeigentümern	
		FVV-2.4	Chamerstrasse – Birkenstrasse	mittelfristig	hoch	-	-	Gemeinde	Private, Kanton	Abklärung mit Grundeigentümern	
		FVV-2.5	Suurstoffli – Blegistrasse (nur Fussver- kehr)	langfristig	mittel	FVV-K	-	Gemeinde	Private	Abklärung mit Grundeigentümern	
		FVV-2.6	Buonas, Schlossweg – Seeblickweg (nur Fussverkehr)	langfristig	tief	-	-	Gemeinde	Private	Erarbeitung von Massnahmen bei Bedarf	
		FVV-2.7	Buonas, Rosenweg – Holzhäusern- strasse (nur Fussverkehr)	langfristig	tief	-	-	Gemeinde	Private	Erarbeitung von Massnahmen bei Bedarf	
		FVV-2.8	Luzernstrasse - Kirchweg – Küntwi- lerstrasse (nur Fussverkehr, barriere- frei)	mittelfristig	mittel	Fokusstudie Kirchenhügel	-	Gemeinde	Private	Definition Anforderungen in Be- bauungsplan	Fokusstudie Kirchenhügel
	FVV-2.9	Optimierung Wegverbindung zw. katho- lischer und reformierter Kirche	mittelfristig	mittel	Fokusstudie Kirchenhügel	-	Gemeinde	Private	Sicherstellung notwendige Weg- rechte		
FVV-3	Schliessung Netzlücken Naherholung Attraktivitätssteigerung des Fusswegnetzes für den Frei- zeitverkehr durch Verbesse- rung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten und Schliessung von punktuellen Netzlücken.	FVV-3.1	Fussweg Meierskappelerstrasse – Sijentalwald	mittelfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	-
		FVV-3.2	Fussweg Luzernerstrasse – Bannwald (Chüntwilerbach)	mittelfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	Rückmeldung aus OPK
		FVV-3.3	Fussweg Bodenhof – Sijentalweg	mittelfristig	tief	-	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	Genauer Verlauf ist in der weiteren Planung zu Prüfen
		FVV-3.4	Fussweg Oberrütli – Unterrütli entlang der Bahngeleise	langfristig	mittel	M 4.3.2-6	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	Rückmeldung aus OPK
		FVV-3.5	Fussweg Schöneegg - Breiten	langfristig	tief	-	-	Gemeinde	Private	Bedarfsklärung, Variantenstu- dium	Gemäss rechtskräftigem Richtplan
		FVV-3.6	Fussweg Honauerwald	mittelfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	Verbindung zum Rontaler Höhenweg

		FVV-3.7	Fussweg Kirche St.German - See	mittelfristig	mittel	FVV-8	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	-
		FVV-3.8	Fusswege Schiffsstation Risch	mittelfristig	mittel	Fokusstudie Risch	-	Gemeinde	Private	Variantenstudium	Fokusstudie Risch
		FVV-3.9	Fusswege Ortskern Holzhäusern	mittelfristig	mittel	Fokusstudie Holzhäusern	-	Gemeinde	Private	Abklärung mit Grundeigentümern	Fusswege gemäss Zukunftsbild Holzhäusern (vgl. Kapitel C.4)
FVV-4	Neue Querungsstellen Fussverkehr Stockeristrasse, Höhe Stockeri Mit gezielten neuen Querungsmöglichkeiten können die Zäsuren zwischen den Quartieren punktuell verkleinert werden und sichere Querungsstellen für den Alltagsverkehr geschaffen werden. Zudem wird die Zugänglichkeit zu Haltestellen und die Durchgängigkeit von Wanderrouten verbessert.			mittelfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Abklärung mit Grundeigentümern	-
FVV-5	Durchgehende Veloverbindung Buonas – Ibikon – Michaelskreuz Netzergänzung und Signalisation Veloroute für Freizeitverkehr			mittelfristig	tief	FVV-F1	M46.02-3	Gemeinde	Gemeinden Risch und Meierskappel, Kantone Zug und Luzern	Defizitanalyse und Ableiten Massnahmenbedarf	Priorität B im Aggloprogramm (2028 – 2031)
FVV-6	Veloinfrastruktur entlang der Blegi Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende auf der Blegi			mittelfristig	mittel	FVV-K	-	Gemeinde	gegebenenfalls Private	Bedarfsklärung, Studie	Einführung Tempo 30 vorgesehen
FVV-7	Velo-Parkieranlagen Veloabstellplätze sollen entsprechend den Standards des Handbuchs «Veloparkierung» vom ASTRA zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft insbesondere folgende Standorte: - Bahnhof Rotkreuz Süd und Nord - Einkaufsgeschäfte - Gemeindehaus / Post - Schulen - Strandbad Buonas, in der Nähe der Badi (inkl. Prüfung Fahrwegrecht bis zur Badi)			mittelfristig	mittel	ÖV-2, ÖV-B, Gestaltungsplan Bahnhof Süd	-	Gemeinde	gegebenenfalls Private	Bedarfsklärung, Studie	Rückmeldung aus OPK (Badi Buonas)
FVV-8	Fuss- und Veloführung Pförtnerhaus Schloss Erhöhung Verkehrssicherheit durch Umfahrung der Gefahrenstelle Schlossweg für den Veloverkehr, Sicherstellung Durchgängigkeit für Fussverkehr (Netzlücke)			kurzfristig	mittel	Fokusstudie Buonas, FVV-3.7	M46.01-11	Gemeinde	Kanton, Grundeigentümer	Prüfung Notwendigkeit der Massnahme und mögliche Alternativen	-
FVV-9	Schliessung Netzlücke Velowegnetz für die Freizeit Attraktivitätssteigerung des zukünftigen kantonalen Bike-Netzes (Freizeitverkehr): Schliessung Netzlücke zwischen Sijentalwald und Breitfeld			mittelfristig	mittel	zukünftiges Freizeitrouthenetz	-	Gemeinde	Kanton, Private	Bedarfsklärung, Studie	Fortsetzung mögliche zukünftige kantonale Bike-Route
FVV-10	Umsetzung Standards Veloverkehr Zug Umsetzung Standards Veloverkehr gemäss Schlussbericht der Kantonalen Velonetzplanung des Kantons Zug, Dezember 2021 (vgl. Anhang) im Rahmen weiterer Projekte			kurz- bis langfristig	mittel	alle Massnahmen	teilweise	Gemeinde	Kanton, Private	Berücksichtigung der Standards bei allen weiteren Planungen	-

Massnahmen auf Infrastruktur Dritter, für welche sich die Gemeinde einsetzt (nicht verbindlich für Dritte)

Nr.	Massnahme			Zeithorizont	Priorität	Koordination	Agglomerationsprogramm	Federführung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen
FVV-A	Optimierung Fuss- und Veloverkehrsquerung Forrenkreisel Die Querung des Forrenkreisels ist für den Fuss- und Veloverkehr heute mit der Querung mehrerer Fahrspuren verbunden und entsprechend unpraktisch. Eine Optimierung der Situation soll angestrebt werden. Prüfung Angebot alternativer Verbindungen über die Autobahn, insbesondere im Hinblick auf eine konfliktfreie Kanti-Anbindung.			langfristig	hoch	FVV-B, BGS-B1, BGS-K,	-	Kanton	Gemeinde, ASTRA	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, Variantenstudie	-
FVV-B	Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur Chamerstrasse Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Chamerstrasse zwischen Kreisel Lindenplatz und Holzhäusern.			kurzfristig	hoch	FVV-A, FVV-D1, BGS-A7, BGS-K, BGS-B1, BGS-B2, BGS-B3, BGS-C	M46.01-1	Kanton	Gemeinde	Erstellung Bauprojekt	Kantonales Vorprojekt in Erarbeitung
FVV-C	Ausbau Unterführung SBB West Die Unterführung ist relativ schmal. Damit Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern reduziert werden können, ist längerfristig eine Verbreiterung anzustreben.			langfristig	mittel	-	-	Kanton	Gemeinde, SBB	Machbarkeitsabklärungen	Rückmeldung aus OPK
FVV-D	Neue Querungsstellen Fussverkehr Mit gezielten neuen Querungsmöglichkeiten können die Zäsuren zwischen den Quartieren punktuell verkleinert werden und sichere Querungsstellen für den Alltagsverkehr geschaffen werden. Zudem wird die Zugänglichkeit zu Haltestellen und die Durchgängigkeit von Wanderwegen verbessert.	FVV-D1	Chamerstrasse, Höhe Sonnmatt	kurzfristig	hoch	FVV-L, BGS-B1 FVV-1, FVV-2.2	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton/Projektierung Chamerstrasse	Entsprechende Massnahmen wurden teilweise auf Planungsstufe «Studie» bereits erarbeitet
		FVV-D2	Meierskappelerstrasse, Höhe Haltestelle Ibikon	kurzfristig	hoch	FVV-F1	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D3	Meierskappelerstrasse, Höhe Breitfeld	kurzfristig	hoch	FVV-F1, FVV-9	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D4	Zugerstrasse, Höhe Landhaus	mittelfristig	mittel	BGS-I	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D5	Rosengartenstrasse Risch, Höhe Stotzenackerweg	mittelfristig	mittel	FVV-F3	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D6	Buonas, Holzhäusernstrasse	mittelfristig	mittel	BGS-A4, FVV-F2	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D7	Buonaserstrasse, Höhe Unterführung Autobahn	kurzfristig	hoch	M 4.2.2-2	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	
		FVV-D8	Meierskappelerstrasse, Höhe Haus Nr. 17	mittelfristig	mittel	FVV-3.1, FVV-F1	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	-
FVV-E	Fussverkehrsinfrastruktur Südseite Buonaserstrasse zwischen Langmattstrasse und Sijentalweg Sichere und direkte Zugänglichkeit von Liegenschaften sowie Zugang zum Naherholungsgebiet Sijentalwald.			mittelfristig	tief	-	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Sanierungsprojekt laufend (Lärm, Bushaltestelle)

FVV-F	Veloinfrastruktur auf Kantonsstrassen Schaffung von Veloinfrastrukturen zu den Nachbargemeinden, Erhöhung der Verkehrssicherheit, anstreben: innerorts Velostreifen, ausserorts Veloweg	FVV-F1	Meierskappelerstrasse	langfristig	mittel	M 4.9.1, BGS-A8	-	Kanton	Gemeinden Risch und Meierskappel, Kantone Zug und Luzern	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Erstellung separierter Fuss- / Radweg
		FVV-F2	Holzhäusernstrasse	mittelfristig	mittel	M 4.9.1, FVV-K, BGS-A4, BGS-A5, BGS-D, BGS-E	M46.01-3	Kanton	Gemeinde	-	Kantonales Vorprojekt sieht seeseitigen Fuss- / Radweg vor.
		FVV-F3	Rischerstrasse	mittelfristig	tief	BGS-G	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, insbesondere für Tempo-30	Laufendes Projekt des Kantons: Prüfung Fahrbahnhaltstellen Bus
FVV-G	Fussweg zw. Strandbad Buonas und Zweiern Verbesserung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten und Schliessung Netzlücke			langfristig	mittel	-	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Fokusstudie Buonas
FVV-H	Schliessung Netzlücke Birkenstrasse – Industriestrasse Querung Chamerstrasse und Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsachse zwischen Suurstoffi und Rotkreuz Nord. Dadurch Verbesserung der Zugänglichkeit des Gewerbegebiets für den Fuss- und Veloverkehr.			langfristig	mittel	Fokusstudie Birkenstrasse, BGS-B1	-	Kanton	Private, Kanton	Sicherstellung Querung Chamerstrasse, (Teil-)Realisierung bei Umstrukturierung der Areale	Abhängigkeit zu diversen Massnahmen auf der Chamerstrasse
FVV-I	Fuss- und Veloroute entlang Reuss Verbesserung der Zugänglichkeit des Naherholungsraums Reuss durch Schaffung einer durchgehenden Verbindung entlang der östlichen Seite der Reuss.			mittelfristig	hoch	Hochwasserschutzprojekt Reusssschachen	M46.01-12	Kanton	Gemeinden Risch, Honau, Gisikon und Hünenberg		Hochwasserschutzprojekt wird separiert von Veloverbindung bearbeitet, ist aber aufwärtskompatibel.
FV-K	Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur Blegistrasse Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr mittels zweckmässiger Massnahmen. Für den Fussverkehr soll die Querung der Blegi verbessert werden.			laufend	hoch	M 4.9.1 ÖV-H, BGS-8	M46.01-9	Kanton	Kanton, Grundeigentümer	Variantenwahl, Abgleich mit Kanton, Projektierung, Realisierung	Betriebs- und Gestaltungskonzept bis zum Knoten Birkenstrasse erstellt.
FVV-L	Verbesserung Querung Bahnhof Rotkreuz für Veloverkehr Optimierung Angebot an Querungsmöglichkeiten (Personenunterführung SBB oder bei der Überführung Ost) auch im Hinblick auf die neue Kantonsschule.			langfristig	mittel	S 9.2.1	-	Kanton	SBB, Gemeinde	Bedarfsabklärung, Studie	SBB überprüft aktuell Ausbau Personenunterführung
FVV-M	Umsetzung Standards Veloverkehr Zug Umsetzung Standards Veloverkehr gemäss Schlussbericht der Kantonalen Velonetzplanung des Kantons Zug, Dezember 2021 (vgl. Anhang) im Rahmen weiterer Projekte.			kurz- bis langfristig	mittel	alle Massnahmen	teilweise	Kanton	Gemeinde, Private	Berücksichtigung der Standards bei allen weiteren Planungen	-



Übergeordnete Festlegungen, inkl. Formulierung und Nummerierung aus dem kantonalen Richtplan

Nachfolgend werden die «Richtplaninhalte» des kantonalen Richtplans (Beschlussdatum Kantonsrat: 04. Juli 2024) als Information aufgezählt.

Nr.	Massnahme	Stand	Priorität	Beteiligte
M 4.1-3	Veloverkehr - Handlungen 3.1 Kanton und Gemeinden sorgen für ein vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Das Velonetz ist kantonsgrenzüberschreitend zu koordinieren. 3.2 Innerorts steht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. 3.3 Kanton und Gemeinden sorgen für genügend, vorzugsweise überdachte, Velo-Abstellplätze, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. 3.4 Der Kanton überarbeitet das kantonale Velonetz und integriert dieses bis 2024 in den Richtplan.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton, Gemeinde
M 4.1-4	Fussverkehr - Handlungen 4.1 Kanton und Gemeinden sorgen für sichere und attraktive Fusswege. Neben baulichen Massnahmen sorgen die Gemeinden in Planungen und Bewilligungen für die Durchgängigkeit der Siedlungen für Fussgängerinnen und Fussgänger.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton, Gemeinde
M 4.9.1	Kantonales Velowegnetz - Angebot 1. Die neuen Velostrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Velonetz. Kleinräumige Verschiebungen von Velostrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans. 2. Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Velonetz etappenweise.	Festsetzung	Umsetzung erfolgt etappenweise bis 2042	Kanton, Gemeinde
M 4.10.1	Wanderwege - Angebot 1. An der langfristigen Sicherung und Erhaltung eines attraktiven Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse. 2. Das Wanderwegnetz wird festgesetzt. Kleinräumige Verschiebungen von Wegen, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes. Abschnitte: - Verbindung Stockerstrasse Höhe Autobahnüberführung – Gebiet «Moos»	Festsetzung	keine Angabe	Kanton, Gemeinde
S 9.2.1	Die Gemeinden berücksichtigen in ihren Nutzungsplänen die Bedürfnisse der öffentlichen Bauten von Bund, Kanton und Gemeinden sowie raumwirksamer und im öffentlichen Interesse stehender Vorhaben. Folgende Vorhaben mit überkommunaler Bedeutung werden in den Richtplan aufgenommen: - Suurstoffi, Standort Fachhochschule Zentralschweiz - Rotkreuz Bahnhof, Standort Mittelschule Bei den nachfolgenden Planungen sind folgende Punkte zu vertiefen: b. Velo: Stärken der Veloinfrastruktur im Ennetsee;	Festsetzung	Keine Angabe	Kanton, Gemeinde



D4.2 Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr

Kommunale Festlegungen

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Koordination	Agglomerations-programm	Federfüh-rung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen
ÖV-1	Zugang Warteflächen Bushaltestellen Schaffung einer attraktiven Haltestelleninfrastruktur und Erhöhung der Sicherheit an folgenden Haltestellen: Sagi, Waldetenstrasse.	kurzfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Projektierung	-
ÖV-2	Weiterentwicklung ÖV-Hub Bahnhof Rotkreuz Der Bahnhof Rotkreuz fungiert als Mobilitätsdrehscheibe mit einer grossen Anzahl Veloabstellplätzen (Bike+Ride), Drop-off- und Pick-up-Zone, Park+Ride-Parkplätze sowie Mikromobilitäts-Hub. Der Bahnzugang bzw. die Umsteigebeziehungen sind barrierefrei, sicher und bequem.	mittelfristig	hoch	ÖV-B, ÖV-K, Gestaltungs-plan Bahnhof Süd	siehe Neubau Bushof Süd	Gemeinde	SBB, Kanton, Pri-vate	Bedarfsabklärung Mobilitätsan-gebot, Projektierung	-

Massnahmen auf Infrastruktur Dritter, für welche sich die Gemeinde einsetzt (nicht verbindlich für Dritte):

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Koordination	Agglomerationsprogramm	Federführung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen
ÖV-A	Zusammenlegen Bushaltestellen Blegi und Forren Zusammenlegen der beiden bestehenden Bushaltestellen zu einer neuen	sofort	mittel	BGS-6	-	Kanton	Gemeinde	Umsetzung	Umsetzung 2025 vorgesehen.
ÖV-B	OnDemand Shuttle / autonomer Bus Weiterverfolgung der Entwicklung von automatisierten ÖV-Angeboten	mittelfristig	mittel	ÖV-C	-	Kanton	Gemeinde, Transportunternehmen, grosse Arbeitgeber	Potenzial- und Bedarfsklärung mit allen Beteiligten	Potenzialabklärung Ortsbus hat im Rahmen der räumlichen Strategie (grob) stattgefunden.
ÖV-C	Verbesserung Buserschliessung Industriegebiet Verbesserung Erschliessung in den Industriegebieten	mittelfristig	tief	ÖV-B, Gemeinde Hünenberg (Bösch)	-	Kanton	Gemeinde, Transportunternehmen	Potenzial- und Bedarfsklärung	-
ÖV-D	Verbesserung Buserschliessung Küntwil Ausweitung Angebot auf Abend sowie Sonn- und Feiertage	mittelfristig	tief	ÖV-B	-	Kanton	Gemeinde, ZVB	Potenzial- und Bedarfsklärung	Zusatzkurse müssten von der Gemeinde finanziert werden.
ÖV-E	Verbesserung Buserschliessung Aussenorte Ausweitung Angebot am Sonntag und am Abend, Anschlüsse S1 und Richtung Luzern	mittelfristig	mittel	ÖV-B	-	Kanton	Gemeinde, ZVB	Bedarfsabklärung, Kosten-/Nutzenanalyse	Zusatzkurse müssten von der Gemeinde finanziert werden.
ÖV-F	Zugang Warteflächen Bushaltestellen Schaffung einer attraktiven Haltestelleninfrastruktur und Erhöhung der Sicherheit an folgenden Haltestellen: Neuhofstrasse, Landhaus, Rüti.	kurzfristig	mittel	-	-	Kanton	Private	Projektierung	-
ÖV-G	Linienführung Postautolinie Nr. 73 Überprüfung der Linienführung der Postautolinie Nr. 73 via Hauptstrasse anstatt via Waldeggstrasse	mittelfristig	mittel	-	-	Kanton	Gemeinde, ZVB, Postauto	Bedarfsabklärung, Kosten-/Nutzenanalyse	Zusatzkurse müssten von der Gemeinde finanziert werden.
ÖV-H	Busbevorzugung Blegistrasse Busbevorzugung auf der Blegistrasse zwischen Knoten Birkenstrasse und Chamestrasse in Fahrtrichtung Forrenkreisel dank Bypass und Fahrbahnhaltestelle	mittelfristig	hoch	BGS-8, BGS-K	M24.02-3	Kanton	Private	Vorstudie erstellt, Projektierung	-
ÖV-I	Verbesserung Zug-Verbindungen Erhöhung der Erreichbarkeit der Gemeinde und der Region, politischer Einsatz auf verschiedenen Ebenen: Halbstündlicher IR-Anschluss nach Luzern und Zürich sowie 15'-Takt nach Luzern, Zug und Zürich	langfristig	mittel	M 4.4.1-1	-	SBB	Gemeinde, Kanton	Bedarfsformulierung z.H. Kanton und SBB	-
ÖV-K	Neubau Bushof Süd Neuer barrierefreier Bushof mit witterungsgeschützten Umsteigemöglichkeiten	mittelfristig	hoch	ÖV-I, Gestaltungsplan Bahnhof Süd	M34.06	Gemeinde / SBB	Kanton, Private	Projektierung	-



Übergeordnete Festlegungen, inkl. Formulierung und Nummerierung aus dem Kantonalen Richtplan

Nachfolgende Massnahmen stammen aus dem Kantonalen Richtplan. Es handelt sich dabei um übergeordnete Festlegungen, die hier als Information aufgezählt werden. Der Neubau des Zimmerberg-Basistunnels II sowie die Spange Rotkreuz sind ebenfalls im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) enthalten.

Nr.	Massnahme	Stand	Priorität	Beteiligte
M 4.4.1-1	15'-Takt IR: Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und der SBB AG dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Besonders ist in den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Schnellzugtakt zwischen Luzern und Zürich zu realisieren.	keine Angabe	keine Angabe	Bund, Kanton Zug, SBB
M 4.4.1-5	NEAT Zubringer, Variante Westufer Zugersee: Der Bund evaluiert zusammen mit dem Kanton Zug und den betroffenen Nachbarkantonen (Schwyz, Luzern, Aargau und Zürich) die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Litti bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz). Die Evaluation der technischen und raumplanerischen Machbarkeit umfasst Varianten auf beiden Seiten des Zugersees. Die Bestvariante setzt der Bund im Sachplan Verkehr fest. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für einen siedlungs-, landschafts- und lärmverträglichen NEAT-Zubringer ein. Dabei werden Tunnellösungen bevorzugt. Er favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug.	keine Angabe	keine Angabe	Bund, Kanton Zug und Nachbarkantone, Gemeinden
M 4.4.2	Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler - Vorhaben: An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen: 2 Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Litti (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil) 3 Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz).	Festsetzung	Prio 2 Prio 3	Bund, Kanton Zug, SBB
M 4.6.1-3	Hauptnetz Feinverteiler: Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.	keine Angabe	keine Angabe	-
M 4.6.1-6	Hindernisfreie Abwicklung Bus: Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Neben baulichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind allenfalls auch Ausbauten beim Individualverkehr zu prüfen. Bei steuerungstechnischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung an den Knoten, Lichtsignalsteuerungen) sind die konkreten Auswirkungen auf den Individualverkehr gering zu halten.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton, Gemeinden
M 4.6.1-4	Ergänzungsnetz öffentlicher Feinverteiler: Neben dem Hauptnetz gibt es das Ergänzungsnetz. Es umfasst alle übrigen vom öffentlichen Feinverteiler befahrenen Strecken. Das Ergänzungsnetz ist an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs mit dem Hauptnetz verknüpft. Es dient vorwiegend der lokalen Erschliessung und zeichnet sich deshalb durch eine grössere Haltestellendichte und weniger direkte Linienführungen aus. Zur Gewährleistung der Anschlüsse ist ein möglichst ungehinderter Betrieb notwendig.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton, Gemeinde Transportunternehmen
M 4.7.1	Güterverkehr – Angebot: 1. Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofs Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen. Eine verstärkte Nutzung des Güterbahnhofs ist mit Massnahmen zur Lärmreduktion zu verknüpfen. 2. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für eine rasche und effiziente Lärmsanierung der NEAT- Zufahrtsstrecken (Litti–Zug–Walchwil–Arth-Goldau und Litti–Zug–Cham–Spange Rotkreuz– Arth-Goldau) ein. 3. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt–Rotkreuz–Gotthard geführt wird.	keine Angabe	keine Angabe	-
M 4.7.2-2	Freiverlad Bahnhofareal Rotkreuz	Festsetzung	Prio 2 (Baubeginn nach 2035)	Kanton, SBB, Gemeinde
S 9.2.2	Der Kanton optimiert in Zusammenarbeit mit den Betreibern des öffentlichen Verkehrs und den Schulleitungen die Erschliessung der Standorte der Mittel- und Fachhochschulen.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton Zug, ÖV-Betreiber, Gemeinde

D4.3 Betrieb und Gestaltung Strasse

Kommunale Festlegungen

Das übergeordnete Netz wird durch das kommunale Strassennetz ergänzt (Verbindungs-, Sammel-, und Erschliessungsstrassen). Die Strassenachsen sind im Zielbild dargestellt. Nachfolgend werden nur fehlende Verbindungen (Netzlücken) bzw. notwendige Massnahmen aufgezählt.

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Koordination	Agglomerationsprogramm	Federführung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen
BGS-1	Tempo 30 in Quartieren (Zufahrts-, Erschliessungs- und Quartiersammelstrassen) Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Lärmemissionen und quartierfremdem Verkehr; Planung und Umsetzung können auch auf Anstoss der Quartierbevölkerung erfolgen.	laufend	hoch	Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen möglich	-	Gemeinde	Quartierbevölkerung	Information der Bevölkerung über Möglichkeit der Einführung von T30; Anstoss durch Bevölkerung, Realisierung durch Gemeinde	-
BGS-2	Umgestaltung Birkenstrasse (Teil Nord) Betrieb und Gestaltung als Quartierachse, mit Tempo 30. Integrierter Strassenraum, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloinfrastruktur	kurzfristig	hoch	Fokusstudie Birkenstrasse, BGS-4, BGS-8	M39.05	Gemeinde	Quartierbevölkerung	Projektierung und Umsetzung	Teil Süd bereits realisiert.
BGS-3	Erhöhung Durchfahrtswiderstand Untere Weidstrasse Erhöhung der Sicherheit, Vermeidung des quartierfremden Verkehrs	kurzfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Private	Projektierung	Aktuell in Prüfung: Zubringerdienstregelung
BGS-4	Aufwertung Blegistrasse Die Blegistrasse wird zwischen dem Kreisel Forren und dem Knoten Blegi-/ Birkenstrasse so angepasst, dass die Verkehrssicherheit erhöht und der Zugang zu den Bushaltestellen verbessert wird.	kurzfristig	hoch	BGS-2, BGS-8, BGS-K, Fokusstudie Birkenstrasse	-	Gemeinde	Kanton	Projektierung und Realisierung	Gestaltungskonzept liegt vor
BGS-5	Aufwertung Industriestrasse Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr für eine attraktive Verbindung in Richtung Rotkreuz Nord. Die Verkehrssicherheit wird mit entsprechenden Massnahmen erhöht.	kurzfristig	mittel	M 4.3.2-7, M 4.1.9, BGS-6, BGS-B3	M49.01-10	Gemeinde	Gewerbe, Quartierbevölkerung	Variantenstudium Querschnitt, Projektierung	-
BGS-6	Umgestaltung Knoten Industriestrasse / Forrenstrasse Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere Zusammenlegung Bushaltestelle mit neuer Fussgängerquerung)	laufend	hoch	BGS-5	-	Gemeinde	Private (Roche)	Umsetzung / Realisierung	Umsetzung 2025 vorgesehen.
BGS-7	Umgestaltung Seestrasse Buonas Aufwertung und Umgestaltung der Strasse als attraktive Achse zum See, Tempo 30 oder Begegnungszone. Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Seestrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	mittelfristig	tief	M 4.9.1	-	Gemeinde	Quartierbevölkerung	Variantenstudium mit Beteiligung der Quartierbevölkerung	-
BGS-8	Knotenumgestaltung Blegi- / Birkenstrasse neuer Kreisel	kurzfristig	hoch	BGS-4	M44.03-2	Gemeinde	-	Projektierung	Gestaltungskonzept vorhanden
BGS-9	Umgestaltung Strassenraum Kreisel Holzhäusern bis Bösch (Chamerstrasse) Nach der Realisierung der Umfahrung Cham wird die heutige Kantonsstrasse abklassiert. Der Strassenraum soll insbesondere im Hinblick auf eine sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet werden und die Busbuchten sowie Linksabbieger zurückgebaut werden.	kurzfristig	mittel	-	M49.01-5	Gemeinden Hünenberg und Risch	Kanton	Variantenstudium, Projektierung	-
BGS-10	Aufwertung Alte Chamerstrasse Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Parkierung.	kurzfristig	mittel	-	M49.01-11	Gemeinde	Private	Projektierung und Realisierung	-



BGS-11	Neue Erschliessungen	BGS-11.1	Kirschgarten: Die Erschliessung erfolgt über den bestehenden Zufahrtsweg zur Liegenschaft Kirschgarten 1.	nach Bedarf	Nach Bedarf		-	Gemeinde	Kanton, Private		
		BGS-11.2	Binzmühle: Die Erschliessung hat über die Berchtwiler- und Binzmühlestrasse zu erfolgen.							Private	Ggf. Anpassung nach definitiver Umzonung
		BGS-11.3	Schmiedmatte: Das Gebiet ist über die Luzernerstrasse oder die Küntwilerstrasse zu erschliessen.								
		BGS-11.4	Gebiet Blegistrasse Nord: Die Erschliessung hat über die Blegistrasse zu erfolgen.								
		BGS-11.5	Bachtalen: Die Erschliessung erfolgt über die Küntwilerstrasse.								
		BGS-11.6	Birkenstrasse: Die Erschliessung soll ab der Birken- und/oder der Blegistrasse erfolgen, ab Chamerstrasse zu prüfen (BGS-C)			Fokusstudie Birkenstrasse, BGS-C					
		BGS-11.7	Weber-Areal: Die Erschliessung hat über die Riedstrasse zu erfolgen.								
BGS-12	Halbanschluss Rotkreuz Süd Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und Bund (ASTRA) aktiv für die Erstellung eines Halbanschlusses Rotkreuz Süd inkl. flankierender Massnahmen (vgl. Kap. D4.5) ein.			fortwährend	hoch	M 4.2.2-2	Ü45.02	Gemeinde	Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Halbanschluss Rotkreuz Süd ist im kantonalen Richtplan als Massnahmen enthalten.

Massnahmen auf Infrastruktur Dritter, für welche sich die Gemeinde einsetzt (nicht verbindlich für Dritte):

Nr.	Massnahme		Zeithorizont	Priorität	Koordination	Agglomerationsprogramm	Federführung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen	
BGS-A	Eingangstore: Es wird angestrebt, durch deutliche Betonung der Siedlungseingänge die Sicherheit zu erhöhen (erhöhte Aufmerksamkeit, reduzierte Geschwindigkeit).	BGS-A1	Risch Nord: Der Verkehr soll bereits beim Ortseingang die angegebene Geschwindigkeit einhalten, nicht erst in der Kurve bei der katholischen Kirche.	kurzfristig	hoch	FVV-F3, Fokusstudie Risch	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, Variantenstudium, Projektierung	-
		BGS-A2	Buonas Süd: Der heute unauffällige Übergang von Ausserorts zu Innerorts ist klarer aufzuzeigen.	mittelfristig	mittel	-	-				-
		BGS-A3	Buonas West: Der Ortsanfang bei der Eisenbahnbrücke ist zu verdeutlichen.	mittelfristig	mittel	-	-				-
		BGS-A4	Buonas Nord: Ein Tor soll den Dorfeingang dem Verkehrsteilnehmer klar aufzeigen und von Anfang an zur Einhaltung der Geschwindigkeit führen.	mittelfristig	hoch	FVV-D6, FVV-F2	-				-
		BGS-A5	Holzhäusern Süd-Ost: Die breite Strasse zeigt den Ortseingang nicht auf. Dieser ist zu verdeutlichen.	mittelfristig	mittel	-	-				-
		BGS-A6	Holzhäusern Nord-West: Der Ortsanfang auf der Hünenbergstrasse ist zu verdeutlichen.	mittelfristig	mittel	M 4.3.2-2	-				-
		BGS-A7	Holzhäusern Süd-West: Der Ortsanfang nach den mehrspurigen Kreisel-Zu- und Wegfahrten ist zu verdeutlichen.	mittelfristig	tief	FVV-B	-				-
		BGS-A8	Rotkreuz Süd (Meierskappelerstrasse): Den abwärts fahrenden Fahrzeugen ist der Ortseingang deutlich aufzuzeigen. Das Tor soll bewirken, dass alle Fahrzeuge auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bereits beim Dorfeingang abbrem sen müssen.	mittelfristig	hoch	FVV-F1	-				-
		BGS-A9	Rotkreuz Ost (Buonasstrasse): Zusammen mit dem Knoten zur Ostumfahrung (Handlungsanweisung K4) ist ein Tor zu erstellen, welches den Dorfeingang klar markiert.	langfristig	mittel	-	-				-
BGS-B	Massnahmen auf der Chamestrasse	BGS-B1	Umgestaltung Strasse: Diese wird besser in den Siedlungsraum integriert und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Langfristig wird im Zusammenhang mit der Entwicklung im Gewerbegebiet Rotkreuz Nord ein Charakterwechsel zu einem integrierten urbanen Boulevard angestrebt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Lärmbelastung soll die signalisierte Geschwindigkeit auf 50km/h (innerhalb des Siedlungsgebietes) gesenkt werden.	mittelfristig / langfristig	mittel	FVV-B, FVV-D1,BGS-B2, BGS-B3, BGS-C	teilweise: M46.01-1	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, Variantenstudium Querschnitt, Projektierung	-

	BGS-B2 Umgestaltung Knoten Chamer- / Berchtwiler- / Poststrasse: Behebung Unfallschwerpunkt, Erhöhung Sicherheit, Schaffung von attraktiven Fuss- und Veloquerungsstellen	kurzfristig	hoch	BGS-B1	M34.03-3	Kanton	Gemeinde	Projektierung und Umsetzung	-
	BGS-B3 Umgestaltung Knoten Chamer- / Industrie- / Mattenstrasse: Behebung Unfallschwerpunkt, Erhöhung Sicherheit, Schaffung von attraktiven Fuss- und Veloquerungsstellen	kurzfristig	hoch	BGS-B1, BGS-5	M34.03-3	Kanton	Gemeinde	Projektierung und Umsetzung	-
BGS-C	Entlastungsanschlüsse Chamerstrasse Zu prüfen ist eine neue Stichstrasse ab der Chamerstrasse ins Gewerbegebiet Grundstrasse und in Richtung Birkenstrasse (Optional) zur Entlastung Forrenkreisel, Schutz des (künftigen) Wohnquartiers vor ortsfremden Verkehr und Stärkung der Ausrichtung des Quartiers auf die Chamerstrasse	langfristig	tief	BGS-B1, FVV-H	-	Kanton	Gemeinde, Private	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, Variantenstudium	-
BGS-D	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Buonas Strasse wird so angepasst, dass die Verkehrssicherheit erhöht und der Zugang zu den Bushaltestellen verbessert wird. Schaffung einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur, Prüfung Tempo 30	laufend	mittel	BGS-E	-	Kanton	Gemeinde	Umsetzung durch Kanton	Kanton saniert bald die 2. Etappe. Trottoirüberfahrten bei Quartierstrassen wünschenswert.
BGS-E	Umgestaltung Knoten See- / Holzhäusernstrasse Der Knoten ist relativ gross dimensioniert. Es wird angestrebt, den Knoten den heutigen Geometrie- und Sicherheitsstandards anzupassen und entsprechend zu redimensionieren.	mittelfristig	tief	FVV-F2, BGS-7, BGS-D	-	Kanton	Gemeinde	Knotenstudie und Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Stand Sanierungsprojekt abfragen
BGS-F	Aufwertung Zentrumsdurchfahrt Rotkreuz Aufwertung Strassenraum zwischen Lindenkreisel, Bahnhof Süd und dem neuem Alterszentrum. Erweiterung Begegnungszone im Bereich des neuen Bahnhof Süd sowie des neuen Alterszentrums wird angestrebt. Zudem Prüfung Anpassung Temporegime (T30 oder Begegnungszone) auch westlich der bestehenden Begegnungszone. Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Verträglichkeit der unterschiedlichen Nutzungsansprüche verbessert. Das Zentrum wird gestärkt.	mittelfristig	hoch	Zentrumsentwicklung Bahnhof Süd	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, Variantenstudium, Projektierung	-
BGS-G	Verkehrsberuhigung / Zentrumsgestaltung Risch Aufwertung Strassenraum und Erhöhung Verkehrssicherheit (u.a. Verhindern überholen Bus), Aufhebung Engstelle für Fussverkehr gegenüber dem ehemaligen Hotel Waldheim, Prüfung Tempo 30	mittelfristig	hoch	Fokusstudie Ortskern Risch, FVV-F3	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton, insbesondere für Tempo-30	Bearbeitung Einsprachen Bauprojekt
BGS-H	Verkehrsberuhigung / Zentrumsgestaltung Holzhäusern Aufwertung Strassenraum, Reduktion der Trennwirkung der Strasse, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Prüfung Tempo 30	langfristig	mittel	M 4.3.2-2, BGS-9, BGS-A5, BGS-A7	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	-
BGS-I	Anpassungen Landhaus Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit: Querung der Strasse durch Wanderer, Veloinfrastruktur, Bushaltestelle	kurzfristig	hoch	FVV-D4	-	Kanton	Gemeinde	Bedarfsformulierung z.H. Kanton	Abschnitt ist im Strassenbauprogramm 2023-2030 aufgeführt, aktuell ist aber noch kein Projekt vorhanden.
BGS-K	Bypass Forrenkreisel Entlastung Forrenkreisel, Erhöhung Betriebsstabilität Busverkehr	kurzfristig	mittel	ÖV-H, BGS-B1, BGS-4	M44.03-1	Kanton	Gemeinde	Projektierung	-

Übergeordnete Festlegungen, inkl. Formulierung und Nummerierung aus dem Kantonalen Richtplan

Das übergeordnete Strassennetz wird durch die National- und Kantonsstrassen gebildet. Diese sind in den Zielbildern dargestellt. Nachfolgend werden nur die «Richtplaninhalte» des Kantonalen Richtplans als Information aufgezählt. Es gilt zu beachten, dass einige der aufgeführten Massnahmen genereller Art sind und sich allgemein auf das gesamte Kantonsgebiet beziehen.

Nr.	Massnahme	Stand	Priorität	Beteiligte
M 2.1-1	Gestaltung Ortskern: Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht, sie 1. weisen die vorhandenen Verkehrsflächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu; 2. werten mittels Umfahrungsachsen den Strassenraum in Ortszentren siedlungsverträglich auf; 3. setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende um. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität; 4. entwickeln und setzen unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen um; 5. sorgen mit Massnahmen der digitalen Steuerung für einen flüssigen Verkehr.	Keine Angabe	Keine Angabe	Kanton, Gemeinde
M 2.1-3	Kanton und Gemeinden planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO2 «Netto-Null-Ziel» erreicht.	Keine Angabe	Keine Angabe	Kanton, Gemeinde
M 4.2.2-2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz .1 Der Kanton Zug setzt sich für die Sanierung und die Funktionstüchtigkeit des Autobahnanschlusses Küssnacht ein. Die Eröffnung des neuen Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd darf erst nach der Sanierung des Autobahnanschlusses Küssnacht erfolgen. .2 Der Kanton und die Gemeinde Risch treffen gleichzeitig mit der Realisierung flankierende Massnahmen auf Kantons-, Gemeinde- und Quartierstrassen zur Minimierung des Zusatzverkehrs durch die verschiedenen Ortsteile sowie zur Verhinderung ortsfremden Durchgangsverkehrs. .3 Der Kanton bindet den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess ein.	Festsetzung	Prio 2 (Baubeginn bis 2035)	Kanton, Bund, Gemeinde, Bevölkerung
M 4.3.2-6	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	Zwischenergebnis	Prio 3 (Baubeginn nach 2035)	Kanton, Gemeinde
M 4.3.2-7	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäusernstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse und Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäusernstrasse/Bösch) .1 Bis spätestens 2035 oder 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd prüft der Kanton den Erfolg der realisierten verkehrlichen Massnahmen im Raum Rotkreuz/Hünenberg. Verfehlen diese Massnahmen die Ziele M 4.3.1; 2.a., 2.b. und 2.c., prüft der Kanton innert 2 Jahren die Vorhaben M 4.3.2; Nr. 6 und M 4.3.2; Nr. 7 erneut auf deren Machbarkeit, Kosten sowie die verkehrlichen Wirkungen und unterbreitet dem Kantonsrat einen Antrag auf Festsetzung oder Streichung. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümerschaften in den Prozess ein.	Zwischenergebnis (Erneute Überprüfung 2035)	1. Teil: Prio 2 (Baubeginn bis 2035) / 2. Teil: Prio 3 (Baubeginn nach 2035)	Kanton, ASTRA, Gemeinde
M 4.1.9	Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der Kantonsstrassen flankierende Massnahmen (z. B. verkehrsdosierende Massnahmen, verkehrsverlagernde, gestalterische Aufwertung der Strassenräume, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs), um die Ziele der Gesamtentwicklung zu unterstützen. Die flankierenden Massnahmen stellen immer einen Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen Gesamtlösungen, welche allen dienen.	keine Angabe	keine Angabe	Kanton, Gemeinde, ASTRA
M 4.3.2-2	Neubau Umfahrung Cham–Hünenberg Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden u.a. die folgenden Strassen abgetreten (abklassiert): - KS 4 Zuger-/Luzerner-/Chamerstrasse vom Alpenblick–Zythus–Holzhäusern an die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch;	Festsetzung	Prio 1	Kanton, Gemeinden

Mit Realisierung der Massnahmen M 4.3.2-6 und M 4.3.2-7 kann es zu Anpassungen am Kantonsstrassennetz kommen und die Holzhäusernstrasse könnte zur Kommunalstrasse abklassiert werden.

D4.4 Parkierung und Mobilitätsmanagement

Kommunale Festlegungen

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Priorität	Koordination	Aggloprogramm	Federführung	Beteiligte	Prozessschritte	Bemerkungen
PMM-1	Parkierung auf öffentlichem Grund inkl. Parkplatzbewirtschaftung An die aktuellen Gegebenheiten angepasstes Konzept für öffentliche Parkierung: hohe Verfügbarkeit für Parkplätze im Zentrum für Kunden und Besucher, keine Fremdparkierung in Quartieren, Bewirtschaftung der Parkfelder, Verhinderung Suchverkehr, Einfache Umsetzung und Kontrolle	kurzfristig	hoch	-	-	Gemeinde	Private, Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen	Überprüfung der bestehenden Reglemente, Erstellen eines Parkplatzreglements	Bearbeitung im Rahmen der Ortsplanungsrevision
PMM-2	Private Parkierung Erstellen einer bedarfs- und ortsgerechten Anzahl an Abstellplätzen für MIV, Ermöglichen von weitergehenden Reduktionen im Rahmen von Mobilitätskonzepten, Festlegen von angepassten und gebietsbezogenen Ersatzabgaben, Steuern der gesetzten Ziele bezüglich Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Koordination mit Nachbargemeinden, Definition Bedarf Veloabstellplätze	kurzfristig	hoch	PMM-6	-	Gemeinde	Private	Überprüfung Baureglement, Erstellen eines Parkplatzreglements	Bearbeitung im Rahmen der Ortsplanungsrevision
PMM-3	Veloförderungskonzept Schaffung von Anreizen zur Velonutzung, Koordination mit Region und wichtigen Arbeitgebern, Erstellung zusätzlicher öffentlicher Abstellanlagen	kurzfristig	hoch	-	-	Gemeinde	Kanton, Region, Arbeitgeber	Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts	-
PMM-4	Förderung von Car Sharing, Car Pooling und Parkplatzpooling Potenzialklärung Sharing und Pooling-Ansätze, Koordination mit Partnern, Ansätze zur Minderung der Spitzenbelastungen fördern	laufend	mittel	-	-	Gemeinde	grössere Arbeitgeber, Eigentümer und Investoren, Carsharing-Anbieter	Potenzialabklärung Standorte für Carsharing und Carpooling	-
PMM-5	Verleihsystem Mikromobilität bzw. Bike-Sharing Bedarfsgerechtes Angebot für Veloverleihsystem, evtl. auch Cargovelos und andere Fahrzeugarten wie E-Trottinette, Koordination mit umliegenden Gemeinden	kurzfristig (Bedarfsklärung) / mittelfristig (Umsetzung)	mittel	-	-	Gemeinde	Grosse Arbeitgeber / Gewerbe, Anbieter von Sharing-Mobility, Kanton	Koordination mit dem Kanton für einheitliches System	E-Trottinette: Ausbau Südseite
PMM-6	Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement Etablierte Mobilitätsmanagementansätze beibehalten, Ansätze zur Minderung der Spitzenbelastungen fördern, Ausdehnung auf kleinere und mittlere Unternehmen (auch ausserhalb des Dienstleistungssektors)	laufend	hoch	-	-	Gemeinde	Unternehmen	Weiterhin Einbezug in Bebauungspläne, Weiterführung des Kontakts mit Privaten	In Ergänzung zum neuen Baureglement.
PMM-7	Beratungsdienstleistungen für Mobilitätsmanagement Sensibilisierung der Bevölkerung und Angebot von Beratungsdienstleistungen für Mobilitätsmanagement durch die Gemeinde	kurzfristig	tief	-	-	Gemeinde	-	Budgetierung Beratungsstelle / Abklärung Zuständigkeit (evtl. Mandatsstelle)	-
PMM-8	Förderung von Home-Office, Angebote an Co-Working-Arbeitsplätzen, flexibler Arbeits- bzw. Schulbeginn Förderung von Home-Office, Co-Working-Arbeitsplätzen und Stundenpläne angepasst auf ÖV-Verkehrszeiten sind wichtige Hebel im Bereich des Mobilitätsmanagements.	kurzfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Unternehmen, Kantonsschule	Prüfung Anpassung Stundenpläne Kantonsschule / HSLU, Förderung flexibler Arbeitsformen	-
PMM-9	Durchführung von Informationsveranstaltungen (z.B. zu Mobilitätsmanagement), Workshops und die entsprechende Einbindung von KMU-Betrieben Information der Bevölkerung zu Themen wie Mobilitätsmanagement, Mobilitätstrends, Stand der Umsetzung von Projekten; Sensibilisierung in Bezug auf Mobilitätsverhalten, Workshops zu ausgewählten Themen	kurzfristig	mittel	-	-	Gemeinde	Bevölkerung, Unternehmen, Grundeigentümer	Gespräche und Veranstaltung organisieren und durchführen	-

PMM-10	Multimodale Mobilitätsplanung Förderung der multimodalen Mobilitätsplanung, so dass für jede Etappe das optimale Verkehrsmittel gewählt werden kann.	sofort	mittel	-	-	Gemeinde	Dienstanbieter, Kanton	Überprüfung des Angebots an Software / Dienstleistung	-
--------	--	--------	--------	---	---	----------	---------------------------	--	---

Übergeordnete Festlegungen, inkl. Formulierung und Nummerierung aus dem Kantonalen Richtplan

Im Kantonalen Richtplan sind nachfolgende Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements aufgeführt. Es gilt zu beachten, dass einige der aufgeführten Massnahmen genereller Art sind und sich allgemein auf das gesamte Kantonsgebiet beziehen.

Nr.	Massnahme	Stand	Priorität	Beteiligte
M 1.1-5	Mobilitätsmanagement als Arbeitgeber: Der Kanton erarbeitet für sich als Arbeitgeber bis 2026 ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter und setzt es um. Die Gemeinden prüfen, ob und inwiefern sie dieses für sich als Arbeitgeberinnen übernehmen können.	Keine Angabe	Mittel	Kanton, Gemeinde
M 5.1	Mobilität und Siedlung – Handlungen: 1. Kanton und Gemeinden unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen. 2. Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Güter- und Personen-transport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote). 3. Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft für sichere und direkte Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse und optimalen Erreichung der Arbeitsplätze. 4. Die Gemeinden steuern im Rahmen der Ortsplanungen den «ruhenden Verkehr» mit einem Management des Parkraums.	Keine Angabe	Keine Angabe	Kanton, Gemeinde
M 6.1-1	Digitalisierung und Verkehrslenkung – Handlungen: Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.	Keine Angabe	Keine Angabe	Kanton, Gemeinde

D4.5 Flankierende Massnahmen Halbanschluss Rotkreuz Süd

Der neue Halbanschluss Rotkreuz Süd soll der Erschliessung der Orte Risch, Buonas und Rotkreuz-Süd (südlich der Bahngleise) dienen. Damit kann ein Teil des Verkehrs auf der Chamerstrasse sowie der Holzhäusernstrasse und damit von den Ortsteilen Holzhäusern und Rotkreuz-Nord (nördlich der Bahngleise) reduziert werden. Zudem werden Wartezeiten und Rückstau am Forrenkreisel und auf der Blegistrasse reduziert (auch für den Busverkehr). Die Buonaserstrasse erfährt jedoch eine höhere Verkehrsbelastung.

Zur Verhinderung von ortsfremdem Durchgangsverkehr und zur Minimierung von Zusatzverkehr durch die verschiedenen Ortsteile bedarf es umfassende flankierende Massnahmen. Ein wichtiges Kriterium für den Halbanschluss Rotkreuz Süd ist auch, dass die benachbarten Autobahnschlüsse funktionieren (genügend Kapazitäten aufweisen).

Nachfolgend wird ein Konzept von flankierenden Massnahmen für den Halbanschluss Rotkreuz Süd vorgestellt. Dieses gilt es im weiteren Projektverlauf des Halbanschlusses Rotkreuz Süd zusammen mit dem Kanton Zug zu Prüfen und gegebenenfalls den zukünftigen Gegebenheiten anzupassen (z.B. auf der Achse in Richtung Luzern).

Ein Teil der in den vorherigen Kapiteln bereits aufgelisteten Massnahmen unterstützt die gewünschte Verkehrslenkung bereits implizit. Dies sind insbesondere die siedlungsorientierte Umgestaltung / Aufwertung des Strassenraumes in Kombination mit Verkehrsberuhigung sowie die Eingangstore (Massnahmen BGS-A, BGS-D, BGS-F, BGS-G, BGS-H).

Flankierende Massnahmen sind aus Sicht der Gemeinde notwendig. Auf Kantonsstrassen setzt sich die Gemeinde Risch deshalb bei den kantonalen Stellen für eine entsprechende Umsetzung ein:

- Anpassung Temporegime (Reduktion der Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h bzw. von 60 km/h auf 50 km/h) der Holzhäusern- und Blegistrasse zur Sicherstellung der Trennung der Einzugsgebiete der beiden Anschlüsse und dadurch langfristigen Entlastung der Holzhäusernstrasse.
- Zur Verhinderung von ortsfremdem Verkehr aus Küssnacht am Rigi – insbesondere dem Industrie- und Gewerbegebiet Fänn – wird auch auf der Küssnacherstrasse die signalisierte Geschwindigkeit reduziert.
- Zur Verhinderung von ortsfremdem Verkehr aus der Gemeinde Meierskappel werden auch die Geschwindigkeiten auf der Meierskappelerstrasse und der Stockerstrasse angepasst.
- Temporeduktion und Aufwertung der Buonaserstrasse sorgen für eine siedlungsverträgliche Abwicklung auch bei Mehrverkehr.
- Die Waldegg- und Untere Weidstrasse müssen mittels geeigneter Massnahmen von Schleichverkehr freigehalten werden. Gegebenenfalls müssen weitere Schleichwege mittels Fahrverbote, ausgenommen Zubringerdienst, gesperrt werden.

Seite 75/82

Die Wirkung der Massnahmen muss mittels Monitoring überprüft werden.

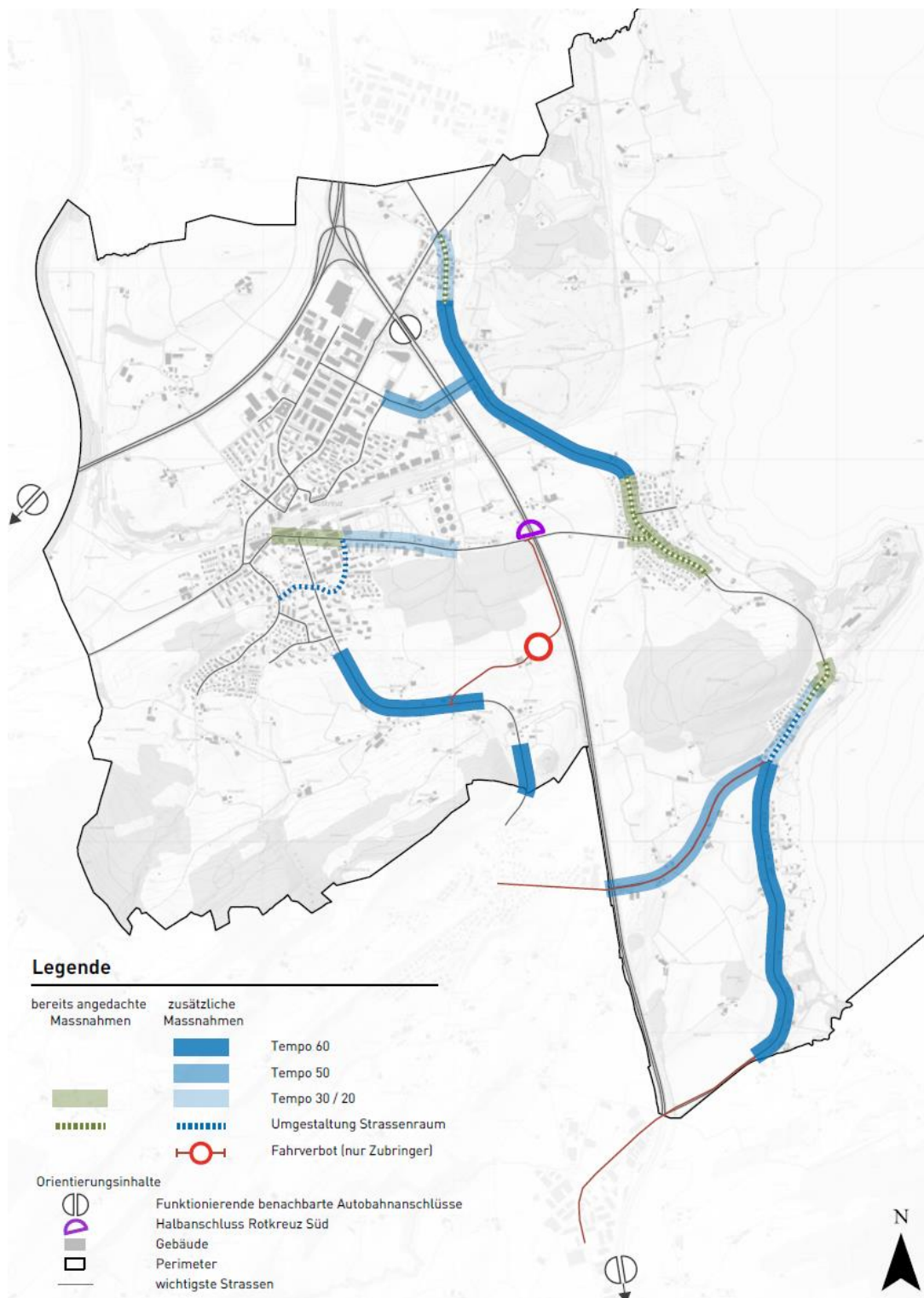


Abbildung 21: Konzept flankierende Massnahmen Halbanschluss Rotkreuz Süd

D5 Umsetzung und Wirkungskontrolle

Behördenverbindlicher Teil

D5.1 Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt in unterschiedlichen Zeithorizonten und mit unterschiedlichen Prioritäten. Diese sind in den Tabellen zu den einzelnen Massnahmen angegeben. Besonders wichtig für die Zielerreichung sind die Massnahmen zu Parkierung und Mobilitätsmanagement. Die Umsetzung entsprechender Massnahmen liegt in der Kompetenz der Gemeinde. Sie können (und sollen) rasch angegangen werden.

Massnahmen mit Relevanz für die kommunale Finanzplanung sind in den Finanzplan der Gemeinde Risch zu integrieren (im entsprechenden Zeitraum), sodass Schritt für Schritt die einzelnen Planungsprozesse und Massnahmen angegangen werden können.

Bei zahlreichen Massnahmen liegt die Federführung für die Umsetzung beim Kanton. Entsprechend ist es wichtig, zeitnah mit dem Kanton ins Gespräch zu kommen und gemeinsam die notwendigen Prozesse für das weitere Vorgehen zu definieren.

Massnahmen können auch aufgrund der Ergebnisse der Wirkungskontrolle priorisiert werden. Zeigt sich z.B., dass die Ziele im Bereich Veloverkehr noch nicht erreicht wurden, kann der Fokus bei der Realisierung von Massnahmen verstärkt auf den Veloverkehr gesetzt werden.

Die Gemeinde Risch setzt sich zudem frühzeitig und proaktiv mit Massnahmen Dritter (Kanton, Bund) auseinander. Sie entwickelt eine Haltung und erarbeitet Strategien für Verhandlungen.

D5.2 Wirkungskontrolle

Die Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Risch soll aktiv gesteuert und die Verkehrsmittelwahl hin zum ÖV und Fuss- und Veloverkehr entwickelt werden. Gleichzeitig soll der MIV siedlungsverträglicher organisiert und die Verkehrsbelastung im Zentrum von Rotkreuz reduziert werden bzw. in den übrigen Ortsteilen nicht weiter zunehmen.

Eine entscheidende Rolle für die aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung und die Einhaltung der Belastbarkeit bildet das „Monitoring und Controlling“. Mit dem Instrument werden Verkehrszahlen erhoben (Monitoring) und Daten ausgewertet (Controlling). Die ausgewerteten Daten werden dabei an Zielwerten gemessen. Falls die Entwicklung nicht in die angestrebte Richtung verläuft, können Massnahmen entwickelt und eingesetzt werden, die Gegensteuer geben.

Mit dem Monitoring und Controlling ist es möglich, zu überprüfen, ob sich der Verkehr in die gewünschte Richtung entwickelt. So können Mittel und Ressourcen effizient und zweckmässig an den richtigen Stellen und für notwendige Massnahmen eingesetzt werden. Monitoring und Controlling sind Teil eines iterativen Prozesses und müssen periodisch durchgeführt werden.

Seite 78/82

Der Fokus liegt auf den Verkehrsbelastungen für den MIV in den Zentren. Zum einen liegen hierfür bereits Messwerte vor, welche als Orientierungsgrösse verwendet werden können. Zum anderen sind direkt mehrere Ziele erreicht, wenn das MIV-Aufkommen nicht deutlich anwächst: Das Wachstum in der Gemeinde führt zwangsläufig zu einer Zunahme der Mobilität. Bleibt das MIV-Aufkommen jedoch konstant auf siedlungsverträglichem Niveau kann von einer Verlagerung auf die übrigen Verkehrssysteme ausgegangen werden.

Weitere Datenquellen sind die Ein- und Aussteiger im ÖV (Bahn und Bus) sowie Anzahl Velofahrende an wichtigen Querschnitten und/oder die Auslastung von Veloabstellplätzen z.B. beim Bahnhof.

Für die Wirkungskontrolle ist ein Plan zu erstellen, in welchem definiert wird, an welchen Querschnitten die Verkehrserhebungen erfolgen und in welcher Regelmässigkeit diese durchgeführt werden (z.B. Verkehrserhebung mittels Seitenradar alle drei Jahre für zwei Wochen).

Anhang: Standards Fussverkehr

Anforderung an Fussgängerführung (orientiert sich an SN 640 070)

Strassentyp	Anforderung Fussgängerführung	Regelbreite Fussgängerführung ⁷ (exkl. Zuschläge)	Bauliche Querungshilfe
Begegnungszone		2.0 m (2.5 m im Zentrumsbereich)	-
Innerorts: Erschliessungsstrasse Tempo 30 DTV < 500 Fz/d	Mischverkehr, keine separate Fussverkehrsführung nötig	-	-
Innerorts: Erschliessungsstrasse Tempo 30 DTV > 500 Fz/d	einseitiges Trottoir bei publikumsorientierten Nutzungen beidseitiges Trottoir	2.0 m (2.5 m im Zentrumsbereich)	-
Innerorts HVS, VS, Sammelstrasse Tempo 50	Beidseitiges Trottoir	2.0 m (2.5 m im Zentrumsbereich)	in T30 Zone ab 8'000 Mfz DWV, bei T50 ab 5'000 Mfz DWV
Ausserorts HVS, VS Tempo 50 und 60	Einseitiges Trottoir (oder kombinierter Rad- und Fussweg)	2.0 m mit angrenzendem Radstreifen 2.5 m ohne angrenzendem Radstreifen	Ab 5'000 Mfz DWV
Ausserorts Tempo 80	Separater Fussweg (oder kombinierter Rad- und Fussweg)	Fussweg: 2.0 m	Ab 5'000 Mfz DWV

⁷ Gemäss Norm SN 640 070 ermöglicht eine Breite von 2.0m die Begegnung oder das Nebeneinandergehen von zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofil. Es stellt den Normalfall für Gehwege und Trottoirs dar, sofern kein grösseres Aufkommen von Personen mit erweitertem Lichtraumprofil zu erwarten ist. Eine Breite von 2.5m genügt für den Begegnungsfall oder das Nebeneinandergehen von zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil bzw. bietet mehr Komfort für Personen mit Standard-Lichtraumprofil. Dies ist der Normalfall für Strecken mit mittlerem Fussverkehrsaufkommen und hohen Spitzen. Verkehrsteilnehmende mit erweitertem Lichtraumprofil sind z.B. Personen mit grossem Reisegepäck, Personen mit Kindern oder Hunden sowie Personen, welche auf spezielle Gehhilfen angewiesen sind.

Zuschläge

In der nachfolgenden Tabelle sind die Umfeldzuschläge gemäss SN 640 070 aufgeführt.

Umfeld / Bemerkungen	Zuschlag
Hausmauer, Stützmauer, Zaun, Hecke, Geländer, andere feste Abgrenzung, überfahrbare Abgrenzung zu Fahrbahn	≥ 0.20 m
Senkrecht- und Schrägparkierung (Ausgenommen bei Einzelparkfeldern)	≥ 0.50 m
Längsparkierung (Ausgenommen bei Einzelparkfeldern)	≥ 0.20 m
Veloparkierung	≥ 0.20 m
Schaufenster, Verkaufsstand	≥ 1.20 m
Strassencafé	≥ 0.50 m
Signalstelle, Fahrleitungsmast, Werbeträger, Informationstafeln, Parkuhren (Auf der Gehfläche platziert, Umfeldzuschlag allseits notwendig)	≥ 0.20 m
ÖV-Haltestellen, Ruhebänke, Bepflanzung als Abgrenzung zur Fahrbahn (Der Umfeldzuschlag ist hier nicht ein Puffer zum Umfeld, sondern selbst Teil des Umfeldzuschlages, Ausgenommen sind sehr schwach frequentierte ÖV-Haltestellen)	≥ 1.50 m

Führungsformen Querungen

	Mit Vortritt Fussverkehr	Ohne Vortritt Fussverkehr
Punktuelle Querungen	Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage Trottoirüberfahrt	Punktuelle Querung ohne Vortritt
Flächige Querungen	Begegnungszone	Flächige Querung

Querungshilfen

Querungshilfen und weitere Elemente	Schutzinsel	Vorgezogener Seitenraum	Mehrzweckstreifen	Vertikalversatz	Signal und Markierung «Kinder»
Querungsarten					
Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage	X	X	(X)	X	X
Trottoirüberfahrt					
Punktuelle Querung ohne Vortritt	X	X		X	X
Begegnungszone					
Flächige Querung	*		X	X	X

X Typisches Einsatzgebiet

(X) Einsatz möglich

* Als punktuelle Ergänzung z. B. bei Vorhandensein eines Mehrzweckstreifens geeignet

Bei Tempo 30 Zonen sind grundsätzlich keine Fussgängerstreifen zu markieren. Ausnahmen können bei Schulwegen und sonstigen Gefahrensituationen gemacht werden.

Anhang: Standards Veloverkehr

Bezüglich Ausgestaltung und Dimensionierung sind die damals festgelegten Standards gemäss Schlussbericht der Kantonalen Velonetzplanung des Kantons Zug, Dezember 2021 anzustreben (Leitfaden / Arbeitshilfe, nicht verbindlich). Wo Umsetzbarkeit der Standards z.B. infolge Platzmangels nicht möglich ist, kann davon abgewichen werden.

Kontext	Netzkategorie	Velostreifen	Veloweg	Fuss-/ Veloweg	Mischverkehr
Mit Motorfahrzeugen	Innerorts Quartierstrasse Tempo 30	Velobahn			(Velostrasse)
		Hauptverbindung			(Velostrasse)
		Nebenverbindung			
	Innerorts Hauptstrasse Tempo 30	Velobahn			
		Hauptverbindung			bis max. 5'000 DTV
		Nebenverbindung			bis max. 5'000 DTV
	Innerorts Tempo 50/60	Velobahn			
		Hauptverbindung			bis max. 2'500 DTV
		Nebenverbindung			bis max. 2'500 DTV
	Ausserorts Tempo 80	Velobahn			
		Hauptverbindung			
		Nebenverbindung			bis max. 2'500 DTV
ohne Motorfahrzeuge	Innerorts (freigeführter Weg)	Velobahn			
		Hauptverbindung			
		Nebenverbindung			
	Ausserorts (freigeführter Weg)	Velobahn			
		Hauptverbindung			
		Nebenverbindung			

	in der Regel empfohlene Führungsart
	Weitere mögliche Führungsart

Ausbaustandards Strecke

Netzkategorie	Radstreifen		Radweg		Rad- und Fussweg	
	T50 / 60	T 30	ZRW*	ERW**	ZRW*	ERW**
Velobahn	≥ 2.20 m	≥ 1.80 m	≥ 4.0 m	≥ 2.20 m	-	-
Hauptverbin- dung	≥ 1.80 m	≥ 1.50 m	≥ 3.0 m	≥ 2.00 m	≥ 4.0 m	≥ 3.0 m
Nebenverbin- dung	≥ 1.50 m	≥ 1.50 m	≥ 2.5 m	≥ 1.80 m	≥ 3.0 m	≥ 2.5 m

* Zweirichtungsradweg

** Einrichtungsradweg

Zuschläge

Kontext	Ausprägung	Zuschlag
Seitliche Hindernisse (Mauern, Stützen usw.)	Bis 10 cm Höhe	Kein Zuschlag
	10 -130 cm Höhe	+ 0.20 m
	Über 130 cm Höhe	+ 0.40 m
Trennstreifen zu Parkierung	Längsparkierung	+ 0.50 m
	Senkrecht- und Schrägparkierung	+ 0.75 m
Steigung	≥ 4% Steigung	+ 0.20 m
	≥ 8%	+ 0.60 m