

Richtplantext

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Öffentliche Auflage



**R+K Büro für
Raumplanung AG**

Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ
T 055 415 00 15

Im Aeuli 3
7304 Maienfeld GR
T 081 302 75 80

Oberalpstrasse 81
6490 Andermatt UR
T 041 887 00 27

info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

480-05
24. Oktober 2022

Beschluss Gemeinderat Einleitung Vorprüfung	vom 10. März 2022
Vorprüfung durch Amt für Raum und Verkehr	vom 18. Juli 2022
1. Öffentliche Auflage	vom bis
Publikation im Amtsblatt	Nr. und Nr.
Vom Gemeinderat erlassen	am
Der Gemeindepräsident	Die Gemeindeschreiberin
.....
2. Öffentliche Auflage	vom bis
Publikation im Amtsblatt	Nr. und Nr.
Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am	

Impressum

Auftrag	Kommunaler Verkehrsrichtplan		
Auftraggeber	Gemeinderat Steinhausen Bahnhofstrasse 3 Postfach 164 6312 Steinhausen		
Begleitgruppe	Markus Amhof, Gemeinderat, Vorsitz Pascal Iten, Abteilungsleiter Bau und Umwelt Karin Bächli, EBP Schweiz AG (bis März 2022) Remo Baumberger, EBP Schweiz AG (ab April 2022) Rolf Schlumpf, Mozzatti Schlumpf Architekten AG Reto Hofer, Vertreter CVP Reto Schorta, Vertreter FDP Matthias Winistörfer, Vertreter GLP Kurt Schmid, Vertreter Grüne Stefan Thöni, Vertreter PARAT Urs Kempf, Vertreter SP Nico Casillo, Vertreter SVP Martin Hausheer, Vertreter Wirtschaft/Gewerbe Beda Schlumpf, Vertreter Landwirtschaft Jannine Meier, Vertreterin Jugend Valentina Berg, Vertreterin Jugend Heinz Schmid, Vertreter Senioren		
Arbeitsgruppe	Karin Bächli, Kerngruppe, EBP Schweiz AG (bis März 2022) Remo Baumberger, Kerngruppe, EBP Schweiz AG (ab April 2022) Pascal Iten, Kerngruppe, Abteilungsleiter Bau und Umwelt Heinz Schmid, Begleitgruppe, Vertreter Senioren Reto Schorta, Begleitgruppe, Vertreter FDP Stefan Thöni, Begleitgruppe, Vertreter PARAT Reto Hofer, Begleitgruppe, Vertreter CVP Mario Roth, R+K Büro für Raumplanung AG Lino Schumacher, R+K Büro für Raumplanung AG		
Auftragnehmer	R+K Büro für Raumplanung AG Poststrasse 4 8808 Pfäffikon SZ T 055 415 00 15	R+K Büro für Raumplanung AG Im Aeuli 3 7304 Maienfeld GR T 081 302 75 80	R+K Büro für Raumplanung AG Oberalpstrasse 81 6490 Andermatt UR T 041 887 00 27
Bearbeitung	Mario Roth, Lino Schumacher, Jan Braun		
Qualitätsmanagement	SQS ISO 9001		

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1. Allgemeines	6
1.1 Anlass	6
1.2 Bedeutung	7
1.3 Verfahren	7
1.4 Aufbau	8
1.5 Organisation	9
1.6 Koordinationspflicht	9
2. Gesamtschau	11
2.1 Problemfelder	11
2.2 Ziele und Strategien	12
3. Teilbereich Fussverkehr	15
3.1 Kantonales Wanderwegnetz und kommunales Fusswegnetz	15
3.2 Verbesserung Fussgänger:innenquerungen	17
3.3 Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen	19
4. Teilbereich Veloverkehr	20
4.1 Kantonales und kommunales Velowegnetz	20
4.2 Verbesserung Veloquerungen	24
4.3 Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Veloverkehr)	25
4.4 Veloabstellanlagen	26
5. Teilbereich Öffentlicher Verkehr	29
5.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen	29
5.2 Bustrasse Bahnhof Steinhausen	30
5.3 Verbesserung der Erschliessungsgüte	31
6. Teilbereich Motorisierter Individualverkehr	32
6.1 Autobahn-Halbanschluss Steinhausen in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis	32
6.2 Aufwertung Zentrum und Bahnhofgebiet	33
6.3 Aufwertung und Entlastung Zugerstrasse	35
6.4 Lenkung auf übergeordnetes Strassennetz	36
6.5 Ergänzung Strassennetz	37
6.6 Prüfung Anschlusspunkt	38
6.7 Verkehrsberuhigte Bereiche	39

6.8	Gestaltung Ortseingänge	41
6.9	Reduktion Ausweichverkehr	42
6.10	Prüfung Signalisation Bannstrasse	43
6.11	Verkehrslenkung und Mobilitätskonzept	44
6.12	Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr	46

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Prozess Ortsplanungsrevision Steinhausen	6
Abb. 2:	Planungsebenen und Zuständigkeiten	10
Abb. 3:	Strategieplan Verkehr Steinhausen, Darstellung R+K	14
Abb. 4:	Ausschnitt Velonetzplan (Alltagsverkehr) überarbeitetes Velonetz mit ASTRA Velobahn, Kantonale Velonetzplanung, Stand April 2021	21

Zusammenfassung

Revisionsbedarf der Ortsplanung Steinhausen

Im Zuge der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung 2014 und den Anpassungen des kantonalen Richtplans sowie des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zug ist die Ortsplanung der Gemeinde Steinhausen gesamthaft zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Die Gemeinden im Kanton Zug haben für die Umsetzung der Ortsplanungsrevision Zeit bis Ende 2025.

Erarbeitung kommunale Grundlagen und Entwicklungszielbild in Räumlicher Strategie 2040

In einer ersten Phase der Ortsplanungsrevision Steinhausen hat die Gemeinde mit externen Planungsbüros ein Verkehrskonzept, ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), eine Orts- und Quartieranalyse sowie ein Konzept für öffentliche Bauten und Anlagen erarbeitet. Basierend auf diesen fachlichen Grundlagen wurde die Räumliche Strategie 2040 entwickelt. Die Räumliche Strategie zeigt mit einem Zielbild, in welche Richtung sich Steinhausen künftig entwickeln will. Teilstrategien mit Zieldefinitionen und Handlungsanweisungen ergänzen das Zielbild. Die Räumliche Strategie 2040 wurde am 12. April 2021 vom Gemeinderat Steinhausen erlassen. In einer zweiten Phase folgt deren Umsetzung im behördenverbindlichen kommunalen Verkehrsrichtplan und den grundeigentümerverbindlichen Planungsinstrumenten (Zonenplan, Bauverordnung, Parkplatzreglement etc.).

Wieso ein kommunaler Verkehrsrichtplan?

Die Gemeinde weist bei den verkehrlichen Themen diverse Abhängigkeiten vom Kanton auf. Mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan soll ein behördenverbindliches Planungsinstrument geschaffen werden, das für den Kanton und die Gemeinde verbindlich ist und die raumwirksamen Vorhaben aufeinander abstimmt. Der kommunale Verkehrsrichtplan ergänzt und vertieft das Verkehrskonzept und die Räumliche Strategie 2040 und ersetzt den rechtskräftigen kommunalen Richtplan von 2005.

Strategie- und Arbeitsinstrument

Für den Gemeinderat ist der kommunale Verkehrsrichtplan ein wichtiges Führungs- und Strategieinstrument, der gemeindlichen Verwaltung dient er als Arbeits- und Kontrollinstrument. Richtplankarten und Text zeigen räumlich verortete Massnahmen, Zuständigkeiten, Realisierungshorizonte und zu berücksichtigende Grundlagen auf. Die lärmtechnischen Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsumlagerung sind im Beilagenbericht B1 aufgezeigt.

1. Allgemeines

1.1 Anlass

Revision Ortsplanung Steinhausen Im Zuge der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung 2014 und den Anpassungen der kantonalen Gesetze und Planungsinstrumenten ist die Gemeinde Steinhausen verpflichtet, die Ortsplanung gesamthaft zu überprüfen.

Erste Phase In einer ersten Phase hat die Gemeinde mit externen Planungsbüros ein Verkehrskonzept, ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), eine Orts- und Quartieranalyse sowie ein Konzept für öffentliche Bauten und Anlagen erarbeitet. Basierend auf diesen fachlichen Grundlagen wurde die Räumliche Strategie 2040 entwickelt (Erlass Gemeinderat am 12. April 2021).

Start zweite Phase mit kommunalem Verkehrsrichtplan In der zweiten Phase erfolgt die Umsetzung der Räumlichen Strategie 2040. Zum einen wird der behördenverbindliche Verkehrsrichtplan und zum anderen die grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente überprüft und angepasst.

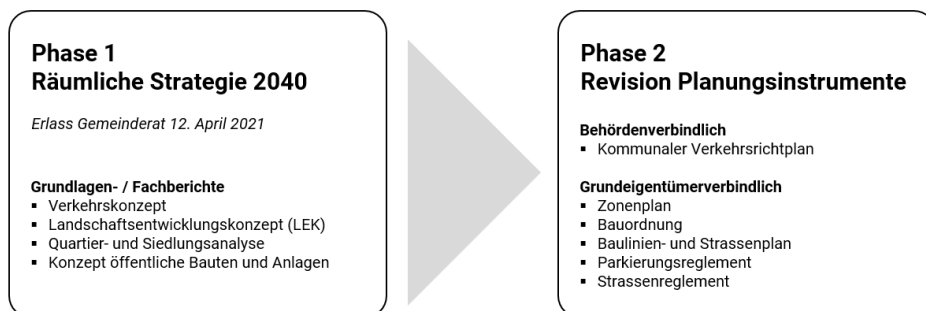


Abb. 1: Prozess Ortsplanungsrevision Steinhausen

Aufhebung bestehender kommunaler Richtplan (2005)

Die Gemeinde Steinhausen hat einen rechtsgültigen kommunalen Richtplan aus dem Jahr 2005 mit den Teiländerungen im Jahr 2009. Der kommunale Richtplan besteht aus dem Richtplantext und der Richtplankarte mit den Themen Siedlung, Landschaft, Ver- und Entsorgung sowie Verkehr. Damals hat der Kanton von den Gemeinden einen kommunalen Richtplan verlangt. Mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes Kanton Zug (Stand 23.10.2021) wurde der kommunale Richtplan fakultativ. Die Gemeinde Steinhausen hebt den bisherigen kommunalen Richtplan (2005) auf und ersetzt ihn durch den vorliegenden kommunalen Verkehrsrichtplan.

1.2 Bedeutung

Ausgewiesener Bedarf eines kommunalen Verkehrsrichtplans

Die Grundlagenberichte (insbesondere Verkehrskonzept) und die Räumliche Strategie 2040 wurden dem Kanton Zug zur Stellungnahme unterbreitet. Die kantonale Stellungnahme mit Hinweisen und Empfehlungen vom 28. September 2020 fand jedoch ohne konkrete inhaltliche Prüfung statt, weshalb die kommunalen Planungen für den Kanton nicht verbindlich sind. Weil die Gemeinde bei den verkehrlichen Themen in grossem Masse vom Kanton abhängig ist, soll mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan ein Instrument geschaffen werden, das für den Kanton und die Gemeinde behördenverbindlich ist. Damit erhält die Gemeinde eine bessere Planungssicherheit.

Wirkung

Der kommunale Verkehrsrichtplan setzt dort an, wo die Themen des kantonalen Richtplans auf Gemeindeebene vertieft betrachtet und ergänzt werden sollen. Er zeigt die langfristige Verkehrsentwicklung von Steinhausen auf und dient als strategische Grundlage für die Erarbeitung von spezifischen Planungen und Bauprojekten. Der kommunale Verkehrsrichtplan ist für den Gemeinderat sowie die ihm nachgeordneten Kommissionen, Verwaltungsstellen und Zweckverbände verbindlich.

1.3 Verfahren

Rechtliche Grundlage

§ 15 PBG bildet die rechtliche Grundlage für den gemeindlichen Richtplan. Sofern die Gemeinde bei ihrer Planung einen gemeindlichen Richtplan einsetzen will, ist er gemäss dem Verfahren der gemeindlichen Zonenplanung, jedoch durch den Gemeinderat, zu erlassen (§ 37 PBG).

Verfahrensstand

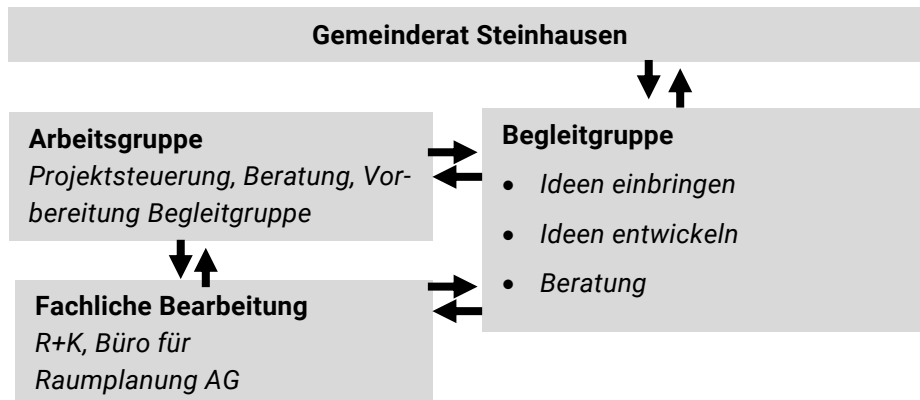
Ab Sommer 2021	Start zweite Phase Ortsplanungsrevision, Grundlagenaufbereitung für kommunalen Verkehrsrichtplan
Jan 2022	Entwurf kommunaler Verkehrsrichtplan
Mar bis Jul 2022	Kantonale Vorprüfung durch Amt für Raum und Verkehr
Aug bis Okt 2022	Behandlung kantonale Vorprüfung
Nov 2022	Öffentliche Auflage mit Möglichkeit zur schriftlichen Einwendung, Vernehmlassung Nachbargemeinden
xx 2023	Auswertung und Behandlung der Einwendungen der Bevölkerung
xx 2023	Erlass durch den Gemeinderat und Erledigung der Einwendungen
xx 2023	Publikation Erlass
xx 2023	Genehmigung Baudirektion

1.4 Aufbau

Richtplantext und Richtplankarten	Der kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Steinhausen umfasst den vorliegenden Richtplantext mit Erläuterungen und Beschlussinhalten. Zudem gehören zum kommunalen Verkehrsrichtplan vier Richtplankarten zu den Themen Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr.
Richtplanbeschlüsse	Grau hinterlegt werden Beschlüsse, welche für die Behörden verbindlich sind. Mit dem Erlass des Gemeinderates werden die Beschlüsse verbindlich.
Koordinationsstand	Je nach räumlicher Abstimmung und Priorität der Vorhaben werden die grau hinterlegten Beschlussinhalte in die folgenden Koordinationsstände eingeteilt: <ul style="list-style-type: none"> ■ Vororientierung (V): Vorhaben, welche noch nicht abstimmungsreif sind oder bloss generelle Vorstellungen ohne Problemlösung und Massnahmen bestehen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können. ■ Zwischenergebnis (Z): Bekannte Vorhaben, für die eine Problemlösung, jedoch keine Massnahmen bestehen und die noch nicht räumlich abgestimmt sind, jedoch klare Aussagen zu den weiteren Schritten zulassen. ■ Festsetzung (F): Vorhaben, für die Massnahmen bestehen und welche mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen koordiniert sind.
Realisierungshorizont	Weiter werden die folgenden Realisierungshorizonte (RH) zugewiesen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Kurzfristig (K) Umsetzung innerhalb von 5 Jahren ■ Mittelfristig (M) Umsetzung innerhalb von 5 bis 15 Jahren ■ Langfristig (L) Umsetzung in mehr als 15 Jahren ■ Daueraufgabe (D) permanente Umsetzung
Beilagen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beilage B1: Lärmtechnische Auswirkungen der Verkehrsumlagerungen

1.5 Organisation

Die Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans erfolgt unter Einbezug folgender Gruppen:



1.6 Koordinationspflicht



Gemäss Art. 2 Abs. 1-3 des Raumplanungsgesetzes (RPG) haben Bund, Kantone und Gemeinden ihre Planungen aufeinander abzustimmen. Sie müssen dabei einen Ermessensspielraum für die nachgeordneten Behörden belassen. Die Koordination zwischen den Planungsebenen muss somit stattfinden. Auch gemäss Art. 2 Abs. 1e der Raumplanungsverordnung (RPV) sollen Behörden prüfen, ob ihre raumwirksamen Tätigkeiten mit geltenden Plänen und Vorschriften von Bund, Kantonen, Regionen oder Gemeinden, insbesondere mit deren Richt- und Nutzungsplänen, vereinbar sind. Sie stimmen die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab, wenn diese einander ausschliessen, behindern, bedingen oder ergänzen (Art. 2 Abs. 3 RPV). Eine gegenseitige Koordination muss stattfinden.

Bund Der Bund ist für die Koordination seiner Sachpläne, Konzepte und Inventare mit den kantonalen Richtplänen zuständig. Er genehmigt die kantonalen Richtpläne.

Kantone In Art. 6 Abs. 4 RPG wird verfügt, dass die Kantone die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie regionale Entwicklungskonzepte und -pläne zu berücksichtigen haben. Die Kantone haben bei ihren Planungen somit nicht nur auf die übergeordnete Ebene, sondern auch auf die darunterliegende Ebene zu achten. Die Kantone sind für die Koordination und die Genehmigung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen zuständig.

Gemeinden Die Gemeinden haben in ihrer Richt- und Nutzungsplanung die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen. Die raumwirksamen Tätigkeiten bedürfen einer Abstimmung mit den übergeordneten Ebenen sowie den Nachbargemeinden.

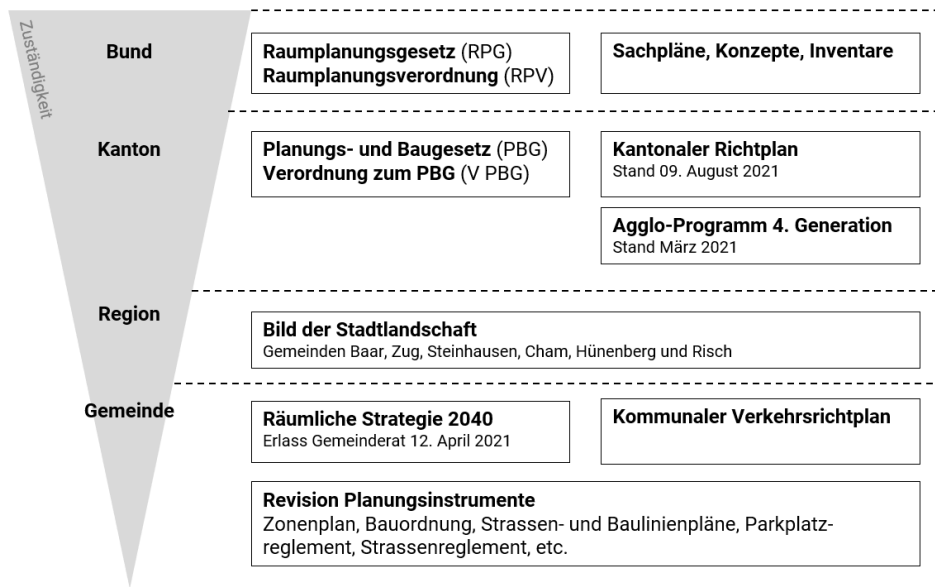


Abb. 2: Planungsebenen und Zuständigkeiten

Differenzen Nach Art. 2 Abs. 2 RPV müssen die Behörden feststellen, wie sich ihre raumwirksamen Tätigkeiten auswirken, und unterrichten einander darüber rechtzeitig. In diesem Sinne werden nachstehend Differenzen zwischen dem Kantonalen Richtplan Zug und dem kommunalen Verkehrsrichtplan Steinhausen aufgezeigt.

Kantonaler Richtplan Zug	Kommunaler Verkehrsrichtplan Steinhausen
<p>Autobahn-Halbanschluss Steinhausen</p> <p>- Kapitel V 2.3</p> <p>Für den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen besteht ein kantonales Interesse. Der Autobahn-Halbanschluss Steinhausen wird als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan aufgenommen. Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung Chamer- Nordstrasse». Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele V 3.1 b) und c), ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd zu unterbreiten.</p>	<p>Autobahn Halbanschluss Steinhausen in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis</p> <p>- Kapitel V 6.1</p> <p>Der Autobahn-Halbanschluss Steinhausen ist für die Gemeinde Steinhausen - mit Blick auf die Gebietsentwicklung «Äussere Lorzenallmend» der Stadt Zug – aus verkehrstechnischen Gründen eine grosse Entlastung. Deshalb soll der Autobahn-Halbanschluss in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis vorangetrieben werden. Mit dem Autobahn-Halbanschluss würde sich bereits die heutige Situation zur Abendspitzenstunde im Bereich der Knonaerstrasse entlasten und vor allem würde sich der künftige Mehrverkehr aus dem Gebiet Sumpf, Turm und Choller Ost nicht negativ auf die Gemeinde Steinhausen auswirken.</p> <p>Gemäss dem kantonalen Richtplaneintrag ist eine mögliche Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses in weiter Ferne. Der Autobahn-Halbanschluss in Richtung Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis soll aber aus Sicht der Gemeinde Steinhausen zeitnah realisiert werden, um auf die bestehenden und kommenden Verkehrsproblemen zu agieren.</p>

2. Gesamtschau

2.1 Problemfelder

Fuss- und Veloverkehr/ öffentlicher Verkehr	Im heutigen Fuss- und Velowegnetz bestehen Netzlücken oder die Fuss- und Velowege sind für ihre Funktion zu schmal ausgestaltet. Bei den Velowegen fehlen an einzelnen Orten die Durchfahrtsrechte oder sie sind fälschlicherweise mit einem Fahrverbot für Velo signalisiert. An wichtigen Zielgebieten fehlen teilweise Veloabstellanlagen. Grosse Teile des nördlichen und östlichen Gemeindegebietes von Steinhausen sind ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.
Autobahnanschluss und übergeordnetes Strassennetz	Der motorisierte Individualverkehr ist auf den Autobahn Vollanschluss, die Knonauerstrasse sowie die Chamerstrasse ausgerichtet. Stark ausgelastet ist die Chamerstrasse, insbesondere um den Autobahnanschluss «Zug». In diesem Bereich kommt es zu Spitzenstunden regelmässig zu Staubildungen. Ebenfalls von Staus in der Spitzenstunde betroffen ist die Knonauerstrasse (Einfallssachse in die Gemeinde). Mit den zukünftigen Entwicklungsgebieten Hinterberg, Sennweid, Steihuser Allmend in der Gemeinde Steinhausen und der Äusseren Lorzenallmend in der Stadt Zug verschärft sich diese Situation. Gemäss Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation ist die Chamerstrasse um den Autobahnanschluss Zug im Jahr 2040 zu knapp 100 % ausgelastet. Die Auslastung am Knoten Zugerstrasse/Knonauerstrasse liegt im Jahr 2040 bei 81 – 100 %.
Dorfzentrum/ Bahnhofgebiet/Zugerstrasse	Die Bahnhofstrasse, welche durch das Zentrum von Steinhausen verläuft, die Zugerstrasse sowie die Strasse beim Bahnhof Steinhausen sind verkehrsworientiert gestaltet. Die Strassen sind für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv und die Aufenthaltsqualität mangelhaft.
Verkehrssicherheit	Fehlende und zu schmale Fuss- und Velowege, fehlende Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr sowie unzweckmässige Strassengestaltungen und Strassendimensionierungen gefährden die Verkehrssicherheit in der Gemeinde Steinhausen. Gemäss den Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) liegen in der Gemeinde Steinhausen keine Unfallschwerpunkte, jedoch bei den Knoten Zugerstrasse/Bahnhofstrasse und Zugerstrasse/Industriestrasse/Eichholzstrasse Unfallhäufungen vor.
Auswirkungen des Klimawandels	Der Klimawandel wirkt sich in Form von Hitze- und Dürreperioden sowie Starkniederschläge negativ auf die Lebensqualität und die Arbeitsproduktivität aus. Die Strassenräume sind wenig begrünt, bieten wenig Schatten und heizen sich stark auf oder sind stark versiegelt und können die anfallenden Regenmengen nicht ohne lokale Überschwemmungen bewältigen.

2.2 Ziele und Strategien

Hauptziel V1 Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs soll durch Lenkungsmassnahmen erhöht werden.

Stossrichtung V1.1 Die Netzlücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz werden ergänzt. Es entstehen attraktive und sichere Verbindungen in die umliegenden Nachbargemeinden sowie an den Zugersee. Mit den neu gestalteten Strassen (Bahnhofstrasse, Zugerstrasse) sowie durch den Ausbau von kombinierten Fuss- und Velowegen wird die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht.

Stossrichtung V1.2 Für die Förderung des Veloverkehrs werden zudem bei wichtigen Zielgebieten attraktive und vor Witterung geschützte Veloabstellanlagen mit einzelnen Elektroladestationen vorgesehen.

Stossrichtung V1.3 Mit einer neuen Busstrasse zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Einkaufszentrum Zugerland können der Fahrplan der Busse stabilisiert und der Bahnhof «Steinhausen» an weitere Buslinien angeschlossen werden. In den nördlichen und östlichen Siedlungsgebieten der Gemeinde Steinhausen wird das ÖV-Angebot verbessert.

Hauptziel V2 Der motorisierte Individualverkehr soll direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und der unerwünschte Durchgangsverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes Steinhausen verhindert werden.

Stossrichtung V2.1 Mit dem Autobahn-Halbanschluss Steinhausen in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis kann das Nadelöhr um die Chamerstrasse in der Gemeinde Steinhausen entlastet und der Durchgangsverkehr auf der Knonauerstrasse reduziert werden. Zudem würden damit Kapazitäten geschaffen, um den Mehrverkehr aus den zukünftigen Entwicklungsgebieten abwickeln zu können.

Stossrichtung V2.2 Um die Verkehrsbelastungen im Siedlungsgebiet gering zu halten, wird der motorisierte Individualverkehr über die Erschliessungsstrassen und Sammelstrassen direkt auf die Knonauerstrasse geleitet.

Stossrichtung V2.3 Die lärmtechnischen Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsumlagerung sind mit einer Anpassung des Geschwindigkeitsregimes auszugleichen.

Hauptziel V3 Im Zentrums- und Bahnhofsgelbiet von Steinhausen sollen die Aufenthaltsqualität erhöhet und die Zugänglichkeit verbessert werden.

Stossrichtung V3.1 Über das Zentrum Steinhausen bis zum Bahnhof Steinhausen soll ein attraktiver Strassenraum entstehen. Dabei soll die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert und die Verbindung Zentrum – Bahnhof gestärkt werden.

Stossrichtung V3.2 Durch die Anordnung einer multimodalen Drehscheibe (Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln) soll ein attraktiver, moderner und zeitgerechter Bahnhof «Steinhausen» mit direktem Zugang zum Bahnhofplatz entstehen.

Hauptziel V4 Die verkehrorientierte Zugerstrasse soll aufgewertet und umgestaltet und damit die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhet werden.

Stossrichtung V4 Auf der Zugerstrasse ist eine temporeduzierte Zone inkl. Umgestaltungsmassnahmen zu prüfen. Die Zugerstrasse soll auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den Busverkehr ausgelegt werden.

Hauptziel V5 Die generelle Verkehrssicherheit soll mit geeigneten Massnahmen verbessert werden.

Stossrichtung V5.1 Die Einführung flächendeckender verkehrsberuhigten Zonen (ausgenommen Hauptverbindungen) erhöhet die Verkehrssicherheit allgemein und insbesondere auch die Schulwegsicherheit.

Stossrichtung V5.2 Durch die Gestaltung von Ortseingängen, durch den Ausbau von zu schmalen Fuss- und Velowegen sowie durch die Erstellung von sicheren Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr wird die Verkehrssicherheit weiter erhöhet.

Hauptziel V6 Die Gestaltung der Strassenräume soll einen Beitrag zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung leisten.

Stossrichtung V6 Für das Siedungsklima relevante Themen wie der Versiegelungsgrad, die Versickerung von Oberflächenwasser, die Bepflanzung und die Beschattung sowie die Durchlüftung werden bei der Projekterarbeitung berücksichtigt.

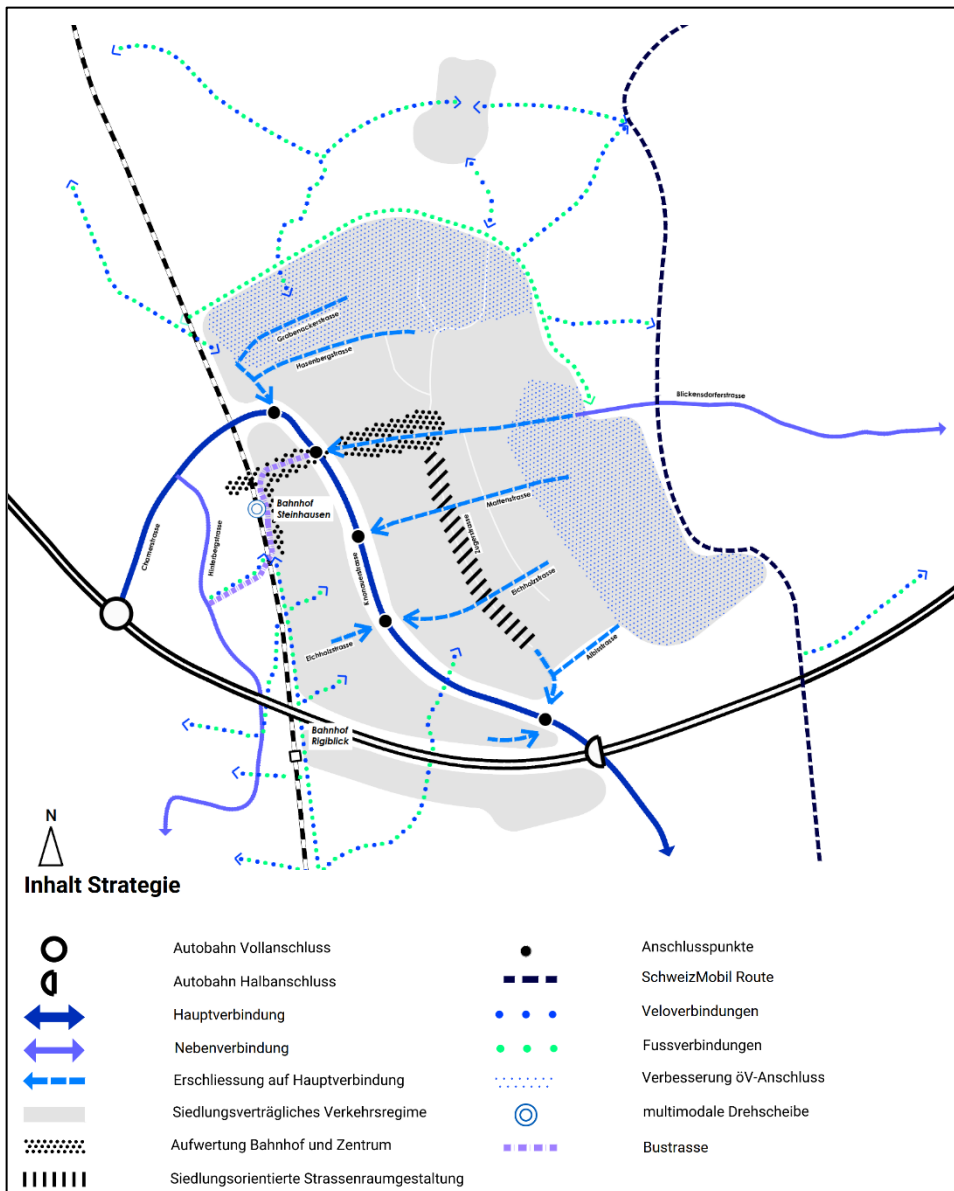


Abb. 3: Strategieplan Verkehr Steinhausen, Darstellung R+K

Beschluss 2.2-Ziele und Strategien

Die strategische Ausrichtung ist bei kommunalen Planungen/Vorhaben zu berücksichtigen.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festsetzung
Realisierungshorizont	Daueraufgabe
Beteiligte Stellen	-
Massnahmen	-
Hinweise/Grundlagen	Verkehrskonzept Gemeinde Steinhausen, Räumliche Strategie 2040

3. Teilbereich Fussverkehr

3.1 Kantonales Wanderwegnetz und kommunales Fusswegnetz

Ausgangslage	Der Fussverkehr hat eine sehr hohe Bedeutung, da jeder Mensch zumindest für eine Etappe als zu Fuss Gehende unterwegs ist. Demnach ist ein zusammenhängendes und direktes Fusswegnetz unabdingbar. Mit dem kantonalen Wanderwegnetz sowie dem kommunalen Fusswegnetz besitzt die Gemeinde Steinhausen bereits ein grossflächig ausgebautes Fusswegnetz. Das Fussverkehrsnetz setzt sich aus unterschiedlichen Elementen zusammen. Dazu zählen Wanderpfade, Trottoirs, Unter- und Überführungen, Fussgängerstreifen sowie Mischflächen wie in Tempo-30-Zonen oder auf kombinierten Fuss- und Velowegen. Die Einträge für das Fusswegnetz werden in «Ausgangslage» und «Richtplaninhalt» unterschieden.
Netzlücken schliessen	Teilweise bestehen im Fusswegnetz Netzlücken. Um direkte und sichere Verbindungen zwischen den Wohngebieten, dem Zentrum sowie in den Freizeit- und Naherholungsgebieten zu schaffen, sollen die Netzlücken mit attraktiven und direkten Fusswegen geschlossen werden.
Ausbau Fusswegnetz	Um den Fussverkehr im täglichen Verkehrsgeschehen zu stärken und zu fördern, sind neben der Schliessung von Netzlücken auch die Verbesserung der bestehenden Fussinfrastrukturen vorzusehen. Breite Fussinfrastrukturen führen zu erhöhtem Gehkomfort und verringern die Interaktionen wie Ausweichen, Verlangsamungen und Hintereinandergehen. Ungenügende Fussinfrastrukturen sind aufzuwerten. Die konkrete Ausgestaltung ist abhängig von den umliegenden Nutzungen und den Nutzenden. Die Fussinfrastruktur ist gemäss VSS Norm 640 070 zu gestalten und zu dimensionieren.
Kombinierter Fuss- und Veloweg	In der Gemeinde Steinhausen liegen kombinierte Fuss- und Velowege vor. Diese Wege sind teilweise zu schmal. Dies führt zu Konfliktsituationen zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden. Dadurch sinkt die Attraktivität des Weges und die Verkehrssicherheit sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr. Die Ausgestaltung und die Dimensionierung sollen in Anlehnung an die VSS-Normen sowie an die Empfehlung von Pro Velo und Fussverkehr Schweiz erfolgen.
Schulwegsicherheit	Schulwege sind mehr als eine Strecke von A nach B. Hier schliessen Kinder Freundschaften, entdecken die Welt, werden selbstständig und beweglich. Das Thema Schulwegsicherheit hat in Bezug auf das Wegnetz hohe Priorität. Fussinfrastrukturen, welche als Schulwege benutzt werden, sind grosszügig

zu dimensionieren. Bei Querungen der Fahrbahn sind Querungshilfen anzubieten. Das Einführen von verkehrsberuhigten Bereichen (vgl. Kapitel 6.7) fördert die Schulwegsicherheit.

Hindernisfreie Wege Die Hindernisfreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes ist im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Sie dient neben Menschen mit Behinderung auch alten Menschen, Personen mit Kindern, mit Gepäck oder bei Personen mit temporären Einschränkungen. Zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit sind im öffentlichen Raum stufenlose Wegverbindungen, Wege mit ausreichender Breite sowie visuelle und taktil erkennbarer Wegführung anzustreben.

- Ziele**
- Mehr und längere Wegetappen zu Fuss
 - Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz auch für Menschen mit Einschränkungen
 - Erhöhung der Schulwegsicherheit

Beschlüsse 3.1-A kommunales Fusswegnetz

- a) Die Gemeinde vervollständigt das bestehende kommunale Fusswegnetz und prüft dafür geeignete Massnahmen.
- b) Die Gemeinde ist bestrebt, ungenügend dimensionierte kommunale Fusswege sowie kombinierte Fuss- und Velowege gemäss Normen und Empfehlungen auszubauen. Dabei ist die Schulwegsicherheit zu berücksichtigen.
- c) Die Gemeinde setzt sich für einen hindernisfreien Verkehrsraum ein und prüft geeignete und verhältnismässige Massnahmen.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
3.1-A1	Bahnhof - Hinterbergstrasse	Im Zusammenhang mit dem Bustrasse durchgehender Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Steinhausen und der Hinterbergstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A2	Gleisweg	Bereitstellen einer durchgehenden Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Bahnlinie zwischen dem Bahnhof und dem Chamer Veloweg inklusive Anbindung an die Sennweidstrasse sowie ins Arbeitsplatzgebiet Städtler Allmend (Cham).	Zwischenergebnis	Kurzfristig
3.1-A3	Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend	Im Zusammenhang mit der Erschliessung der Steihuser Allmend, Erstellung sichere und attraktive Fuss- und Veloweginfrastruktur.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

3.1-A4	Arbeitsplatzgebiet Sumpf	Gewährleistung Durchgang für Fussverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A5	Eichholzweg-Höfenstrasse	Schliessung Netzlücke zwischen dem Eichholzweg und der Höfenstrasse (Fuss- und Veloverkehr).	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A6	Nördlicher Siedlungsrand	Bereitstellen einer durchgehenden Fussinfrastruktur um den nördlichen Siedlungsrand (innerhalb der Bauzone) der Gemeinde Steinhausen.	Vororientierung	Langfristig
3.1-A7	Hinterhöfenstrasse – Höfenstrasse	Schliessung der Netzlücke zwischen der Hinterhöfenstrasse und der Höfenstrasse-	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A8	Dorfbachweg	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Kurzfristig
3.1-A9	Hasenbergstrasse – Grabenackerstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A10	Zürcherhofstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A11	Bannstrasse - Freudenbergstrasse	Ausbau Infrastruktur Fussverkehr-	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A12	Bannstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A13	Schulhausweg (Mattenstrasse bis Blickensdorferstrasse)	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.1-A14	Sennweidweg	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Fuss- und Wanderwege
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985; Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) vom 26. November 1986; kantonales Gesetz über Strasse und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996; kantonaler Richtplan V10.1; Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen Pro Velo und Fussverkehr Schweiz; VSS-Normen; Fusswegnetzplanung Handbuch Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bezug	Beschlüsse kantonales Velowegnetz, kommunales Velowegnetz

3.2 Verbesserung Fussgänger:innenquerungen

Querungen von Strassen Zu Fuss Gehende möchten ihr Ziel direkt erreichen. Sie reagieren sehr sensibel auf Umwege. Fussgänger:innenquerungen sind daher auf direkter Linienführung und à Niveau anzubieten. In der Gemeinde Steinhausen queren wichtige Fusswegverbindungen Strassen, mit hohem Verkehrsaufkommen. Dabei fehlen für die zu Fuss Gehenden oft Querungshilfen. Die Fussgänger:innenquerung hilft einerseits den zu Fuss Gehenden die Strasse zu queren und andererseits macht sie die Fahrzeuglenkenden auf die Querungsstelle aufmerksam.

Fussgängerstreifen In der VSS Norm 40 241 werden die Anforderungen an einen Fussgängerstreifen erläutert. Dabei wird die notwendige Sichtweite zum Fussgängerstreifen

sowie die Erkennungsdistanz definiert. Fussgängerstreifen, welche erst spät erkennbar sind, weisen ein erhöhtes Verkehrssicherheitsdefizit auf. Die Fussgängerstreifen innerhalb der Gemeinde Steinhausen sollen frühzeitig und gut erkennbar sein.

- Ziele
- Sicheres, direktes und attraktives Wegnetz für den Fussverkehr
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auch die Schulwegsicherheit

Beschlüsse 3.2-A Verbesserung Fussgängerquerungen (Kantonsstrassen)

Die Gemeinde informiert den Kanton über gefährliche Fussgängerquerungen im Kantonsstrassennetz. Die Gemeinde beantragt beim Kanton, dass die gefährlichen Fussgängerquerungen behoben werden.

Federführung: Kanton

3.2-B Verbesserung Fussgängerquerungen (Gemeindestrassen)

Die Gemeinde prüft die Behebung von gefährlichen Fussgängerquerungen.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Anträge an den Kanton				
3.2-A1	Chamerstrasse	Überprüfung Ausgestaltung und Erkennbarkeit Fussgängerstreifen.	-	-
Verbindlicher Planinhalt				
3.2-B1	Rigiweg	Erstellung sichere Querung für den Fuss- und Veloverkehr über Sennweidstrasse.	Festsetzung	Kurzfristig
3.2-B2	Dorfbachweg	Erstellung sichere Querung für den Fuss- und Veloverkehr über Sumpfstrasse/ Turmstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.2-B3	Blickensdorferstrasse	Erstellung sichere Querung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Höfenstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.2-B4	Bannstrasse	Erstellung sichere Querung für den Fussverkehr über Bannstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug (TBA)
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958; VSS-Normen; Fusswegnetzplanung Handbuch Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA); Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bezug	Beschluss verkehrsberuhigte Bereiche

3.3 Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen

Ausgangslage Unterführungen ermöglichen das direkte Queren von Verkehrsinfrastrukturen mit grosser Trennwirkung. Unterführungen werden von zu Fuss Gehenden wegen der vielfach zusätzlichen Höhendifferenz sowie der meist unfreundlichen Gestaltung gerne gemieden. Bei Bahnanlagen und der Autobahn sind oberirdischen respektive ebenerdigen Querungen jedoch nicht praktikabel. Die Unterführungen in der Gemeinde Steinhausen dienen meistens sowohl dem Fuss- sowie auch dem Veloverkehr. Die Unterführungen sind für den Fuss- und Veloverkehr zu schmal. Die bestehenden Unterführungen sind zu verbreitern und auf die Begegnung zwischen dem Fuss- und Veloverkehr gemäss VSS Norm 40 246a zu dimensionieren. Eine einladende und übersichtliche Gestaltung erhöht die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden für den Fussverkehr.

- Ziele**
- Sicheres, direktes und attraktives Wegnetz für den Fussverkehr
 - Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden für den Fussverkehr

Beschluss 3.3-A Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Fussverkehr)

Die Gemeinde sorgt dafür, dass die bestehenden Unterführungen zu Gunsten des Fussverkehrs verbreitert, aufgewertet und übersichtlich gestaltet werden.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
3.3-A1	Bahnhof Steinhausen	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.3-A2	Einkaufszentrum Zugerland	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Vororientierend	Langfristig
3.3-A3	Dorfbachweg bei Autobahn A14	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
3.3-A4	Dorfbachweg bei Knonauerstrasse	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Fuss- und Wanderwege sowie Fachstelle Veloverkehr, SBB, ASTRA
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	VSS-Normen, Fusswegnetzplanung Handbuch Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA), Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bezug	Beschluss Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Veloverkehr)

4. Teilbereich Veloverkehr

4.1 Kantonales und kommunales Velowegnetz

Ausgangslage	Das Velo hilft dem Klima, der Gesundheit und benötigt wenig Platz. Zudem können mit dem E-Bike immer grössere Strecken zurückgelegt und die Höhendifferenz bequemer bewältigt werden. Daher ist der Veloverkehr ein bedeutungsvolles Verkehrsmittel mit vielen Vorteilen. Die kantonalen und kommunalen Veloverbindungen bilden ein feinmaschiges Velowegnetz in der Gemeinde Steinhausen. Das Velowegnetz wird grösstenteils im Mischsystem (Veloverkehr/motorisierter Individualverkehr) oder auf kombinierten Fuss- und Velowegen geführt. Velostreifen sind in der Gemeinde Steinhausen kaum vorhanden. Die Einträge für das Velowegnetz werden in «Ausgangslage» und «Richtplaninhalt» unterschieden.
Kantonales Velowegnetz (Velobahn)	Der Kanton Zug ist zurzeit an der Erarbeitung der kantonalen Velonetzplanung. In dieser wird das kantonale Velowegnetz in drei Netzkategorien unterteilt: Velobahn, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen. Die geplante Velobahn verläuft südlich von der Gemeinde Steinhausen von Baar nach Risch-Rotkreuz. Die Velobahn bildet eine qualitativ hochwertige Verbindung mit den höchsten Ausbaustandards. Hauptverbindungen stellen die direkteste Verbindung zwischen den Zuger Ortschaften sicher. Die Velobahn und die Hauptverbindungen bilden das Grundgerüst. Nebenverbindungen vervollständigen das kantonale Hauptnetz. Sie weisen weniger hohe Velofrequenzen auf. Die kantonale Velonetzplanung soll mit der Richtplananpassung 2023 festgelegt werden. Bis dahin ist das kantonale Radstreckennetz gemäss kantonalem Richtplan V9 massgebend. Obwohl ein öffentlicher Weg (Blickensdorferstr. bis Albisstr.) respektive Gemeindestrasse (Albisstr. bis Stadtgrenze Zug) gehört die Höfenstrasse zum kantonalen Velowegnetz.



Abb. 4: Ausschnitt Velonetzplan (Alltagsverkehr) überarbeitetes Velonetz mit ASTRA Velobahn, Kantonale Velonetzplanung, Stand April 2021

- | | |
|------------------------|---|
| Kommunales Velowegnetz | Das kommunale Velowegnetz ergänzt das kantonale Velowegnetz. Das kommunale Velowegnetz verbindet die wichtigsten Ziel- und Quellgebiete innerhalb der Gemeinde Steinhausen. Mit den kommunalen Verbindungen kann ein feinmaschiges Velowegnetz gewährleistet werden. |
| Netzlücken schliessen | Teilweise bestehen im Velowegnetz Netzlücken. Um direkte und sichere Verbindungen zwischen den Wohngebieten, dem Zentrum sowie den Freizeit- und Naherholungsgebieten zu schaffen, sollen die Netzlücken mit attraktiven und direkten Veloinfrastrukturen geschlossen werden. |
| Veloinfrastruktur | Innerhalb von Tempo-30-Zonen fliesst der Veloverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr mit (Mischverkehr). Der Veloverkehr braucht daher keinen Velostreifen oder Ähnliches auf der Fahrbahn. |

Velostrasse Velostrassen sind für das Velo optimierte Quartierstrassen und machen für die Nutzenden eine sichere, komfortabel und flüssige Fahrt abseits der Hauptachsen möglich. Velostrassen können als Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs dienen. Im Rahmen weiterer Planungen sind Velostrassen detaillierter zu prüfen.

Kombinierter Fuss- und Veloweg In der Gemeinde Steinhausen liegen kombinierte Fuss- und Velowege vor. Diese Wege sind teilweise zu schmal. Dies führt zu Konfliktsituationen zwischen Fuss Gehenden und Velofahrenden. Dadurch sinkt die Attraktivität des Weges sowohl für den Fuss- sowie auch für den Veloverkehr. Die Ausgestaltung und die Dimensionierung sollen in Anlehnung an die VSS-Normen sowie an die Empfehlung von Pro Velo und Fussverkehr Schweiz erfolgen.

- Ziele**
- Mehr und längere Wegetappen mit dem Velo
 - Sicheres, direktes und attraktives Wegnetz für den Veloverkehr

Beschlüsse 4.1-A Kantonales Velowegnetz

Die Gemeinde beantragt beim Kanton den Ausbau von Wegen auf dem kantonalen Velowegnetz.

Federführung: Kanton

4.1-B kommunales Velowegnetz

a) Die Gemeinde vervollständigt das bestehende kommunale Velowegnetz und prüft dafür geeignete Massnahmen.

b) Die Gemeinde ist bestrebt, die kombinierten Fuss- und Velowegen gemäss Normen und Empfehlungen auszubauen.

c) Die vorhandenen Wegrechte auf Velorouten werden von der Gemeinde durchgesetzt respektive die Wahrnehmung der Wegrechte ermöglicht (Aufhebung Fahrverbote im Velowegnetz).

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Anträge an den Kanton				
4.1-A1	Knounerstrasse (Bahnhofstrasse bis Zugerstrasse)	Erstellung beidseitiger Velostreifen.	-	-
4.1-A2	Hinterbergstrasse	Ausbau beidseitiger Velostreifen.	-	-
4.1-A3	Höfenstrasse	Strassenverbreiterung für Begegnungsfall PW/Velo.	-	-

Verbindlicher Planinhalt				
4.1-B1	Gleisweg	Bereitstellen einer durchgehenden Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Bahnlinie zwischen dem Bahnhof und dem Chamer Veloweg inklusive Anbindung an die Sennweidstrasse sowie ins Arbeitsplatzgebiet Städtler Allmend (Cham).	Zwischenergebnis	Kurzfristig
4.1-B2	Albisstrasse-Höfenstrasse	Schliessung der Netzlücke zwischen der Albisstrasse und der Höfenstrasse.	Zwischenergebnis	Kurzfristig
4.1-B3	Erschliessungsstrasse Steihuser Allmend	Im Zusammenhang der Erschliessung Steihuser Allmend, Erstellung sichere und attraktive Fuss- und Veloweginfrastruktur.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B4	Bahnhof - Hinterbergstrasse	Im Zusammenhang mit dem Bustrasse durchgehender Fuss- und Veloweg zwischen dem Bahnhof Steinhausen und der Hinterbergstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B5	Dorfbachweg (Knonauerstrasse bis Industriestrasse)	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Kurzfristig
4.1-B6	Schulhausweg (Mattenstrasse bis Blickensdorferstrasse)	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr/Aufhebung Fahrverbot für Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B7	Sennweidweg	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B8	Erliweg (Hasenbergstrasse bis Grabenackerstrasse)	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr/Aufhebung Fahrverbot für Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B9	Bannstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B10	Zürcherhofstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr/Aufhebung Fahrverbot für Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B11	Weidweg	Aufhebung Fahrverbot für den Veloverkehr.	Festsetzung	Kurzfristig
4.1-B12	Mattenstrasse - Rainstrasse	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.1-B13	Dorfbachweg (Chamer Veloweg bis Knonauerstrasse)	Ausbau Infrastruktur für kombinierten Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Kurzfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Veloverkehr und TBA
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	Kantonale Velonetzplanung Kanton Zug, April 2021; Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation; kantonaler Richtplan V10.1; Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen Pro Velo und Fussverkehr Schweiz; Velowegnetzplanung Handbuch Velokonferenz Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bezug	Beschlüsse, kantonales Wanderwegnetz, kommunales Fusswegnetz, verkehrsberuhigte Bereiche, Verhinderung Ausweichverkehr

4.2 Verbesserung Veloquerungen

Ausgangslage Zu einem sicheren und attraktiven Velowegnetz zählen auch Querungs- und Abbiegehilfen für den Veloverkehr. In der Gemeinde Steinhausen liegen keine Querungshilfen für den Veloverkehr vor, obwohl teilweise Strassen stark vom motorisierten Individualverkehr belastet sind. Mit Querungshilfen an Knoten oder bei wichtigen Verbindungen wird die Attraktivität sowie die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr erhöht.

- Ziele**
- Sicheres, direktes und attraktives Wegnetz für den Veloverkehr
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschlüsse 4.2-A Verbesserung Veloquerungen (Kantonsstrassen)

Die Gemeinde informiert den Kanton über gefährliche Veloquerungen im Kantonsstrassennetz. Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Realisierung von Querungs- und Abbiegehilfen für den Veloverkehr zur Querung der Strasse realisiert werden.

Federführung: Kanton

4.2-B Verbesserung Veloquerungen (Gemeindestrassen)

Die Gemeinde prüft die Behebung von gefährlichen Veloquerungen und erarbeitet zweckmässige Massnahmen, um sichere Veloquerungen zu schaffen.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Anträge an den Kanton				
4.2-A1	Dorfbachweg (Knonauerstrasse)	Anbieten von Veloquerungen am Knoten Knonauerstrasse/Dorfbachweg.	-	-
Verbindlicher Planinhalt				
4.2-B1	Dorfbachweg (Sumpfstrasse/Turmstrasse)	Anbieten einer Veloquerung über Sumpfstrasse/Turmstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.2-B2	Rigiweg	Anbieten einer Veloquerung am Knoten Sennweidstrasse/Rigiweg.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Veloverkehr und TBA
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	Kantonale Velonetzung Kanton Zug, April 2021; Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation; kantonaler Richtplan V10.1; Veloverkehr in Kreuzungen Handbuch Velokonferenz Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)

4.3 Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Veloverkehr)

Ausgangslage Unterführungen ermöglichen das Queren von Verkehrsinfrastrukturen mit grosser Trennwirkung. Der Velofahrende fährt vielfach mit hoher Geschwindigkeit die Rampe abwärts in die Unterführung. In der Gemeinde Steinhausen sind die Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schmal, wodurch es zu Konfliktsituationen zwischen diesen Verkehrsteilnehmenden kommt. Die bestehenden Unterführungen sind zu verbreitern und auf die Begegnung zwischen dem Fuss- und Veloverkehr gemäss VSS Norm 40 246a zu dimensionieren. Eine Einladende und übersichtliche Gestaltung erhöht die Attraktivität für den Veloverkehr.

- Ziele**
- Sicheres, direktes und attraktives Wegnetz für den Veloverkehr
 - Erhöhung subjektives Sicherheitsempfinden für den Veloverkehr

Beschluss 4.3-A Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Veloverkehr)

Die Gemeinde sorgt dafür, dass die bestehenden Unterführungen zu Gunsten des Veloverkehrs verbreitert, aufgewertet und übersichtlich gestaltet werden.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
4.3-A1	Bahnhof Steinhausen	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.3-A2	Einkaufszentrum Zugerland	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Vororientierend	Langfristig
4.3-A3	Dorfbachweg bei Autobahn A14	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig
4.3-A4	Dorfbachweg bei Knonauerstrasse	Verbreiterung und Aufwertung Unterführung für Fuss- und Veloverkehr.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Veloverkehr, SBB
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	VSS-Normen, Velowegnetzplanung Handbuch Velokonferenz Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA) Veloverkehr in Kreuzungen Handbuch Velokonferenz Schweiz und Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bezug	Verbreiterung und Aufwertung von Unterführungen (Fussverkehr)

4.4 Veloabstellanlagen

Ausgangslage	Mit attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Velowegnetzen können wichtige Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung des Velos geschaffen werden. Wichtig sind auch gute Veloabstellanlagen an Ziel- und Quellorten.
Veloabstellanlagen	Die Veloabstellanlagen sollen von Diebstahl und Witterung geschützt und gut zugänglich sein. Ebenfalls sind genügend Abstellplätze, welche der zukünftigen Nachfrage entspricht, anzubieten. Der Trend des E-Bikes soll mit der Errichtung von E-Bike-Ladestationen gefördert werden. Einerseits sind neue Veloabstellanlagen an wichtigen Zielgebieten anzubieten und andererseits sind bestehende Veloabstellanlagen zu erweitern und/oder aufzuwerten. Dabei soll auch der kombinierten Mobilität Rechnung getragen werden. Dabei sind an allen wichtigen Bahn- und Bushaltestellen genügend Veloabstellplätze anzubieten (Bike + Ride). Ebenfalls soll das Bike Sharing durch die Gemeinde gefördert werden.
Velostation	Im Zusammenhang mit der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Steinhausen soll eine Velostation (Veloparkierungsanlage mit hoher Qualität) am Bahnhof realisiert werden. Bei der Velostation kann ein Teil durch Personal betreut oder mit einer Videokamera überwacht werden. Dieser Bereich ist nur mit Zugangsberechtigung zugänglich und kann kostenpflichtig sein. Die Velos sind so optimal vor Diebstahl und Witterung geschützt. Ebenfalls kann eine kleine Velowerkstatt in der Velostation integriert werden.
Elektroladestationen	Die Gemeinde Steinhausen trägt das Label «Energistadt». Eine «Energistadt» ist eine Gemeinde, die sich kontinuierlich für eine effiziente Nutzung von Energie, den Klimaschutz und erneuerbaren Energien sowie umweltverträgliche Mobilität einsetzt. Daher soll die Gemeinde Steinhausen die Elektromobilität angemessen fördern, indem sie die Ausstattung zur Verfügung stellt.
Mikromobilität	Die Mikromobilität (E-Trottinett, Hoverboard, Segway etc.) soll in Zukunft vermehrt berücksichtigt werden. Dabei soll die Mikromobilität im Hub-Prinzip (definierte Standorte für Ausleihen und wieder abstellen) erfolgen. Das Free-Float-Prinzip (keine Fixe Standorte für ausleihen und wieder abstellen) soll in der Gemeinde Steinhausen untersagt sein. An wichtigen Zielgebieten soll neben Veloabstellanlagen Flächen für Standorte der Mikromobilität zur Verfügung gestellt werden.

- Ziele
- Bedarfsgerechte auf die Nachfrage abgestimmte Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellgebieten
 - Veloabstellanlagen/Velostation, welche vor Witterung und Diebstahl geschützt sind
 - Klimafreundliche Mobilität fördern

Beschlüsse 4.4-A Schaffen von Veloabstellanlagen

Die Gemeinde prüft und realisiert nach Möglichkeit zusammen mit Dritten an den wichtigsten Punkten z. B. bei Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Haltestellen sowie weiteren Anlagen mit hoher Personenfrequenz attraktive Veloabstellanlagen. Dabei soll die kombinierte Mobilität (Bike + Ride, Bikesharing) berücksichtigt werden.

Federführung: Gemeinde

4.4-B Aufwertung und Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze

Die Gemeinde prüft die Nachfrage bei den Veloabstellanlagen zusammen mit Dritten und erhöht proaktiv das Angebot. Veloabstellanlagen, welche den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, sind aufzuwerten.

Federführung: Gemeinde

4.4-C Schaffen einer Velostation

Im Zusammenhang mit der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Steinhausen realisiert die Gemeinde eine Velostation am Bahnhof.

Federführung: Gemeinde

4.4-D Förderung von klimafreundlicher Mobilität

- a) Die Gemeinde stellt Elektroladestationen bei grösseren Abstellplätzen für den Veloverkehr zur Verfügung.
- b) An wichtigen Zielgebieten sind neben Veloabstellanlagen Flächen für Mikromobilitätsstandorte zur Verfügung zu stellen.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
4.4-A1	Friedhof Erli	Realisierung neue Veloabstellanlage.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-A2	Waldhütte	Realisierung neue Veloabstellanlage (nicht überdacht) unter Berücksichtigung Waldgesetz.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-B1	Bushaltestelle Steinhausen, Eichholz	Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-B2	Bushaltestelle Steinhausen, Oele	Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze.	Festsetzung	Kurzfristig

4.4-B3	Dorfzentrum	Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-B4	Bushaltestelle Steinhausen, Birkenhalde	Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-B5	Einkaufszentrum Zugerland	Zusammen mit Betreiber Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze prüfen.	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-B6	Bahnhof Rigiblick	Aufwertung Veloabstellanlage, Erhöhung Anzahl Abstellplätze	Festsetzung	Kurzfristig
4.4-C1	Bahnhof Steinhausen	Realisierung Velostation.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	SBB, Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen
Hinweise/Grundlagen	-
Bezug	Beschlüsse Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen

5. Teilbereich Öffentlicher Verkehr

5.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen

Ausgangslage Der Bahnhof Steinhausen liegt an der heutigen Peripherie des Dorfkerns. Durch die ungenügende Gestaltung und wegen der mangelhaften Unterführung besitzt der Bahnhofsbereich keine Aufenthaltsqualität. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern entsprechen aufgrund ungenügender Führung nicht einem modernen und zeitgemässen Bahnhof. Die Züge können nur über den Mittelperron erreicht werden. Ein direkter Zugang zum Bahnhofplatz fehlt, da die östlichen Geleise als Abstellgleise verwendet werden. Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Bahnhofgebietes (vgl. Kapitel 6.2) soll eine multimodale Drehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden am Bahnhof geschaffen werden. Dabei ist die Park + Ride Anlage sowohl in der Lage, in der Gestaltung sowie auch in der Anzahl zu prüfen. Neben dem soll der Bahnhof mit einer attraktiven Velostation (vgl. Kapitel 4.4) ausgerüstet werden. Auf dem Bahnhofareal sollen Sharing-Angebote zur Verfügung gestellt werden. Es soll ein moderner Bahnhofplatz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Die Anbindung zwischen dem Dorfzentrum und dem Bahnhof ist zu stärken.

- Ziele**
- Schnelle und direkte Umsteigebeziehungen sämtlicher Verknüpfungspunkte
 - Attraktiver Dreh- und Angelpunkt für alle Verkehrsteilnehmende
 - Direkter Zugang vom Bahnhofplatz auf den Perron

Beschluss 5.1-A Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen

Die Gemeinde entwickelt in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zug und der SBB die multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Realisierungshorizont	Mittelfristig
Beteiligte Stellen	SBB, Kanton
Massnahmen	Konzeptstudie, Projekt
Hinweise/Grundlagen	Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation
Bezug	Beschlüsse Aufwertung Bahnhofgebiet, Velostation, Bustrasse Bahnhof Steinhausen

5.2 Bustrasse Bahnhof Steinhausen

Ausgangslage Das Busangebot am Bahnhof Steinhausen ist bescheiden. Lediglich die Buslinie 36 bedient den Bahnhof. Die restlichen Buslinien verkehren stattdessen um den Bahnhof herum über die hoch frequentierte Chamerstrasse und den Autobahnzubringer Grindel. Mit einer neuen Bustrasse gemäss kantonalem Richtplan zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Einkaufszentrum Zugerland können sämtliche Buslinien den Bahnhof Steinhausen erschliessen. Zudem können sie die stark frequentierten Strassen und Knoten umfahren, wodurch die Reisezeit verkürzt und Verspätungen vermieden werden können. Neben der Bustrasse soll eine Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen werden.

- Ziele**
- Bessere Anbindung an den Bahnhof Steinhausen
 - Verkürzung Reisezeiten
 - Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Beschlüsse 5.2-A Bustrasse Bahnhof Steinhausen

a) Die Gemeinde befürwortet die Realisierung des Bustrasses.

Federführung: Kanton

b) Die Gemeinde Steinhausen koordiniert ihre raumwirksamen Tätigkeiten mit der Planung des Bustrasses.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	-
Realisierungshorizont	-
Beteiligte Stellen	Amt für Raum und Verkehr
Massnahmen	Projekt/Konzessionsgesuch
Hinweise/Grundlagen	Kantonaler Richtplan V6.7
Bezug	Beschluss Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen, kommunales Fuss- und Velowegnetz

5.3 Verbesserung der Erschliessungsgüte

Ausgangslage Die Bauzonen der Gemeinde Steinhausen liegen mit Ausnahme des Ortsteil Bann in einer ÖV-Gütekategorie B (gute Erschliessung), C (mittlere Erschliessung) oder D (geringe Erschliessung). Grosse Teile des nördlichen und östlichen Gemeindegebiets von Steinhausen liegt aktuell in der ÖV-Gütekategorie D und sind somit eher schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Gebiet verfügt über ein grosses Nachfragepotenzial. Die Distanz von den ausserliegenden Wohngebieten zur Bushaltestelle ist mit über 500 m verhältnismässig weit. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr soll im nördlichen und östlichen Siedlungsgebiet verbessert werden.

- Ziele**
- Verbesserung des ÖV-Angebots an den eher ungenügend erschlossenen Baugebieten
 - Förderung des öffentlichen Verkehrs

Beschlüsse 5.3-A Verbesserung der Erschliessungsgüte

a) Die Gemeinde erarbeitet eine ÖV-Strategie. Neben einem Variantenstudium der Buslinien soll in der ÖV-Strategie zudem die Themen Ortsbus, Schulbus, On-demand-Angebote oder Angebote im Bereich öffentlicher Individualverkehr thematisiert werden.

b) Die Gemeinde setzt die Bestvariante aus der ÖV-Strategie unter Einbezug der ZVB und des Amtes für Raum und Verkehr um.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Vororientierend
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	Amt für Raum und Verkehr
Massnahmen	ÖV-Strategie/Konzessionsgesuch
Hinweise/Grundlagen	-

6. Teilbereich Motorisierter Individualverkehr

6.1 Autobahn-Halbanschluss Steinhausen in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis

Ausgangslage Gemäss kantonalem Richtplan (V 2.3) prüft der Kanton im Jahr 2035 den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse (V 3.2). Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele, ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd mit Verbindung nach Baar oder Zug zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein. Für die Gemeinde Steinhausen bringt der Autobahn Halbanschluss in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis, insbesondere mit Blick auf die Gebietsentwicklung «Äussere Lorzenallmend» der Stadt Zug, aus verkehrstechnischer Sicht eine Entlastung, weshalb die Gemeinde beim Kanton die Umsetzung des Autobahn-Halbanschlusses beantragt. Mit dem Autobahn-Halbanschluss würde sich die heutige Situation zur Abendspitzenstunde im Bereich der Knonauerstrasse entlasten. Zudem würde sich der künftige Mehrverkehr aus den Gebieten Sumpf, Turm und Choller Ost nicht negativ auf die Gemeinde Steinhausen auswirken. Das Gebiet «Steihuser Allmend» befindet sich in der Arbeitszone A und könnte in naher Zukunft bebaut werden. Die Gemeinde sieht vor, dieses Gebiet in den nächsten Jahren zu erschliessen. Sowohl die Erschliessung des Gebietes «Steihuser Allmend» sowie der künftige Autobahn-Halbanschluss werden voraussichtlich über den Kreisel «Augass» erschlossen. Solange der Platzbedarf sowie die Linienführung für Auf- und Abfahrt des Autobahn-Halbanschlusses nicht bekannt ist, kann keine zweckmässige Erschliessung für das Gebiet «Steihuser Allmend» geplant werden.

- Ziele**
- Entlastung der stark belasteten Knoten und Strassenzüge
 - Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen
 - Möglichst zeitnahe Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen

Beschlüsse 6.1-A Autobahn-Halbanschluss Steinhausen in Richtung Blegi, Luzern/Affoltern am Albis

a) Die Gemeinde Steinhausen unterstützt die Umsetzung des Autobahn-Halbanschlusses. Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Umsetzung des Autobahn-Halbanschlusses

Federführung: Bundesamt für Strassen (ASTRA)

b) Die Gemeinde Steinhausen koordiniert ihre raumwirksamen Tätigkeiten mit der Planung des Autobahn-Halbanschlusses.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	-
Realisierungshorizont	-
Beteiligte Stellen	ASTRA, Kanton Zug TBA, Gemeinde Steinhausen
Massnahmen	Bauprojekt
Hinweise/Grundlagen	Kantonaler Richtplan V2.3, V3.3, V3.6; Gesamtstudie Anbindung Zug/Baar an die A4a, Tiefbauamt Kanton Zug; Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation März 2021

6.2 Aufwertung Zentrum und Bahnhofgebiet

Ausgangslage Die Bahnhofstrasse führt mitten durch das Ortszentrum von Steinhausen. Die Strasse wirkt verkehrsorientiert und bietet wenig Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr und trägt wenig zur Hitzeminderung bei. Der Bahnhof gilt als Ankunft- und Abfahrtsort und bildet die Visitenkarte für die Gemeinde. Der Strassenraum der Bahnhofstrasse durch das Zentrum sowie beim Bahnhof wird von allen Verkehrsteilnehmenden benutzt. Es ist ein erhöhtes Fussgänger- und Veloverkehrsaufkommen vorhanden. Der Strassenraum wirkt eintönig und unattraktiv und stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsteilnehmenden soll ein qualifiziertes Verfahren bspw. ein Studienauftrag über den Dorfkern Steinhausen und das Bahnhofsgebiet ausgearbeitet werden. Dabei soll der Weihermattplatz als innerörtlicher Freiraum unter Berücksichtigung der Anlieferung und Zufahrt der umliegenden Liegenschaften gestaltet werden. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Dorfzentrum ist zu stärken.

- Ziele**
- Siedlungsverträgliches und attraktives Ortszentrum
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Förderung Fuss- und Veloverkehr
 - Reduktion Hitzebelastung im Strassenraum

Beschluss 6.2-A Aufwertung Zentrum und Bahnhofgebiet

Die Gemeinde führt ein qualifiziertes Verfahren bspw. ein Studienauftrag zur Umgestaltung und Aufwertung der Bahnhofstrasse vom Dorfzentrum bis zum Bahnhof Steinhausen durch. Dabei ist dem Fuss- und Veloverkehr inkl. Verbindung zum Bahnhofareal, dem Aufenthalt im Zentrum, der Hitzeminderung, der Verkehrssicherheit wie auch der angrenzenden Nutzung besondere Beachtung

zu schenken. Im Zusammenhang mit dem Konzept ist eine temporeduzierte Zone zu prüfen.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festsetzung
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	ZVB, Gewerbevereine Steinhausen, Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Studienauftrag, Einführung verkehrsberuhigter Bereich, Freiraumkonzept Weihermattplatz
Hinweise/Grundlagen	Kantonaler Richtplan V9.1, V11.1, Landschaftsentwicklungskonzept Gemeinde Steinhausen
Bezug	Beschluss Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen

6.3 Aufwertung und Entlastung Zugerstrasse

Ausgangslage Grundsätzlich passen die Fahrzeuglenkenden die gefahrene Geschwindigkeit der örtlichen Umgebung sowie dem Strassenraum an. Sind Strassen im Siedlungsgebiet sehr breit gestaltet, werden die Strassen als verkehrsorientiert betrachtet und die Fahrzeuglenkenden erhöhen ihre Geschwindigkeit. Dabei schenken sie dem Strassenrand mit den zu Fuss Gehenden und den Velofahrenden zu wenig Aufmerksamkeit. Die Zugerstrasse in der Gemeinde Steinhausen ist eine sehr breit dimensionierte Strasse, wodurch sie verkehrsorientiert wirkt. Mit der heutigen Gestaltung leistet sie keinen Beitrag zur Hitzeminderung. Die Strasse soll gemäss ihren Nutzungsansprüchen dimensioniert und gestaltet werden. Im Zusammenhang mit dem Hauptziel die Fahrzeuglenkenden möglichst direkt auf die übergeordnete Strasse zu führen (vgl. Kapitel 6.4), wird das Verkehrsaufkommen auf der Zugerstrasse abnehmen. Die Zugerstrasse soll primär auf den Fuss-, Velo- und Busverkehr ausgelegt werden.

- Ziele**
- Schaffung von siedlungsverträglichen und attraktiven Strassenräumen
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime
 - Reduktion Hitzebelastung im Strassenraum

Beschluss 6.3-A Aufwertung Zugerstrasse

Die Gemeinde erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) zur Umgestaltung und Aufwertung der Zugerstrasse aus. Die Zugerstrasse soll ein siedlungsverträglicher Charakter erhalten, einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten und grosszügige Gehwege aufweisen. Im Zusammenhang mit dem Konzept ist eine temporeduzierte Zone auf der Zugerstrasse zu prüfen.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festsetzung
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	ZVB, Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Betriebs- und Gestaltungskonzept
Hinweise/Grundlagen	Kantonalen Richtplan V9.1

6.4 Lenkung auf übergeordnetes Strassennetz

Ausgangslage Heute bilden die Zugerstrasse sowie die Bahnhofstrasse die Hauptverbindungen auf die übergeordneten Strassen (Chamerstrasse/Knonauerstrasse). Die Bahnhofstrasse sowie der Kreisel Knonauerstrasse/Bahnhofstrasse ist zur Abendspitzenstunde stark ausgelastet. Die Zugerstrasse wirkt verkehrorientiert und hat ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, obwohl sie von Wohnquartieren umgeben ist. Um das Dorfzentrum sowie die Zugerstrasse vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, soll der Verkehr über mehrere, direkte Strassen auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden. Der quartierinterne Verkehr wird dabei auf direktestem Weg auf die Knonauerstrasse geleitet und die stark belasteten Strassen können aufgrund der Verkehrsverlagerung entlastet werden. Die Erschliessung erfolgt dabei über die Bahnhofstrasse, die Kirchmattstrasse, die Industriestrasse sowie die Albisstrasse via Zugerstrasse direkt auf die Knonauerstrasse. Dadurch kann die Zugerstrasse sowie die Bahnhofstrasse entlastet und siedlungsorientiert gestaltet werden (vgl. Kapitel 6.2 und 6.3). Für die Umsetzung der Strategie muss die Kirchmattstrasse bis zur Zugerstrasse verlängert werden. Der Knoten Kirchmattstrasse/Knonauerstrasse muss auf die Verkehrssicherheit geprüft werden (vgl. Kapitel 6.5 und 6.6).

- Ziele**
- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindung
 - Entlastung der stark belasteten Knoten

Beschluss 6.4-A Hauptverbindung auf übergeordnetes Strassennetz

Die Gemeinde sorgt dafür, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
6.4-A1	Albisstrasse	Direkte Führung auf übergeordnete Strasse durch zweckmässige Gestaltung (Temporeduziert).	Festsetzung	Kurzfristig
6.4-A2	Industriestrasse/ Eichholzstrasse	Direkte Führung auf übergeordnete Strasse durch zweckmässige Gestaltung (Temporeduziert).	Festsetzung	Kurzfristig
6.4-A3	Mattenstrasse/ Kirchmattstrasse	Direkte Führung auf übergeordnete Strasse durch zweckmässige Gestaltung (Temporeduziert).	Festsetzung	Kurzfristig
6.4-A4	Bahnhofstrasse	Direkte Führung auf übergeordnete Strasse durch zweckmässige Gestaltung (Temporeduziert).	Festsetzung	Kurzfristig

6.4-A5	Knonauerstrasse/ Grabenackerstrasse/ Hasenbergstrasse	Direkte Führung auf übergeordnete Strasse durch zweckmässige Gestaltung (Temporeduziert).	Festsetzung	Kurzfristig
--------	---	---	-------------	-------------

Beteiligte Stellen	Kanton Zug TBA
Massnahmen	Projekte, Einführung verkehrsberuhigte Bereiche
Hinweise/Grundlagen	-
Bezug	Beschlüsse Verlängerung Kirchmattstrasse, Anschlusspunkt Knonauerstrasse

6.5 Ergänzung Strassennetz

Ausgangslage Durch Ergänzungen vom Strassennetz können neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete zweckmässig erschlossen werden. Ebenfalls kann durch neue Strassen das bestehende Strassennetz entlastet werden. Damit der motorisierte Individualverkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden kann (vgl. Kapitel 6.4), fehlt ein Strassenstück zwischen der Kirchmattstrasse und der Mattenstrasse. Mit der Schliessung dieses Teilstückes entsteht eine Verbindung vom Gebiet Eschen bis zur Knonauerstrasse. Somit kann der Verkehr, welcher von den Wohngebieten geniert wird, gesammelt und direkt auf die Knonauerstrasse geleitet werden. Die Zugerstrasse sowie das Dorfzentrum sowie der Kreisel Knonauerstrasse/Zugerstrasse kann somit entlastet werden.

Zur Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes «Steihuser Allmend» soll eine neue Erschliessungsstrasse ab der Steihuser Allmend auf den Kreisel Knonauerstrasse/Zugerstrasse vorgesehen werden.

- Ziele**
- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindung
 - Entlastung der stark belasteten Knoten

Beschlüsse 6.5-A Verlängerung Kirchmattstrasse

Die Gemeinde realisiert die Stichstrasse (Sammelstrasse) zwischen der Kirchmattstrasse und der Mattenstrasse.

Federführung: Gemeinde

6.5-B Erschliessung Steihuser Allmend

Die Gemeinde realisiert in Absprache mit dem Kanton die Erschliessungsstrasse ab der Steihuser Allmend bis zum Kreisel Knonauerstrasse/Zugerstrasse zur Erschliessung der Steihuser Allmend.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
6.5-A1	Verbindung Mattenstrasse – Kirchmattstrasse	Realisierung Stichstrasse.	Festsetzung	Kurzfristig
6.5-B1	Erschliessung Steihuser Allmend	Realisierung Erschliessungsstrasse.	Zwischenergebnis	Mittelfristig

Beteiligte Stellen	Kanton Zug TBA/Private Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Projekte
Hinweise/Grundlagen	Agglomerationsprogramm Zug, 4. Generation März 2021
Bezug	Beschlüsse Hauptverbindung auf übergeordnetes Strassennetz, Prüfung Anschlusspunkt Knonauerstrasse

6.6 Prüfung Anschlusspunkt

Knoten
Kirchmattstrasse/
Knonauerstrasse

Das Verkehrsaufkommen auf der Kirchmattstrasse wird in Zukunft mit der Realisierung der Stichstrasse (vgl. Kapitel 6.5) zunehmen. Der bestehende Knoten Knonauerstrasse/Kirchmattstrasse ist heute als vortrittsgeregelter Knoten ausgebildet. Die Knonauerstrasse ist in diesem Bereich mit 60 km/h signalisiert. Der Knoten ist grosszügig dimensioniert. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens auf der Kirchmattstrasse sollen der Knoten und das Temporegime überprüft werden. Es ist ein Knoten vorzusehen, welcher eine hohe Verkehrssicherheit aufweist.

Knoten
Chamerstrasse/
Knonauerstrasse

Der Knoten Chamerstrasse/Knonauerstrasse liegt im Kurvenbereich und leicht erhöht auf einer Kuppe. Im Knotenbereich liegt ein Fussgängerstreifen, dieser ist von Richtung Westen erst spät erkennbar. Der Knoten ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse unübersichtlich. In Zukunft wird das Verkehrsaufkommen und damit das Unfallrisiko steigen. Der Knoten Chamerstrasse/Knonauerstrasse soll überprüft werden.

- Ziele**
- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschluss 6.6-A Prüfung Anschlusspunkt

Die Gemeinde beantragt beim Kanton den Knoten Kirchmattstrasse/Knonauerstrasse sowie den Knoten Chamerstrasse/Knonauerstrasse auf die Verkehrssicherheit unter Einbezug des erhöhten Verkehrsaufkommens zu prüfen.

Federführung: Kanton

Koordinationsstand	-
Realisierungshorizont	-
Beteiligte Stellen	Kanton Zug, Gemeinde Steinhausen
Massnahmen	Projekt
Hinweise/Grundlagen	-
Bezug	Beschlüsse Hauptverbindung auf übergeordnetes Strassennetz, Verlängerung Kirchmattstrasse

6.7 Verkehrsberuhigte Bereiche

Ausgangslage	Die Chamerstrasse, die Knonauerstrasse sowie die Hinterbergstrasse bilden die übergeordneten Strassen in der Gemeinde Steinhausen. Die restlichen Strassen bilden die Sammel- und Erschliessungsstrassen. Diese Strassen erschliessen die Wohngebiete sowie Schulhäuser, Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten und weitere Zielgebiete innerhalb des Siedlungsgebietes. Diese Strassen werden auch vom Fuss- und Veloverkehr häufig benutzt. Sämtliche Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes, welche keine übergeordnete Funktion aufweisen, sollen einem temporeduzierten Bereich zugeordnet werden. Mit einem temporeduzierten Bereich wird beabsichtigt, die Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie für den Fuss- und Veloverkehr im speziellen auch für die Schulkinder zu erhöhen. In einem verkehrsberuhigten Bereich sind die gefahrenen Geschwindigkeiten tiefer. Dabei ist das Sichtfeld gegenüber höheren Geschwindigkeiten grösser, wodurch der Strassenrand mit dem Fuss- und Veloverkehr besser wahrgenommen werden kann. Die Wahrscheinlichkeit, dass Gefahrensituationen im Randbereich früher erkannt werden, steigt deutlich. Neben dem verbessert sich durch das ruhigere Fahrverhalten und den reduzierten Verkehrsemissionen die Wohnqualität massgeblich. In verkehrsberuhigten Bereichen benötigt der Veloverkehr keine separate Infrastruktur.
Einführung	Im Zusammenhang mit der Einführung von den verkehrsberuhigten Bereichen sind überdimensionierte Strassen sowie überdimensionierte Knoten zu überprüfen. Zu breite Strassen wirken verkehrsorientiert und Fahrzeuglenkende erhöhen ihre Geschwindigkeit. Dabei schenken sie dem Strassenrand mit den zu Fuss Gehenden und den Velofahrenden zu wenig Aufmerksamkeit. Zu grosse Knotenradien sind für den Fussverkehr unattraktiv. Sie müssen eine grosse

Konfliktfläche überqueren. Mit geeigneten Gestaltungselementen oder baulichen Massnahmen sind die Problematiken zu beheben. Die Gemeinde sorgt dafür, dass keine den Zielen widersprechenden Projekte realisiert werden.

- Ziele
- Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschluss 6.7-A Verkehrsberuhigte Bereiche

Die Gemeinde prüft die flächendeckende Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen (Ausnahme Knonauerstrasse und Gebiet Hinterberg).

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Verbindlicher Planinhalt				
6.7-A1	Gebiet Hasenberg/ Freudenberg/Eschfeld	Einführung flächendeckender verkehrsberuhigter Bereich; Strassenumgestaltung Grabenackerstrasse, Hasenbergstrasse; Prüfen Knotenradien Knoten Grabenackerstrasse/Knonauerstrasse, Hasenbergstrasse/Knonauerstrasse, Grabenackerstrasse/Hasenbergstrasse; <ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung Sperre Hasenbergstrasse; • Beibehalten Einbahnstrasse (Bannstrasse bis Wiesenweg). 	Festsetzung	Kurzfristig
6.7-A2	Gebiet Eschen	Einführung flächendeckender verkehrsberuhigter Bereich; Strassenumgestaltung Mattenstrasse.	Festsetzung	Kurzfristig
6.7-A3	Gebiet Feldmatt	Ergänzung verkehrsberuhigter Bereich zwischen Knonauerstrasse und Zugerstrasse; Strassenumgestaltung Industriestrasse unter Berücksichtigung Arealentwicklung «Crypto-Areal».	Festsetzung	Kurzfristig
6.7-A4	Gebiet Sennweid/ Schlossberg	Ergänzung verkehrsberuhigter Bereich zwischen Knonauerstrasse und Bahngleise; Strassenumgestaltung Industriestrasse; Prüfen Knotenradien Industriestrasse/Sennweidstrasse.	Festsetzung	Kurzfristig
6.7-A5	Gebiet Sumpf	Einführung flächendeckender verkehrsberuhigter Bereich.	Festsetzung	Mittelfristig

- Beteiligte Stellen Kanton Zug (TBA)
- Massnahmen Verkehrsgutachten inkl. Signalisations- und Markierungspläne, Bauprojekte
- Hinweise/Grundlagen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001

6.8 Gestaltung Ortseingänge

Ausgangslage Mit der Gestaltung von Ortseingängen wird der Fahrzeuglenkende auf die Ortseinfahrt aufmerksam gemacht. Neben einer siedlungsverträglichen Geschwindigkeit dient die gestalterische Aufwertung der Ortseingänge einer Verbesserung der Ankunftssituation und schafft Identifikationspotenzial schaffen.

- Ziele**
- Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs «Visitenkarte»
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschlüsse 6.8-A Gestaltung Ortseingänge auf Kantonsstrassen

Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Gestaltung der Ortseingänge auf Kantonsstrassen.

Federführung: Kanton

6.8-B Gestaltung Ortseingänge auf Gemeindestrassen

Die Gemeinde realisiert ein Eingangstor auf der Blickensdorferstrasse, welches die Geschwindigkeiten der dorfeinwärts fahrenden Fahrzeuge drosselt und ein hohes Identifikationspotenzial aufweist.

Federführung: Gemeinde

Nr.	Objektstandort	Projektbeschreibung	Koordinationsstand	Realisierungshorizont
Anträge an den Kanton				
6.8-A1	Ortseingang Chamerstrasse	Gestaltung Ortseingang.	-	
6.8-A2	Ortseingang Knonauerstrasse	Gestaltung Ortseingang.		
Verbindlicher Planinhalt				
6.8-B1	Ortseingang Blickensdorferstrasse	Gestaltung Ortseingang.	Zwischenergebnis	Kurzfristig

Beteiligte Stellen Kanton Zug (TBA), Gemeinde Steinhausen

Massnahmen Projekt

Hinweise/Grundlagen -

6.9 Reduktion Ausweichverkehr

Ausgangslage Höfenstrasse Die Höfenstrasse wird vielfach als Ausweichroute benutzt. Mit der Verbreiterung der Strasse (vgl. Kapitel 4.1) wird der Ausweichverkehr weiter zunehmen. Mit der Fahrt über die Höfenstrasse kann das Zentrum mit erhöhtem Verkehrsaufkommen umfahren werden. Die Höfenstrasse ist ab der Blickensdorferstrasse mit einem Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet, signalisiert. Mit geeigneten Massnahmen soll der Ausweichverkehr reduziert bzw. verhindert werden. Zu beachten sind dabei die Liegenschaften, welche über die Höfenstrasse erschlossen werden.

Ausgangslage Uerzlikonerstrasse Die Uerzlikonerstrasse führt ab Tannstrasse durch den Steihuserwald in Richtung Uerzlikon. Im rechtskräftigen Verzeichnis der öffentlichen Strassen und Wege gemäss § 5 des Gesetzes über Strassen und Wege (BGS 751.14, GSW) ist die Strasse nach Uerzlikon mit Lauf-Nr. 306 als II. andere öffentlichen Strassen und Wege, a) Strassen, Nr. 4, erfasst. Um allfälligen Ausweichverkehr durch den Steihuserwald zu verhindern, soll ab der Waldhütte in Richtung Uerzlikon ein Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder, ausgenommen Forstwirtschaft, signalisiert werden und die Strasse in die Kategorie «anderer öffentlicher Weg» umklassiert werden.

Ziele ■ Verhinderung unerwünschter Schleichverkehr

Beschluss 6.9-A Verhinderung Ausweichverkehr Höfenstrasse

Die Gemeinde erarbeitet bauliche und betriebliche Massnahmen, um den Schleichverkehr an der Höfenstrasse zu minimieren.

Federführung: Gemeinde

6.9-B Verhinderung Ausweichverkehr Uerzlikonerstrasse

Die Gemeinde erarbeitet betriebliche und planerische Massnahmen, um den Ausweichverkehr in Richtung Uerzlikon zu unterbinden.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Zwischenstand
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	Kanton Zug Fachstelle Veloverkehr, Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Studie, Massnahmen
Hinweise/Grundlagen	-

6.10 Prüfung Signalisation Bannstrasse

Ausgangslage Die Strassen sollen grundsätzlich aufgrund ihrer Funktion und der signalisierten Geschwindigkeit ausgebaut sein. Sehr schmale Strassen bei hohen signalisierten Geschwindigkeiten weisen ein Gefahrenpotenzial auf. Die signalisierte Geschwindigkeit soll den Strassenverhältnissen und den Strassendimensionierungen entsprechen. Auf der sehr schmalen Bannstrasse ist 80 km/h signalisiert. Das Kreuzen zweier Personenwagen ist auch bei sehr tiefen Fahrgeschwindigkeiten auf dieser Strasse nicht möglich. Die Bannstrasse soll entsprechend ihrer Funktion signalisiert werden.

- Ziele**
- Auf die Strassenfunktion abgestimmte Dimensionierung und Signalisation
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschluss 6.10-A Prüfung Signalisation Bannstrasse

Die Gemeinde prüft die Signalisation der Geschwindigkeit auf den Ausbaustandard der Bannstrasse. Bei Bedarf erarbeitet sie ein Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festlegung
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	Kanton Zug (TBA)
Massnahmen	Projekt

6.11 Verkehrslenkung und Mobilitätskonzept

Ausgangslage	Die Gemeinde Steinhausen weist mit den Gebieten Hinterberg, Sennweid und Steihuser Allmend Arbeitszonenreserven von über 20 ha auf. Diese Gebiete sind mit dem motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen. Eine Überlastung der bestehenden Strasseninfrastruktur aufgrund der Entwicklung der Arbeitszonen ist zu verhindern. Die zukünftige Verkehrsnachfrage, insbesondere der Pendler- und der Geschäftsverkehr, ist auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu lenken.
Mobilitätskonzept	Neben konkreten Massnahmen (Infrastrukturbauten, betriebliche und organisatorische Massnahmen) dient das Mobilitätskonzept als Instrument des Mobilitätsmanagements zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr. Dabei soll durch Massnahmen eine effiziente, umwelt- und sozial verträgliche Mobilität angeregt bzw. gefördert werden. Die Schweiz kennt drei verschiedene Instrumente. Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MMU) und das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (MIWO) basieren grundsätzlich auf Freiwilligkeit. Das Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen (MIPA) wird im kommunalen Verkehrsrichtplan verbindlich festgelegt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lenkung der Verkehrsnachfrage auf den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr ■ Stabilisierung und Verbesserung der zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens auf dem Strassennetz ■ Erhöhung Besetzungsgrad der Fahrzeuge des MIV

Beschluss 6.11-A Verkehrslenkung und Mobilitätskonzept

Die Gemeinde Steinhausen sorgt dafür, dass bei Gebietsentwicklungen, insbesondere bei der Entwicklung der Arbeitszonenreserven, ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird. Dabei müssen folgende Themen behandelt bzw. nachgewiesen werden:

- Nachweis der minimal benötigten Anzahl Parkfelder
- Zweckmässige Bewirtschaftung (monetär/zeitlich) der Parkfelder
- Attraktive Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr
- Optimaler Anschluss an den öffentlichen Verkehr

Mögliche Massnahmen sind:

- Förderung öffentlicher Verkehr durch schaffen von Anreizen (z.B. durch ÖV-Gutscheine, Beteiligung an einem Abonnement etc.)
- Förderung Veloverkehr durch Anbieten von Duschen, Velowerkstatt, attraktiven, gedeckten, abschliessbaren Veloabstellanlagen etc.
- Förderung Fussverkehr durch attraktive Wegführungen

- Erhöhung des Besetzungsgrads von Personenwagen durch Zurverfügungstellung einer Mitfahrzentrale
- Parkplatzbewirtschaftung (Vermeidung hohes Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde)
- Zweckmässige Information und Kommunikation
- Förderung von Sharing-Mobility, E-Mobilität und Mikromobilität

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festlegung
Realisierungshorizont	Daueraufgabe
Beteiligte Stellen	Grundeigentümerschaften
Massnahmen	Bauordnung, Parkplatzreglement, Mobilitätskonzept

6.12 Parkierungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr

Parkierungsanlagen	Die Gemeinde Steinhausen weist drei öffentlich zugängliche Parkhäuser mit rund 650 Parkfelder auf. Die Parkhäuser werden monetär bewirtschaftet. Weiter liegen 13 öffentlich zugängliche, oberirdische Parkierungsanlagen (teilweise entlang Gemeindestrassen) mit rund 900 Parkfelder vor. Die oberirdischen Parkierungsanlagen sind mit Ausnahme der Park + Ride Anlage am Bahnhof Steinhausen nicht monetär bewirtschaftet. Das Parkplatzangebot reicht für die vorhandene Nachfrage aus. Der Druck auf die Parkierungsanlagen insbesondere im Zentrum nimmt aber stetig zu. Neben dem «normalen» Parkfeldangebot soll die kombinierte Mobilität wie Carsharing gefördert werden. Zudem sollen bei grösseren Parkierungsanlagen Elektroladestationen zur Verfügung gestellt werden.
Nächtliches Dauerparkieren auf öffentlichem Grund	Die Gemeinde Steinhausen besitzt eine Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund aus dem Jahr 2006. Dabei wird festgelegt, dass es nur mit einer behördlichen Bewilligung und gegen eine Gebühr gestattet ist, Motorfahrzeuge über Nacht regelmässig auf öffentlichen Strassen und Parkplätzen abzustellen. Das regelmässige Abstellen von Wohnwagen, Anhängern und dergleichen ist auf öffentlichen Strassen und Parkplätzen verboten.
Ziele	■ Einführung einer zeitlichen und monetären Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht

Beschlüsse

6.12-A Parkierungsanlagen (MIV)

- a) Die Gemeinde erstellt ein Parkierungskonzept. Darin sollen die Standorte, Angebote und deren Bewirtschaftung geprüft und festgelegt werden.
- b) Die Gemeinde überprüft ihre rechtlichen Grundlagen für die Bewirtschaftungsform und passt ihre rechtlichen Grundlagen an.
- c) Die Gemeinde fördert die kombinierte Mobilität mit Carsharing-Standorten.
- d) Die Gemeinde stellt Elektroladestationen bei grösseren Autoabstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.

Federführung: Gemeinde

Koordinationsstand	Festsetzung
Realisierungshorizont	Kurzfristig
Beteiligte Stellen	Kanton Zug (TBA)
Massnahmen	Parkierungskonzept, Anpassung Parkplatzreglement, Einführung Bewirtschaftung, Erstellung Carsharing Standorte
Bezug	Beschluss Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen