



EINGANG  
21. Juli 2022

Amt für Raum und Verkehr, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Gemeinde Steinhausen  
Abteilung Bau und Umwelt  
Postfach 164  
6312 Steinhausen

T direkt 041 728 54 90  
anja.haefliiger@zg.ch  
Zug, 18. Juli 2022  
ST-2022-027

### **Ortsplanungsrevision Gemeinde Steinhausen, Vorprüfung kommunaler Verkehrsrichtplan**

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. März 2022 haben Sie uns den kommunalen Verkehrsrichtplan zur Vorprüfung eingereicht.

Das Dossier umfasst folgende Dokumente:

- Richtplantext, Kommunalen Verkehrsrichtplan vom 7. März 2022
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, Karte Fussverkehr, Mst. 1:10'000 vom 7. März 2022
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, Karte Veloverkehr, Mst. 1:10'000 vom 7. März 2022
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, Karte öffentlicher Verkehr, Mst. 1:10'000 vom 7. März 2022
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, Karte MIV, Mst. 1:10'000 vom 7. März 2022

Gestützt auf die Mitberichte der Fachstellen äussern wir uns zum kommunalen Verkehrsrichtplan wie folgt:

#### **1. Ausgangslage**

Der kommunale Richtplan ist vom Amt für Raum und Verkehr vorzuprüfen und anschliessend zu genehmigen (Ziff. 2, Abs. 1, lit. e) Verfügung über die Delegation von Zuständigkeiten der Baudirektion). Ein raumplanerischer Bericht nach Art. 47 RPV ist auf Stufe kommunale Richtplanung nicht erforderlich. Die kantonalen Richtplanvorgaben werden im Richtplantext korrekt wiedergegeben und auch das Verfahren gemäss Art. 15 und 37 PBG wird korrekt aufgezeigt.

## 2. Vorprüfung

### 2.1. Grundsätzliches

#### *Richtplantext*

Im Kapitel 2.2 (Strategie) werden die übergeordneten kommunalen Ziele als «Hauptziele» aufgeführt. Zu den «Hauptzielen» werden jeweils in den Texten «Stossrichtung» die Zielsetzungen konkretisiert. Unter den Kapiteln zu den Teilbereichen Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV) werden die «Beschlüsse» aufgeführt. Diese enthalten konkrete Angaben über die Massnahmen, die ergriffen werden sollen, über den aktuellen Koordinationsstand und den Realisierungshorizont. Dabei wird im Bezug auf die Richtplankarten unterschieden zwischen «orientierender Planinhalt» und «verbindlicher Planinhalt». Der Begriff «orientierender Planinhalt» ist in diesem Zusammenhang nicht eindeutig. Da mit den Beschlüssen unter «orientierender Planinhalt» die Kantonsstrassen, kantonalen Velostrecken oder kantonale Wanderwege betroffen sind, werden diese als Anträge zur Prüfung an den Kanton verstanden. Die Absicht der Gemeinde, konkrete Massnahmen mit dem Kanton zu prüfen können im kommunalen Richtplan festgelegt werden. Entsprechend ist im Richtplantext der Begriff «orientierender Planinhalt» durch die Bezeichnung «Anträge an den Kanton» zu ersetzen. Bei der Formulierung der Beschlüsse ist darauf zu achten, dass sie nicht als Auftrag, sondern als Antrag an den Kanton deklariert und verstanden werden (z.B. S. 23, 4.2-A Verbesserung Veloquerungen (Kantonsstrassen): «*Die Gemeinde beantragt beim Kanton die Realisierung von Querungs- und Abbieghilfen...*» statt «*In Zusammenarbeit mit dem Kanton sollen Querungs- und Abbieghilfen...realisiert werden*».).

Für die Umsetzung der Beschlüsse ist ein gewisser Spielraum offen zu halten und der Detaillierungsgrad entsprechend einem Richtplan zu halten. Genaue Angaben in Metern zu den Breiten der Velostreifen sind als Beschluss in einem kommunalen Richtplan nicht stufengerecht. Deshalb ist darauf zu verzichten.

Die gemeindlichen Verkehrsmassnahmen innerhalb der Agglomerationsprogramme Zug (AP Zug) sind abgestimmt auf die Umsetzungsfristen des Bundesprogramms «Agglomerationsverkehr» umzusetzen. Einzelne Realisierungshorizonte im Richtplantext sind entsprechend anzupassen.

**Vorbehalt:** Die Bezeichnung «Orientierender Planinhalt» ist durch «Anträge an den Kanton» zu ersetzen und die Formulierung der Beschlüsse ist wie erläutert anzupassen.

#### *Richtplankarten*

Der Richtplaninhalt wird auf den vier Richtplankarten dargestellt. Dabei wird zwischen «verbindlicher Planinhalt», «orientierender Planinhalt» und «hinweisender Planinhalt» unterschieden. Der Unterschied zwischen «orientierender» und «hinweisender Planinhalt» ist nicht klar. Handelt es sich um Beschlüsse die als «Anträge an den Kanton» zu verstehen sind, dürfen diese auch unter «verbindlicher Planinhalt» aufgeführt werden. Die übrigen «orientierenden» Inhalte sind unter «hinweisender Planinhalt» aufzuführen. Die Inhalte können somit in «ver-

bindlicher Planinhalt» und «hinweisender Planinhalt» kategorisiert werden. Zum besseren Verständnis, woher die Hinweise kommen, ist unter Beschrieb genauer anzugeben, aus welchem Teilbereich des kommunalen Richtplans oder dem kantonalen Richtplan die Angaben entnommen wurden.

Es sind nur festgesetzte Inhalte des kantonalen Richtplans darzustellen. Da die kantonale Velonetzplanung noch nicht festgesetzt ist, ist auf die Darstellung des kantonalen Velonetzes auf der Richtplankarte zu verzichten. Die Erläuterungen im Richtplantext sollten dafür mit einer Karte des aktuellen Planungstandes des kantonalen Velonetzes ergänzt werden. Es ist zu erwähnen, dass die Anpassung im kantonalen Richtplan auf Ende 2023 vorgesehen ist.

**Vorbehalt:** Die Darstellung der Richtplankarten ist wie erläutert zu vereinfachen (nur «verbindlicher» und «hinweisender Planinhalt») und die Legende ist wo nötig zu präzisieren.

## 2.2. Teilbereich Fussverkehr

In der Karte «Fussverkehr» ist das kantonale Wanderwegnetz gemäss dem aktuellen Stand des kantonalen Richtplans unvollständig bzw. mit Abweichungen dargestellt. Folgende Abweichungen sind festzustellen:

- Der Wanderweg vom Bahnhof Richtung Süden auf der Sennweidstrasse und auf der Industriestrasse bis zur Goldermattenstrasse sowie entlang des Dorfbachs fehlt;
- Der eingezeichnete Weg auf dem Vorderhöfweg und von dort Richtung Süden auf der Höfenstrasse ist kein kantonaler Wanderweg;
- Im Zimbelwald besteht bei der Wanderwegführung eine Differenz zwischen der gemeindlichen Karte Fussverkehr und dem kantonalen Richtplan. Hier ist der Eintrag in der gemeindlichen Karte Fussverkehr richtig. Der kantonale Richtplan wird im Rahmen einer Fortschreibung angepasst.

Der Gleisweg und der Dorfbachweg sind Bestandteil des AP Zug 4. Generation mit Umsetzung 2024-27.

**Vorbehalt:** In der Karte «Fussverkehr» ist das kantonale Wanderwegnetz gemäss dem kantonalen Richtplan einzuzeichnen (mit Ausnahme Linienführung im Zimbelwald).

**Vorbehalt:** Die Realisierungshorizonte Gleisweg (3.1-A2, 4.1-B1) und Dorfbachweg (3.1-A8, 4.1-B5 und B13) sind auf «Kurzfristig» (statt Mittelfristig) zu setzen.

## 2.3. Teilbereich Veloverkehr

Auf den beiden Strassenabschnitten vom Kreisel Knonauer-/Zugerstrasse, Kreisel Knonauer-/Bahnhofstrasse und vom Kreisel Grindel Abzweiger Hinterbergstrasse/Bahnhof Nord bestehen gemäss aktuellem kantonalem Richtplan keine kantonalen Velostrecken. Diese Verbindungen sind in der kantonale Velonetzplanung vorgesehen, jedoch vom Kantonsrat noch nicht festgesetzt. Eine Festsetzung und entsprechende Anpassung des kantonalen Richtplans sind per Ende 2023 vorgesehen. Mit dem Vermerk «Richtplaninhalt» sind in der Karte «Veloverkehr» Velostrecken eingezeichnet, welche nicht im kantonalen Richtplan verankert sind.

Die Gemeinde will mit dem Kanton den Ausbau von Wegen auf dem kantonalen Velonetz koordinieren (Beschluss 4.1.-A). Dieser Beschluss ist als Antrag beim Kanton und nicht als Ausbauprojekt zu verstehen. Dies ist im Richtplantext (Beschlüsse 4.1-A1 und 4.1-A2) entsprechend zu formulieren und auf die Angabe von Breiten in Meter der Velostreifen ist zu verzichten.

Die Gemeinde will dafür sorgen (Beschluss 4.3-A), dass die bestehenden Unterführungen zu Gunsten des Veloverkehrs verbreitert werden. Dagegen ist nichts einzuwenden. In der Karte «Veloverkehr» sind kantonale Velostrecken mit der Signatur «Ausbau» (dunkelblau gepunktet) versehen. Für einen Ausbau an sich auf diesen Strecken ist jedoch der Kanton zuständig. Die Darstellung ist unklar und teilweise fehlerhaft und führt somit zu Missverständnissen.

Der Gleisweg und der Dorfbachweg sind Bestandteil des AP Zug 4. Generation mit Umsetzung 2024-27. Die Netzlücke Albisstrasse - Höfenstrasse gehört zum AP Zug 3. Generation mit Umsetzung bis 2025.

- Vorbehalt:** Die Darstellung der Karte «Veloverkehr» ist zu überarbeiten: Das kantonale Velowegnetz ist gemäss der Richtplankarte des Kantons Zug zu übernehmen bzw. zu ergänzen. Der Begriff «Ausbau» ist für die Kantonsstrassen Knonauerstrasse und Hinterbergstrasse zu entfernen.
- Vorbehalt:** Die Formulierungen im Richtplantext auf S. 21, Beschlüsse 4.1-A / 4.1 -A1 / 4.1.-A2 sind zu überarbeiten (keine Angaben von Breiten der Velostreifen).
- Vorbehalt:** Die Realisierungshorizonte Gleisweg (3.1-A2, 4.1-B1) und Dorfbachweg (3.1-A8, 4.1-B5 und B13) sind auf «Kurzfristig» (statt Mittelfristig) zu setzen.
- Vorbehalt:** Der Realisierungshorizont Netzlücke Albisstrasse - Höfenstrasse (4.1-B2) ist auf «Kurzfristig» (statt Mittelfristig) zu setzen.

#### **2.4. Teilbereich Öffentlicher Verkehr**

Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen (5.1-A) und Verbesserung der Erschliessungsgüte (5.3-A) sind Bestandteil des AP Zug 4. Generation mit Umsetzung 2024-27.

- Vorbehalt:** Die Realisierungshorizonte Multimodale Drehscheibe Bahnhof Steinhausen (5.1-A) und Verbesserung der Erschliessungsgüte (5.3-A) sind auf «Kurzfristig» (statt Mittelfristig) zu setzen.

#### **2.5. Teilbereich Motorisierter Individualverkehr**

##### *Lenkungsmassnahmen im Arbeitsgebiet*

Die Gemeinde Steinhausen verfügt in den Arbeitsplatzzonen im Gebiet Hinterberg, Sennweid und Steihuser Allmend über mehrere unüberbaute Bauzonen. Diese Gebiete sind mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr gut erschlossen. Entsprechend gilt es die Rahmenbe-

dingungen für die Entwicklung der Arbeitsplazzonen so zu setzen, dass die Verkehrsnachfrage gezielt auf den öffentlichen Verkehr sowie Veloverkehr gelenkt wird. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision sind behörden- und grundeigentümergebundene Rahmenbedingungen (Gesetz, Bauordnung, Reglement) zu setzen, um die Verkehrsnachfrage in den Arbeitsplazzonen von Steinhausen – insbesondere den Pendler- aber auch Geschäftsverkehr – möglichst auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Veloverkehr zu lenken. Nur so können die für den ÖV und Fuss-/Veloverkehr geplanten Ausbauten im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans ihre Wirkung optimal entfalten. Neben konkreten Massnahmen (Infrastruktur, betrieblich, organisatorisch) ist ein entsprechender Beschluss in den kommunalen Verkehrsrichtplan aufzunehmen. Grundlage: Agglomerationsprogramm Zug 4. Generation, Massnahme M48.01 Prio. A, Gemeinde Steinhausen.

#### *Autobahnhalbanschluss Steinhausen*

Die Aussagen auf Seite 31, 6.1-A, widersprechen dem kantonalen Richtplan, wonach erst ab dem Jahr 2035 geprüft wird, ob der Anschluss aus verkehrlicher Sicht trotz Ausbau der Chamer- und Nordstrasse notwendig ist. Eine vom Tiefbauamt in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass auf der Knonauerstrasse heute und in Zukunft kein Kapazitätsproblem besteht, welches ein Vorziehen des Halbanschlusses rechtfertigen würde. Der Autobahnhalbanschluss Steinhausen ist erst dann ein Thema, wenn die erwartenden Wirkungen von der Kapazitätserhöhung der Chamer-/Nordstrasse nicht erreicht werden. Solange ist der Halbanschluss entsprechend aus dem Richtplantext zu entfernen (6.1-A).

Es ist noch nicht klar, wo der Halbanschluss an die Kantonsstrasse angeschlossen werden soll. Entweder am Kreisel Knonauer-/Zugerstrasse oder an einem neuen Anschluss zwischen Kreisel und Autobahnbrücke. Eine Vermischung der beiden Erschliessungen Autobahnhalbanschluss und Steinhauser Allmend wird nicht als zweckmässig erachtet. Die Frage der Erschliessung der Steinhauser Allmend ist im Zusammenhang mit dem Autobahnhalbanschluss zu lösen.

#### *Lenkung auf übergeordnetes Strassennetz*

Gemäss Seite 34, Kap. 6.4 soll der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden. Aus Sicht der Raumplanung wird die Entlastung und Beruhigung der Strassen im Dorfzentrum und in Quartieren mit hohem Wohnanteil begrüsst. Die Netzhierarchie der Strassen ist dabei jedoch weiterhin zu gewährleisten. Ein Ausbau des Knotens Kirchmattstrasse / Knonauerstrasse ist nicht erwünscht.

#### *Auswirkungen Verkehrsumlagerungen aus lärmtechnischer Sicht*

Der kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Steinhausen hat zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr direkt auf die Hauptverbindungen zu lenken und den unerwünschten Durchgangsverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes Steinhausen zu verhindern. Die Erschliessung des Dorfzentrums entlang der von Süden nach Norden verlaufenden verkehrsorientierten Zugerstrasse soll durch ein neues Ost-West Verkehrsregime von und nach der Knonauerstrasse ersetzt werden. Zudem will die Gemeinde Steinhausen den Autobahn Halbanschluss Steinhausen Süd vorantreiben. Entlang verschiedener stark befahrener Strassen werden die massge-

benden Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung (LSV) heute überschritten. Die Auswirkungen der vorgesehenen Verkehrsumlagerungen sind aus lärmtechnischer Sicht unklar. In der Richtplanung fehlen Aussagen dazu.

**Vorbehalt:** Im kommunalen Verkehrsrichtplan (Richtplantext) ist darzulegen, mit welchen Rahmenbedingungen und mit welchen Massnahmen der MIV Anteil in den Arbeitsplazzonen von Steinhausen reduziert, das gesamte Verkehrsaufkommen zeitlich besser verteilt und auf Fuss-/Veloverkehr und ÖV gelenkt werden kann. Ein entsprechender Beschluss Lenkung der Verkehrsnachfrage im Arbeitsgebiet Steinhausen auf ÖV und Fuss-/Veloverkehr ist im Verkehrsrichtplan zu verankern.

**Vorbehalt:** Die Aussagen zum Autobahnhalbanschluss Steinhausen sind wie folgt zu ergänzen: Gemäss kantonalem Richtplan prüft der Kanton im Jahr 2035 den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse. 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.

**Vorbehalt:** Die lärmtechnischen Auswirkungen der geplanten Verkehrsumlagerungen sind aufzuzeigen und in die Verkehrsrichtplanung mit einzubeziehen.

### 3. Weiteres Vorgehen

Der kommunale Richtplan kann gemäss § 39 PBG bzw. § 37 PBG durch den Gemeinderat beschlossen werden. Sofern unsere Vorbehalte erfüllt werden, kann eine Genehmigung des kommunalen Richtplans ohne Auflagen und Änderungen in Aussicht gestellt werden.

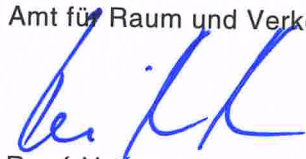
### 4. Bedeutung der Vorprüfung

Hinsichtlich der Bedeutung der Vorprüfung ist zu beachten, dass diese nur vorläufiger und relativ summarischer Natur ist; ihr Charakter ist anders als derjenige der Überprüfung im konkreten Einzelfall (vgl. Kölz, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich. Zürich 1999, N 26 zu § 20). Die Überprüfung eines konkreten Anwendungsaktes im Beschwerdeverfahren bleibt daher vorbehalten.

Seite 7/7

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Amt für Raum und Verkehr



René Hutter  
Kantonsplaner

Beilagen:

- Kommunalen Richtplan Verkehr, Mst. 1:10'000 vom 7. März 2022 (Richtplankarten und Richtplantext) (1-fach)

Mitteilung ohne Beilagen per Mail an:

- Volkswirtschaftsdirektion, Direktionssekretariat
- Landwirtschaftsamt
- Amt für Wald und Wild
- Amt für Denkmalpflege und Archäologie
- Baudirektionssekretariat
- Amt für Umwelt
- Tiefbauamt