
Entwurf (Zwischenstand)

Ortsplanungsrevision Steinhausen
Verkehrskonzept



480-06
3. Januar 2020

Impressum

Auftrag	Verkehrskonzept Gemeinde Steinhausen
Auftraggeber	Gemeinderat Steinhausen Bahnhofstrasse 3 Postfach 164 6312 Steinhausen
Auftragnehmer	Remund + Kuster Büro für Raumplanung AG Churerstrasse 47 8808 Pfäffikon SZ 055 415 00 15 info@rkplaner.ch www.rkplaner.ch
Bearbeitung	
Qualitätsmanagement	 zertifiziertes Qualitätssystem ISO 9001 / Reg. Nr. 15098

Zusammenfassung

[folgt]

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
1.1	Aufgabe.....	6
1.2	Aufbau	6
1.3	Prozess und Projektorganisation.....	7
2.	Massgebende Grundlagen	8
2.1	Kantonaler Richtplan	8
2.1.1	Strassennetz.....	8
2.1.2	Öffentlicher Verkehr	10
2.1.3	Veloverkehr	10
2.2	Agglomerationsprogramm Zug, 3. Generation	11
2.3	Kantonales Raumordnungskonzept	12
2.4	Kommunaler Richtplan Steinhausen	12
2.5	Parkplatzreglement Steinhausen	13
2.6	Strassenreglement Gemeinde Steinhausen	13
3.	Analyse	14
3.1	Bisherige Entwicklung Verkehrsinfrastruktur	14
3.2	Motorisierter Individualverkehr	16
3.2.1	Heutiges Strassennetz und Geschwindigkeitsregime	16
3.2.2	Unfallauswertung	16
3.2.3	Grundlagekarte	17
3.3	öffentlicher Verkehr	18
3.3.1	Angebot.....	18
3.3.2	ÖV-Güteklasse	19
3.3.3	Grundlagekarte	20
3.4	Langsamverkehr	21
3.4.1	Veloverkehr	21
3.4.2	Fussverkehr.....	23
3.4.3	Parkierung.....	24
3.5	Schwachstellenanalyse	26
3.5.1	Hauptproblembereiche.....	26
3.5.2	Weitere Schwachstellen	28
4.	Messkampagne	32
4.1	Querschnittsmessung	33
4.2	Nummernschilderhebung.....	34
4.3	Knotenstromaufnahmen.....	37
5.	Strategie	39
5.1	Ziele	39

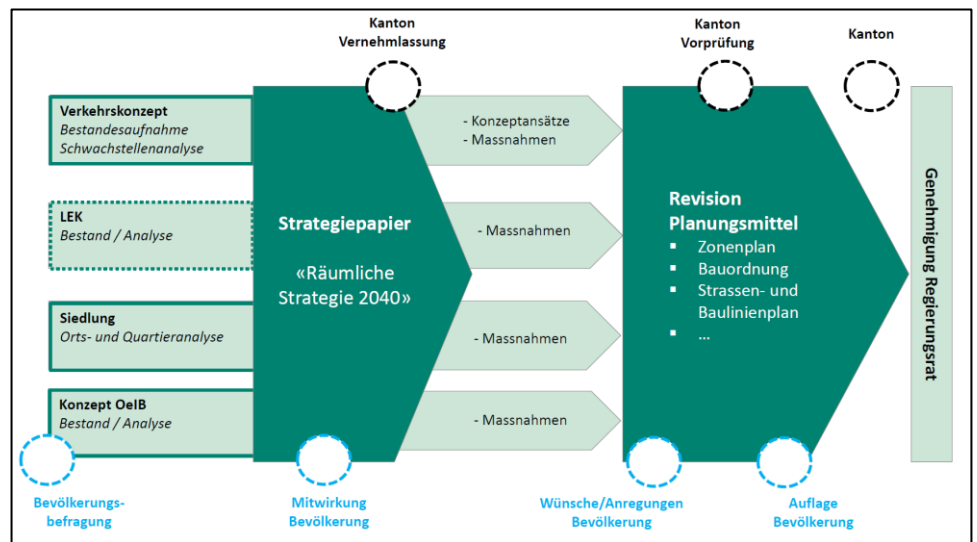
5.1.1	Hauptziele	39
5.1.2	Teilziele	39
5.2	Übergeordnete Überlegungen	40
5.2.1	Knonauerstrasse	40
5.2.2	Blickensdorferstrasse	41
5.2.3	Schlussfolgerung	42
5.3	Zukunftsbild	43
6.	Massnahmen	45
6.1	Hauptmassnahmen	45
6.2	Weitere Massnahmen	47
6.2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	47
6.2.2	Öffentlicher Verkehr	49
6.2.3	Veloverkehr	51
6.2.4	Fussverkehr.....	53
6.2.5	Parkierung.....	56
7.	Umsetzung	57
Beilagen		58

1. Einleitung

1.1 Aufgabe

Als Teil der gesamthaften Überprüfung der Ortsplanung wird zu Beginn eine räumliche Strategie zur künftigen Entwicklung der Gemeinde erarbeitet. Darin werden die strategisch relevanten Ansätze zu den Themen Verkehr, Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen bis ins Jahr 2040 verankert. Als Grundlage dient das vorliegende Verkehrskonzept.

Einbettung in der
«räumlichen Strategie
2040»



Quelle: Übersicht Ortsplanungsrevision Gemeinde Steinhausen, eigene Darstellung, R+K, November 2019

Zweck Zweck des Verkehrskonzeptes ist es, der Gemeinde Steinhausen einen auf die räumliche Strategie abgestimmten Massnahmenkatalog für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie für die Aufwertung der Strassenräume bereitzustellen. Der Massnahmenkatalog soll als Grundlage für die künftige Verkehrsentwicklung dienen. Es zeigt mögliche Massnahmen mit Zeithorizont und Zuständigkeit auf.

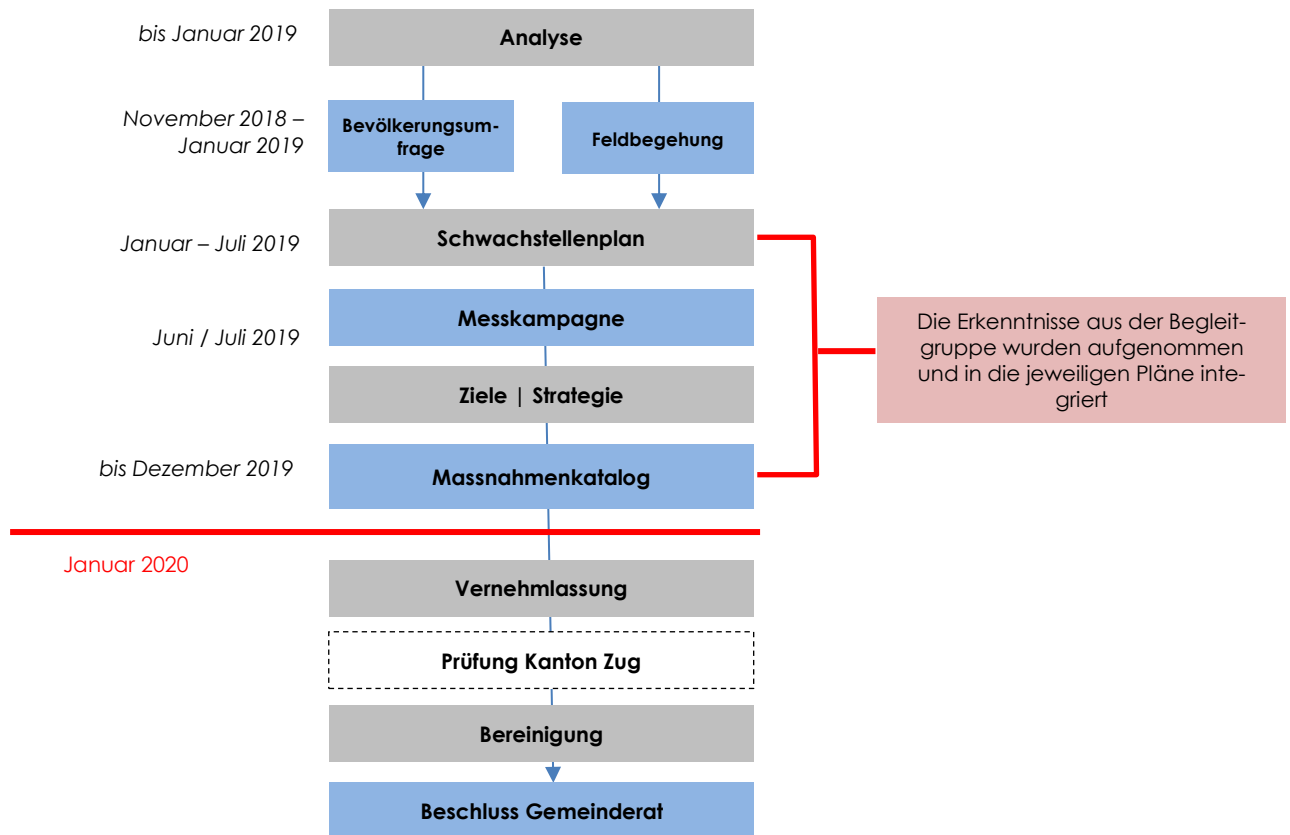
1.2 Aufbau

Das Verkehrskonzept Steinhausen betrachtet folgende Themenfelder:

- motorisierter Individualverkehr (MIV);
- öffentlicher Verkehr (ÖV);
- Langsamverkehr (LV);
- Parkierung (PP).

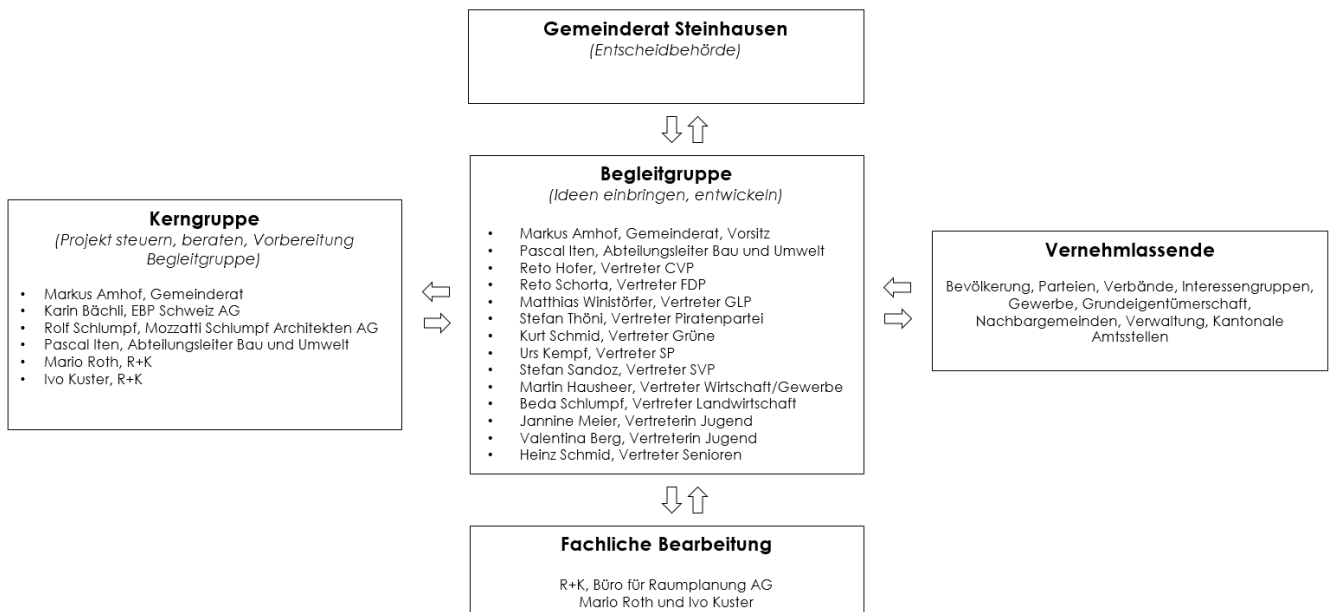
Für eine fundierte Strategie wurde für den motorisierte Individualverkehr eine Messkampagne vom 24. Juni – 5. Juli 2019 durchgeführt. In der Messkampagne wurden Querschnittsmessungen, Nummernschilderhebungen sowie Knotenaufnahmen erstellt. Die Messkampagne wird im Kapitel 4 abgehandelt.

1.3 Prozess und Projektorganisation



Projektorganisation

Die Kerngruppe ist zuständig für die Steuerung und Beratung des Prozesses und bereitet dazu die Inhalte für die Begleitgruppe vor. Die Begleitgruppe entwickelt die Ortsplanungsrevision. Die Mitglieder vertreten jeweils die Interessen ihrer Organisation und auch die Steinhauser Bevölkerung.



2. Massgebende Grundlagen

2.1 Kantonaler Richtplan

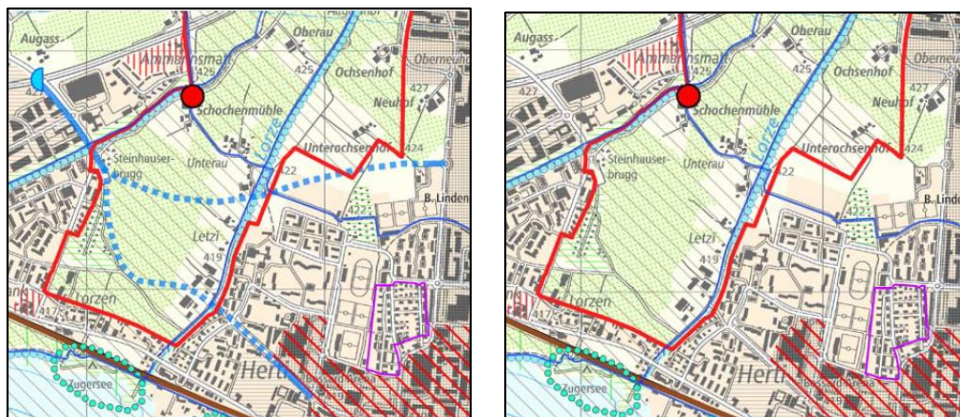
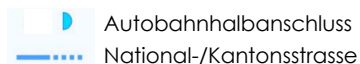
Genehmigung Bundesrat	Der kantonale Richtplan wird im Kanton Zug im Sinne einer rollenden Planung laufend angepasst. Bereits vom Bundesrat genehmigt ist das Paket 2017/1.
weitere Pakete	Zurzeit stehen zwei weitere Pakete aus (Paket 2018/1, 2019/1), welche vom Kantonsrat sowie auch vom Bundesrat noch nicht genehmigt wurden. Das Paket 2018/1 beinhaltet Anpassungen zum langfristigen National- und Kantonsstrassennetz sowie zum Veloverkehr. Die Genehmigung durch den Bundesrat soll voraussichtlich im Sommer 2020 erfolgen. Das Paket 2019/1 beinhaltet keine Anpassungen im Bereich Verkehr.
wesentliche Festlegungen	Der kantonale Richtplan definiert nachfolgende für das Verkehrskonzept relevante Aussagen bezüglich des Strassennetzes, des öffentlichen Verkehrs sowie des Veloverkehrs.

2.1.1 Strassennetz

Funktion Nationalstrassen	Die Nationalstrassen übernehmen den überregionalen Durchgangs- und Ziel- / Quellverkehr. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen ist zu gewährleisten.
Autobahnhalban- schluss Steinhausen	Im aktuellen kantonalen Richtplan (bis und mit Paket 2017/1) ist der Autobahnhalbanchluss Steinhausen Süd und die dazugehörige Verbindung Richtung Bar und Zug als Zwischenergebnis aufgenommen. Dazu wird festgelegt, dass der Kanton in einer verkehrlichen Gesamtstudie bis 2018 aufzeigen soll, wie sich der Autobahnhalbanchluss mit einer Verbindung nach Baar oder Zug auf die Verkehrs- und Siedlungsstruktur im Raum Zug/Baar/Steinhausen/Cham auswirkt. Mittlerweile wurde vom Kanton Zug ein Planungsbericht zur Überprüfung des Autobahnhalbanchlusses Steinhausen Süd ausgearbeitet. Aufgrund des vorliegenden Planungsberichtes «Überprüfung Autobahnhalbanchluss Steinhausen» wurde der kantonale Richtplan im Paket 2018/1 angepasst. Der bisherige Autobahnhalbanchluss Steinhausen Süd wurde aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Im Gegenzug wurde die Kapazitätssteigerung auf der Chamer- und Nordstrasse im kantonalen Richtplan festgesetzt (noch nicht genehmigt). Es wird davon ausgegangen, dass der Autobahnhalbanchluss wie vorgesehen aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wird und anstelle davon die Kapazitätssteigerung der Chamerstrasse festgesetzt wird.

Links: Richtplankarte
rechtskräftig (Pakete
bis 2017/1);
Rechts: Richtplankarte
Entwurf (Paket 2018/1)

Legende Verkehr:



Quelle: Raumplanerischer Bericht, Anpassung kantonaler Richtplan 2018/1, Baudirektion Amt für Raumplanung Kanton Zug, 2018

Flankierende
Massnahmen

Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der Kapazitätssteigerung der Chamerstrasse flankierende Massnahmen (z. B. verkehrsdosierende Massnahmen, verkehrsverlagernde, gestalterische Aufwertung der Strassenräume, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs) um die Ziele der Gesamtentwicklung zu unterstützen.

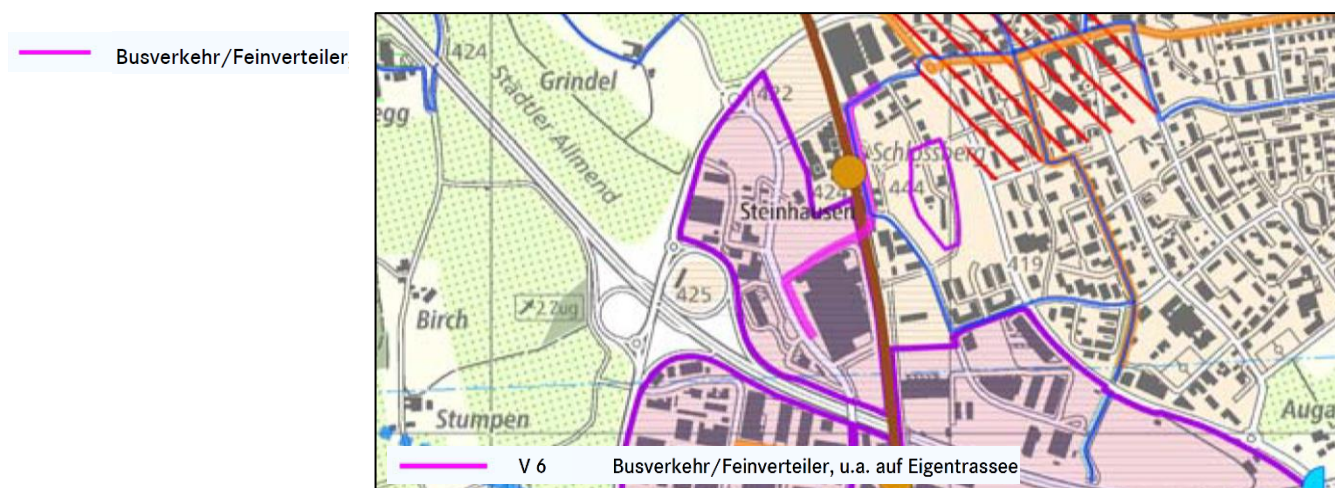
Funktion
Kantonstrasse

Der Kanton Zug richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:

- stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten, um die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen;
- verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
- den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

2.1.2 Öffentlicher Verkehr

Zwischen dem Einkaufszentrum Zugerland und dem Bahnhof Steinhausen ist gemäss kantonalem Richtplan ein Feinverteilertrasse für den Bus vorgesehen. Diese dient der lokalen Erschliessung. Das Feinverteilertrasse zeichnet sich durch eine hohe Haltestellendichte und einer direkten Linienführung aus. Das Trasse soll mit dem Hauptnetz am Bahnhof Steinhausen verknüpft werden.



Quelle: Auszug kantonaler Richtplan, Richtplankarte Kantonsratsbeschlüsse bis: 6. September 2018; vom Bundesrat genehmigt sind Kantonsratsbeschlüsse bis: 1. Juni 2017

2.1.3 Veloverkehr

Der kantonale Richtplan definiert das kantonale Velowegnetz. Der Kanton unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Veloverkehrs.

Kantonale Velostrecke
Steinhausen - Blickens-
dorf

Im kantonalen Richtplan Paket 2018/1 wird eine Änderung der Veloroute zwischen Steinhausen und Baar/Blickensdorf vorgenommen. Heute verlaufen zwei Velorouten zwischen Steinhausen und Blickensdorf. Die Route über die Blickensdorferstrasse soll aufgrund grosser Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr gestrichen werden.

Links: Richtplankarte
rechtskräftig (Pakete
bis 2017/1);

Rechts: Richtplankarte
Entwurf (Paket 2018/1)



Quelle: Raumplanerischer Bericht, Anpassung kantonaler Richtplan 2018/1, Baudirektion Amt für Raumplanung Kanton Zug, 2018

2.2 Agglomerationsprogramm Zug, 3. Generation

Der Kanton Zug hat neben dem Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation bereits ein Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation erarbeitet und bekam dabei finanzielle Beteiligung des Bundes zugesprochen. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation aus dem Jahr 2016 sind Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer enthalten. Folgende Massnahmen sind für das vorliegende Verkehrskonzept relevant:

Öffentlicher Verkehr

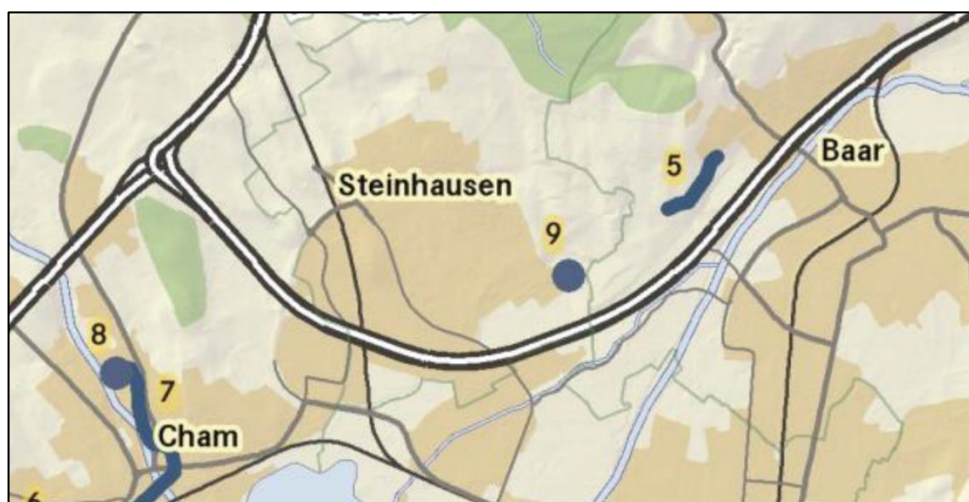
Wie im kantonalen Richtplan definiert, sieht auch das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation ein neues Feinverteilertrasse für den öffentlichen Verkehr zwischen dem Bahnhof Steinhausen und dem Einkaufszentrum «Zug-erlang» vor (langfristig). Dadurch entsteht eine schnellere Verbindung ins Einkaufszentrum und die Fahrplanstabilität kann verbessert werden.

Fuss- und Veloverkehr

Kurzfristig sieht das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation zwei Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr vor:

- Neue Fuss- und Velowegverbindung zwischen Albisstrasse und Höfenstrasse über das Areal Hinterhöf (9);
- Ausbau der Blickensdorferstrasse zwischen Unterzimbel und Baar (5).

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation stammt aus dem Jahr 2016 und widerspricht dem neueren kantonalen Richtplan (Juni 2017), welche eine Veloroute über die Blickensdorferstrasse streicht. Ein Ausbau der Blickensdorferstrasse wird daher nicht mehr vorgesehen.



Quelle: Agglomerationsprogramm 3. Generation, Anhang, Baudirektion Amt für Raumplanung, Dezember 2016

Zudem wird eine längerfristige Massnahme für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen:

- Ausbau der Schochenmühlestrasse. Das bestehende Trottoir soll zu einem Fuss- und Veloweg ausgebaut werden (4).



Quelle: Agglomerationsprogramm 3. Generation, Anhang, Baudirektion Amt für Raumplanung, Dezember 2016

2.3 Kantonales Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept (ROK) aus dem Jahr 2016 macht Aussagen im Bereich Verkehr zur Entwicklung bis ins Jahr 2040. Folgende Massnahmen sind gemäss Raumordnungskonzept anzustreben:

- Kanton und Gemeinden planen den Verkehr aktiv. Dazu erarbeiten sie ein Gesamtverkehrskonzept, welches auch eine umfassende Verkehrssteuerung für den Kanton Zug beinhaltet. Ziel ist, in den Spitzenstunden nur so viel Verkehr zuzulassen, wie es das Verkehrsnetz erträgt;
- Bei Siedlungsverdichtungen ist konkret zu prüfen, die durch Verdichtung zusätzlich generierten Flächen bei Eignung vermehrt für Wohnzwecke zu nutzen;
- Gemeinsam mit der Zuger Wirtschaft unterstützen Kanton und Gemeinden neue Formen zur Reduktion der Mobilität respektive zur Bewältigung der verbleibenden Mobilität.

2.4 Kommunaler Richtplan Steinhausen

[folgt]

2.5 Parkplatzreglement Steinhausen

Das Parkplatzreglement der Gemeinde Steinhausen unterteilt die Gemeinde in zwei Zonen. In den Zonen werden die Anzahl Parkplätze bestimmt. Ebenfalls werden die Lage, die Gestaltung und die Sicherstellung der Parkplätze definiert. Im Parkplatzreglement der Gemeinde Steinhausen wird die Bewirtschaftung der Parkieranlagen nicht geregelt.

2.6 Strassenreglement Gemeinde Steinhausen

Das Strassenreglement der Gemeinde Steinhausen regelt die Planung, den Bau, den Unterhalt, den Gebrauch und die Finanzierung von öffentlichen und privaten Strassen, Wegen und Plätzen. Für die einzelnen Strassentypen werden die Fahrbahnbreiten und deren Ausbaustandard definiert.

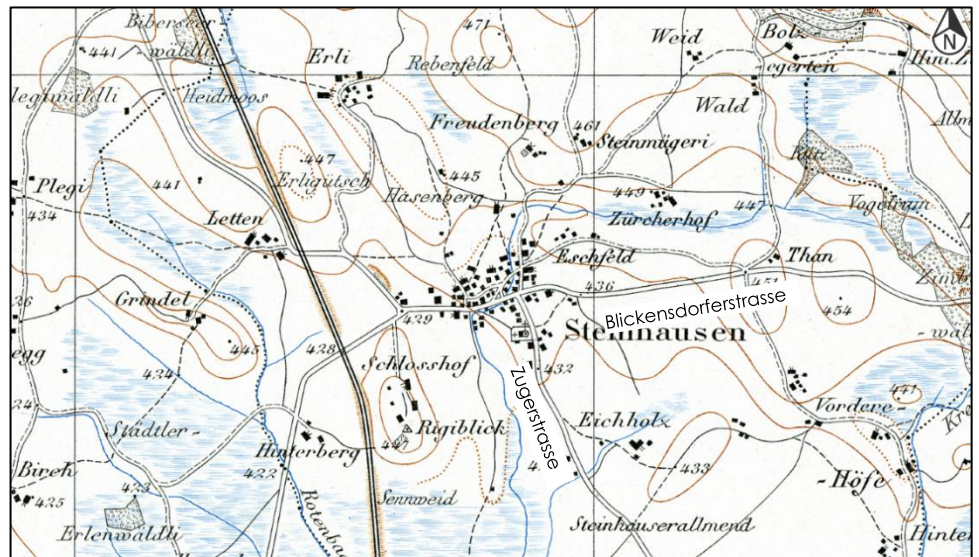
3. Analyse

3.1 Bisherige Entwicklung Verkehrsinfrastruktur

Jahr 1900 Im Jahr 1900 war die Gemeinde Steinhausen noch die bevölkerungsmässig kleinste Zuger Gemeinde. Sie bestand aus wenigen Wohnhäusern und Scheunen. Die Gemeinde wies drei Einfallsachsen von Baar, Cham und Zug auf.

Im Jahr 1865 entstand die Bahnlinie von Zug über Steinhausen nach Zürich. Dazumal gab es noch keinen Bahnhof in der Gemeinde Steinhausen. Erst im Jahr 1904 entstand die SBB-Bahnstation «Steinhausen».

Ausschnitt Strassennetz
aus dem Jahr 1900



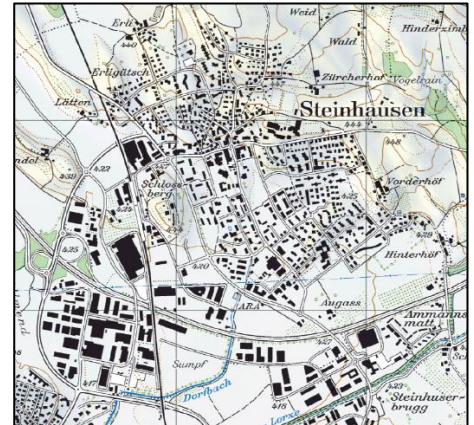
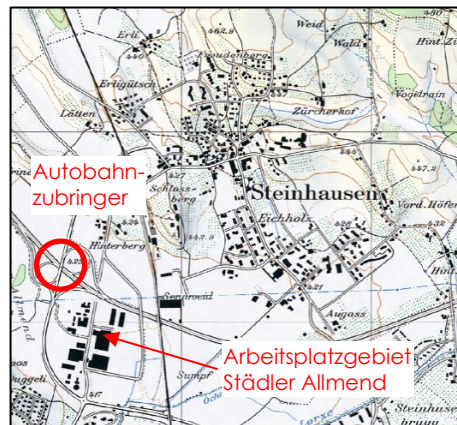
Quelle: swisstopo.admin.ch

Jahr 1977-2019 Im Jahr 1977 entstand der Autobahnzubringer «Steinhausen». Darauf verändert sich die umliegende Verkehrsinfrastruktur gegenüber früher stark. Direkt südlich des Autobahnzubringers entstehen die ersten Gewerbe- und Industriebauten des heutigen grossen Arbeitsplatzgebietes «Städler Allmend».

Im Jahr 1980 entstand zur Entlastung der Gemeinde Steinhausen die Knonauerstrasse. Mit dem Bau der Knonauerstrasse sowie mit der Hinterburgstrasse, welche das neu entstandene Arbeitsplatzgebiet «Städler Allmend» erschliesst, entspricht das übergeordnete Strassennetz der heutigen Struktur. Zwischen dem Jahren 2010 und 2019 stieg die Anzahl der Bevölkerung stark an. Viele neue Wohnbauten und neue Erschliessungsstrassen wurden erstellt.

Links: Ausschnitt Strassennetz aus dem Jahr 1980

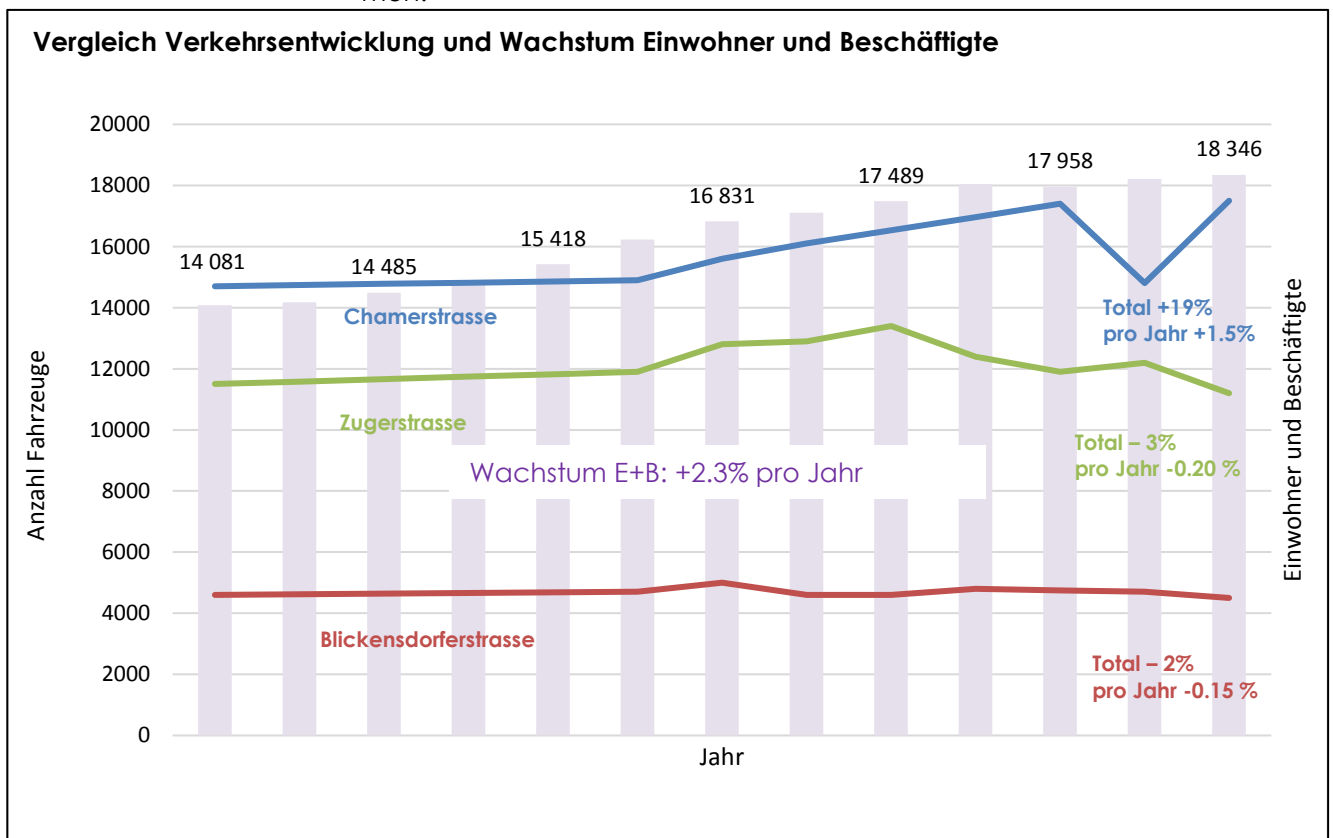
Rechts: Ausschnitt Strassennetz aus dem Jahr 2010



Quelle: swisstopo.admin.ch

Verkehrsmengen
2005-2017

Die Verkehrsentwicklung der Verkehrsmengen in der Gemeinde Steinhausen variieren je nach Strasse stark. Die Chamerstrasse, welche direkt beim Autobahnzubringer Steinhausen liegt, hat in den letzten paar Jahren stark zugenommen. Aufgrund der vorgesehenen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung wird die Verkehrsbelastung auf der Chamerstrasse weiter zunehmen. Auf den anderen Einfallsachsen (Blickensdorferstrasse, Zugerstrasse) ist die Verkehrsbelastung abnehmend. Während die Verkehrsbelastung auf der Blickensdorferstrasse in den einzelnen Jahren nur sehr leicht variiert, hat sich die Verkehrsbelastung auf der Zugerstrasse über die Jahre stark verändert. Zwischen den Jahren 2010 und 2013 ist ein starker Anstieg zu erkennen. In den letzten fünf Jahren hat die Verkehrsbelastung abgenommen.



Quelle: automatische Zählstellen Kanton Zug 1980-2017, Baudirektion, Amt für Raumplanung

3.2 Motorisierter Individualverkehr

3.2.1 Heutiges Strassennetz und Geschwindigkeitsregime

- Hochleistungsstrasse** Mit der Chamerstrasse wird der motorisierte Individualverkehr vom übergeordneten Strassennetz (Autobahn A4a) in das Zentrum von Steinhausen geleitet.
- Verbindungsstrasse** Das übergeordnete Strassennetz in der Gemeinde Steinhausen bilden die Knonauerstrasse und die Hinterburgstrasse. Die Knonauerstrasse verbindet die Gemeinde Knonau mit Zug. Auf der Knonauerstrasse gilt die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, da die Strasse ausserhalb vom Wohngebiet durchführt. Irritierend erscheint die Signalisation bei der Einmündung von der Industriestrasse in die Knonauerstrasse. Bei der Einmündung steht die Signalisation «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h». Nach dieser Signalisation gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, obwohl die Knonauerstrasse mit 60 km/h signalisiert ist.
- Sammelstrassen/Erschliessungsstrassen** Die weiteren Strassen werden der Sammelstrassen oder der Erschliessungsstrassen zugeordnet. Sie weisen nur eine gemeindeinterne Bedeutung auf. Sie erschliessen die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete und leiten den motorisierten Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz. In einzelnen Wohnquartieren sind Tempo-30-Zonen sowie eine Begegnungszone festgesetzt. Auf den restlichen Strassen gilt generell 50 km/h.

3.2.2 Unfallauswertung

- Unfallschwerpunkte** Mittels Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) sind die Unfallschwerpunkte gemäss SN 641 724 ermittelt worden. Ein Unfallschwerpunkt ist eine Unfallhäufung auf einer Stelle im Strassennetz, an der der Berechnungswert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren vordefinierten Grenzwert überschreitet. Folgende Grenzwerte sind dabei massgebend.

Auszug SN 641 724

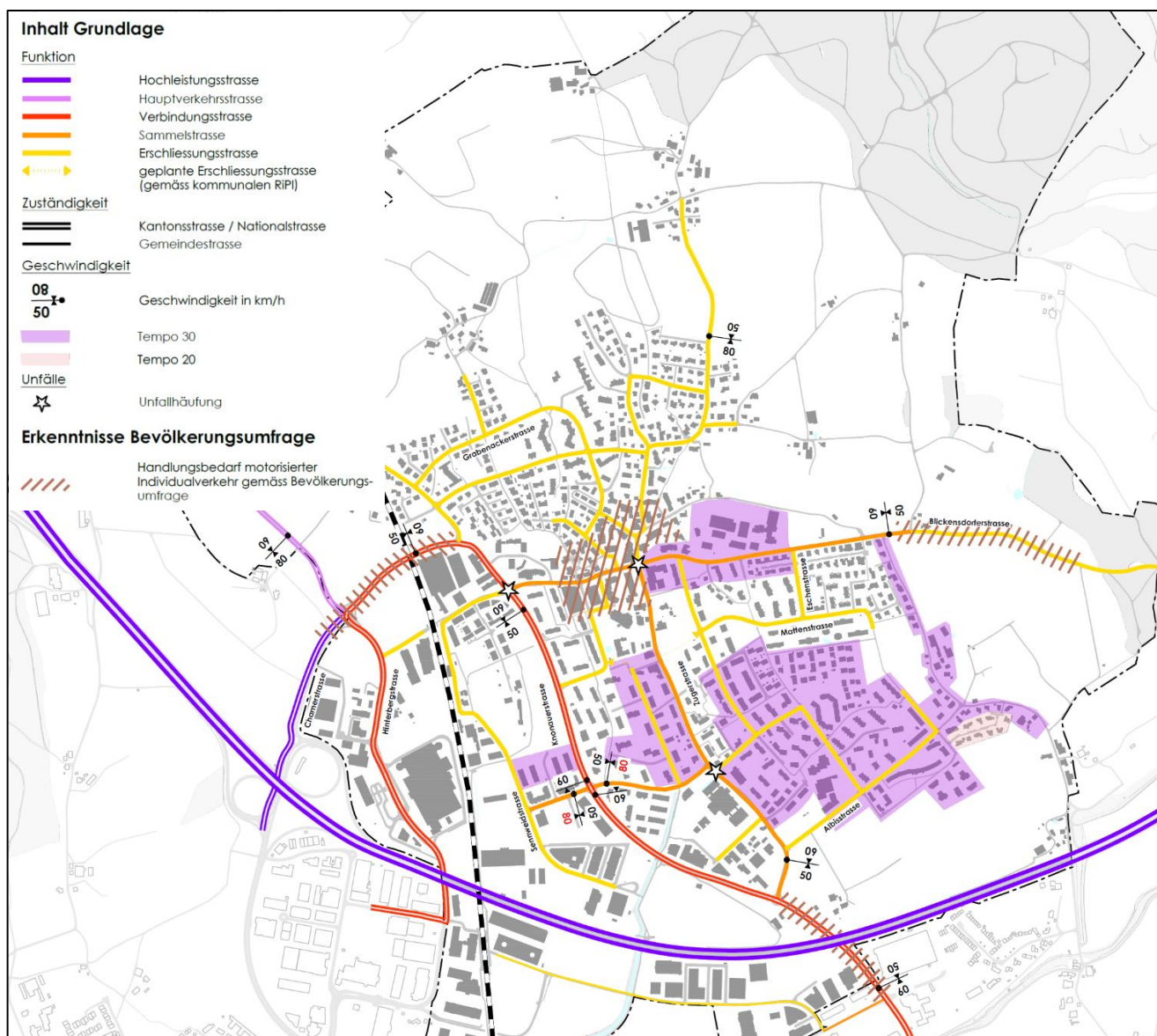
Strassenart und Ortslage	Suchperimeter	Berechnungswert	Grenzwert (3 Jahre)
Autobahn und -strasse	250 m	$2 \cdot U_{(G+SV)} + 1 \cdot U_{(LV)}$	≥ 8
Ausserorts	150 m	$2 \cdot U_{(G+SV)} + 1 \cdot U_{(LV)}$	≥ 5
Innerorts	50 m	$2 \cdot U_{(G+SV)} + 1 \cdot U_{(LV)}$	≥ 5

G=getötete, SV=Schwerverletzte, LV=Leichtverletzte

- Unfallhäufung** Aufgrund der Berechnungsmethode liegen innerhalb der Jahren 2011 und 2018 keine Unfallschwerpunkte in der Gemeinde Steinhausen vor. Obwohl keine Unfallschwerpunkte vorliegen, gibt es Knoten oder Streckenabschnitte in der Gemeinde Steinhausen mit mehreren Unfällen. Wird der vorliegende Grenzwert über die Jahre 2011 bis 2018 erreicht, wird die Stelle als Unfallhäufung definiert.

3.2.3 Grundlagekarte

Das heutige übergeordnete Strassennetz entspricht nicht einer historischen Struktur, sondern hat sich aufgrund des Autobahnzubringers und der daraus erfolgten Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes «Städler Allmend» gebildet. Aufgrund der Knonauerstrasse kann der motorisierte Individualverkehr durch die Gemeinde Steinhausen geleitet werden, ohne dass Wohngebiete negativ von Lärm oder Luftverschmutzungen beeinträchtigt werden. In den Wohngebieten liegen vereinzelt Tempo-30-Zonen vor. Das Zentrum von Steinhausen, die Blickensdorferstrasse sowie die Chamerstrasse sind gemäss Bevölkerungsumfrage Strassen, welche einen Handlungsbedarf aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs aufweisen und genauer betrachtet werden müssen.

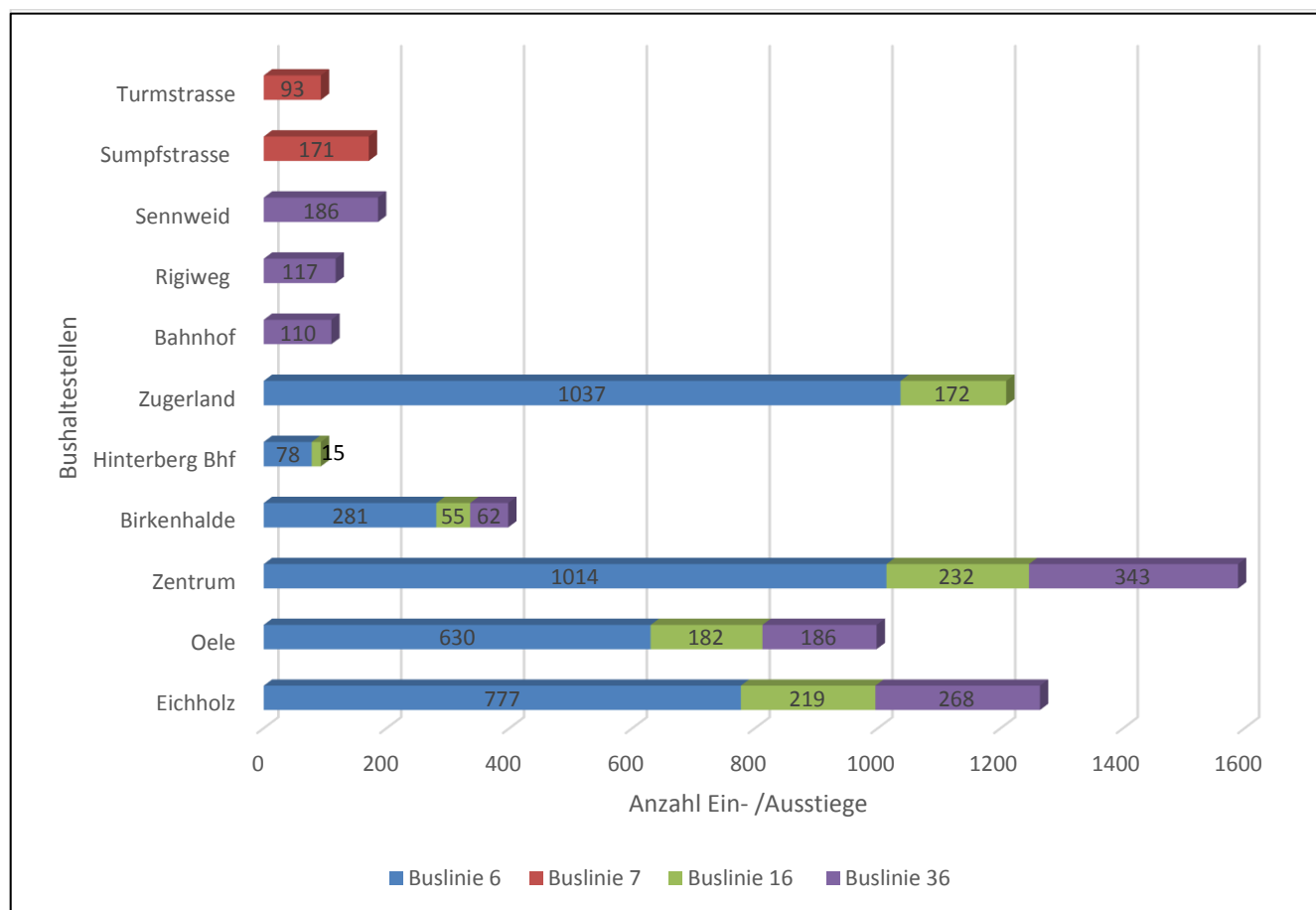


Grundlagenplan MIV, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Juni 2019

3.3 öffentlicher Verkehr

3.3.1 Angebot

Bahnangebot	Die Gemeinde Steinhausen besitzt mit dem Bahnhof «Steinhausen» und dem Bahnhof «Rigiblick» zwei Bahnhaltestelle. Die Bahnhöfe werden von der Linie S5 in einem Halbstundentakt bedient. Ebenfalls ist die Gemeinde Steinhausen mit diversen Buslinien an den strategisch wichtigen Bahnhof «Zug» angeschlossen. Vom Bahnhof Zug fahren die Intercityzüge in Richtung Zürich, Lugano und Luzern.															
Auslastung S5	Die Zuglinie S5, welche den Bahnhof «Steinhausen» sowie den Bahnhof «Rigiblick» bedient, ist insbesondere in der Region Zürich zu Hauptverkehrszeiten sehr gut ausgelastet bzw. überlastet. Zwischen dem Bahnhof «Zug» und dem Bahnhof «Affoltern am Albis» ist die Auslastung des Zuges auch zu Hauptverkehrszeiten unter 30 %. Ein Sitzplatz im Zug ist beim Einstieg am Bahnhof «Steinhausen» oder beim Bahnhof «Rigiblick» in der Regel stets gewährleistet.															
Fahrgäste	Die Fahrgastzahlen am Bahnhof «Steinhausen» sowie am Bahnhof «Rigiblick» der S5 sind gegenüber anderen Bahnhöfen eher gering. Es ist ersichtlich, dass die Anzahl ein- und aussteigenden Personen am Bahnhof «Steinhausen» leicht höher sind, als am Bahnhof «Rigiblick».															
Übersicht Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug	<table><tr><th>Bahnhof (Fahrtrichtung)</th><th>6-8 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug</th><th>16-18 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug</th></tr><tr><td>Bahnhof Steinhausen (Zug-Pfäffikon)</td><td>40 Personen</td><td>35 Personen</td></tr><tr><td>Bahnhof Steinhausen (Pfäffikon-Zug)</td><td>25 Personen</td><td>30 Personen</td></tr><tr><td>Bahnhof Rigiblick (Zug-Pfäffikon)</td><td>30 Personen</td><td>25 Personen</td></tr><tr><td>Bahnhof Rigiblick (Pfäffikon-Zug)</td><td>30 Personen</td><td>20 Personen</td></tr></table> Quelle: Ein-/Aussteiger, Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr, Januar 2019	Bahnhof (Fahrtrichtung)	6-8 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug	16-18 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug	Bahnhof Steinhausen (Zug-Pfäffikon)	40 Personen	35 Personen	Bahnhof Steinhausen (Pfäffikon-Zug)	25 Personen	30 Personen	Bahnhof Rigiblick (Zug-Pfäffikon)	30 Personen	25 Personen	Bahnhof Rigiblick (Pfäffikon-Zug)	30 Personen	20 Personen
Bahnhof (Fahrtrichtung)	6-8 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug	16-18 Uhr Anzahl Ein-/Ausstiege pro Zug														
Bahnhof Steinhausen (Zug-Pfäffikon)	40 Personen	35 Personen														
Bahnhof Steinhausen (Pfäffikon-Zug)	25 Personen	30 Personen														
Bahnhof Rigiblick (Zug-Pfäffikon)	30 Personen	25 Personen														
Bahnhof Rigiblick (Pfäffikon-Zug)	30 Personen	20 Personen														
Busangebot	Das Busliniennetz der Gemeinde Steinhausen besteht aus vier Buslinien. Sämtliche Buslinien beginnen in der Stadt Zug. In der Regel verkehren die Buslinien in einem Viertelstunden-Takt. Die Zugerstrasse wird von drei Buslinien bedient. Dies führt zu einer sehr hohen ÖV-Gütekategorie entlang der Zugerstrasse (vgl. Kapitel 3.3.2).															
Bushaltstellen	Die Bushaltstellen in der Gemeinde Steinhausen weisen sehr unterschiedliche Fahrgastzahlen auf. Nachfolgend sind die Anzahl Ein- und Ausstiege der jeweiligen Bushaltstellen aufgeteilt nach den Buslinien dargestellt. Dabei ist ersichtlich, dass die Buslinie 6 sehr stark frequentiert ist. Die Buslinie 16 weist eher geringere Fahrgastzahlen auf. Zudem werden alle Bushaltstellen, welche die Buslinie 16 in der Gemeinde Steinhausen bedient auch von der Buslinie 6 und teilweise von der Buslinie 36 abgedeckt.															



Quelle: Ein-/Aussteiger, Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr, Januar 2019

3.3.2 ÖV-Güteklasse

ÖV Güteklasse Gemeinde Steinhausen

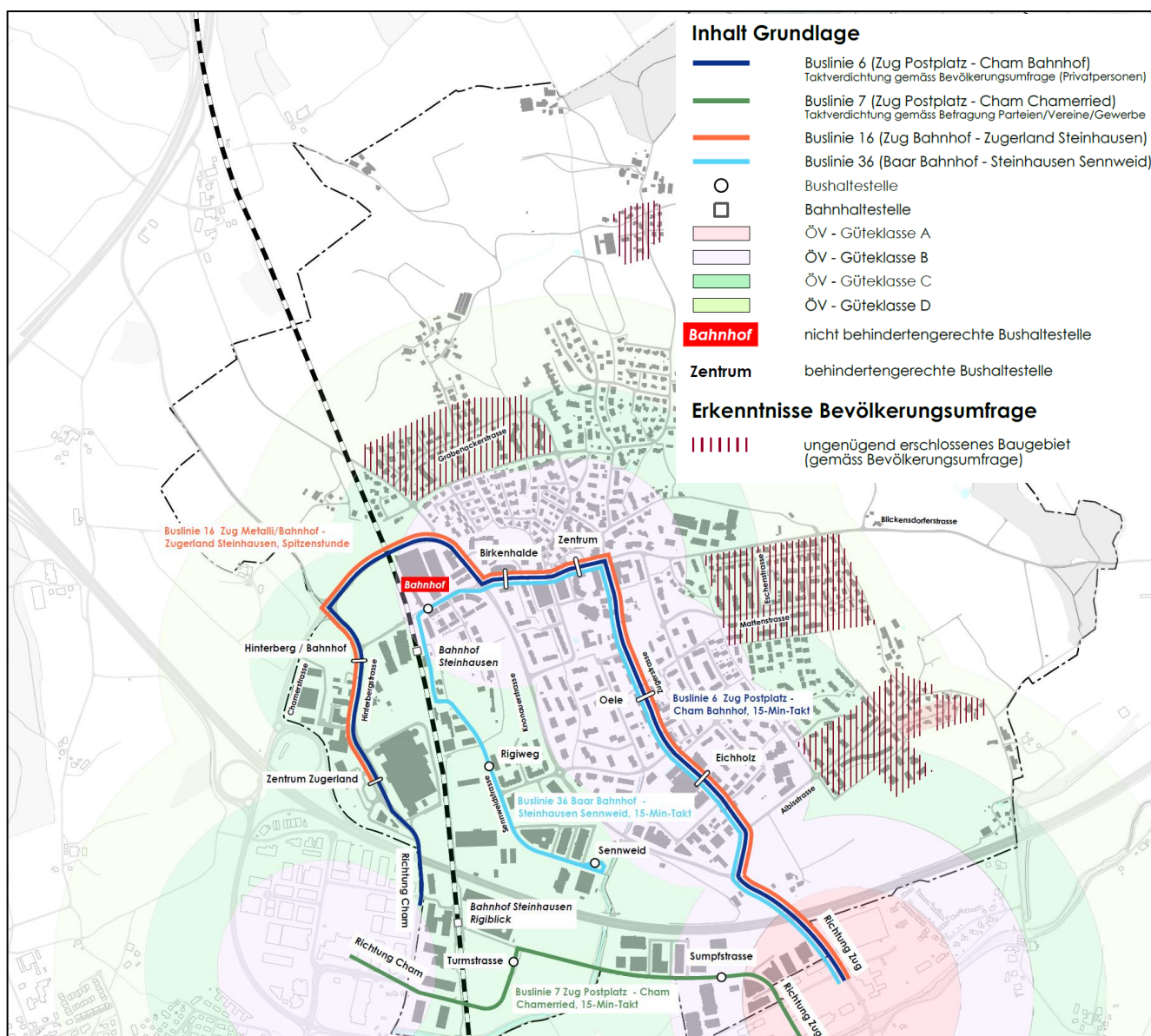
Die Bauzonen der Gemeinde Steinhausen liegen mit Ausnahme des Gebietes Bann in einer ÖV-Güteklasse B (gute Erschliessung), C (mittel mässige Erschliessung) oder D (geringe Erschliessung).

Aufgrund der durchgeführten Bevölkerungsumfrage zeigt sich, dass die Anwohner der Gebiete westlich der Höfenstrasse sowie der Gebiete um die Hasenbergstrasse eine bessere ÖV-Erschliessung wünschen. Die nächsten Bushaltestellen liegen teilweise bis zu 750 m (Luftlinie) entfernt. Trotz einer ÖV-Güteklasse D in diesen Gebieten, sind die Distanzen zur nächst gelegenen Bushaltestelle zu gross. Um den öffentlichen Verkehr weiter zu fördern, soll die ÖV-Erschliessung in den angesprochenen Gebieten verbessert werden.

3.3.3 Grundlegekarte

Mit der Zuglinie S5 weist die Gemeinde Steinhausen eine gute Anbindung mit dem Zug auf. Der Bahnhof Steinhausen weist eine eher niedrige Anzahl Fahrgäste im Vergleich zu anderen Bahnhöfen auf. Mit einer Aufwertung des Bahnhofsgebietes könnten die Attraktivität des Bahnhofes gesteigert und die Fahrgastzahlen auf den Zug erhöht werden.

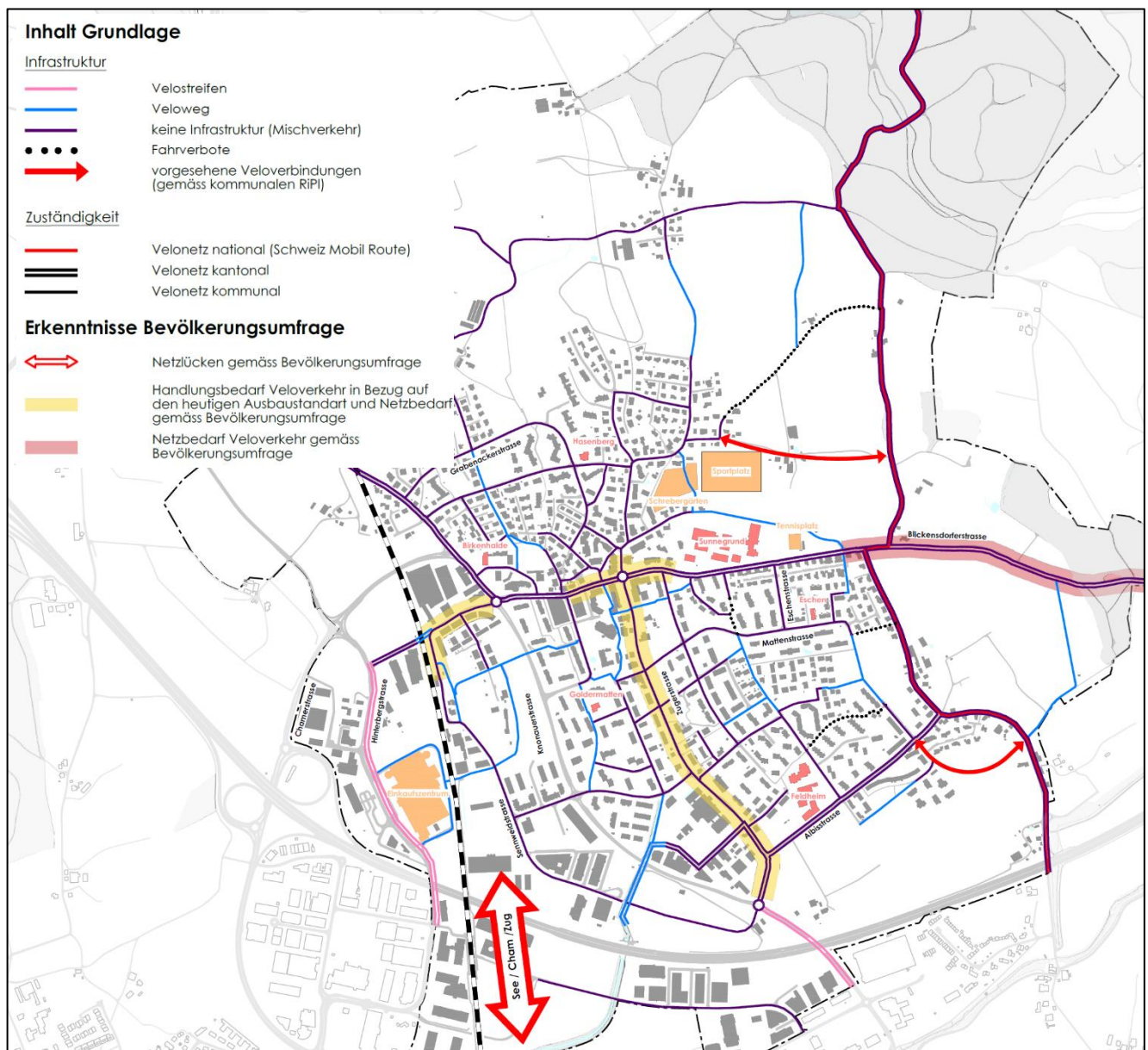
Einzelne Wohngebiete weisen eine sehr grosse Laufdistanz zur nächsten Bushaltestelle auf, obwohl sie in der ÖV-Gütekategorie D liegen. Zur Gewährleistung einer besseren Erschliessung soll eine Änderung der Buslinie 16 geprüft werden. Ebenfalls in die Überlegungen einzubeziehen ist die gemäss kantonalem Richtplan vorgesehene Verbindung zwischen dem Einkaufszentrum Zugerland und dem Bahnhof Steinhausen.



3.4 Langsamverkehr

3.4.1 Veloverkehr

Grundlagen und Infrastruktur	Als Grundlage wurde das Velowegnetz aus dem kommunalen Richtplan Gemeinde Steinhausen sowie aus den Schweiz Mobilrouten und den Mountainbikerouten betrachtet. Dabei ist ersichtlich, dass lediglich auf der Hinterbergstrasse und auf der Zugerstrasse auf der Brücke über die Autobahn A4a ein Velostreifen vorhanden ist. Ansonsten wird der Veloverkehr grösstenteils in Kombination mit dem motorisierten Individualverkehr geführt.
Schweiz Mobil	Durch die Gemeinde Steinhausen verläuft am östlichen Rand des Siedlungsgebietes die nationale Veloroute Nr. 51 Zug- Dietikon. Die Veloroute verläuft entlang der Höfen- und der Tannstrasse.
Netzlücken	Netzlücken im Veloverkehrsnetz bestehen insbesondere zu den Nachbargemeinden in Richtung Baar, Zug oder Cham. Zudem fehlt eine attraktive Veloführung direkt an den Zugersee. Innerorts liegen die Problematiken beim Veloverkehr insbesondere auf den stark vom motorisierten Individualverkehr belasteten Strassen (Zugerstrasse, Bahnhofstrasse, Hinterburgstrasse). Bei diesen Strassen ist gemäss Bevölkerungsumfrage eine Veloinfrastruktur erwünscht.
Fahrverbote	Auf dem Velowegnetz gemäss kommunalen Richtplan sind Velorouten bezeichnet, welche ein Fahrverbot aufweisen. Diese Fahrverbote sollen aufgehoben werden, damit ein dichtes und durchlässiges Velowegnetz entsteht.



Grundlagenplan Veloverkehr, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Juni 2019

3.4.3 Parkierung

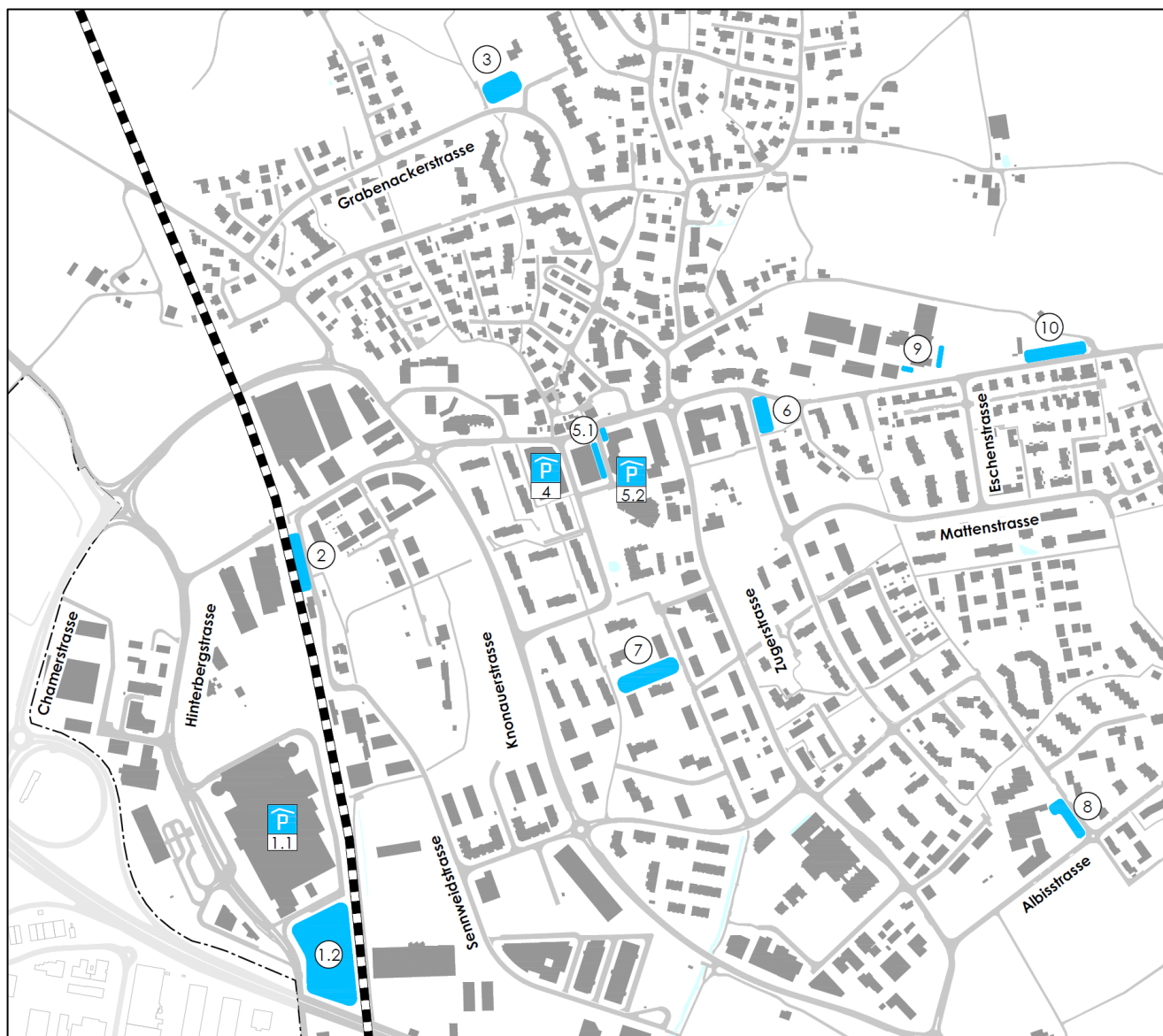
Parkhäuser In der Gemeinde Steinhausen bestehen drei öffentlich zugängliche Parkhäuser mit insgesamt ca. 645 Parkplätzen. Diese werden monetär bewirtschaftet.

Parkierungsanlagen Weiter liegen in der Gemeinde Steinhausen acht öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen mit ca. 825 Parkplätzen vor. Mit Ausnahme der Park+Ride Anlage am Bahnhof Steinhausen sind die restlichen Parkierungsanlagen nicht monetär bewirtschaftet. Einzelne Parkierungsanlagen weisen eine zeitliche Einschränkung der Parkierungsdauer auf. Diese ist allerdings mit 6 Stunden respektive teilweise mit 48 Stunden sehr grosszügig ausgelegt.

Übersicht Bewirtschaftung

Anlage Nr.	Betreiber	Bezeichnung Parkierungsanlage	Total pp	Bewirtschaftungsform	
				monetär	zeitlich
1.1		EKZ Zugerland	ca. 530	2 h = CHF 0.50 3 h = CHF 1.00 4 h = CHF 2.00 5 h = CHF 5.00 6 h = CHF 8.00	schliesst 30 Minuten nach Ladenschluss
1.2		EKZ Zugerland	ca. 530	2 h = CHF 0.50 3 h = CHF 1.00 4 h = CHF 2.00 5 h = CHF 5.00 6 h = CHF 8.00	schliesst 30 Minuten nach Ladenschluss
2		P+R Steinhausen	31	1 Tag = CHF 5.00	max. 24 h
3		Erli	47	gratis	max. 48 h
4		Dreiklang	88	1 h = gratis 2 h = CHF 0.50 weitere h = CHF 1.00	keine Beschränkung
5.1		Rathaus	33	1 h = gratis 2 h = CHF 0.50 weitere h = CHF 1.00	keine Beschränkung
5.2		Rathaus	28	1 h = gratis 2 h = CHF 0.50 weitere h = CHF 1.00	keine Beschränkung
6		Hochwachtstrasse	34	gratis	max. 8 h
7		Goldermattenstrasse	21	gratis	keine Beschränkung
8		Schulhaus Feldheim	38	gratis	keine Beschränkung
9		Schulhaus Sunnegrund	28	gratis	keine Beschränkung
10		Blickensdorferstrasse	64	gratis	keine Beschränkung
Total			1472		

**nächtliches
Dauerparkieren** In der Gemeinde Steinhausen ist das regelmässige nächtliche Parkieren grundsätzlich verboten. Es ist nur mit einer behördlichen Bewilligung und gegen eine Gebühr gestattet. Es muss nachgewiesen werden, dass keine andere alternative Parkierungsmöglichkeit zur Verfügung steht. Mit einer behördlichen Bewilligung kann das Fahrzeug auf einem öffentlichen Parkplatz regelmässig über die Nacht abgestellt werden. Die Bewilligung kostet dabei je nach Fahrzeugkategorie zwischen 50 und 60 Franken pro Monat.



Grundlagenplan Parkierung, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Juni 2019

3.5 Schwachstellenanalyse

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse, den Rückmeldungen aus der Bevölkerungsumfrage sowie den Inputs aus der Begleitgruppen wurde eine Schwachstellenanalyse erstellt.

Die Schwachstellen lassen sich in Hauptproblembereiche und weitere Schwachstellen unterteilen. Bei den Hauptproblembereichen liegen Strassenräume vor, welche für alle Verkehrsteilnehmer eine ungenügende Infrastruktur, eine ungenügende Verkehrssicherheit oder eine unattraktive Gestaltung aufweisen. Bei den weiteren Problembereichen liegen punktuelle Schwachstellen/individuelle Themen vor.

3.5.1 Hauptproblembereiche

Zentrum
(Bahnhofstrasse)

Die Bahnhofstrasse ist verkehrsorientiert ausgestaltet. Für den Veloverkehr fehlt eine geeignete Infrastruktur. Die Aufenthaltsqualität entlang der Bahnhofstrasse ist für den Fussverkehr niedrig. Auf die Bahnhofstrasse münden mehrere untergeordnete Strassen ein, welche den Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse beeinträchtigen. Auf den untergeordneten Strassen fehlt eine klare Verkehrsführung. Es entstehen dadurch unübersichtliche und gefährliche Situationen für die Verkehrsteilnehmer.

Strassenraum
Bahnhofstrasse



Quelle: Eigenes Foto, R+K, Juni 2019

Bahnhof Steinhausen

Der Bahnhof gilt als Ankunfts- und Abfahrtsort und bildet ein Aushängeschild für eine Gemeinde. Der Bahnhofsbereich in der Gemeinde Steinhausen wirkt für die Verkehrsteilnehmer unattraktiv. Für den Fussverkehr fehlt grösstenteils ein Trottoir sowie eine klare Linienführung auf den Bahnsteig. Auf der Bahnhofstrasse ist trotz erhöhtem Fussverkehrsaufkommen Tempo 50 km/h signalisiert. Auch für den Veloverkehr ist keine Infrastruktur an den Bahnhof vorhanden.

Strassenraum
Bahnhofsbereich



Quelle: Eigenes Foto, R+K, Juni 2019

Zugerstrasse

Mit einer Strassenbreite von über 7.0 m ist die Zugerstrasse, obwohl sie mitten im Siedlungsgebiet verläuft, verkehrsorientiert ausgestaltet. Sie weist beidseitig ein Trottoir von 2.0 m Breite auf. Für den Veloverkehr liegt keine Infrastruktur vor. Sie ist sowohl für den Fuss- sowie für den Veloverkehr unattraktiv und weist keine Aufenthaltsqualität auf.

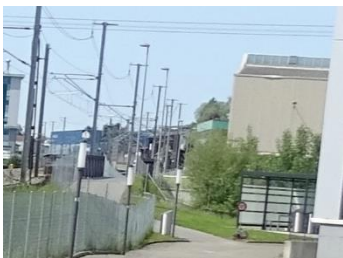
Strassenraum
Zugerstrasse



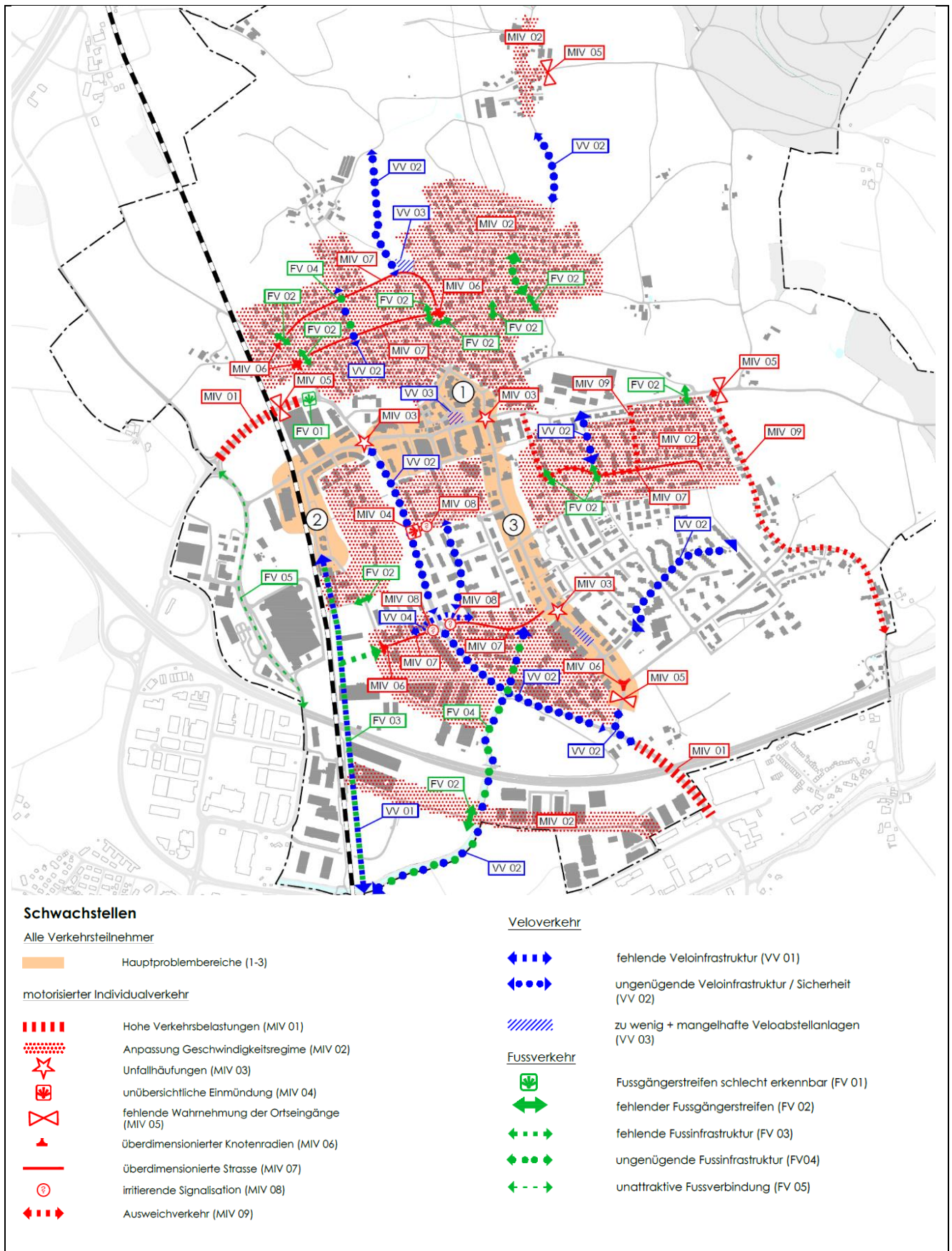
Quelle: Eigenes Foto, R+K, Juni 2019

3.5.2 Weitere Schwachstellen

Nr.	Schwachstellenart	Foto	Beschrieb
Motorisierter Individualverkehr			
MIV 01	hohe Verkehrsbelastung		- Auf der Chamerstrasse sowie auf der Zugerstrasse kommt es in den Spitzenzeiten regelmässig zu Stau-bildungen; - Voraussichtlich wird der Verkehr auf der Chame-rstrasse weiterhin zunehmen. Dies könnte in Zukunft zu einem Kapazitätsengpass führen (vgl. Kapitel Messkampagne).
MIV 02	Anpassung Geschwindigkeitsregime		- In einzelnen Wohnquartieren sowie um die Schul-häuser bestehen bereits Tempo-30-Zonen; - In den restlichen Wohngebieten gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; - In den Wohnquartieren befinden sich unübersichtli-che Einmündungen. Zudem wird der Strassenraum von Kindern benutzt. Die allgemeine Höchstge-schwindigkeit von 50 km/h ist in diesen Gebieten zu hoch.
MIV 03	Unfallhäufungen		In der Gemeinde Steinhausen befinden sich drei Un-fallhäufungen (vgl. Kapitel 3.2.2). Knoten oder Stre-cken mit einer Unfallhäufung, weisen eine ungenü-gende Verkehrssicherheit auf.
MIV 04	unübersichtliche Einmündung		- Die Knonauerstrasse ist mit 60 km/h signalisiert und insbesondere zu Spitzenzeiten stark belastet; - Der Knoten ist aufgrund der bestehenden Grün-strukturen am Strassenrand unübersichtlich; - Es kann zu riskanten Ein- und Ausfahrten von der Kirchmattstrasse in die Knonauerstrasse führen.
MIV 05	fehlende Wahrnehmung der Ortseingänge		Die Ortseingänge in die Gemeinde Steinhausen sind kaum wahrnehmbar. Dies wirkt sich negative auf die Geschwindigkeitsdämpfung und damit auf die Ver-kehrssicherheit aus.

MIV 06	überdimensionierte Knotenradien		Grosse Kurvenradien auf Strassen im Siedlungsgebiet fördern unangemessene Geschwindigkeiten. Zudem führen sie zu langen Querungsdistanzen für den Fussverkehr.
MIV 07	überdimensionierte Strasse		Strassenbreiten von 6.0 m oder grösser verleiten bei siedlungsorientierten Strassen zu hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs.
MIV 08	irritierende Signalisation		Vor den Einmündungen in die Knonauerstrasse wird das Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell signalisiert. Durch die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h gilt auf dem Strassenabschnitt 80 km/h. Die Knonauerstrasse ist allerdings mit 60 km/h signalisiert.
MIV 09	Ausweichverkehr		- Der Höfenweg wird trotz Fahrverbot für Motorfahrzeuge als Durchfahrtsstrasse benutzt. Die schmale Strasse ist aber nicht für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ausgelegt. Der Ausweichverkehr hat negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Anwohnenden; - Ebenfalls vom Ausweichverkehr betroffen sind die Eschenstrasse, die Mattenstrasse sowie die Hochwachtstrasse. Bei stockendem Verkehr auf der Blickensdorferstrasse weicht der motorisierte Individualverkehr auf die umliegenden Erschliessungsstrassen aus.
Veloverkehr			
VV 01	fehlende Veloinfrastruktur		In der Gemeinde Steinhausen fehlen direkte Veloverbindungen in die umliegenden Gemeinden (Baar, Cham, Zug). Die Gemeinden liegen in einer Distanz entfernt, welche mit dem Velo gut erreichbar wären.
VV 02	ungenügende Veloinfrastruktur/Sicherheit		- Einzelne bestehende Velowege zum Teil kombiniert mit Fusswegen sind zu schmal. Schmale Wege führen zu Konfliktsituationen zwischen zwei kreuzenden Velofahrer oder zwischen Fussgänger und Velofahrer; - Die Verkehrssicherheit auf der Knonauerstrasse ist für den Veloverkehr nicht gewährleistet.

VV 03	zu wenige und mangelhafte Veloabstellanlagen		- Die Veloabstellanlagen bei öffentlichen Einrichtungen weisen teilweise keine Überdachung auf oder es liegen unattraktive Anlagentypen für das Abstellen des Velos vor; - Sind Veloabstellplätze voll, werden die Velos in der Umgebung ungeordnet abgestellt.
Fussverkehr			
FV 01	Fussgängerstreifen schlecht erkennbar		Die Fussgängerquerung ist für den motorisierten Individualverkehr kaum erkennbar. Die Querung liegt in einer Kurve auf der Kuppe. Die Fahrzeuge kommen zudem mit erhöhter Geschwindigkeit. Die Querung ist für den Fussverkehr unübersichtlich und gefährlich.
FV 02	fehlende Fussgängerstreifen		Bei Strassen, über welche wichtige Fussgängerbeziehungen verlaufen, fehlen zum Teil Fussgängerstreifen. Die Fussgänger müssen die Strasse ohne genügenden Schutz überqueren.
FV 03	fehlende Fussinfrastruktur		In der Gemeinde Steinhausen liegt grundsätzlich ein dichtes Fusswegnetz vor. Eine grössere Netzlücke befindet sich entlang der Bahngleise, welche eine direkte Verbindung in Richtung Zugersee sowie in Richtung Cham gewährleistet.
FV 04	ungenügende Fussinfrastruktur		Einzelne bestehende Fusswege zum Teil kombiniert mit Velowegen sind zu schmal. Schmale Wege führen zu Konfliktsituationen zwischen zwei kreuzenden Fussgängern mit Kinderwagen. Auf kombinierten Fuss- und Velowegen kommt es zu Konflikten zwischen Fussgängern und Velofahrenden.
FV 05	unattraktive Fussverbindung		Die Hinterbergstrasse bildet eine wichtige Verbindung für den Fussverkehr ins Einkaufszentrum «Zugerland». Sie ist sehr verkehrsorientiert ausgestaltet und dadurch unattraktiv für den Fussverkehr.



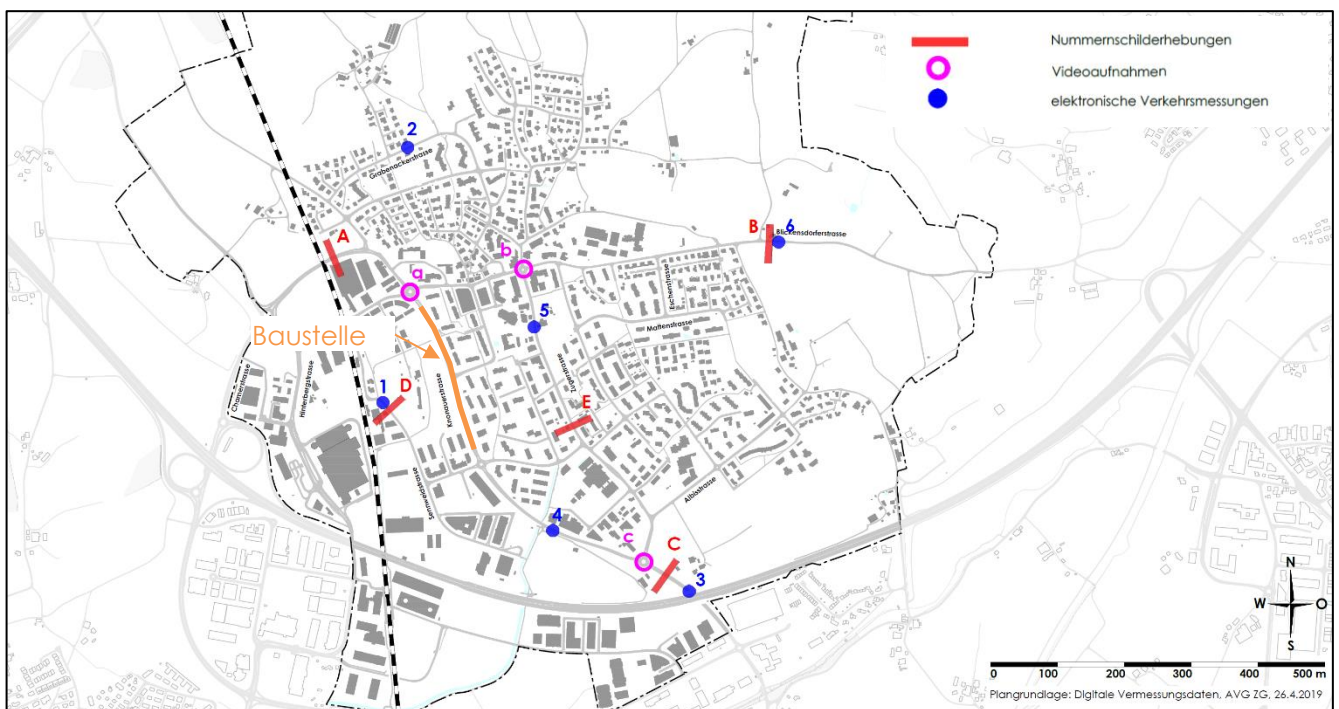
Schwachstellenplan, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Juni 2019

4. Messkampagne

Das heutige Verkehrsaufkommen der Gemeinde Steinhausen wurde mit drei verschiedenen Arten von Verkehrsmessungen erhoben:

- Querschnittsmessungen während zwei Wochen
- Nummernschilderhebungen während einzelnen Spitzenstunden
- Knotenstromaufnahmen während einzelnen Spitzenstunden

Während der Messperiode war eine Baustelle an der Knonauerstrasse im Betrieb. Der Verkehr wurde mit Ampelsystem auf einer Fahrspur abgewickelt. Der Ausweichverkehr aufgrund der Baustelle wurde mit der Nummernschilderhebung erfasst.



4.1 Querschnittsmessung

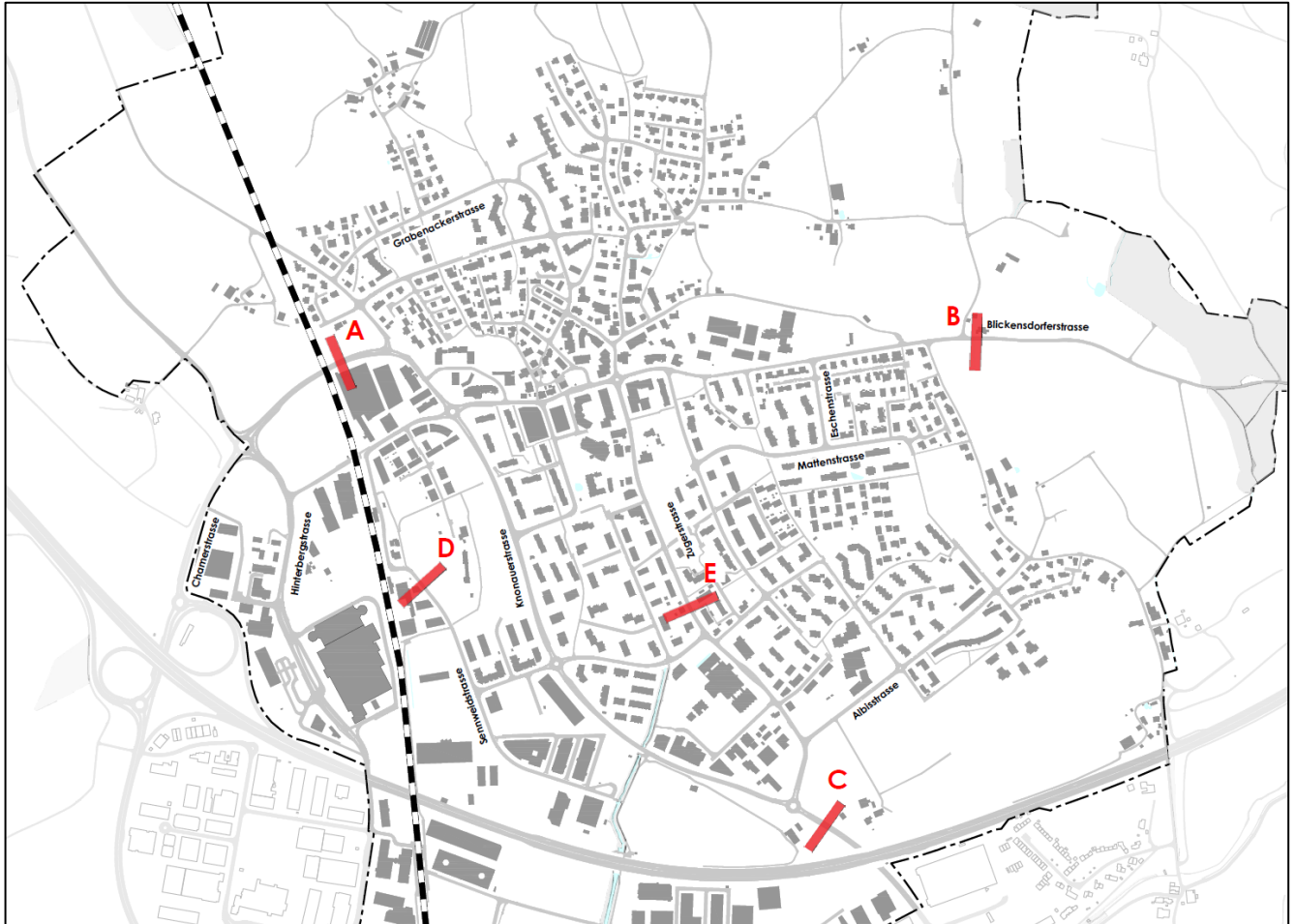
Text folgt



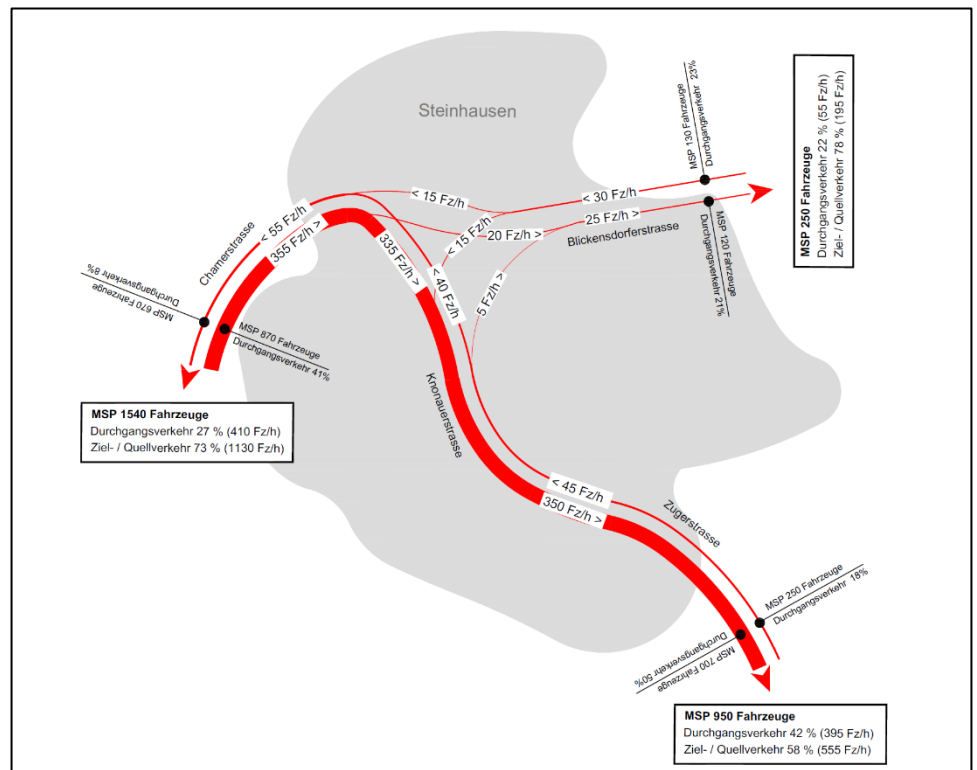
	Messstandorte						
	1	2	3	4	5	6	7
DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr)	1'860	1'040	11'140	5'930	5'520	3'590	15'280
DWV (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr)	1'970	1'130	13'159	7'220	6'180	4'000	18'370
Anteil LW	12.1 %	1.0 %	4.8 %	6.0 %	3.3 %	1.1 %	-
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	50 km/h	60 km/h	60 km/h	50 km/h	60 km/h	-
V85 (Geschwindigkeit die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	49 km/h	48 km/h	60 km/h	65 km/h	44 km/h	62 km/h	-

4.2 Nummernschilderhebung

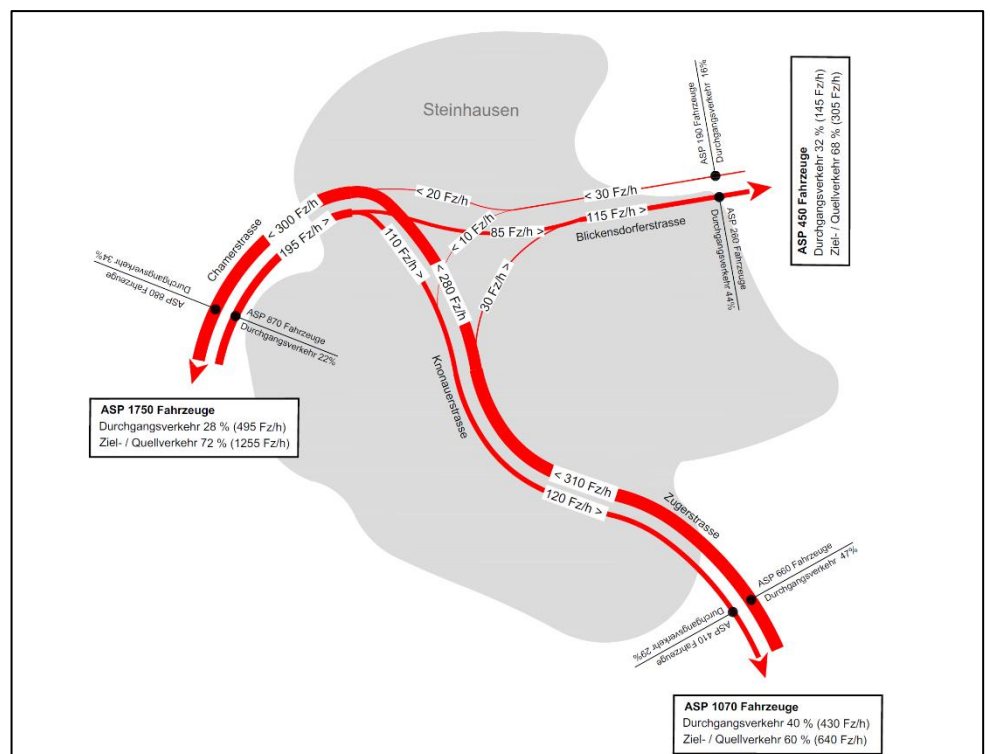
Text folgt



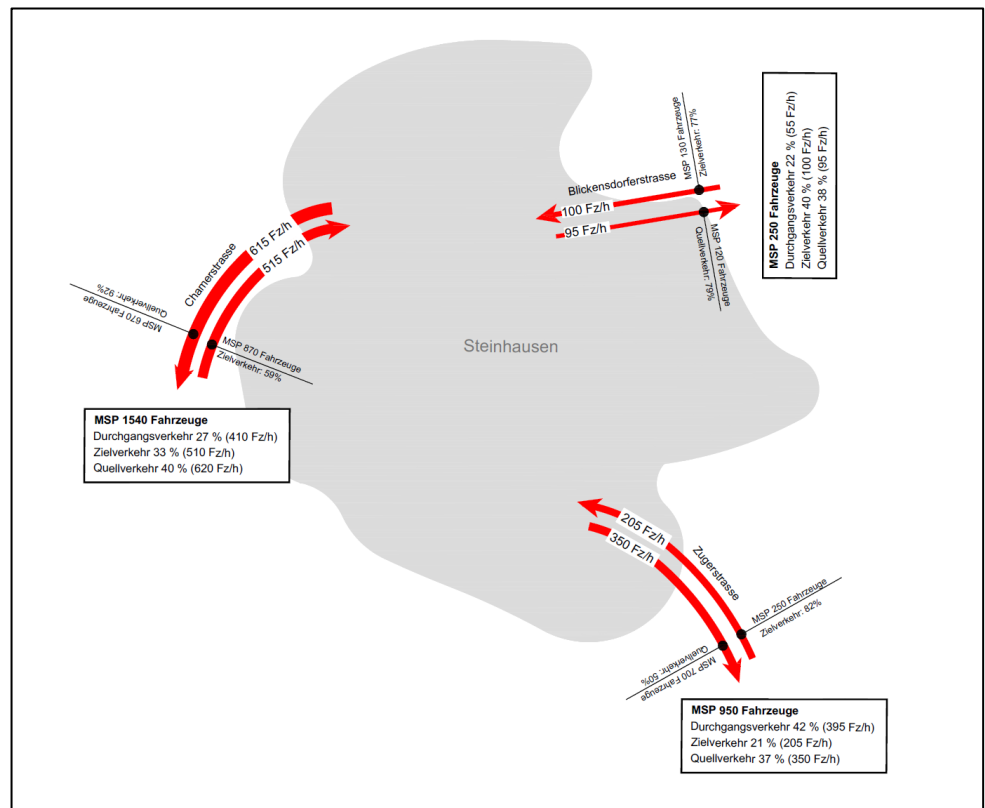
Durchgangsverkehr MSP



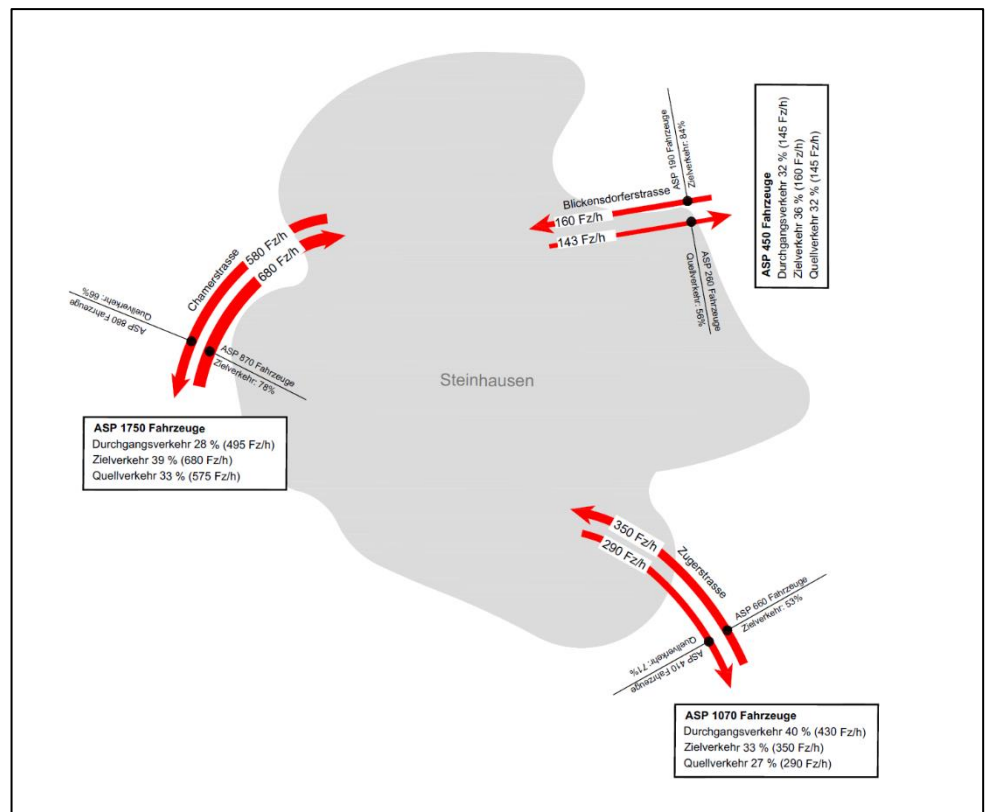
Durchgangsverkehr ASP



Ziel-/Quellverkehr MSP

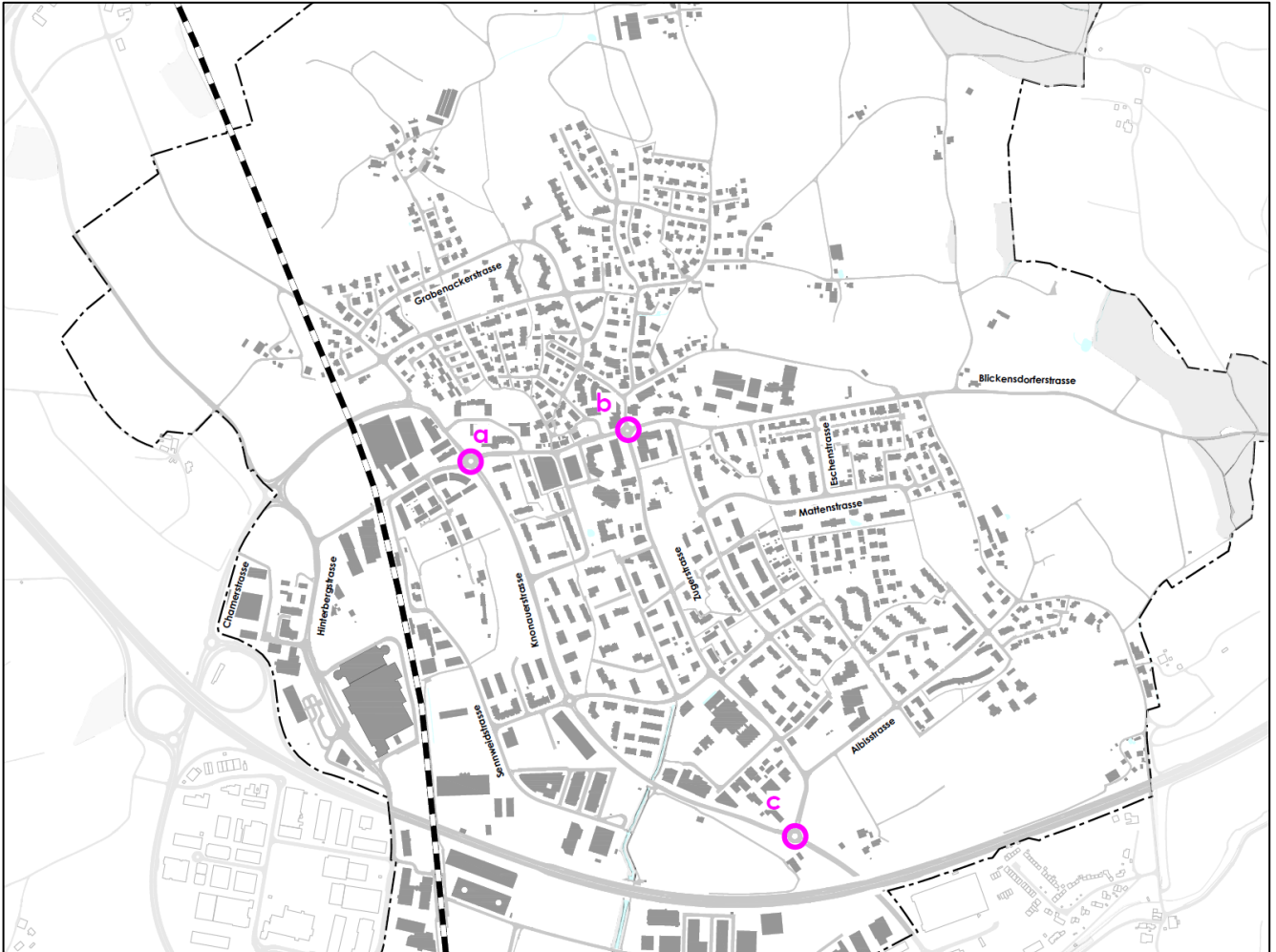


Ziel-/Quellverkehr ASP

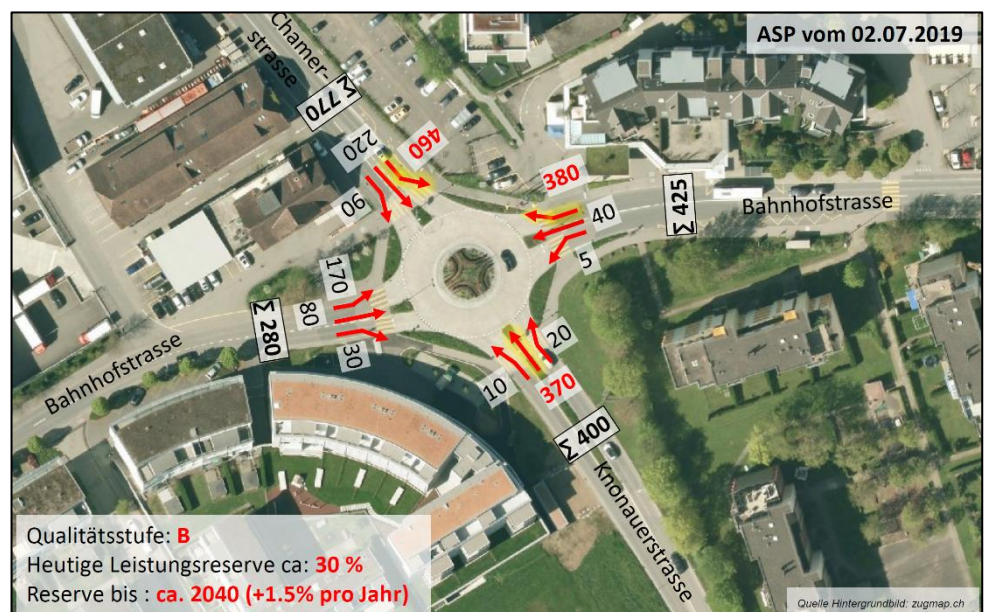


4.3 Knotenstromaufnahmen

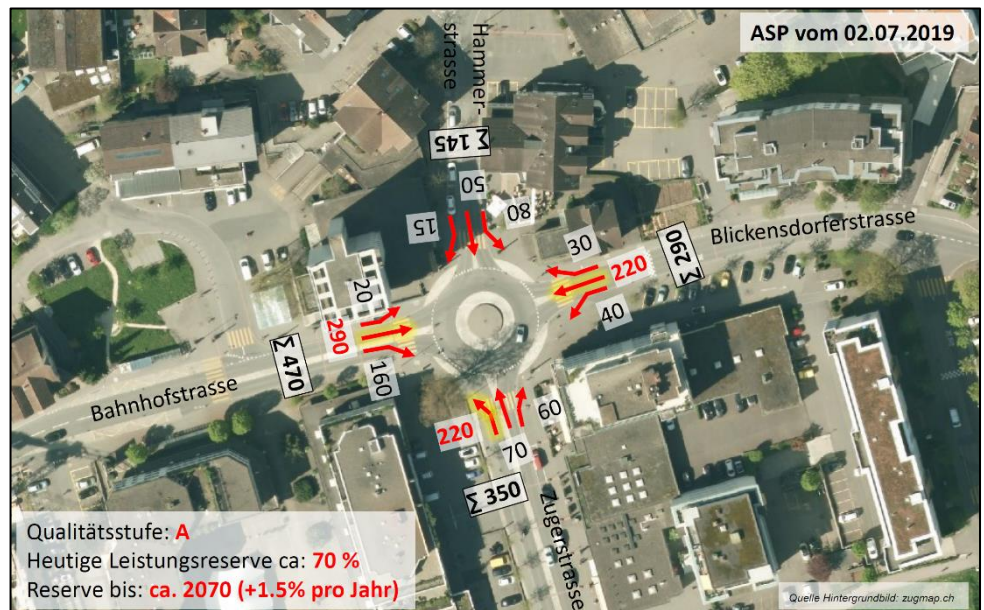
Text folgt



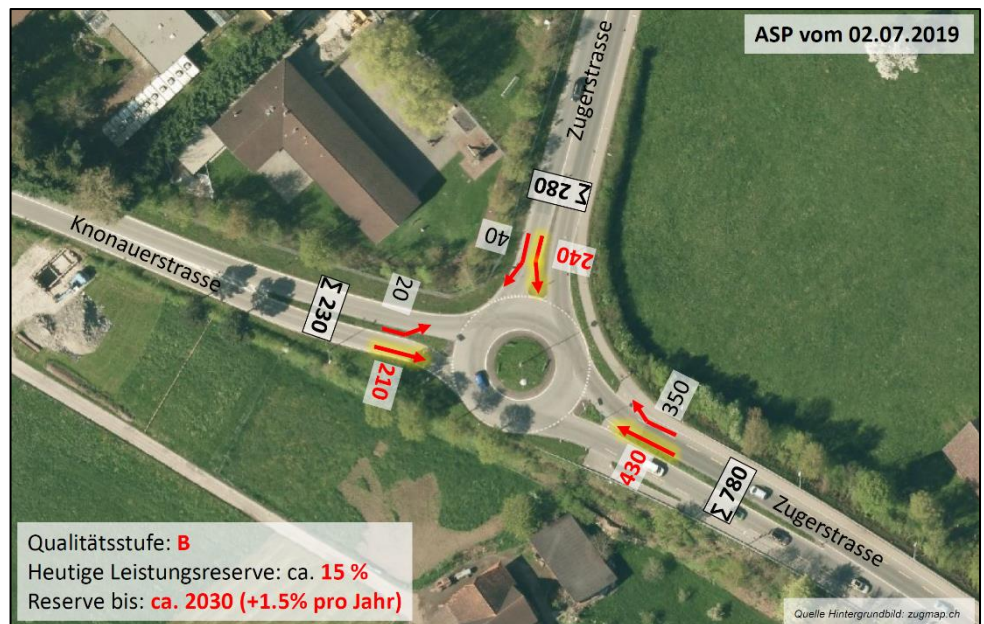
Verkehrsbelastung
Kreis Chamer-
strasse/Knonau-
erstrasse



Verkehrsbelastung
Kreiselp Bahn-
hofstrasse/Zugerstrasse



Verkehrsbelastung
Kreiselp Knonau-
erstrasse/Zugerstrasse



5. Strategie

5.1 Ziele

Unterteilung Die Ziele unterteilen sich in Haupt- und Teilziele. Die Hauptziele geben die Stossrichtung für die Strategie vor. Die Teilziele unterstützen die Hauptziele und somit die Umsetzung der Strategie.

5.1.1 Hauptziele

Übergeordnete Ziele (gemäss kantonalem Richtplan)	• stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten, um die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen; • verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern; • den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.
---	--

Hauptziele	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs durch Push und Pull Massnahmen; • Verhindern von unerwünschtem Durchgangsverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes Steinhausen; • Schaffen eines siedlungsverträglichen und attraktiven Ortszentrums; • Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Zugänglichkeit im Zentrum, beim Bahnhof sowie entlang von verkehrsorientierten Strassenräumen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
------------	---

5.1.2 Teilziele

Motorisierter Individualverkehr	• Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen; • Entlastung der stark belasteten Knoten; • Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduktion von Unfallhäufungen); • Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs; • Auf den massgebenden Begegnungsfall dimensionierte Strassen; • Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime; • Verhinderung des unerwünschten Schleichverkehrs.
------------------------------------	---

Öffentlicher Verkehr	• Die Verteilung der Bushaltestellen ist im Hauptsiedlungsgebiet zu optimieren; • Die Bushaltestellen sind gemäss dem Bundesgesetz «über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung» auszugestalten.
----------------------	---

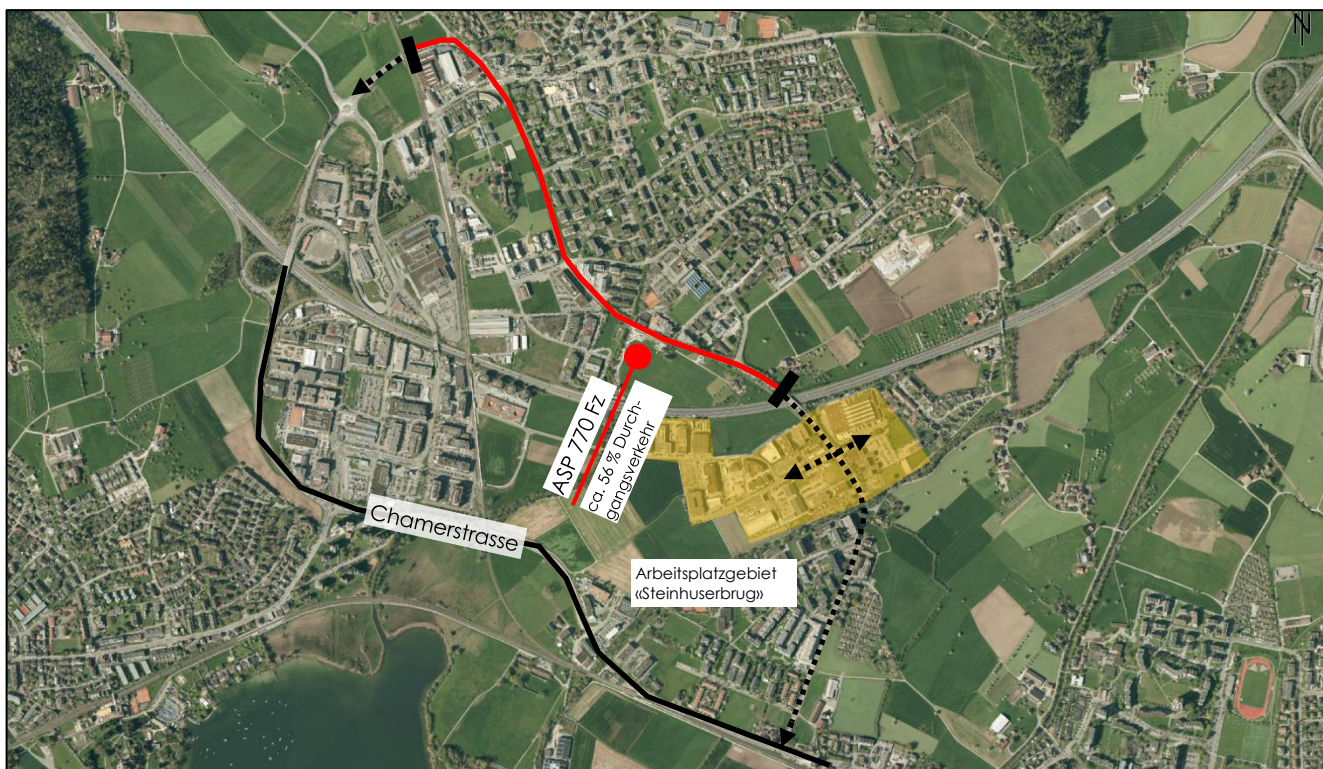
Veloverkehr	• Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Bedarfsgerechte Veloabstellanlagen an wichtigen Ziel- und Quellgebieten, welche einen Witterungs- und Diebstahlschutz aufweisen;
-------------	--

- | | |
|-------------|---|
| Fussverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Sichere und attraktive Überquerungen im Siedlungsgebiet für den Fussverkehr. |
| Parkierung | <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht; • Einführung einer zweckmässigen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, welche weitestgehend ihrer Zweckbestimmung entspricht. |

5.2 Übergeordnete Überlegungen

5.2.1 Knonauerstrasse

Die Knonauerstrasse weist in einer Abendspitzenstunde ca. 770 Fahrzeuge auf (vgl. Kapitel Messkampagne). Davon sind ca. 56 % Durchgangsverkehr (Chamerstrasse – Brücke Zugerstrasse). Einen Teil des Durchgangsverkehrs auf der Knonauerstrasse wird vom Arbeitsplatzgebiet «Steinhuserbrugg» erzeugt. Der restliche Durchgangsverkehr benutzt die Knonauerstrasse voraussichtlich, um die stark verkehrsbelastete Chamerstrasse zu umfahren. Der Kanton Zug sieht im kantonalen Richtplan «Paket 2018/1» eine Kapazitätssteigerung auf der Chamerstrasse vor. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch die Verkehrsnachfrage auf der Knonauerstrasse leicht sinkt.



Quelle: zugmap.ch

5.2.2 Blickensdorferstrasse

Die Blickensdorferstrasse muss übergeordnet detaillierter betrachtet werden. Die Strasse ist eng und weist keine Veloinfrastruktur auf. Folgende Möglichkeiten sind für die Blickensdorferstrasse denkbar:

- Sperrung Blickensdorferstrasse für den motorisierten Individualverkehr
- Strassenausbau (Blickensdorferstrasse)
- Status quo

Sperrung
Blickensdorferstrasse

Mit der Sperrung der Blickensdorferstrasse für den motorisierten Individualverkehr könnte eine attraktive Veloverbindung nach Baar entstehen. Zudem könnte die Verkehrsbelastung auf der Blickensdorferstrasse beim Schulhaus «Sunnegrund» reduziert werden.

Im Gegenzug würden unerwünschte Verkehrsverlagerungen entstehen. Denn der motorisierte Individualverkehr, welche nicht mehr über die Blickensdorferstrasse fahren kann, wird sich einen neuen Weg suchen. Dabei würden die heute bereits stark belasteten Kreisel Knonauerstrasse/Chamestrasse sowie Knonauerstrasse/Zugerstrasse zusätzlich belastet werden. Gemäss der Nummernschilderhebung wird die Blickensdorferstrasse vorwiegend von Steinhausern benutzt. Der ursprünglich vermutete Schleichverkehr (Durchgangsverkehr) ist unbedeutend. Zudem würde in einzelnen Wohnquartieren die Verkehrsbelastung ansteigen.

Die Verkehrsbelastung auf der Blickensdorferstrasse ist über die letzten fünf Jahren betrachtet abnehmend. Für den Veloverkehr besteht eine alternative Veloroute zur Blickensdorferstrasse auf dem Höfenweg Richtung Baar. Eine Sperrung der Blickensdorferstrasse wird nicht angestrebt.

Ausbau
Blickensdorferstrasse

Einen Ausbau der Blickensdorferstrasse würde zu erhöhten Verkehrsmengen auf dieser Strasse führen und steht in einer Missgunst des Kosten-/Nutzenverhältnisses. Da nördlich der Blickensdorferstrasse das Schulhaus «Sunnegrund» liegt, ist eine Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Blickensdorferstrasse unerwünscht. Auf einen Ausbau soll verzichtet werden.

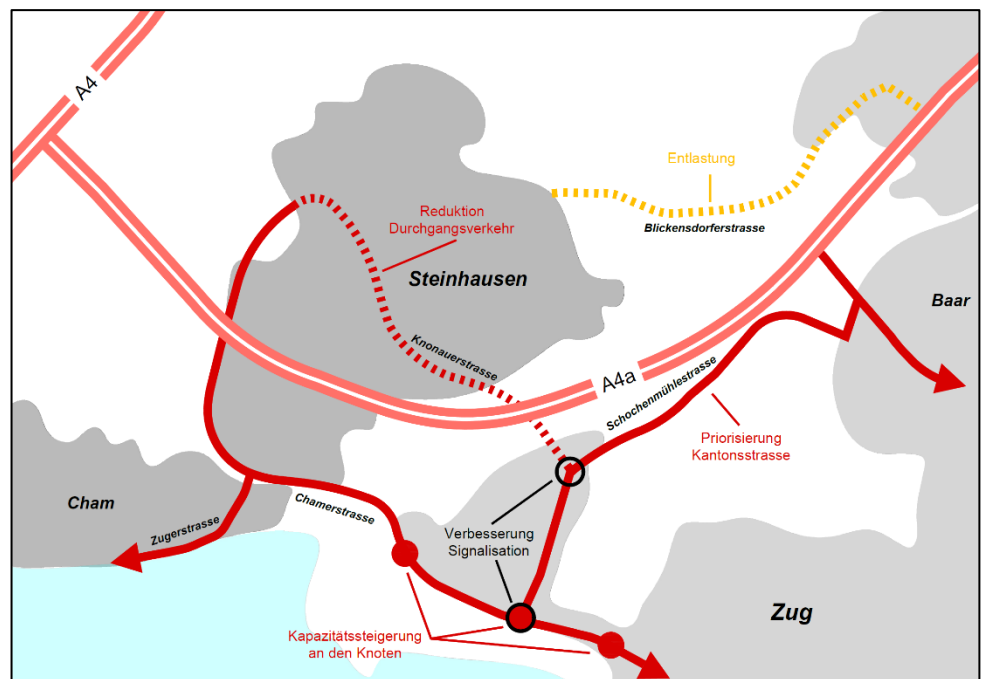
Status quo

Die Verkehrsmengen auf der Blickensdorferstrasse sind leicht sinkend. Für den Veloweg ist eine sichere alternative Veloroute über die Höfenstrasse in Richtung Baar anzustreben. Zudem soll die Kantonsstrasse von Steinhausen nach Baar (Schochenmühlestrasse) besser signalisiert werden. Dadurch wird die Blickensdorferstrasse zusätzlich vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Der Status quo soll beibehalten werden.

5.2.3 Schlussfolgerung

Übergeordnete Strategie aus der Sicht von Steinhausen

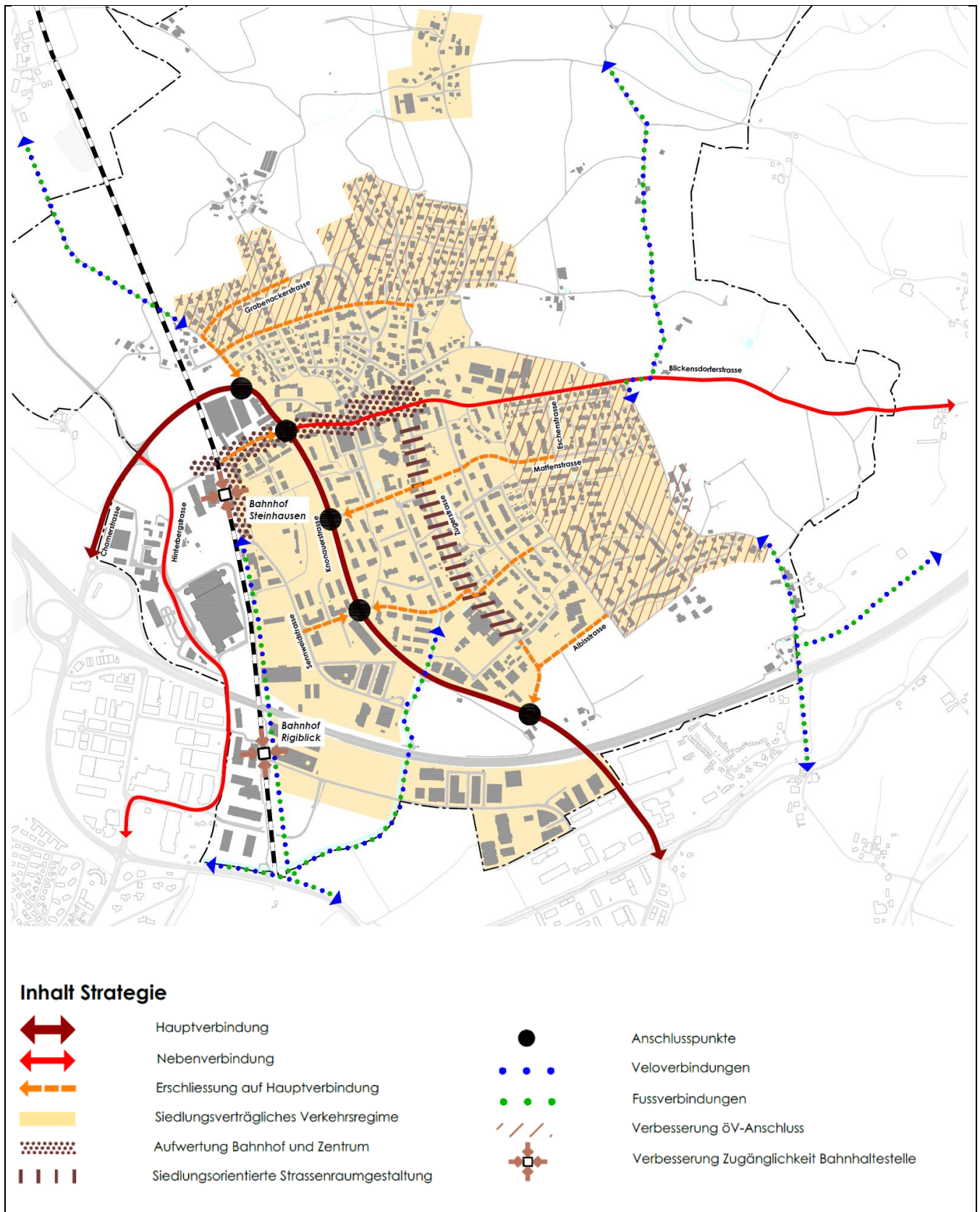
- Der Durchgangsverkehr auf der Knonauerstrasse soll durch die Kapazitätssteigerung auf der Chamerstrasse reduziert werden;
- Die Blickensdorferstrasse soll den Status quo beibehalten. Mit der Priorisierung und besseren Signalisation der Schochenmühlestrasse, kann die Blickensdorferstrasse weiter vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden.



Übersicht übergeordnete Strategie / Quelle: Eigene Darstellung R+K, Dezember 2019

5.3 Zukunftsbild

Hauptverbindungen	Die Chamerstrasse und die Knonauerstrasse bilden in der Gemeinde Steinhausen die Hauptverbindungen. Mit ausreichend dimensionierten Anschlusspunkten soll der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt auf die Hauptverbindungen geleitet werden. Auf den Hauptverbindungen soll der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt werden. Dafür soll der Durchgangsverkehr auf der Knonauerstrasse reduziert werden.
Nebenverbindungen	Die Nebenverbindungen weisen gegenüber den Hauptverbindungen nur eine untergeordnete Bedeutung auf. Die Hinterburgstrasse erschliesst das Einkaufszentrum Zugerland sowie das Arbeitsplatzgebiet «Städtler Allmend» und bildet die Parallelstrasse zur Chamerstrasse. Die Blickensdorferstrasse soll weiterhin als untergeordnete Verbindung nach Baar für den motorisierten Individualverkehr dienen.
Erschliessung auf Hauptverbindung	Über die Erschliessungsstrassen soll der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt auf die Hauptverbindungen geleitet werden. Dafür soll die Mattenstrasse bis zur Knoneraustrasse verlängert werden. Die übrigen Erschliessungsstrassen sollen siedlungsorientiert gestaltet werden.
Aufwertung Bahnhof und Zentrum	Aufgrund der verschiedenen Schwachstellen im Zentrum sowie beim Bahnhof Steinhausen sind die Strassenräume in diesen Bereichen aufzuwerten. Die Langsamverkehrsachse Zentrum-Bahnhof-Hinterbergstrasse ist zu stärken. Es sind attraktive, direkte und sichere Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr vorzusehen. Zudem sollen angemessenen Geschwindigkeiten für den motorisierten Individualverkehr eingeführt werden. Eine ortsbauliche Attraktivitätssteigerung ist erwünscht. Die Zugänglichkeit zum Bahnhof Steinhausen soll verbessert werden.
Aufwertung Zugerstrasse	Die Zugerstrasse soll als siedlungsorientierter Strassenraum gestaltet werden. Mit den direkten Anschlüssen an die Knonauerstrasse wird die Verkehrsbelastung auf der Zugerstrasse reduziert.
siedlungsverträgliches Verkehrsregime	In den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten soll flächendeckend ein siedlungsverträgliches Verkehrsregime eingeführt werden. Dadurch erhöht sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Gemeinde Steinhausen.
Veloverbindungen	Der Veloverkehr in der Region weist ein grosses Potenzial auf. Die Nachbargemeinden Baar, Zug, Cham sind gut mit dem Velo, insbesondere mit den E-Bikes, erreichbar. Für den Veloverkehr sind sichere, direkte und schnelle Velorouten anzustreben.
Fusswegverbindungen	Innerhalb der Gemeinde Steinhausen liegt bereits ein feinmaschiges Fusswegnetz vor. Einzelne Netzlücken sind noch zu ergänzen. Wichtig sind insbesondere auch Fusswegverbindungen in die umliegenden Naherholungsgebiete.



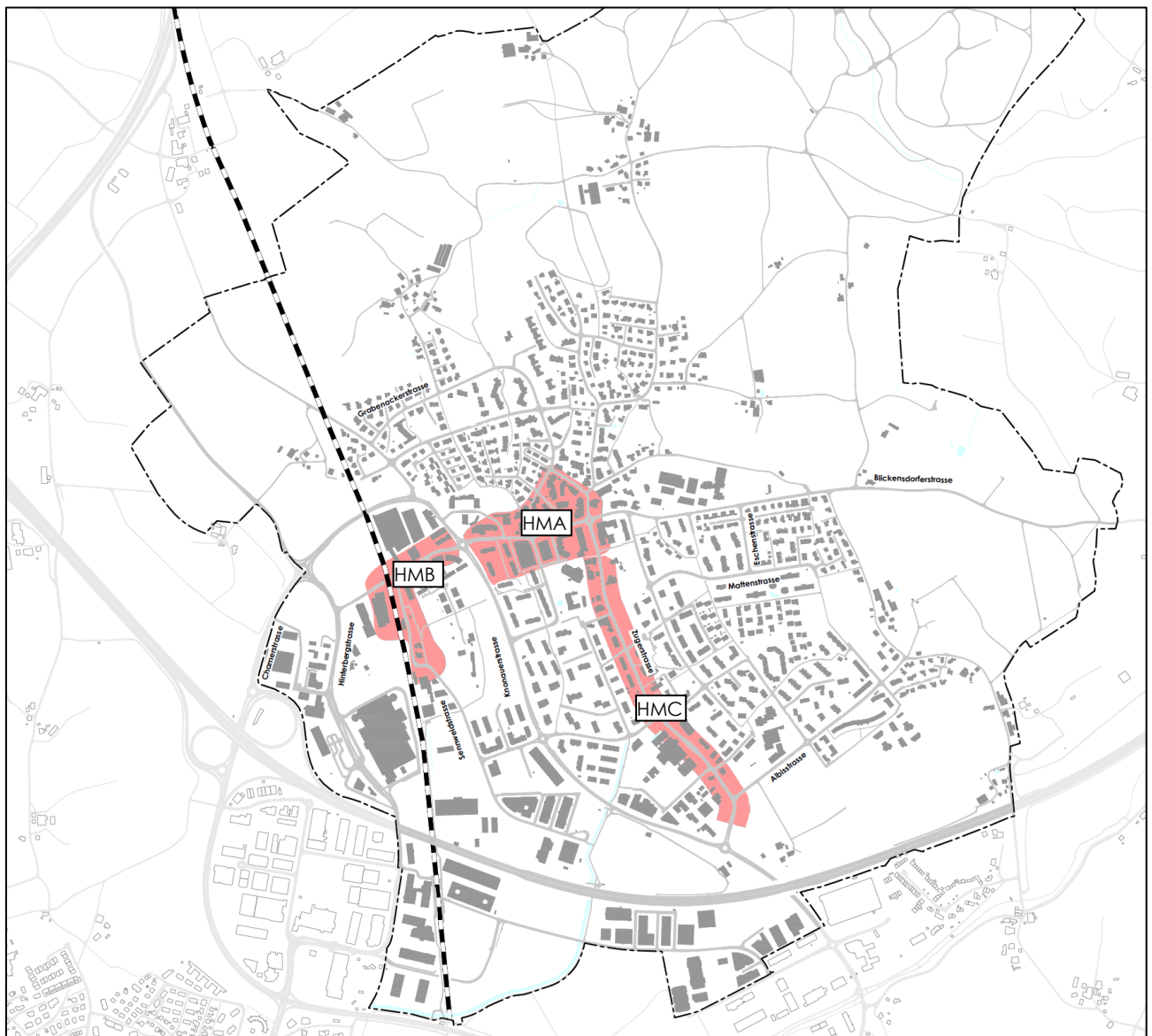
Zukunftsbild / Quelle: Eigene Darstellung R+K, Dezember 2019

6. Massnahmen

6.1 Hauptmassnahmen

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
HMA	 Aufwertung Zentrum • Sperrung der Unterdorfstrasse und der Strasse Weihermattplatz von/nach Richtung Bahnhofstrasse, evtl. Anlieferung gestattet und Aufwertung Freiraum; • Bündelung des Verkehrs auf die Hammerstrasse; • Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes oder Konkurrenzverfahren (z. B. Studienauftrag) zur geeigneten Raumaufteilung sämtlicher Verkehrsteilnehmer über den Dorfkern Steinhausen; • Aufwertung Langsamverkehrsachse Zentrum – Bahnhof – Hinterbergstrasse; • Erstellen einer geeigneten Veloinfrastruktur auf der Bahnhofstrasse; • Verständliche Führung des Langsamverkehrs mit sicheren Strassenübergängen beim Weihermattplatz, der Neudorfstrasse sowie der Hammerstrasse und der Bannstrasse; • Ergänzung Fusswegnetz zwischen Birkenhaldenstrasse und Unterdorfstrasse.	• Siedlungsverträgliches und attraktives Ortszentrum; • Erhöhung Aufenthaltsqualität; • Erhöhung der Verkehrssicherheit; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	hoch	• Gemeinde Steinhausen
HMB	 Aufwertung Bahnhofsgelände • Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes oder Konkurrenzverfahren (z. B. Studienauftrag) zur geeigneten Raumaufteilung sämtlicher Verkehrsteilnehmer mit Einbezug der Gestaltung des Bahnhofsgeländes; • Behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestelle «Bahnhof»; • Aufwertung der Bushaltestelle «Bahnhof» z.B. mit Überdachung. • Aufwertung Langsamverkehrsachse Zentrum – Bahnhof – Hinterbergstrasse, inkl. Verbreiterung der Bahnhofunterführung;	• Der Strassenraum der Bahnhofstrasse soll als identitätsstiftender Ankunft- und Abfahrtsort wahrgenommen werden; • Erhöhung der Verkehrssicherheit; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	hoch	• SBB • Gemeinde Steinhausen

HMC		Strassenraumaufwertung Zugerstrasse • Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zur geeigneten Raumaufteilung sämtlicher Verkehrsteilnehmer; • Erstellen einer geeigneten Veloinfrastruktur auf der Zugerstrasse; • Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder; • Schaffung sicherer Fussgängerquerungen und genügend breiter Trottoirs (mindestens 2.0 m).	• Schaffung von siedlungsverträglichen und attraktiven Strassenräumen; • Erhöhung der Verkehrssicherheit; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	hoch	• Gemeinde Steinhausen
-----	---	---	--	------	--



Massnahmenplan Hauptmassnahmen, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Dezember 2019

6.2 Weitere Massnahmen

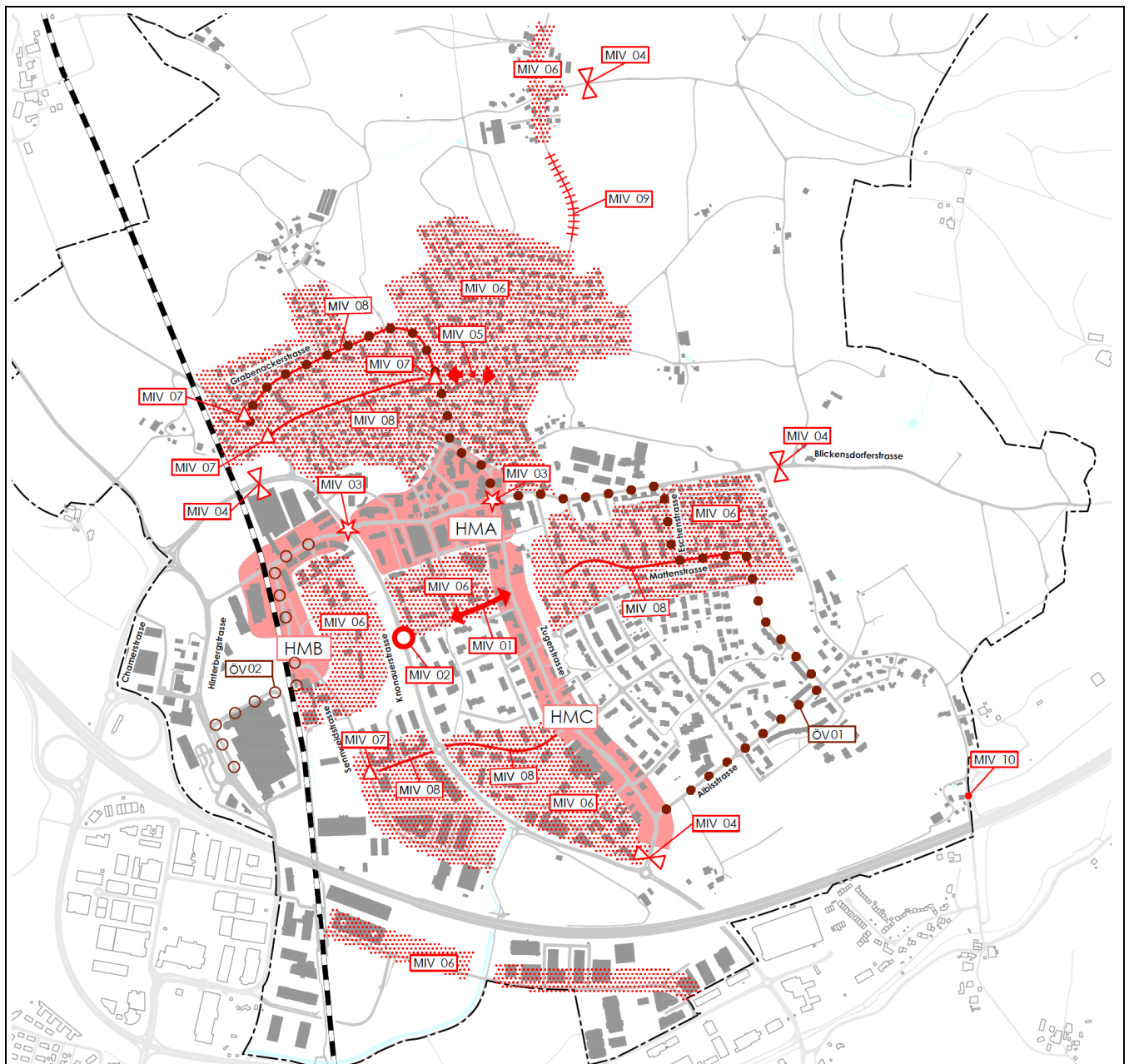
6.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
MIV 01	 Ergänzung Strassennetz - Ergänzung des Hauptstrassennetzes durch eine Stichstrasse zwischen der Hochwachtstrasse und der Kirchmattstrasse; - Durch die Stichstrasse wird die Zugerstrasse sowie der Kreisel Zugerstrasse/Knonauerstrasse entlastet.	- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen; - Entlastung der stark belasteten Knoten.	hoch	Gemeinde Steinhausen
MIV 02	 Erstellung Kreisel - Prüfung des Knotens Kirchmattstrasse/Knonauerstrasse in einen Kreisel; - Die Verkehrsbelastung auf der Kirchmattstrasse nimmt aufgrund der vorgesehenen Stichstrasse zu; - Die Einmündung ist bereits heute unübersichtlich.	- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen; - Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	- Kanton Zug - Gemeinde Steinhausen
MIV 03	 Überprüfung Verkehrssicherheit - Bei den Kreiseln besteht eine Unfallhäufung (mehrere Unfälle an der gleichen Stelle); - Die Verkehrssicherheit ist bei den Knoten und Strecken zu überprüfen.	- Reduktion von Unfallhäufungen; - Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	- Kanton Zug - Gemeinde Steinhausen
MIV 04	 Gestaltung Ortseingänge Die Fahrzeuglenkenden sollen auf die Orteinfahrt mit klarer Gestaltung aufmerksam gemacht werden z.B. durch ein Horizontalversatz, ein Baumtor etc.	- Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs; - Reduktion der Geschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	- Kanton Zug - Gemeinde Steinhausen
MIV 05	 Strassenausbau - Die Hasenbergstrasse soll ausgebaut werden. Die Strasse soll in beide Richtungen befahren werden können; - Durch das heutige Einbahnsystem entsteht unerwünschter Ausweichverkehr durch den Dorfkern.	Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen;	mittel	Gemeinde Steinhausen

MIV 06		Einführung Tempo-30-Zone • Einführung einer Tempo-30-Zone in den Wohnquartieren; • Dadurch wird die Aufenthalts- und Wohnqualität gefördert.	• Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
MIV 07		Reduktion Knotenradien • Die Knotenradien sollen auf das minimal erforderliche Mass reduziert werden; • Die Knoten werden durch den motorisierten Individualverkehr mit tieferen Geschwindigkeiten befahren; • Für die Fussgänger vereinfacht sich die Überquerung der Strasse durch die reduzierten Knotenradien (vgl. Massnahme FV 05).	• Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere; • Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
MIV 08		Strassenumgestaltung/ Redimensionierung • Die grosszügig dimensionierten Strassen in den Wohnquartieren sollen umgestaltet oder redimensioniert werden; • Die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs werden dadurch gesenkt.	• Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere; • Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
MIV 09		Geschwindigkeitsreduktion • Auf der Bannstrasse soll die Geschwindigkeit von 80 km/h auf 50 km/h reduziert werden; • Die Strasse ist mit ca. 3.50 m schmal. Das Kreuzen zweier Personenwagen ist nicht möglich. • Es sollen Ausweichstellen oder eine minimale Strassenverbreiterung angestrebt werden. Damit das Kreuzen zweier Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich ist.	• Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
MIV 10		Verhinderung Ausweichverkehr • Der Ausweichverkehr auf der Höfenstrasse soll unterbunden werden; • Die Strasse ist für den motorisierten Individualverkehr baulich zu unterbrechen (z.B. mit einem Poller).	• Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen; • Verhinderung des unerwünschten Schleichverkehrs.	mittel	• Gemeinde Steinhausen

6.2.2 Öffentlicher Verkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
ÖV 01	 Prüfen neue Buslinienführung • Mit einer Machbarkeitsstudie soll die Befahrbarkeit der Albi- strasse, Mattenstrasse, Eschenstrasse, Hammerstrasse und Grabenackerstrasse mit einem Bus geprüft werden. Zudem ist eine Verbreiterung des Rainweges zu prüfen; • In einer ÖV-Strategie sollen Lösungsvorschläge für die Erschliessung der ungenügend erschlossenen Wohnquertieren sowie zur Erschliessung des Friedhofes «Erl» mit dem öffentlichen Verkehr aufgezeigt werden.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs; • Bestehende Netzlücken mit keiner oder schlechten ÖV-Gütekasse sind zu erschliessen.	hoch	• Gemeinde Steinhausen
ÖV 02	 Feinverteilertrasse für den Bus • Damit die Fahrplanstabilität für den öffentlich Verkehr verbessert werden kann ist eine neue Strasse für den Bus vom Bahnhof Steinhausen zum Einkaufszentrum «Zugerland» zu erstellen. Somit kann die stark belastete Chamerstrasse umfahren werden; • Die Bushaltestellen sind aufgrund der neuen Buslinienführungen zu überprüfen.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.	mittel	• Gemeinde Steinhausen



Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

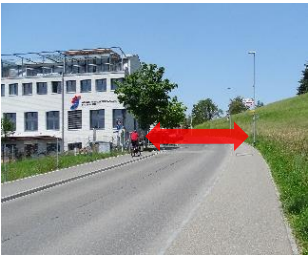
-  Ergänzung Strassennetz
-  Erstellung Kreisell
-  Überprüfung Verkehrssicherheit
-  Gestaltung Ortseingänge
-  Strassenausbau
-  Einführung Tempo 30-Zone
-  Reduktion Knotenradien
-  Strassenumgestaltung / Redimensionierung
-  Geschwindigkeitsreduktion
-  Verhinderung Ausweichverkehr

Massnahmen öffentlicher Verkehr (ÖV)

-  Prüfen neue Buslinienführung
-  Feinverteilertrasse für den Bus

Massnahmenplan MIV/ÖV, Quelle: Eigene Darstellung R+K, Dezember 2019

6.2.3 Veloverkehr

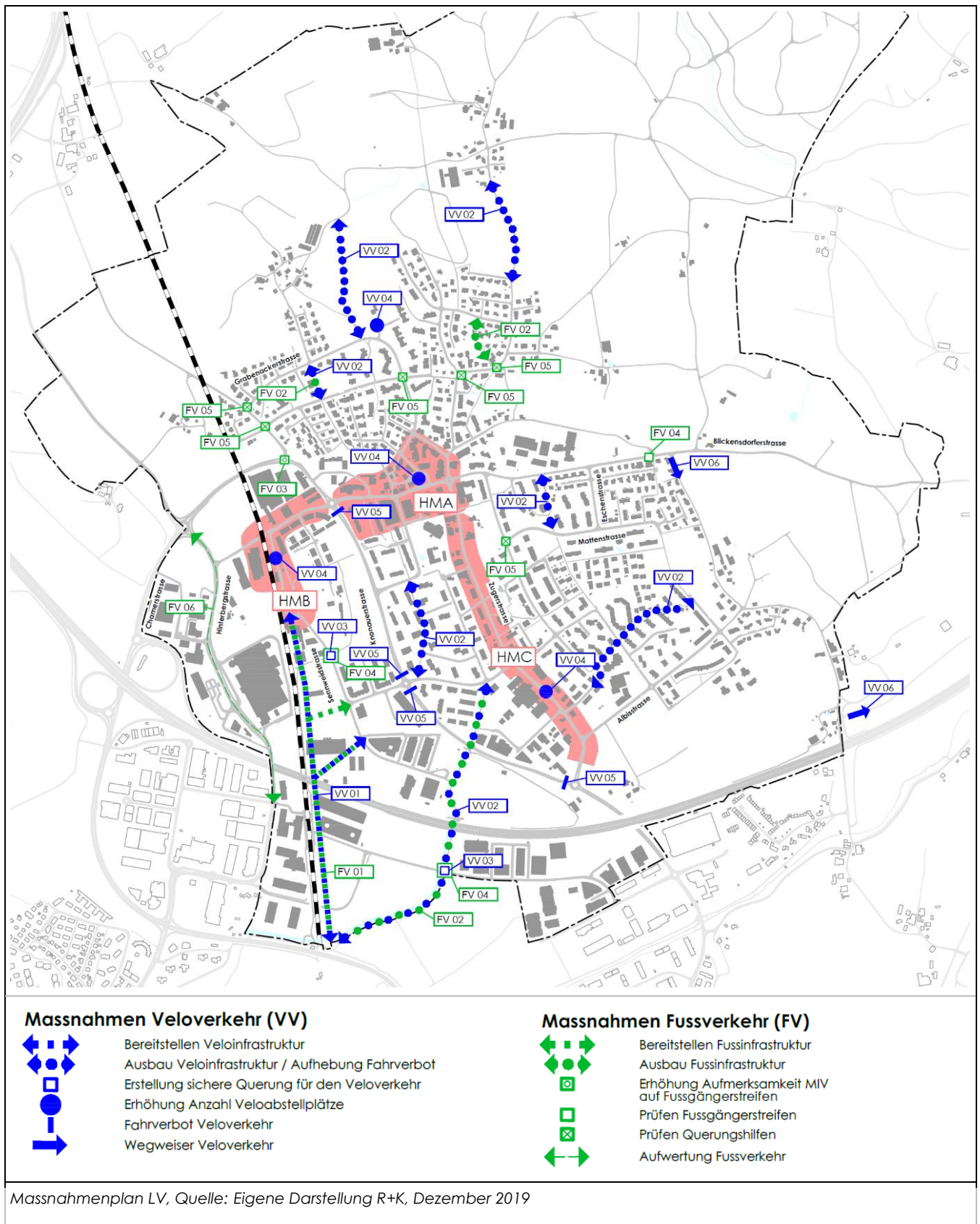
Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
VV 01	 Bereitstellen Veloinfrastruktur • Bereitstellen einer durchgehenden Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Bahnlinie zwischen Sennweidstrasse und Chamer Veloweg (vgl. Massnahme FV 01); • Der heutige Gleisweg ist provisorisch, dieser soll ausgebaut und beibehalten werden; • Zwischen der Sennweidstrasse und dem Rigiweg soll ein genügend breiter neuer Fuss- und Veloweg erstellt werden; • Zwischen der Turmstrasse und dem Chamer Veloweg soll ein genügend breiter neuer Fuss- und Veloweg erstellt werden; • Zwischen dem Gleisweg und der Sennweidstrasse soll auf der Höhe der Autobahn 4a eine Querverbindung erstellt werden.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	hoch	• Gemeinde Steinhausen
VV 02	 Ausbau Veloinfrastruktur • Die bestehenden Wege sind für einen kombinierten Fuss- und Veloweg zu schmal (vgl. Massnahmen FV 02); • Es ist eine genügend breite Infrastruktur für einen Fuss- und Veloweg sicherzustellen (min. 3.0 m); • Falls auf den Abschnitten Fahrverbote für den Veloverkehr vorhanden sind, sollen diese aufgehoben werden.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
VV 03	 Erstellung Veloquerung • Erstellung einer sicheren Querung für den Veloverkehr (vgl. Massnahme FV 03); • Markierung «Kein Vortritt» für den Veloverkehr anbringen; • Den MIV frühzeitig auf die wichtige Velo- und Fussgängerquerung aufmerksam machen.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	hoch	• Gemeinde Steinhausen

VV 04		Erhöhung Anzahl Veloabstellplätze • Es sollen genügend nach Möglichkeit überdachte Veloabstellplätze an geeigneter Lage erstellt werden; • Vorzugsweise sind Anlagentypen mit Anlehnbügel oder Schiebrinnen zu erstellen; • Bestehende Veloabstellanlagen sind aufzuwerten.	• Erhöhung der Attraktivität Bike and Rail; • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Geeignete und attraktive Veloabstellanlagen, welche einen Witterungs- und Diebstahlschutz aufweisen; • Schaffen eines auf die Nachfrage abgestimmtes Veloabstellplatzangebotes.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
VV 05		Fahrverbot Veloverkehr • Die Knonauerstrasse ist stark verkehrsorientiert; • Auf der Knonauerstrasse soll das Velofahren verboten werden; • Es soll am Anfang und am Ende der Knonauerstrasse sowie bei Einmündungen in die Knonauerstrasse die Signalisation «Verbot für Fahrräder 2.05» angebracht werden; • Gefährliche Situationen mit dem Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr können somit verhindert werden.	• Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Kanton Zug • Gemeinde Steinhausen
VV 06		Wegweiser Veloverkehr • Anbringen der Signalisation «Wegweiser Veloweg nach Baan» an gut sichtbarer Lage.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs.	mittel	• Gemeinde Steinhausen

6.2.4 Fussverkehr

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
FV 01	 Bereitstellen Fussinfrastruktur • Bereitstellen einer durchgehenden Fuss- und Veloinfrastruktur entlang der Bahnlinie zwischen der Sennweidstrasse und dem Chamer Veloweg (vgl. Massnahme VV 01); • Zwischen der Sennweidstrasse und dem Rigiweg soll ein genügend breiter neuer Fuss- und Veloweg erstellt werden; • Zwischen der Turmstrasse und dem Chamer Veloweg soll ein genügend breiter neuer Fuss- und Veloweg erstellt werden; • Zwischen dem Gleisweg und der Sennweidstrasse soll auf der Höhe der Autobahn 4a eine Querverbindung erstellt werden; • Zwischen der Industriestrasse und dem Gleisweg soll eine weitere Querverbindung für den Fussverkehr entstehen.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	hoch	• Gemeinde Steinhausen
FV 02	 Ausbau Fussinfrastruktur • Die bestehenden Wege sind für einen kombinierten Fuss- und Veloweg zu schmal (Vgl. Massnahmen VV 02); • Es ist eine genügend breite Infrastruktur für einen Fuss- und Veloweg sicherzustellen (min. 3.0 m).	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
FV 03	 Erhöhung Aufmerksamkeit • Das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens (4.11)» soll frühzeitig angebracht werden; • Der motorisierte Individualverkehr kommt mit hoher Geschwindigkeit. Der Fussgängerstreifen liegt auf einer Kuppe und ist schlecht erkennbar. • Die Massnahme ist in Abhängigkeit mit der Massnahme MIV 04 «Gestaltung Ortseingänge» zu erstellen.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	hoch	• Kanton Zug • Gemeinde Steinhausen

FV 04		Prüfen Fussgängerstreifen • Erstellung einer sicheren Querung für den Fussverkehr; • Aufgrund des hohen Fussgängeraufkommens und der hohen Bedeutung im Fusswegnetz soll bei den Querungen das Markieren eines Fussgängerstreifens geprüft werden.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
FV 05		Prüfen Querungshilfen • Erstellung einer sicheren Querung für den Fussverkehr; • Durch die mögliche Einführung einer Tempo-30-Zone und der Reduktion der Knotenradien entsteht bereits eine erhebliche Verbesserung für den Fussverkehr (vgl. Massnahme MIV 06/07) ; • Sind diese Massnahmen nicht ausreichend, kann für die Strassenquerung ein Trottoirvorsprung oder eine ähnliche bauliche Massnahme erstellt werden.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr; • Erhöhung der Verkehrssicherheit.	mittel	• Gemeinde Steinhausen
FV 06		Aufwertung Fussverkehr Aufwertung der Fussgängerführung entlang der stark befahrenen Hinterbergstrasse z. B. mit Abtrennung einer Rabatte oder einer Baumallee.	• Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr.	tief	• Kanton Zug • Gemeinde Steinhausen



6.2.5 Parkierung

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
PP 01	 Bewirtschaftung • In der Gemeinde Steinhausen liegen verschiedene noch unbewirtschaftete Parkplätze vor; • Für die Parkieranlagen ist ein einheitliches Bewirtschaftungssystem (moneitär/zeitlich) zu prüfen. • Die Bewirtschaftung soll im Parkplatzreglement der Gemeinde Steinhausen geregelt werden.	• Einführung einer Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht; • Einführung einer zweckmässigen Bewirtschaftung der Parkplätze, die sicherstellt, dass die Parkplätze weitestgehend entsprechend ihrer Zweckbestimmung benützt werden.	mittel	• Gemeinde Steinhausen

7. Umsetzung

[folgt]

Beilagen

[Auflistung Pläne]