



Kanton Zug

Baudirektion
Tiefbauamt

**Kantonsstrasse H, Steinhauserstrasse, Teilstrecke Riedmatt–Brücke A14, Stadt Zug
Planungsbericht, Strassenplan und Baulinienplan (befristet)**

Zusammenfassung und Kurzantworten auf die Mitberichte

Stand 13. Juli 2023 / STLK

- 1 Stadtrat Zug
- 2 Amt für Raum und Verkehr
- 3 Baudirektionssekretariat

| 1 Stadtrat Zug | | |
|-----------------------|---|---|
| Nr. | Bemerkung / Begehren / Antrag | Kurzantwort |
| 101 | Zum Ausmass der Baulinien (befristet) gibt aus unserer Sicht keine Anmerkungen mehr. Diese wurden bereits mit den Vertretern der Stadt Zug (Immobilien/Tiefbau) vorbesprochen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass einige der Vorbehalte und Hinweise von 2018 ins Projekt aufgenommen wurden. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 102 | Jedoch entnehmen wir dem Plan zum Auflageprojekt (Nr. 7 im Dossier), dass die Radstreifen auf der Steinhauserstrasse nach wie vor nur 1.25 m breit sind. Bereits in unserer Stellungnahme vom August 2018 wurde dies von uns bemängelt. Diese Velostreifenbreite widerspricht dem im Regelfall einzuhaltenden Standard des kantonalen Velo-Richtplans vom Dezember 2021, gemäss welchem Radstreifen auf Nebenrouten mindestens 1.50 m, auf Haupttrouten (und der vorliegende Abschnitt der Steinhauserstrasse ist eine solche) sogar mindestens 1.80 m breit sein müssten. Ausnahmen sind nur punktuell möglich und zu begründen. Ein Ausbau der Radstreifen auf 1.80 m hat möglicherweise Konsequenzen für die gesamte Strassenbreite, während eine Verbreiterung auf 1.50 m womöglich innerhalb der vorgesehenen Strassenränder umgesetzt werden kann. Insofern müssen wir einen Vorbehalt bezüglich des Strassenplans anmelden. | Der Bericht «Kantonale Velonetzplanung» vom Dezember 2021 hat konzeptionelle Bedeutung und keinen Richtplan-Charakter. Eine Optimierung hinsichtlich breiteren Velostreifen innerhalb der vorgesehenen Strassenränder wird geprüft. |

| 2 Amt für Raum und Verkehr | | |
|-----------------------------------|--|--|
| Nr. | Bemerkung / Begehren / Antrag | Kurzantwort |
| 201 | Gemäss städtischem Zonenplan soll der Ausbau des Knotens teilweise ausserhalb der Bauzone, in der Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (OeIF) sowie in der Landwirtschaftszone realisiert werden. Das Bauvorhaben wird somit einer Zustimmung im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) bedürfen. Mit der vorliegend vorgesehenen Festlegung von Strassenlinien und befristeten Baulinien soll die planerische Grundlage dafür geschaffen werden, damit dem Strassenausbau gestützt auf Art. 22 Abs. 2 Bst. a RPG als zonenkonformes Bauvorhaben zugestimmt werden kann. Gegen dieses Vorgehen haben wir keine Einwände. Wir vermissen allerdings im Planungsbericht Erläuterungen zu den bereits bestehenden Baulinien und warum sie in ihrer heutigen Form bestehen bleiben sollen. Hinweis: Im Planungsbericht soll das Verhältnis zwischen bestehenden und neuen Strassenlinien nachvollziehbar dargelegt werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Im Planungsbericht wird nur Bezug auf die im Strassenplan und Baulinienplan (befristet) dargestellten Linien genommen, welche für den Ausbau der Strasse ausserhalb der Bauzone notwendig sind. Bestehende Baulinien sind nicht Gegenstand der Auflage und werden deshalb auch nicht beschrieben. |
| 202 | Gemäss Art. 38 Abs. 1 Gewässerschutzgesetz (GSchG) dürfen Fliessgewässer nicht überdeckt oder eingedolt werden. Die Behörde kann jedoch für Verkehrsübergänge gestützt auf Art. 38 Abs. 2 Bst. b GSchG Ausnahmen bewilligen. Für die Neuerstellung und Verbreiterung der Steinhauserbrücke bedarf es folglich einer entsprechenden Ausnahmegewilligung durch das Amt für Raum und Verkehr, welche gestützt auf Art. 38 Abs. 2 Bst. b GSchG erteilt werden kann. | Wird zur Kenntnis genommen. |

| | | |
|-----|---|--|
| 203 | <p>Der Ausbau der Strassenanlage tangiert den Gewässerabstand der Alten Lorze sowie des teilweise eingedolten namenlosen Gewässers-Nr. 1378. Die Gemeinden legen die Gewässerräume im Rahmen der aktuellen Ortsplanungsrevision fest. Bis diese rechtsgültig sind, gelten die Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzverordnung des Bundes (GSchV), die im Bereich der Alten Lorze einen Abstand von 10 m und am namenlosen Gewässer-Nr. 1378 einen solchen von 9 m vorschreiben. Neben dem bundesrechtlichen Gewässerabstand schreibt auch das kantonale Gesetz über die Gewässer (GewG) einen Gewässerabstand vor. Der kantonale Gewässerabstand beträgt innerhalb der Bauzone 6 m, ausserhalb derselben 12 m und ist ebenfalls anwendbar. Streckenweise wird der Strassenausbau die Gewässerabstände tangieren.</p> <p>Gemäss Bundesrecht (Art. 41c Abs. 1 GSchV) dürfen im Gewässerraum nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen wie Fuss- und Wanderwege, Flusskraftwerke oder Brücken erstellt werden. Gemäss § 6 GewG (kantonales Recht) kann die zuständige Behörde Ausnahmen für die Unterschreitung des Gewässerabstands gewähren, wenn die Einhaltung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzweckmässigen Lösung führt oder eine unbillige Härte bedeuten würde. Für den projektierten Strassenausbau dürften vorliegend die Ausnahmekriterien sowohl im Sinne des Bundesrechts wie auch des kantonalen Rechts gegeben sein.</p> | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 204 | <p>Die Abteilung Verkehrsplanung begrüsst die im Bauvorhaben beabsichtigte Verbesserung der Verkehrssicherheit (durchgehende Velostreifen, Schutzinsel für zu Fuss Gehende und Velofahrende) sowie die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestelle «Ammannsmatt». Zum Strassenplan und zum Baulinienplan hat die Abteilung Verkehrsplanung keine Bemerkungen.</p> <p>Zum Auflageprojekt werden folgende Bemerkungen angebracht: Seit der ursprünglichen Erarbeitung des Bauprojekts im Jahre 2018 veränderten sich die erforderlichen Breiten von Veloinfrastrukturen. Zwischen dem Kreisel Bossard und der Bushaltestelle Ammannsmatt stellen die vorgesehenen 1,25 m breiten Velostreifen eine Reduktion der heutigen 1,5 m breiten Velostreifen dar. U.a. diesbezüglich fand im Jahre 2022 eine Besprechung mit dem Projektleitenden des kantonalen Tiefbauamts (TBA) statt. In Bezug auf die Erarbeitung des Auflageprojekt wurde informiert, dass der Landerwerb fast abgeschlossen sei und Anpassungen nur noch innerhalb dieser Flächen erfolgen können. Das TBA beabsichtige jedoch zu prüfen, ob eine Kernfahrbahn eingerichtet werden könne, womit Velostreifen breiter als 1,25 m markiert werden könnten. Die Abteilung Verkehrsplanung geht davon aus, dass diese Prüfung erfolgt ist.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäss Schweizer Norm 40 212 ist die Markierung einer Kernfahrbahn abhängig vom Verkehrsaufkommen, vom Schwerverkehrsanteil und von der Fahrbahnbreite. Der entsprechende Strassenabschnitt weist einen DTV von bis zu 11'200 Fahrzeugen aus, welcher bis 2040 auf 14'000 Fahrzeuge ansteigen wird. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 10%. Die SVI-Forschungsarbeit «Optimierte Führung des Veloverkehrs an engen Strassenabschnitten (Kernfahrbahnen) postuliert, dass für eine Eignung als Kernfahrbahn ein Maximum von 6 Prozent Schwerverkehrsanteil gelte. Eine Kernfahrbahn ist deshalb nicht vorgesehen.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| | <p>Hinweis: Die Abteilung Verkehrsplanung geht davon aus, dass es sich im Abschnitt Bossard Kreisel in Richtung Steinhausen um einen Darstellungsfehler handelt und die heutigen beidseitigen 1,5 m breiten Velostreifen bestehen bleiben.</p> <p>Empfehlung: Bei der Schutzinsel sollte der Teil der Mittelinsel im Bereich des Fussgängerstreifens taktil erfassbar und der Teil der Velofurt niveaugleich ausgestaltet werden. Die Platzverhältnisse liessen nötigenfalls auch eine Abtrennung der beiden Bereiche zu.</p> | <p>Die Radstreifenbreite zwischen Kreisel und Brücke A 14 wird mit 1,50 m beibehalten.</p> <p>Die Empfehlung wird im Ausführungsprojekt geprüft.</p> |
| 205 | <p>Gemäss Vorbesprechungen mit den Projektverantwortlichen TBA ist die Erhaltung der kantonalen Verkehrszählstelle 01/61 im Projekt vorgesehen. In den vorliegenden Unterlagen finden sich jedoch keine Hinweise darauf.</p> <p>Hinweis: Die Abteilung Verkehrsplanung geht davon aus, dass die notwendigen Infrastrukturen für die Verkehrszählstelle 01/61 innerhalb der vorgesehenen Strassenlinien Platz finden, bzw. dass die Verkehrszählstelle weiterhin Projektbestandteil ist.</p> | <p>Die Verkehrszählstelle ist nicht im Strassenplan und Baulinienplan (befristet) dargestellt.</p> <p>Die notwendigen Infrastrukturen für die Verkehrszählstellen sind weiterhin Bestandteil des Projekts.</p> |
| 206 | <p>Fazit: Der Baulinien- und Strassenplan wird grundsätzlich befürwortet. Wir verweisen im Speziellen auf unsere Hinweise und Empfehlungen.</p> | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 207 | Die für das Strassenbauvorhaben erforderlichen kantonalen Zustimmungen werden im Zuge des Baugesuchs einzuholen sein, allfällige Nebenbewilligungen anderer Amtsstellen (z.B. Rodungsbewilligung) sind mit den Zustimmungen des Amtes für Raum und Verkehr in einem kantonalen Gesamtentscheid zu koordinieren. | Wird zur Kenntnis genommen. |

3 Baudirektionssekretariat

| Nr. | Bemerkung / Begehren / Antrag | Kurzantwort |
|-----|--|-----------------------------|
| 301 | Aus Sicht des Direktionssekretariats sind keine Vorbehalte, keine Empfehlungen und keine Hinweise anzubringen. Die Genehmigung des Strassenplans und Baulinienplans (befristet) Steinhauserstrasse (Kantonsstrasse H), Teilstrecke Riedmatt—Brücke A14, Zug, kann u. E. in Aussicht gestellt werden. | Wird zur Kenntnis genommen. |