

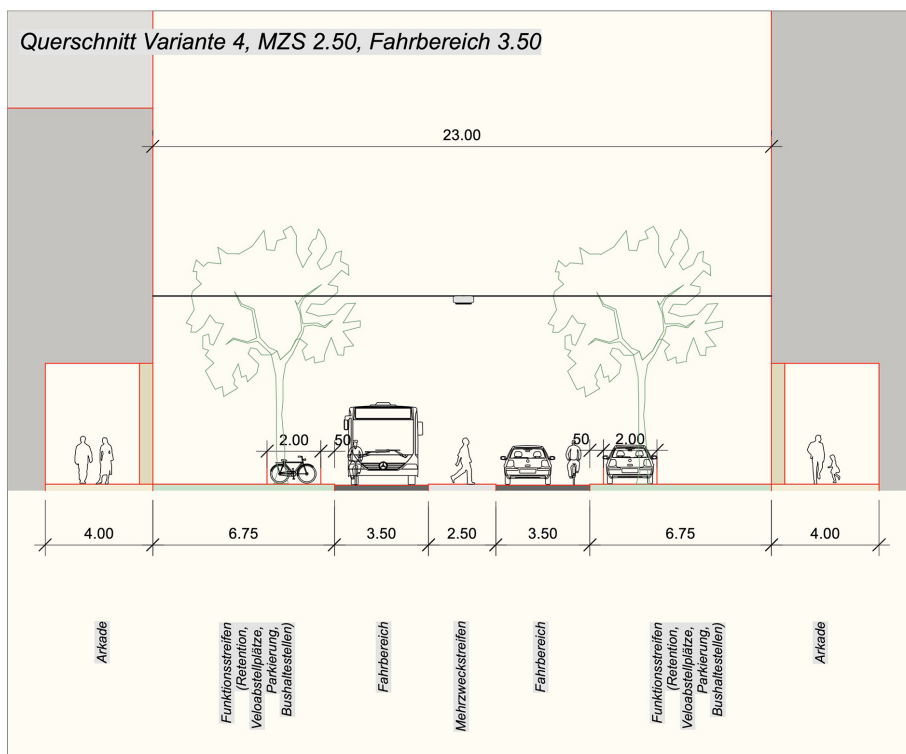
Stadt Zug

Chollerstrasse

Betriebs- und Gestaltungskonzept

17.143 / 09. Mai 2018, rev. 17. Juni 2021, rev. 05. Oktober 2022, rev. 17. April 2023, rev. 16. September 2025

Stand: 1. Lesung Grosser Gemeinderat



Auftraggeber

Stadt Zug, Stadtplanung,
Gubelstrasse 22, 6301 Zug

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Daniela Koller, koller@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung _____	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Vorgehen	1
1.4	Grundlagen	3
2	Analyse / Abschnittsbildung _____	5
2.1	Strassennetz	5
2.2	Nutzungen	6
2.3	Abschnittsbildung	7
3	Querschnitte _____	10
3.1	Ausgangslage, Variante 0	10
3.2	Variantenvergleich, Varianten 1-4	11
4	Betriebs- und Gestaltungskonzept _____	15
4.1	Abschnittsbildung / Querschnitt	15
4.2	Mehrzweckstreifen	16
4.3	Öffentlicher Verkehr	17
4.4	Anlieferung	17
4.5	Unterführung	18
4.6	Fläche für Parkierung, Güterumschlag usw.	19
4.7	Öffentliche Veloabstellplätze	19
4.8	Veloführung Alltagsverkehr	19
4.9	Veloführung Freizeitverkehr	21
4.10	Sitzelemente im Strassenraum	21
4.11	Beleuchtung	21
4.12	Öffentliche Bereiche	21
4.13	Erschliessungskorridore	22
4.14	Poller	22
4.15	Entsorgung	22
	Anhang _____	A

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Quartiergestaltungsplan Äussere Lorzenallmend wurde Ende 2017 durch den Stadtrat beschlossen. Im Quartiergestaltungsplan und im dazugehörigen Verkehrsbericht wurde die Erschliessung inkl. Ausbaustandard der durchgehenden Chollerstrasse definiert. Dabei handelt es sich um ein Zielbild, welches langfristig entstehen soll. Der Kanton, die Gemeinde Steinhausen und die betroffenen Eigentümer haben zum QGP Stellung bezogen.

1.2 Aufgabe

In einem nächsten Schritt soll für die durchgehende Chollerstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden. Folgende Fragestellungen sollen vertieft werden:

- Querschnittsaufbau
- Abschnittsbildung und Knotengeometrie bezüglich Durchfahrtswiderstand und Leistungsfähigkeit
- Bushaltestellen
- Anlieferung, Parkierung
- Umgebungsgestaltung (grün)
- Unterführung
- Beleuchtung

1.3 Vorgehen

Grundlagen / Darstellung Ist-Zustand

Der QGP stellt ein langfristiges Zielbild dar. In einem ersten Schritt ist das Ergebnis in eine aktuelle Plangrundlage zu überführen. Die Plangrundlage ist mit dem heutigen Bestand zu ergänzen (Bäume, Parkierung, Zu- und Wegfahrten, Eingänge, bestehende Markierungen usw.). Mit der Überführung der Planung QGP entsteht ein erstes Ergebnis bezüglich der notwendigen Anpassungen.

Querschnittsaufbau / Tempo-Regime

Der Querschnittsaufbau mit Mehrzweckstreifen wurde im QGP definiert. Dieser ist nun definitiv festzulegen. Dazu werden nochmals verschiedene Querschnitte entworfen und gegenübergestellt. Der notwendige Raum für alle Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten ist festzulegen. Der Querschnittsaufbau hat auch Auswirkungen auf den Verkehrsablauf

(Vorsortierungen, Parkierung, Anlieferung, Fussgängerquerungen). Die Querschnitte sind zu bewerten. Damit soll der Querschnittsaufbau definitiv festgelegt werden.

Abschnittsbildung / erster Entwurf / Varianten

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird im Entwurf erstellt. Dabei ist auch festzulegen, ob eine Abschnittsbildung möglich ist. Je nachdem wird in dieser Phase noch in Varianten gearbeitet, möglicherweise für Teilabschnitte. Wir gehen davon, dass nicht mehr als 3 Varianten erstellt werden müssen.

Unterführung

Die Unterführung für den Langsamverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Vorhabens. Diese ist in Varianten zu entwickeln und zu dimensionieren. Die Verknüpfung mit der Chollerstrasse ist aufzuzeigen.

Input Projektbeteiligte / Überarbeitung

Der QGP wurde durch MLZD und Nipkow Landschaftsarchitekten erarbeitet. Durch das BGK sind mögliche Schnittstellen / Konflikte mit den Beteiligten zu entwickeln. Dies soll in einer möglichst frühen Phase erfolgen.

Weitere Beteiligte sind das AÖV und bezüglich der Veloführung das kantonale Tiefbauamt. Auch hier sind erste Prüfungen und die Koordination notwendig. Im Weiteren betrifft die durchgehende Chollerstrasse auch das Gemeindegebiet Steinhausen.

Nach dieser Phase soll der Entwurf des BGK unter Berücksichtigung der Direktbeteiligten vorliegen.

Anschlüsse Kantonsstrasse / Modelleinsatz

Die Verkehrsbelastungen sind im Rahmen des QGP mit dem Verkehrsmodell berechnet worden. Zwischenzeitlich ist der Kanton im Besitze eines neuen kantonalen Verkehrsmodells. In Absprache mit dem Kanton sollen die getätigten Berechnungen mit dem neuen Modell aktualisiert werden. Mögliche Umlagerungen vom übergeordneten Strassennetz zur Chollerstrasse sind zu quantifizieren. In diesem Zusammenhang sind die Auswirkungen auf die Anschlüsse des Kantonsstrassennetzes und auf den Knoten Sumpfstrasse / Chollerstrasse vertieft zu untersuchen und mögliche Handlungsoptionen mit dem Kanton festzulegen. Diese Untersuchungen erfolgen auch in Zusammenhang mit dem Verkehrsgutachten zu den Bebauungsplänen, welches separat vorliegt.

Vernehmlassung

Bei den involvierten Parteien werden Stellungnahmen abgeholt. Diese werden ausgewertet. Das Ergebnis dient als Grundlage für das Vorprojekt.

Überarbeitung BGK

Aufgrund der Ergebnisse aus der Vernehmlassung wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Bericht und Plan) überarbeitet. Die Anpassungen und der Umgang mit den Stellungnahmen können in der Tabelle im Anhang B nachverfolgt werden.

Überarbeitung BGK im Rahmen der Erstellung der Bebauungspläne

Im Rahmen der Erarbeitung der Bebauungspläne wurde das BGK nochmals überarbeitet. Dazu gehören insbesondere die neu geplanten Bäume entlang der Chollerstrasse und die Retention im Strassenraum.

1.4 Grundlagen

- (1) Art. 109 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV), Schweizerische Bundesrat, 5.9.1979 (Stand 15.1.2017)
- (2) VSS-Norm 640 060, Leichter Zweiradverkehr – Grundlagen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, November 1994
- (3) VSS-Norm 640 064, Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Dezember 2000
- (4) VSS-Norm 40 201, Geometrisches Normalprofil, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (5) VSS-Norm 40 212, Entwurf des Strassenraumes, Gestaltungselemente, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (6) VSS-Norm 40 213, Entwurf des Strassenraumes, Verkehrsberuhigungselemente, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (7) VSS-Norm 40 215, Entwurf des Strassenraumes, Mehrzweckstreifen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (8) VSS-Norm 40 246a, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Unterführungen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (9) VSS-Norm 40 273a, Knoten – Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (10) VSS-Norm 40 281, Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (11) Wegleitung Unterflurcontainer (UFC) für Hauskehricht, zeba – Zweckverband der Zuger

Einwohnergemeinden für die Bewirtschaftung von Abfällen

- (12) Grundlagen für die Dimensionierung von sicheren Veloverkehrsanlagen – Forschungsprojekt
VSS, Bundesamt für Strassen, August 2016

2 Analyse / Abschnittsbildung

2.1 Strassennetz

In der folgenden Abbildung ist das Strassennetz mit den zu erwartenden Verkehrsbelastungen dargestellt. Die Chollerstrasse ist als Sammelstrasse typisiert und die Sumpfstrasse als Erschliessungsstrasse mündet in diese ein. Die Verkehrsbelastungen variieren je nach Abschnitt. Der jeweilige Abschnitt zu Beginn der Chollerstrasse ist relativ stark belastet. Der Abschnitt zwischen Sumpfstrasse und Steinhäuserstrasse ist tiefer belastet und entspricht der Belastbarkeit einer Quartiersammelstrasse. Die Verkehrsmengen sind dem Verkehrsgutachten zu den Bebauungsplänen übernommen worden.

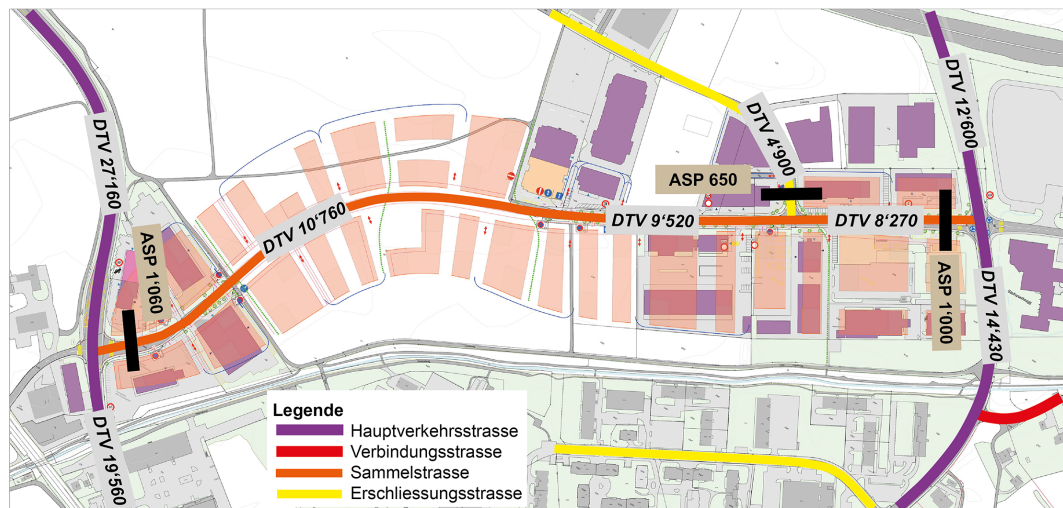


Abbildung 1: Strassennetz mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen 2040 (DTV durchschnittlicher Tagesverkehr, ASP Abendspitzenstundenverkehr 17:00-18:00 Uhr)

2.2 Nutzungen

Auf dem ersten Abschnitt der Chollerstrasse, von der Chamerstrasse her, befinden sich sehr unterschiedliche Nutzungen wie ein Autohändler, Produktion von Fruchtbränden, Büroflächen, eine Speditionsfirma, Tankstelle mit Shop und ein Hotel. Mit dem Quartiergestaltungsplan ist diese Mischung, aber auch ein Anteil Verkauf möglich.

Von der Steinhauserstrasse her sind es heute hauptsächlich Arbeitsnutzungen. Unter anderem befindet sich die WWZ mit ihrem Hauptsitz im Gebiet. Zukünftig sind gemäss Quartiergestaltungsplan auch Wohnnutzungen auf dem Abschnitt möglich. Im Gegensatz dazu ist der einseitige Abschnitt auf dem Gemeindegebiet Steinhausen nicht Bestandteil des Quartiergestaltungsplans.

Der mittlere Abschnitt ist weder überbaut, noch erschlossen. Somit müssen bei einem Neubau die Inhalte des Quartiergestaltungsplans, bzw. der Bebauungspläne umgesetzt werden. Dabei handelt es sich auch um einen Anteil Wohnnutzungen.

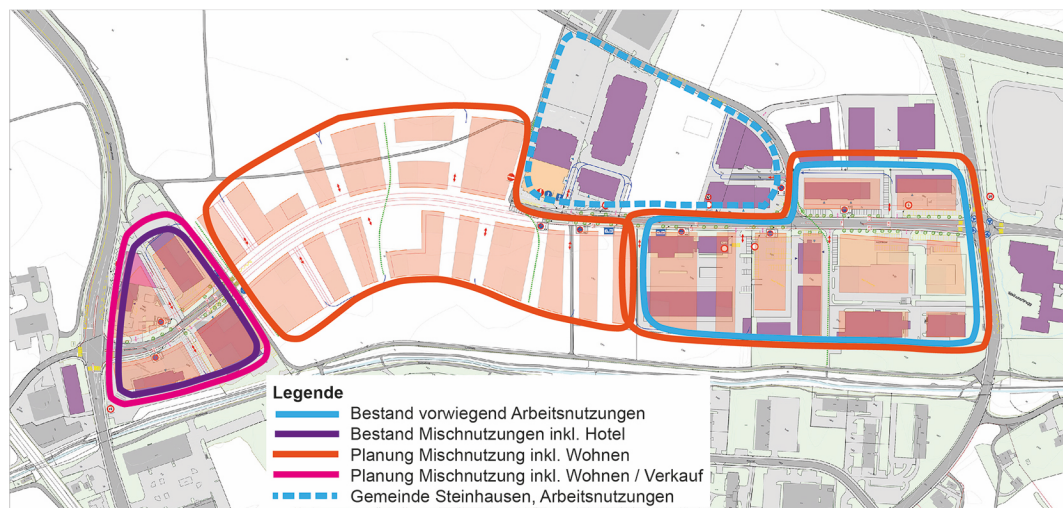


Abbildung 2: Nutzungen

2.3 Abschnittsbildung

Im Rahmen des Quartiergestaltungsplans wurde ein durchgehender Querschnittsaufbau gewählt. Die städtebaulichen Prinzipien bezüglich Bebauung, Landschaft und Verkehr sind festgelegt worden. Die Chollerstrasse soll mit einem Mehrzweckstreifen erstellt werden. Damit wird eine hohe Flexibilität bezüglich Verkehrsablauf und Führung des Velo- /Fussverkehrs sichergestellt.

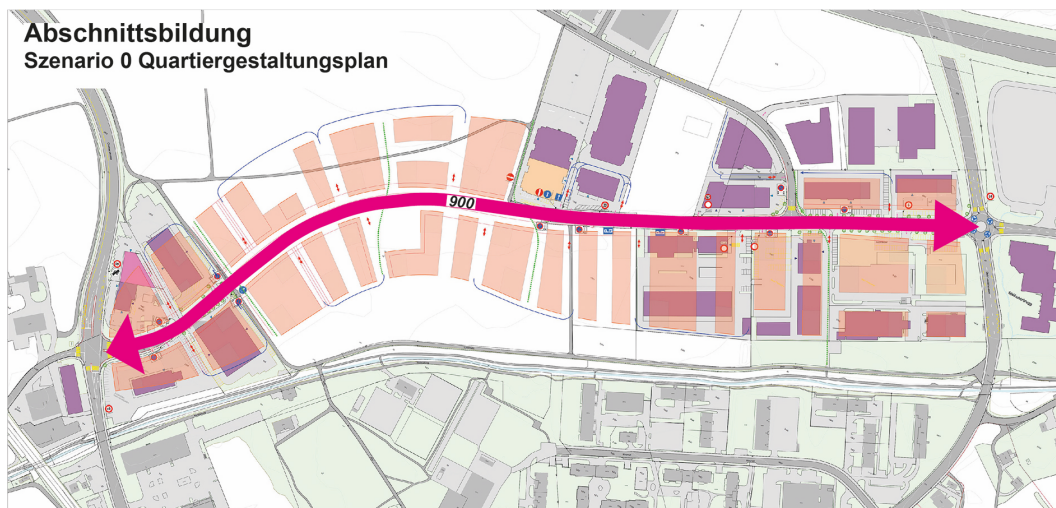


Abbildung 3: Abschnittsbildung, Szenario 0

Die 900m lange Strecke muss nun im BGK vertieft werden. Es muss aufgezeigt werden, wie Abschnitte gebildet werden können und wo eine Verzahnung mit der Bebauung möglich ist. Andernfalls ist zu erwarten, dass die angestrebte Verträglichkeit nicht erreicht wird, was bezüglich des Geschwindigkeitsverhaltens und der Verkehrssicherheit negativ ist.

Szenario 1

Im Szenario 1 werden zwei Eingangsabschnitte definiert. Einerseits handelt es sich um die Querung Chammer Veloweg und der Knoten Sumpfstrasse. Im Grundsatz eignet sich die Einmündung Sumpfstrasse zur Abschnittsbildung. Der sich fortsetzende Abschnitt in Richtung Chamerstrasse wird sich wahrscheinlich kurz- / mittelfristig kaum gross verändern, dies unter anderem, weil es ein Teilabschnitt auf Gemeindegebiet Steinhausen ist.

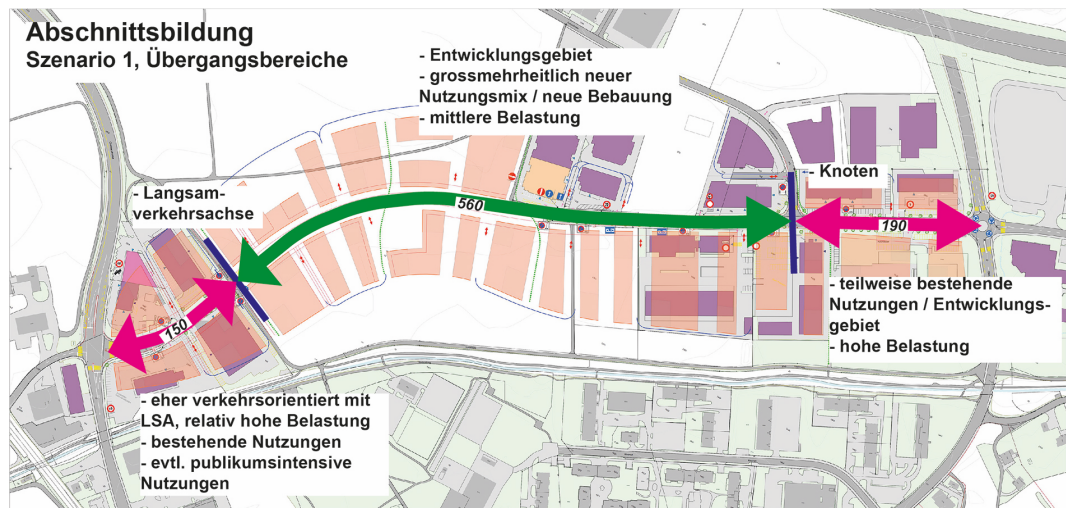


Abbildung 4: Abschnittsbildung, Szenario 1

Szenario 2

Im Szenario 2 erfolgt die Verzahnung mit der Umgebung. Auf einem Teilabschnitt ist ein Platz vorgesehen. Mit dem Platz zur Strasse hin und den geplanten Erdgeschossnutzungen ist vermehrt mit Publikumsverkehr zu rechnen. Vor diesem Hintergrund kann hier mit der Chollerstrasse reagiert werden und der Platz mit der Chollerstrasse verzahnt werden.

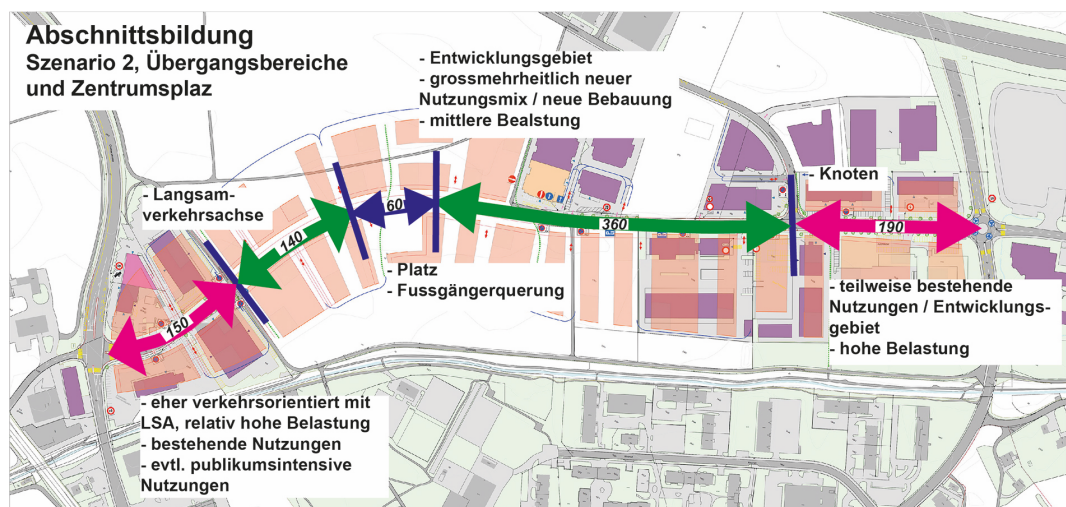


Abbildung 5: Abschnittsbildung, Szenario 2

Szenario 3

Der Übergangsbereich von der Steinhauserstrasse her wird im Szenario 3 weiter verkleinert. Folgende Aspekte begründen diese Einteilung: Mit dem Quartiergestaltungsplan ist am heutige Ende der Chollerstrasse eine Querung geplant. Im Weiteren sind auch die bestehenden, bzw. die geplanten Bauten ausschlaggebend. So ist auch der Übergangsbereich nicht auf dem Teilabschnitt der Gemeinde Steinhausen. Mit der Einmündung Sumpfstrasse / Chollerstrasse ist zudem weiterhin eine Abschnittsbildung vorhanden.

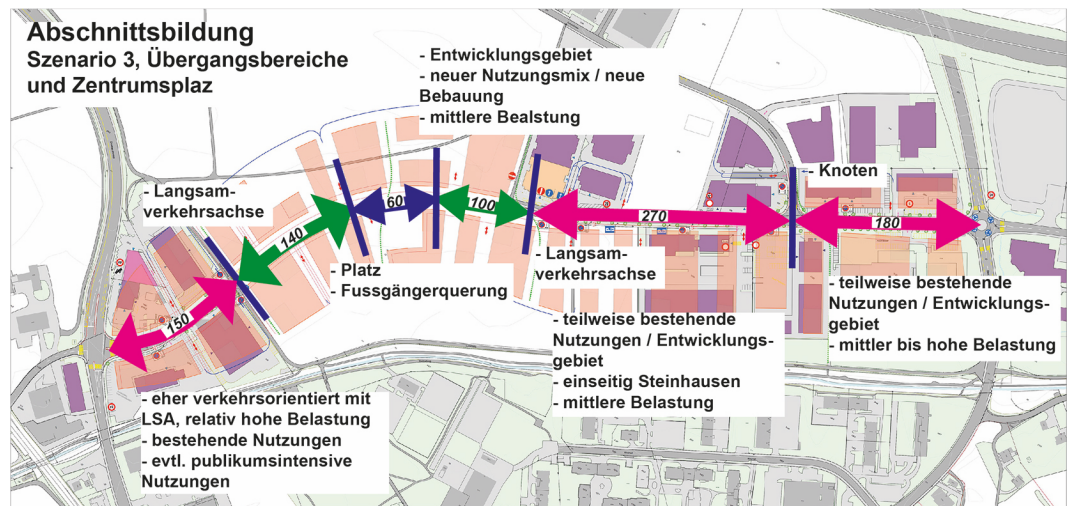


Abbildung 6: Abschnittsbildung, Szenario 3

3 Querschnitte

Im Rahmen des BGK sind verschiedene Querschnitte entwickelt worden. Diese dienen als Grundlage für das BGK und können je nach Abschnitt gemäss den Szenarien umgesetzt werden.

3.1 Ausgangslage, Variante 0

Der folgende Querschnitt wurde im Rahmen des Quartiergestaltungsplans QGP entwickelt. Der Fahrbereich beträgt 3.00m und den Velofahrern steht ein 1.50m breiter Velostreifen zur Verfügung. Der Mehrzweckstreifen ist 2.00m breit und der Strassenabstand beträgt 6.00m.

Ursprünglich im QGP waren keine Bäume entlang der Chollerstrasse vorgesehen. Aufgrund des Mikroklimas wird nun eine Allee umgesetzt. Dementsprechend wird diese im folgenden Variantenvergleich berücksichtigt.

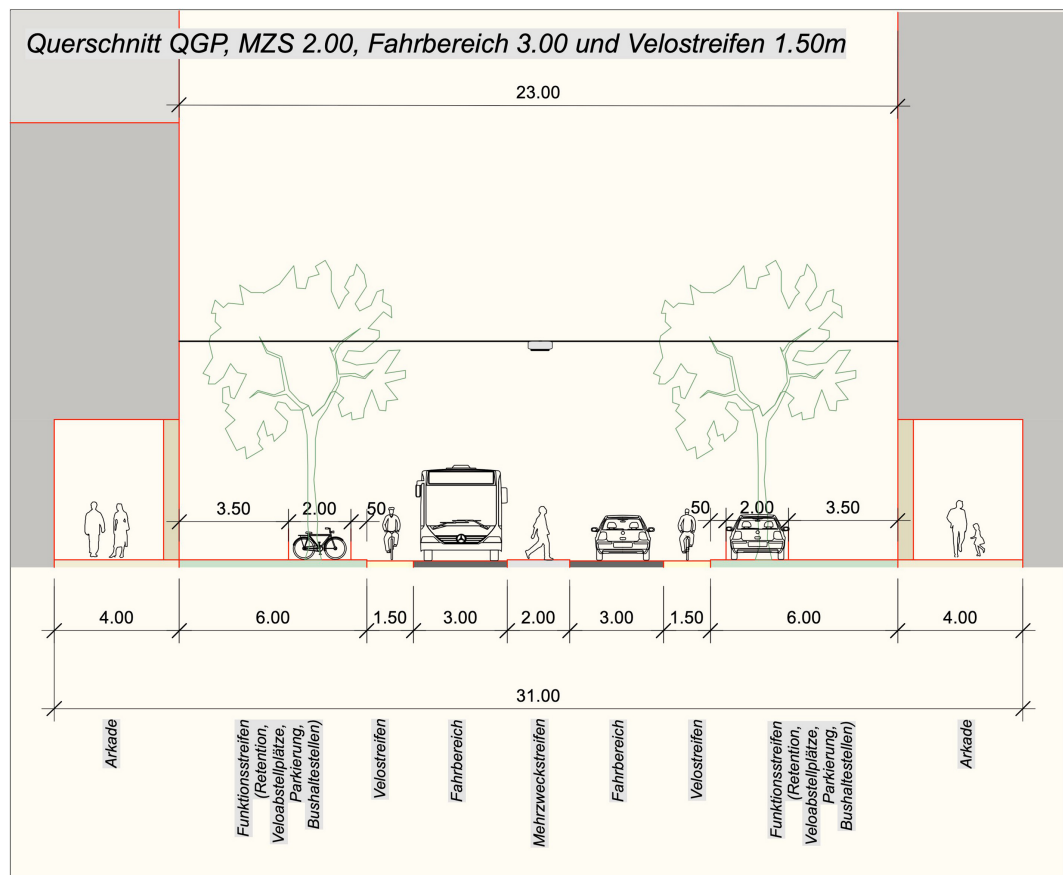


Abbildung 7: Querschnitt Quartiergestaltungsplan

3.2 Variantenvergleich, Varianten 1-4

Variante 1, Verbreiterung Mehrzweckstreifen auf 2.50m

Der Mehrzweckstreifen ist mit 2.00m dimensioniert worden. Dabei handelt es sich um den Minimalwert bei Veloquerungen. Gemäss der VSS-Norm 40 215 sollte die Breite 2.50m betragen. Damit bleibt einerseits mehr Raum zur Querung für Velofahrer und andererseits könnte die Vorsortierung für grössere Fahrzeuge wie Lastwagen verbessert werden. Im Gegensatz zur Variante 0 beträgt der Gebäudeabstand neu 5.75m.

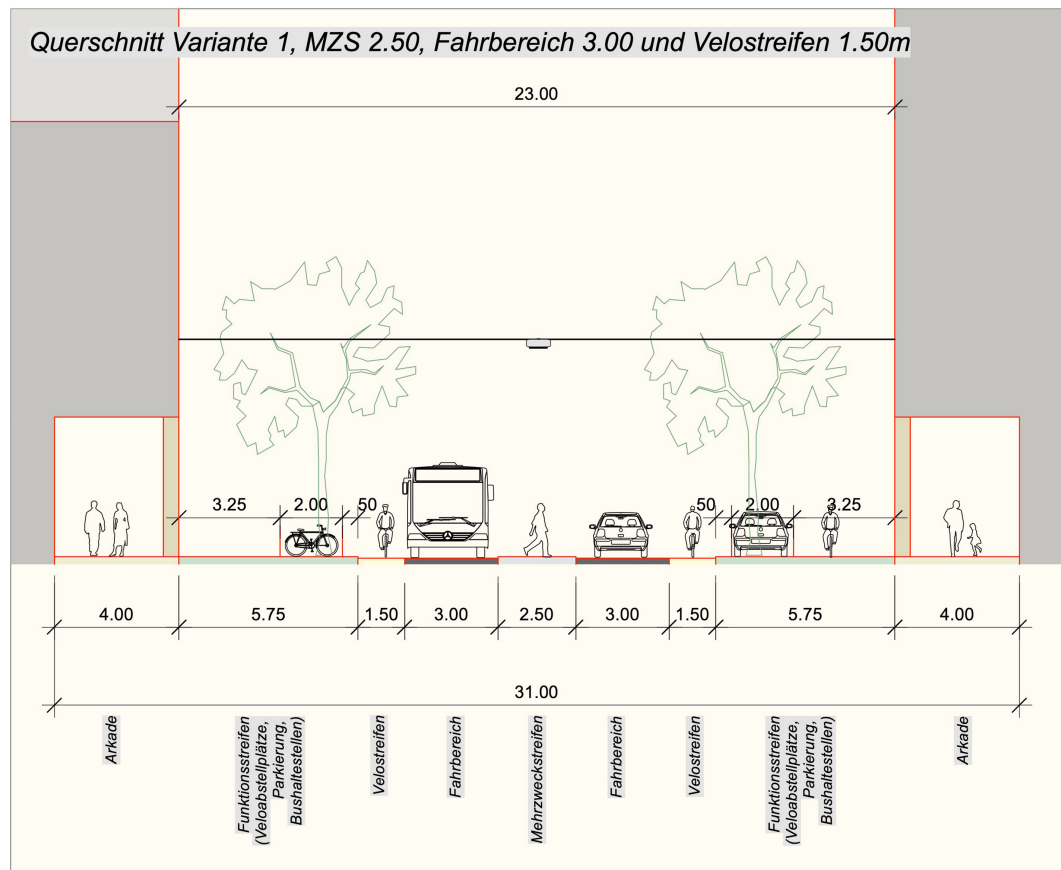


Abbildung 8: Querschnitt Variante 1

Variante 2, Veloweg separiert

In der Variante 2 wird die Veloführung verändert. Diese verläuft nun separiert entlang der Gebäude. Dargestellt ist die Variante mit Gegenverkehr, wobei auch Einrichtungsverkehr für die Velofahrer vorstellbar ist (siehe Anhang Variante 2A). Dies hätte Auswirkungen auf die Sichtweite bei den Einmündungen, welche vergrößert werden müssten. Folglich wäre die geplante Gebäude-disposition nicht möglich. Im Weiteren wird die Durchlässigkeit für die Velofahrer eingeschränkt.

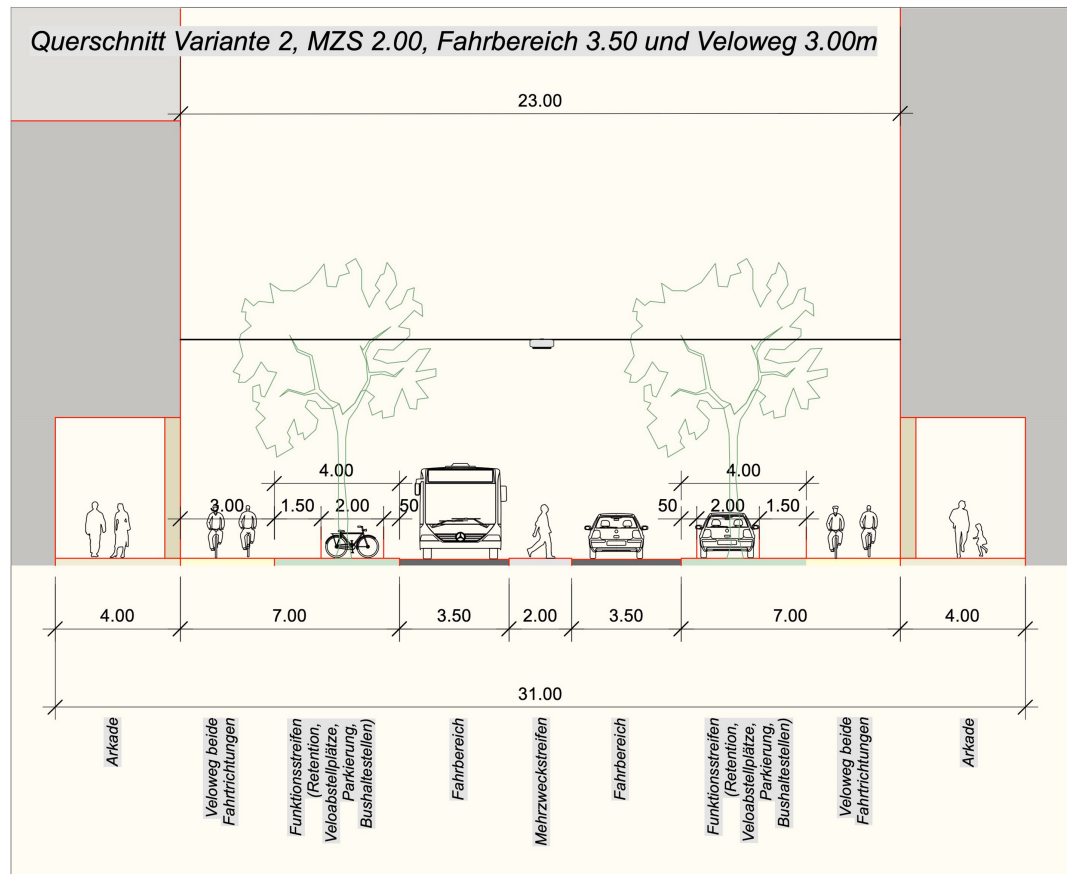


Abbildung 9: Querschnitt Variante 2

Variante 3, Kernfahrbahn

Es wird eine Kernfahrbahn mit insgesamt 8.50m erstellt. Der Fahrbereich beträgt 5.50m und es werden 1.50m breite Velostreifen markiert. Bei den Querungen wird eine Fussgängerschutzinsel benötigt. Bei einer Durchfahrtsbreite von 3.60m und einer Fussgängerschutzinsel von 2.00m werden beidseitig 0.35m benötigt. Die Folge ist kein einheitlicher Strassenraum. Im Weiteren ist der Querschnitt unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs bei weniger als einem DTV von 10'000 Fz. geeignet.

Im Anhang ist noch eine Variante 3A mit 4.50m Kernfahrbahn dargestellt. Diese Variante wäre nur bis einer geringen Verkehrsbelastung DTV möglich und folglich muss diese verworfen werden.

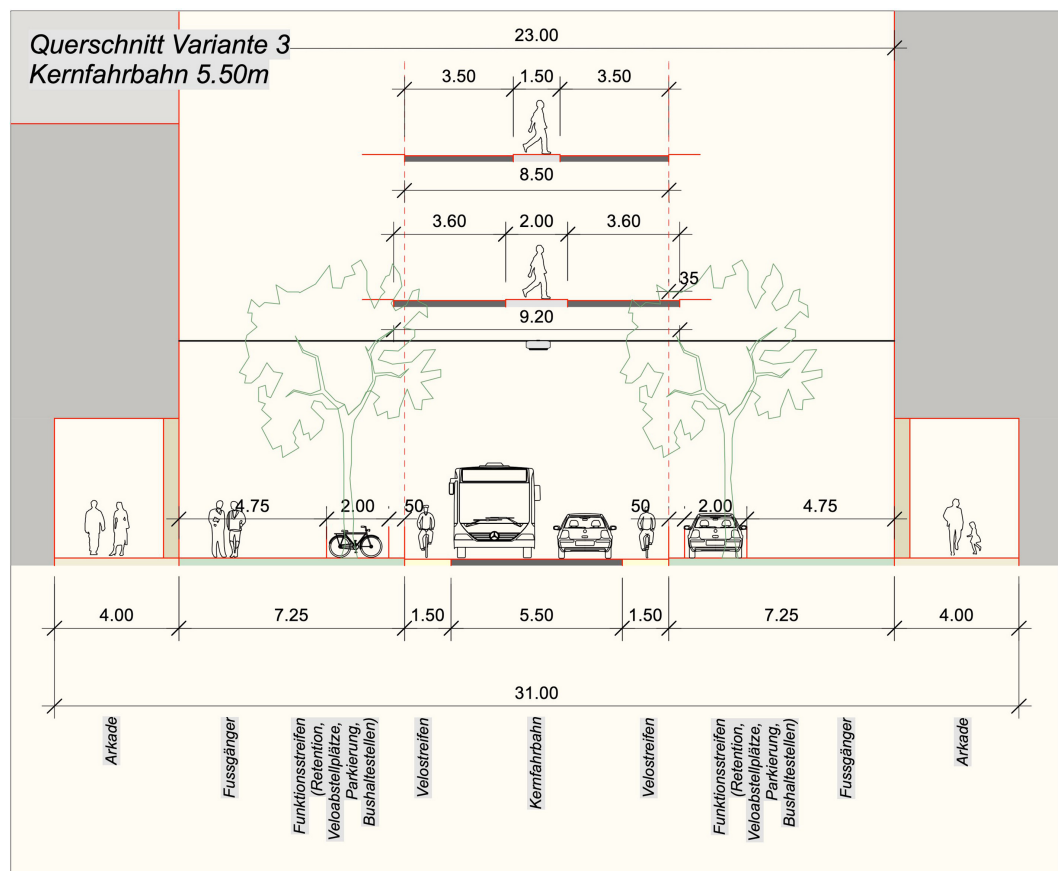


Abbildung 10: Querschnitt Variante 3

Variante 4, Mischverkehr

Die Velofahrer werden im Mischverkehr geführt. Der Mehrzweckstreifen wird neu mit 2.50m Breite dimensioniert. Der Fahrbereich beträgt 3.50m und es werden keine Velostreifen markiert. Ein Überholvorgang ist für Personenwagen gemäss der VSS-Norm 40 215 möglich. Wenn ein Lastwagenfahrer oder der Buschauffeur den Velofahrer überholt, muss er den Mehrzweckstreifen nutzen. Gemäss der VSS-Norm 40 215 werden keine Masse zwischen 3.50m und 4.20m empfohlen.

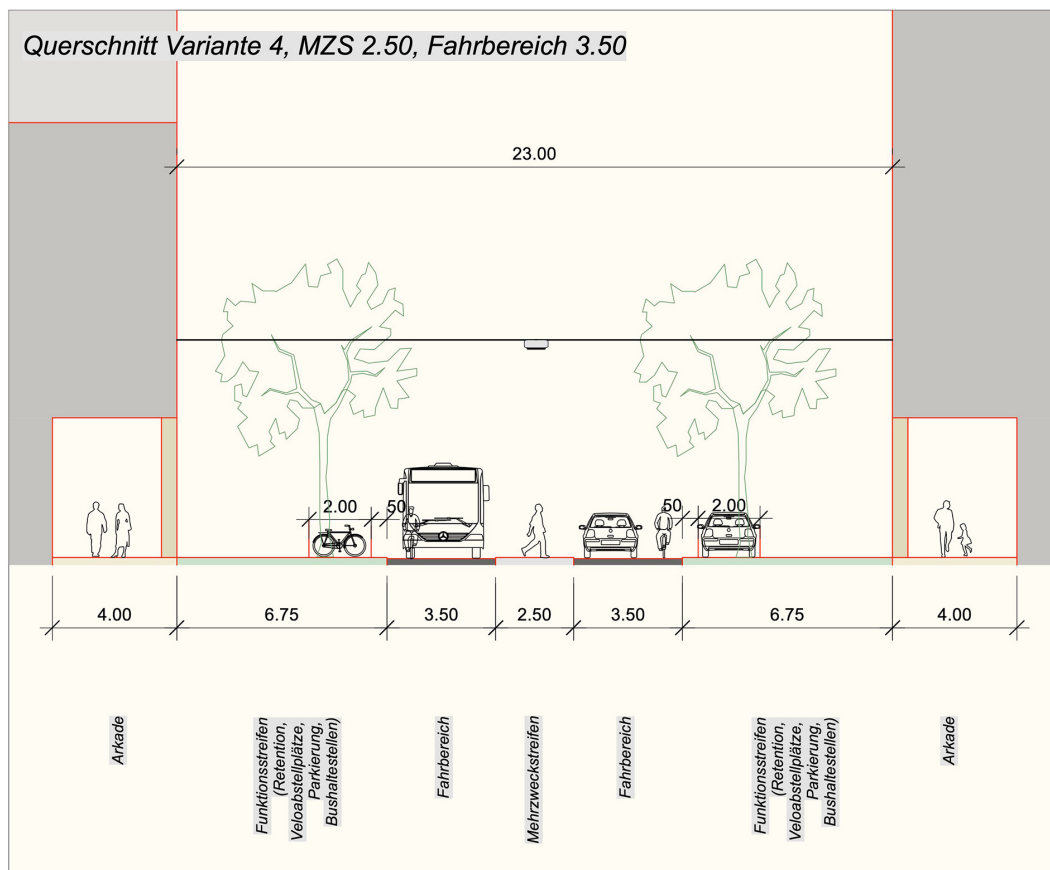


Abbildung 11: Querschnitt Variante 4

4 Betriebs- und Gestaltungskonzept

4.1 Abschnittsbildung / Querschnitt

Es sind verschiedene Varianten skizziert worden. Um den quartierfremden Durchgangsverkehr auf einem Minimum reduzieren zu können, soll in Kombination mit dem Querschnittsaufbau die Geschwindigkeit reduziert werden.

Als Entwurfsgrundlage dient die Abschnittsbildung des Szenarios 2. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung unter Berücksichtigung des Strassennetzes mit Sumpfstrasse ist das Szenario 2 zielführend. Bei den Eingangsabschnitten der Chollerstrasse wird der Querschnitt in Anlehnung an jenen gemäss Quartiergestaltungsplan umgesetzt (Variante 0). In diesem Zusammenhang bildet auch der geplante Kreisel beim Knoten Chollerstrasse / Stumpfstrasse eine Geschwindigkeitsreduktion. Auf dem Abschnitt mit dem neuen Kreisel Sumpfstrasse bis zum Chamer Veloweg wird in Kombination mit einem Niedriggeschwindigkeitsregime (z.B. Tempo-30-Zone oder abweichende Höchstgeschwindigkeit 30) der Querschnitt Variante 4 umgesetzt. Im Grundsatz ist der gleiche Querschnitt auch für den Abschnitt Mitte mit der Platzverzahnung möglich. Auf diesem Abschnitt ist jedoch eine andere Materialisierung und die Einführung eines Niedriggeschwindigkeitsregimes zum Beispiel eine Begegnungszone geplant. Zur Geschwindigkeitsreduktion sind Vertikalversätze vorgesehen.

Niedriggeschwindigkeitsregime – Tempo 30

Es wird noch offengelassen, ob die Übergangsbereiche als Tempo-30-Zone oder als abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert werden. Eine Tempo-30-Zone hat gegenüber einer auf 30 km/h signalisierten abweichenden Höchstgeschwindigkeit den Vorteil, dass die Signalisation des Geschwindigkeitsregimes lediglich bei den Zoneneingängen zu erfolgen hat und es bei den seitlichen Zugängen in die Chollerstrasse keine Wiederholung braucht. Weiter gilt mit einer Tempo-30-Zone auch auf den Seitenstrassen/Erschliessungskorridore im Bereich der Zone das gleiche Geschwindigkeitsregime, ohne dass dieses erneut signalisiert werden muss. Handelt es sich jedoch bei den seitlichen Strassen um Grundstückszufahrten, so muss die Signalisation bei einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 nicht wiederholt werden. Das Niedriggeschwindigkeitsregime wird so gestaltet, dass es der angestrebten Qualität des Raumes entspricht und der Fahrzeugführer erkennt, dass er sich in einem Gebiet mit vielfältigen Nutzungsansprüchen befindet. Es gilt das Prinzip der Koexistenz, der gegenseitigen Rücksichtnahme. Somit ist für den Fussverkehr das Queren überall möglich und Velostreifen sind nicht erforderlich. Mit dem Querschnitt gemäss Variante 4 wird die Querungsdistanz von 4.50m auf 3.50m reduziert und so die Durchlässigkeit für den Fussverkehr verbessert.

In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Da jedoch die Chollerstrasse als verkehrsorientierte bzw. vortrittsberechtignte Nebenstrasse bezeichnet werden kann und die seitlichen Strassen eher als Grundstückszufahrten zu verstehen sind, sind die Einmündungen in die Chollerstrasse trotz Tempo-30-Zone vortrittsbelastet. Denn gemäss der Signalisationsverordnung kann die Behörde eine vom gesetzlichen Rechtsvortritt abweichende Regelung verfügen, sofern die Strassen- und Verkehrsverhältnisse dies erfordern, namentlich wo Nebenstrassen von unterschiedlichem

Ausbau und unterschiedlicher Bedeutung zusammentreffen. So werden auch die Erschliessungskorridore zukünftig auch die Adressierung Chollerstrasse haben und keine neue Strassenbezeichnung. Dies ist ein weiterer Grund zum Verzicht auf Rechtsvortritt. Bei einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit 30 stellt sich die Frage des Rechtsvortritts nicht.

Niedriggeschwindigkeitsregime – Begegnungszone

Die genaue Ausgestaltung des mittleren Abschnitts wird zu einem späteren Zeitpunkt bzw. mit der Realisierung der angrenzenden Überbauungen definiert. Um die Verzahnung sicherzustellen ist eine einheitliche Materialisierung zu wählen. Zudem muss eine grosse Durchlässigkeit im Strassenraum sichergestellt werden.

Kreisel Knoten Chollerstrasse/Sumpfstrasse

Für den Knoten Chollerstrasse/Sumpfstrasse ist der Bau eines Kreisels mit einem Durchmesser von 28m vorgesehen. Wie im Betriebs- und Gestaltungskonzept dargestellt, ist der Kreisel für den Busverkehr befahrbar und kann in die bestehende Situation integriert werden, ohne dass für die angrenzenden Grundstücke der Landbedarf sehr hoch ist. Hingegen wäre bei einem dreiarmligen (mit Lichtsignalanlage geregelten) Knoten eine Vorsortierung erforderlich. Diese würde die Zugänge zu den Grundstücken 3766 und 4129 einschränken und ist deshalb ohne grössere planerische Eingriffe nicht möglich.

Ein Kreisel ist sinnvoll, wenn man die Knotenabfolge betrachtet, da der Knoten Chollerstrasse/Steinhausenerstrasse auch mit einem Kreisel geregelt ist. Weiter verdeutlicht ein Kreisel die für die Chollerstrasse gewählte Abschnittsbildung. Zudem hat der Kreisel auf der Chollerstrasse eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und trägt zur Verkehrsberuhigung bei. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Kreisel die Anbindung zum Arbeitsplatzgebiet Steinhausen verbessert und allgemein eine hohe Leistungsfähigkeit aufweist.

4.2 Mehrzweckstreifen

Die Fahrbahn der Chollerstrasse wird entlang der gesamten Länge mit einem mittigen Mehrzweckstreifen ausgestaltet. Im Niedriggeschwindigkeitsregime – Tempo 30 hat der Mehrzweckstreifen eine Breite von 2.50m, im restlichen Perimeter beträgt die Breite 2.00m. Poller auf dem Mehrzweckstreifen vermeiden, dass dieser, ausser im Bereich von Einmündungen, vom motorisierten Verkehr benutzt wird. Ein Mehrzweckstreifen hat den Vorteil, dass er dazu dient, für den Fussverkehr ein flächiges Querens zu ermöglichen. Die Fahrstreifen können einzeln bzw. in zwei Schritten überquert werden, somit steigt die Sicherheit für den Fussverkehr. Weiter dient der Mehrzweckstreifen auch als Querungshilfe für den Veloverkehr und zur Vorsortierung für linksabbiegender Fahrzeuge.

Der Mehrzweckstreifen soll durch eine andere Materialisierung und durch einen Niveauunterschied (z.B. mittels Schrägstein) eindeutig von den Fahrstreifen abgegrenzt werden. Die exakte Ausgestaltung des Mehrzweckstreifens ist jedoch Teil der späteren, konkreteren Planung.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Bushaltestellen

Gemäss den Vorgaben im QGP werden zwei Haltestellen pro Richtung auf der Chollerstrasse vorgeschlagen. Bei der Anordnung der Haltestellen wurde beachtet, dass einerseits ein zweckmässige Haltestellenabstand von 300 m nicht unterschritten wird und andererseits der Verkehrsfluss auf den angrenzenden Strassen nicht behindert wird. Zudem ist der Standort der Haltestellen jeweils in Abstimmung mit dem Fuss- und Velowegnetz festgelegt worden. Mit der im BGK vorgesehenen Anordnung der Haltestellen kann von jedem Ausgangspunkt im Perimeter eine Bushaltestelle innerhalb von maximal 300 m erreicht werden. Diese Haltestellen sind jeweils 25.00m lang (Doppelgelenkbus), behindertengerecht und mit einem Buswarteunterstand ausgestattet. Die Anordnung der Poller auf dem Mehrzweckstreifen sorgt dafür, dass haltende Busse nicht überholt werden können.

Auswirkungen der neuen Strassenführung auf den ÖV (Verlustzeit)

Das Verkehrsmodell des Kantons Zug zeigt, dass auf der Chollerstrasse die Verkehrsmenge auf rund 10'000 Fahrzeuge DTV ansteigt. Es ist somit davon auszugehen, dass sich die Verlustzeit für den ÖV durch die Transformation des Gebietes nicht stark verändern bzw. vergrössert wird. Beim Knoten Chollerstrasse/Sumpfstrasse soll ein Kreisell gebaut werden. Grundsätzlich ist die Kapazität eines mit einem Kreisell geregelten Knotens grösser, als bei der heutigen, im Rechtsvortritt geregelten Knotenform. Gemäss der Leistungsbeurteilung im Verkehrsgutachten ist die Verkehrsqualität beim Kreisell Sumpfstrasse sehr gut. Es sind Fahrbahnhaltestellen vorgesehen und damit ist der Bus jeweils Pulkführer, was bezüglich Buspriorisierung von Vorteil ist.

Künftig soll der Bus über die Chollerstrasse geführt werden. Dann ist ein neues Betriebskonzept auszuarbeiten und die Umlaufzeit muss – unter der Berücksichtigung der Entwicklungen im Gebiet Chollerstrasse – neu berechnet werden. Dieser Schritt erfolgt in der späteren, konkreteren Planungsphase. Grundsätzlich ist jedoch der Kanton bei den Anschlussknoten ans übergeordnete Verkehrsnetz verantwortlich, dass der Bus angemessen bevorzugt wird. Durch die Lichtsignalanlage Chamerstrasse / Chollerstrasse ist dies betrieblich möglich. Für den Kreisell Steinhäuserstrasse / Chollerstrasse zeigt die Leistungsbeurteilung im Betriebszustand 2040 ein gute Verkehrsqualität (siehe Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan).

4.4 Anlieferung

Die Anlieferung wird über die Erschliessungskorridore im Einbahnverkehr abgewickelt (gemäss QGP). Die detaillierte Linienführung wird mit der Überbauung der einzelnen Baufelder definiert.

4.5 Unterführung

Zur Dimensionierung der Unterführung ist die VSS-Norm 40 246a massgebend. Die Länge Hinterkante der Kolonnade (vgl. neue Arkadenbaulinie in den Situationsplänen; Plan Nrn. 7519.1 bis 7519.5) beträgt 31m und somit handelt es sich um die Tunnellänge. Wird die Vorderkante der Kolonnade (vgl. neue Zwangsbaulinie in den Situationsplänen; Plan Nrn. 7519.1 bis 7519.5) berücksichtigt, so beträgt die Tunnellänge 23m. Gemäss der folgenden Tabelle beträgt die minimale lichte Breite bei 31m > 7.40m (interpoliert) und bei 23m > 5.20m (interpoliert).

Minimale lichte Breiten <i>B</i> des Tunnels in Abhängigkeit von Betriebsform und Tunnellänge <i>Largeurs libres minimales B du tunnel en fonction de la forme d'exploitation et de la longueur du tunnel</i>							
Betriebsform <i>Forme d'exploitation</i>		Länge des Tunnels ¹⁾ <i>Longueur du tunnel¹⁾</i>					
		< 10 m	15...20 m		> 25 m		
[m]							
Fussgängerverkehr <i>Trafic piétonnier</i>		≥ 3,0	≥ 4,0		≥ 5,0		
Leichter Zweiradverkehr <i>Trafic des deux-roues légers</i>		≥ 3,5	≥ 4,5		≥ 6,0		
Misch- und punktuell getrennter Verkehr <i>Circulation mixte et trafic séparé ponctuellement</i>		≥ 3,5	≥ 4,5		≥ 6,0		
Getrennter Verkehr <i>Trafic séparé</i>	Fussgänger <i>Piétons</i>	≥ 1,8 ²⁾	≥ 4,8	≥ 2,0	≥ 5,0	≥ 2,7	≥ 6,0
	Leichtes Zweirad <i>Deux-roues léger</i>	≥ 3,0		≥ 3,0	≥ 3,3		

1) Bei Zwischenlängen sind die minimalen lichten Breiten *B* zu interpolieren

2) Bei beengten Verhältnissen minimal 1,5 m

1) Pour les longueurs intermédiaires, les largeurs libres minimales *B* sont à interpoler

2) Au minimum 1,5 m en cas d'espace restreint

Tabelle 1: Vorgaben gemäss der VSS-Norm 40 246a

Die Höhe beträgt gemäss Norm bei 15....20m: 2.8....3.0m und wenn die Länge > 25m ist sind es 3.5m. Anzustreben ist ein Gefälle von 6%. Alternativ können die ersten 20 bis 25m mit 8 10% dimensioniert werden.

Als Vergleich folgende Beispiele:

- Unterführung Stadtbahnhaltestelle Lindenpark Länge 22m, Breite ca. 6m
- Unterführung Schleifweg Nordstrasse Länge ca. 15m, Breite ca. 4m
- Unterführung Brunnmatt 1 Länge ca. 24m, Breite 6m
- Unterführung Brunnmatt 2 Länge ca. 36m, Breite 4.5m

Aufgrund der vorliegenden Situation wurde folgende Dimensionierung gewählt:

- Lichte Breite 6.00m
- Lichte Höhe 3.00m (zusätzliche Konstruktionshöhe 1.00m), erste 20m mit 10%, Restlänge von 33m mit 6%

Anbindung der Veloführung an die Chollerstrasse:

Damit auch eine komfortable Verbindung Richtung See gewährleistet wird eine oberirdische Anbindung für den Veloverkehr an die Chollerstrasse erstellt. Diese Querung befindet sich nordöstlich der Unterführung.

4.6 Fläche für Parkierung, Güterumschlag usw.

Auf Teilabschnitten sind entlang der Chollerstrasse Längsparkplätze vorgesehen. Diese werden öffentlich sein und stehen den Besuchern / Kunden zur Verfügung. Die Längsparkfelder haben einen Abstand von 0.50 m zum Fahrbahnrand. Gemäss QGP sind zudem in den seitlichen Erschliessungsstrassen weitere Parkfelder vorgesehen. Die für das Parkieren ausgewiesenen Flächen dienen ausschliesslich der Kurzzeitparkierung, und können unter anderem auch als Mobility-Parkfelder, Taxi-Parkfelder, Gehbehindertenparkfelder oder für den Güterumschlag genutzt werden. Ausserhalb der markierten Parkfelder ist das Parkieren nicht erlaubt.

4.7 Öffentliche Veloabstellplätze

Etwa alle 100 m sind sichere und komfortable öffentliche Veloabstellplätze vorgesehen. Bei Bedarf kann in Ergänzung mit Bauten im Strassenraum (Buswarteunterstand usw.) eine Überdachung der Veloabstellanlagen umgesetzt werden. Sonst ist keine Überdachung der öffentlichen Veloabstellplätze vorgesehen. Der exakte Standort dieser Abstellplätze und deren konkrete Ausgestaltung ist mit den weiteren Planungsschritten unter Berücksichtigung der einzelnen Baufelder zu evaluieren. Diese sollen sich jedoch möglichst nahe bei den Hauszugängen befinden.

4.8 Veloführung Alltagsverkehr

Auf den Eingangsabschnitten wird der Querschnitt gemäss Quartiergestaltungsplan QGP umgesetzt. Der Mehrzweckstreifen ist 2.00m breit. Der Fahrbereich ist 3.00m breit und zusätzlich stehen jeweils 1.50m breite Velostreifen zur Verfügung. Auf den Abschnitten mit den höchsten Verkehrsbelastungen stehen den Velofahrern Velostreifen zur Verfügung.

In den Bereichen mit dem Niedriggeschwindigkeitsregime ist der Fahrbereich 3.50m breit und der Mehrzweckstreifen wird von 2.00m auf 2.50m verbreitert. Velostreifen sind typische Elemente bei verkehrsorientierten Strassen und somit bei Tempo 30 nicht vorgesehen. Mit den 3.50m können Personenwagen die Velofahrer trotzdem innerhalb des Fahrstreifens überholen. Dieser Abschnitt ist insgesamt rund 570m lang. In vertretbaren Abständen soll das Überholen der Lastwagen / Bus ermöglicht werden. Dies ist von folgenden Faktoren abhängig:

Veloverkehrsaufkommen

Das Befahren der Chollerstrasse soll für den Veloverkehr auch ermöglicht werden, jedoch eine untergeordnete Bedeutung haben. Auf der Seite Lorzenpark wird parallel eine zusätzliche, attraktive Veloverbindung angeboten. Vor diesem Hintergrund wird das Veloverkehrsaufkommen nicht sehr hoch sein. Die Chollerstrasse dient der Erschliessung der angrenzenden Nutzungen insbesondere für den Pendlerverkehr.

Verkehrsaufkommen MIV / Lastwagen und Bus

Auf der durchgehenden Chollerstrasse wird langfristig bei einem Vollausbau eine Verkehrsmenge von 8'500 bis 10'500 Fahrzeuge pro Tag erwartet. Ein ÖV-Angebot ist vorgesehen und aufgrund der Nutzungen muss auch von einem Anteil Lastwagenverkehr ausgegangen werden. Der Abschnitt ohne Velostreifen ist rund 570m lang. Unter Berücksichtigung der signalisierten Geschwindigkeit von 20, bzw. 30 km/h benötigt der motorisierte Verkehrsteilnehmer rund eine Minute für diesen Abschnitt. Wenn nun mal ein Lastwagen oder Bus nicht den Velofahrer überholen kann, so ist dies vertretbar. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich auf dem Abschnitt eine Bushaltestelle befindet. Zudem nimmt der Anteil an E-Bikes ständig zu. Diese sind auf den Abschnitten mit Niedriggeschwindigkeitsregime mit der gleichen Geschwindigkeit unterwegs wie der motorisierte Verkehr. Somit behindern sie den Verkehrsablauf nicht und müssen auch nicht überholt werden.

Geschwindigkeitsniveau / Geschwindigkeitsdifferenz / Strassenlängsneigung

Auf den Abschnitten wird ein Niedriggeschwindigkeitsregime Tempo 30 bzw. Tempo 20 eingeführt. Folglich ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Veloverkehr gering bzw. bei E-Bikes nicht vorhanden. Deshalb wird in Tempo-30-Zonen grundsätzlich die Führung im Mischverkehr angestrebt. Velostreifen sind typische Elemente bei verkehrsorientierten Strassen und sind somit nicht in einer Tempo-30-Zone umzusetzen. Zudem kann so die Querungsdistanz über die Chollerstrasse für den Fussverkehr verkürzt werden. Die Strasse hat keine Längsneigung und folglich können die Velofahrer den Abschnitt mit einer angemessenen Geschwindigkeit befahren.

4.9 Veloführung Freizeitverkehr

Die neue Veloführung wird optimal an das übergeordnete Velonetz angebunden. Der Perimeter kann sowohl in Nord-Süd Richtung sowie zwischen West und Ost mehrheitlich hindernisfrei durchquert werden. Mit dem Bau des Parkquai wird die heutige Veloführung beim Lorzenweg aufgehoben und im Park eine 3.50m breite Velo- und Fusswegverbindung geschaffen. Diese Breite entspricht den Standardmassen des Kantons Zug für einen Zweirichtungsveloweg mit Fussverkehr. Gemäss der VSS-Norm SN 40 201 «Geometrisches Normalprofil» ist mit dieser Breite der Begegnungsfall Velo/Velo/Fussgänger bzw. Fussgänger/Fussgänger/Velo problemlos möglich. Zudem entspricht dieses Mass gemäss dem Forschungsprojekt des Bundes «Grundlagen für die Dimensionierung von sicheren Veloverkehrsanlagen» einem Zweirichtungsveloweg mit einem mittleren bis hohen Veloverkehrsaufkommen und einem mittleren Fussverkehrsaufkommen. Denn für den Fussverkehr ist sowohl entlang der Chollerstrasse, als auch entlang der Lorze eine alternative Wegführung vorhanden.

4.10 Sitzelemente im Strassenraum

In regelmässigen Abständen sollen Sitzelemente entlang der Chollerstrasse zum Verweilen einladen bzw. eine kurze Pause ermöglichen. Die Elemente dienen auch dazu, den Strassenraum zu strukturieren und um das Fremdparkieren ausserhalb der markierten Parkfelder zu vermeiden. Der exakte Standort und die Art der Sitzelemente sind mit den weiteren Planungsschritten zu evaluieren.

4.11 Beleuchtung

In einem Abstand von rund 30 bis 40m sind Leuchten eingetragen worden. Die genaue Umsetzung der Beleuchtung und die Standorte sind im Rahmen des Vorprojekts festzulegen. Gemäss derzeitigem Planungsstand und in Abstimmung mit den Werken werden in einer ersten Etappe auf dem Mehrzweckstreifen die Leuchten erstellt. Langfristig sind Hängeleuchten geplant.

4.12 Öffentliche Bereiche

Zwischen dem Knoten mit der Chamerstrasse und dem Kreisel mit der Sumpfstrasse ist der Strassenraum der Chollerstrasse bis an die Baufelder (Vorderkante Arkade) als öffentliche Fläche ausgewiesen. Beim Platz zieht sich der öffentliche Bereich gleich – also parallel zum Fahrbahnrand – weiter. Im Perimeter der Gemeinde Steinhausen ist ein 2.00m breites Trottoir entlang der Chollerstrasse im BGK als öffentliche Fläche ausgewiesen. Zwischen dem Kreisel Sumpfstrasse und dem Kreisel mit der Steinhäuserstrasse geht die öffentliche Fläche bis 5.00m ab der jeweiligen Hinterkante der Chollerstrasse. Insbesondere beim Platz kann der öffentliche Bereich durch die Möblierung vom privaten Bereich abgegrenzt werden. Die konkrete Abgrenzung der öffentlichen Bereiche erfolgt im Rahmen von weiteren Planungsinstrumenten wie z.B. mit dem Perimeterplan, bzw. im Rahmen des konkreten Strassenprojektes.

4.13 Erschliessungskorridore

Gemäss dem Erläuterungsbericht zum QGP dienen die Erschliessungskorridore der Ein- und Ausfahrten in die Tiefgaragen, der Anlieferung und dem Güterumschlag. Die Seitenräume werden auch für die Parkierung, die Entsorgung oder als Veloabstellplätze genutzt. Die Fahrbahnbreite ist auf 5.20m dimensioniert, was den Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen bei 30 km/h und der Erschliessungskorridor bietet beidseitig einen mindestens 2.00m breiten Fussgängerbereich. Die Durchfahrt zum Park- und Landquai wird organisatorisch unterbunden und ist dem Anlieferungsverkehr vorbehalten. Das Wenden für Personenwagen wird mit einem Wendehammer ermöglicht.

4.14 Poller

Im Bereich der Erschliessungskorridore und mittig auf dem Mehrzweckstreifen werden Poller angeordnet. Die Poller auf dem Mehrzweckstreifen schützen querende Fussgänger bzw. den linksabbiegenden Verkehr und verhindern Überholmanöver von Motorfahrzeugen. Die Poller werden etwa alle 10m angeordnet und können auch mittels der Beleuchtung umgesetzt werden. Um Abbiegebeziehungen im Bereich der Erschliessungskorridore zu ermöglichen, werden dort keine Poller gesetzt. Die Erschliessungskorridore werden jedoch jeweils mittels Poller vom Trottoir bzw. der übrigen Fläche abgegrenzt. Gleichzeitig dienen die Poller seitlich der Erschliessungskorridore und entlang von der Fahrbahn in der Begegnungszone auch als Führungselement für (ein- und abbiegende) Fahrzeuge und um den öffentlichen Bereich vom privaten abzugrenzen. Bei den Bushaltestellen werden die Poller als Überholschutz ausgestaltet, damit wartende Busse nicht überholt werden können.

4.15 Entsorgung

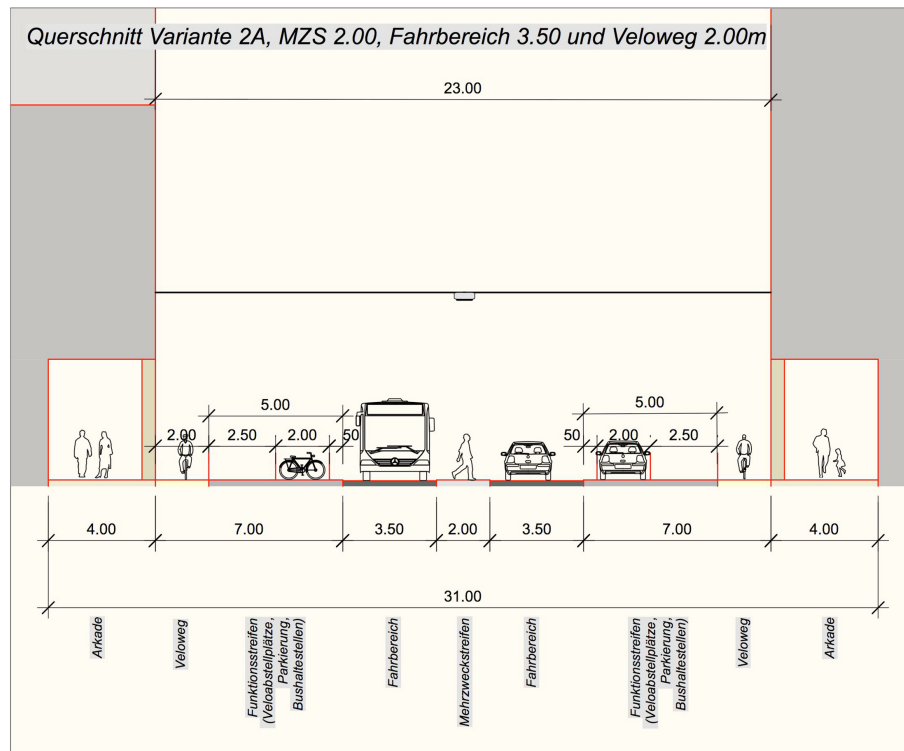
Die Entsorgung erfolgt anhand von Unterflurcontainern (UFC) in den Erschliessungskorridoren. Die Standorte im Perimeter wurde mit der Abteilung Tiefbau abgesprochen. Bei der Ausführung der Container ist die Wegleitung «Unterflurcontainer» für Hauskehricht» hinzuzuziehen. Die Festlegung des exakten Standorts der jeweiligen UFC ist Teil der späteren Planung.

Anhang

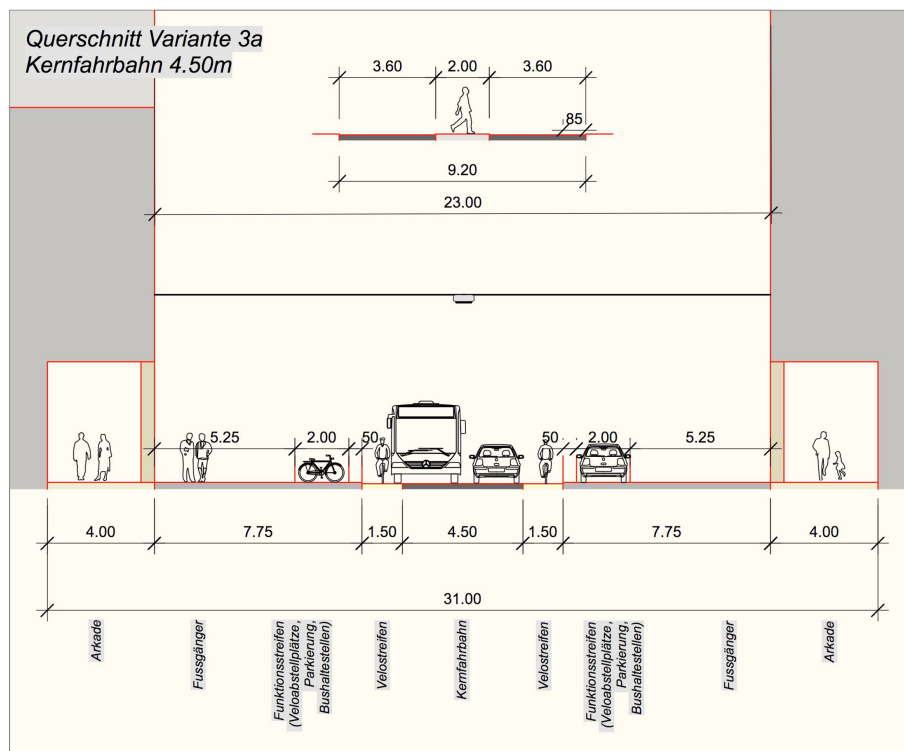
A	Variantenvergleich	2
B	Auswertung Stellungnahmen	3

A Variantenvergleich

Variante 2A



Variante 3A



B Auswertung Stellungnahmen

Nr.	Antragssteller / Ansprachperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
Martin Lenz ag									
1.1	Martin Lenz sen.	Parkierung	Anzahl öffentliche Kurzzeitparkplätze erhöhen.		x			Kp. 4.6	Aufgrund der erforderlichen Sichtweiten und anderen Nutzungen kann die Fläche für Parkierung entlang der Chollerstrasse nicht vergrössert werden. Jedoch sind gemäss QGP in den seitlichen Erschliessungsstrassen weitere Parkfelder möglich.
1.2	Martin Lenz sen.	öffentlicher Platz	Anzahl Poller beim grossen öffentlichen Platz reduzieren.		x			Kp. 4.1 4.15	Die Poller sind ein Vorschlag für die Abgrenzung des Platzes, damit nicht darauf parkiert wird. Die Gestaltung des Platzes wird zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert (evtl. Wettbewerb) und kann dann bei Bedarf anders gelöst werden (z.B. Sitzbänke usw.).
Stadt Zug									
2.1	Stefan Juch	Velobstellanlagen	Überdachung der Velobstellanlagen prüfen.	x				Kp. 4.7	Im Kapitel 4.7 wird ergänzt, dass in Ergänzung mit Bauten (Bushäuschen usw.) im Strassenraum bei Bedarf eine Überdachung der Velobstellanlagen umgesetzt werden kann. Sonst ist keine Überdachung der öffentlichen Velobstellplätze vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung der Abstellanlagen ist jedoch Teil der späteren Planung.
2.2	Stefan Juch	Trottoir / übrige Fläche	"Zuparkieren" der Trottoirs / übrige Flächen (gelb) verhindern.	x				Kp. 4.6	Ausserhalb der markierten Parkfelder auf der Fläche für Parkierung ist das Parkieren nicht erlaubt - so wurde das Konzept entwickelt. In den nächsten Planungsschritten werden geeignete Massnahmen ausgearbeitet, um das Parkverbot (ausserhalb der markierten Parkfelder) durchzusetzen (z.B. mittels Möblierung, Parkverbotszone usw.) Die Erschliessungskorridore sind Teil der privaten Erschliessung.
2.3	Stefan Juch	Privater / öffentlicher Grund	Der private Grund durch bauliche Massnahmen vom öffentlichen Grund abgrenzen.	x				Kp. 4.13	Im Kapitel 4.13 im Bericht ist klar definiert, welche Bereiche öffentlich und welche privat sind. Beim Platz kann der öffentliche Bereich durch die Möblierung vom privaten Bereich abgegrenzt werden. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt jedoch zu einem späteren Zeitpunkt.
2.4	Stefan Juch	Spezialparkplätze	Bedarf von Gehbehindertenparkplätzen, signalisierte Taxi-standplätze und Mobilitystandplätze prüfen.		x		x	Kp. 4.6	Die Festlegung der Nutzung der Flächen für Parkierung / Güterumschlag usw. ist Teil der späteren, konkreteren Planung.

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
2.5	Stefan Juch	Parkierung	Die vorgesehene Aussenparkierung soll besser gebündelt werden (Bewirtschaftung).	x				Kp. 4.6	Aufgrund der erforderlichen Sichtweiten und anderen Nutzungen können die Aussenparkfelder nicht besser gebündelt werden. Im BGK sind jedoch erst die Flächen für Parkierung ausgewiesen. Deren Nutzung wird zu einer späteren Zeitpunkt - abgestimmt auf eine zweckmässige Bewirtschaftung - definiert
Weber-Vonesch AG									
3.1	Oswald Weber	Veloverkehr	Entlang der Chollerstrasse baulich abgesetzte und richtungstrennte Radfahrbahnen vorsehen.	x				Kp. 3.2 (S. 13) Kp. 4.8 Kp. 4.9	Die Variante eines baulich abgesetzten, richtungstrennten Veloweges entlang der Chollerstrasse wurde geprüft. Sie wurde verworfen, weil sie Auswirkungen auf die geplante Gebäudedimension hätte (Sichtweiten) und die Durchlässigkeit für den Veloverkehr einschränkt. Das Vorhandensein der Veloinfrastruktur entlang der Chollerstrasse hat einen Zusammenhang mit dem Ausbaustandard / Verkehrsaufkommen des jeweiligen Abschnitts. Grundsätzlich ist jedoch in unmittelbarer Nähe zu Chollerstrasse (Parkquai) eine baulich abgegrenzte Veloführung geplant.
3.2	Oswald Weber	Freiraumkonzept	Flanierzone entlang Landquai: Nutzung des westlichen Teils der beiden südlichen Liegenschaften optimaler lösen, besonders im Hinblick auf unterschiedliche Realisierungszeiträume.				x		Die Festlegung der Nutzung entlang dem Landquai bzw. dessen Ausgestaltung ist nicht Teil des BGK.
Stalder AG, Elektro und Telekommunikation									
4.1	Bruno Huonder, Heinz Niederberger	Kreisel	Verlagerung des Kreisels Richtung Süd-Ost prüfen.	x				Kp. 4.1	Der Kreisel wurde Richtung Süd-Ost verschoben.
4.2	Bruno Huonder, Heinz Niederberger	Etaprierung	Der Verlust von bestehenden Parkplätzen vermeiden. Die Durchfahrt rund um das Gebäude weiterhin sicherstellen.	x				Kp. 5	Die Integration des neuen Strassenquerschnitts der Chollerstrasse in den heutigen Strassenraum ist in der Etaprierung aufgezeigt. Aufgrund des Kreisels müssen voraussichtlich 4 Parkfelder aufgehoben werden. Nach Möglichkeit können diese an einem anderen Standort auf dem Grundstück ersetzt werden.
4.3	Bruno Huonder, Heinz Niederberger	Privater / öffentlicher Grund	Öffentlicher Raum soll nicht in das bestehende Gebäude hineinreichen.	x				Kp. 4.13 Plan	Der öffentliche Bereich wurde angepasst, damit er nicht mehr ins bestehende Gebäude hinein reicht.

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kenntnis -nahme		
4.4	Bruno Huonder, Heinz Niederberger	Anlieferung	Wegfahrt der Anlieferung verkehrstechnisch besser lösen.	x				Kp. 5	Die Wegfahrt der Anlieferung wird erst nach einem Neubau auf dem GS 56 über die Sumpfstrasse erfolgen. In diesem Zusammenhang sind die Niveauunterschiede auf dem GS 56 anzupassen bzw. anzugleichen, damit die Anlieferung funktioniert. Im Ist-Zustand kommt es auf dem GS 56 zu keinen Änderungen bei der Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz.
Pierre Sudan Leasing und Finanz AG vertreten durch: 720 Grad Architekten AG									
5.1	Janine Vogelsang	Privater / öffentlicher Grund	Schnittstellen zu privaten Nutzungen im BGK regeln. Schnittstellen BGK / BBP in Bericht der Stadt Zug aufnehmen & einzelne Bebauungspläne beschreiben.	x				Kp. 4.13	Die Schnittstellen zu privaten Nutzungen sind bereits im BGK berücksichtigt (Kp. 4.13 im Bericht).
5.2	Janine Vogelsang	Funktionsflächen	Funktionsstreifen erst mit der Erstellung des Neubaus auf dem Grundstück 2334 umsetzen.	x				Kp. 5	Grundsätzlich zeigt das BGK einen langfristig anzustrebenden Zielzustand entlang der Chollerstrasse auf. - Der Funktionsstreifen ist erst bei einer baulichen Veränderung am Gebäude auf dem Grundstück 2334 od. wenn der öffentliche Bereich durch die Stadt Zug erworben wird zu realisieren bzw. wird (auf dem öffentlichen Bereich) durch die Stadt realisiert. Die Integration des neuen Strassenquerschnitts der Chollerstrasse in den heutigen Strassenraum wurde aufgezeigt. Auf dem Grundstück sind voraussichtlich zwei Ausstellplätze betroffen.
5.3	Janine Vogelsang	Parkierung	Oberirdische, öffentliche Parkfelder entlang der Chollerstrasse. Am nordöstlichen Ende des Grundstücks 2334 Parkfelder unter Einhaltung der Sichtweiten ergänzen.		x			Kp. 4.6	In diesem Bereich wurden aufgrund der verkehrsorientierten Ausgestaltung der Strasse und der Nähe zum Knoten mit der Chamerstrasse keine Aussenparkfelder (auch nicht private Parkfelder) entlang der Chollerstrasse vorgesehen. Dies um den Verkehrsablauf auf dem übergeordneten Strassennetz nicht zu behindern.
5.4	Janine Vogelsang	Parkierung	Ist es richtig, dass im BGK ausschliesslich Parkfelder der öffentlichen Infrastruktur eingeplant sind (Mobility, Taxi, Veloabstellplätze). Ist es dann Sache des Bebauungsplanverfahrens, Kundenparkplätze und dergleichen der privaten Infrastruktur, welche im Funktionsbereich integriert werden können, festzulegen?			x		Kp. 4.6 Kp. 4.14	Die geplanten Aussenparkfelder auf der Fläche für Parkierung werden unter anderem öffentliche Kurzzeitparkfelder sein. Weitere Parkfelder sind bei den Erschliessungskorridoren bzw. in Einstellhallen möglich (nicht Bestandteil des BGK). Auf dem Funktionsstreifen ist das Parkieren ausserhalb der markierten Parkfelder nicht erlaubt. Private Kundenparkfelder für das jeweilige Grundstück sind auf der eigenen Parzelle zu realisieren.
5.5	Janine Vogelsang	Erschliessung	Erfolgt Zirkulierung auf Erschliessungskorridor für den individuellen Verkehr weiterhin im Gegenverkehr, während dem Anlieferung im Einbahnverkehr abgewickelt wird? (zwischen GS 2334 & 108)	x				Kp. 4.14	Dies ist korrekt (gemäss Freiraumkonzept). Dabei ist das Wenden für Personenwagen zu ermöglichen (Wendehammer).

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
5.6	Janine Vogelsang	Unterflurcontainer	Genaue Lage der Unterflurcontainer im Rahmen des Bebauungsplans definieren. - In Legende des BGK bei UFC (schematisch)" ergänzen oder UFC möglichst südlich anzuordnen.	x				Kp. 4.16	Bei der Legende des BGK wird bei den Unterflurcontainer "schematisch)" ergänzt. Die Festlegung des genauen Standorts ist Teil der späteren, konkreteren Planung.
5.7	Janine Vogelsang	Anlieferung	Ist Anlieferung im Bereich des Funktionsstreifens bzw. direkt ab der Chollerstrasse möglich? Bzw. Spielraum für mögliche Anlieferungskonzepte aufzeigen.		x			Kp. 4.4, 4.14	Mit der Umsetzung des BGK hat die Anlieferung und der Güterumschlag in den Erschliessungskorridoren zu erfolgen bzw. ist auf dem Privatgrundstück zu lösen. Eine Anlieferung auf dem Funktionsstreifen ist auf diesem Grundstück nicht möglich.
5.8	Janine Vogelsang	Anlieferung / Veloführung	Funktioniert Anlieferung um GS 108? Kann Veloführung an dieser Stelle auf Unterführung beschränkt werden und der oberirdische Veloweg auf einen nördlichen Erschliessungsraum gelegt werden (zu Gunsten mehr Platz für die Anlieferung)? Geometrie / Platzverhältnisse masslich für geplante Situation aufzeigen?		x			Kp. 4.4	Die Geometrie der Anlieferung wurde so geplant, dass eine Einmündung in die Chollerstrasse funktioniert (Schleppkurven). Wenn auf dem GS 108 ein Neubau erstellt wird, ist die Machbarkeit der Anlieferung gemäss der Linienführung im BGK sicherzustellen. Der oberirdische Veloweg wurde verschoben. Jedoch entsteht damit nicht mehr Platz für die Anlieferung.
5.9	Janine Vogelsang	Tempo-30-Zone	Begründen, warum Tempo-30-Zone nicht bereits ob dem Knoten Chollermühle eingeführt wird?		x			Kp. 2.3, 4.1	Gundsätzlich hat das Temporegime einen direkten Zusammenhang mit der Abschnittsbildung. Eine Tempo-30-Zone in diesem Abschnitt wurde nicht umgesetzt, da die Fahrbahn aufgrund der Kreuzung verkehrsorientiert gestaltet und pro Verkehrsart eine Infrastruktur vorhanden ist. Es wird keine Koexistenz gelebt und das flächige Queren ist nicht überall möglich. Die Ziele einer funktionierenden Tempo-30-Zone können in diesem Abschnitt nicht umgesetzt werden.
5.10	Janine Vogelsang	privatrechtliche Dienstbarkeiten	Stadt Zug als Bewilligungsbehörde soll privatrechtliche Dienstbarkeiten bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit in die Überlegungen einbeziehen.				x		Dieser Punkt ist im Rahmen der nachgelagerten Planung zu regeln.
Korporation Zug									
6.1	Urban Kaiser, Daniel Schwerzmann	Etap pierung	Realisierung der Chollerstrasse ist in Etappen (von Süden her) zu planen.		x			Kp. 5	Grundsätzlich wird Sinne einer gesamtheitlichen Planung die Chollerstrasse (Fahrbahn, Gehbereiche) durchgehend realisiert. Denn die Stadt hat eine Erschliessungspflicht, auch wenn die Korporation ihre Gebäude (bei Bedarf) in Etappen erstellt. Wobei die Inbetriebnahme der Strasse für den MIV erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann (z.B. wenn die ersten Neubauten erstellt sind).

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
6.2	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Veloführung	Vorschläge erbringen, wie die Situation betreffend Verschwinden der Grünfläche aufgrund der doppelten Verkehrsfläche fürs Velo verbessert werden kann? Evtl. auch Wechsel der Fahrbahn auf Südseite der Unterführung prüfen?	x				Kp. 4.5	Eine Verschiebung des oberirdischen Veloweges auf die Südseite der Unterführung (zu Gunsten von mehr Grünflächen) wurde ins BGK integriert. Grundsätzlich ist die Anbindung Richtung See für den Veloverkehr jederzeit sicherzustellen und die Erschliessung für den Fussverkehr zu gewährleisten. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist die Umlegung somit erst bei einem Neubau auf dem GS 108 resp. GS 3723 möglich. Es wird in Etappen geplant.
6.3	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Veloführung	Breite der Fahrradbahnen ist auf gesetzliches Minimum zu reduzieren.		x			Kp. 4.5	Die Gründe, wieso diese Breite gewählt wurde, werden im Bericht erläutert. Die Unterführung wurde gemäss der entsprechenden VSS-Norm erstellt.
6.4	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	GYRZ-Kanal	Die Verlegung des GYRZ-Kanals ist unterhalb des ebenerdigen Fahstreifens (neben der Unterführung) an die Grundstücksgrenze vorzusehen und entsprechend einzuzeichnen.			x	x		Die Planung bzw. Verlegung des GYRZ-Kanals ist Teil des Vorprojekts und wird dort dargestellt.
6.5	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Öffentliche Flächen	Einwohnergemeinde Zug soll rechtliches Vorgehen bei Realisierung der öffentlichen Flächen aufzeigen. Abarzellierung od. Dienstbarkeit?				x	Kp. 4.13	Dieser Punkt ist im Rahmen der nachgelagerten Planung zu regelh.
6.6	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Perimeterverfahren	Regelung des Perimeterverfahrens, unter Berücksichtigung des Vertrages vom 13. 12. 1996, klären.				x		Dieser Punkt ist im Rahmen der nachgelagerten Planung zu regelh.
6.7	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Parkierung	Festlegung d. genauen Parkierflächen nicht stufengerecht. Flächen beidseitig der Chollerstrasse freilassen - Definition der Nutzung sowie die Verortung soll erst später erfolgen.	x				Kp. 4.6	Die möglichen Flächen für Parkierung wurden ausgewiesen, damit es keinen Konflikt mit den erforderlichen Sichtfelder / Erschliessungsflächen gibt. Auf eine Unterteilung in einzelne Parkfelder wird im BGK verzichtet.
6.8	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Mehrzweckstreifen, Poller	Poller mitten auf der Strasse ersatzlos streichen.		x			Kp. 4.15	Poller sind zu belassen: Die Poller schützen querende Fussgänger bzw. den linksabbiegenden Verkehr und verhindern Überholmanöver vom Motorfahrzeugen.
6.9	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Kreisel Sumpfstrasse / Chollerstrasse	Kreisel zu Gunsten einer Buspriorisierungsanlage (analog Dorfstrasse Baar) streichen. Wenn überhaupt, Kreisel erst bei durchgehender Chollerstrasse erstellen.		x			Kp. 4.1, 5	Die Chollerstrasse soll durchgehend befahrbar erstellt werden. Teil des Projekts ist dann auch die Erstellung des Kreisels. Die Gründe wieso ein Kreisel gewählt wurde, werden im Bericht erläutert.
6.10	Urban Keiser, Daniel Schwierzmann	Plandarstellung	Plandarstellung auf ein Minimum in Sache Farbe und Detaillierungsgrad reduzieren (wegen falschen Vorstellungen betr. Planungsstand).				x		Das BGK stellt ein Zielbild dar und ist stufengerecht erstellt.
VCS - Verkehrs-Club der Schweiz									
7.1	Goran Vejnovic	Chollerstrasse	Durchfahrt Chamerstrasse - Steinhauserstrasse für MIV unterbinden.		x				Die durchgehende Befahrbarkeit der Chollerstrasse ist in den übergeordneten Planungsinstrumenten vorgesehen (Teilrichtplan Verkehr, Stadt Zug)

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kenntnis -nahme		
7.2	Goran Vejnovic	Bepflanzung	Durchgangssache mit Bäumen aufwerten, beschatten.	x				Kp. 4.10	Gemäss QGP sind im Strassenraum keine Bäume vorgesehen. Das Freiraumkonzept zeigt auf, dass eine grosse Anzahl von Bäumen in den Stadtgärten zwischen den Baubereichen grün in den Strassenraum der Chollerstrasse bringen. Eine Begründung des Strassenraums wird voraussichtlich nochmals von einem Experten geprüft. Die Festlegung der Nutzung der angrenzenden Gebäude ist nicht Bestandteil des BGK Chollerstrasse. Grundsätzlich ist gemäss QGP ein minimaler Wohnanteil von 50-70% pro Baufeld vorgesehen.
7.3	Goran Vejnovic	Nutzungen	Verhältnis Arbeitsnutzung / Wohnnutzung zugunsten Wohnnutzung aufwerten.				x		
Alfred Müller AG									
8.1	Daniel Zemp	Tempo-30-Zone	Tempo-30-Zone im Bereich des GS 3428 prüfen.		x			Kp. 2.3, 4.1	Gundsätzlich hat das Temporegime einen direkten Zusammenhang mit der Abschnittsbildung. Eine Tempo-30-Zone in diesem Abschnitt wurde nicht umgesetzt, da die Fahrbahn aufgrund der Nähe zum Kreisell verkehrsorientiert gestaltet und pro Verkehrsart eine Infrastruktur vorhanden ist. Es wird keine Koexistenz gelebt und das flächige Queren ist nur begrenzt möglich. Die Ziele einer funktionierenden Tempo-30-Zone können in diesem Abschnitt nicht umgesetzt werden. Allerdings ist der Abschnitt durch den Bau des zweiten Kreisells bei der Sumpfstrasse kurz, die Geschwindigkeiten werden voraussichtlich auch ohne Tempo-30-Zone tief sein und damit wird einen Beitrag zur Lärmreduktion geleistet. Eine mögliche Grenzverschiebung ist im Rahmen der späteren, konkreteren Planungsphase zu prüfen/lösen.
8.2	Daniel Zemp	Grenzen	Grenzverschiebung im Bereich des Kreisells und der Steinhäuserstrasse klären.				x		
Paul Amrein AG vertreten durch: Lüscher Bucher Theiler Architekten									
9.1	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Ettappierung	Ettappierung? Phasen der Erschliessungsanpassung prüfen? Übergangsregelung für Bestandesgarantie der bestehenden Erschliessung bis zur definitiven Überbauung gewährleisten.	x				Kp. 5	Die Integration des neuen Strassenquerschnitts der Chollerstrasse in den heutigen Strassenraum wurde aufgezeigt. Für mögliche Konsequenzen sind Lösungsvorschläge erarbeitet worden.
9.2	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Chollerstrasse (Einmündung in Chamerstrasse)	Es ist zu prüfen, ob Chollerstrasse bei der Einmündung in die Chamerstrasse mittig zwischen die Baubereiche gelegt werden kann. Damit die geplanten Funktionsstreifen beidseitig die geplante Breite gem. Querschnitt Variante 4 erreichen können.	x				Plan	Die mittige Verschiebung der Einmündung der Chollerstrasse in die Chamerstrasse wurde beim BGK nochmals geprüft und ist berücksichtigt.

Nr.	Antragssteller / Ansprachperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
9.3	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Mehrweckstreifen	Es ist zu prüfen, ob der Linksabbieger über den Mehrweckstreifen von der Kantonsstrasse her mit genügender Kapazität geplant wurde (Anlieferung mit LW), - keine Beeinflussung des Verkehrsflusses?	x					Kp. 4.15 Als Massnahme wurde ein Poller weggelassen.
9.4	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Tempo-30-Zone	Die Chollerstrasse ist bereits ab der Einfahrt Chamerstrasse mit Tempo 30 auszubilden.		x				Kp. 2.3, 4.1 Gundsätzlich hat das Temporegime einen direkten Zusammenhang mit der Abschnittsbildung. Eine Tempo-30-Zone in diesem Abschnitt wurde nicht umgesetzt, da die Fahrbahn aufgrund der Kreuzung verkehrsorientiert gestaltet und pro Verkehrsart eine Infrastruktur vorhanden ist. Es wird keine Koexistenz gelebt und das flächige Querens ist nicht überall möglich. Die Ziele einer funktionierenden Tempo-30-Zone können in diesem Abschnitt nicht umgesetzt werden.
9.5	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Erschliessungskorridor	Die Lage des Erschliessungskorridors zwischen den GS 3559/4440 und 3723 entspricht nicht einer Gleichbehandlung der verschiedenen Parteien (Grundstücke). Die Nutzung der Grundstücke muss weiterhin gewährleistet bleiben.		x				Die Lage des Erschliessungskorridors ist städtebaulich festgelegt. Eine Anpassung kann im Rahmen des Bebauungsplans erfolgen.
9.6	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Lärm	Es sind Massnahmen zur Senkung der Lärmbelastung zu prüfen. (Punkt 9.2 - grösserer Abstand zur Strasse ist Massnahme zur Lärmreduktion)				x		Lärmbetrachtungen werden im Rahmen der UVP zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt
9.7	Sibylle Theiler Rindlisbacher	Koordinierung Sanierung Kantonsstr.	Das Projekt Chollerstrasse ist mit der Sanierung der Kantonsstrasse zu koordinieren.	x					Wurde berücksichtigt
Kanton Zug - Baudirektion, Amt für Ramplplanung									
10.1	Amt für öffentlichen Verkehr	Verlustzeiten ÖV	Die Auswirkungen auf den ÖV punkto Verlustzeiten resp. entsprechende Gegenmassnahmen am Anschluss ans Kantonsstrassennetz an der Chamerstrasse und am Knoten Sumpf- / Chollerstrasse im Betriebskonzept abhandeln.	x				Kp. 4.3	Im BGK (Bericht) wurden die Auswirkungen auf den ÖV im Bezug auf die Verlustzeit beschrieben.
10.2	Amt für öffentlichen Verkehr	Vertikalversätze	Vertikalversätze möglichst vermeiden - bzw. mit einem maximalen Längsgefälle von 3% ausgestalten.				x	Kp. 4.1	Die exakte Ausgestaltung der Vertikalversätze ist nicht Teil des BGK. Das Anliegen wird jedoch für die weiteren Planungsschritte aufgenommen. Die Vertikalversätze werden im Vorprojekt dimensioniert.
10.3	Amt für öffentlichen Verkehr	Veloführung	Velofahrer müssen durchwegs von Linienbussen überholt werden können. - Die Fahrbahnbreite od. Führung des Veloverkehrs ist diesbezüglich zu überarbeiten.		x			Kp. 4.8	Der Abschnitt ohne Velostreifen ist nur 300m lang. Unter Berücksichtigung der signalisierten Geschwindigkeit ist es vertretbar, wenn der Veloverkehr nicht überholt werden kann. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich auf dem Abschnitt eine Bushaltestelle befindet und die Geschwindigkeiten des Veloverkehrs / Busverkehrs in einem ähnlichen Bereich liegen.

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
10.4	Amt für öffentlichen Verkehr	Überholen bei Fahrbahnhaltstellen	Überholen Linienbusse durchwegs unterbinden. (aktuell bei Bushaltstellen möglich)	x				Kp. 4.15	Die Anordnung des Überholstreifens auf dem Mehrzweckstreifen wird überarbeitet, damit für den MIV das Überholen der Linienbusse nicht möglich sein wird. Wird zur Kenntnis genommen
10.5	Tiefbauamt		Hinweis: Beim kantonalen Strassenbauprojekt am Knoten Chollerstrasse werden keine Ausbauten infolge des BGK Chollerstrasse berücksichtigt. Sämtliche weitergehende Ausbauwünsche der Stadt sind durch diese selbstständig zu finanzieren und zu erstellen.				x		
10.6	Tiefbauamt	Kreisel Steinhauserstrasse / Chollerstrasse (Bossard)	Am Kreisel ist die Chollerstrasse dem Kantonsprojekt anzupassen, um eine sichere Verkehrssituation am Kreisel zu schaffen. Der Kanton wird keine Anpassungen am Projekt übernehmen. (Verbreiterung Ein- / Ausfahrten bis 5 m aufgrund von Mehrzweckstreifen,	x					Die Situation ist sicher. Bei Bedarf sind geringe Anpassungen im Rahmen des Vorprojekts möglich.
10.7	Tiefbauamt	Entwässerungsschacht Kantonsstrasse	Schacht des Systems 3-P-Hydro zur Kantonsstrassenentwässerung auf dem GS 3428 inkl. der Stellflächen bei der weiteren Planung beachten (Werkleitungsplan). - Es sind keine Bäume in Schachtnähe zu platzieren.	x					Gemäss aktuellen Planungsstand wird der Schacht nicht tangiert. Da sich der Schacht ausserhalb des geplanten öffentlichen Bereichs befindet, sind die Anforderungen in den nächsten Planungsschritten mit dem betroffenen Grundeigentümer zu koordinieren.
10.8	Tiefbauamt	Kreisel Steinhauserstrasse / Chollerstrasse (Bossard)	Ist die Stadt Zug am Bypass nicht mehr interessiert, da BGK diesen Bypass nicht enthält?				x		Gemäss QGP sind die Baubereiche der Gebäude so festgelegt, dass die Erstellung eines Bypasses zu einem späteren Zeitpunkt immer noch möglich ist.
10.9	Tiefbauamt	Veloführung	Fuss- und Veloführung ist so zu verschieben, dass diese am Retentionsbecken vorbei geführt wird. (Skizze)	x					Beide Projekte werden miteinander koordiniert. Falls erforderlich wird das BGK überarbeitet.
10.10	Tiefbauamt	Busführung	Bushaltstelle Rankhof reaktivieren / neu erstellen. - Die Planung/Projektierung rechtzeitig auslösen.					x	Die Haltestelle befindet sich ausserhalb des Perimeters BGK Chollerstrasse und ist nicht Teil der vorliegenden Planung.
10.11	Tiefbauamt	Koordination Strassenbauprojekte	Bau der Chollerstrasse mit Bauprojekt KS 4 (Kollermühle-Alpenblick), Bauprojekt KS H (Schoddenmühlestrasse-Kreisel Bossard) koordinieren. (Stationsplan)	x					Wurde berücksichtigt

Nr.	Antragssteller / Ansprechperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
10.12	Tiefbauamt	Tempo-30-Zone	Empfehlung: Die Tempo-30-Zone ist vor dem Knoten vor dem Fussgängerstreifen anzurorden. Die Markierung des Fussgängerstreifen ist im Generellen zu hinterfragen. Strassenraum zwischen Höchstgeschwindigkeiten 50 km/h, 30 km/h soll differenzierter gestaltet werden. Zudem ist die Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens aufgrund der geplanten Rampe von einer Fahrtrichtung jeweils eingeschränkt.	x				Kp. 4.1	Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt. Die Fussgängerstreifen befinden sich auf der Hauptachse des Fusswegnetzes und sind deshalb zu markieren. Die Differenzierung zwischen Tempo-30-Zone und Tempo 50 erfolgt durch die unterschiedliche Fahrbahnbreite und dem Weglassen des Velostreifens. Die an die Tempo-30-Zone angrenzenden Fussgängerstreifen wurden verschoben, damit sie von beiden Fahrtrichtungen her gut sichtbar sind.
10.13	Tiefbauamt	Veloführung (Unterführung)	Empfehlung: Velounterführung (mindestens einseitig) als Böschung ausgestalten.				x	Kp. 4.5	Die exakte Ausgestaltung der Velounterführung ist nicht Teil des BGK. Das Anliegen wird für die weiteren Planungsschritte aufgenommen.
10.14	Amt für Raumplanung	Mehrzweckstreifen, Poller	Empfehlung: Mehrzweckstreifen mit geeigneten Einbauten versehen. - querender Fussverkehr, linksabbiegenden Verkehr schützen und Überholmanöver vom Motorfahrzeugen zu verhindern.	x				Kp. 4.2	Im BGK sind auf dem Mehrzweckstreifen (ausser im Bereich von Einmündungen) bereits alle 10 m Poller vorgesehen.
10.15	Amt für Raumplanung	Mehrzweckstreifen	Empfehlung: Die Abgrenzung des Mehrzweckstreifens gegenüber der restlichen Fahrbahn ist zu definieren.	x				Kp. 4.2	Mögliche Ausgestaltung MZS sind im Bericht beschreiben (Vorschlag) Die Ausgestaltung des Mehrzweckstreifens ist Teil der späteren, konkreteren Planung. Das Anliegen wird jedoch für die weiteren Planungsschritte aufgenommen.
10.16	Amt für Raumplanung	Längsparkfelder	Empfehlung: Abstand der Längsparkfelder zum Fahrbahnrand mit Velostreifen auf 0.8 m zu erhöhen (Sicherheitsgründe)	x				Kp. 4.6, Plan	Würde so ins BGK übernommen
10.17	Amt für Raumplanung	Velobstellplätze	Empfehlung: Velobstellplätze an unmittelbarer Nähe zu sämtlichen Hauseingängen platzieren. - Auf zentrale Anlagen verzichten, da diese erfahrungsgemäss kaum benutzt werden.	x				Kp. 4.7	Der exakte Standort der öffentlichen Velobstellplätze ist mit den weiteren Planungsschritten zu evaluieren, diese sollen sich jedoch möglichst am Standort der Nachfrage befinden. Zusätzlich zu diesen Abstellplätzen sind von der Bauherrschaft noch private Abstellplätze (nahe bei den Hauszugängen) zu erstellen.
10.18	Amt für Raumplanung	Veloführung (Unterführung)	Empfehlung: Längsgefälle der Rampen der Velounterführung möglichst gering ausgestalten.	x				Kp. 4.5	Die Ausgestaltung der Rampen entspricht bereits der VSS-Norm 640.246a. Ein geringeres Längsgefälle wurde zu höheren Baukosten führen und ist nicht verhältnismässig.
Gemeinde Steinhausen, Gemeinderat									
11.1	Barbara Hofstetter, Thomas Guntli	Mehrverkehr Richtung Steinhausen	Mehrverkehr Richtung Steinhausen: Die Stadt Zug / Kanton sollen rechtzeitig Massnahmen ergreifen, um einer Verkehrsüberlastung am Knoten Bossard entgegenzuwirken.				x		Der Knoten Bossard ist ein Knoten des kantonalen Strassennetzes. Somit ist dieser Teil des kantonalen Strassenbauvorhabens und ausserhalb des Perimeters für das BGK Chollerstrasse.

Nr.	Antragssteller / Ansprachperson	Gegenstand	Antrag	Umgang mit Antrag				Kapitel im Bericht BGK	Begründung / Kommentare
				Berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	Kennntnis -nahme		
11.2	Barbara Hofstetter, Thomas Guntli	Koordinatation Projekt "Sanierung Steinhauserstrasse" und "Chollerstrasse"	Koordinatation zwischen der Stadt Zug und dem Kanton bei den Projekten "Sanierung Steinhauserstrasse" und "Chollerstrasse" wird erwartet. (Abstimmung Verkehrsbelastung 2040, Aussagen über Verkehrsqualität (VQE-Einstufung))	x				x	Kp. 2.1 Die beiden Projekte sind miteinander koordiniert. Aussagen zur Verkehrsbelastung sind stufengerecht im Bericht beschrieben.
11.3	Barbara Hofstetter, Thomas Guntli	Begegnungszone	Es ist sicherzustellen, dass trotz Begegnungszone die Haupterschliessung über den Knoten Chollerermühli via Chamerstrasse und nicht via Steinhauser-Knonauerstrasse erfolgt.	x					Es ist davon auszugehen, dass Fahrzeuge immer noch über die Chamerstrasse verkehren. Die Durchlässigkeit ist trotz der kurzen Begegnungszone gegeben.
11.4	Barbara Hofstetter, Thomas Guntli	Veloführung	Im BGK weitergehende Veloführung von der Begegnungszone Richtung Norden (Steinhausen) aufzeigen. Um eine möglichst direkte Achse vom Dorfbadweg zum Chamer Fussweg und in Richtung See bzw. zum Chamer Veloweg vorzusehen.	x				Kp. 4.8, 4.9	Eine Weiterführung der Veloverbindung ist im Freiraumkonzept / BGK aufgezeigt und wird begrüsst. Da die Weiterführung Richtung Norden ausserhalb des Perimeters des BGK liegt, ist eine Koordination mit dem betroffenen Grundeigentümer bzw. der Gemeinde Steinhausen erforderlich.
11.5	Barbara Hofstetter, Thomas Guntli	Etapplierung	Aussagen zur Etappierung machen (Ausbau Verkehrsinfrastruktur). Zeitpunkt wann Kreisell Chollerstrasse / Sumpfstrasse bzw. durchgängige Chollerstrasse realisiert wird. - spätestens wenn ein heute unbebautens Grundstück im östlichen Teil überbaut wird)	x				Kp. 5	Im Bericht zum BGK wurden Aussagen zur Etappierung ergänzt. Die Grundanforderungen für die Erstellung der Chollerstrasse, unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten, wurden definiert.