
Grundlagedokument für den Erlass Gemeinderat

Grundlagedokument für die räumliche Strategie 2040

Ortsplanungsrevision Neuheim

Gesamtverkehrskonzept



422-11
16. März 2022

Impressum

Auftrag Gesamtverkehrskonzept Gemeinde Neuheim

Auftraggeber Gemeinderat Neuheim
6345 Neuheim

Auftragnehmer Remund + Kuster
Büro für Raumplanung AG
Poststrasse 4
8808 Pfäffikon SZ

055 415 00 15
info@rkplaner.ch
www.rkplaner.ch

Bearbeitung Mario Roth, Jan Braun

Qualitätsmanagement



zertifiziertes Qualitätssystem
ISO 9001 / Reg. Nr. 15098

Zusammenfassung

Ausgangslage	Die übergeordneten Einfallssachsen in die Gemeinde Neuheim bestehen bereits seit dem 19. Jahrhundert. Die Einfallssachsen weisen zum Teil einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf, das Dorfzentrum ist allerdings aufgrund der Lage kaum vom motorisierten Individualverkehr belastet. Mängel bestehen insbesondere bei der Fuss- und Veloinfrastruktur sowie bei der Gestaltung des Dorfzentrums.
Zweck des Verkehrskonzeptes	Die Gemeinden des Kantons Zug müssen bei der nächsten Ortsplanungsrevision aufzeigen, wie sie mit dem bevorstehenden Bevölkerungswachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets umgehen werden. Dazu wird die räumliche Strategie 2040 erarbeitet. Darin werden die strategisch relevanten Ansätze zu den Themen Wachstum, Verkehr, Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen verankert. Um möglichst konkrete Aussagen im Bereich Verkehr zu erhalten und eine optimale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu gewährleisten, wurde das vorliegende Verkehrskonzept erarbeitet, welches als Grundlage für die räumliche Strategie 2040 dient.
Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes	Die Ausarbeitung des Verkehrskonzeptes erfolgte durch die Ortsplanungskommission Neuheim.
Analyse	Aufgrund der durchgeführten Analysen und den Verkehrsmessungen wurde eine Hauptschwachstelle (Dorfzentrum Neuheim) definiert. Zudem konnten wichtige Gefahrenstellen oder Netzlücken im Bereich Fuss- und Veloverkehr eruiert werden.
Ziel Verkehrskonzept	Das Verkehrskonzept Neuheim hat zum Ziel, ein attraktives und siedlungsverträgliches Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Schulsicherheit insbesondere bei den Übergängen von stark verkehrsbelasteten Strassen soll verbessert werden. Der Veloverkehr soll mit attraktiven Velorouten gefördert werden. Es ist eine hindernisfreie Fussgängerführung anzustreben.
Massnahmenkatalog und Umsetzung	Als Resultat liegt ein Massnahmenkatalog mit einer Hauptmassnahme und weiteren Massnahmen vor. Bei der Hauptmassnahme sind insbesondere die Aufwertung des Zentrums, die Umgestaltung der Strassenräume sowie die Prüfung einer temporeduzierten Zone vorgesehen. Der Fuss- und Veloverkehr ist in der Gemeinde Neuheim zu fördern. Dies soll mit Lenkungsmassnahmen erfolgen. Bezogen auf den motorisierten Individualverkehr sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Knoten aufgewertet werden.

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde (Stunde zwischen 17-18 Uhr)
DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
DWV	durchschnittlich werktäglicher Verkehr
FV	Fussverkehr
Fz	Fahrzeuge
h	Stunden
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde (Stunde zwischen 7-8 Uhr)
ÖV	öffentlicher Verkehr
VV	Veloverkehr

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	7
1.1	Aufgabe.....	7
1.2	Aufbau	7
1.3	Organisation.....	8
2.	Massgebende Planungsgrundlagen	9
2.1	Kantonaler Richtplan	9
2.1.1	Verkehr.....	9
2.1.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung.....	10
2.2	Agglomerationsprogramm Zug	10
2.2.1	3. Generation	10
2.2.2	4. Generation	11
2.3	Kantonales Raumordnungskonzept	11
2.4	Kommunaler Richtplan Teil Verkehr	11
2.5	Baulinienplan.....	12
2.6	Abgeschlossene/geplante Projekte.....	12
3.	Analyse	14
3.1	Bisherige Entwicklung der 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 – Güteklassen	18
3.3.3	Grundlagenkarte	19
3.4	Fuss- und Veloverkehr	20
3.4.1	Veloverkehr	20
3.4.2	Fussverkehr.....	22
3.4.3	Schulwege	23
3.5	Parkierung.....	24
3.6	Schwachstellenanalyse	25
3.6.1	Hauptproblembereich	25
3.6.2	Weitere Schwachstellen	27
4.	Messkampagne	30
4.1	Querschnittsmessungen.....	30
4.2	Nummernschilderhebung.....	33
4.3	Knotenstromaufnahmen.....	36
4.4	Fussgängerströme.....	38

4.5	Veloströme	41
4.6	Fazit.....	41
5.	Strategie	42
5.1	Ziele	42
5.1.1	Hauptziele.....	42
5.1.2	Teilziele	42
5.2	Zukunftsbild	43
6.	Massnahmen.....	45
6.1	Hauptmassnahme	45
6.2	Weitere Massnahmen	46
6.2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	46
6.2.2	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	48
6.2.3	Veloverkehr (VV).....	50
6.2.4	Fussverkehr (FV).....	52
6.2.5	Parkierung (PP).....	55
7.	Umsetzung	56

1. Einleitung

1.1 Aufgabe

Als Teil der gesamthaften Überprüfung der Ortsplanung wird zu Beginn eine räumliche Strategie zur künftigen Entwicklung der Gemeinde Neuheim 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 hierfür dient das vorliegende Verkehrskonzept.

Einbettung in der
«räumlichen Strategie
2040»

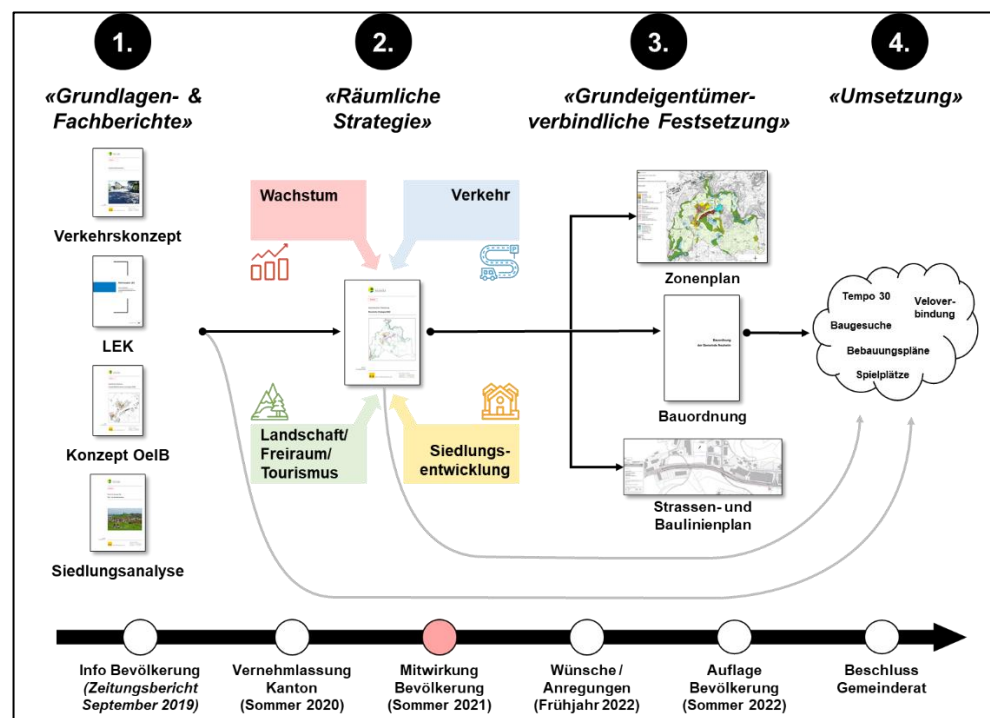


Abbildung 1: Übersicht Ortsplanungsrevision, R+K

Zweck Zweck des Verkehrskonzeptes ist es, der Gemeinde Neuheim einen auf die räumliche Strategie abgestimmten Massnahmenkatalog bereitzustellen. Die Massnahmen dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Aufwertung der Strassenräume sowie der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Mit den Massnahmen soll die zukünftige Verkehrsentwicklung aktiv gelenkt werden. Zudem werden der Zeithorizont und die Zuständigkeit der Massnahmen aufgezeigt.

1.2 Aufbau

Das Verkehrskonzept Neuheim betrachtet folgende Themenfelder:

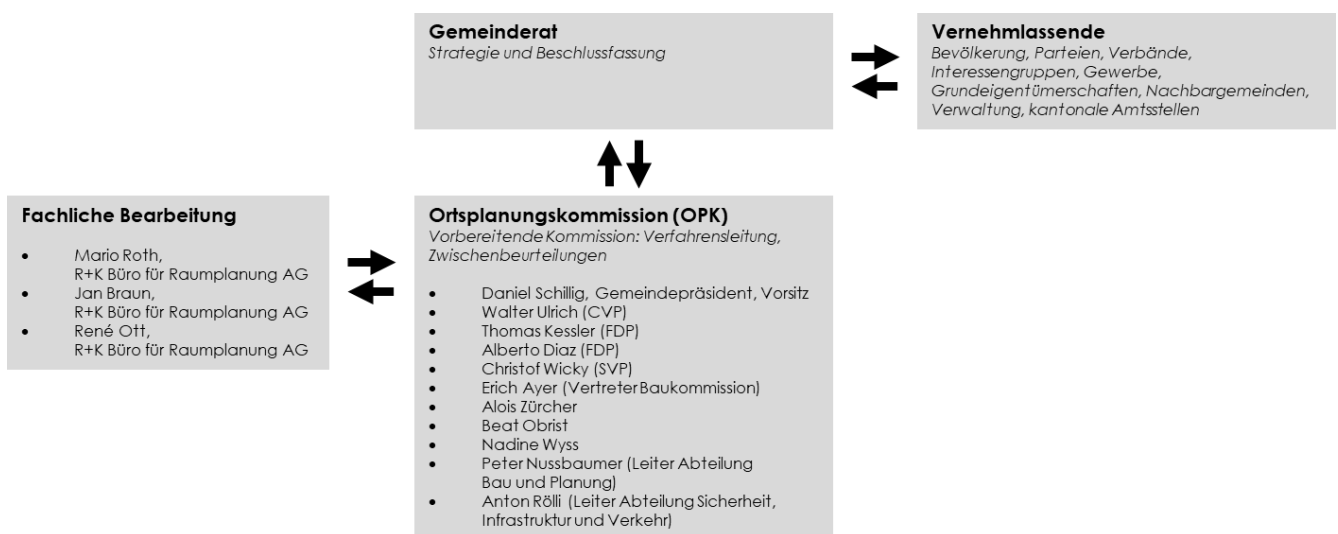
- motorisierter Individualverkehr (MIV);
- öffentlicher Verkehr (ÖV);
- Fuss-/Veloverkehr (FV, VV);
- Parkierung (PP).

Für eine fundierte Strategie wurde eine Messkampagne vom 27. August – 2. September 2019 durchgeführt. In der Messkampagne wurden für den motorisierten Individualverkehr Querschnittsmessungen, Nummernschilderhebungen sowie Knotenaufnahmen erstellt. Die Messkampagne wird im Kapitel 4 abgehandelt.

1.3 Organisation

Projektorganisation

An der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes waren folgende Personen und Kommissionen beteiligt.



2. Massgebende Planungsgrundlagen

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 2019/1.

weitere Pakete Zurzeit steht ein weiteres Paket aus (Paket 2021/1), welches vom Kantonsrat bereits beschlossen, jedoch vom Bundesrat noch nicht genehmigt wurden. Das Paket 2021/1 beinhaltet Anpassungen zur Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend», zu Verkehrsintensiven Einrichtungen, einem neuen Mittelschulstandort sowie dem Mobilitätskonzept. Es enthält keine neuen Festlegungen für die Gemeinde Neuheim.

wesentliche Festlegungen genehmigte Pakete Der kantonale Richtplan definiert nachfolgende für das Verkehrskonzept relevante Aussagen bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung.

2.1.1 Verkehr

Richtplaninhalt Der kantonale Richtplan definiert im Bereich Verkehr die Velowege sowie die Wanderwege in der Gemeinde Neuheim. An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs besteht ein kantonales Interesse. Der kantonale Richtplan sieht vor, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die vorgesehenen Velowege realisieren. Zudem unterstützt der Kanton Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs.

Ausschnitt kantonalen Richtplan

-  Velostrecke
-  Wanderweg

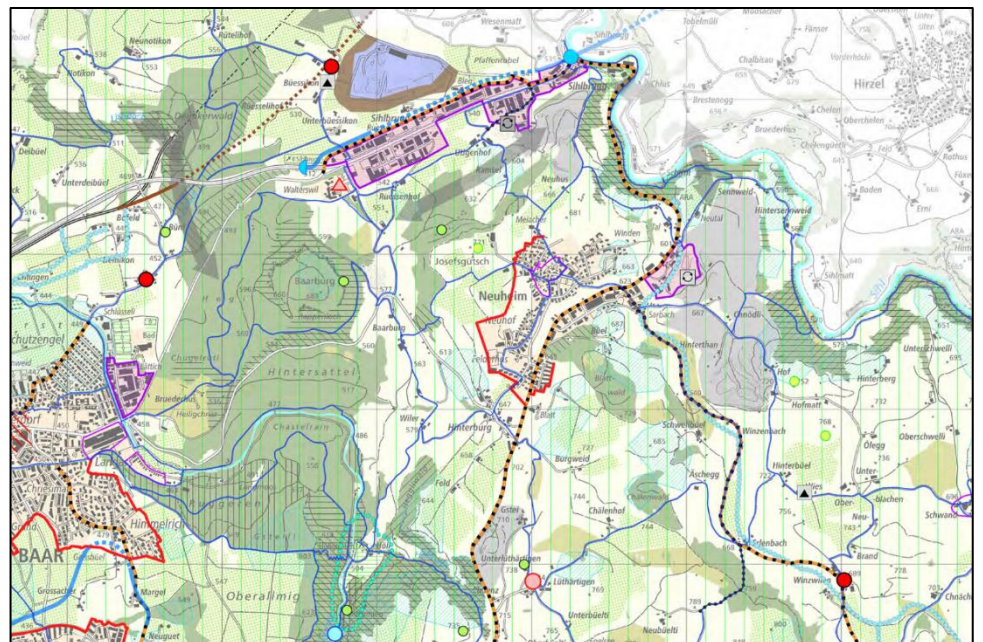


Abbildung 2: Auszug kantonalen Richtplan, Richtplankarte Kantonsratsbeschlüsse bis: 29. Oktober 2020; vom Bundesrat genehmigt sind Kantonsratsbeschlüsse bis: 6. September 2020

2.1.2 Bevölkerung- und Beschäftigtenentwicklung

Bevölkerungs- entwicklung	Die Gemeinde Neuheim ist mit ca. 2'220 Einwohnerinnen und Einwohner die einwohnerschwächste Gemeinde im Kanton Zug. Im kantonalen Richtplan prognostiziert der Kanton Zug für die Gemeinde Neuheim bis ins Jahr 2040 ein moderates Bevölkerungswachstum von rund 300 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies entspricht einem prozentualen Wachstum von ca. 12 %. Die prognostizierten Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung sind für die Richt- und Nutzungsplanung sowie für raumwirksame Tätigkeiten verbindlich.
Beschäftigten- entwicklung	Die Gemeinde Neuheim weist rund 960 Beschäftigte auf. Die Beschäftigtenzahl soll gemäss kantonaalem Richtplan bis in Jahr 2040 mit ca. 13 % auf 1'100 Beschäftigte steigen.

2.2 Agglomerationsprogramm Zug

2.2.1 3. Generation

Ausgangslage	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 in der Gemeinde Neuheim enthalten.
Handlungsbedarf	Um die Attraktivität der Siedlungsräume und die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten, muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert werden. Der verbleibende Verkehr ist siedlungsverträglich abzuwickeln.
Fuss- und Veloverkehr	<p>In der Agglomeration Zug besteht ein grösstenteils gut ausgebautes Fuss- und Velowegnetz. Trotzdem gibt es einzelne Netzlücken, die kurz- oder mittelfristig geschlossen werden sollten. In der Gemeinde Neuheim betrifft dies folgende Streckenabschnitte:</p> <p>Kurzfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Strassenquerschnittes der Sihlbruggstrasse mit einem neuen Radstreifen bergwärts (Abbildung links Nrn. 2 und 3). Der Bau des Radstreifens wurde im Zusammenhang mit der Sanierung der Sihlbruggstrasse durch den Kanton realisiert (vgl. Kapitel 2.6). <p>Mittelfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung eines neuen bergseitigen Radstreifens auf der Edlibachstrasse in Richtung Menzingen (Abbildung Rechts Nr. 3)

Links: Massnahmen
Kurzfristig;
Rechts: Massnahmen
langfristig

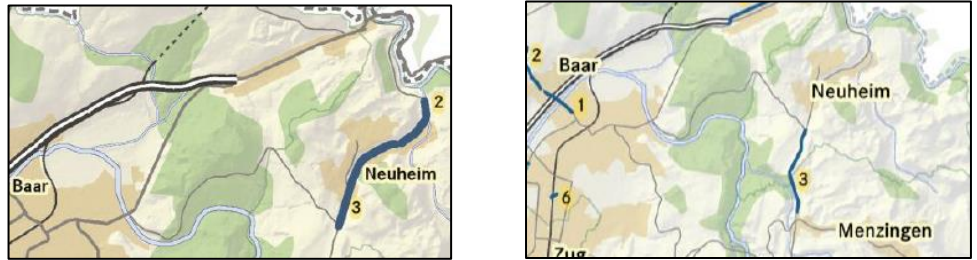


Abbildung 3: Ausschnitt Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmen Fuss- und Veloverkehr, Anhang, Baudirektion Amt für Raumplanung Zug, Dezember 2016

2.2.2 4. Generation

Aktuell erarbeitet der Kanton Zug zusammen mit den Einwohnergemeinden das nächste Agglomerationsprogramm der 4. Generation. Das Agglomerationsprogramm lag vom 31. Juli 2020 bis zum 28. September 2020 öffentlich auf. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 21. September 2020 wurde die Vernehmlassung zustimmend zur Kenntnis genommen. Die im Entwurf vorgesehenen Massnahmen wurden im vorliegenden Verkehrskonzept berücksichtigt, insbesondere die Massnahme Einfahrt zum Ortskern (M49.01.01-9).

2.3 Kantonales Raumordnungskonzept

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

- Der Kanton und die 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;
- Gemeinsam mit der Zuger Wirtschaft unterstützt der Kanton Zug und die Gemeinden neue Formen zur Reduktion der Mobilität respektive zur Bewältigung der verbleibenden Mobilität.

2.4 Kommunalen Richtplan Teil Verkehr

Festlegungen

Der kommunale Richtplan Teil Verkehr der Gemeinde Neuheim definiert die Erschliessung der noch unbebauten Gebiete «Unterdorf» und «Rain» sowie für die vorgesehene Einzonung im Gebiet «Windengutsch». Für die Erschliessung soll ein Ringsystem vorgesehen werden. Weiter definiert der kommunale Richtplan auf der Sihlbrugg- und Edlibachstrasse eine kantonale Velostrecke.

Ausschnitt kommunaler Richtplan Gemeinde Neuheim

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Sammelstrasse (SS)
- Erschliessungsstrasse (ES)
- Kantonale Radstrasse
- Kantonaler Wanderweg

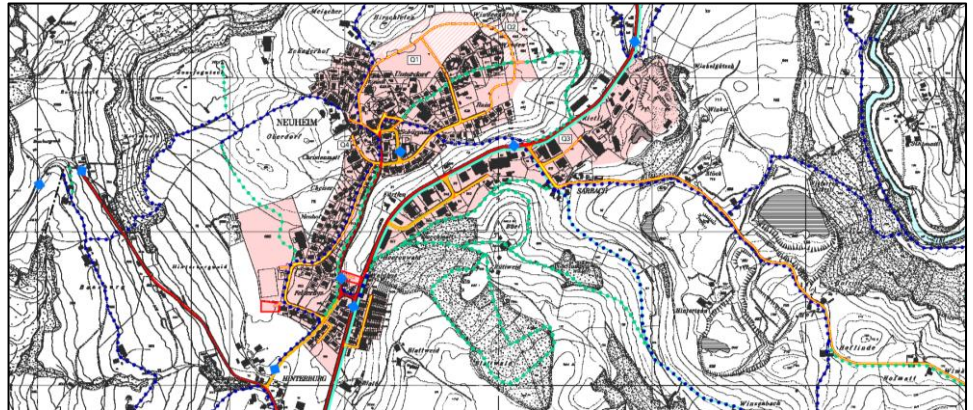


Abbildung 4: Ausschnitt kommunaler Richtplan, R+K, vom Mai 2007

2.5 Baulinienplan

In der Gemeinde Neuheim liegen diverse Bau- und Strassenlinien vor. Diese sichern Strasse, Wege und Plätze und halten Räume frei, insbesondere für bestehende oder künftige Verkehrsanlagen. Sie dienen der Gestaltung des Verkehrsraumes und des Siedlungsbildes. In der Gemeinde Neuheim verlaufen die Bau- und Strassenlinien entlang von bestehenden Strassen. Zudem ist die Ringerschliessung für die noch unbebauten Gebiete «Unterdorf» und «Rain» sowie für die vorgesehene Einzonung im Gebiet «Windengutsch» mit Baulinien gesichert.

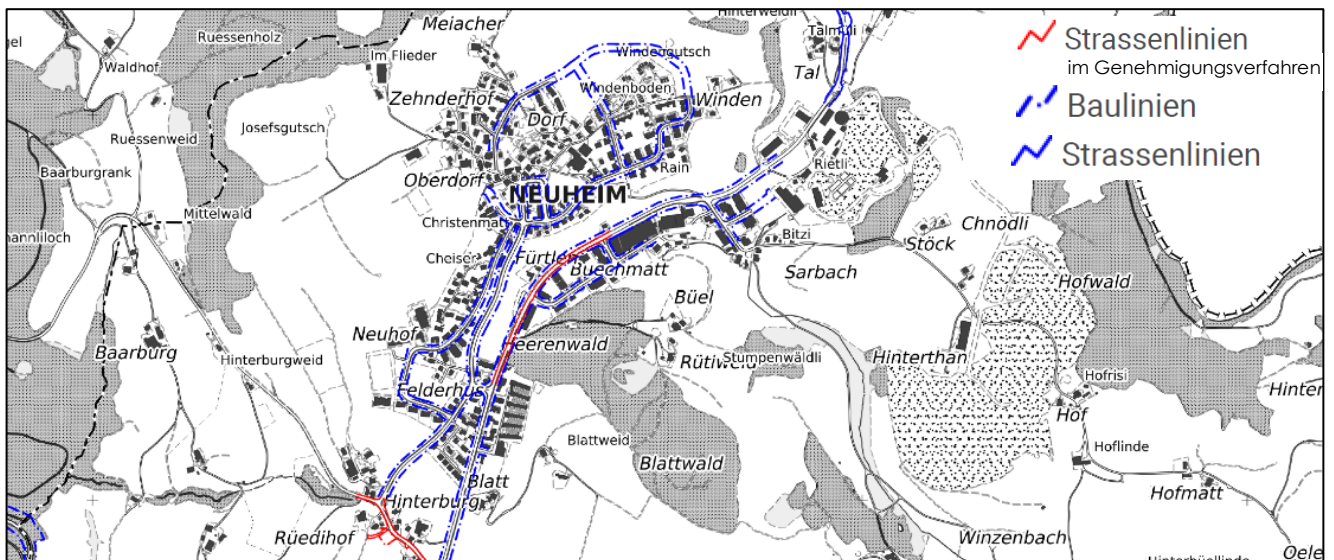


Abbildung 5: Ausschnitt Baulinien und Strassenlinien Gemeinde Neuheim, zugmap.ch

2.6 Abgeschlossene/geplante Projekte

Sanierung
Hinterburgstrasse
(abgeschlossen)

Der Kanton Zug sanierte zwischen dem Oktober 2019 und dem August 2020 die den kantonalen Teil der Hinterburgstrasse. Die Hinterburgstrasse wies einen ungenügenden baulichen Zustand auf. Durch die Sanierung wurden Belagsmängel behoben und die Strassengeometrie angepasst. Es wurde

zudem ein durchgängiges 1.80 m breites Trottoir erstellt. Auf der Hinterburgstrasse verläuft die Veloführung im Mischverkehr.

Sanierung
Sihlbruggstrasse
(abgeschlossen)

Zwischen dem April 2020 und dem Dezember 2020 erfolgte die Sanierung der Sihlbruggstrasse. Die Sanierung umfasste den Bereich zwischen dem Knoten «Sand AG» und dem Knoten «Blatt». Es wurde ein einseitiger Velostreifen bergwärts sowie ein durchgehendes Trottoir auf der östlichen Strassenseite talwärts erstellt.

Geplante Sanierungen

Der Kanton sieht in Zukunft eine weitere Sanierung auf Neuheimer Gemeindegebiet vor:

- Sanierung Edlibachstrasse zwischen dem Knoten «Blatt» und dem Knoten «Edlibach».

3. Analyse

3.1 Bisherige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Jahr 1900

Die heutigen bestehenden Einfallsachsen (Baarerstrasse, Sihlbruggstrasse, Edlibachstrasse) in die Gemeinde Neuheim lagen bereits im 19. Jahrhundert vor. Ebenfalls bestand bereits der Abzweiger «Dorfstrasse», welche das Zentrum von Neuheim erschliesst. Ausserhalb von hohen Verkehrsbelastungen befindet sich auf der Moränenlandschaft zwischen Lorze und Sihl das Dorfzentrum der Gemeinde Neuheim.

Ausschnitt Strassennetz
aus dem Jahr 1900

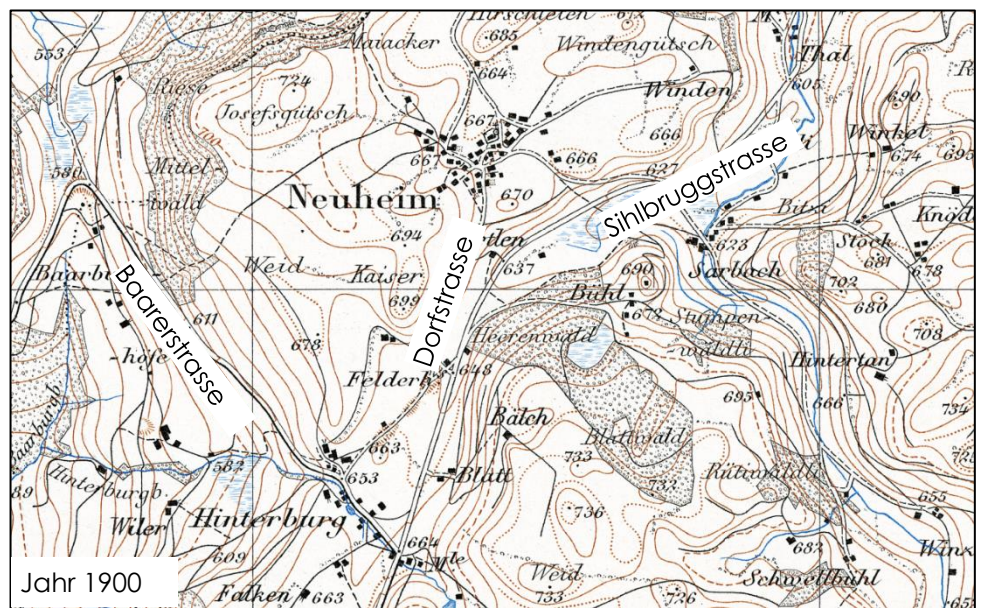
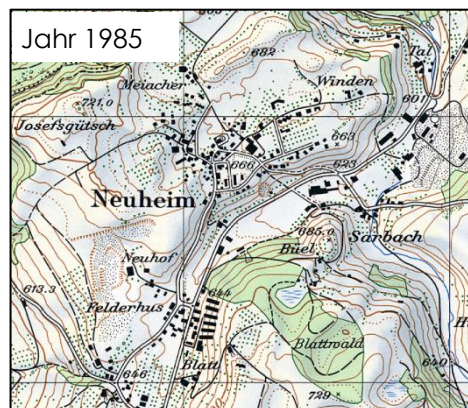


Abbildung 6: Gemeinde Neuheim im Jahr 1900, swisstopo.admin.ch

Jahr 1985 bis 2019

Im Jahr 1985 wurde die Poststrasse, welche als Buswendeschleife dient, erstellt. Die Orts- und Strassenstruktur des historischen Dorfkerns wurde aufgrund der Buswendeschleife massgeblich verändert. Zwischen den Jahren 1990 und 2010 wurden im Dorfkern viele neue Wohnbauten erstellt. Ebenfalls entstand das Industriegebiet südlich der Sihlbruggstrasse.

Links: Ausschnitt Strassennetz
aus dem Jahr 1985



Rechts: Ausschnitt Strassennetz
aus dem Jahr 2010

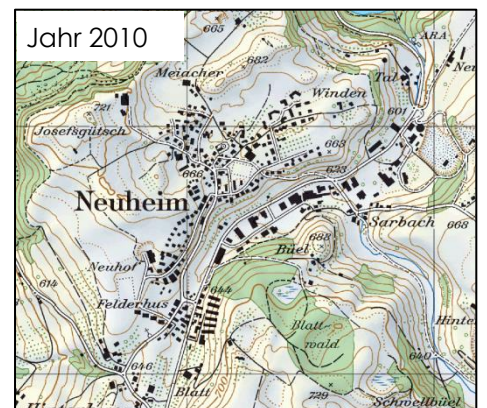


Abbildung 7: Gemeinde Neuheim im Jahr 1985 und 2010, swisstopo.admin.ch

Verkehrsmengen 2005 bis 2016

Die Entwicklung der Verkehrsmengen in der Gemeinde Neuheim variieren je nach Strasse stark. Während dem in den Jahren 2005 bis 2010 die Verkehrsmengen auf der Edlibachstrasse abnahmen, nahmen die Verkehrsmengen auf der Baarerstrasse und der Sihlbruggstrasse leicht zu. In den Jahren 2010 bis 2017 ändert sich das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmengen auf der Edlibachstrasse stieg an, währenddem auf der Sihlbruggstrasse sowie auf der Baarerstrasse die Verkehrsmengen durchschnittlich abnehmen. Die Sihlbruggstrasse sowie die Baarerstrasse wiesen zudem im Jahr 2013 bzw. im Jahr 2016 ein hoher Anstieg des motorisierten Individualverkehrs auf, welche sich im nachfolgenden Jahr wieder senkte. Die Verkehrszunahme auf der Baarerstrasse im Jahr 2016 ist auf die Vollsperrung der Sihlbruggstrasse in ebendiesem Jahr zurückzuführen. Die Verkehrsmengen auf den Einfallsachsen weisen keinen direkten Bezug zu der Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung in der Gemeinde Neuheim auf.

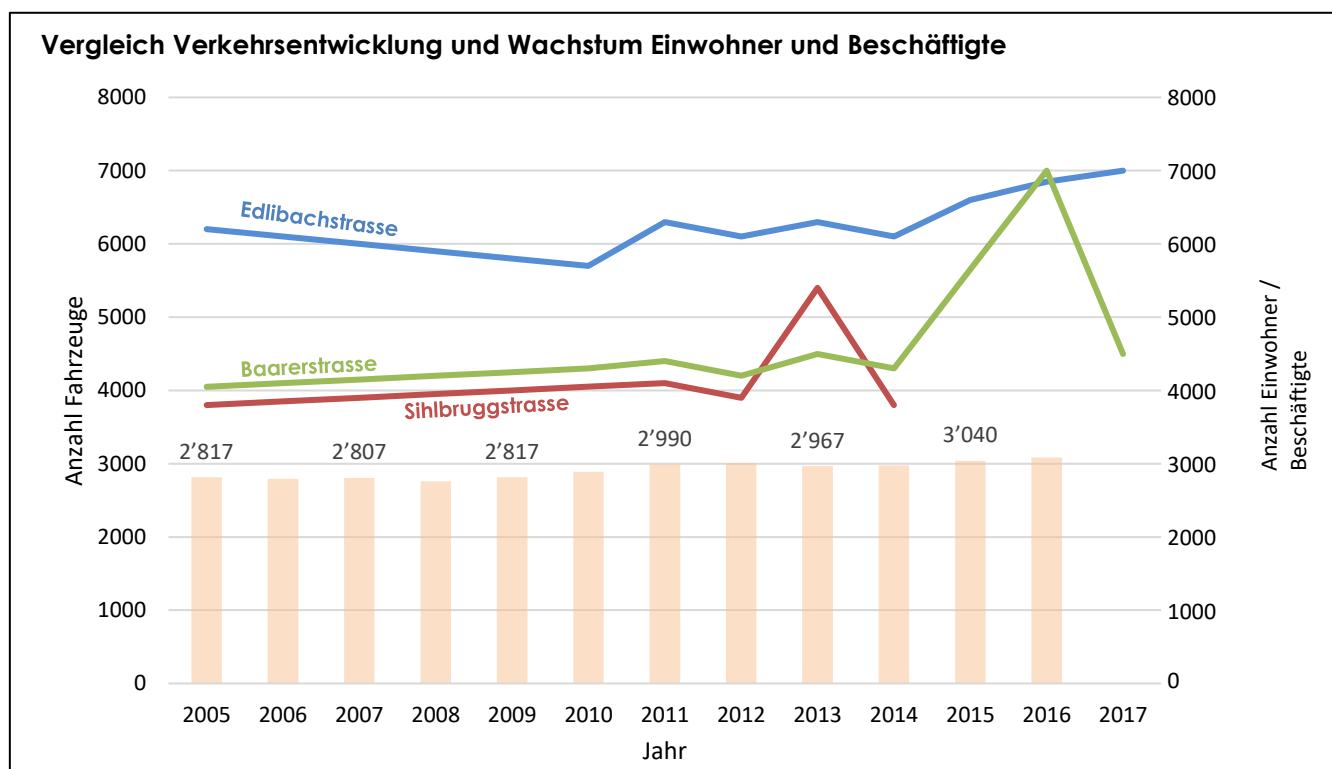


Abbildung 8: automatische Zählstellen Kanton Zug 1980-2016, Baudirektion, Amt für Raumplanung

3.2 Motorisierter Individualverkehr

3.2.1 Heutiges Strassennetz und Geschwindigkeitsregime

Hauptverkehrsstrasse	Die Hauptverkehrsstrasse (Sihltalstrasse) verläuft nördlich der Gemeinde Neuheim zwischen Zug und Langnau am Albis. Sie durchquert die Gemeinde Neuheim im nördlichen Bereich. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Neuheim wird von der Hauptverkehrsstrasse nicht tangiert.
Verbindungsstrassen	Das überregionale Strassennetz in der Gemeinde Neuheim bilden die Sihlbruggstrasse, die Edlibachstrasse, die Baarerstrasse sowie Teile der Hinterburgstrasse welche die Ortschaften Menzingen, Baar und Sihlbrugg mit Neuheim verbinden. Ebenfalls der Verbindungsstrasse zugewiesen wird die Dorfstrasse. Sie bildet die Verbindung vom Dorfzentrum Neuheim auf die Sihlbruggstrasse sowie auf die Baarerstrasse. Auf der Sihlbruggstrasse gilt grundsätzlich Tempo 80 km/h, vor dem Siedlungsgebiet wird die Geschwindigkeit auf 60 km/h reduziert. Innerorts, zwischen dem Gewerbegebiet entlang der Sihlbruggstrasse bis zum Gebiet «Blatt» ist auf der Sihlbruggstrasse 50 km/h signalisiert. Auf der Hinterburgstrasse und Baarerstrasse gilt im Ortsteil Hinterburg 50 km/h. Auf den übrigen Verbindungsstrassen gilt 60 km/h, obwohl entlang der Strassen teilweise Wohn- und Gewerbegebiete liegen.
Sammelstrassen/Erschliessungsstrassen	Die weiteren Strassen werden den Sammel- oder Erschliessungsstrassen zugeordnet. Sie weisen nur eine gemeindeinterne Bedeutung auf. Sie erschliessen die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete und leiten den motorisierten Individualverkehr auf das übergeordnete Strassennetz. Im Dorfzentrum von Neuheim gilt generell 50 km/h.

3.2.2 Unfallauswertung

Unfallschwerpunkte	Mittels Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik (polizeilich registrierte Unfälle) sind die Unfallschwerpunkte gemäss VSS-Norm 641 724 ermittelt worden. Ein Unfallschwerpunkt ist eine Stelle im Strassennetz mit einer Unfallhäufung, an der der Berechnungswert innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren den 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	$2 * U_{(G+SV)} + 1 * U_{(LV)}$	≥ 8
Ausserorts	150 m	$2 * U_{(G+SV)} + 1 * U_{(LV)}$	≥ 5
Innerorts	50 m	$2 * U_{(G+SV)} + 1 * U_{(LV)}$	≥ 5

G=getötete, SV=Schwerverletzte, LV=Leichtverletzte

Keine Unfallschwerpunkte	Gemäss der Berechnungsmethode liegen im untersuchten Zeitraum (2011 bis 2018) keine Unfallschwerpunkte in der Gemeinde Neuheim vor.
--------------------------	---

Häufung von Unfällen	Obwohl keine Unfallschwerpunkte vorliegen, gibt es Knoten und Streckenabschnitte in der Gemeinde Neuheim mit einer Häufung von Unfällen, welche nicht zu vernachlässigen sind. Dabei sind insbesondere auch die
----------------------	---

Sachschäden zu berücksichtigen, welche bei der Berechnung der Unfallschwerpunkte nicht miteinberechnet werden (vgl. Abbildung 9).

3.2.3 Grundlegende Karte

Die Einfallsachsen in der Gemeinde Neuheim entstanden bereits vor dem Jahr 1900. Die Strassenführung der übergeordneten Strassen weisen seit daher eine identische Linienführung auf. Die Struktur im Ortskern mit den untergeordneten Erschliessungsstrassen hat sich aufgrund der Erstellung der Buswendeschleife im Jahr 1985 stark verändert. Auf der Sihlbruggstrasse, der Baarerstrasse sowie der Edlibachstrasse gilt ausserorts Tempo 80 km/h. Innerorts sind die Strassen mit 50 km/h oder 60 km/h signalisiert. Auf den untergeordneten Strassen im Dorfzentrum gilt grundsätzlich die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

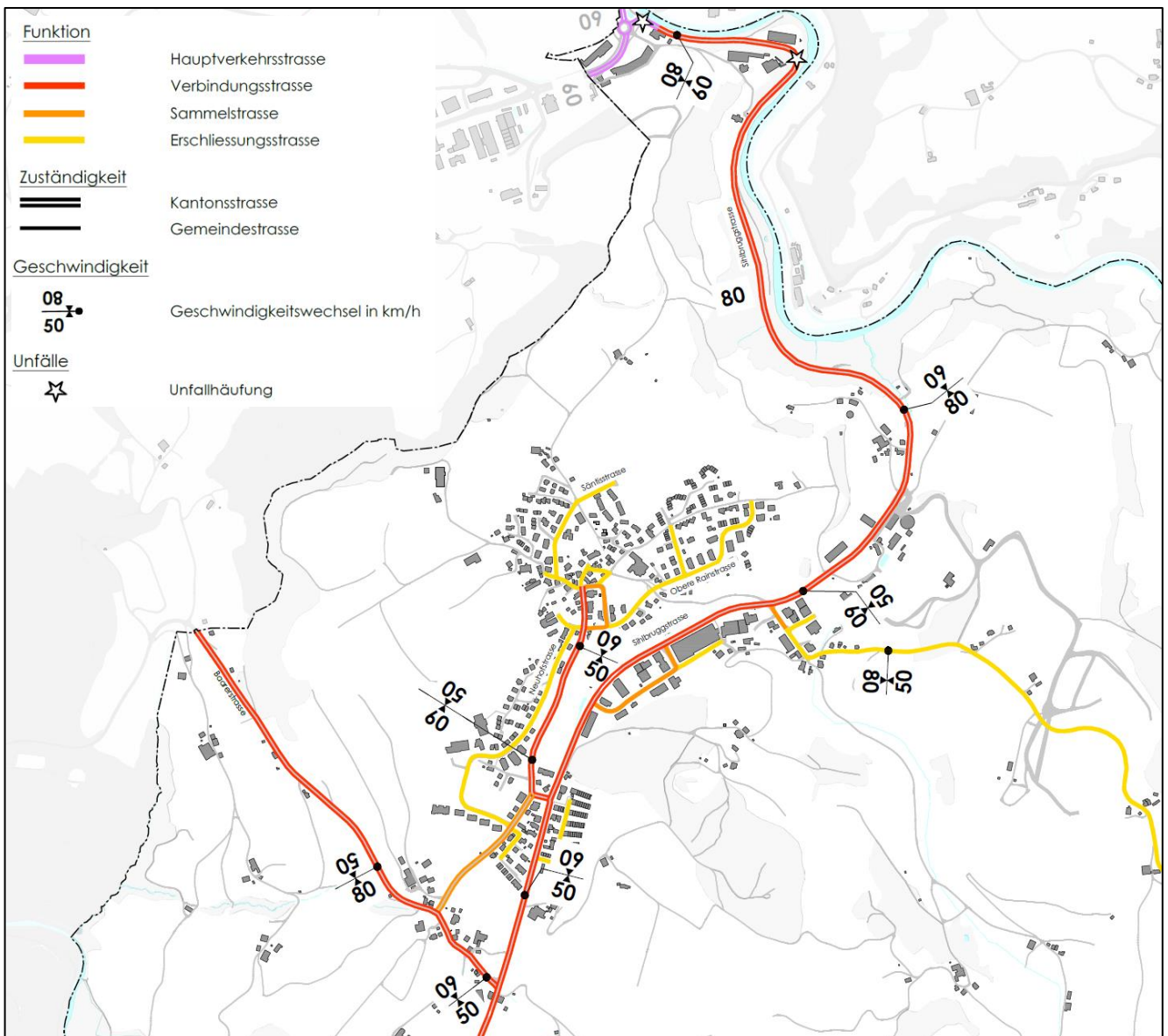


Abbildung 9: Analyseplan MIV, R+K

3.3 Öffentlicher Verkehr

3.3.1 Angebot

Busangebot Aufgrund des Fahrplanwechsels 2021 weist die Gemeinde Neuheim nur noch eine Buslinie (Buslinie 32) auf. Die Buslinie 31 verkehrt nur noch bis Sihlbrugg. Die Buslinie 32 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Neuheim Dorf und Baar. Der frühere Viertelstundentakt zu Stosszeiten wurde abgeschafft. Ab Neuheim Dorf wird stündlich das Gewerbegebiet mit den Bushaltestellen «Sarbach» und «Tal» angefahren, in der anderen Stunde verkehrt die Buslinie 32 nach Menzingen. Aufgrund dieser neuen Verbindung können am Bahnhof Baar mehr Anschlüsse erreicht werden, unter anderem auch der Anschluss an den IR75 Richtung Luzern und Zürich. Mit der neuen Buslinie 32 verkürzt sich die Reisezeit zwischen Neuheim und Zürich auf weniger als 30 Minuten.

Bushaltestellen In der Gemeinde Neuheim liegen acht Bushaltestellen. Die meisten Bushaltestellen liegen entlang der Verbindungsstrassen. Die Bushaltestelle «Dorf» erschliesst das Dorfzentrum von Neuheim. Die Bushaltestellen in der Gemeinde Neuheim sind mit Ausnahmen der Bushaltestellen «Tal» und «Sarbach», gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von benachteiligten Menschen mit Behinderung, nicht behindertengerecht ausgestaltet.

3.3.2 ÖV – Güteklassen

ÖV Güteklasse Gemeinde Neuheim Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) definiert, zur Beurteilung der ÖV-Erschliessung, sogenannte ÖV-Güteklassen. Dabei ist die Art des Verkehrsmittels sowie der Taktintervall einer Haltestelle massgebend. Das Bundesamt für Raumentwicklung definiert folgende ÖV-Güteklassen:

- Güteklasse A, sehr gute Erschliessung
- Güteklasse B, gute Erschliessung
- Güteklasse C, mittelmässige Erschliessung
- Güteklasse D, geringe Erschliessung

Im Fahrplanwechsel 2021 wurde die Buslinie 32 verlängert. Die vorübergehend mangelnde Erschliessung des Gewerbegebietes mit den Bushaltestellen «Sarbach» und «Tal» im Fahrplan 2020 wurde damit behoben. Die Gemeinde Neuheim liegt aufgrund der Buserschliessung innerhalb der ÖV-Güteklassen C und D. Somit ist die Gemeinde grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossen. Ausnahmen bilden einzelne Randgebiete im Dorfkern, welche keine ÖV-Erschliessung aufweisen und somit ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

3.3.3 Grundlagenkarte

Mit der Buslinie 32 ist die Gemeinde Neuheim grundsätzlich gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Güteklasse C und D). Mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2021 konnten gewisse Verbesserungen erzielt werden, insbesondere die Verbindung zur Nachbargemeinde Menzingen. Gleichzeitig mussten jedoch auch Verschlechterungen hingenommen werden. So gibt es keine Busverbindung mehr nach Sihlbrugg und der 15-Minuten Takt in den Stosszeiten ist verloren gegangen. Einzelne Randgebiete sind noch ungenügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Ebenfalls fehlt die Verbindung von Neuheim zum Arbeitsgebiet Sihlbrugg.

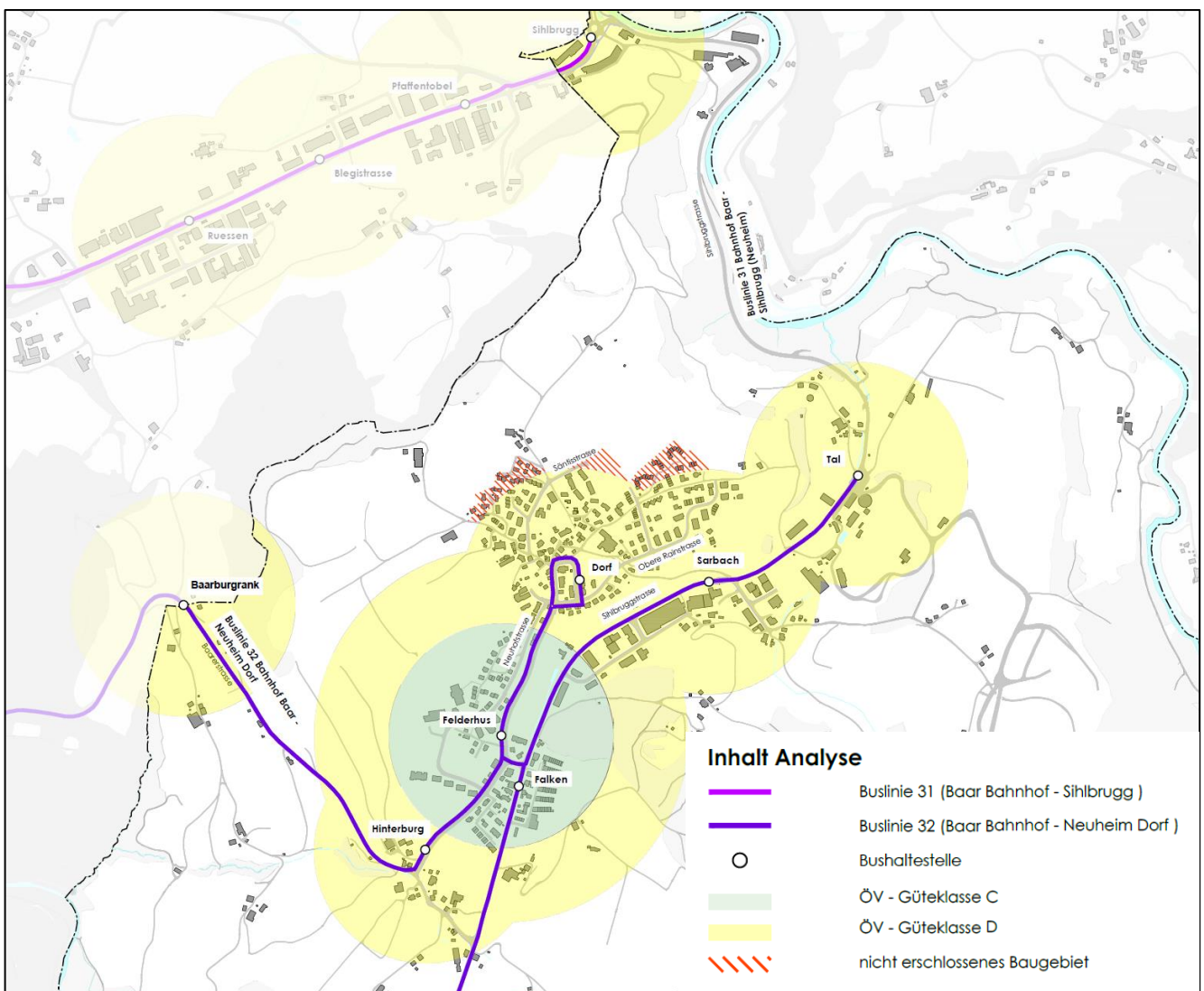


Abbildung 10: Analyseplan MIV, R+K, Stand Fahrplan 2021

3.4 Fuss- und Veloverkehr

3.4.1 Veloverkehr

Grundlagen und Infrastruktur	<p>Als Grundlage wurde das Velowegnetz aus dem kommunalen Richtplan Gemeinde Neuheim sowie aus den Schweiz-Mobil-Routen betrachtet. Dabei ist ersichtlich, dass auf dem Velowegnetz kaum eine Veloinfrastruktur vorhanden ist. Die Ausnahmen befinden sich auf der Sihlbruggstrasse sowie auf der übergeordneten Hauptverkehrsstrasse (Sihltalstrasse), auf welchen ein Velostreifen vorliegt.</p> <p>Der Kanton Zug startete im Jahr 2020 im Rahmen der Velonetzplanung mit der Überprüfung des gesamten 255 km umfassenden kantonalen Velostreckennetzes in allen Gemeinden. Ergebnisse der Überprüfungen sind im Jahr 2021 zu erwarten.</p>
Schweiz-Mobil-Routen	<p>Im Norden der Gemeinde Neuheim verläuft auf der Hauptverkehrsstrasse die nationale Veloroute Nr. 94 Etappe 5 Hochdorf-Zürich. Auf einem kurzen Abschnitt im Südwesten der Gemeinden verläuft die nationale Veloroute Nr. 9 (Zug-Einsiedeln) und 32 (Zürich-Pfäffikon SZ).</p>
Netzlücken	<p>Von der Baarerstrasse und Sihlbruggstrasse in Richtung Dorf liegt keine Veloroute vor. Ebenfalls sind kaum Freizeitrouten für den Veloverkehr vorhanden. Zur Förderung des Veloverkehrs soll in der Gemeinde Neuheim die Veloinfrastruktur ausgebaut werden.</p>

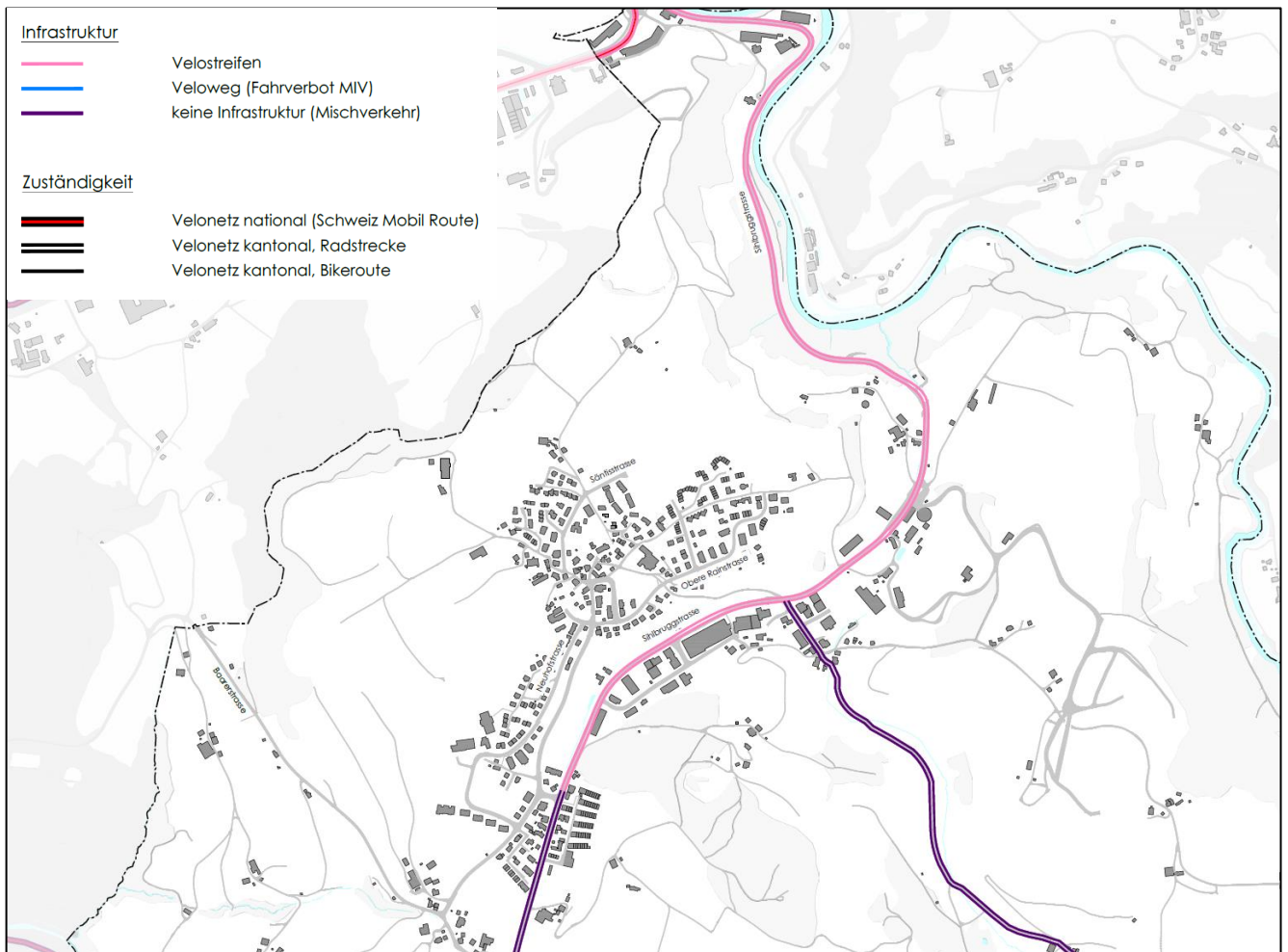


Abbildung 11: Analyseplan Veloverkehr, R+K

3.4.2 Fussverkehr

Grundlagen und Infrastruktur

Als Grundlage wurde das Fusswegnetz aus dem kommunalen Richtplan Gemeinde Neuheim betrachtet. Innerhalb des Siedlungsgebietes wird das Fusswegnetz grösstenteils über ein Trottoir oder über einen Fussweg geführt. Die Trottoirs sind auf Abschnitten der Hinterburgstrasse sowie der Dorfstrasse zu schmal und unterschreiten gemäss VSS 650 070 die minimale Breite von 1.50 m. Auf der Maiackerstrasse, dem Lindenweg sowie über den Dorfplatz wird der Fussverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischsystem geführt. Die Fusswegerechte über den Chilenmatweg sowie Teile des Windenweges sind nicht gesichert. Es fehlt ein öffentliches Fusswegrecht im Grundbuch.

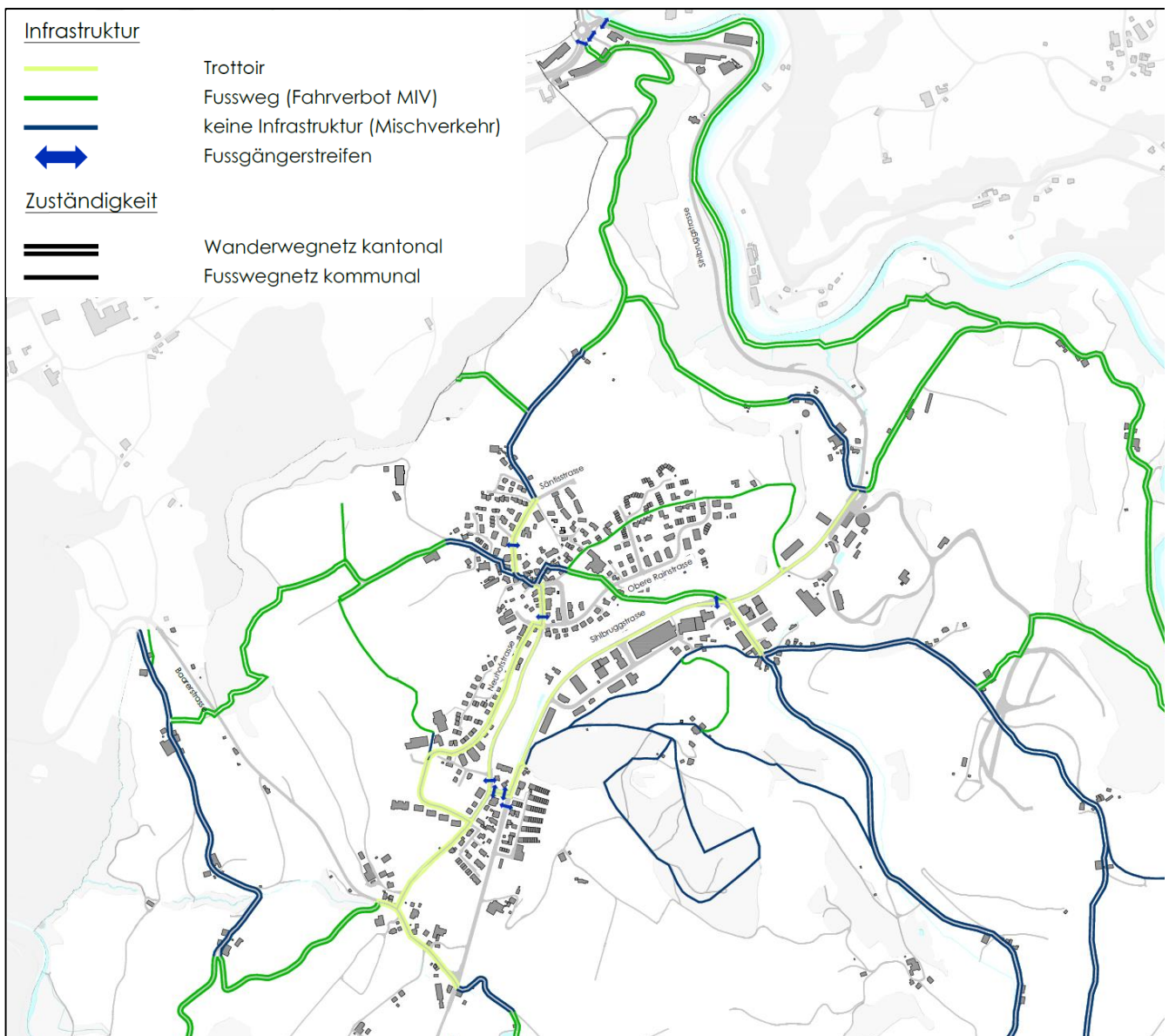


Abbildung 12: Analyseplan Fussverkehr, R+K

3.4.3 Schulwege

In der Gemeinde Neuheim befindet sich das Schulhaus «Dorf» der Kindergarten «Chilematt» sowie eine Spielgruppe. Ebenfalls befindet sich in der Gemeinde Neuheim die Lindenhalle, in welcher die Schulkinder neben der Turnhalle beim Schulhaus «Dorf» den Sportunterricht absolvieren. Mit Ausnahme der Turnhalle in der Lindenhalle befinden sich die Schuleinrichtungen im Dorfzentrum von Neuheim. Um zum Schulhaus zu gelangen, müssen die Schulkinder die Hauptstrassen überqueren. Die Schulwege sowie die Querungsstellen sind attraktiv und sicher auszugestalten.

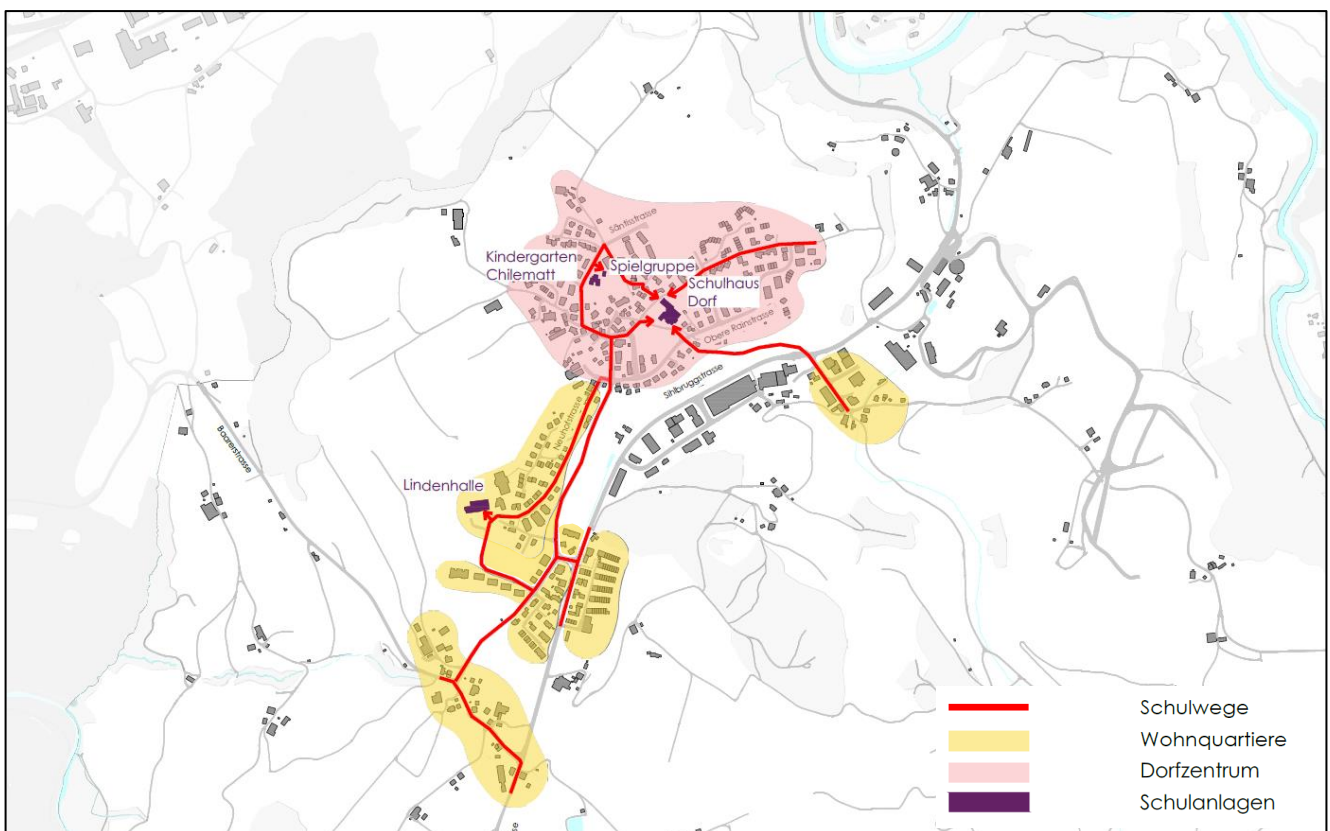


Abbildung 13: Schulwegplan, R+K

3.5 Parkierung

Parkplatzangebot

In der Gemeinde Neuheim liegen acht Parkieranlagen/Parkiermöglichkeiten vor. Dabei ist eine Parkieranlage provisorisch im Dorfzentrum angelegt worden, da dort die Parkplatznachfrage das Parkplatzangebot übersteigt. Auf den restlichen Parkplätzen befinden sich ca. 146 Abstellplätze. Bereits bei kleineren Anlässen unter der Woche stehen aber zu wenige Abstellplätze zur Verfügung. Die Fahrzeuge werden auf den Trottoirs entlang der Poststrasse, der Oberen Rainstrasse und der Neuhofstrasse abgestellt. Dabei behindern die Fahrzeuge den Fussverkehr.

nächtliches Dauerparkieren

Die Gemeinde Neuheim besitzt ein Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Das Reglement besagt, dass in der Nacht nur Fahrzeugbesitzer mit einer Bewilligung auf einem auf öffentlichen Grund liegenden Parkplatz parkieren darf. Die Bewilligung kann allen in der Gemeinde Neuheim wohnhaften Fahrzeugbesitzern erteilt werden, die mangels andere Parkiermöglichkeiten auf einen Parkplatz auf öffentlichem Grund angewiesen sind. Die Monatliche Nachtparkgebühr wurde vom Gemeinderat per 01.03.2021 von CHF 40 auf CHF 60 erhöht. Ca. 45 Parkfelder sind in der Gemeinde Neuheim durch «Nacht parkieren» belegt. Beim Parkplatz «Provisorium Dorf besteht ein Nachtparkverbot

Anlage Nr.	Bezeichnung Parkieranlage	Total pp	Bewirtschaftungsform
1	Neuhofstrasse Nord	ca. 20 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
2	Neuhofstrasse Süd	46 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
3	Maiackerstrasse	15 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
4	Provisorium Dorf	provisoisch	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Nachtparkverbot
5	Säntisstrasse	10 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
6	Dorfplatz	20 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
7	Poststrasse	ca. 30 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
8	obere Rainstrasse	5 PP	6:00-24:00 Uhr = keine Beschränkung 24:00-6:00 Uhr = Beschränkung*
Total		ca. 146 PP	

* Das Parkieren in dieser Zeiten ist nur mit einer behördentlicher Bewilligung gestattet. Für die Bewilligung ist eine monatliche Gebühr von 60 Franken zu entrichten.



Abbildung 14: Situation Parkierung, R+K

3.6 Schwachstellenanalyse

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse sowie den Inputs der vorbereitenden Kommission wurde eine Schwachstellenanalyse erstellt.

Die Schwachstellen lassen sich in einen Hauptproblembereich und weitere Schwachstellen unterteilen. Beim Hauptproblembereich liegt ein Strassenraum vor, welche für die Verkehrsteilnehmer eine ungenügende Infrastruktur, eine ungenügende Verkehrssicherheit und eine unattraktive Gestaltung aufweisen. Bei den weiteren Problembereichen liegen punktuelle Schwachstellen von einzelnen Verkehrsteilnehmern vor.

3.6.1 Hauptproblembereich

Zentrum Die Poststrasse dient als Buswendeschleife. Aufgrund dessen weist sie eine grosszügig dimensionierte Fahrbahnbreite und grosse Kurvenradien auf. Einerseits werden dadurch unangemessene Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs gefördert und andererseits besteht eine geringe Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. Eine Fussgängerquerung über die Poststrasse fehlt. Die Dorfstrasse führt ins Dorfczentrum von Neuheim. Dabei fehlt ein klar wahrnehmbarer Ortseingang.

Auf der Maiackerstrasse besteht eine Engstelle. In diesem Bereich wird der Verkehr im Mischsystem geführt, wodurch eine klare Verkehrsführung der

einzelnen Verkehrsteilnehmer fehlt. Der im Zentrum liegenden Knoten «Zehndermattstrasse/Neuhofstrasse» ist aufgrund von starken Gefällen, ungenügenden Sichtweiten und überdimensionierten Knotenradien als gefährlich einzustufen.

Übersicht Hauptproblembereiche

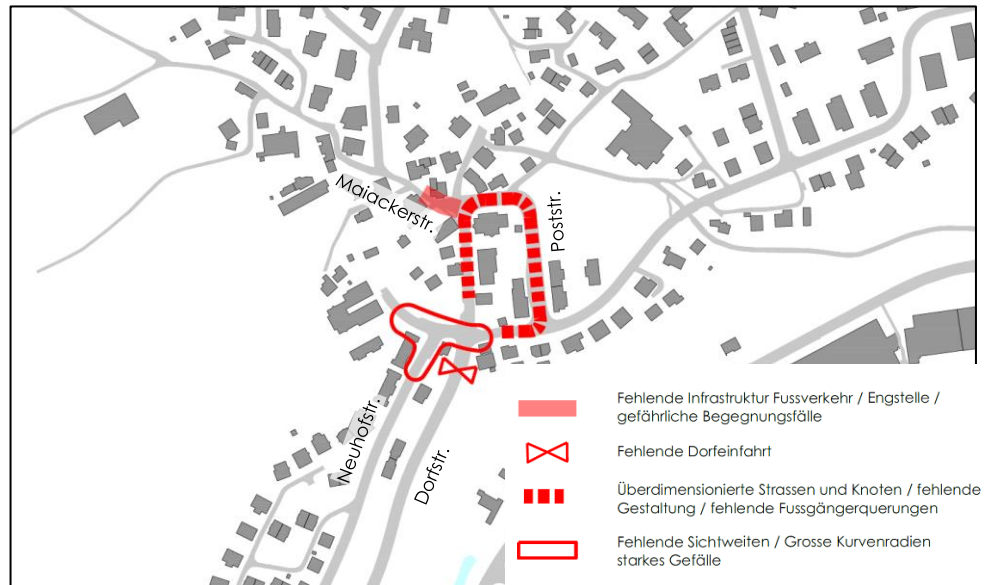


Abbildung 15: Übersicht Hauptproblembereich, R+K

Ausschnitt links:
überdimensionierte
Poststrasse,
Ausschnitt rechts:
Knoten Neuhof-/Zehndermattstrasse








Abbildung 16: R+K, 13.09.2019



Abbildung 17: R+K, 13.09.2019

3.6.2 Weitere Schwachstellen

Nr.	Schwachstellenart	Foto	Beschrieb
Motorisierter Individualverkehr			
MIV-A	Anpassung Geschwindigkeitsregime		<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Neuheim weist noch keine Tempo-30-Zone bzw. Tempo-20-Zone auf. Innerhalb des Siedlungsgebietes gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; In den Wohnquartieren befinden sich unübersichtliche Einmündungen. Zudem wird der Strassenraum von Kindern benutzt. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist in diesen Gebieten zu hoch.
MIV-B	Unfallhäufungen		In der Gemeinde Neuheim befinden sich zwei Unfallhäufungen (vgl. Kapitel 3.2.2). Knoten oder Strecken mit einer Unfallhäufung, weisen eine ungenügende Verkehrssicherheit auf.
MIV-C	unübersichtliche Strassensituation		<ul style="list-style-type: none"> Auf der Neuhofstrasse befindet sich eine gefährliche Kuppe. Durch das starke Gefälle auf der Neuhofstrasse kann die Anhaltesichtweite über die Kuppe nicht gewährleistet werden; Von der Blattmattstrasse ist die Sichtweite auf die Hinterburgstrasse nicht gewährleistet. Es entstehen gefährliche Situationen.
MIV-D	fehlende Wahrnehmung der Ortseingänge		<ul style="list-style-type: none"> Die Ortseingänge in die Gemeinde Neuheim sind kaum wahrnehmbar. Dies wirkt sich negativ auf die Geschwindigkeitsdämpfung und damit auf die Verkehrssicherheit aus; Zudem liegen einzelne Ortseingänge bereits zu weit im Siedlungsgebiet; Die Ortseingänge an der Baarerstrasse/Hinterburgstrasse sowie an der Sihlbruggstrasse sind mit der Sanierung des Kantons Zug im Jahr 2020 bereits umgesetzt worden (vgl. Kapitel 2.6).
MIV-E	überdimensionierte Knotenradien		Grosse Kurvenradien auf Strassen im Siedlungsgebiet fördern unangemessene Geschwindigkeiten. Zudem führen sie zu langen Querungsdistanzen für den Fussverkehr.

MIV-F	Gefährliche Parkplätze		<ul style="list-style-type: none"> • Entlang der Sihlbruggstrasse befinden sich Senkrechtparkplätze; • Die Sihlbruggstrasse ist mit 80 km/h signalisiert. Die Parkplätze liegen in einer Kurve und sind kaum erkennbar; • Die Ausfahrt aus den Parkplätzen ist sehr gefährlich, da insbesondere die Sichtweiten ungenügend sind; • Die Verkehrssicherheit ist nicht gewährleistet.
Veloverkehr			
VV-A	Ungenügende Veloinfrastruktur/Sicherheit		<ul style="list-style-type: none"> • In der Gemeinde Neuheim sind nur wenige Velostreifen oder Velowege vorhanden. Insbesondere auf den stark vom motorisierten Individualverkehr belasteten Strassen und Knoten fehlen Velostreifen und Abbiegehilfen. Ausnahme bildet die Sihlbruggstrasse, da liegt ein einseitiger Velostreifen vor. • Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr ist auf den Verbindungsstrassen grösstenteils nicht gewährleistet.
Fussverkehr			
FV-A	Fehlende Fussgängerstreifen/Fussgängerquerungen		<ul style="list-style-type: none"> • Bei Strassen, über welche wichtige Fussgängerbeziehungen verlaufen, fehlen zum Teil Fussgängerstreifen. Die Fussgänger müssen die Strasse ohne genügenden Schutz überqueren; • Bei Bushaltestellen muss der Fussverkehr die Strasse queren. Vielfach fehlt dabei eine Fussgängerquerung; • Bestehende Fussgängerstreifen liegen teilweise nicht in der Wunschlinie des Fussgängerverkehrs.
FV-B	Ungenügende Fussinfrastruktur		Einzelne Trottoirs in der Gemeinde Neuheim sind zu schmal. Gemäss VSS-Norm 640 070 soll der Gehweg eine Mindestbreite von 1.50 m aufweisen. Schmale Wege führen zu Konfliktsituationen zwischen zwei kreuzenden Fussgängern.
FV-C	Fehlende Fusswegrechtssicherung		Die Fusswege über den Chilenmattweg und ein Teil des Windenwegs sind rechtlich nicht gesichert. Es fehlt ein entsprechender Grundbucheintrag.

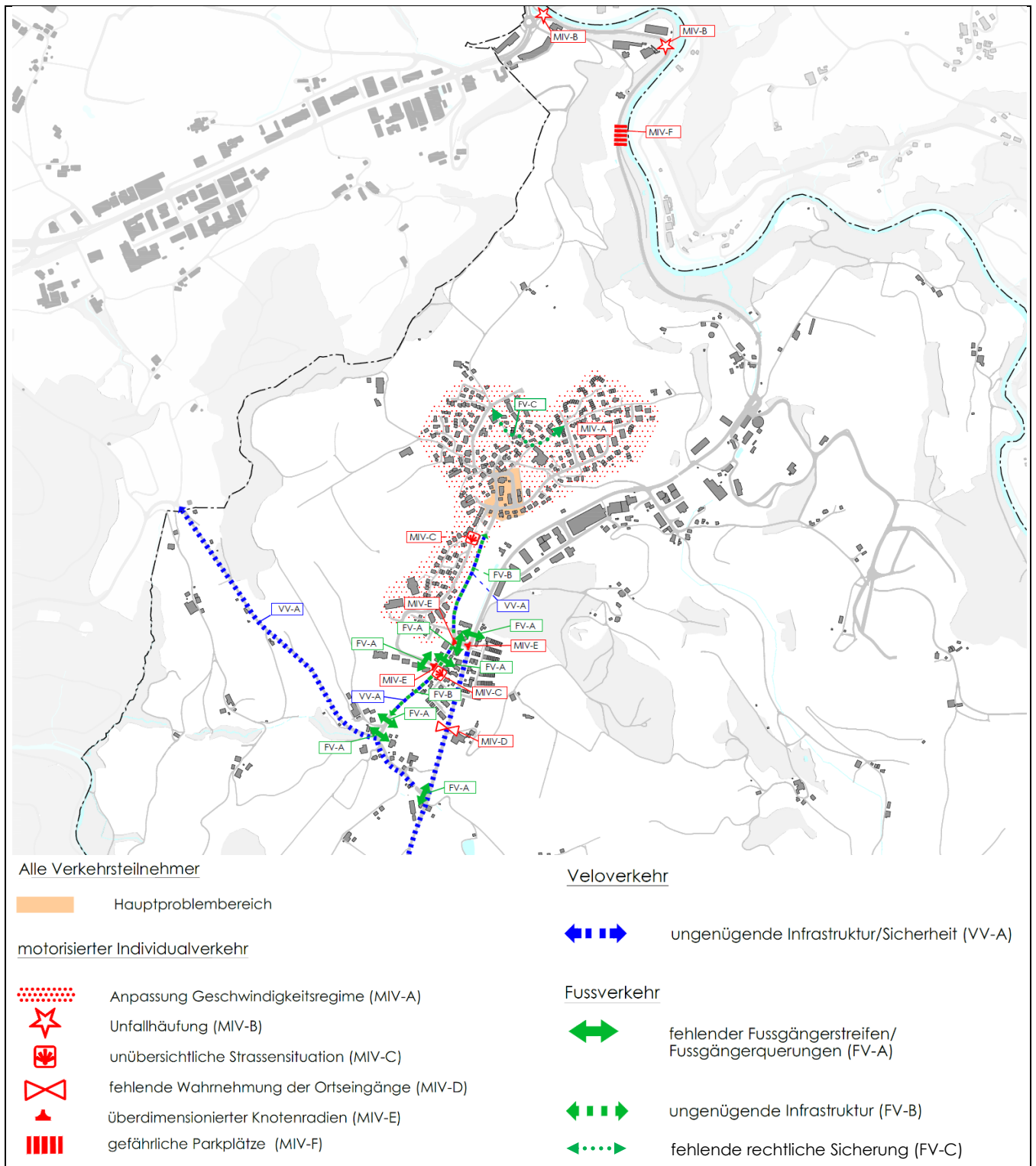


Abbildung 18: Schwachstellenanalyse, R+K

4. Messkampagne

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

- Querschnittsmessungen während einer Woche, vom 27. August bis 2. September 2019;
- Nummernschilderhebungen am 28. August 2019 in der Morgen- (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP);
- Knotenstromaufnahmen während einer Abendspitzenstunde (ASP) vom 2. September 2019.

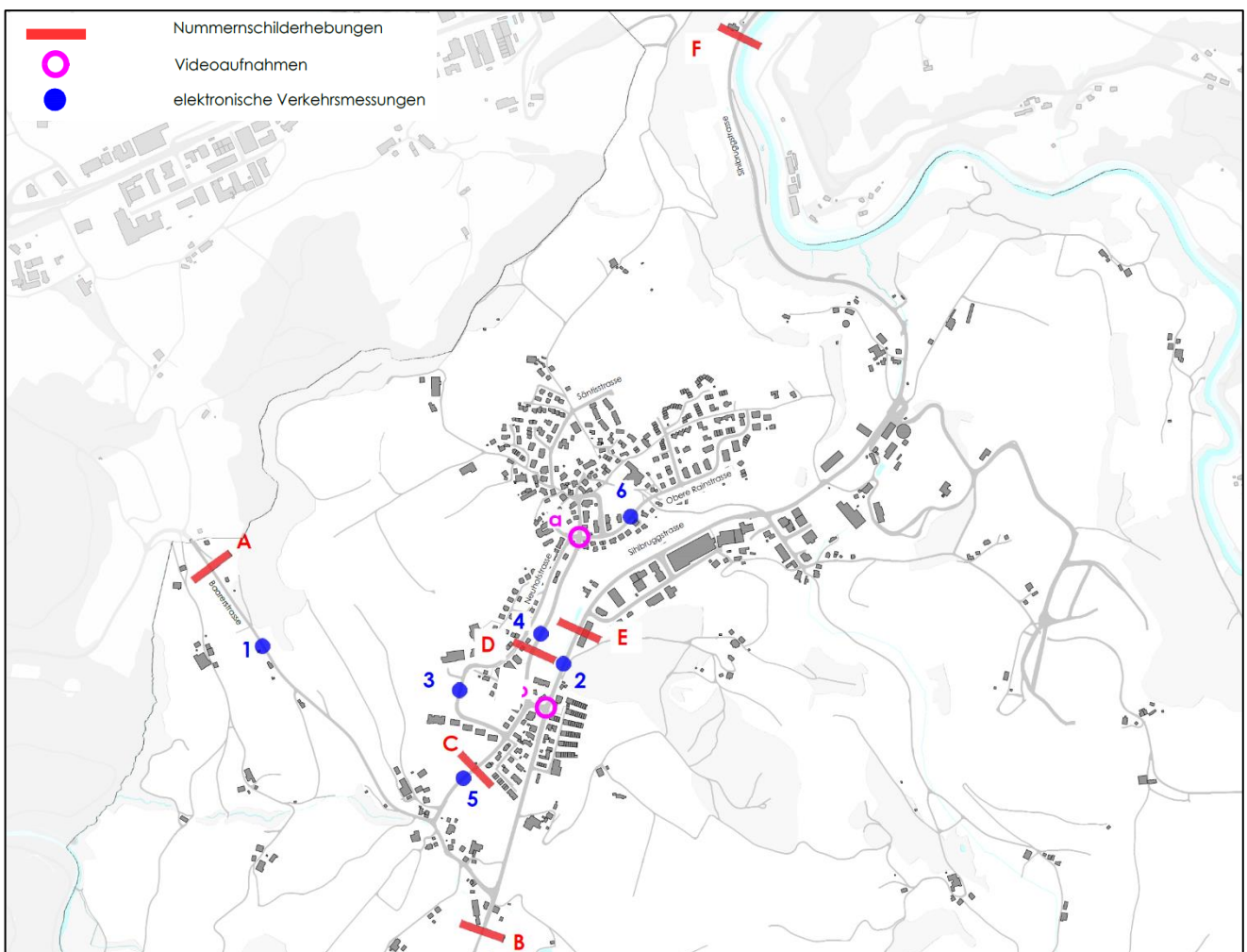


Abbildung 19: Übersicht Messkampagne, R+K

4.1 Querschnittsmessungen

Mittels SR4 Geräten wurde während einer Woche vom 27. August bis 2. September 2019 (Standort 1-6) das Verkehrsaufkommen gemessen. Neben den Verkehrsmengen pro Fahrzeugkategorie (2-Räder, Personenwagen, Lastwagen und Lastenzug) wird auch die Geschwindigkeit sowie die Durchfahrtszeit (Datum und Uhrzeit) gemessen.

An der Edlibachstrasse hat der Kanton eine eigene Messstation. An dem Standort wurde während dem 13. – 19. Mai 2019 (Standort 7) das Verkehrsaufkommen gemessen. Alle Messungen wurden anhand der Jahressganglinie der VSS-Norm auf den Jahresdurchschnitt hochgerechnet.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) variiert zwischen 6'670 Fahrzeuge auf der Edlibachstrasse (Standort 7) und 500 Fahrzeuge auf der Neuhofstrasse (Standort 3), welche als Erschliessungsstrasse klassiert ist. Die signalisierten Geschwindigkeiten werden mit Ausnahme auf der Hinterburgstrasse eingehalten. Auf der Hinterburgstrasse ist die gefahrene Geschwindigkeit (V85%) mit 57 km/h (Standort 5) doch deutlich über der signalisierten Geschwindigkeit (50 km/h).

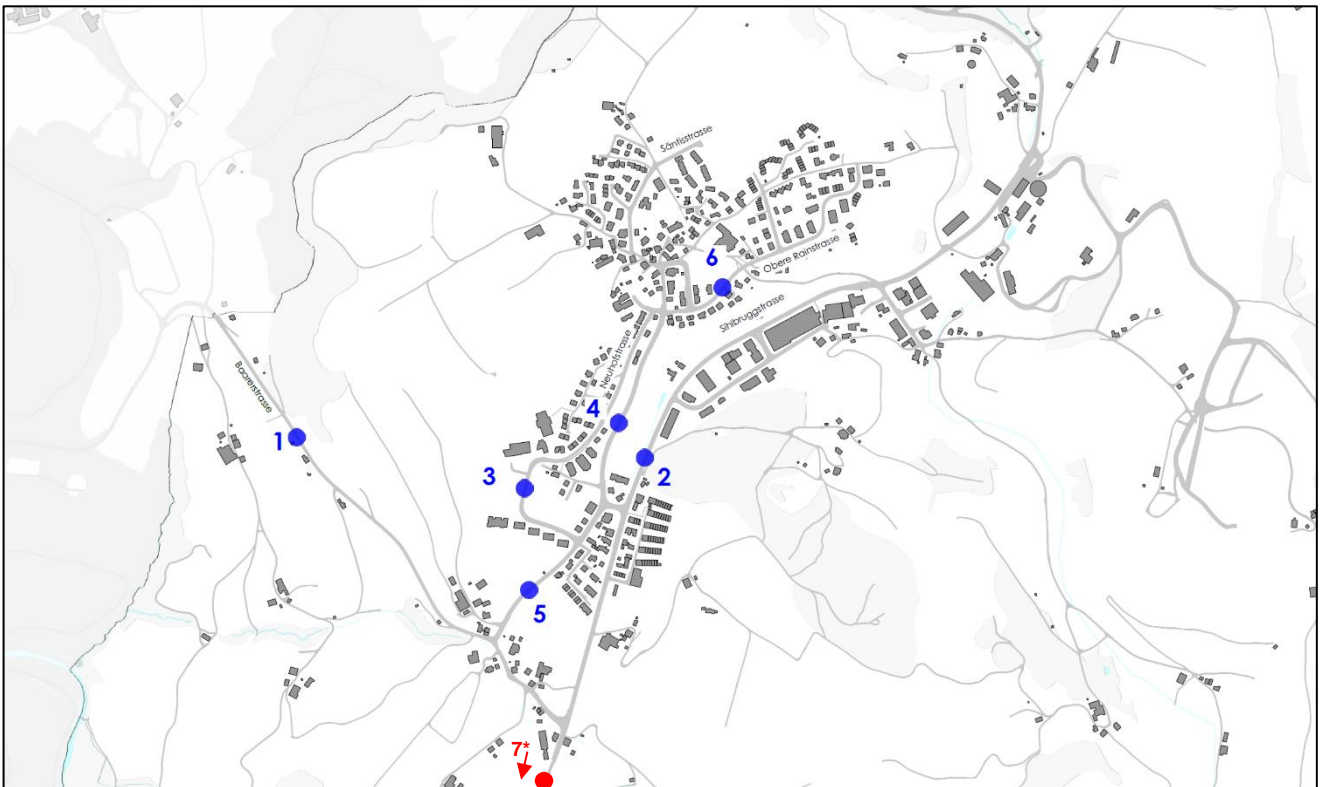


Abbildung 20: Übersicht Querschnittsmessungen, R+K

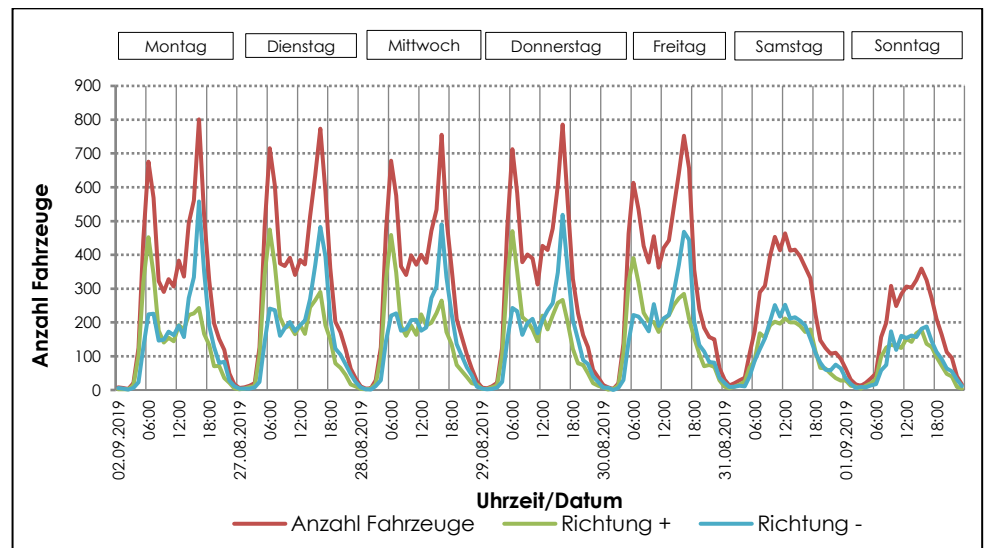
	Messstandorte						
	1	2	3	4	5	6	7
DTV¹⁾ (durchschnittlicher täglicher Verkehr)	4'920	5'360	500	2'500	2'030	950	6'670
DWV¹⁾ (Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr)	5'720	5'970	520	2'800	2'280	1'030	7'470
Anteil Lastwagen und Lastenzüge/Bus	4.2 %	6.2 %	3.0 %	4.2 %	6.0 %	1.5 %	-
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	60 km/h	50 km/h	60 km/h	50 km/h	50 km/h	-
V85 (Geschwindigkeit die von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird)	82 km/h	58 km/h	45 km/h	60 km/h	57 km/h	42 km/h	-

1) Für die Ermittlung des DTV und DWV wurden die Tages- und Monatsganglinie gemäss VSS-Norm (640 005b) berücksichtigt. 2-Räder und fahrzeugähnliche Geräte sind in den DTV-Berechnungen nicht enthalten.

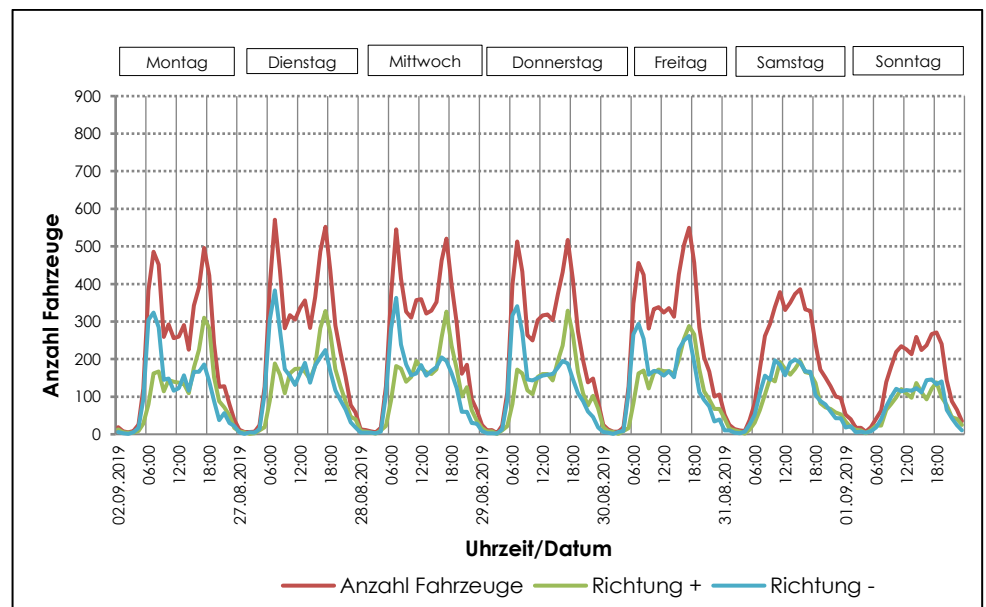
Wochenganglinien

Die nachfolgenden Wochenganglinien zeigen die Verkehrsstärken pro Stunde im Wochenverlauf an den drei Einfallsachsen (Edlibachstrasse, Sihlbruggstrasse, Baarerstrasse) auf. Dabei ist ersichtlich, dass bei allen Einfallsachsen das Verkehrsaufkommen an den Werktagen höher ist als am Wochenende. Auf der Edlibachstrasse sowie auf der Baarerstrasse liegen die Spitzen der Verkehrsmengen in der Abendspitzenstunde zwischen 17:00–18:00 Uhr. Auf der Sihlbruggstrasse übersteigt die Morgenspitzenstunde an einzelnen Tagen die Abendspitzenstunde.

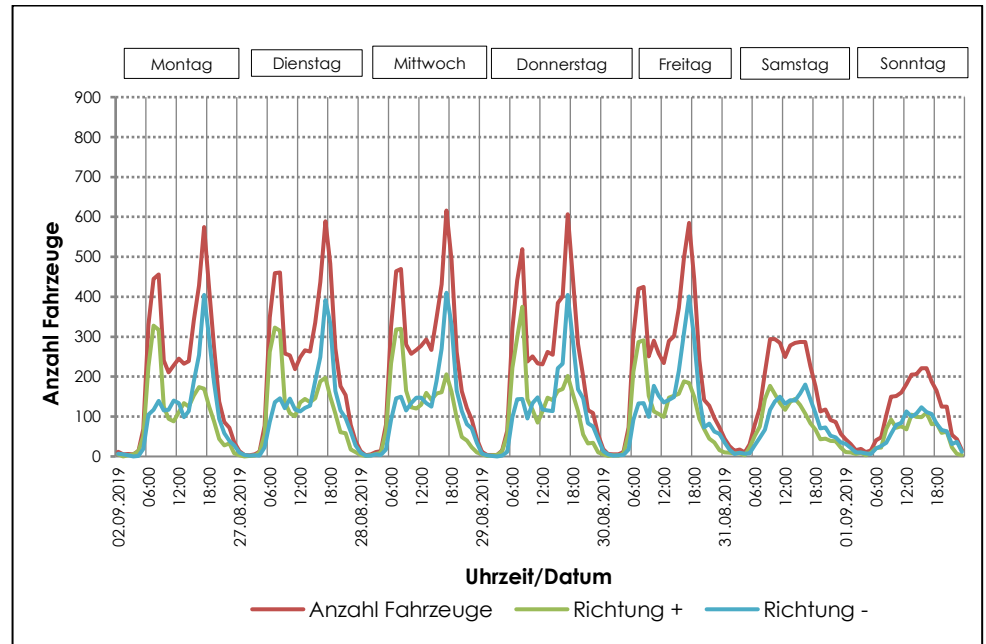
Wochenganglinie:
Edlibachstrasse
(Standort 7)



Wochenganglinie:
Sihlbruggstrasse
(Standort 2)



Wochenganglinie:
Baarerstrasse
(Standort 1)



4.2 Nummernschilderhebung

Auswertung

An sechs Standorten wurde am 28. August 2019 in der Morgen- und Abendspitzenstunde (MSP/ASP) die Nummernschilder der Fahrzeuge mittels Videokameras erfasst. Die Standorte befinden sich bei den drei Einfallsachsen (Sihlbruggstrasse, Edlibachstrasse, Baarerstrasse).

Zusätzlich wurde an den Standorten Hinterburgstrasse, Dorfstrasse sowie an der Sihlbruggstrasse auf Höhe Rütiweid ebenfalls die Nummernschilder erfasst, um den Ziel- /Quellverkehr detaillierter zu analysieren.

Anhand der Nummernschilderhebung kann sowohl der Durchgangsverkehr (Verkehr, welcher das Siedlungsgebiet von Neuheim durchquert), wie auch der Ziel- und Quellverkehr (Verkehr, welcher in oder aus der Gemeinde Neuheim fährt) ermittelt werden.

Die Auswertungen erfolgten zu der Morgen- und Abendspitzenstunde (MSP/ASP). Die Zahlen basieren dabei auf den effektiv gemessenen Werten vom 28. August 2019.

Durchgangsverkehr

Bei der Auswertung des Durchgangsverkehrs wurden nur diejenigen Fahrzeuge erfasst, welche keinen längeren Zwischenhalt (länger als 10 min) in der Gemeinde Neuheim vorgenommen haben.

Der Durchgangsverkehr ist sowohl in der Morgen- (MSP) sowie auch in der Abendspitzenstunde (ASP) zwischen der Baarerstrasse und der Edlibachstrasse am höchsten. Dieser Durchgangsverkehr senkt die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Hinterburgstrasse zwischen der Baarer- und der Edlibachstrasse. Ebenfalls stark vom Durchgangsverkehr geprägt ist die

Sihlbruggstrasse. Die Fahrbeziehung «Sihlbruggstrasse – Baarerstrasse» ist kaum vom Durchgangsverkehr geprägt.

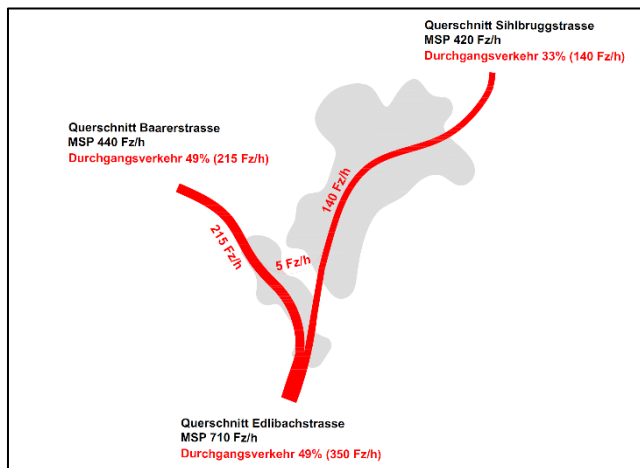


Abbildung 21: Durchgangsverkehr MSP vom 29. August 2019, Darstellung, R+K

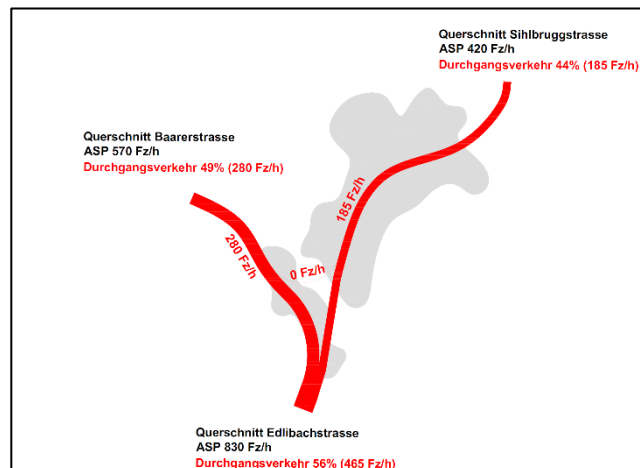
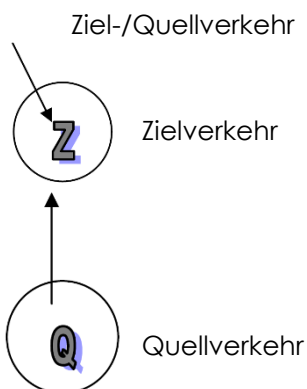


Abbildung 22: Durchgangsverkehr ASP, vom 29. August 2019, Darstellung, R+K



Der restliche Verkehr, welcher nicht dem Durchgangsverkehr angehört und die Einfallsachsen passieren, wird dem Ziel-/Quellverkehr zugeordnet. Über alle 3 Einfallsachsen betrachtet liegt der Ziel-/Quellverkehr in der **Morgenspitzenstunde bei 44 %** und in der **Abendspitzenstunde bei 50 %**. Demzufolge wird rund die Hälfte des Verkehrs auf den Kantonsstrassen von den Anwohnenden der Gemeinde Neuheim verursacht. In der nachfolgenden Tabelle ist die Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs über die jeweiligen Einfallsachsen dargelegt. Auffallend ist dabei der hohe Anteil Zielverkehr in der Morgenspitzenstunde und der hohe Anteil Quellverkehr in der Abendspitzenstunde über die Edlibachstrasse. Dabei handelt es sich um Pendlerströme zwischen Neuheim und Menzingen respektive Aegeri.

Einfallsachsen	Morgenspitzenstunde		Abendspitzenstunde	
	Zielverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Quellverkehr
Sihlbruggstrasse	18 %	42 %	30 %	22 %
Edlibachstrasse	60 %	29 %	24 %	58 %
Baarerstrasse	22 %	29 %	46 %	19 %
Total (alle Einfallsachsen)	350 Fz/h	515 Fz/h	445 Fz/h	445 Fz/h

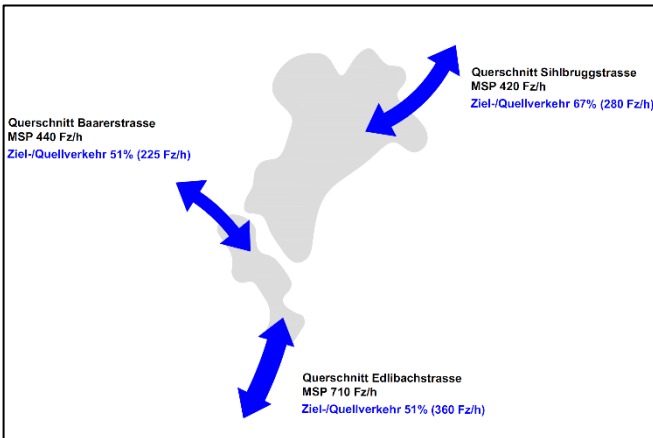


Abbildung 23: Ziel-/Quellverkehr vom 29. August 2019, Darstellung R+K,

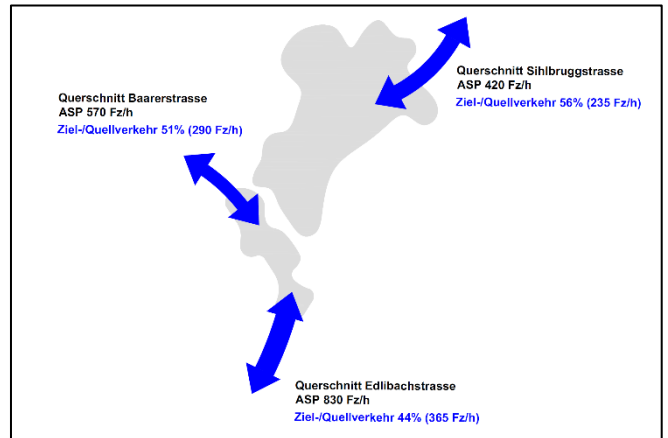


Abbildung 24: Ziel-/Quellverkehr vom 29. August 2019, Darstellung R+K

Gebietsbezogener Ziel-/Quellverkehr

Durch die Nummernschilderhebung an den Standorten «Hinterburgstrasse», «Dorfstrasse» sowie an der «Sihlbruggstrasse auf Höhe Rütliweid» kann der Ziel- / und Quellverkehr detaillierter untersucht werden. Dabei werden die Gebiete «Dorf» und das Gewerbegebiet östlich der Sihlbruggstrasse differenziert.

Dorfstrasse

Die Verteilung der Fahrzeuglenkenden, welche in oder aus dem Dorf Neuheim fahren, verteilen sich je ungefähr zu einem Drittel über die Einfallsachsen. Dadurch haben alle drei Einfallsachsen für das Dorf Neuheim eine gleich hohe Bedeutung. Fahrzeuglenkende des Dorfs benutzen die Hinterburgstrasse, um auf die Baarerstrasse zu gelangen. Für Fahrzeuglenkende in Richtung Menzingen hat die Hinterburgstrasse nur eine untergeordnete Bedeutung, sie bevorzugen den Knoten «Sihlbruggstrasse/Dorfstrasse».

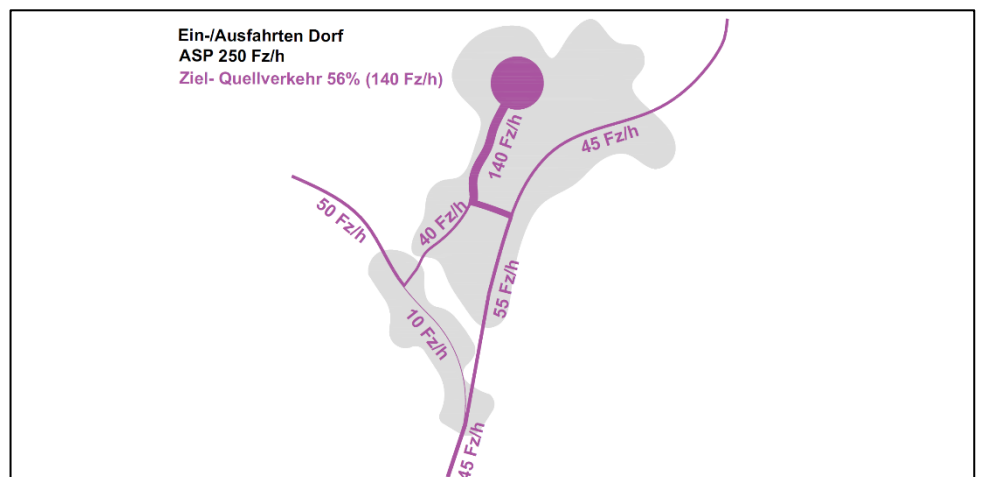


Abbildung 25: Ziel-/Quellverkehr vom 29. August 2019, aus Dorfzentrum, Darstellung R+K

Gewerbegebiet

Das Gewerbegebiet entlang der Sihlbruggstrasse ist ein grosser Verkehrserzeuger in der Gemeinde Neuheim. Der erzeugte Verkehr wird mit rund 175 Fahrzeugen pro Stunde (65 %) grösstenteils über die Sihlbruggstrasse in Richtung Sihltalstrasse abgeleitet. Die Baarerstrasse hat für den Verkehr des Gewerbegebietes nur eine untergeordnete Bedeutung.

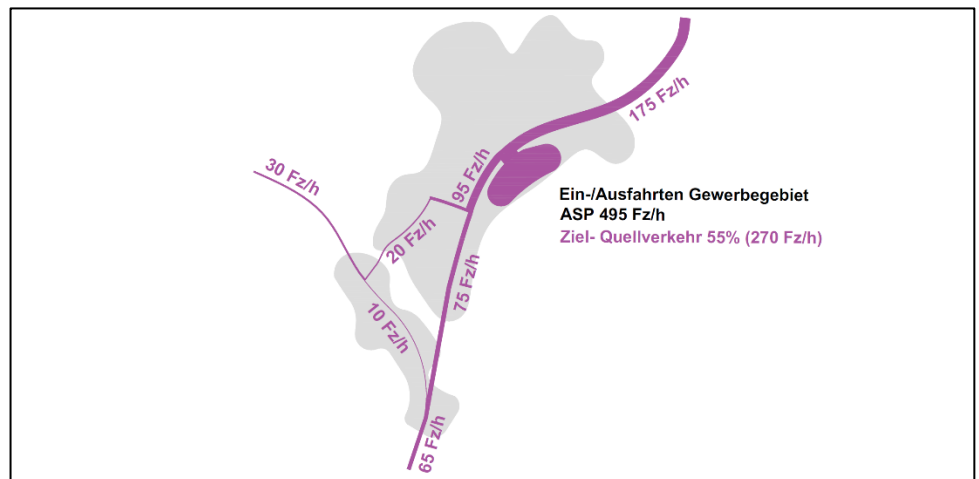


Abbildung 26: Ziel-/Quellverkehr vom 29. August 2019, aus Gewerbegebiet, Darstellung R+K

Binnenverkehr

Der Verkehr, welcher das Ziel sowie die Quelle innerhalb der Gemeinde Neuheim hat, wird als Binnenverkehr bezeichnet. Der Anteil Binnenverkehr ist insbesondere zwischen dem Dorfzentrum und den weiter umliegenden Wohnquartieren hoch. Der hohe Anteil Binnenverkehr soll mit attraktiven Fuss- und Velorouten reduziert werden.

4.3 Knotenstromaufnahmen

Anhand der Knotenstromaufnahme wurde das Abbiegeverhalten am Knoten «Dorfstrasse/Sihlbruggstrasse» und «Dorfstrasse/obere Rainstrasse» untersucht. Die Knoten wurden während der Abendspitzenstunde (17:00-18:00 Uhr) am 2. September mittels Videoaufnahmen erhoben und ausgewertet. Mit dem Programm Knobel (Version 7) wurde die Leistungsfähigkeit der Knoten überprüft. Beide Knoten weisen die Verkehrsqualitätsstufe A auf. Dieser Verkehrszustand bedeutet, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer von den anderen nicht beeinflusst werden.

Aufgrund der Verkehrsbelastung sind keine Anpassungen an den Knoten vorzunehmen. Die Knoten werden auch noch im Jahr 2035 genügend leistungsfähig sein.

Verkehrsaufkommen
Zuflüsse Knoten Sihl-
bruggstrasse/
Dorfstrasse

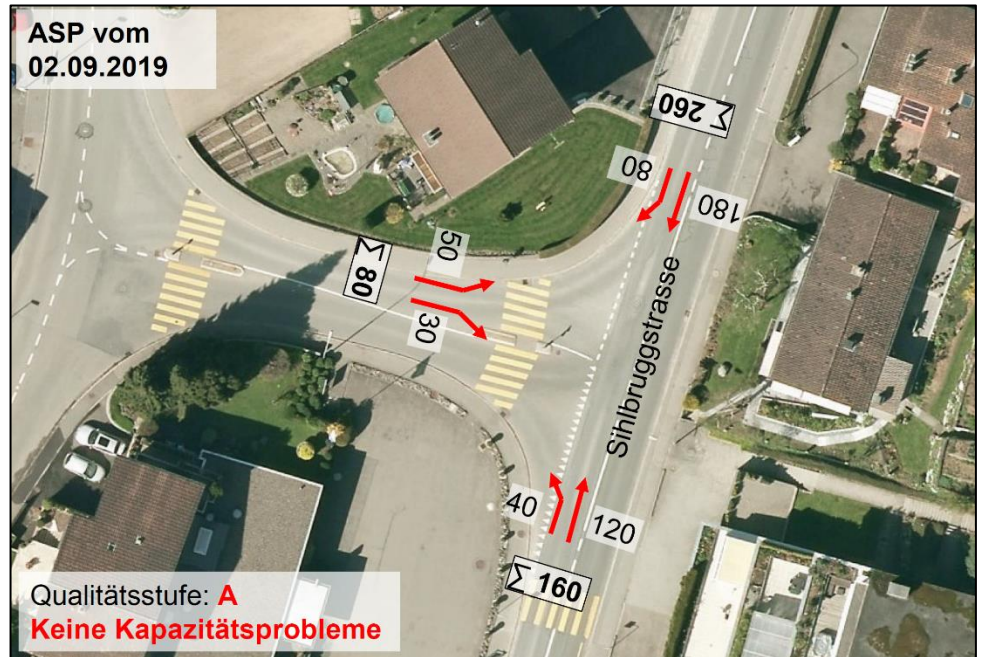


Abbildung 27: Zuflüsse vom 2. September 2019 zwischen 17:00 und 18:00 Uhr (ASP), Hintergrundbild von zugmap.ch

Verkehrsaufkommen
Zuflüsse Knoten
Dorfstrasse/
obere Rainstrasse

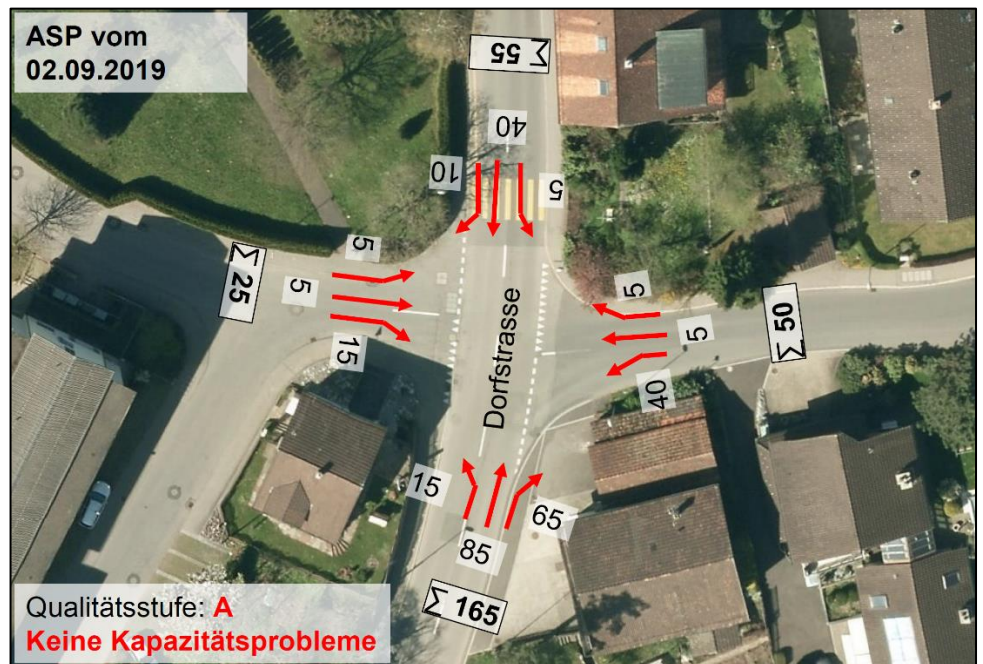


Abbildung 28: Zuflüsse vom 2. September 2019 zwischen 17:00 und 18:00 Uhr (ASP), Hintergrundbild von zugmap.ch

4.4 Fussgängerströme

Neben dem motorisierten Individualverkehr wurden am 2. September 2019 an den Knoten «Dorfstrasse/Sihlbruggstrasse» und «Dorfstrasse/obere Rainstrasse» auch die Fussgängerströme erhoben. Diese zeigen an den jeweiligen Knoten während 12 Stunden die wichtigen Fussgängerbeziehungen auf.

Knoten
Dorfstrasse/Sihl-
bruggstrasse

Am Knoten Dorfstrasse/Sihlbruggstrasse liegen zwei Fussgängerstreifen vor. Dabei überquert einer die Dorfstrasse und der andere die Sihlbruggstrasse. In der nachstehenden Abbildung sind die wichtigen Fussgängerströme über 12 Stunden ersichtlich (Montag 2. September 2019, 12:00 Uhr-19:00 Uhr / Dienstag 3. September 2019, 7:00 Uhr-12:00 Uhr). Dabei zeigt sich, dass der Fussgängerstreifen über die Sihlbruggstrasse auf einem Hauptstrom liegt. Allerdings überqueren einzelne Personen die Strasse weiter südlich bei der Bushaltestelle. Die Lage des Fussgängerstreifens ist zu überprüfen. Der Fussgängerstreifen über die Dorfstrasse wird weniger benutzt. Der Hauptverkehrsstrom der Fussgänger verläuft nicht über den Fussgängerstreifen. Viele Personen überqueren die Strasse beim Knoten «Dorfstrasse/Hinterburgstrasse».

Fussgängeraufkom-
men (Anzahl Fussgän-
ger)

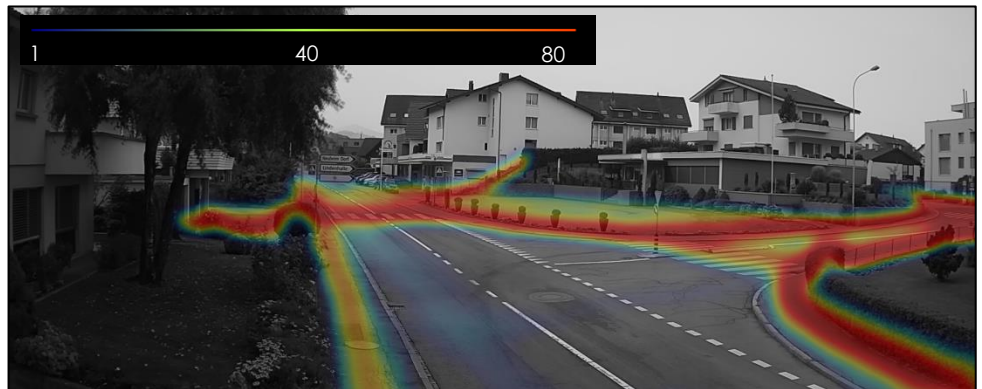


Abbildung 29: Fussgängerverkehrsaufkommen am Knoten Dorfstrasse/Sihlbruggstrasse vom Montag und Dienstag 2./3. September 2019 während 12 Stunden

Fussgängerstreifen
Sihlbruggstrasse

Der Fussgängerstreifen Sihlbruggstrasse wird grundsätzlich wenig benutzt. Die Spitzen liegen unter der Woche am Morgen über den Mittag sowie am späten Nachmittag.

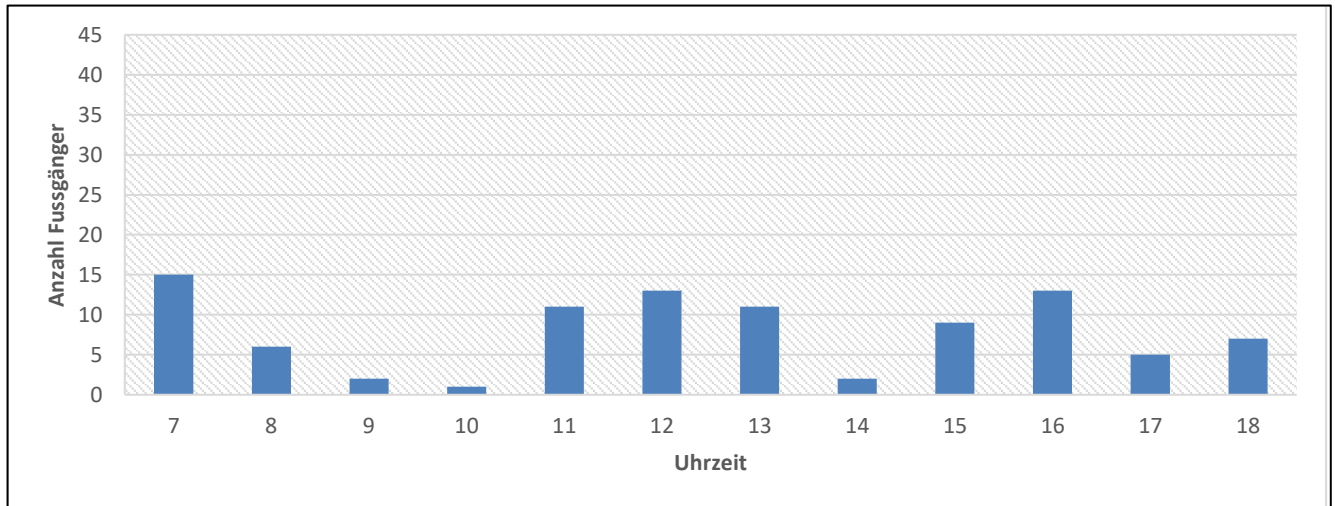


Abbildung 30: Fussgängeraufkommen am Fussgängerstreifen Sihlbruggstrasse vom 2. und 3. September 2019, Darstellung R+K

Fussgängerstreifen
Dorfstrasse

Aufgrund der sehr geringen Anzahl Fussgänger, welche den Fussgängerstreifen an dieser Lage benutzen ist der Fussgängerstreifen zu prüfen. Allenfalls ist er an dieser Lage zu entfernen.

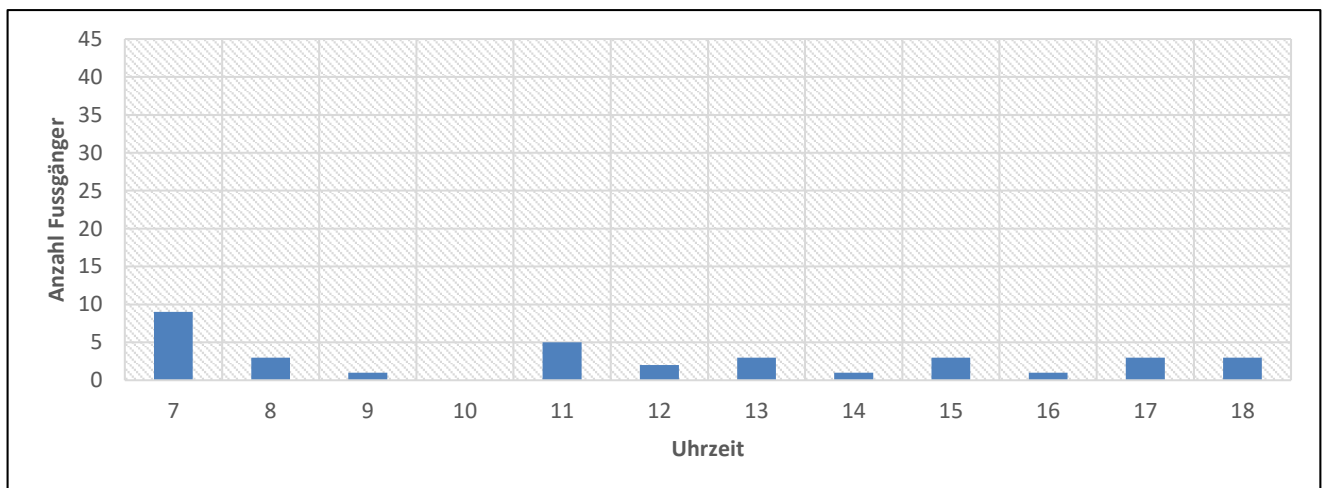


Abbildung 31: Fussgängeraufkommen am Fussgängerstreifen Dorfstrasse vom 2. und 3. September 2019, Darstellung R+K

Knoten
Dorfstrasse/obere
Rainstrasse

Am Knoten «Dorfstrasse/obere Rainstrasse» liegt ein Fussgängerstreifen vor. In der nachstehenden Abbildung sind die wichtigen Fussgängerströme über 12 Stunden ersichtlich (Montag 2. September 2019, 12:00 Uhr-19:00 Uhr / Dienstag 3. September 2019, 7:00 Uhr-12:00 Uhr). Dabei zeigt sich, dass die Beziehung obere Rainstrasse – Zehndermattstrasse von vielen Fussgänger benutzt wird. Der Fussgängerstreifen liegt auf der direkten Linienführung.

Fussgängeraufkommen (Anzahl Fussgänger)

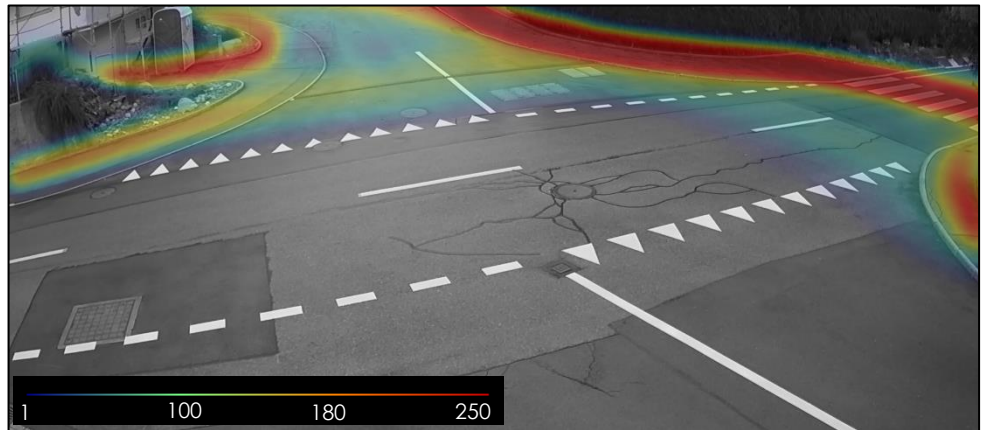


Abbildung 32: Fussgängerverkehrsaufkommen am Knoten Dorfstrasse/obere Rainstrasse vom Montag und Dienstag 2./3. September 2019 während 12 Stunden

Fussgängerstreifen Dorfstrasse Nord

Der Fussgängerstreifen weist am Morgen sowie am Mittag hohe Verkehrsmengen auf. Der Fussgängerstreifen wird auch von vielen Schulkindern benutzt.

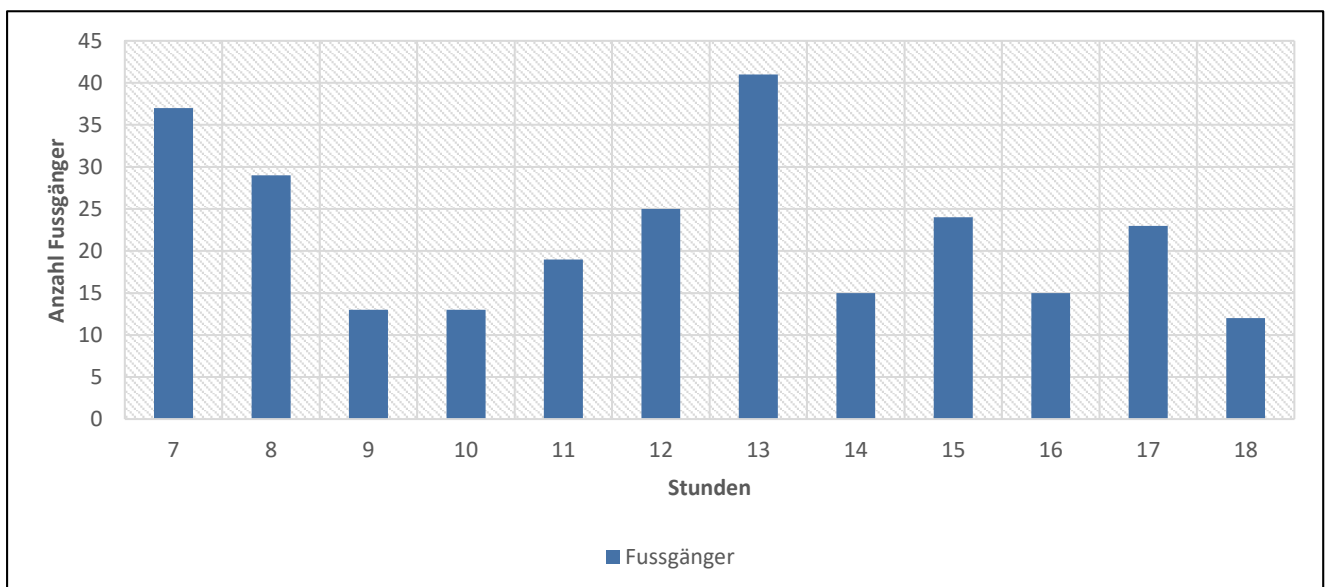


Abbildung 33: Fussgängeraufkommen am Fussgängerstreifen Dorfstrasse Nord vom 2. und 3. September 2019, Darstellung R+K

4.5 Veloströme

Mit der heutigen Veloinfrastruktur ist der Veloverkehr am Knoten «Dorfstrasse/Sihlbruggstrasse» nur von untergeordneter Bedeutung. Ein wesentlich höherer Anteil am Veloverkehr weist der Knoten «Dorfstrasse/obere Rainstrasse» auf. Dieser Knoten wird auch von vielen Schulkindern mit dem Velo befahren. Wichtige Beziehungen sind dabei die Dorfstrasse sowie der Abzweiger in Richtung Neuhofstrasse.

Veloverkehrsaufkommen (Anzahl Velofahrer)

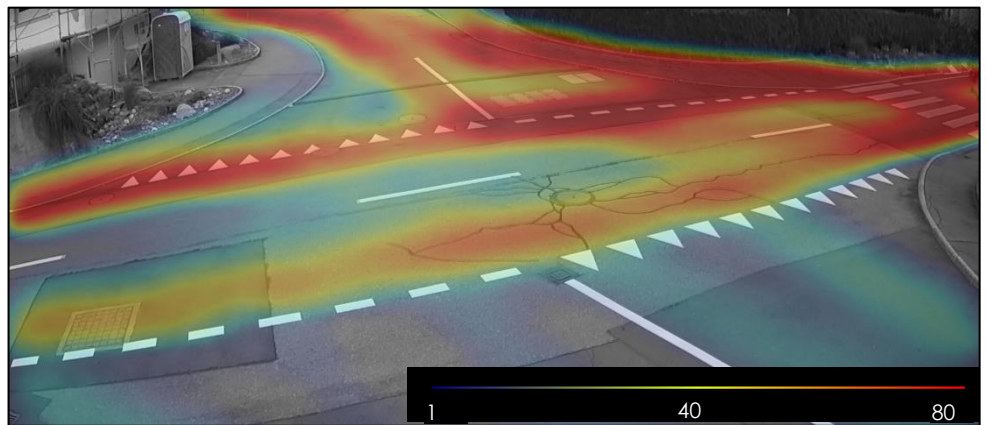


Abbildung 34: Veloverkehrsaufkommen am Knoten Dorfstrasse/obere Rainstrasse vom Montag und Dienstag 2./3. September 2019 während 12 Stunden

4.6 Fazit

Aus der Messkampagne sind folgende wichtige Aussagen zu entnehmen und im Gesamtverkehrskonzept zu berücksichtigen:

- Der Verkehr auf der Edlibachstrasse in Richtung Menzingen hat in den letzten Jahren zugenommen (+1.5%) und wird voraussichtlich auch in Zukunft weiter ansteigen;
- Die Gemeinde Neuheim weist einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf (zwischen 33 % und 56 %). Insbesondere auf den Fahrbeziehungen zwischen Menzingen – Sihlbrugg und Baar – Menzingen ist der Durchgangsverkehr hoch;
- Der Durchgangsverkehr tangiert das Dorfzentrum von Neuheim nicht;
- Die Hinterburgstrasse zwischen Baarerstrasse und Dorfstrasse wird kaum vom Durchgangsverkehr genutzt;
- Der Anteil Binnenverkehr ist insbesondere zwischen dem Dorfzentrum und den unten liegenden Wohnquartieren hoch;
- Die Hauptknoten in der Gemeinde Neuheim weisen keine Kapazitätsprobleme auf.

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 Agglomerationsprogramm)

- Um die Attraktivität der Siedlungsräume und die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten, muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössert werden.
- Der verbleibende motorisierte Individualverkehr ist siedlungsverträglich abzuwickeln.

Hauptziele

- Schaffen eines siedlungsverträglichen und attraktiven Dorfzentrums mit hoher Aufenthaltsqualität.

5.1.2 Teilziele

Motorisierter Individualverkehr

- Direktes Leiten des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptverbindungen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduktion von Unfallhäufungen);
- Geeignete Erschliessung von noch unbebauten Bauzonen sowie von allfälligen Siedlungsgebietserweiterungen;
- Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs bei Beginn des Siedlungsgebietes;
- Auf die Nutzungsstruktur angepasstes Verkehrsregime;
- Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung.

Öffentlicher Verkehr

- Anschlüsse an wichtige Knotenpunkte sicherstellen;
- Die Bushaltestellen sind gemäss dem Bundesgesetz «über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung» auszugestalten.

Velo- und Fussverkehr

- Sicheres, direktes und attraktives Fuss- und Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr;
- Sichere und attraktive Überquerungen der Verbindungsstrasse für den Fuss- und Veloverkehr;
- Gewährleistung der Schulwegsicherheit mit genügend breiten Trottoirs und sicheren Querungsstellen über die Hauptstrassen;
- Hindernisfreie Fussgängerführung;

Parkierung

- Einführung einer Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht;
- Das Angebot der Parkplätze soll der Nachfrage entsprechen.

5.2 Zukunftsbild

Hauptverkehrsstrassen	In der Gemeinde Neuheim bildet die Hauptverkehrsstrasse A4a die übergeordnete Strasse. Sie liegt allerdings im nördlichsten Bereich von der Gemeinde Neuheim und tangiert das Siedlungsgebiet nicht. Für die Gemeinde Neuheim sind die Sihlbruggstrasse die Edlibachstrasse und die Baarerstrasse sowie ein Abschnitt der Hinterburgstrasse als Verbindungsstrasse auf die Hauptverkehrsstrasse A4a oder als Verbindung in die umliegenden Gemeinden massgebend.
Erschliessung auf Hauptverbindung	Die Knoten «Sihlbruggstrasse/Dorfstrasse/Edlibachstrasse» und «Baarerstrasse/Hinterburgstrasse» bilden den Anschluss in das Dorfzentrum von Neuheim. Die Hinterburgstrasse und die Dorfstrasse verbinden einerseits das Dorfzentrum mit den aussen liegenden Siedlungsgebieten und andererseits bilden sie den Anschluss ans übergeordnete Strassennetz (Sihlbruggstrasse/Baarerstrasse/Edlibachstrasse). Auf den Hauptverbindungen ist mit einer Gestaltung der Ortseingänge auf den Siedlungsbeginn aufmerksam zu machen. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und erhöht ihre Attraktivität.
siedlungsverträgliches Verkehrsregime	Die Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes (erweitertes Dorfzentrum) werden lediglich von den Anwohnenden der Gemeinde Neuheim befahren. Für eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität sollen diese Strassen mit einem siedlungsverträglichen Verkehrsregime ausgestaltet werden.
Aufwertung Dorfzentrum	Das Dorfzentrum weist diverse Schwachstellen im Bereich Verkehr auf. Die Verkehrsprobleme sollen behoben und gleichzeitig soll das Zentrum mit attraktiven Freiräumen, geeigneten Nutzungen und mit einem siedlungsverträglichem Verkehrsregime gestärkt werden. Zur Stärkung des Dorfzentrums sind die Strassenräume aufzuwerten und der Fuss- und Veloverkehr zu fördern.
Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Verkehr in der Gemeinde Neuheim soll weiterhin verbessert und optimiert werden. Die Anschlüsse in Richtung Baar und Menzingen sollen gestärkt werden. Gleichzeitig soll der Anschluss ans Arbeitsgebiet Sihlbrugg gefördert werden.
Velorouten	Der Veloverkehr weist trotz teils starkem Gefälle in der Gemeinde Neuheim ein grosses Potenzial auf. Die Nachbargemeinden Baar, Menzingen, Horgen sind gut mit dem Velo, insbesondere mit den E-Bikes, erreichbar. Für den Veloverkehr sind sichere, direkte und schnelle Velorouten für den Alltags- und Freizeitverkehr anzustreben.
Fussgänger	Die Aufenthaltsqualität soll für den Fussgänger erhöht und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Insbesondere sind sichere und attraktive Übergänge über die übergeordneten Verbindungsstrassen (Sihlbruggstrasse/Baarerstrasse) für den Fussgänger zu realisieren.

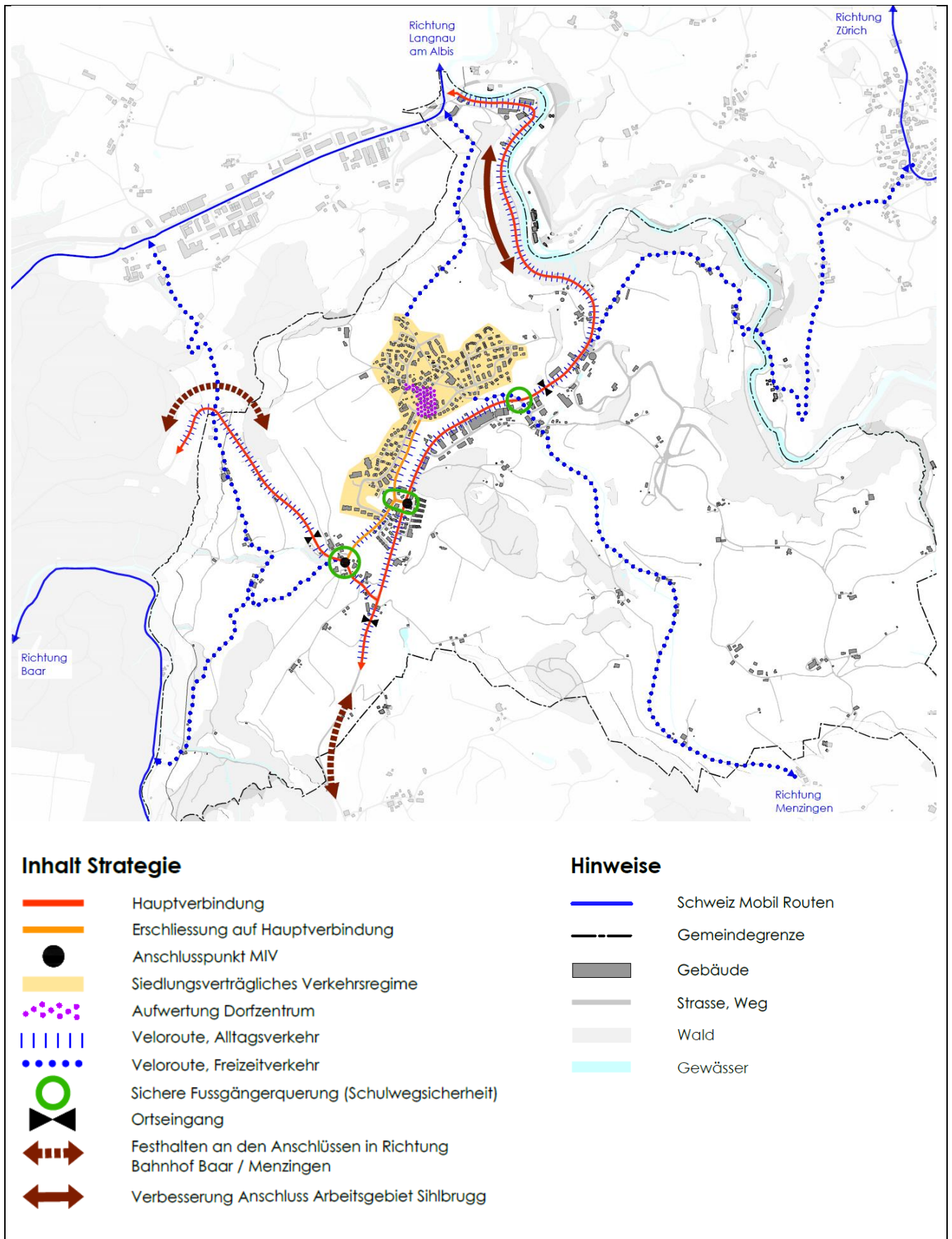


Abbildung 35: Strategieplan, R+K

6. Massnahmen

Die Massnahmen werden in Hauptmassnahmen und weitere Massnahmen unterteilt. Massnahmen, welche verortet werden können, sind dem jeweiligen Massnahmenplan zu entnehmen. Bei verschiedenen Massnahmen liegt die Planungshoheit beim Kanton und nicht bei der Gemeinde. Bei diesen Massnahmen soll die Gemeinde die Umsetzung anstossen. Zudem setzt sich die Gemeinde in der Zusammenarbeit mit dem Kanton für ihre Interessen ein. Bei drei Massnahmen liegen die Schwachstellen sowohl auf den Gemeindestrassen sowie auch auf den Kantonsstrassen. In diesem Fall ist der Kanton auf den Kantonsstrassen für die Behebung der Schwachstelle verantwortlich und die Gemeinde auf den Gemeindestrassen.

Massnahmen mit Koordinationsbedarf Kanton Zug

- HMA, MIV 02, MIV 03, MIV 07, ÖV 02, ÖV 03
- VV 01, VV 03, VV 04, VV05, FV 01, FV 02, FV 03

Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen





- MIV 05, ÖV 01
- FV 04

6.1 Hauptmassnahme

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
HMA	 <p>Aufwertung Zentrum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes oder Konkurrenzverfahren (z. B. Studienauftrag) zur geeigneten Raumaufteilung sämtlicher Verkehrsteilnehmer; • Redimensionierung und Umgestaltung des Strassenraumes und der Knoten zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs; • Gestaltung eines Ortseingangs auf der Dorfstrasse, um den Fahrzeuglenker darauf aufmerksam zu machen, dass er sich im Dorfzentrum befindet. • Umgestaltung des Knotens Neuhofstrasse/Zehndermattstrasse; • Prüfung einer temporeduzierten Zone; • In Abstimmung mit der Aufwertung soll die Bushaltestelle «Dorf» behindertengerecht ausgestaltet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsverträgliches und attraktives Ortszentrum; • Erhöhung der Aufenthaltsqualität; • Erhöhung der Verkehrssicherheit; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim in Absprache mit Kanton Zug

6.2 Weitere Massnahmen

6.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
MIV 01	 <p>Ergänzung Strassennetz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des untergeordneten Strassennetzes; • Erschliessung der unbebauten Bauzonen im Ringsystem (Verlängerung der Säntisstrasse und der Birkenstrasse). 	<ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Erschliessung der unbebauten Bauzonen; 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim
MIV 02	 <p>Überprüfung Verkehrssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Sihlbruggstrasse bestehen zwei Unfallhäufungen (mehrere Unfälle an der gleichen Stelle); • Die Verkehrssicherheit ist bei diesen beiden Stellen punktuell zu überprüfen und geeignete Massnahmen vorzuschlagen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion von Unfallhäufungen; • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	sofort	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an ASTRA
MIV 03	 <p>Gestaltung Ortseingänge</p> <ul style="list-style-type: none"> • An der Edlibachstrasse ist der Ortseingang mit der Signalisation «Generell 50» zu Beginn des Siedlungsgebietes (mindestens eine Seite bebaut) zu platzieren; • Die Fahrzeuglenkenden sollen auf die Ortseinfahrt mit klarer Gestaltung aufmerksam gemacht werden z. B. durch ein Horizontalversatz, ein Baumtor etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Klare Erkennbarkeit des Ortseingangs; • Reduktion der Geschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an Kanton Zug
MIV 04	 <p>Prüfung von Tempo-30-Zonen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Tempo-30-Zone in den Wohnquartieren zur Förderung der Aufenthalts- und Wohnqualität; • Durch die Einführung der Tempo-30-Zone kann die Verkehrssicherheit auf der Neuhofstrasse bei der Kuppe erhöht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere; • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim

MIV 05		<p>Reduktion Knotenradien</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Knotenradien sollen auf das erforderliche Mass reduziert werden; • Für die Fussgänger vereinfacht sich die Überquerung der Strasse durch die reduzierten Knotenradien (vgl. Massnahme FV 02 und FV 03). 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsverträgliche und attraktive Wohnquartiere; • Auf die Strassenfunktion abgestimmte Strassendimensionierung; • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	tief	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton Zug auf Kantonsstrassen • Gemeinde Neuheim auf Gemeindestrassen
MIV 06		<p>Sichtweite gewährleisten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von der Blattmattstrasse ist die Sichtweite auf die Hinterburgstrasse aufgrund einer Hecke nicht gewährleistet. Aufgrund dessen können am vierarmigen Knoten gefährliche Situationen entstehen; • Geeignete Massnahmen sind zu prüfen. Das Sichtfeld muss auf einer Höhe zwischen 0.60 m und 3.0 m frei sein; • Weitere problematische Sichtweiten im Dorfzentrum werden mit der Prüfung einer Tempo-30-Zone abgehandelt (vgl. MIV 04). 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	tief	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim
MIV 07		<p>Verbesserung Verkehrssicherheit Parkfelder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrssicherheit der Parkfelder ist zu erhöhen; • Die Umgestaltung der Parkfelder sowie eine geeignete Ein- und Ausfahrt auf den Parkplatz ist zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an Kanton Zug

6.2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
ÖV 01	 <p>Aufwertung Bushaltestelle / behindertengerechte Ausgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Bushaltestellen sollen einen genügend breiten Wartebereich aufweisen und überdacht sein; Die Bushaltestellen sind gemäss dem Bundesgesetz «über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung» auszugestalten. 	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> Kanton Zug und Gemeinde Neuheim auf Kantonsstrassen; Gemeinde Neuheim auf Gemeindestrassen.
ÖV 03	 <p>Prüfung Buslinie nach Arbeitsplatzgebiet Sihlbrugg</p> <ul style="list-style-type: none"> Durch die Einführung der neuen Buslinie Nr. 32 ist das Arbeitsplatzgebiet Sihlbrugg von der Gemeinde Neuheim nicht mehr mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar; Um die ÖV-Erschliessung in das Arbeitsgebiet «Sihlbrugg» zu verbessern, soll geprüft werden, ob die bestehende Buslinie Nr. 32 bis nach Sihlbrugg verlängert werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> Verlagerung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Kanton Zug Gemeinde Neuheim

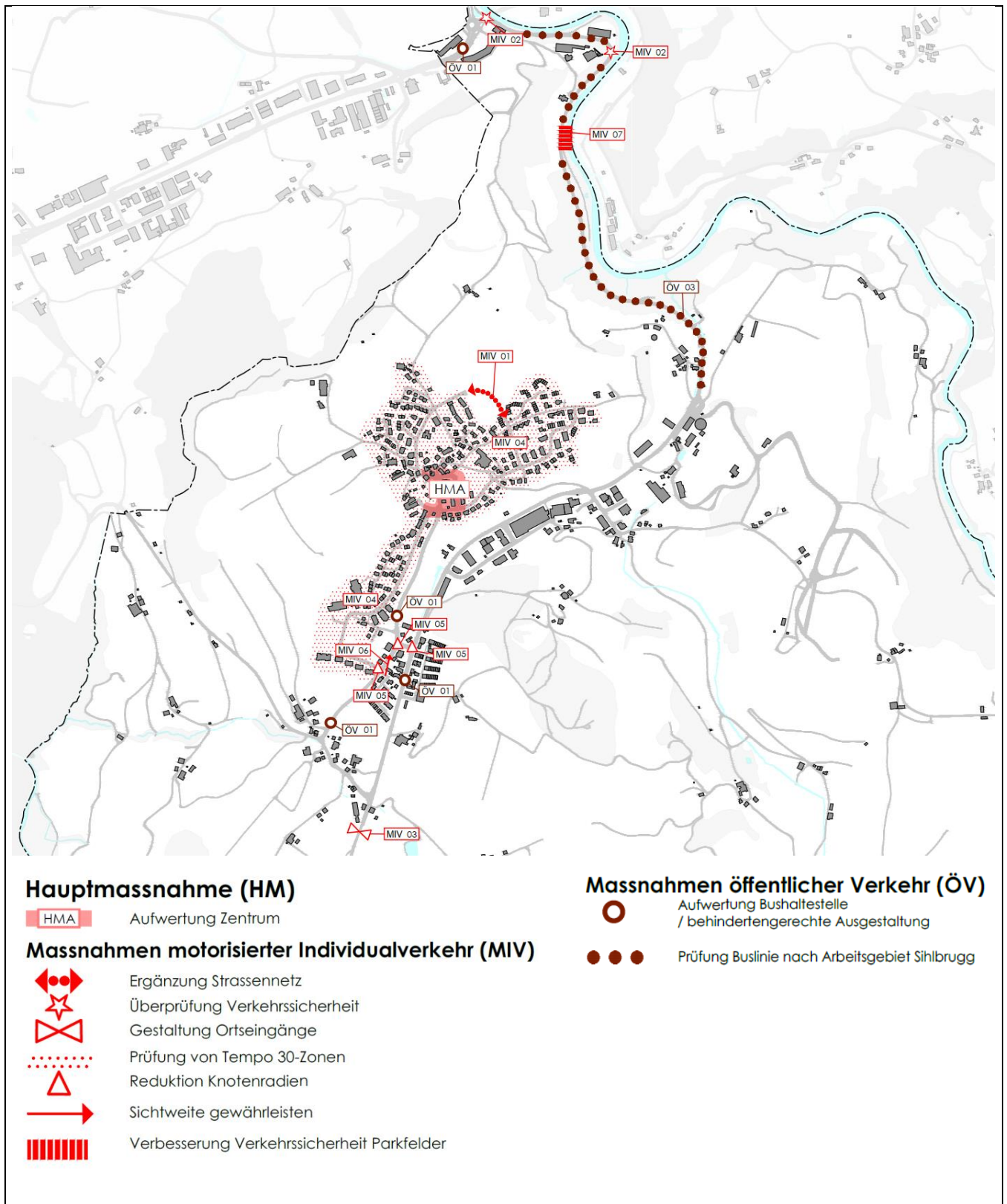




Abbildung 36: Massnahmenplan MIV/ÖV, R+K



6.2.3 Veloverkehr (VV)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
VV 01	 <p>Bereitstellen Veloinfrastruktur, Alltagsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellen einer durchgehenden Veloinfrastruktur auf den Kantonsstrassen Edlibachstrasse, Baarerstrasse und Hinterburgstrasse. Damit entstehen für den Velopendler direkte Velowege in die Nachbargemeinden; • Bereitstellen einer durchgehenden Veloinfrastruktur auf der untergeordneten Hinterburgstrasse und der Dorfstrasse. Damit entsteht eine attraktive und sichere Verbindung zwischen dem Dorfzentrum und den umliegenden Wohn-, Arbeitsplatz- und Erholungsgebieten; • In Tempo-30-Zonen wird keine separate Veloinfrastruktur benötigt (vgl. Massnahme MIV 04). 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velowegnetz. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an Kanton Zug
VV 02	 <p>Klärung Veloinfrastruktur, Freizeitverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Gemeinde Neuheim liegen verschiedene attraktive Veloverbindungen für den Freizeitverkehr vor; • Einzelne Strassen sind Privatstrasse. Sie sind aufgrund von allgemeinen Fahrverboten nicht durchgehend mit dem Velo befahrbar; • Regelung/Klärung der Veloführung für den Freizeitverkehr. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr. 	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim

VV 03		<p>Erstellen Veloquerung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung einer sicheren Querung neben dem Fussgängerstreifen für den Veloverkehr von der Rainstrasse über die Kantonsstrasse in die Sarbachstrasse; • Der Veloverkehr soll wenn möglich mit einer Mittelinsel über die Kantonsstrasse geleitet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an Kanton Zug
VV 04		<p>Markierung Abbiegehilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellen einer sicheren Abbiegehilfe für den Veloverkehr; • Auf den Kantonsstrassen (Baarerstrasse, Sihlbruggstrasse) mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sind Links-Abbiegehilfen für den Veloverkehr zu markieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs; • Sicheres, direktes und attraktives Velo- und Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim • Mitteilung an Kanton Zug
VV 05		<p>Signalisation anbringen</p> <p>Es sind an geeigneten Lagen Signalisationen für den Veloverkehr anzubringen. Diese sollen das einfache Auffinden und Befahren von Veloverbindungen sicherstellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Langsamverkehrs. 	tief	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton Zug

6.2.4 Fussverkehr (FV)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
FV 01	 <p>Ausbau Fussinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Die bestehenden Trottoirs sind zu schmal; Es sind attraktive, genügend breite und durchgehende Trottoirs (minimal 2.0 m, anzustreben 2.50 m) zu erstellen. 	<ul style="list-style-type: none"> Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Kanton Zug Gemeinde Neuheim
FV 02	 <p>Verbesserung Fussgängerquerung</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer sicheren Querung für den Fussverkehr; An den Übergängen befinden sich bereits Fussgängerstreifen. Die Lage der Fussgängerstreifen ist zu optimieren. Allenfalls sind Fussgängerstreifen zu entfernen oder an einem anderen Ort anzubringen. Es sind möglichst direkte Linienführungen anzustreben; Die Fussgängerstreifen liegen auf einem Schulweg. Sie sollten möglichst sicher überquert werden. Dazu sind die Fussgängerstreifen mit einer genügend breiten Mittelinsel (mindestens 1.50m) auszugestalten. 	<ul style="list-style-type: none"> Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Kanton Zug Gemeinde Neuheim
FV 03	 <p>Erstellen Querungshilfen</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer sicheren Querung für den Fussverkehr; Die Querungen liegen auf dem Schulweg, zurzeit befinden sich an diesen Standorten keine Fussgängerstreifen; Nach Möglichkeit sollen Fussgängerstreifen angebracht werden. Bei zu geringen Verkehrsmengen sind Querungshilfen anzubringen. 	<ul style="list-style-type: none"> Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Neuheim Mitteilung an Kanton Zug

FV 04		<p>Querungshilfen bei Bushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • In unmittelbarer Nähe von Bushaltestellen ist ein Fussgängerstreifen in der Wunschlinie anzuordnen; • Bei zu geringen Verkehrsmengen sind Querungshilfen für den Fussverkehr anzubieten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz; • Erhöhung der Verkehrssicherheit. 	tief	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton Zug auf Kantonsstrassen • Gemeinde Neuheim auf Gemeindestrassen
FV 05		<p>Sicherung Fusswegrecht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Chitemattweg sowie der Windenweg sind wichtige Schulwege; • Die Schulwege sind aber nicht öffentlich gesichert; • Ein Grundbuchamtliches Fusswegrecht ist zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicheres, direktes und attraktives Fusswegnetz; 	tief	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim

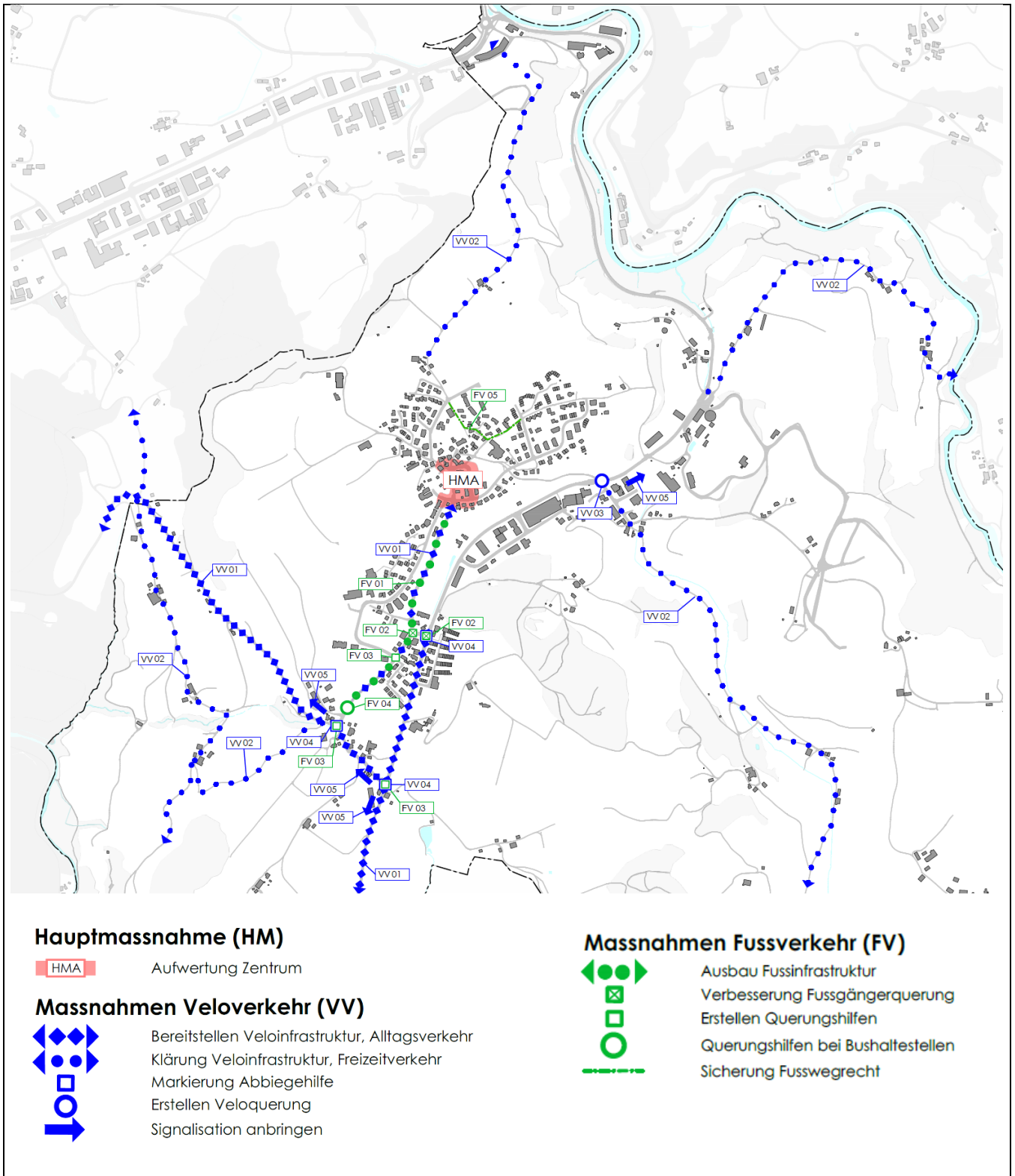
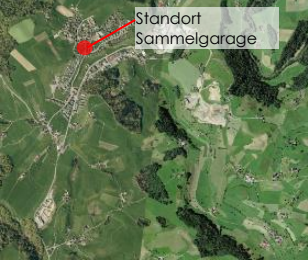



Abbildung 37: Massnahmenplan VV/FV, R+K

6.2.5 Parkierung (PP)

Nr.	Handlungsfeld	Ziele	Priorität	Zuständigkeiten
PP 01	 <p>Sammelgarage</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Gemeinde Neuheim liegen acht Parkierungsanlagen mit ca. 150 Parkplätzen vor. • Heute liegt ein provisorischer Parkplatz «Provisorium Dorf», welcher in Zukunft aufgehoben werden soll, vor; • Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Zentrums soll eine Sammelgarage an geeigneter Lage geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verhindern von Suchverkehr im Dorfzentrum Neuheim; • Eine zentrale gut erreichbare Sammelgarage für den motorisierten Individualverkehr. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim
PP 02	 <p>Bewirtschaftung</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Gemeinde Neuheim liegen acht Parkierungsanlagen mit ca. 150 Parkplätzen vor, welche während dem Tag weder zeitlich noch monetär bewirtschaftet werden; • In der Nacht gilt das Reglement über das nächtliche Dauerparkieren. Das Reglement soll überprüft und umgesetzt (Verfügung Signalisation) werden. • Für die Parkierungsanlagen sowie für die neue Sammelgarage ist ein einheitliches Bewirtschaftungssystem (monetär/zeitlich) zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer Bewirtschaftung, welche dem Verursacherprinzip entspricht; • Einführung einer zweckmässigen Bewirtschaftung der Parkplätze, die sicherstellt, dass die Parkplätze weitestgehend entsprechend ihrer Zweckbestimmung benutzt werden. 	mittel	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Neuheim

7. Umsetzung

Für die Umsetzung der Massnahmen werden verschiedene Instrumente benötigt. Dabei ist die Planungshoheit (Kanton, Gemeinde) zu berücksichtigen. Für **Massnahmen im Hoheitsgebiet der Gemeinde** wird im nachfolgenden dargelegt, mit welchen Instrumenten/Projekten die vorgeschlagenen Massnahmen ausgelöst werden können. Die Instrumente, welche mit einem «X» bezeichnet sind, werden für die jeweilige Massnahme benötigt. Bei mehreren Instrumenten erfolgt die Reihenfolge der Umsetzung von den Planungsinstrumenten von links nach rechts.

Massnahmen	Planungsinstrumente							Bemerkungen	Priorisierung
	Studienauftrag	Verkehrsgutachten T-30/120	Machbarkeitsstudie	Verkehrstechnische Prüfung	Sicherung Wegerecht im Grundbuchamt	Projektlösung	Ausarbeitung Parkierungsreglement		
Hauptmassnahmen									
HMA Aufwertung Zentrum	X	X				X		Die Aufwertung des Zentrums muss in Absprache mit dem Kanton Zug erfolgen. Da die Dorfstrasse im Hoheitsgebiet des Kantons liegt.	hoch
Massnahmen motorisierter Individualverkehr									
MIV 01 Ergänzung Strassennetz						X		Die vorgesehenen Erschliessungsstrassen sind bereits mit Baulinien rechtlich gesichert.	mittel
MIV 04 Prüfung Tempo-30-Zone		X							hoch
MIV 05 Reduktion Knotenradien						X		Der Knoten Neuhofstrasse/Hinterburgstrasse liegt im Hoheitsgebiet der Gemeinde. Die restlichen Knoten, welche umgestaltet werden sollen, liegen auf den <u>Kantonstrassen</u> .	tief
MIV 06 Sichtweite gewährleisten				X		X		In einer verkehrstechnischen Prüfung soll aufgezeigt werden, wie die Sichtweiten beim Knoten Blattmattstrasse/Hinterburgstrasse gewährleistet werden können.	tief
Massnahmen öffentlicher Verkehr									
ÖV 01 Aufwertung Bushaltestelle /behindertengerechte Ausgestaltung						X		Die entlang der Gemeindestrasse liegenden Bushaltestellen müssen aufgewertet und behindertengerecht ausgestaltet werden. Bei Bushaltestellen entlang von Kantonstrassen liegt die Zuständigkeit beim Kanton Zug.	hoch
Massnahmen Veloverkehr									
VV 02 Klärung Veloinfrastruktur, Freizeitverkehr			X		X	X			hoch
Massnahmen Fussverkehr									
FV 04 Querungshilfen bei Bushaltestellen				X		X		Bei der Bushaltestelle "Hinterburg" ist eine Querungshilfe für den Fussverkehr zu prüfen. Bei der Bushaltestelle "Tal" liegt die Zuständigkeit beim Kanton Zug.	tief
FV 05 Sicherung Fusswegerecht					X				
Massnahmen Parkierung									
PP 01 Sammelgarage	X					X		Die Prüfung der Erstellung einer Sammelgarage soll im Zusammenhang mit dem Studienauftrag "Aufwertung Zentrum" erfolgen.	mittel
PP 02 Bewirtschaftung							X	In der Gemeinde Neuheim liegt kein eigentliches Parkierungsreglement vor. Die Gemeinde besitzt aber ein Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Dieses soll in ein neues Parkierungsreglement aufgenommen werden.	mittel