

Zwischenbericht zur Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 12. März 1996

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Gemäss Beschluss des Grossen Gemeinderates vom 9. Mai 1995 (vgl. S. 139 im Protokoll Nr. 5) unterbreiten wir Ihnen den Zwischenbericht zur Planungsstudie Stadtverkehr zur Kenntnisnahme. Mit dem Zwischenbericht (Beilage 1), der einen umfangreichen Anhang (Beilage 2) enthält, konnte der erste Arbeitsschritt im Mitwirkungsverfahren zur Planungsstudie: "Die Analyse und Bewertung der Stadtzuger Verkehrsprobleme" abgeschlossen werden. Die wichtigsten Ergebnisse sind auf den ersten zwei Seiten des Zwischenberichtes in einer Kurzfassung dargestellt. Deshalb wird hier auf eine weitere Zusammenfassung verzichtet und direkt eine politische Würdigung der bisherigen Ergebnisse vorgenommen.

II.

Zwischenbilanz des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren Planungsstudie Stadtverkehr wurde am 9. Mai 1995 vom Grossen Gemeinderat der Stadt Zug beschlossen - als Folge der im Mai 1993 vom GGR überwiesenen "Motion für eine realistische Stadtumfahrung". Aufgaben der Planungsstudie Stadtverkehr sind eine fundierte Bewertung und Analyse der Zuger Verkehrsprobleme, die Erarbeitung von Interventionsszenarien und die Prüfung von Varianten zur kantonalen Planung der Umfahrungen Zug/Baar (UZB). Die Resultate der Planungsstudie sind bewusst offengelassen. In der GGR-Vorlage zur Planungsstudie ist dazu bezüglich Stadtumfahrung ein breites "Fünfer-Spektrum" aufgeführt. Es reicht von "das kantonale Projekt erweist sich als gute Lösung" bis hin zu "für die Stadt Zug ist überhaupt keine Umfahrung nötig".

Seine Erwartungen an die Planungsstudie Stadtverkehr fasste der Stadtrat in einer Medienmitteilung vom 9. Mai 1995 und in einem Referat an der ersten Plenumssitzung des Mitwirkungsverfahrens vom 28. September 1995 in folgendem Kernsatz zusammen: "Der Stadtrat befürwortet ein planerisches Vorgehen, welches eine Basis für einen politischen Konsens der Bewertung und Lösung der Verkehrsprobleme bietet und -

unabhängig vom bewusst offenen Ergebnis bezüglich Umfahrung - einen realen Nutzen für die Verkehrs-, Siedlungs- und Gewerbepolitik bringt." Von den Interessengruppen erwartet der Stadtrat im Mitwirkungsverfahren, dass sie sich in zwei bewusst klar getrennten Arbeitsschritten um einen zugegebenermassen nicht einfachen Konsens der folgenden zentralen Fragen bemühen:

- Welche Verkehrsprobleme stellen sich wo der Stadt Zug?
- Wie werden diese Probleme bewertet?
- Wie soll das künftige Strassennetz der Stadt Zug funktionieren?
- Welche Massnahmen zur Lösung der Probleme sind geeignet?

Mit Befriedigung kann der Stadtrat zur Kenntnis nehmen, dass es im ersten Arbeitsschritt des Mitwirkungsverfahrens - der Analyse und Bewertung der Verkehrsprobleme - gelang, dank intensiven Diskussionen und konstruktivem Dialog, den notwendigen Konsens zu erreichen. Der Stadtrat möchte sich deshalb bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Mitwirkungsverfahren - in dem 39 Interessengruppen mit über 80 Beteiligten vertreten sind - für ihr grosses Engagement und die erfolgreiche Konsensfindung bedanken. Die zielgerichtete und transparente Vorgehensweise und die einzelnen Schritte der Meinungsbildung und Konsensfindung sind im Zwischenbericht zur Planungsstudie gut nachvollziehbar dargestellt. Mit der Dokumentation V-DOK ZUG im Anhang des Zwischenberichtes werden zudem die komplexen Verkehrsprobleme und ihre unterschiedlichen Auswirkungen leicht verständlich dargestellt, was eine wertvolle Grundlage für eine sachliche Diskussion bietet.

Eine spezielle Erkenntnis, die im Zwischenbericht zur Planungsstudie mehrfach betont wird, erachtet der Stadtrat als wichtig und zukunftsweisend: Die Lösung der Verkehrsprobleme kann nicht allein die Aufgabe der öffentlichen Hand sein. In den drei wichtigsten Verkehrsbereichen Arbeitsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr (inkl. Sport und Grossanlässe) können und sollen Wirtschaft und Interessengruppen wertvolle eigene Beiträge zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten. Die Einflussmöglichkeiten des Staates in diesen drei Bereichen werden oft überschätzt, während der Handlungsspielraum der übrigen Beteiligten gleichzeitig unterschätzt wird. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, dass im nächsten Arbeitsschritt auch drei handlungsorientierte Arbeitsgruppen, die von Wirtschaftsvertretern geleitet werden, die spezifischen Beiträge zur Lösung der Verkehrsprobleme aufzeigen, welche diese Beteiligten selber leisten können.

III.

Folgerungen aus den bisherigen Ergebnissen der Planungsstudie

Im Zwischenbericht werden auf den Seiten 2 und 3 die fünf wichtigsten Ergebnisse der Analyse und Bewertung der Zuger Verkehrsprobleme zusammengefasst, die hier abschnittsweise zitiert und in Hinblick auf den zweiten Arbeitsschritt kurz kommentiert werden:

- *"Die Verkehrsprobleme konzentrieren sich hauptsächlich auf die Spitzenstunden morgens und abends. Staus erstrecken sich aber nur in den wenigsten Fällen auf mehr als eine Viertelstunde. In dieser Zeit ist namentlich in der Innenstadt die Umweltbelastung sehr hoch und deutlich spürbar. Die Grenzwerte der Luftreinhaltung allerdings, sind in einem breiten Teppich stadtweit überschritten."*

Folgerungen: Die Gesamtverkehrspolitik der Stadt Zug stützt sich seit langem auf die beiden Säulen "Umsteigen fördern" und "Verkehrsbewältigung". Die Parkraumpolitik als drittes Element unterstützt die Wirkung der beiden Säulen. Bezüglich Luftreinhaltung ist die konsequente weitere Förderung des Umsteigens unumgänglich. Bei den Lösungen zur Verkehrsbewältigung muss speziell bei der Kosten/Nutzen-Analyse berücksichtigt werden, dass die Stadt Zug nicht etwa unter einem permanenten "Verkehrsnotstand" leidet, sondern die Probleme nur zeitlich sehr beschränkt massiert auftreten. Weil der Pendlerverkehr für die Belastungen in den beiden Spitzenzeiten hauptverantwortlich ist, müssen sich die Massnahmen schwergewichtig auf ihn beziehen.

- *"Räumlich konzentrieren sich die Verkehrsprobleme auf die West- und Nordzufahrten der Stadt und den Kernbereich (Postplatz, Neugasse und unterster Abschnitt der Aegeristrasse). Die starke Entwicklung von Wohnungen und Arbeitsplätzen in den westlichen Teilen der Stadt und den dortigen Nachbargemeinden akzentuiert die Verkehrssproblematik auf dieser Seite. Der Osten, andererseits, wird von Schleichwegen geplagt, begonnen bei der Faden- und der Rosenbergstrasse und bei der Löberenstrasse, besonders akzentuiert mit der 'grauen' Gutschrankabfahrt."*

Folgerungen: Die Verkehrsprobleme im Westen und Norden der Stadt Zug wurden bisher unterschätzt und zu wenig angegangen. Weil sie sich im Westen wegen der Siedlungsentwicklung der Stadt und der Nachbargemeinden künftig noch verstärken werden, zeigt sich hier ein besonders grosser Handlungsbedarf. Die Probleme auf der Achse Nord - Süd erweisen sich hingegen mit Ausnahme des Kernbereiches als weniger gravierend, als lange angenommen wurde. Im Osten der Stadt müssen örtliche Massnahmen zur Lösung der Verkehrsprobleme geprüft werden.

- "Ihrer Herkunft nach sind die Verkehrsprobleme von Zug in hohem Masse 'hausgemacht', sei es aufgrund des Zielverkehrs nach Zug, des Quellverkehrs von Zug aus oder des Binnenverkehrs. Dies macht die verkehrsplanerische Aufgabe nicht leicht, überträgt sie aber ganz speziell auch auf die Bewohner und Unternehmer von Zug. Der Durchgangsverkehr hat keineswegs die Grössenordnung, von der bisher zum Teil ausgegangen wurde."

Folgerungen: Diese Erkenntnis ist nicht nur bezüglich der wichtigen Rolle der privaten Verkehrsakteure (Wirtschaft, Interessengruppen, Private) zentral, sondern auch in Bezug auf die Stossrichtung der Problemlösungen: Beim "hausgemachten" Verkehr besteht ein noch grösserer Handlungsbedarf als beim Durchgangsverkehr. Die Stadt Zug muss also vordringlich ihre eigenen "Hausaufgaben" im Verkehr erledigen und darf nicht auf externe Lösungen warten.

- "Neustadt und Altstadt werden als ein innerstädtisches Ganzes gesehen. Die Neugasse und die Bahnhofstrasse sollen dem Verkehr zwar zugänglich, von ihm aber weniger belastet werden und den Charakter einer zentralen, ungebrochenen Achse mit Einkaufs- und anderen städtischen Funktionen erhalten. Dabei wird das Parkierungsangebot im Bereich der Neustadt als genügend erachtet, und auch in der Vor- und Altstadt werden mit Ausnahmen (Beispiel Post) keine eigentlich Mangelsituationen statuiert. Wichtig ist die gute Erschliessung dieses Bereichs mit dem öffentlichen Verkehr."

Folgerungen: Im Mitwirkungsverfahren prägte auch die - jedoch nicht resigniert gemeinte ! - Einsicht "Wir müssen mit dem Verkehr leben" die Diskussionen und erleichterte den Dialog. Die unerwünschten Belastungen des Verkehrs für Mensch und Umwelt sind die eine Seite des Problems, die Wahrung der Zentrumsfunktionen von Zug - mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen - die andere. Harte Eingriffe, wie z.B. ein Riegel am Postplatz, drohen die Stadt entzweizuschneiden und das städtische Zentrum noch weiter in den Norden zu verlagern.

- "Der öffentliche Verkehr in Zug erhält weitgehend gute Qualifikationen, lässt aber durchaus noch Verbesserungen zu (Beschleunigung). Beim Radverkehr sind verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vordringlich (Beispiele: graue Gutschränkabfahrt, Vernetzung Radweg von Oberwil her). Dem Fussgänger würden in der Innenstadt und auf den Zufahrtsachsen mehr Inseln zur Strassenquerung dienen."

Folgerungen: Die bisherigen verkehrsplanerischen Bemühungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und eines umweltfreundlichen Individualverkehrs zeigen positive Auswirkungen

und müssen - wie in der städtischen Gesamtverkehrspolitik festgehalten - noch intensiviert werden.

IV.

Triage zur Lösung der Verkehrsprobleme / Potential der Lösungsansätze

Die Beteiligten des Mitwirkungsverfahrens haben ihren Konsens zur Bewertung der Zuger Verkehrsprobleme in einem Strassenfunktions-Plan (Seite 13 des Zwischenberichtes) festgehalten. Er zeigt für alle wichtigen Strassen die gewünschte künftige Funktion auf. Im nächsten Arbeitsschritt der Planungsstudie Stadtverkehr werden nun mit Hilfe von sechs Arbeitsgruppen Ansätze und Interventionsszenarien zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur Erreichung dieser Strassenfunktionen erarbeitet. Einerseits wird dabei für die unterschiedlichen Verkehrsbereiche konkret aufgezeigt, welcher Handlungsspielraum und welches Lösungspotential vorhanden ist. Andererseits wird eine klare Triage vorgenommen zwischen

- Verkehrsproblemen, welche mit lokalen Massnahmen und mit privater Initiative (Beispiel Industrien, Geschäfte) angegangen werden können,
- Verkehrsproblemen, bei denen noch Innovation und Angebotsverbesserungen möglich sind (z.B. öffentlicher Verkehr),
- Verkehrsproblemen, die ohne Modifikation oder Ergänzung des Strassennetzes nicht lösbar erscheinen.

Bei der Bewertung der Verkehrslösungen steht ein optimales Kosten/Nutzen-Verhältnis im Vordergrund, wie im Zwischenbericht betont wird: "So wird sich zeigen müssen, wo (West- und/oder Nord- bzw. Ostteil der Stadt) und in welcher Folge (schrittweises Vorgehen) was für Investitionen am sinnvollsten sind."

Gefragt sind dabei vernetzte Lösungen, die unter Beteiligung breiter Kreise konkretisiert werden können. Gegen grosse Würfe, die vermeintlich alle Zuger Verkehrsprobleme auf einen Schlag lösen, zeigte sich bei der Bewertung eine gewisse Skepsis.

Der Stadtrat begrüsst diese pragmatisch-innovative Vorgehensweise im nächsten Arbeitsschritt (vgl. V-DOK ZUG) und bewertet sie als erfolgversprechend. Wichtige Voraussetzung dazu ist allerdings, dass die Interessengruppen bei der Diskussion der Massnahmen auf dem erzielten Konsens aufbauen und weiterhin einen fruchtbaren Dialog führen.

V.

Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden

Die intensiven Diskussionen im Mitwirkungsverfahren, das vernetzte Vorgehen der Arbeitsgruppen und die sorgfältig erfolgte Analyse und Bewertung scheinen eine solide Basis zu bilden, um ganzheitliche und tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Wünschenswert für solche Lösungen ist eine noch engere Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Nachbargemeinden. Die Gemeinde Baar spielt bereits jetzt eine aktive Rolle im Mitwirkungsverfahren. Die Gemeinde Cham hat am 13. Februar 1996 ihre Einwohnerschaft zu einem Mitwirkungsverfahren über die künftige Verkehrspolitik der Gemeinde eingeladen und schlägt als zweite Phase vor: "Zusammen mit den Nachbargemeinden und dem Kanton soll eine gemeinsame, regionale Verkehrsstrategie entwickelt werden." Der Stadtrat begrüsst diesen Vorschlag einer gemeinsamen, regionalen Verkehrsstrategie und verspricht sich vom gemeinsamen Vorgehen insbesondere auch verträgliche Lösungen für die grossen Verkehrsströme Ennetsee - Zug, deren Auswirkungen sich bei der Bewertung der städtischen Verkehrsprobleme als besonders gewichtig erwiesen.

Insgesamt ist es fraglich, ob die kantonale Planung der Umfahrungen Zug/Baar (UZB) die richtige Antwort auf die im Abschnitt III dargelegten Probleme und Ziele ist. Lösungsmöglichkeiten sollen in der 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr Zug aufgezeigt werden.

VI.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und vom Bericht des Stadtrates sowie vom Zwischenbericht zur Planungsstudie Stadtverkehr Zug (vom 7. März 1996) in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Zug, 12. März 1996

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilagen:

Zwischenberichte zur Planungsstudie Stadtverkehr Zug (vom 7. März 1996) mit Anhängen

Beilage 1

Zwischenbericht zur Planungsstudie Stadtverkehr Zug

von der Mitwirkungsgruppe am 4. März 1996 verabschiedet
zuhanden des Stadtrates Zug

Synergo
in Zusammenarbeit mit
- Albrecht & Partner, Luzern
- M. Büchi, Hydraulik AG, Zürich
- O. Merlo, Zug
- Balance Services AG Stans
- W. Wyss, Zug

Zürich, 7.3.96

Inhaltsverzeichnis

- 1. Zusammenfassung**
- 2. Vorwort**
- 3. Der Verkehr und die Entwicklungsziele der Region**
- 4. Aktuelle Verkehrssituation**
- 5. Bewertung der Verkehrsprobleme**
- 6. Ansatzstellen für Problemlösungen**
- 7. Dispositionen für die Phase 2**

Anhänge

- (1) Zusammensetzung der Mitwirkungsgruppe und der Arbeitsgruppen
- (2) Sitzungskalender
- (3) Liste der Grundlagen
- (4) V-DOK ZUG
- (5) Protokolle der Arbeitssitzungen zur Problembewertung
- (6) Pflichtenhefte der permanenten Arbeitsgruppen
- (7) Begriffe

1. Zusammenfassung

Zug sieht sich vor der Frage, was zur Lösung seiner Verkehrsprobleme investiert werden soll. Der Kanton plant ein Gesamtsystem neuer Umfahrungsstrassen von Zug und Baar (Projekt UZB). Aufgrund der hohen zu erwartenden Kosten von rund 600 Mio Fr. überwies der Grosse Gemeinderat der Stadt Zug im Juni 1993 die Motion "für eine realistische Stadtumfahrung", d.h. den Auftrag zur Erarbeitung von Alternativen zur UZB.

Die Planungsstudie Stadtverkehr Zug nimmt sich dieser Aufgabe an. Die Stadt hat dazu ein Verfahren in die Wege geleitet, bei dem die am Verkehr interessierten und von ihm betroffenen Kreise mitwirken können. Die Mitwirkungsgruppe umfasst - unter Einschluss von Vertretern des Kantons und der Gemeinde Baar - über 80 Personen. Diese treffen sich periodisch im Plenum. Die eigentliche Arbeit wird aber in kleineren Gruppen geleistet. Externe Fachleute begleiten und beraten sie. Im September 1995 begonnen soll die Studie innert einem Jahr sowohl eine umfassende und mehr Einigkeit zeigende Problembewertung bringen, wie auch Interventionsszenarien entwickeln und eine tragfähige kommunale und regionale Gesamtverkehrspolitik der Stadt Zug definieren.

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht ist die Phase der Problembewertung abgeschlossen: Zunächst hat jedes Mitglied der Mitwirkungsgruppe für sein Wohnumfeld und den Weg zur Arbeit seine individuelle Sicht der Verkehrsprobleme zum Ausdruck gebracht. Mit Bezug auf gemeinsam benutzte Strassenabschnitte kam es dabei zu teils unterschiedlichen Wertungen. Das Ziel der anschliessend gebildeten Arbeitsgruppen war es, die Positionen anhand einer detaillierten Dokumentation zu klären und einen weitestmöglichen Konsens zu erreichen. Strassenzug um Strassenzug wurde analysiert, in einigen Fällen mit Augenschein.

Das Ergebnis dieser ersten Phase ist eine von der Mitwirkungsgruppe diskutierte und dann verabschiedete Karte, welche für alle Teile des Zuger Strassennetzes festhält:

- die *heutige* Funktion der einzelnen Strassen und
- die vor dem Hintergrund der Verkehrsziele und der oft problematischen Begleiterscheinungen des Verkehrs *gewünschte* Funktion.

Unterschieden wurden - gemäss einschlägigen Richtlinien - Hauptverkehrsstrassen, Hauptsammel- (oder Verbindungs-) strassen, Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen. Aus der Differenz der beiden Zustände - heute, gewünscht - ergeben sich Anhaltspunkte für den Handlungsbedarf. Dieser ist gross, wenn etwa die von vielen Wohnungen gesäumte Letzistrasse heute als wichtige regionale Zu- und Wegfahrt dient. Er ist klein, wo eine Strasse - wie die Zugerbergstrasse - für ihren Verkehr ausreichend konzipiert ist.

Die Analyse kommt zu folgenden Schlüssen:

- Die Verkehrsprobleme konzentrieren sich hauptsächlich auf die Spitzenstunden morgens und abends. Staus erstrecken sich aber nur in den wenigsten Fällen auf mehr als eine Viertelstunde. In dieser Zeit ist namentlich in der Innenstadt die Umweltbelastung sehr hoch und deutlich spürbar. Die Grenz-

werte der Luftreinhaltung, allerdings, sind in einem breiten Teppich stadtweit überschritten.

- Räumlich konzentrieren sich die Verkehrsprobleme auf die West- und Nordzufahrten der Stadt und den Kernbereich (Postplatz, Neugasse und unterster Abschnitt der Aegeristrasse). Die starke Entwicklung von Wohnungen und Arbeitsplätzen in den westlichen Teilen der Stadt und den dortigen Nachbargemeinden akzentuiert die Verkehrsproblematik auf dieser Seite. Der Osten, andererseits, wird von Schleichwegen geplagt, begonnen bei der Faden- und der Rosenbergstrasse und bei der Löberenstrasse, besonders akzentuiert mit der "grauen" Gutschrankabfahrt.
- Ihrer Herkunft nach sind die Verkehrsprobleme von Zug in hohem Masse "hausgemacht", sei es aufgrund des Zielverkehrs nach Zug, des Quellverkehrs von Zug aus oder des Binnenverkehrs. Dies macht die verkehrsplanerische Aufgabe nicht leicht, überträgt sie aber ganz speziell auch auf die Bewohner und Unternehmer von Zug. Der Durchgangsverkehr hat keineswegs die Gröszenordnung, von der bisher zum Teil ausgegangen wurde.
- Neustadt und Altstadt werden als ein innerstädtisches Ganzes gesehen. Die Neugasse und die Bahnhofstrasse sollen dem Verkehr zwar zugänglich, von ihm aber weniger belastet werden und den Charakter einer zentralen, ungebrochenen Achse mit Einkaufs- und andern städtischen Funktionen erhalten. Dabei wird das Parkierungsangebot im Bereich der Neustadt als genügend erachtet, und auch in der Vor- und Altstadt werden mit Ausnahmen (Beispiel Post) keine eigentlichen Mangelsituationen statuiert. Wichtig ist die gute Erschliessung dieses Bereichs mit dem öffentlichen Verkehr.
- Der öffentliche Verkehr in Zug erhält weitgehend gute Qualifikationen, lässt aber durchaus noch Verbesserungen zu (Beschleunigung). Beim Radverkehr sind verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vordringlich (Beispiele graue Gutschrankabfahrt, Vernetzung Radweg von Oberwil her). Dem Fussgänger würden in der Innenstadt und auf den Zufahrtachsen mehr Inseln zur Strassenquerung dienen.

Die Diskussionen in den Arbeitsgruppen zeigen das Bedürfnis, eine gute Triage zu machen zwischen

- a) Verkehrsproblemen, welche mit lokalen Massnahmen und mit privater Initiative (Beispiel Industrien, Geschäfte) angegangen werden können,
- b) solchen, wo noch Innovationen und Angebotsverbesserungen möglich sind (öffentlicher Verkehr) und dann eben
- c) solchen, die ohne Modifikation oder Ergänzung des Strassennetzes nicht lösbar erscheinen.

In jedem Falle ist die Relation zwischen Nutzen und Kosten der Massnahmen im Auge zu behalten. So wird sich zeigen müssen, wo (West- und/oder Nord- bzw. Ostteil der Stadt) und in welcher Folge (schrittweises Vorgehen) was für Investitionen am sinnvollsten sind.

Mit der Bildung von sechs neuen Arbeitsgruppen, welche auch über den Abschluss-termin der Planungsstudie hinaus zusammenbleiben sollen (und die man deshalb als "permanent" bezeichnet), werden die Handlungsspielräume in den kommenden Monaten ausgelotet. Erwartet werden Lösungen von realem Nutzen für die Verkehrs-, Siedlungs-, Umwelt- und Gewerbepolitik.

2. Vorwort

2.1 Auftrag

Die Planungsstudie Stadtverkehr Zug geht auf einen **Beschluss des Grossen Gemeinderates** vom 9. Mai 1995 zurück. Sie bezweckt eine fundierte Analyse und Bewertung der Zuger Verkehrsprobleme und soll mögliche Interventionsszenarien aufzeigen. Mit Bezug auf die "Stadtumfahrung" sind Varianten zu prüfen.

Die Studie soll in den Rahmen eines breit abgestützten **Mitwirkungsverfahrens** gestellt werden, wie bereits bei der Parkraumpolitik der Stadt. Insgesamt soll die Arbeit und das Mitwirkungsverfahren eine **tragfähige kommunale und regionale Gesamtverkehrspolitik** definieren, zum Nutzen des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug.

Mitwirkung bedeutet hier nicht nur Beteiligung an der Diskussion der Verkehrsprobleme und -Lösungen. Sie beinhaltet auch das Bemühen um **reale Beiträge** seitens der in der Mitwirkungsgruppe tätigen Interessensvertreter. In diesem Sinne sind auch unkonventionelle planerische und verkehrspolitische Ansätze gefragt.

Aufgrund eines Wettbewerbs wurde der Auftrag am 19. September 1995 an ein Zürcher Planungsbüro vergeben. Ihm steht eine Gruppe von mehreren Verkehrsingenieurbüros aus Zug und der weiteren Zentralschweiz zur Seite. Die Begleitung der Arbeit obliegt dem Stadtingenieur.

2.2 Ablauf und Organisation

Die Planungsstudie wurde dem Auftrag entsprechend in **zwei Phasen** aufgeteilt: 1) Bewertung der Verkehrsprobleme. 2) Entwickeln von Lösungsansätzen. Die erste Phase dauerte bis im Januar 1996; die zweite erstreckt sich anschliessend bis im Juni 1996. Der Schlussbericht erscheint im September 1996.

Die **Mitwirkungsgruppe** umfasst 85 Mitglieder, davon 39 Delegierte und 46 Beobachter (siehe Liste im Anhang 1). Sie vertreten in einer räumlich und bezüglich Interessen ausgewogenen Art diverse Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrskreise, wie auch den Kanton und die Gemeinde Baar. Die Mitwirkungsgruppe ist an allen wichtigen Etappen der Entscheidungsfindung beteiligt; dazu wurden sieben Plenumsveranstaltungen festgesetzt.

Für die erste Phase - bzw. für die Problembewertung - wurden aus dem Kreise der Mitwirkenden vier (temporäre) **Arbeitsgruppen** gebildet. Sie hatten sich mit der derzeitigen und der wünschbaren Funktion der verschiedenen Strassenabschnitte in Zug zu befassen. Eine breite Dokumentation stand zur Verfügung. Die Gruppen nahmen sich je einem Stadtteil an: Süd, Ost ("Hang"), West und Zentrum.

Für die 2. Phase wurden im Februar 1996 sechs neue (permanente) Arbeitsgruppen gebildet. Drei von ihnen befassen sich mit dem Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr; sie ziehen dazu Vertreter einschlägiger Akteure (Industrien, Geschäfte, Veranstalter von Grossanlässen) bei. Zwei weitere Gruppen befassen sich in umfassender Weise mit dem Stadtverkehr und dem Regionalverkehr. Die letzte Gruppe setzt sich grundsätzlich mit der Zukunft des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zug auseinander; sie schafft einen Rahmen für die verkehrsplanerischen Arbeiten der andern Gruppen.

3. Der Verkehr und die Entwicklungsziele der Region

Die Planungsstudie Stadtverkehr Zug steht nicht in einem Raum ohne Zielvorgaben. Es gibt eine Reihe einschlägiger Regierungserklärungen und Grundlagen, die in die Revision der Stadtplanung einfließen werden.

Das **Leitbild 89** stellt die Verkehrsplanung ausdrücklich in den Dienst der Entwicklungspolitik und der Gestaltung der Stadt Zug. Die Zielsetzungen sind klar und geben mehrere **Anhaltspunkte für die Bewertung der heutigen Verkehrsprobleme und die künftige Verkehrspolitik**. Die Tabelle im Anhang 8 hält die zu beachtenden Aspekte in Anlehnung an das Leitbild fest. Hier soll nur ein Überblick gegeben werden.

Gemäss dem Leitbild ist die **gute Lage im übergeordneten Verkehrsnetz** zu erhalten, nach Möglichkeit zu verbessern. Dabei soll Zug nicht einfach Satellit von Zürich werden, sondern Eigenständigkeit bewahren. **Attraktivität als Lebens- und Wirtschaftsraum** unterstützt diese Position. Lebensqualität verkörpert immer mehr auch einen wichtigen Standortwert für Firmen. Das städtische Leitbild 89 lebt dieser Erkenntnis ebenso nach, wie das neulich veröffentlichte **"Modell Zug"** der Stiftung Lebens- und Wirtschaftsraum Zug. Dies verpflichtet die mit menschlichem Masstab, hervorragendem baulichem Erbe und einem besonders schönen landschaftlichen Rahmen ausgestattete Kleinstadt ganz besonders. Der Verkehr muss so funktionieren, dass die genannten Werte nicht aufs Spiel gesetzt werden. Alle Segmente von Bevölkerung und Wirtschaft können ihren **spezifischen Beitrag zu umweltfreundlicher Mobilität** leisten. Fast jede(r) VerkehrsteilnehmerIn ist vom Verkehr auch betroffen: am Wohn- und Arbeitsort und in der Freizeit.

Seine Aufgaben als **regionales Wirtschaftszentrum** soll Zug weiterhin wahrnehmen. Die Zentrumsplanung von 1986 ist in weiten Teilen noch immer aktuell. Unter diesen Bestrebungen darf eine vermehrte Kernbildung der Nachbargemeinden aber selbstverständlich nicht leiden. Zu vermeiden sind die Zersiedlung der Landschaft und Siedlungsteile, die nurmehr per Auto erreichbar und - in Form von Arbeitsplatzkonzentrationen oder Einkaufszentren - gleichzeitig grosse Verkehrserzeuger sind. Bestgemeinte umweltfreundliche Verkehrsgestaltung nützt nichts, wenn den anerkannten raumplanerischen Ziele nicht wirkungsvoll nachgelebt wird.

Nach wie vor der besonderen Förderung bedürfen der **öffentliche Verkehr** (regional und lokal und dabei auch ausserhalb der Spitzenstunden) und der **Rad- und Fussgängerverkehr**. Die freie Wahl der Verkehrsmittel stützt sich darauf ab. Ausgedehnte Fussgängerzonen in der Stadt dienen der Erholung, wie auch dem Einkauf.

Der **Strassenraum** ist gerade unter städtischen Verhältnissen mehr als nur ein Verkehrskorridor. Die städtebauliche und urbanen Funktionen zugängliche Gestaltung der Hauptstrassen gehört zu den schwierigsten Aufgaben der Verkehrsplanung. In den letzten Jahren sind jedoch grosse Fortschritte in dieser Richtung gemacht worden. Das Anliegen wird unterstützt durch geschickte Parkplatzbewirtschaftung.

Viele dieser Aufgaben bedingen eine enge **Zusammenarbeit** zwischen Zug, den Nachbargemeinden und dem Kanton. Darüber hinaus setzt die Verkehrsgestaltung ein gemeinsames Engagement der Behörden und der Privatwirtschaft sowie breite Beteiligung der Bevölkerung und von Interessensverbänden voraus.

4. Aktuelle Verkehrssituation

Zur Beschreibung der Verkehrssituation im Raume Zug wurden diverse kantonale und städtische Grundlagen ausgewertet. Die Aussagen wurden für die Mitwirkungsgruppe in der sogenannten V-DOK ZUG vereinfacht zur Darstellung gebracht (siehe Anhänge 3 und 4).

4.1 Verkehrsbelastungen

Zunächst fällt mit Bezug auf den **Strassenverkehr** auf (Tafel 1 der V-DOK ZUG), dass die **westliche und nördliche Stadtzufahrt** von den dort stark gewachsenen Nachbargemeinden und der N4a Belastungen in einer Grössenordnung ausgesetzt sind, die oft nur auf Autobahnen auftreten: im Durchschnitt über 20'000 Motorfahrzeuge pro Tag.

Das **Nadelöhr** bei der Westzufahrt ist das kurze Teilstück zwischen der Steinhauser- und der Letzistrasse, auf der **Chamerstrasse**. Hier kommen zwei Verkehrsströme zusammen und verteilen sich wieder. Entsprechend stark ausgeprägt sind hier Stausituationen, für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den Busverkehr (Tafeln 7 und 8). Für die Stadtzufahrt erscheint neben der Chamerstrasse die General-Guisan-Strasse prädestiniert. Die Querverbindung zwischen den beiden Achsen (Letzistrasse) führt aber durch dicht bebautes Wohngebiet.

Ebenfalls sehr hoch ist die Belastung im **Zentrum** der Stadt: In der Grabenstrasse und der Neugasse (Zweirichtungsverkehr) und im einspurigen innersten Stadtring Vorstadt/Bahnhofstrasse/Bundesplatz, welcher das **Scharnier** zwischen den Strömen von und nach Cham, Oberwil, Aegeri und Zug Nord/Baar darstellt.

Die hier in den Spitzenstunden **notorischen Stausituationen** verleiten viele Autofahrer aus Aegeri, die sog. **graue Gutschrankabfahrt** zu wählen (Aegeristrasse/Loretostrasse/alte Baarerstrasse/Lüssiweg oder Göblistrasse), um Zug oder die N4a zu erreichen. Die sich daraus ergebenden Verkehrsmengen sind zwar nicht sehr gross, vertragen sich mit der Umgebung vielerorts aber schlecht. In ähnlicher Weise funktioniert die **Löberenstrasse als Schleichweg** für Fahrten aus den südlichen Teilen von Zug und Walchwil. Aus den südlichen Hangbereichen wird zudem häufig die Fahrt via die Waldheim- und die Fadenstrasse (Retourweg auf der Rosenbergstrasse) - und dann die graue Gutschrankabfahrt - gewählt.

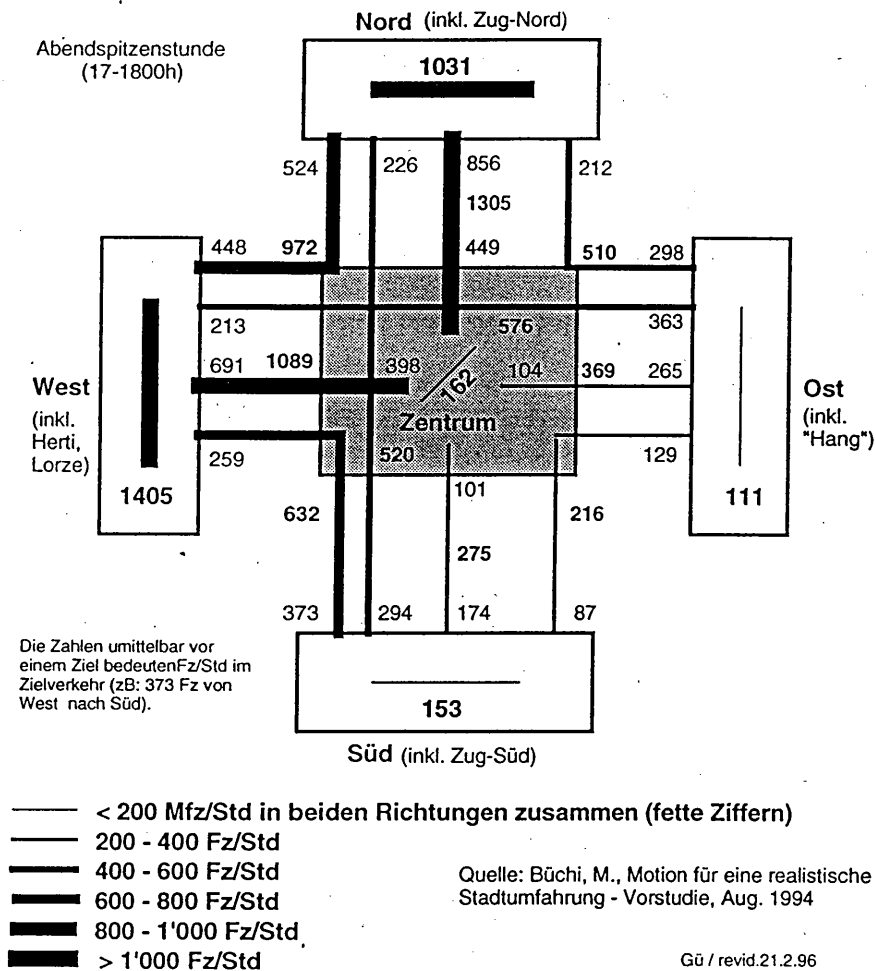
Auf der **Nordzufahrt** (Baarerstrasse) lassen sich hohe Belastungen vor allem bis zu den grossen Industrien feststellen. Zur Morgenspitze wird bei Stau häufig die **Alternativroute** Ahornstrasse/Industriestrasse benutzt, was dort erhöhte Umweltbelastung mit sich bringt (vgl. Tafeln 10, 11 und 12).

Ein spezielles Problem stellen die **gegenseitigen Behinderungen von Auto- und Linienbusverkehr** dar. Der dichte Fahrplan (vgl. Tafel 8a) hat viele Vorteile; die Busse bleiben aber vorab in der Innenstadt und bei den stark befahrenen Kreuzungen (Chamerstrasse) im Individualverkehr stecken, und sie stören diesen ihrerseits. Das Problem wird akzentuiert durch die Tatsache, dass in der Baarerstrasse beim Bahnhof mehrere Buslinien gleichzeitig anhalten und abfahren. Dies erleichtert zwar das Umsteigen von Bus zu Bus und den Bahnanschluss, führt aber periodisch zu einer starken Besetzung der Strasse durch die grossen Gefährte.

4.2 Wunschlinien, Verkehrsziele

Wunschlinien des Verkehrs geben an, welche Herkunft und welche Ziele Verkehrsströme aufgrund der vorhandenen Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsgelegenheiten und aufgrund der dazwischen liegenden Verkehrsdistanzen haben. Sie werden anhand von Verkehrserhebungen (zählen und befragen) ermittelt.

Abbildung 1: Wunschlinien des motorisierten Individualverkehrs, 1992
(betreffend Gebietsabgrenzungen siehe Anhang 4, Tafel 5)



Das Charakteristische an den Wunschlinien des Verkehrs im Raum Zug ist, dass die **Beziehungen zwischen den Sektoren West und Nord und dem Zentrum sowie unter sich am stärksten** sind (Tafeln 2 bis 4). Im Vergleich dazu nehmen sich die Relationen vom Süden und vom Osten (Aegeri) ins Zentrum gering aus; etwas ausgeprägter sind sie

- von Aegeri in die nördlichen und westlichen Teile der Stadt und in Richtung N4a und
- vom Süden her in den Westen der Stadt.

N.B.: Das Gleiche gilt jeweils für die Gegenrichtung.

Der **Durchgangsverkehr** spielt aber - betrachtet man die Stadt *als Ganzes* - mit einem Verkehrsanteil von nur 4% eine sehr **geringe Rolle**. Zieht man den Betrachtungsbereich enger - nämlich auf die Altstadt und die Vorstadt - , so zeigt sich, dass der Durchgangsverkehr einen Drittel des gesamten Verkehrs ausmacht¹.

Nachdem die Autobahn den wichtigen Durchgangsverkehrsströme Zürich-Luzern/Gothard und vice versa absorbiert, kann man sagen, dass die **Zuger Verkehrsprobleme vorwiegend "hausgemacht"** sind - sie resultieren aus dem Quell-, Ziel- und Binnenverkehr, also aus dem Verkehr von und nach sowie innerhalb der Stadt. Wie bei einem Regionalzentrum üblich dominiert in der Morgenspitzenstunde der Zielverkehr, abends der Quellverkehr über die andern Verkehrsarten. Der Binnenverkehr (von einem Teil der Stadt in einen andern) macht rund einen Viertel aller Autofahrten aus (vgl. Tafel 4).

4.3 *Modal Split*

Unter Modal Split wird hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr verstanden.

Im Vergleich zwischen dem **Zupendlerverkehr** und dem Wegpendlerverkehr von Zug (Tafeln 15 und 16) fällt zunächst auf, dass der erstere ganz allgemein einen deutlich **besseren Modal Split** hat als der letztere. Die **Konzentration der Arbeitsplätze** auf den bahnhofsnahe Stadtgebiete dürfte den Ausschlag dazu geben. Unter den Nachbargemeinden Zugs fällt einzig Walchwil mit einem relativ tiefen Wert auf. Bei den grösseren Distanzen sind die OeV-Anteile der Zupendler allgemein hoch; dies ist mit dem Bahnangebot begründet (in Spitzenstunden Halbstundentakt).

Andererseits zeigt sich, dass die **gestreute Lage der Arbeitsziele ausserhalb der Stadt** (vorab jene in Baar) den Autogebrauch eben eher nahe legt.

4.4 *Zukunftsansichten*

Was die Zukunft betrifft dürfte von Interesse sein, wie man sich die **Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung** in der Region Zug vorstellen muss. Tafel 17 zeigt, dass in absoluten Werten und in den Zuwachsraten für beides die westlichen Kantonsteile dominieren. Zug und Baar vermöchten gemäss den Prognosen² nur mit Bezug auf die Arbeitsplatzentwicklung mit den je einzeln konkurrierenden Gemeinden Steinhausen, Hünenberg, Cham und Risch gleichziehen.

Der **Schwerpunkt der Verkehrsbeziehungen** in der Region Zug wird sich damit **noch mehr nach Westen** verlagern. Die westliche Zufahrt der Stadt wird noch stärkeren Belastungen ausgesetzt.

¹ Man notiere, dass diese Angabe die frühere des Kantons Zug ersetzt; dort wurde ein Anteil des Durchgangsverkehrs von zwei Dritteln genannt.

² Wüest&Partner, Einwohner- und Arbeitsplatzprognose. z.H. Baudirektion des Kantons Zug, 1995.

5. Bewertung der Verkehrsprobleme

5.1 Vorgehen

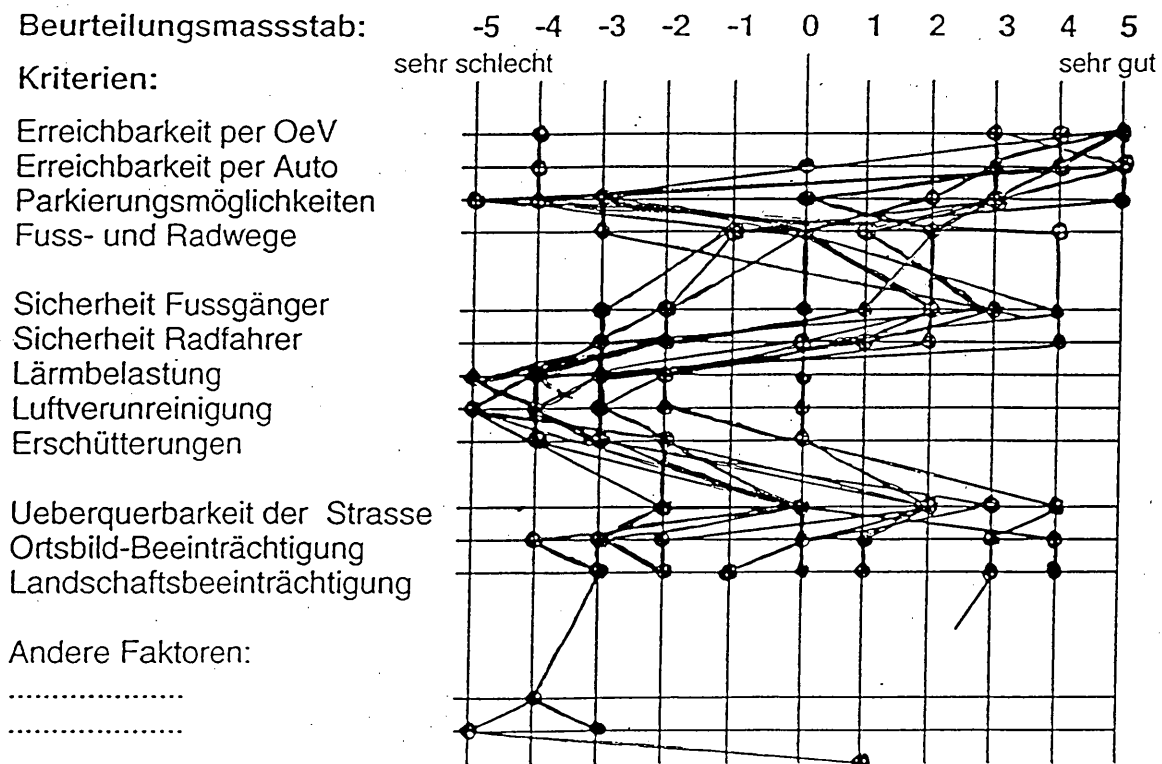
Die Bewertung der Verkehrsprobleme in Zug erfolgte in **zwei Stufen**:

- erste Stufe: Individuelle Bewertung durch die Mitglieder der Mitwirkungsgruppe
- zweite Stufe: Bewertung und Interpretation der Probleme in quartierweisen Arbeitsgruppen.

Zur **ersten Stufe**: Die **individuelle Bewertung** geschah anhand eines vorgegebenen Beurteilungsrasters und unter Bezugnahme auf eine allen Mitwirkenden zur Verfügung stehende Bewertungsgrundlage (V-DOK ZUG, vgl. Anhang 4).

Das **Spektrum** der Stellungnahmen erwies sich bei den einen Beurteilungskriterien als sehr breit, bei den andern als enger, mit zum Teil "Ausreissern" (vgl. Abb. 2). Die "Karten" waren damit gewissermassen auf den Tisch gelegt - in einer zweiten Stufe galt es nun, die voneinander abweichenden Positionen zu diskutieren und unter Zuzug weiterer Beurteilungsmaterialien eine Annäherung in der Problembewertung zu erreichen.

Abb. 2: Das Spektrum der Problembewertung bei der Grabenstrasse und Neugasse



Zur **zweiten Stufe**: Die **vier gebietsweise orientierten Arbeitsgruppen**³ haben an zwei halbtägigen Sitzungen aufgrund der V-DOK ZUG, detaillierteren Unterlagen und wo nötig Augenscheinen die Verkehrsprobleme auf allen wichtigen Strassenzügen der Stadt bewertet. Sie haben die heutigen **Strassenfunktionen analysiert** und da, wo sich diese mit den Strassencharakteristiken oder den Umfeldbedingungen nicht vertrugen, **Änderungen gewünscht** (vgl. Abb. 6). Sie haben überdies für eine Vielzahl von Strassenabschnitten und dabei für den öffentlichen sowie den Auto-, Rad- und Fussgänger-Verkehr und ihre gegenseitige Verträglichkeit Lösungsansätze in die Diskussion gebracht.

Für die verkehrstechnische Bewertung wurden Elemente aus der einschlägigen Strassenverkehrs-Norm 640040 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beigezogen.

Abb. 3: Die Strassentypen und ihre Charakteristiken

	HVS	HSS	QSS	ES
Funktionen	Verbinden	Sammeln	Sammeln	Erschliessen
Belastbarkeit: MVS im Querschnitt	über 800 Fz/h	bis 800 Fz/h	bis 500 Fz/h	bis 150 Fz/h
Busverkehr	Halte ausn.- weise im Fahrbereich	Halte in der Regel im Fahrbereich	Haltestellen im Fahr- bereich	Bus verkehrt nur aus- nahmsweise
Parkieren	unerwünscht	geregelt	geregelt oder frei	geregelt oder frei
Anlagen für Zweirad- verkehr	in der Regel nur Rad- wege mög- lich	bei stärkerem Zweiradverkehr erwünscht	in der Regel nicht erforderlich	keine erforderlich
Gehwege	beiseitig. Fussgänger- schutzinseln	in der Regel beiseitig. Fussgänger- schutzinseln	beid- oder einseitig	mindestens einseitig
Verkehrs- beruhigung	reduzierter Strassenquer- schnitt. Optische Gestal- tung Strassenverkehrsraum		Bauliche Massnahmen (ausser bei Busverkehr). Einengungen, Versätze.	
Richtwert Fahrbahn- breite	Normalprofil	mind. 6 m	Kerngebiet 6-7 m, Wohngebiet 5,5 m. Industriegeb. mind. 7 m	Variabel, mind. 4,5 m

HVS = Hauptverkehrsstrasse
HSS = Hauptsammelstrasse
QSS = Quartiersammelstrasse
ES = Erschliessungsstrasse

MVS = Massgeblicher stündlicher Verkehr

Quelle: Strassenverkehrsnorm 640040 der Vereinigung Schweiz. Strassenfachleute VSS

³ Zentrum (Alt- und Vorstadt), Süd, Ost und West. Dabei grenzen die letzteren beiden im Norden der Stadt an der Bahnlinie aneinander.

Abb. 4: Ausschnitt aus den detaillierten Beurteilungsgrundlagen

Strasse	Abschnitt		Strassen- typ	Länge m	Z ₀ DTV Fz/Tag	Z ₀ MSV Fz/h	Vsg km/h	ES Lärm Typ	Grenzwer- tüberschr. Typ	Art der Be- bauung Typ	Gebäude- abstand m	Breite		Rad- streifen vorh.	Inseln vorh.	LSA vorh.	Bus Typ	Park- platz- bereich Typ	Unfälle 1994	
	von	bis										Fahr- bahn m	Fahr- streifen m						Anz	Anz
N4	entlang Ammannsma		HLS	600	35000	3500	120	N / III		EO	20	20	4	N	N	N				
Chamerstrasse	Grenze Cham	Kollerstr.	HVS	680	18300	1850	80	III	AW	O	20	12	3.5	N	J	J	BS	C	1	0
	Kollerstr.	Steinhausersstr.	HVS	670	18300	1850	60	III	IGW	EO	20	10	3.5	N	J	J	BS	C	7	0
	Steinhausersstr.	Letzistr.	HVS	690	25800	2600	50	III	AW	EO	12	10	3.5	N	N	J	BS	C	8	5
	Letzistr.	SBB-Unterfuhr.	HVS	370	14000	1400	50	III	IGW	BO	18	10	3.5	N	N	J	BS	C	2	0
	SBB-Unterfuhr.	Aabachstr.	HVS	620	14000	1400	50	N / III	IGW	EO	18	8	3	J	J	N	B	B / C	9	4
Steinhausersstrasse	Grenze Steinh.	Riedmatt	HVS	380	9000	900	50	N / III	IGW	BO	15	10	4	J	N	N	B	C	3	0
	Riedmatt	Chamerstr.	HVS	590	10500	1050	50	N / III	IGW	BO / EO	12	8	3.5	N	N	N	B	C	0	0
Letzistrasse	Gen. Gusan-Str.	Chamerstr.	HVS	300	11600	1150	50	I	(IGW)	BO	10	8	3.5	N	N	J	B	C	0	0
Gen. Gusan-Str.	Letzistr.	Altendstr.	HVS	460	12500	1250	50	N / III		BO / O	15	10	4	J	J	N	B	C	1	0
G.-G.-Str./ Gub str.	Altendstr.	Aabachstr.	HVS	380	14000	1400	50	III		O	25	8	3	J	N	N	B	B / C	3	2
Gubelstrasse	Aabachstr.	SBB-Unterfuhr.	HVS	330	15000	1500	50	III / IV		BO	20	12	3.5	J	J	N	BS	B	1	1

Legende:

Strassentyp:

HLS = Hochleistungsstrasse
HVS = Hauptverkehrsstrasse
QSS = Quartiersammelstrasse
ES = Erschliessungsstrasse

Lärm:

I = Empfindlichkeitsstufe I
II, III = analog
AW = Alarmwert
IGW = Immissionsgrenzwert

Art der Bebauung:

O = offen
EO = Einseitig offen
BO = Beidseitig offen
G = geschlossen

Radstreifen:

J = ja, vorhanden
J/N = nur teilweise vorhanden
N = nein, kein Radstreifen
vorhanden
RW = eigenständiger Radweg
neben der Strasse
Analoges gilt bei Fussgänger-
inseln und Lichtsignalanlagen

LSA = Lichtsignalanlage

Bus:

B = Bus verkehrt auf diesem
Strassenabschnitt
BS = eigener Busstreifen vor-
handen

Parkplatzbereich:

A = PP-Bereich "Altstadt"
B = PP-Bereich "Bahnhof"
C = PP-Bereich "Allgemeines
Baugebiet"

Abb. 5: Ausschnitt aus der "Problem-Buchführung" an den Arbeitssitzungen

Strassentyp, -funktion:	Streckenabschnitte																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Hauptverkehrsstrasse	H				H	H			H	H		X	X	X		X	X	X		
Hauptsammelstrasse	S				S	S			S											
Quartiersammelstrasse																				
Uebrige Erschliessungsstr.		X	X																	
Verkehrsbelastung	XX				XX	XX			XX	XX	X	XX	XX	XX	X	X	XX	XX	XX	X
Empfindlichkeit auf:																				
- Lärm																				
- städtebauliche Fkt. der Str.																				
Problem-Bewertung:																				
Erreichbarkeit per OeV																				
Erreichbarkeit per Auto																				
Parkierungsmöglichkeiten																				
Fusswegnetz																				
Radwegnetz																				
Sicherheit Fussgänger	X								X	X										
Sicherheit Radfahrer											X				X					
Lärmbelastung	XX				XX	XX	XX		XX	XX	XX	X	XX	XX	X		X			
Luftverunreinigung	X	X	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	XX	X	X	XX	XX	XX	XX
Ueberquerbarkeit d. Strasse																				
Ortsbild-Beeinträchtigung	X			X	X	X		X	X	X		X					XX	X		
Landschaftsbeeinträchtigung																				

Legende:

H = Haben
S = Soll
X = Haben und
Soll identisch

Legende:

x = erheblich
xx = stark

Legende:

X = starkes
xx = sehr starkes
Problem

Die wichtigsten Ergebnisse der Bewertung sind nachstehend festgehalten.

5.2 Ergebnisse der Bewertung

- *Neugasse und Bahnhofstrasse:*

Aus der derzeitigen Hauptverkehrsstrasse in Einkaufsstrassen umwandeln: Zugänglichkeit für OeV und Autoverkehr wahren. Kein Riegel am Postplatz. Aufwertung eines zusammenhängenden Stadtkernbereichs Metalli / Altstadt, für Fussgänger und mit besseren Parkierungsmöglichkeiten (u.a. im Verkehr mit der Post).

- *Bundesplatz:*

Hauptverbindung West-Nord ab Chamerstrasse via südlichen Teil der Alpenstrasse und Bundesplatz zur Baarerstrasse und vice versa führen (Einbahnring via Postplatz aufheben). Reduzierter Verkehr via Vorstadt und Poststrasse zur Erschliessung des Stadtkerns. Probleme des Veloverkehrs und OeV (Stau) in dieser Zone beachten.

- *Gotthardstrasse:*

Beibehaltung der heutigen Funktion.

- *Vorstadt und Poststrasse:*

Als Hauptsammelstrasse (also bezüglich motorisiertem Verkehr eine Stufe höher als Neugasse und Bahnhofstrasse) ausgestalten. Vorstadt gegenüber heute teilberuhigt. Je nach Massnahmen zur Verkehrslösung in Zug liesse sich auch auf diesem "Bügel" eine weitere Beruhigung vorstellen.

- *Artherstrasse, Radweg Oberwil-Zug und Grabenstrasse:*

Die Artherstrasse muss weiterhin die Funktion als Hauptverkehrsstrasse erfüllen; dabei ist aber sowohl im Bereich Oberwil wie auch Casino/Kantonsspital die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen.

Der Radweg Oberwil-Zug muss durchgängig vernetzt werden.

Die "Deklassierung" der Grabenstrasse um eine Stufe wäre wünschbar, um den Beginn des Stadtkernbereichs anzudeuten.

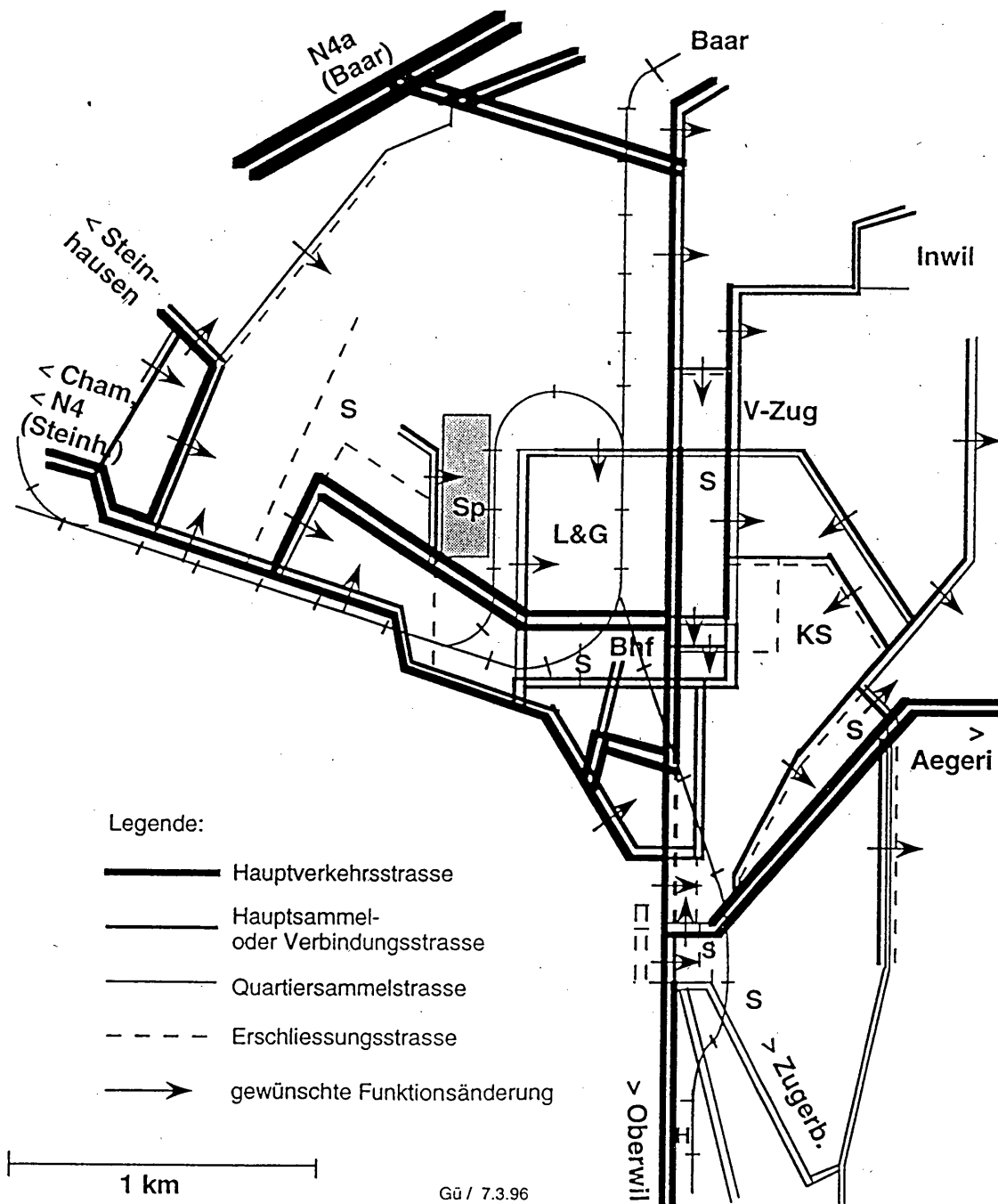
- *Hofstrasse, Zugerbergstrasse, Waldheimstrasse:*

Beibehaltung des Status als Quartiersammelstrassen. Bessere OeV-Erschliessung.

- *Fadenstrasse (bzw. Rosenbergstrasse):*

Unterschiedliche Sicht der Quartiere Zug-Süd und Zug-Ost: Charakter als hangseitige Verbindung Süd-Nord (mit einem gewissen Durchgangsverkehr) wahren (wenn gleich teilberuhigt), oder als Erschliessungsstrasse für die Anwohner konzipieren.

Abb. 6: Vorschläge für eine zielorientierte Umwandlung der Strassenfunktionen
seitens der Arbeitsgruppen



- *Verbindung Seite Aegeri - Stadt:*

Zwei Verbindungen wichtig: a) Aegeri - Stadtkern. b) Aegeri - Zug Nord und West.

zu a) Verbindung bis in den Bereich Dorfstrasse eher problemlos. Beibehalten der heutigen Funktion als Hauptverkehrsstrasse vorstellbar, jedoch für Veloverkehr sicherer zu gestalten.

Verkehrsberuhigung auf dem untersten, empfindlichen, engen und betr. Verkehrssicherheit problematischen Abschnitt der Aegeristrasse nötig. Ähnliche Funktion angezielt wie Neugasse. Zur Vermeidung untere Aegeristrasse und Kolinplatz östliche Stadtkernumfahrung prüfen.

zu b) Derzeitige "graue" Gutschränkabfahrt auf heutiger Streckenführung (via Loreto- und Göblistrasse) belassen, aber Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velos. Lüssistrasse jedoch eindeutig auf Erschliessungsstrasse zurückklassieren. Darüber hinaus prüfen: Eigentliche Gutschränkabfahrt i.S. der Verbindung von Aegeri- und Göblistrasse, mit flankierendem Riegel auf Loretostrasse.

- *Löberenstrasse und Lüssiweg:*

Unterbindung als Schleichweg nötig: Soll Erschliessungsstrasse sein, mit OeV.

- *Industriestrasse:*

Im Bereich des Guthirtquartiers deklassieren auf Quartiersammelstrasse.

- *Baarerstrasse:*

Sich widerstrebende Auffassungen: Beibehaltung der heutigen Funktion (Hauptverkehrsstrasse) oder Umwandlung in eine Hauptsammelstrasse. Auf Antrag der Gemeinde Baar soll letztere Lösung weiterverfolgt werden.

- *Feldstrasse, Aabachstrasse:*

Zielvorstellungen gehen aus den Stellungnahmen der Arbeitsgruppen noch nicht klar hervor (Wohnquartiere, Zugang zu L&G).

- *Gubelstrasse, General-Guisan-Strasse:*

Als Hauptverkehrsstrasse gebaut und grossenteils so genutzt. Umweltprobleme im westlichsten Teil. Beibehaltung dieser Funktion im Prinzip möglich.

Spezielle Lösungen für Verkehrsprobleme hier und in der nächsten Umgebung (Sportanlässe etc) suchen.

- *Letzistrasse:*

Als Strasse innerhalb eines Wohnquartiers auf den Status einer Quartiersammelstrasse zurückzuführen. Deshalb: andere Verbindung von der Gubel- und General-Guisan-Strasse nach Westen suchen.

- *Allmendstrasse*

Nördlich Guisan-Strasse als Hauptverkehrsstrasse gebaut, als Quartiersammelstrasse genutzt. Nutzung soll auf diesem tieferen Niveau bleiben, ausser es käme neuer Verbindungsbügel Zug West zur Diskussion.

Südlich Guisan-Strasse wichtige Fussgänger Verbindung zum See.

- *Chamerstrasse:*

Von der Arbeitsgruppe als "Autobahn im Wohngebiet" qualifiziert. Sammelt mehrere der grossen Zuger Verkehrsströme. In Berücksichtigung auf die Ausgestaltung dieser Strasse Rückführung auf den Status einer Hauptsammelstrasse nötig.

-- *Steinhauserstrasse*

Auf Hauptsammelstrasse deklassieren. Fussgängerbeziehungen verbessern.

Schochenmühlestrasse:

Eine Stufe tiefer zu klassieren, da als Quartiersammelstrasse nicht geeignet.

5.3 : *Haupteindrücke*

Aus der Diskussion der Arbeitsgruppen gehen folgende Haupteindrücke hervor:

1. Die Verkehrsprobleme von Zug konzentrieren sich primär auf die **Spitzenstunden** morgens und abends. Staus ergeben sich jeweils während rund einer Viertelstunde. In dieser Zeit ist namentlich in der Innenstadt die Umweltbelastung sehr hoch.
2. Räumlich konzentrieren sich die Verkehrsprobleme auf die **West- und Nordzufahrten** der Stadt und den **Kernbereich** (Postplatz, Neugasse und unterster Abschnitt der Aegeristrasse).
3. Das **Parkierungsangebot** im Bereich der Neustadt wird als **genügend** erachtet, und auch in der Vor- und der Altstadt werden mit Ausnahmen (Beispiel Post) keine eigentlichen Mangelsituationen statuiert.
4. Das **OeV-Angebot** wird generell als **gut** qualifiziert, auch wenn teils Verbesserungen nötig sind. Dasselbe gilt für den Fussgänger- und den Radverkehr (mehr Sicherheit vor allem in der Aegeristrasse und an der grauen Gutschrankabfahrt).
5. Zuzufolge **Schleichwegen** werden verschiedene Wohnquartiere übermässig belastet (Rosenberg/Loreto/Löberen, Industriestrasse, Herti/Letzistrasse).

6. Ansatzstellen für Problemlösungen

Das bei der Planungsstudie gewählte Vorgehen, in einer ersten Phase die heutigen und die in Zukunft wünschbaren Strassenfunktionen zu diskutieren, darf nicht als Beschränkung auf die Strassenplanung verstanden werden. Zwar wird herausgearbeitet, was für Strassen und was für einen Verkehr gewollt ist - die Spannweite der möglichen Massnahmen ist aber gross. Schon im Pflichtenheft der Studie und dann noch mehr in den Sitzungen der Arbeitsgruppen wurde zum Ausdruck gebracht, dass die Verkehrsgestaltung an vielen Fronten anzusetzen hat. Die Interventionen reichen von der weiteren Sensibilisierung der Bevölkerung auf die verkehrsbedingten Umweltprobleme und von den Eigeninitiativen der Unternehmen bezüglich ihres Verkehrsregimes bis zum Bau von Umfahrungsstrassen und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Stadtbahn?) oder zu Strassenbenützungsgebühren.

Abb. 7 gibt einen Überblick. Die Massnahmen sind in einer Matrix angeordnet, welche verschiedene Aktionslinien und die möglichen Instrumente aufzeigt. Dabei ist die Anordnung davon gekennzeichnet, dass im linken oberen Bereich eher die "liberalen", auf freiwilliges Umdenken ausgerichteten Massnahmen stehen, rechts unten aber die härteren und dabei die finanziellen Anreize und regulativen Eingriffe.

Abb. 7: Aktionslinien und Instrumente der Verkehrspolitik

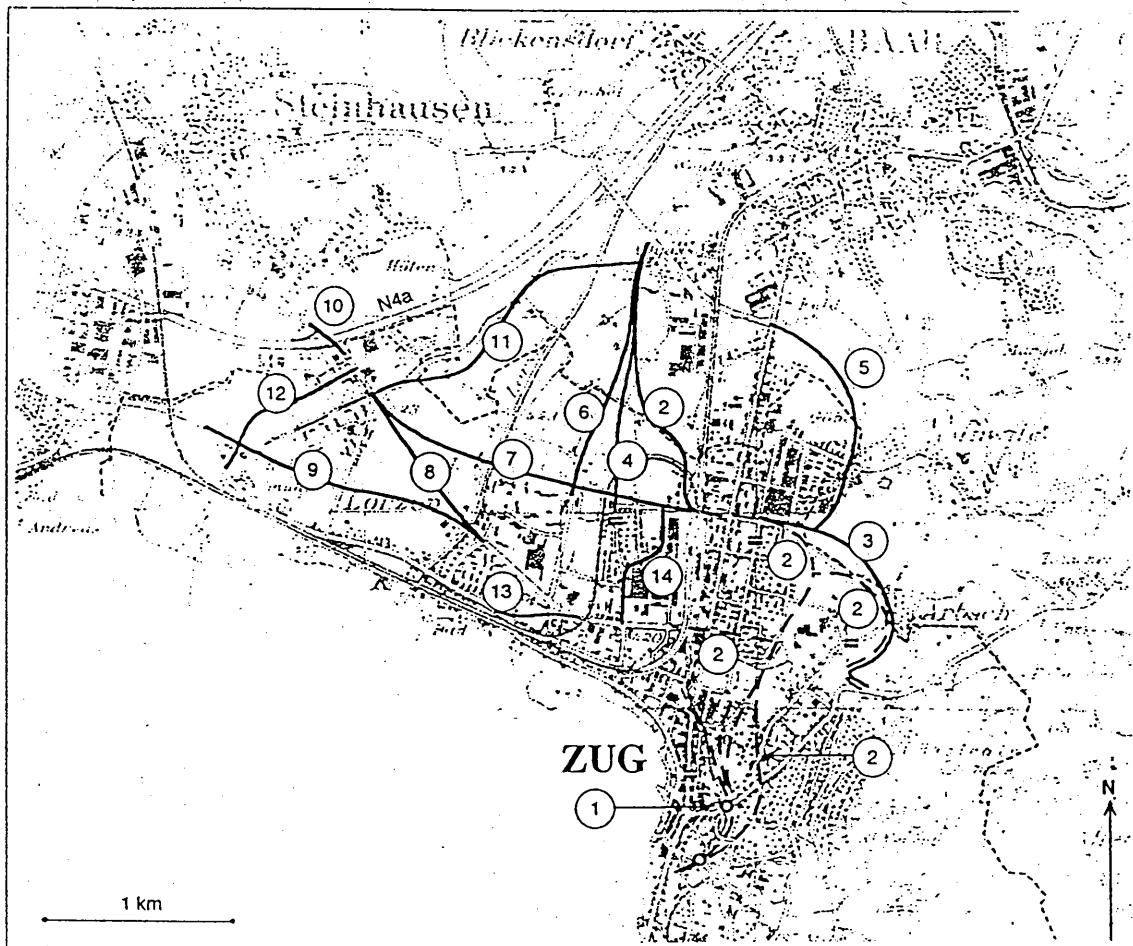
Aktionsbereiche	A Erhöhung der Umwelt-Sensibilität	B Ausschöpfen der technologischen Möglichkeiten	C Förderung des ökologischen Verkehrs: OeV, Rad, Fussgänger	D Raumplanung für weniger Abhängigkeit v. (Auto) Mobilität	E Redimensionierung d. mot. Individualverkehrs	F Mobilitätssparende Lebens- und Wirtschaftsformen
Instrumente						
1 Information, Bildung	Medien, Kampagnen, Aktionen	Marketing für neue Technologien	Marketing für öff. Verkehr	Raumbeobachtung, Planungskurse	Kampagnen zur Verhaltensänderung, energiesparender Fahrweise	ökologische Unternehmensführung und Bildung
2 Institutionelle und Finanzierungs-Lösungen	Umweltbeauftragte, Mobilitätsberater	Vereinbarungen zur Absenkung des Flottenverbrauchs.	Regionaler Verkehrsverbund. Kantonale Subventionierung.	Orts- und Regionalplanung, Partizipation d. Bevölkerung	Interdep. Koord., Flexiblere Verwendung der Verkehrseinnahmen	Förderung regionaler Substanzwirtschaft
3 Infrastrukturen und Betriebsgestaltung	Dokumentationszentren, Lehrmittel	Lärmschutz, Sicherheitsmassnahmen. Saubere Fz. in öff. Verwaltungen	Dichtere Fahrpläne, rasche Verbindungen, attraktive Rad- und Fusswege	Funktionelle Durchmischung, OeV-orientierte Platzierung OeBA	Verkehrslenkung, Umfahrungsstrassen, Rückbau von Strassen	Konzentrierte Dezentralisation öff. Dienstleistungen. Telekommunikation
4 Positive und negative finanzielle Anreize	Bezifferung von Umweltschäden, Oekobilanzen	Handelbare Verbrauchszertifikate. Verbilligt, sauberer Fz.	Halbtaxabo, Regenbogenkarte.	Bauliche Verdichtung bei Stationen	Variabilisierung d. Mfz. Steuern. Str.Benütz.- u. P-Gebühren, SVA	Allgemein erhöhte Gebühren auf Ressourcenverzehr
5 Gebote und Verbote	Verbot umweltethisch inakzeptabler Werbung	Typenprüfung unter ökolog. Gesichtspunkten, Importrestriktionen	Präferenzierung des OeV auf Strassen	Baubewilligung nur für vom OeV erschliessbare Gebiete	Tiefere Tempolimiten, bessere Geschw.kontr. "Grüne" Str., Sonnt.-Fahrverbot	Verschärfung der Umweltbelastungsgrenzwerte und der Umwelthaftung

Quelle: Güller, P., Mobilität in der Schweiz. z.H. EVED 1995.

In der nun folgenden zweiten Phase werden alle diese Handlungsmöglichkeiten ausgelotet und - soweit von günstigen Nutzen-/Kostenverhältnissen begleitet - zu einem kohärenten Paket geschnürt.

Die Planung allfälliger Strassennetzergänzungen ist also nur ein Pfad neben andern. Seitens der Arbeitsgruppen wurde darauf hingewiesen, dass lokale Massnahmen - wie Fussgängerinseln und Radstreifen in den stärker befahrenen Strassen - und die Parkplatzbewirtschaftung oder Parkleitsysteme unter Zuger Verhältnissen schon bisher einiges gebracht haben. Jedenfalls müssten solche Möglichkeiten weiter ausgeschöpft werden. Es gehört angesichts der Fragen, die sich um das kantonsseitige UZB-Projekt ergeben, jedoch mit zu den Aufgaben der Planungsstudie, die Zweckmässigkeit von Änderungen am Strassennetz zu prüfen. Die Spanne reicht dabei von ambitionösen Umfahrungen und Netzergänzungen bis zu kleineren Eingriffen, die der umweltfreundlicheren Verkehrsgestaltung dienlich sein können.

Abb. 8: Möglich Ergänzungen des Strassennetzes von Zug



- | | | |
|----|--|--|
| 1 | Kurze Umfahrung | von Altstadt und City, mit Anschluss der Aegeristrasse (Chance Zug 2002) mit Untervarianten (Anschlüsse im Norden, Anschluss Zugerbergstrasse) |
| 2 | UZB | Umfahrungen Zug/Baar, kantonales Gesamtprojekt, ohne Anschluss der Aegeristrasse oberirdisch (Chance Zug 2002 Plus) |
| 3 | Abfahrt Gutschränk | (Chance Zug 2002 Plus) |
| 4 | Verlängerung Aabachstrasse | |
| 5 | Bügel Neufeld-Göblistrasse | |
| 6 | Verlängerung Allmendstrasse | |
| 7 | Neuführung/Verlängerung Feldstrasse | |
| 8 | Verlängerung General-Guisan-Strasse zur Steinhauserstrasse | |
| 9 | Verlängerung General-Guisan-Strasse zur Chamerstrasse | |
| 10 | Halbanschluss Steinhauserstrasse an N4a Richtung West | |
| 11 | Neuführung Schochenmühlestrasse | |
| 12 | Kollerstrasse (Aufwertung) | |
| 13 | Verbindung Chamerstrasse-Gubelstrasse | |
| 14 | Alternative Verbindung Feldstrasse-Gubelstrasse | |

- Offene Strassenstrecke
 - - - - Strassenstrecke in Tunnel oder überdeckt
 = Flankierende Massnahme Unterbindung Durchgangsverkehr (Riegel, bei Projekt UZB)

7. Dispositionen für die Phase 2

Die Arbeitsgruppen haben viel Konsens erreicht, "wo der Schuh drückt", und wie das heutige Strassennetz durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und unter den Gesichtspunkten der Stadtentwicklung genutzt sein sollte. Natürlich lassen die Aussagen mehrere Wege zu Lösungen offen. Aber die Gruppen haben mehr als eine lose Wunschliste produziert. Es ist Aufgabe der nächsten Arbeitsphase, mit neu konstituierten "permanenten" Arbeitsgruppen den inneren Zusammenhang der Verkehrsplanung zu stärken und Lösungsansätze unter der Beteiligung breiter Kreise und mit einem guten Verhältnis von Nutzen und Kosten zu konkretisieren. Diese Gruppen werden als "permanent" bezeichnet, weil sie über die Periode der Planungsstudie hinaus arbeiten sollten.

7.1 *Permanente Arbeitsgruppen*

Zweck:

Die *permanenten* Arbeitsgruppen würdigen bestehende Lösungsvorschläge für die wichtigsten Verkehrsprobleme der Stadt und ihres Umlandes und erarbeiten ergänzende oder alternative Interventionsszenarien. Die Lösungsvorschläge werden einer groben Zweckmässigkeitsprüfung (Vor-/Nachteile für Verkehrsteilnehmer, Allgemeinheit, Verkehrsbetriebe und öffentliche Hand) unterzogen. Daraus sollen Prioritäten und Etappierungsvorschläge hervorgehen.

Die Gruppen, ihr Vorsitz und ihre Begleitung:

Gruppe A: Arbeitsverkehr (H. Bullens, LG, Begleiter DeTommasi/Wagner)

Gruppe B: Einkaufsverkehr (R. Knecht, IG Metalli, Begleiter Wyss)

Gruppe C: Freizeitverkehr - Erholung, Kultur, Sport, Grossanlässe (B. Mathys, ZKB, Begleiter Merlo)

Gruppe D: Stadtverkehr (Frau P. Kistler, BL, Begleiter Büchi)

Gruppe E: Regionalverkehr (A. Gisler, SBG, Begleiter Bürgler)

Gruppe F: Zukunftsentwicklungen (U. Straub, FDP, Begleiter Klein)

Die *Gruppen A bis C* befassen sich mit den Möglichkeiten der Wirtschaft und Interessensvereinigungen, spezifische eigene Beiträge zur Lösung der Verkehrsprobleme in Zug zu leisten. Selbstredend können die Verkehrsbetriebe und die öffentliche Hand dabei Partner sein. Die *Gruppen D und E* hingegen befassen sich mit "klassischen" Aufgaben der Verkehrsplanung. *Gruppe F* liefert für alle andern Inputs.

Zusammensetzung:

In jeder Gruppe sitzen die Vertreter respektiver Interessensverbände und weitere interessierte Mitglieder der Mitwirkungsgruppe. Die letzteren können in mehreren permanenten Arbeitsgruppen tätig sein. In die Gruppe E sollen auch Vertreter von Nachbargemeinden/-regionen integriert werden.

Aufgaben:

Die Arbeitsgruppen

- erarbeiten und beurteilen Interventionsszenarien unterschiedlicher Eingriffshärte und Art (Verkehrslenkung, Infrastrukturen, Massnahmen der Verkehrsbetriebe, der Privatwirtschaft und einzelner Bevölkerungsgruppen), die zur Skizzierung eines oder mehrerer alternativer Verkehrskonzepte für Zug und seine Umgebung führen.
- konzipieren im Rahmen dieser Interventionsszenarien Lösungen für wichtige Verkehrsprobleme.
- beachten bei ihrer Tätigkeit die Aspekte, welche die Nachbargemeinden und den Kanton betreffen.

Arbeitsweise:

Die Arbeitsgruppen

- werden von den fachtechnischen *Beratern* des Planungsteams begleitet; diese unterstützen die Gruppen promotorisch, dienen als Relais zur Fachwelt und leisten eigene fachtechnische Beiträge.
- *koordinieren* ihre Tätigkeit untereinander und mit der Projektleitung Stadtverkehr.
- *informieren* das Plenum der Mitwirkungsgruppe über die Arbeitsergebnisse.

Im Anhang 6 sind die **Pflichtenhefte** für jede einzelne Arbeitsgruppe dargestellt.

7.2 Zu erwartende Ergebnisse

Die Mitwirkungsgruppe wird an ihrer 5. Sitzung (29.4.96, vgl. Zeitplan im Anhang 2) die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppen diskutieren. Auf die 6. Sitzung hin (24.6.96) liegt der Entwurf des Schlussberichtes, mit konsolidierten Resultaten, vor. An der 7. Sitzung (16.9.96) sollte die Mitwirkungsgruppe den Bericht verabschieden können, samt Empfehlungen an die Behörden.

Damit sollen dann die wesentlichen Elemente für unmittelbare verkehrspolitische Entscheide und den Verkehrsrichtplan vorliegen.

Beilage 2

Anhänge zum Zwischenbericht zur Planungsstudie Stadtverkehr Zug

von der Mitwirkungsgruppe am 4. März 1996 verabschiedet
zuhanden des Stadtrates Zug

Synergo
in Zusammenarbeit mit
- Albrecht & Partner, Luzern
- M. Büchi, Hydraulik AG, Zürich
- O. Merlo, Zug
- Balance Services AG, Stans
- W. Wyss, Zug

Zürich, 7.3.96

Anhang 1

[illegible]

Name, Vertretung	Temporäre Arbeitsgruppe				Permanente Arbeitsgruppe					
	Süd	Ost	Zentrum	West	Arb-Verk.	Eink-Verk.	Freiz. Verk.	Stadt Verk.	Reg-Verk..	Zuk. Entw
Reichlin B., CVP (B)	x									
Riniker W., VCS (D)		x								x
Roost M., ZVB (B)								x		
Rütimann P., Nachbarsch. St. Michael (D)	x									
Rust K., CVP (D)				x	x					
Rutishauser A. Kant. Baudirektion (D)										
Schäfer W., LG (B)									x	
Schmid G., VCS (B)			x		x					
Schönenberger St., Pro Altstadt (B)										
Schwerzmann E., Bauvorstand Baar (D)										
Speck L., Gewerbeverein Stadt Zug (B)				x					x	
Spillmann M., Bauforum (D)	x				x					
Spillmann U., Bauverwalter Baar (D)										
Steiner K., Nachbarsch.Unter Altstadt (D)			x					x		
Stocker A., Nachbarsch.Lorzen (B)				x	x					
Straub U., FdP (B)	x									xx
Straumann P., Kant. Baudirektion (B)										
Strub F., Quartierverein Guthirt (B)				x				x		
Stuber M., SGA (D)		x							x	
Studer U., TSK							x			
Sutter W., LG (B)				x				x		
Wassmann Hr., Pro Altstadt (B)			x					x		
Wenk A., Nachbarsch.Lüssi (D)		x				x				
Wickart H. ACS (B)			x							
Windlin J., Verkehr ZUGkünftig (D)		x						x		
Wolf M., VCS (B)				x					x	
Wyss R., Turn- u. Sportkommission (D)		x						x		
Zahner A., FdP (D)		x						x		
Zemp M., SP (B)		x			x					

Legende: x = Mitglieder xx = Leiter der Arbeitsgruppe

Anhang 2: Sitzungskalender, Zeitplan

Datum	Geschehnis
28. Sept. 95	1. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Einstieg und Organisation der Arbeiten
13. Nov. 95	2. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: V-DOK ZUG. Bildung der temporären Arbeitsgruppen.
2. Dez. 95	1. Sitzung der Arbeitsgruppen Süd, Ost, Zentrum und West
13. Jan. 96	2. Sitzung der Arbeitsgruppen Süd, Ost, Zentrum und West
29. Jan. 96	3. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Information über die Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen. Bildung der permanenten Arbeitsgruppen.
20. Feb. 96	1. Sitzung der Arbeitsgruppe Einkaufsverkehr
21. Feb. 96	1. Sitzung ArbGrp Freizeit-, Stadt-, Regionalverkehr, Zukunftsentw.
22. Feb. 96	1. Sitzung der Arbeitsgruppe Arbeitsverkehr
4. März 96	4. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Diskussion des Zwischenberichts
Ende März	Ablieferung des Zwischenberichtes an den Stadtrat
29. April 96	5. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Information über erste Ergebnisse der permanenten Arb.grp
7. Mai 96	Behandlung des Zwischenberichts im Gemeinderat
2. oder 8. Mai	1. Forumsveranstaltung: Zugs Zukunft und der Verkehr
12.od.19.Juni	2. Forumsveranstaltung: Beiträge der Privatwirtschaft zu umweltfreundlicher Verkehrsgestaltung
24. Juni 96	6. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Diskussion des Schlussberichtsentwurfs.
16. Sept. 96	7. Plenumssitzung der Mitwirkungsgruppe: Verabschiedung des Schlussberichts, samt Empfehlungen an die Behörden.

Anhang 3: Liste der Grundlagen

Die Liste wird laufend ergänzt!

Allgemeine Grundlagen:

- Stadt Luzern, Verträglichkeit Verkehr und Siedlung, Planungsbüro J. Dietiker, März 1994
- Entwurf und Gestaltung innerörtlicher Strassen (Beurteilungsgrundlagen), Forschung Strassenbau und Strassenverkehrstechnik Heft 425, 1984, H.H. Topp, ETH HO PS 351:425
- Bundesamt für Strassenbau, Verkehrstechnische Dimensionierung, Konzept und Zusammenhänge, Forschungsbericht, R. Keller AG, März 1993
- Bundesamt für Strassenbau, Entscheidungshilfen für Verkehrsvorhaben, Forschungsbericht 307, Mai 1994
- Bundesamt für Strassenbau, Mögliche Methoden zur Gesamtbewertung bei Prüfverfahren, Forschungsbericht, August 1991
- Méthodes multicritères ELECTRE; Maystre, Pictet, Simos; Presses polytechniques et universitaires romandes; 1994
- VSS, Strassentypen, Norm SN 640 040 b, 1992
- Stab für Gesamtverkehrsfragen, Richtlinien für die Zweckmässigkeitsprüfung von Verkehrsvorhaben, Mai 1981 (gemäß Auskunft GVF, Oetterli, in Überarbeitung (Forschungsgesuch bei ASB 1995 hängig). Empfiehlt als Beispiel: Baregg-Bericht)
- Kanton Aargau, Zweckmässigkeitsprüfung Ausbau N1/Baregg, J+G, November 1993

Spezifische Grundlagen

- Stadt Zug, Stadtplanung 1992 (Gesamtdokumentation). Zusatz: Separatplan TRP Verkehr, Anpassung an die neuen VSS-Normen, SNZ, 1992 (SRB 21.12.1992)
- Stadt Zug, städtebauliche Klassierung von Strassenräumen, unveröffentlichte Dokumentation
- Kanton Zug, Stadttunnel Zug, Variantenvergleich, J+S, Juni 1989 (enthält Kriterienliste für Variantenvergleich)
- Kanton Zug, UVB Umfahrungen Zug/Baar (betr. Zustände heute und Zustand Zukunft ohne Umfahrungen), 1995
- Kanton Zug, Flankierende Massnahmen zu den UZB, verkehrstechnische Grundlage, SNZ, 1993 (zur Minderung von Problemen MIT ZUB)
- SBB, Grundlagen Raum Zug, Aktennotiz Hydraulik AG, 1994 (ev. zukünftige Umstrukturierungen Bahnnetz)
- Stadt Zug, Machbarkeitsstudie Entschärfung graue Gutschränkabfahrt, Metron, 1993 (inkl. Problemanalyse)
- Stadt Zug, Erschliessungskonzept Göbli/Baarermatt, Entwurf SNZ, 1991 (Ziel/Problembeschrieb)
- Stadt Zug, Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum, Juli 1986 (Beurteilung der heutigen Situation)
- Kanton Zug (ARP), Neue E- und A-Prognose, heute noch unveröffentlicht (betreffend zukünftige Entwicklungen und ihre Probleme)
- Stadt Zug / SNZ Ingenieurbüro AG, Pendlerströme der Stadt Zug 1990.
- Michel, U. et al., Verkehrsstudie Region Zug (für den VCS), 1987
- Albrecht&Partner, Konzept für den öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz (für den VCS Innerschweiz und die IGÖV Luzern), 1995. Stadt Zug,
- Merlo, O. et al., Alternative Verkehrssysteme im Kanton Zug. Bedarfs- und Machbarkeitsstudie. 1994.

Anhang 4:

V-DOK ZUG

**Dokumentation zur Bewertung und Interpretation
der Verkehrsprobleme im Rahmen
der Planungsstudie Stadtverkehr Zug**

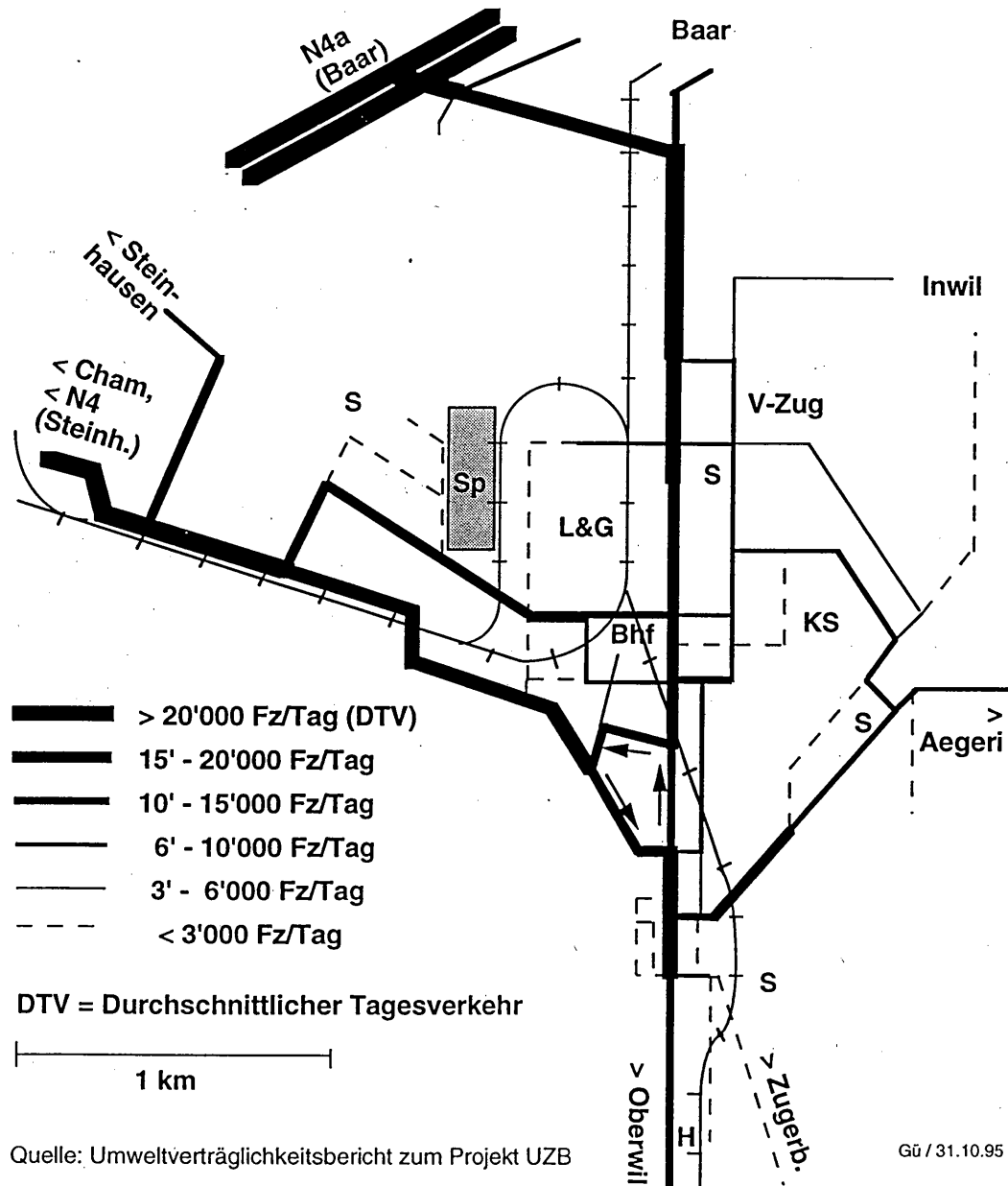
1.11.95, revid. und ergänzt 11.2.96

1. Verkehrsbelastung der Strassen
- 1a Verkehrsmengen im Zentrum
2. Wunschlinien des motorisierten Individualverkehrs
3. Wunschlinien des mot. IV, detailliert nach Sektoren
4. Wunschlinien des mot. IV, nach Verkehrsart
5. Abgrenzung der Quartiere und Sektoren
6. Parkierungsmöglichkeiten
7. Notorische Stausituationen
8. Busverkehr und -Behinderungen. Belastungen
- 8a Strassenbelastung durch Linienbusse
9. Unfälle
10. Empfindlichkeit auf Lärm
11. Lärm
12. NO₂-Immissionen
13. Ortsbildschutz, Erneuerungsgebiete
14. Radwege
- 15a und b: Zupendler und deren OeV-Anteil
- 16a und b: Wegpendler und deren OeV-Anteil
- 17a und b: Einwohner- und Arbeitsplatzprognose
18. Grundlagen zur Beurteilung von Strassenfunktionen
- 19a und b: Spektrum möglicher Massnahmen.

Synergo

in Zusammenarbeit mit Albrecht&Partner, O. Merlo, Balance Services AG

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



Verkehrsbelastung Mfz / Tag (DTV), 1992

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



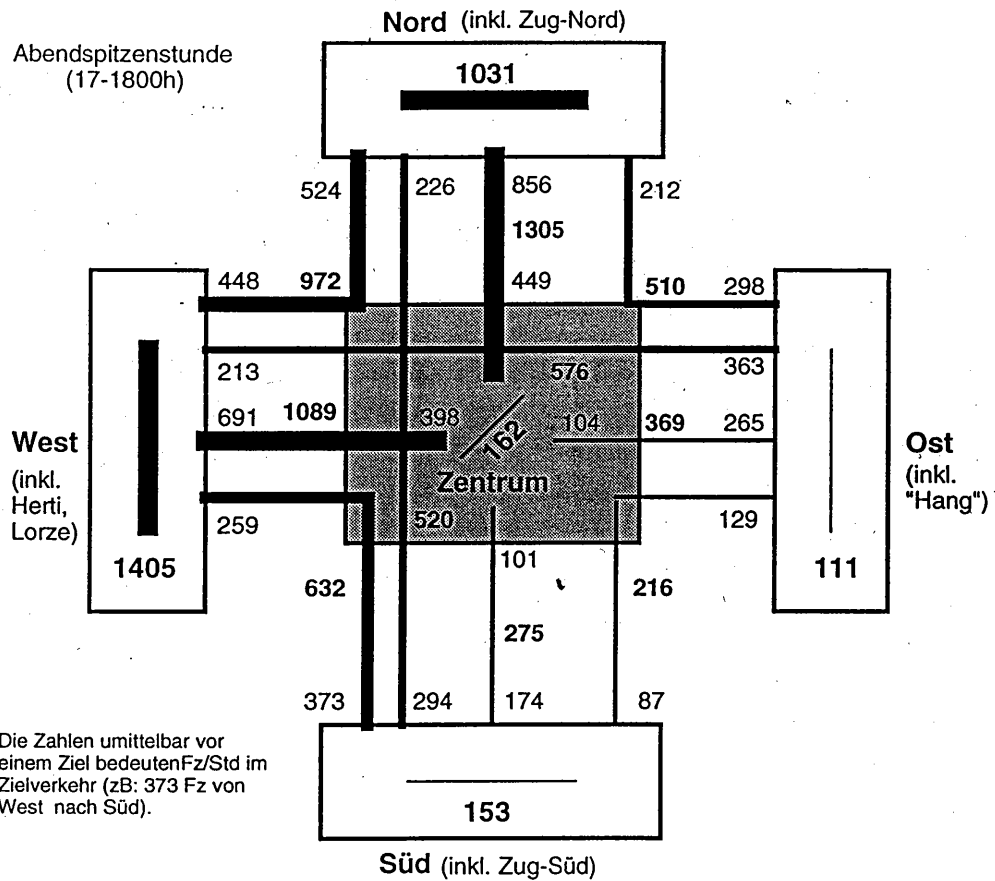
Mfz/Stunde zwischen 17 und 18 Uhr, an einem normalen Werktag

Verkehrsmengen im Zentrum

1a

Auswertung der Erhebungen 1989 (SNZ), 91 (E+B und J+S), 93 (Stadtpolizei)

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



- < 200 Mfz/Std in beiden Richtungen zusammen (fette Ziffern)
- 200 - 400 Fz/Std
- 400 - 600 Fz/Std
- 600 - 800 Fz/Std
- 800 - 1'000 Fz/Std
- > 1'000 Fz/Std

Quelle: Büchi, M., Motion für eine realistische Stadumfahrung - Vorstudie, Aug. 1994

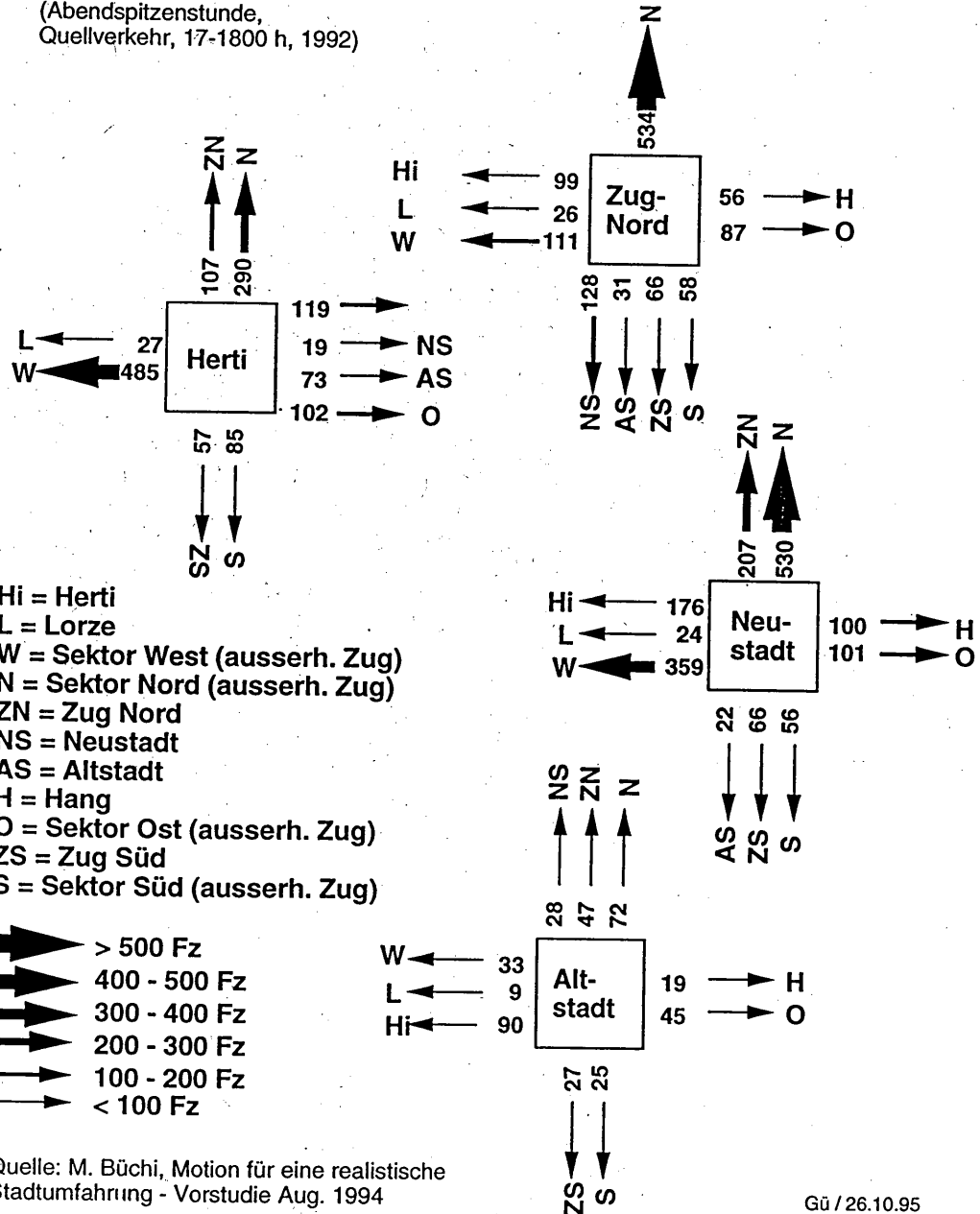
Gü / revid.21.2.96

Wunschlinien mot. Individualverkehr, 1992

2

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

(Abendspitzenstunde,
Quellverkehr, 17-1800 h, 1992)



Quelle: M. Büchi, Motion für eine realistische
Stadtumfahrung - Vorstudie Aug. 1994

Gü / 26.10.95

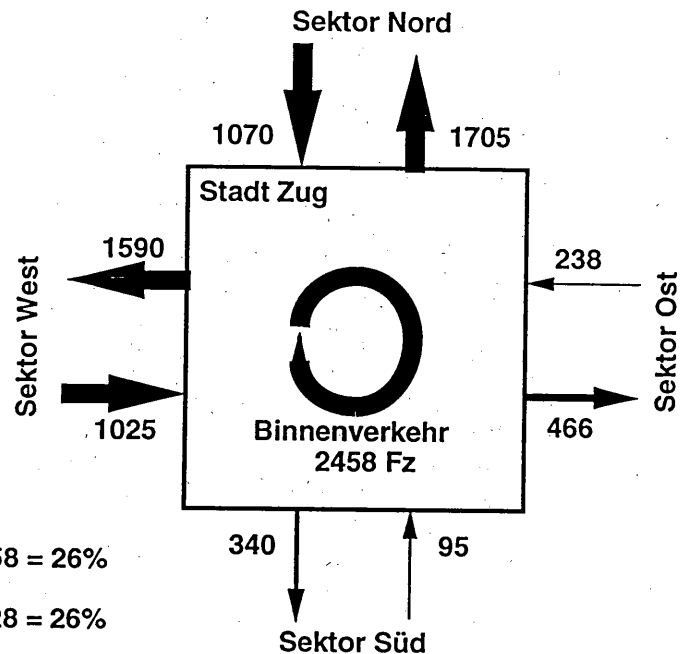
Wunschlinien mot. IV detailliert, 1992

3

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangs-Verkehr

(Abendsspitzenstunde,
17 - 1800 h, 1992)



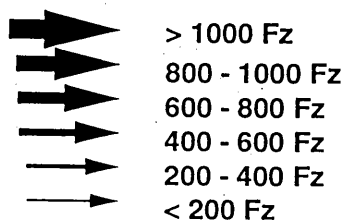
Involvierte Fahrzeuge

Binnenverkehr: 2458 = 26%

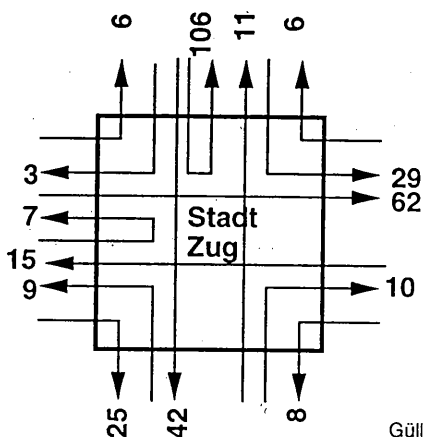
Zielverkehr: 2428 = 26%

Quellverkehr: 4101 = 44%

Durchgangsverkehr: 339 = 4%



Durchgangsverkehr

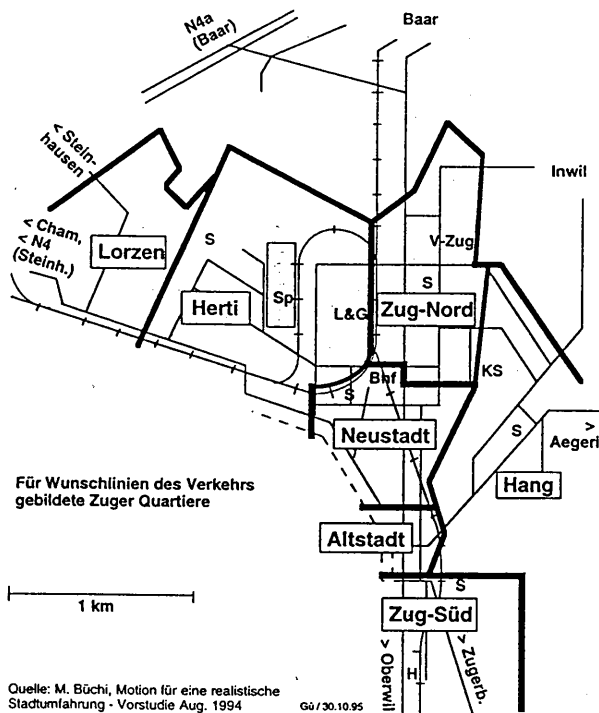


Quelle: Büchi, M., Motion für eine
realistische Stadtfahrt
- Vorstudie, Aug. 1994

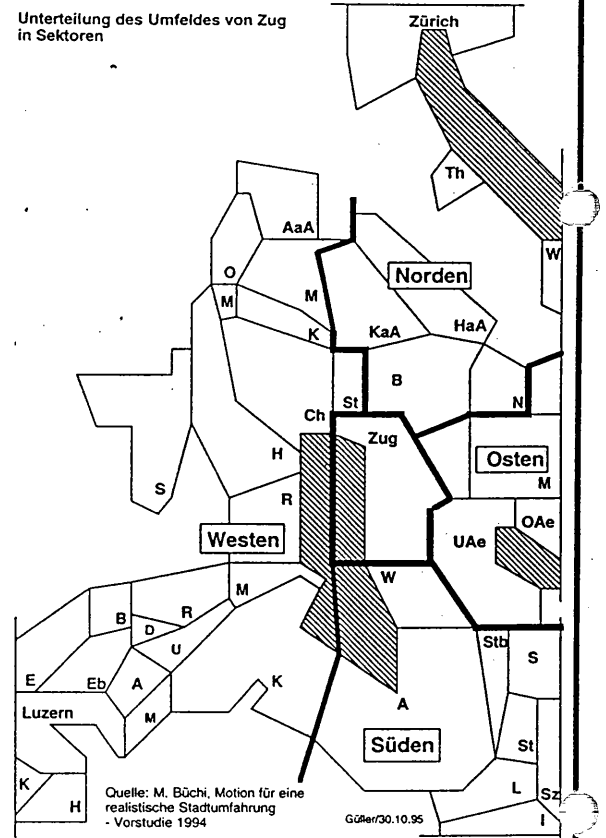
Güller / 30.10.95

Wunschlinien nach Verkehrsart (mot.IV), 1992

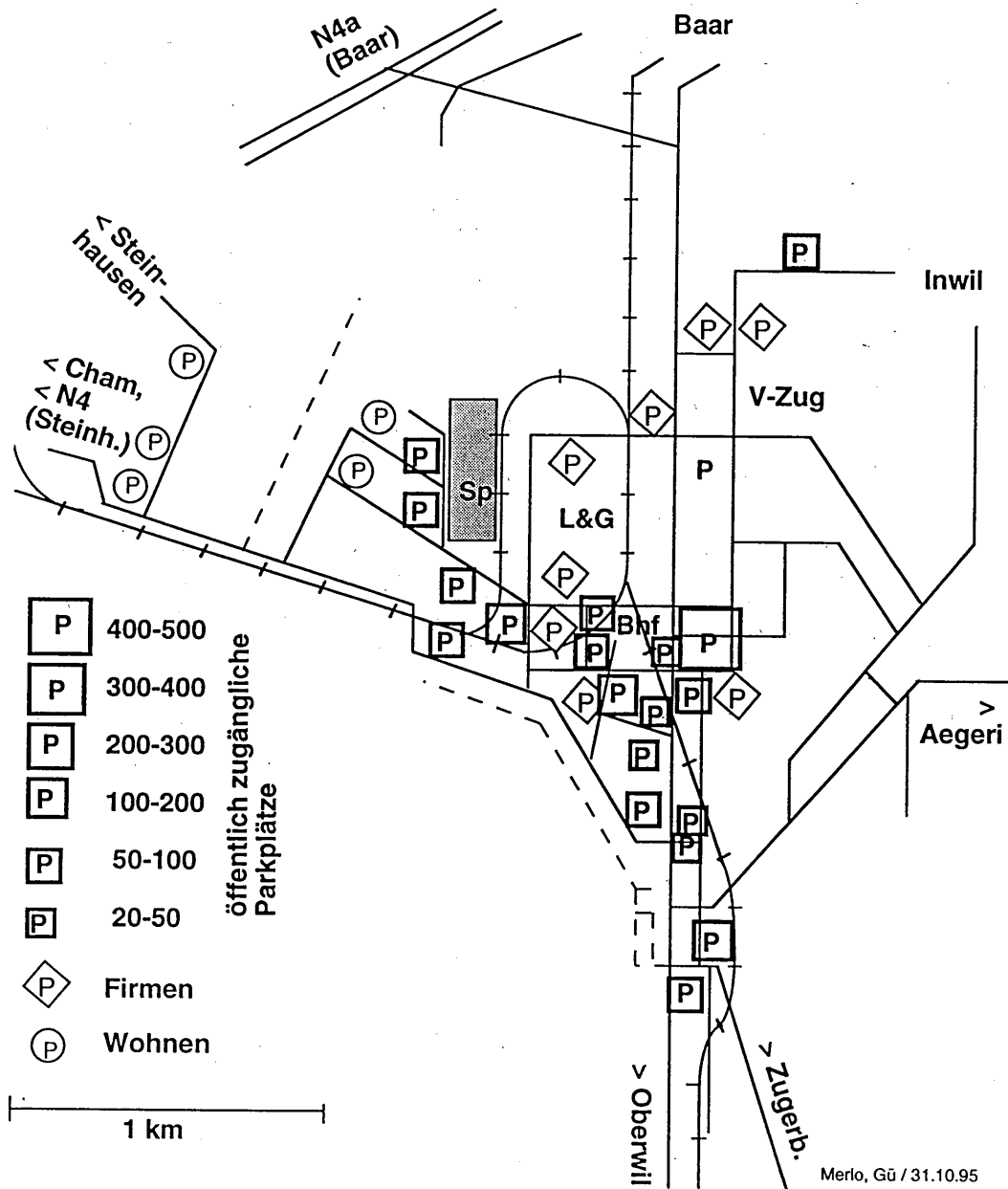
Planungsstudie Stadtverkehr Zug



Unterteilung des Umfeldes von Zug in Sektoren

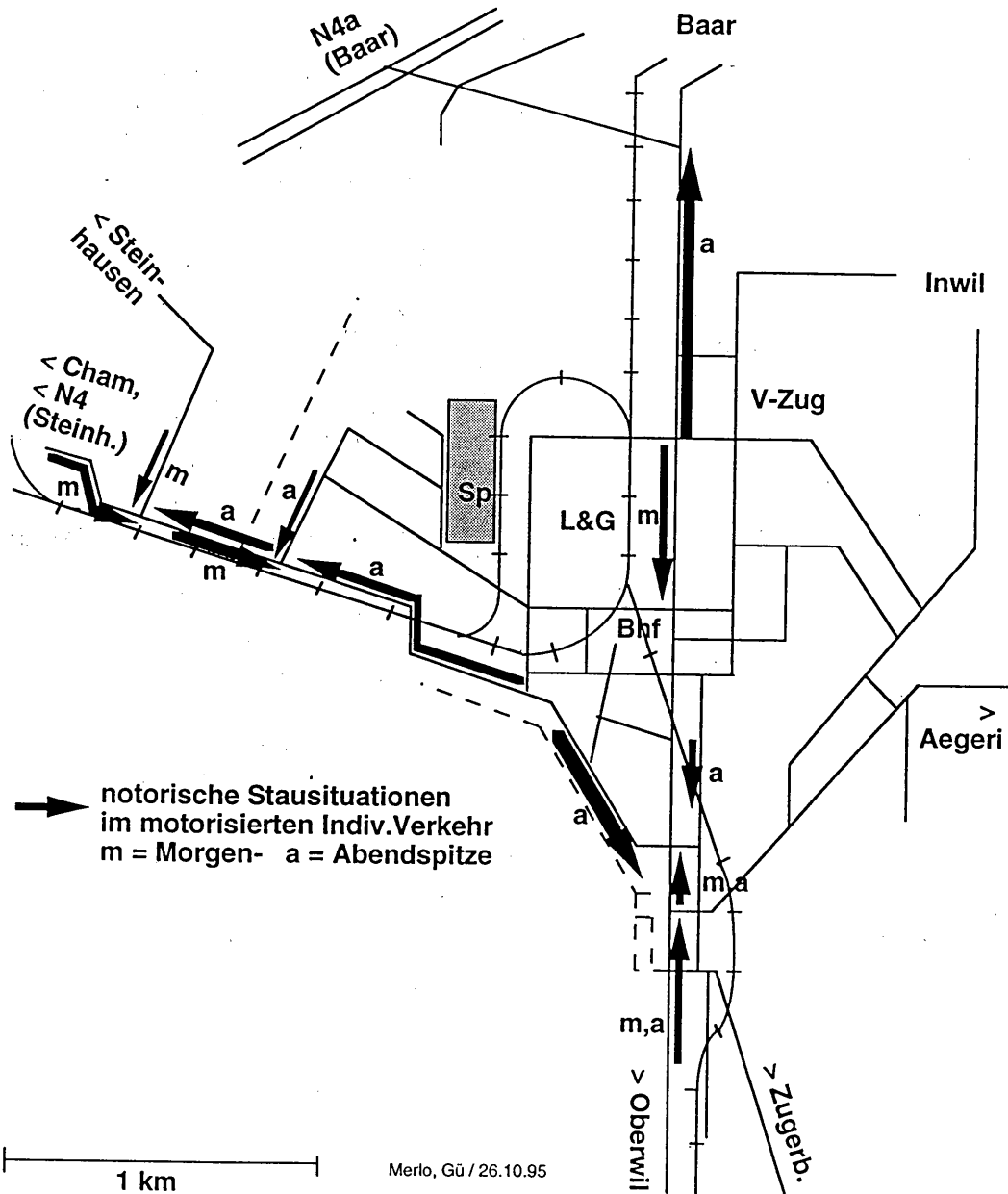


Planungsstudie Stadtverkehr Zug



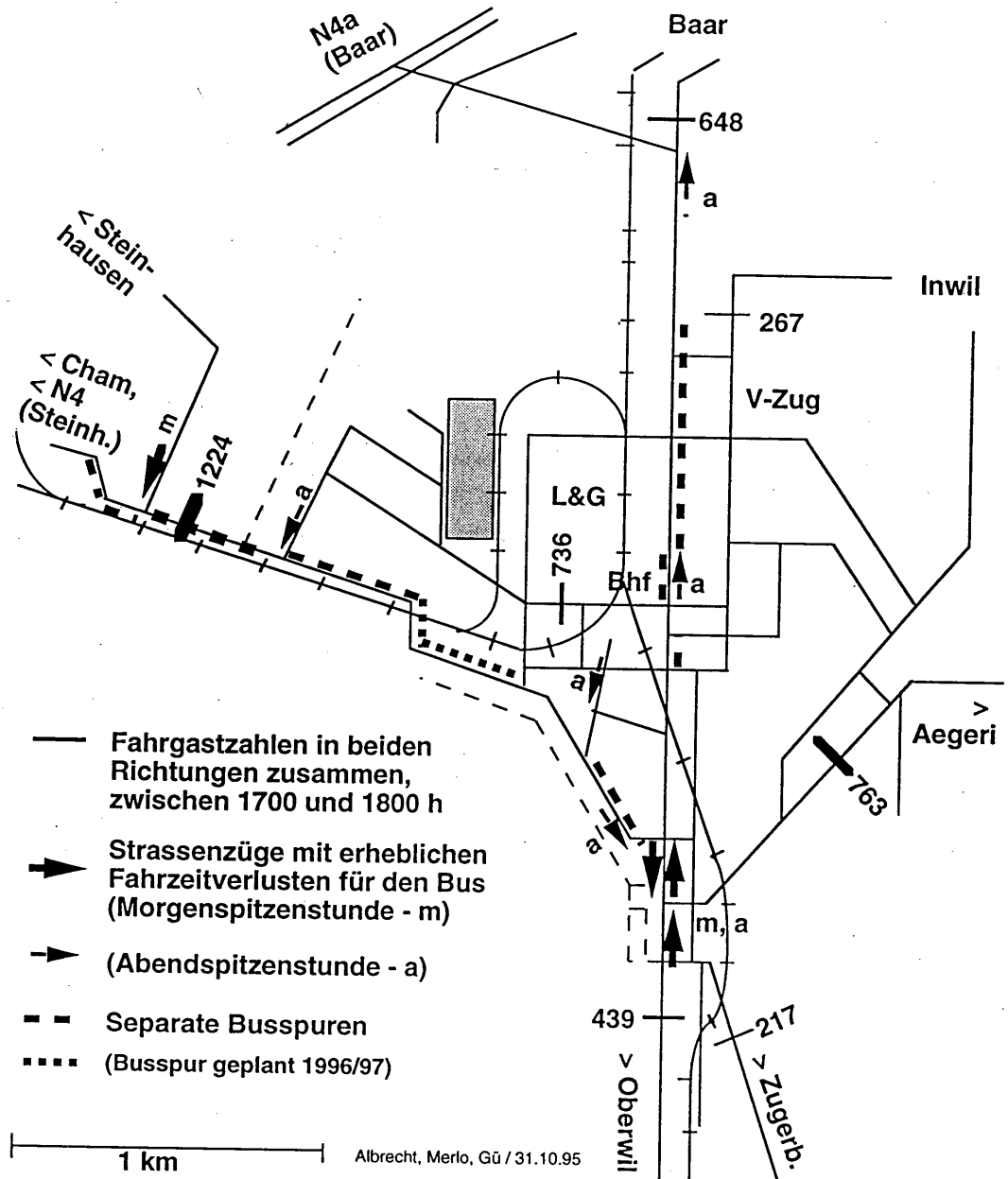
Parkierungsmöglichkeiten

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



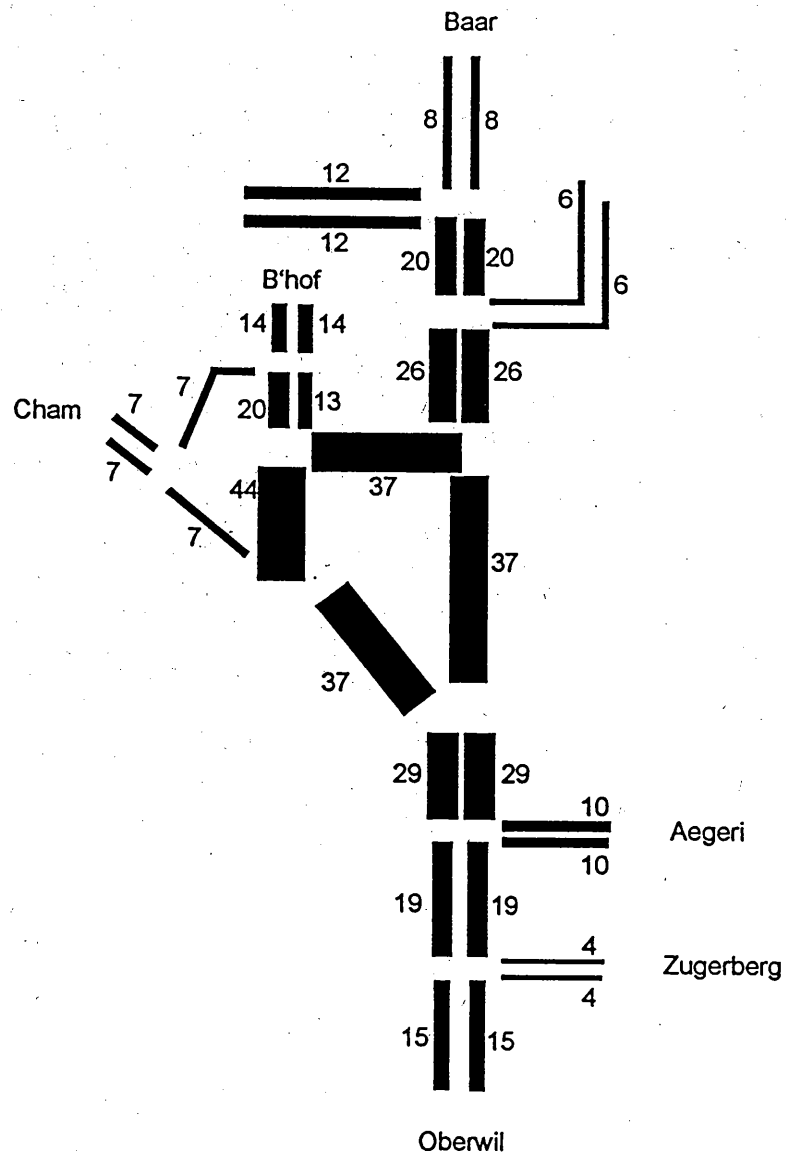
Notorische Stausituationen

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



Busverkehr und -Behinderungen

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

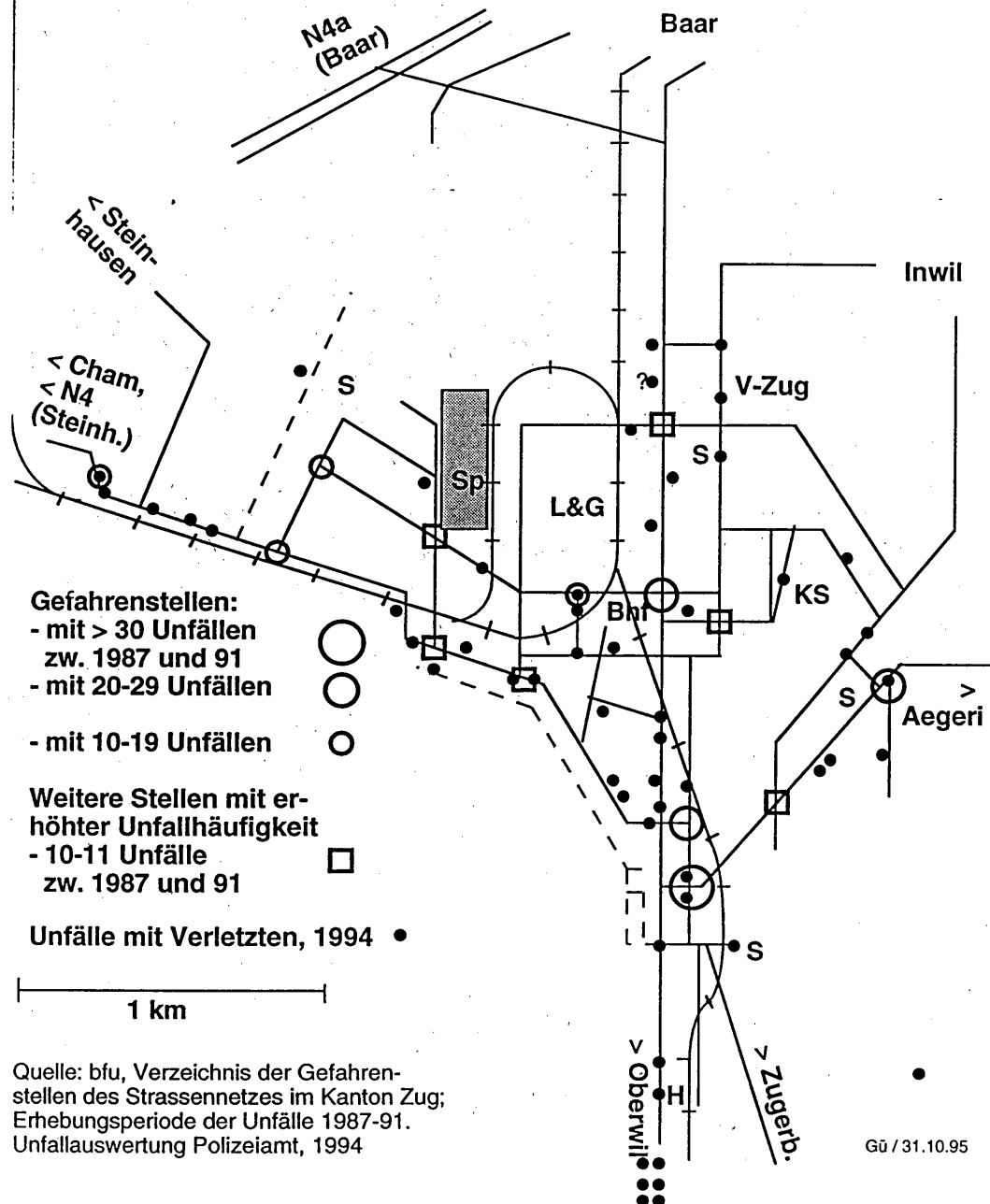


Anzahl Busse zwischen 17 und 18 Uhr, an Werktagen (1995/96)

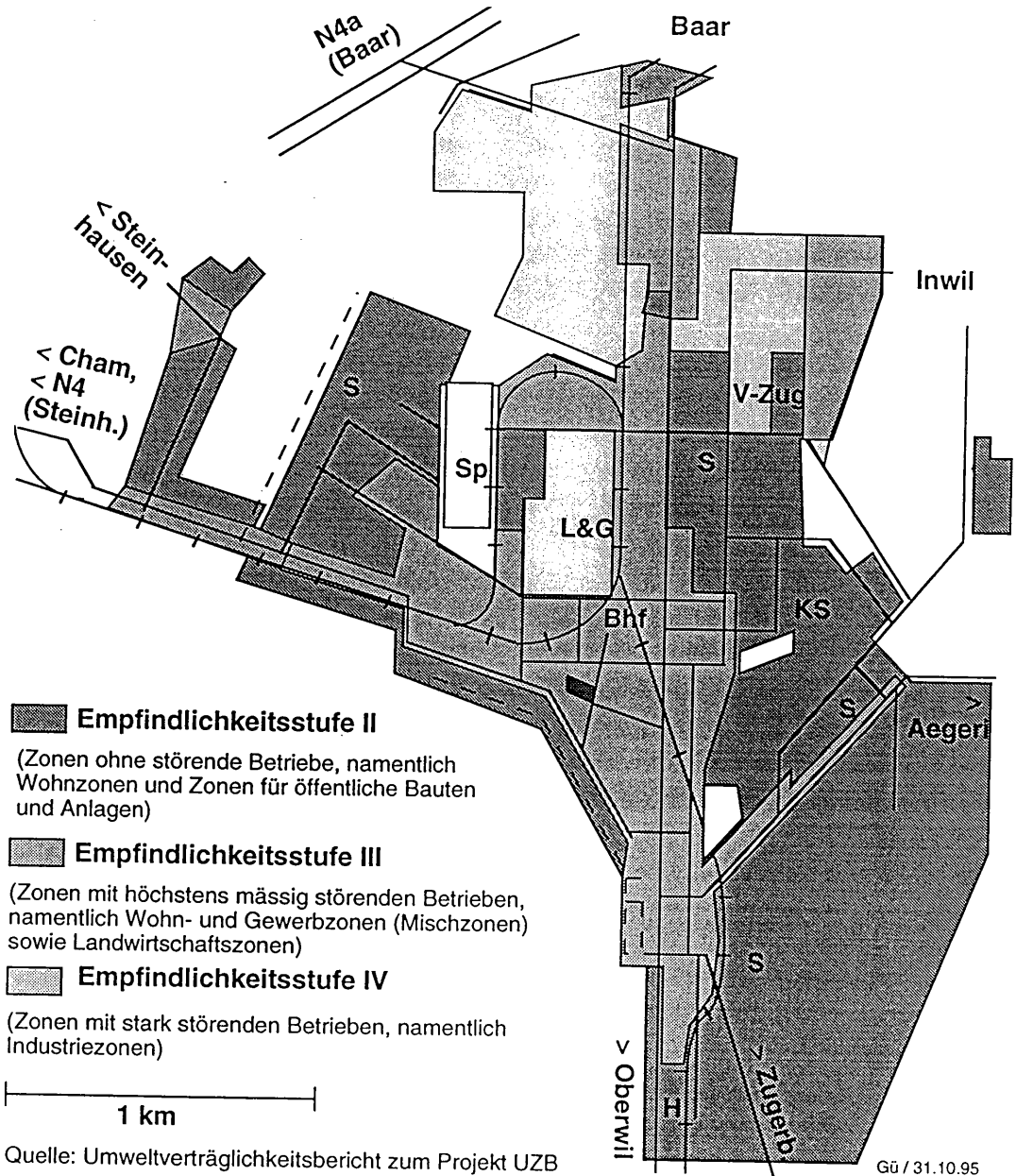
Strassenbelastung durch Linienbusse

8a

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

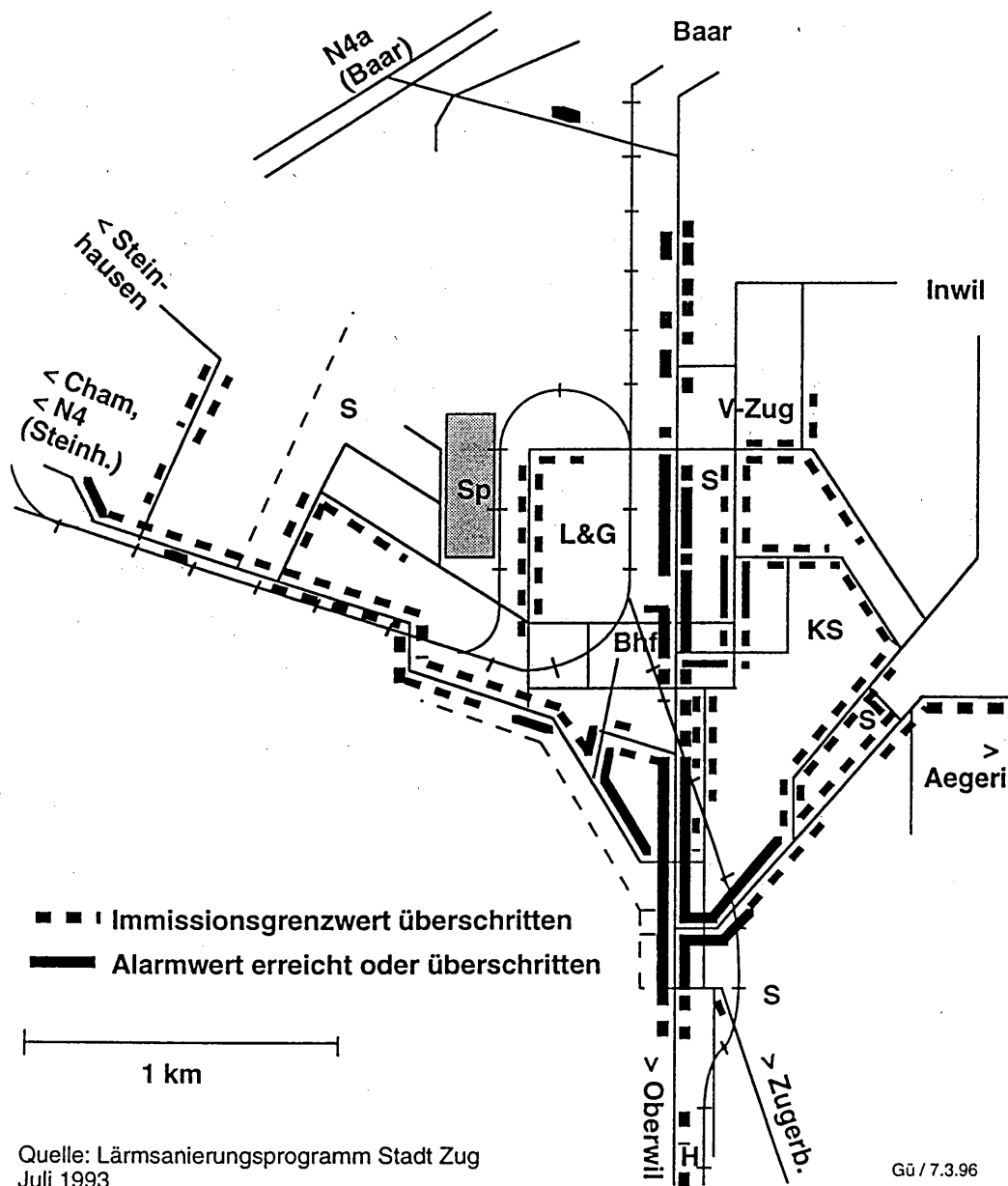


Planungsstudie Stadtverkehr Zug



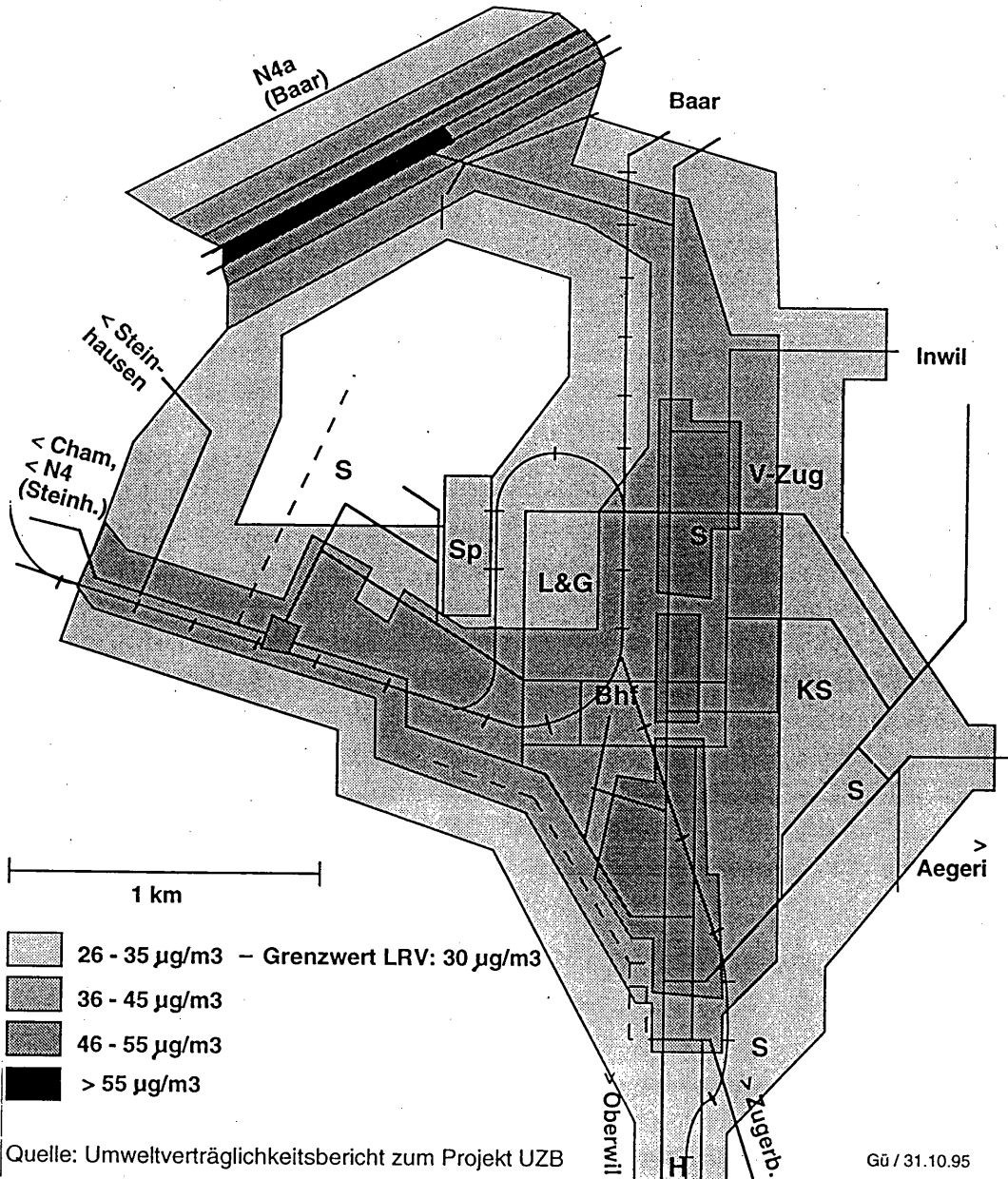
Empfindlichkeit auf Lärm

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



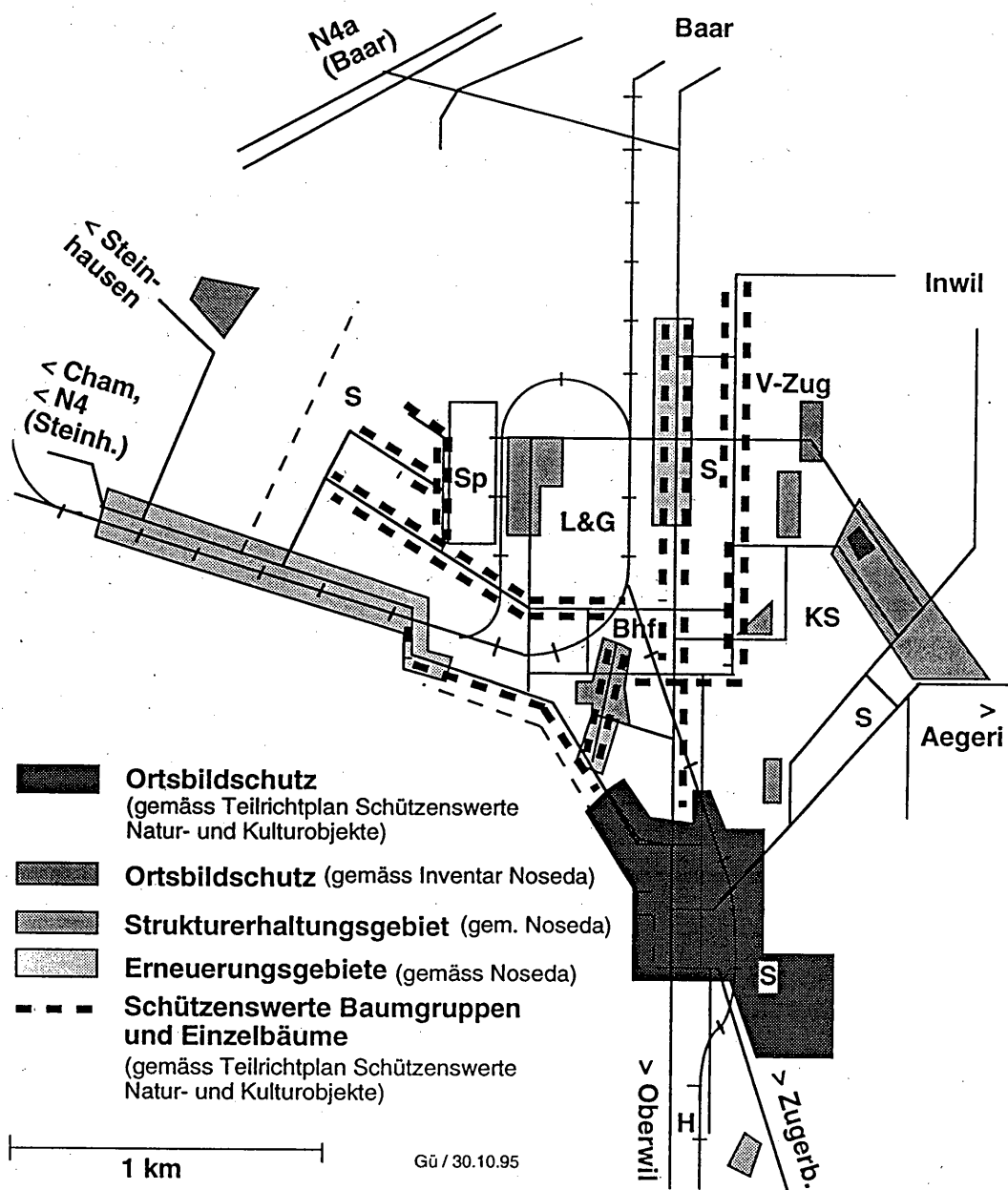
Lärm (nur bei Gebäuden)

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



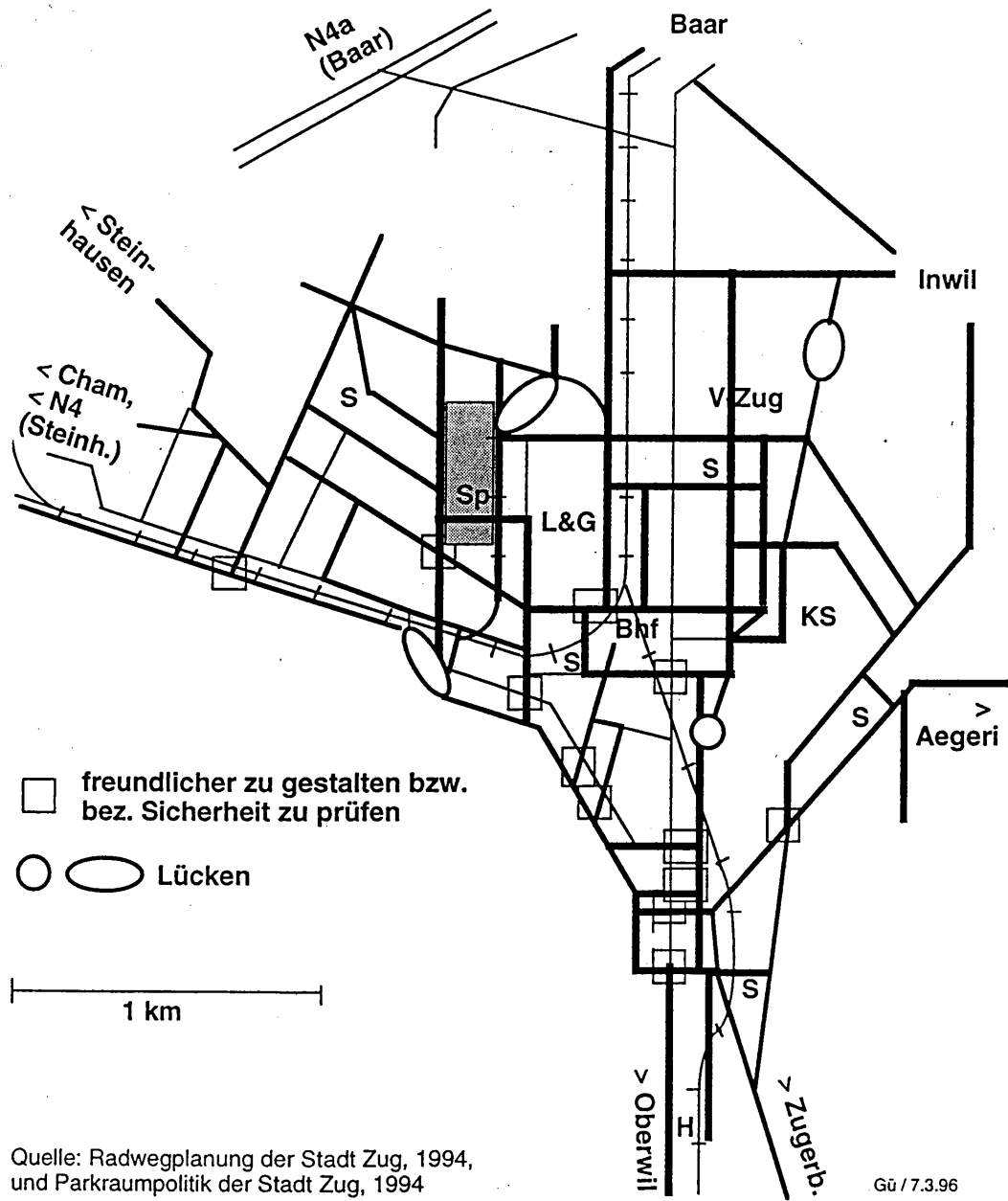
NO2 - Immissionen, 1992

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



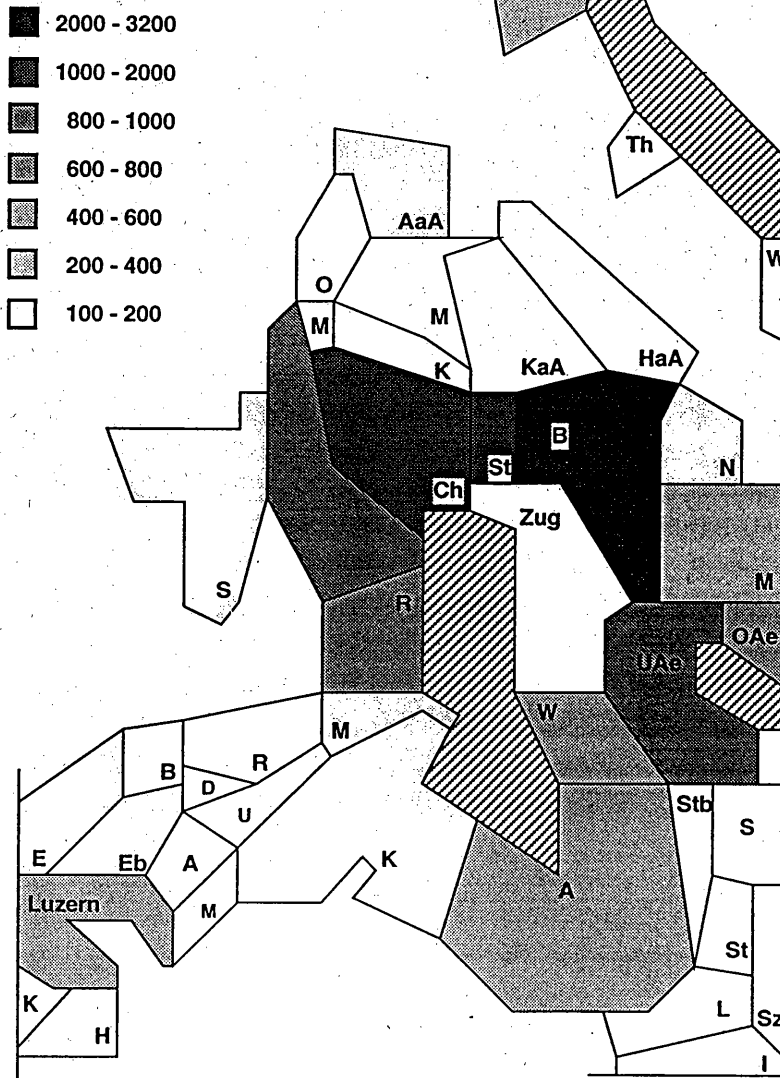
Ortsbildschutz, Erneuerungsgebiete

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Zupendler 1990
(nur erwerbstätige, keine Schul-Pendler)

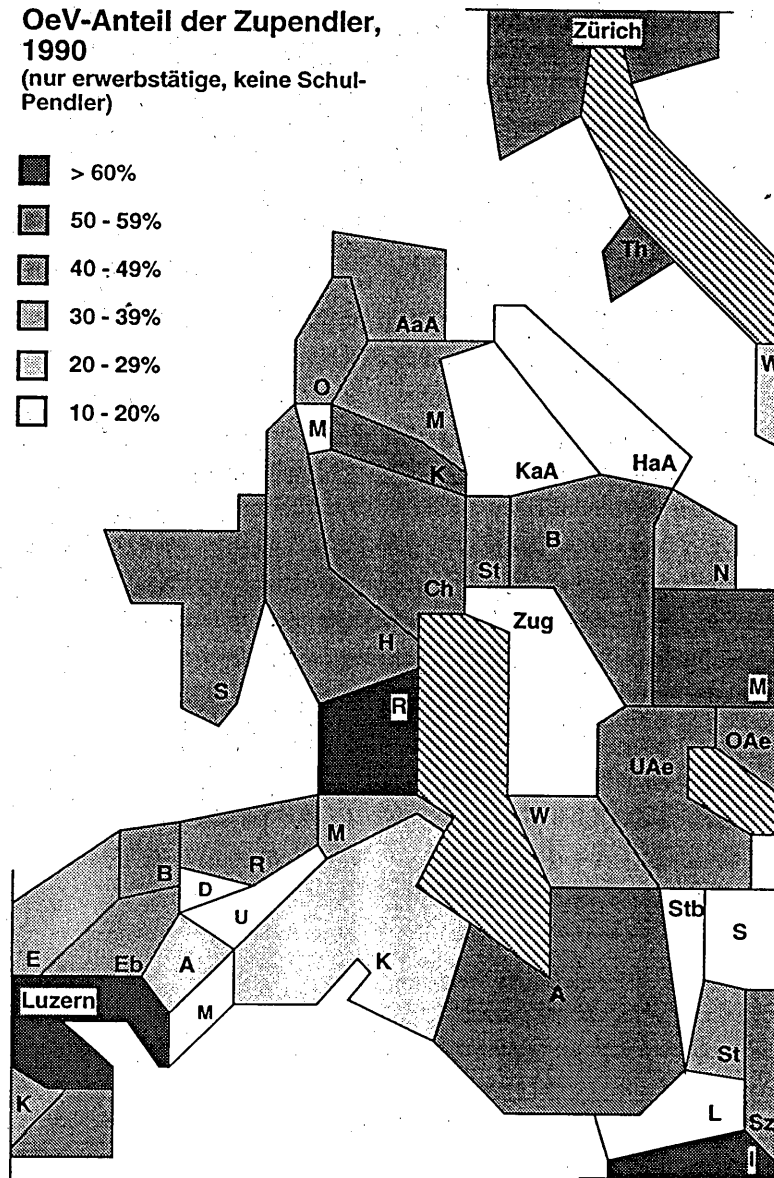
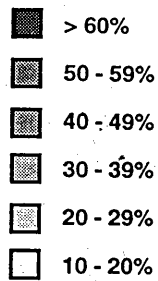


Quelle: SNZ, Pendlerströme der Stadt Zug 1990

Güller 30.10.95

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

OeV-Anteil der Zupendler, 1990
(nur erwerbstätige, keine Schul-Pendler)



Quelle: SNZ, Pendlerströme der Stadt Zug 1990

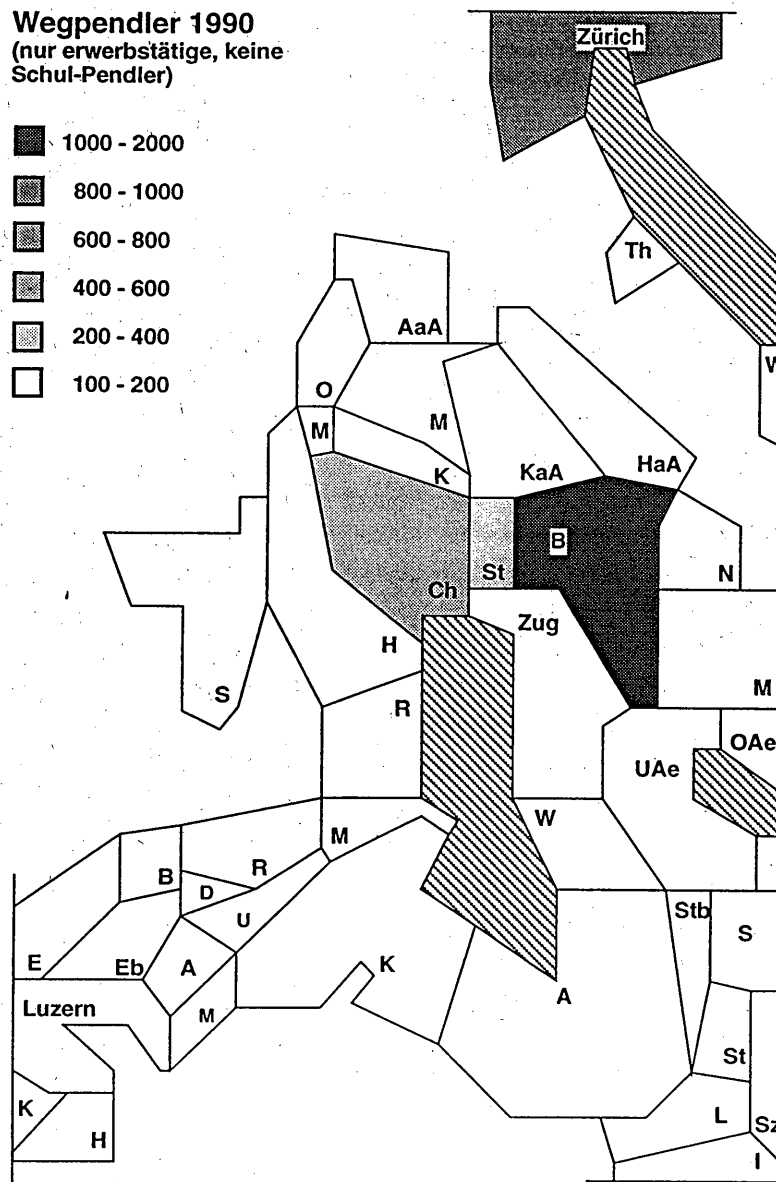
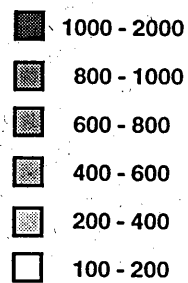
Güller 30.10.95

Zupendler OeV-Anteil

15b

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Wegpendler 1990
(nur erwerbstätige, keine Schul-Pendler)

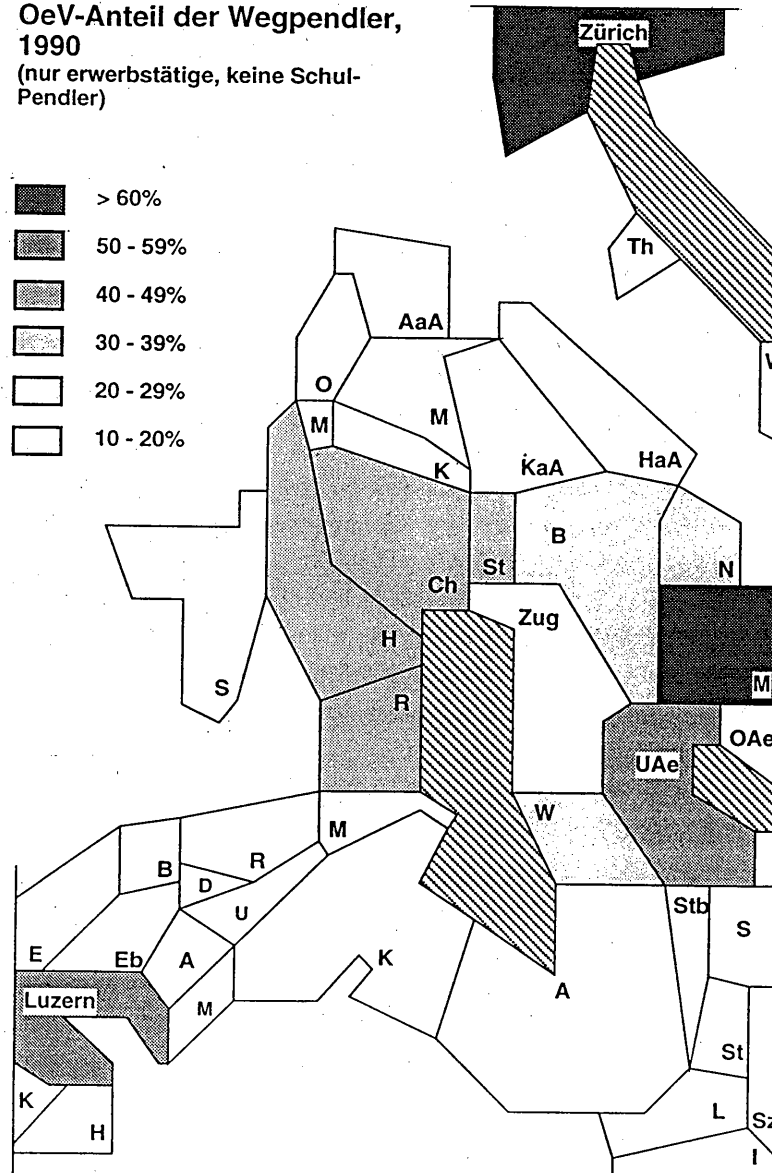
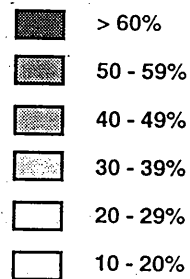


Quelle: SNZ, Pendlerströme der Stadt Zug 1990

Güller 30.10.95

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

OeV-Anteil der Wegpendler,
1990
(nur erwerbstätige, keine Schul-
Pendler)



Quelle: SNZ, Pendlerströme der Stadt Zug 1990

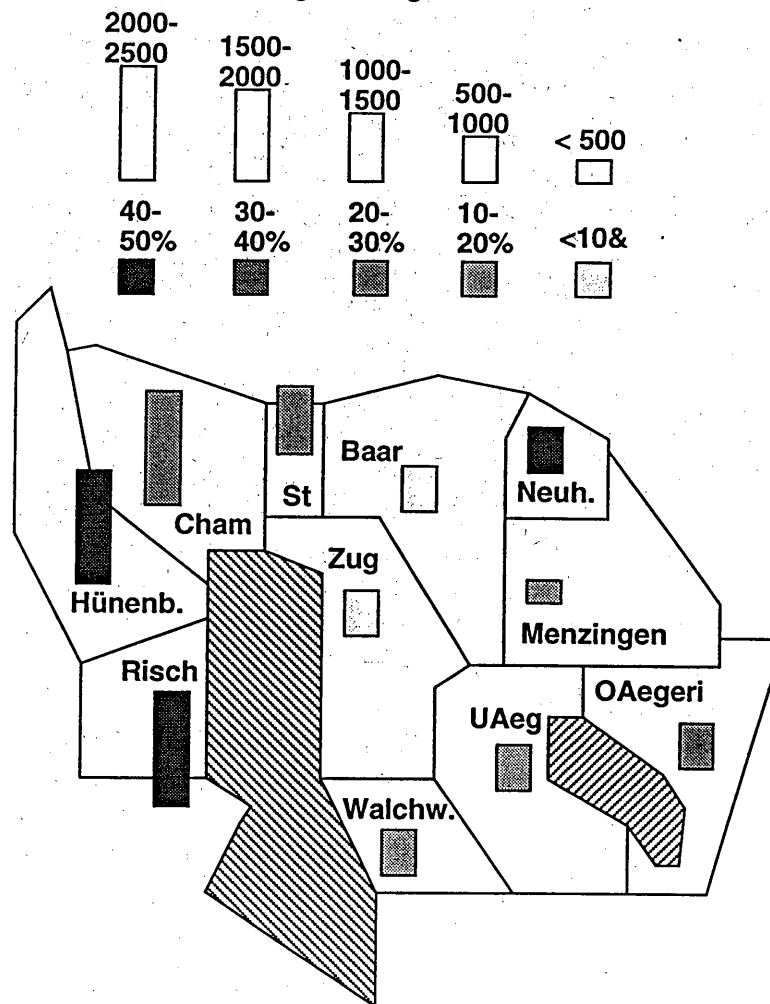
Güller 30.10.95

Wegpendler OeV-Anteil, 1990

16b

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Einwohnerzuwachs 1990-2020
bei Szenario "gemässiges Wachstum"

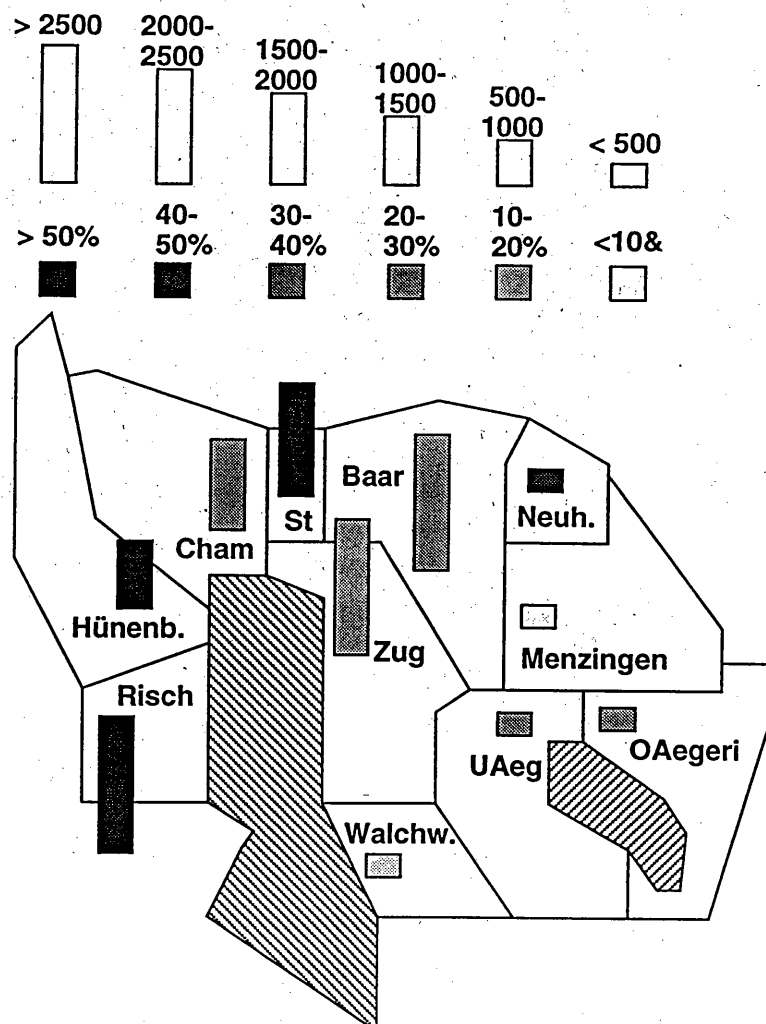


Quelle: Wüest&Partner, Einwohner- und
Arbeitsplatzprognose Zug, 1995

Güller / 31.10.95

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Arbeitsplatzzuwachs 1991-2020 bei Szenario "gemässigttes Wachstum"



Quelle: Wüest&Partner, Einwohner- und Arbeitsplatzprognose Zug, 1995

Güller / 31.10.95

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

	HVS	HSS	QSS	ES
Funktionen	Verbinden	Sammeln	Sammeln	Erschliessen
Belastbarkeit: MVS im Querschnitt	über 800 Fz/h	bis 800 Fz/h	bis 500 Fz/h	bis 150 Fz/h
Busverkehr	Halte ausn.-weise im Fahrbereich	Halte in der Regel im Fahrbereich	Haltestellen im Fahrbereich	Bus verkehrt nur ausnahmsweise
Parkieren	unerwünscht	geregelt	geregelt oder frei	geregelt oder frei
Anlagen für Zweiradverkehr	in der Regel nur Radwege möglich	bei stärkerem Zweiradverkehr erwünscht	in der Regel nicht erforderlich	keine erforderlich
Gehwege	beiseitig. Fussgänger-schutzinseln	in der Regel beiseitig. Fussgänger-schutzinseln	beid- oder einseitig	mindestens einseitig
Verkehrsberuhigung	reduzierter Strassenquerschnitt. Optische Gestaltung Strassenverkehrsraum		Bauliche Massnahmen (ausser bei Busverkehr). Einengungen, Versätze.	
Richtwert Fahrbahnbreite	Normalprofil	mind. 6 m	Kerngebiet 6-7 m, Wohngebiet 5,5 m. Industriegeb. mind. 7 m	Variabel, mind. 4,5 m

HVS = Hauptverkehrsstrasse
HSS = Hauptsammelstrasse
QSS = Quartiersammelstrasse
ES = Erschliessungsstrasse

MVS = Massgeblicher stündlicher Verkehr

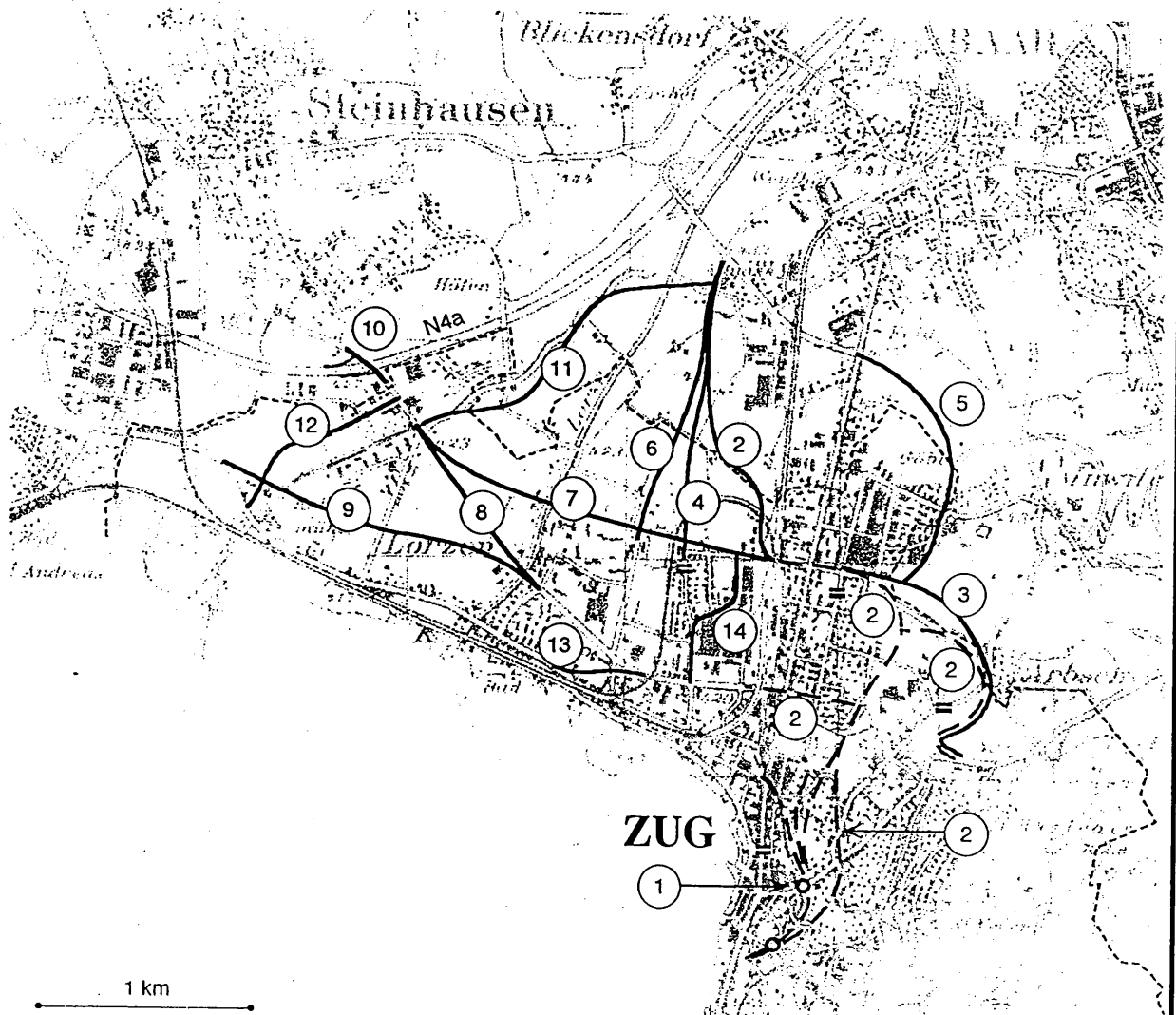
Grundlagen zur Beurteil. von Strassenfunkt.

18

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Aktionsbereiche	A Erhöhung der Umwelt-Sensibilität	B Ausschöpfen der technologischen Möglichkeiten	C Förderung des ökologischen Verkehrs: OeV, Rad, Fussgänger	D Raumplanung für weniger Abhängigkeit v. (Auto) Mobilität	E Redimensionierung d. mot. Individualverkehrs	F Mobilitätssparende Lebens- und Wirtschaftsformen
Instrumente						
1 Information, Bildung	Medien, Kampagnen, Aktionen	Marketing für neue Technologien	Marketing für öff. Verkehr	Raumbeobachtung, Planungskurse	Kampagnen zur Verhaltensänderung, energiesparender Fahrweise	ökologische Unternehmensführung und Bildung
2 Institutionelle und Finanzierungs-Lösungen	Umweltbeauftragte, Mobilitätsberater	Vereinbarungen zur Absenkung des Flottenverbrauchs.	Regionaler Verkehrsverbund. Kantonale Subventionierung.	Orts- und Regionalplanung, Partizipation d. Bevölkerung	Interdep. Koord., Flexiblere Verwendung der Verkehrseinnahmen	Förderung regionaler Subsistenzwirtschaft
3 Infrastrukturen und Betriebs-gestaltung	Dokumentationszentren, Lehrmittel	Lärmschutz, Sicherheitsmassnahmen. Saubere Fz. in öff. Verwaltungen	Dichtere Fahrpläne, rasche Verbindungen, attraktive Rad- und Fusswege	Funktionelle Durchmischung, OeV-orientierte Platzierung OeBA	Verkehrslenkung, Umfahrungsstrassen, Rückbau von Strassen	Konzentrierte Dezentralisation öff. Dienstleistungen. Telekommunikation
4 Positive und negative finanzielle Anreize	Bezifferung von Umweltschäden, Oekobilanzen	Handelbare Verbrauchszertifikate. Verbilligt. sauberer Fz	Halbtaxabo, Regenbogenkarte.	Bauliche Verdichtung bei Stationen	Variabilisierung d. Mfz. Steuern. Str.Benütz.- u. P-Gebühren, SVA	Allgemein erhöhte Gebühren auf Ressourcenverzehr
5 Gebote und Verbote	Verbot umweltethisch inakzeptabler Werbung	Typenprüfung unter ökolog. Gesichtspunkten, Importrestriktionen	Präferenzierung des OeV auf Strassen	Baubewilligung nur für vom OeV erschliessbare Gebiete	Tiefere Tempolimiten, bessere Geschw.kontr. "Grüne" Str., Sonnt.-Fahrverbot	Verschärfung der Umweltbelastungsgrenzwerte und der Umwelthaftung

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



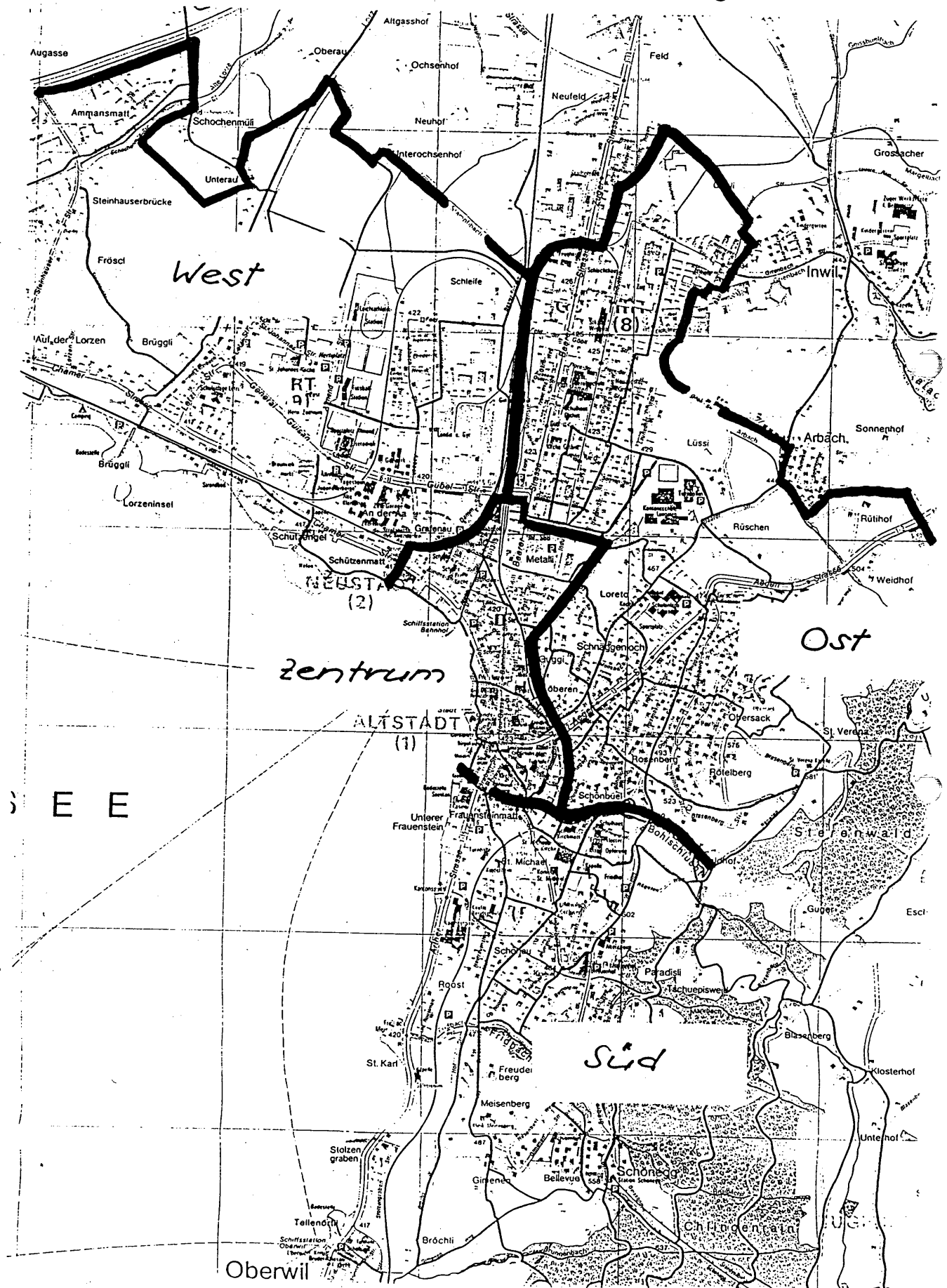
Mögliche Ergänzungen des Strassennetzes

19b

- 1 Kurze Umfahrung von Altstadt und City
- 2 UZB
- 3 Abfahrt Gutschrank
- 4 Verlängerung Aabachstrasse
- 5 Bügel Neufeld-Göblistrasse
- 6 Verlängerung Allmendstrasse
- 7 Neuführung/Verlängerung Feldstrasse

- 8 Verlängerung G.-Guisan Strasse zu Steinh.Str.
- 9 Verlängerung G.-Guisan Strasse zu Chamerstrasse
- 10 Halbanschluss Steinhauserstr. an N4a Richt. West
- 11 Neuführung Schochenmühlestrasse
- 12 Kollerstrasse (Aufwertung)
- 13 Verbindung Chamerstrasse-Gubelstrasse
- 14 Alternative Verbindung Feldstrasse-Gubelstrasse

Anhang 5: Protokolle der Arbeitssitzungen zur Problembewertung



STADT ZUG
Planungsstudie Stadtverkehr Zug

ANALYSE DER VERKEHRSPROBLEME
S E K T O R W E S T

1.

ARBEITSGRUPPE UND VORGEHEN

Die Arbeitsgruppe umfasste die folgenden Mitglieder:
Aregger, Alois; Diethelm, Urs; Iten, Albert; Leuthard, Monika;
Rust, Karl; Speck, Leo; Stocker, Armin; Strub, Franz;
Sutter, Werner; Wolf, Maria und als Fachberater Büchi, Max.
Die Gruppe traf sich zu zwei gemeinsamen Besprechungen aufgrund
der von der Projektleitung und dem Fachberater vorgelegten
Unterlagen. An der zweiten Besprechung nahm auch Herr Heiz teil,
der eine eigene Analyse der Verkehrsprobleme und einen
Lösungsvorschlag erarbeitet hatte.
Zuerst diskutierte die Gruppe die einzelnen Strassenabschnitte
unter dem Titel der vom Strassencharakter gegebenen Funktion
("Soll") einerseits und der heutigen Verkehrsbelastung andererseits
("Haben"). Unter diesem Aspekt stellten sich 9 Abschnitte (von
total 23) als problematisch heraus, d.h. die betreffenden
Strassenabschnitte haben eine "zu hohe" Verkehrsbelastung.
Anschliessend wurde die Problembewertung nach einzelnen
Sachbereichen diskutiert.
Die Gruppe kam am Schluss zu einer unbestrittenen Beurteilung der
Verkehrsprobleme.

2.

STRASSENABSCHNITTE MIT VERKEHRSPROBLEMEN

Die folgenden Abschnitte stellten sich als problematisch heraus,
sowohl im Vergleich der Verkehrsbelastung mit dem Strassentyp ,
wie auch bei einzelnen Problemen:

2.1

Strassen mit über 800 Fz/h MSV

(Total 6 problematische Abschnitte)

- Chamerstrasse: die 3 Abschnitte zwischen der Steinhäuserstrasse
und der Aabachstrasse;
- Steinhäuserstrasse: die 2 Abschnitte zwischen der Grenze
Steinhäusen und der Chamerstrasse;
- Letzistrasse.

Diese Strassenabschnitte müssten für die vorhandenen
Verkehrsbelastungen als Hauptverkehrsstrassen ausgebaut sein,
erfüllen aber diese Anforderungen nicht. Die grösste Diskrepanz
besteht bei der Letzistrasse, die von ihrer Funktion und dem
Ausbau her 2 Stufen tiefer einzuklassieren ist, nämlich höchstens
als Quartiersammelstrasse. Die restlichen Abschnitte wären eine
Stufe tiefer zu klassieren, nämlich als Hauptsammelstrasse.
Die restlichen Abschnitte mit über 800 Fz/h MSV wurden generell
nicht als problematisch eingestuft, obwohl auch dort einzelne
Probleme (z.B. betr. Lärmbelastung) bestehen.
Die Unterschiede werden im Vergleich deutlich:
die Chamerstrasse ist die "historische" Ausfallachse Richtung
West. Sie wurde nicht als Hauptverkehrsstrasse gebaut und
behandelt (was den Ausbaustandard und z.B. die Abstände der
Gebäude zur Strasse betrifft). Ihr entlang finden sich auch

mehrere Denkmalobjekte. Trotzdem muss sie im Abschnitt zwischen der Letzistrasse und der Steinhauserstrasse einen Verkehr von 25'800 Fz/Tag DTV aufnehmen (drei Viertel der Belastung auf der Autobahn N4a !): EINE AUTOBAHN IN EINEM WOHNGEBIET !. Als "Gegenstück" finden sich die General-Guisan-Strasse und die Gubelstrasse. Sie wurden als Hauptverkehrsstrassen gebaut (von der Strassenanlage her, aber auch z.B. von den Baulinien bezw. den Abständen der Bebauung her) und können den betreffenden Verkehr (rund 12-15'000 Fz/Tag DTV) aufnehmen (zwar auch mit einzelnen Problemen). Schliesslich findet sich die Allmendstrasse Richtung Nord, die ebenfalls als Hauptverkehrsstrasse ausgestaltet ist, heute aber nur 1'500 Fz/Tag DTV aufnehmen muss (fast 20 Mal weniger als die Chamerstrasse).

2.2

Strassen mit weniger als 800 Fz/h MSV
(Total 3 problematische Abschnitte)

- Schochenmühlestrasse
- Feldstrasse (2 Abschnitte, nördlich Landis+Gyr)

Die Schochenmühlestrasse wäre 1 Stufe tiefer zu klassieren (Belastung einer Quartiersammelstrasse, Ausbau aber nur wie eine Erschliessungsstrasse); die Feldstrasse ebenfalls 1 Stufe tiefer (Belastung einer Hauptsammelstrasse, Ausbau aber nur wie eine Quartiersammelstrasse mit dem zusätzlichen Problem der engen SBB-Unterführung).

3.

EINZELNE VERKEHRSPROBLEME

Zusätzlich zu den beschriebenen, problematischen Abschnitten sind die folgenden Probleme zu nennen:

- Verkehrs- und Parkierungsprobleme bei Grossanlässen auf den Sportanlagen oder dem Stierenmarktareal.
- Spezielle Probleme der Überquerbarkeit auf Schulwegen an der Steinhauserstrasse (Riedmatt) und der Letzistrasse sowie im Bereich Kreuzung General-Guisan-Strasse/Allmendstrasse (Zugänge zum Eisstadion).
- Verkehrsführung im Bereich Parkplatz westlich Bahnhof (Unfallschwerpunkt)
- Grafenaustrasse: ist noch nicht durchgehend, Probleme werden nicht erwartet.
- Kollerstrasse: ist ebenfalls noch nicht durchgehend, Probleme werden dort nicht erwartet. Hingegen ist zu erwarten, dass nach ihrer Eröffnung der ohnehin schon zunehmende Schleichverkehr via Schochenmühlestrasse noch verstärkt wird, ebenso die bereits heute bestehenden Probleme bei der Einmündung Steinhauserstrasse (Staus, Unfälle).
- Allmendstrasse zwischen General-Guisan-Strasse und Chamerstrasse: wird heute nicht als besonderes Problem betrachtet. Der Charakter der Strasse (ohne Gehwege, enge SBB Unterführung) erlaubt aber auch keine zusätzliche Belastung. Vielmehr ist sie eine wichtige Verbindung für Radfahrer und Fussgänger an den See.

4.

MÖGLICHE LÖSUNGSANSÄTZE

Die schwierigsten Probleme bestehen an der Chamerstrasse zwischen Steinhauserstrasse und Letzistrasse sowie an der Letzistrasse selber und an der Steinhauserstrasse. Lokale Massnahmen können

hier zwar gewisse Probleme mildern, nicht aber die Überbelastung grundsätzlich vermeiden. Es sind auch drei Abschnitte, von denen der Verkehr nicht auf andere bestehende Strassen umgeleitet werden kann, sodass für diese Abschnitte auch Lösungen mit neuen Ergänzungen des Strassennetzes untersucht werden müssen. Eine der möglichen Lösungen besteht in der Verlängerung der General-Guisan-Strasse zur Steinhäuserbrücke mit einem Halbanschluss an die Autobahn N4a Richtung West. Damit kann die Chamerstrasse entlastet werden. Zu untersuchen ist jedoch, ob die General-Guisan-Strasse (und die Gubelstrasse) den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann, und ob ein effektiver Immissionsschutz im Wohngebiet Herti möglich ist (z.B. durch eine überdeckte Tieflage).

Zur gleichen Problemklasse gehört die Schochenmühlestrasse: auch hier kann der Verkehr nicht auf andere Strassen umgeleitet werden. Ihre Funktion muss aber in einem grösseren Zusammenhang geprüft werden, da sie eine Verbindung nach Baar herstellt. Die Diskussion möglicher Lösungen ist im Gebiet West auch unter dem Aspekt zukünftiger Entwicklungen zu führen. Es ist zu vermuten, dass sowohl von der Verkehrsführung her (durchgehende N4 im Knonauer Amt) wie auch von der Siedlungsentwicklung her (relativ grosse Reserven für weitere Arbeitsplätze im zentralen Gebiet westlich der Bahn, grosse Reserven Wohngebiete im westlichen Kantonsteil) der Verkehr durch das Gebiet West besonders zunehmen kann.

5.

ZUSAMMENFASSUNG

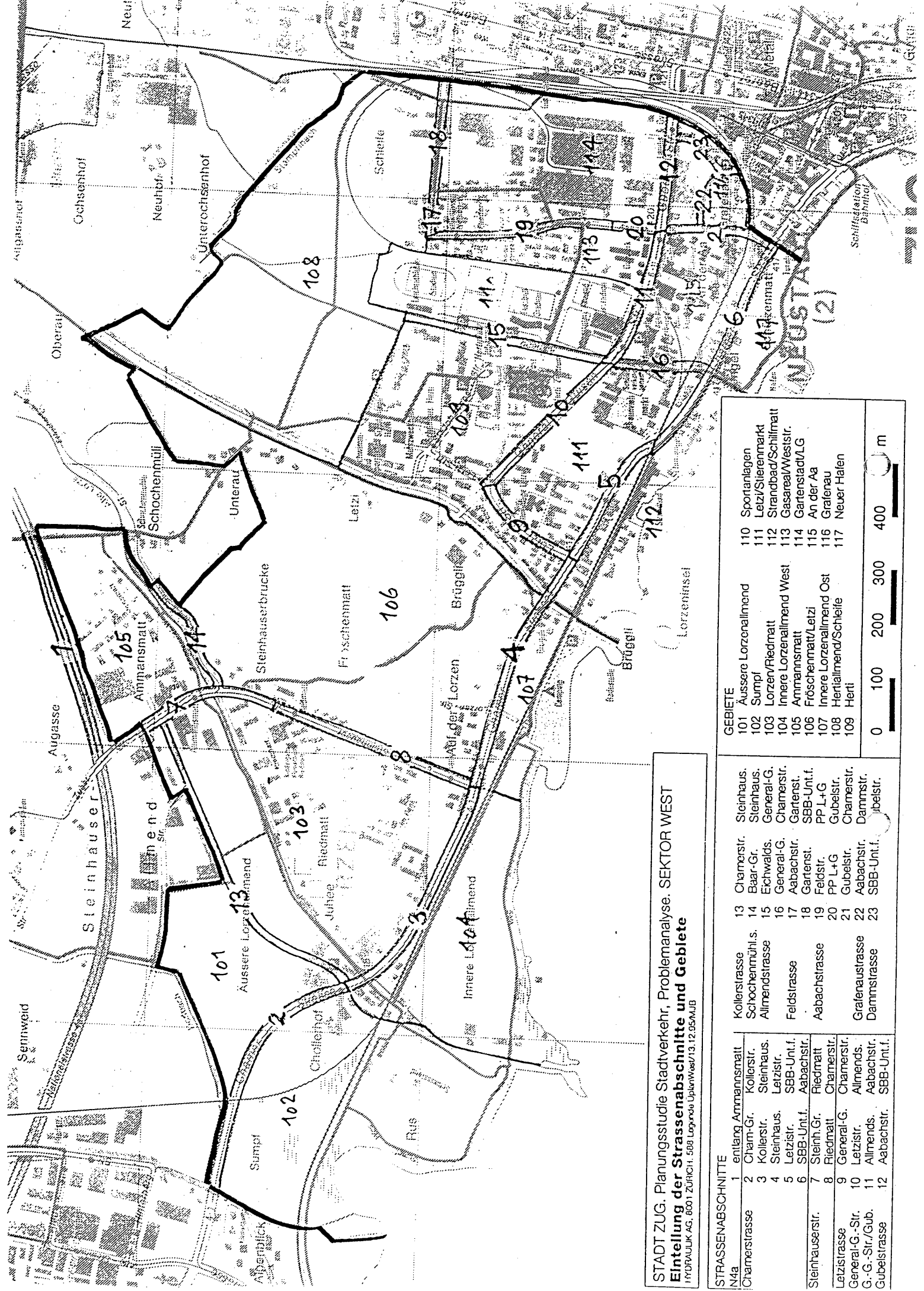
Im Sektor West bestehen ebenso schwerwiegende Verkehrsprobleme wie im Norden und Zentrum der Stadt Zug. Die Chamerstrasse führt heute die Belastung einer Autobahn durch ein Wohngebiet. Lokale Massnahmen können zwar diese Probleme mildern. Um aber die Überbelastung effektiv abbauen zu können, sind auch Lösungen mit neuen Strassennetzergänzungen, wie z.B.: die Verlängerung der General-Guisan-Strasse und/oder der Allmendstrasse zu prüfen. Solche Lösungen können allenfalls auch zur Problemminderung östlich der Bahn beitragen. Es ist durchaus möglich, dass Lösungen im Westen der Stadt Zug ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis zeitigen als Lösungen im östlichen Teil.

Beilagen:

- Übersichtsplan (mit Numerierung der Strassenabschnitte)
- Tabelle Strassenverzeichnis mit Funktionsbestimmung gemäss bestehendem Verkehr (Haben)
- Tabelle Strassentyp nach bestehenden Anlagen (Soll)
- 2 Tabellen Problembewertung
- Zusammenstellung Bewertungskriterien für die Problemanalyse
- Bericht Hr. Heiz

Zürich, 15.1.1996

M. J. Büchi



STADT ZUG. Planungsstudie Stadtverkehr, Problemanalyse. SEKTOR WEST
Einteilung der Strassenabschnitte und Gebiete
HYDRAULIK AG, 8001 ZÜRICH, 508 Legende UrbanWest/13.12.95/MJB

STRASSENABSCHNITTE											
N4a	1	entlang Ammannsmatt	Kollerstrasse	13	Chamerstr.	Steinhaus.	110	Sportanlagen			
Chamerstrasse	2	Cham-Gr.	Kollerstr.	14	Baar-Gr.	Steinhaus.	111	Letz/Sierenmarkt			
	3	Kollerstr.	Schochenmühl.s.	15	Eichwalds.	General-G.	112	Strandbad/Schillmatt			
	4	Steinhaus.	Almendsstrasse	16	General-G.	Chamerstr.	113	Gasareal/Weststr.			
	5	Leizistr.	Feldstrasse	17	Aabachstr.	Gartenstr.	114	Gartenstad/LG			
	6	SBB-Unt.f.	Aabachstr.	18	Gartenstr.	SBB-Unt.f.	115	An der Aa			
Steinhauserstr.	7	Steinh.Gr.	Aabachstrasse	19	Feldstr.	PP L+G	116	Grafenau			
	8	Riedmatt	Aabachstr.	20	PP L+G	Gubelstr.	117	Neuer Hafen			
Letzistrasse	9	General-G.	Chamerstr.	21	Gubelstr.	Chamerstr.					
General-G.-Str.	10	Letzistr.	Grafenaustrasse	22	Aabachstr.	Dammstr.					
G.-G.-Str./Gub.	11	Almends.	Dammstrasse	23	SBB-Unt.f.	ibelstr.					
Gubelstrasse	12	Aabachstr.	SBB-Unt.f.								

GEBIETE											
	101	Aussere Lorzenallmend	110	Sportanlagen							
	102	Sumpf	111	Letz/Sierenmarkt							
	103	Lorzen/Riedmatt	112	Strandbad/Schillmatt							
	104	innere Lorzenallmend West	113	Gasareal/Weststr.							
	105	Armannsmatt	114	Gartenstad/LG							
	106	Froschenmatt/Leizli	115	An der Aa							
	107	innere Lorzenallmend Ost	116	Grafenau							
	108	Hertallmend/Schleife	117	Neuer Hafen							
	109	Herti									

0	100	200	300	400	m
---	-----	-----	-----	-----	---

GEBIETE		0	100	200	300	400	m
101	Äussere Lorzenalmend						
102	Sumpl						
103	Lorzen/Riedmatt						
104	Innere Lorzenalmend West						
105	Ammannsmatt						
106	Fröschenmatt/Letzi						
107	Innere Lorzenalmend Ost						
108	Herlialmend/Schleife						
109	Herti						
110	Sportanlagen						
111	Letzi/Slierenmarkt						
112	Strandbad/Schillmatt						
113	Gasareal/Weststr.						
114	Gartenstadt/LG						
115	An der Aa						
116	Grafenau						
117	Neuer Halen						



STADT ZUG. Planungsstudie Stadtverkehr Zug. Problemanalyse.

Stand: 10.1.1996

Temporäre Arbeitsgruppe Nr. 4, Sektor West (Lorzen, Herti, Neustadt westl. SBB)
STRASSENVERZEICHNIS UND STRASSENTYP NACH BESTEHENDER VERKEHRSBELASTUNG ("HABEN")

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Strasse	S- Nr.	Strassenabschnitt Anfang	Ende	Q	Länge m	ZO DTV Tot. Mfz/ Tag	Typ	Faktor DTV zu MSV %	ZO MSV Tot. Mfz/ h	Funkt. gemäss ZO MSV mind.	Bemerkungen	
N4a	1	entlang Ammannsmatt		10	600	35'000	FP	11.0%	3'850	5	HLS	als Vergleich (nicht auf Stadtgebiet)
Chamerstrasse	2	Cham-Gr.	Kollerstr.	10	680	18'300	P	10.5%	1'922	4	HVS	
	3	Kollerstr.	Steinhaus.	10	670	18'300	P	10.5%	1'922	4	HVS	
	4	Steinhaus.	Letzistr.	10	690	25'800	P	10.5%	2'709	4	HVS	
	5	Letzistr.	SBB-Unt.f.	9	370	14'000	P	10.5%	1'470	4	HVS	
	6	SBB-Unt.f.	Aabachstr.	2	620	14'000	O	10.0%	1'400	4	HVS	
Steinhauserstr.	7	Steinh.Gr.	Riedmatt	10	380	9'000	P	10.5%	945	4	HVS	
	8	Riedmatt	Chamerstr.	10	590	10'500	P	10.5%	1'103	4	HVS	
Letzistrasse	9	General-G.	Chamerstr.	9	300	11'600	O	10.0%	1'160	4	HVS	
General-G.-Str.	10	Letzistr.	Allmends.	9	460	12'500	O	10.0%	1'250	4	HVS	
G.-G.-Str./Gub.	11	Allmends.	Aabachstr.	9	380	14'000	O	10.0%	1'400	4	HVS	
Gubelstrasse	12	Aabachstr.	SBB-Unt.f.	9	330	15'000	O	10.0%	1'500	4	HVS	
Kollerstrasse	13	Chamerstr.	Steinhaus.	10	890	4'000	O	10.0%	400	2	QSS	Noch nicht durchgehend, Schätzung DTV, wahrscheinliche Funktion
Schochenmühles.	14	Baar-Gr.	Steinhaus.	10	330	4'900	O	10.0%	490	2	QSS	
Allmendstrasse	15	Eichwalds.	General-G.	9	560	1'500	O	10.0%	150	2	QSS	
	16	General-G.	Chamerstr.	9	270	500	O	10.0%	50	1	ES	keine Angabe DTV, Schätzung DTV
Feldstrasse	17	Aabachstr.	Gartenst.	9	120	5'000	O	10.0%	500	3	HSS	"aufgrundet" zu HSS
	18	Gartenst.	SBB-Unt.f.	9	300	5'000	O	10.0%	500	3	HSS	"aufgrundet" zu HSS
Aabachstrasse	19	Feldstr.	PP L+G	9	480	2'500	O	10.0%	250	2	QSS	
	20	PP L+G	Gubelstr.	9	120	3'000	O	10.0%	300	2	QSS	Schätzung DTV (Einfluss PP L+G)
	21	Gubelstr.	Chamerstr.	2	310	1'600	O	10.0%	160	2	QSS	
Grafenaustasse	22	Aabachstr.	Dammstr.	2	160	1'400	O	10.0%	140	1	ES	Noch nicht durchgehend, Schätzung DTV, wahrscheinliche Funktion
Dammstrasse	23	SBB-Unt.f.	Gubelstr.	2	210	2'000	O	10.0%	200	2	QSS	

Allgemeine Bemerkungen, Quellen

Kol. 2: S-Nr.: Strassenabschnittsnummer Gebiet WEST

Kol. 5: Q: Quartier-Nummer (10 Lorzen, 9 Herti, 2 Neustadt)

Kol. 7: Quelle DTV: Lärmbelastungskataster, kant. AFU, 20.8.92
(20: Zustand 0 (Jahr 1992))

Kol. 8: O=Ortsverkehr, P=Pendlerverkehr, FP=Fernverk. mit Pend.
zur Abschätzung des MSV-Anteils

(MSV: massgebender, stündlicher Verkehr)

Kol. 9: Faktor MSV: Strassenprojektierung, IVT/ETH, 1993

ES und QSS: siedlungsorientiert. HSS, HVS, HLS: verkehrsorientiert

Kol. 11: funktionelle Zuordnung aufgr. 20 MSV (Zuordnung nach heutiger Verk.belastung)
Quelle: Bericht Flankierende Massnahmen UZB, SN2, 1994 (Angaben MSV)

ES Erschliessungsstr. bis 150 Fz/h MSV

QSS Quartiersammelstr. bis 500 Fz/h MSV

HSS Hauptammelstr. bis 800 Fz/h MSV

HVS Hauptverkehrsstr. über 800 Fz/h MSV

HLS Hochleistungsstr. Autobahn

STADT ZUG. Planungsstudie Stadtverkehr Zug. Problemanalyse.
Temporäre Arbeitsgruppe Nr. 4, Sektor West (Lorzen, Herti, Neustadt westl. SBB)
STRASSENTYP NACH BESTEHENDER STRASSENANLAGE UND IHRER UMGEBUNG ("SOLL")

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18
Strasse	S- Nr. Anfang	Strassenabschnitt Ende	20 DTV Tot. Mfz/ Tag	111 ES- Fkt. WE	111 ES max. Typ	112 Geh- wege max. Typ	112 G.W. Zwei- Rad	113 Z.R. max. Typ	114 Park. regel max. Typ	114 P.R. max. Typ	115 F.B. max. Typ	115 F.B. max. Typ	16 s theor. s Zahl	17 s theor. s Typ	18 s theor. s Typ	18 s theor. s Typ	18 s theor. s Typ	Bemerkungen
1	1	lentlang Ammannsmatt	35'000	-	-	K/P	N/P	N/P	2	0	0	20	4	4	2	5	HLS	GW und 2R OK, auf HVS erhöht
2	2	Cham-Gr.	18'300	-	-	B/P	N/P	N/P	2	0	0	10	4	4	2	2	HVS	GW und 2R OK, auf HVS erhöht
3	3	Kollerstr.	18'300	-	-	E/P	2	N/P	2	0	0	10	4	4	2	2	HVS	2R machbar, auf HSS erhöht
4	4	Steinhaus.	25'800	-	-	B/P	4	N/P	2	0	0	10	4	4	2	2	HSS	2R machbar, auf HSS erhöht
5	5	Letzistr.	14'000	-	-	B/P	4	N/P	2	0	0	10	4	4	2	2	HSS	2R machbar, auf HSS erhöht
6	6	SBB-Unt.f.	14'000	-	-	B/P	4	RS/P	3	0	0	8	4	4	3	3	HSS	
7	7	Steinh.Gr.	9'000	-	-	B	4	RS	3	0	0	10	4	4	3	3	HSS	
8	8	Riedmatt	10'500	-	-	B	4	N	2	0	0	8	4	4	2	2	HSS	2R machbar, auf HSS erhöht
9	9	General-G.	11'600	ES	1	B	4	N/P	2	0	0	8	4	4	1	1	ES	Charakter Str.: auf QSS erhöht
10	10	Letzistr.	12'500	-	-	B	4	RS/P	3	0	0	10	4	4	3	3	HSS	2R machbar, auf HVS erhöht
11	11	Allmends.	14'000	-	-	B	4	RS/P	3	0	0	8	4	4	3	3	HSS	2R machbar, auf HVS erhöht
12	12	Aabachstr.	15'000	-	-	B	4	RS/P	3	0	0	12	4	4	3	3	HSS	2R machbar, auf HVS erhöht
13	13	SBB-Unt.f.	15'000	-	-	B	4	RS/P	3	0	0	7	3	3	2	2	HSS	2R machbar, auf HSS erhöht
14	14	Chamerstr.	4'900	ES	1	E	2	N/P	2	0	0	6	3	3	1	1	ES	
15	15	Baar-Gr.	1'500	-	-	B	4	N	2	0	0	8	4	4	2	2	HVS	2R machbar, auf HVS erhöht
16	16	Eichwalds.	0	ES	1	K	0	N	2	0	0	6	3	3	0	0	ZF	
17	17	General-G.	5'000	-	-	E/P	2	RS/P	3	0	0	8	4	4	2	2	HSS	
18	18	Gartenst.	5'000	-	-	E/P	2	RS/P	3	0	0	8	4	4	2	2	HSS	
19	19	SBB-Unt.f.	5'000	-	-	E/P	2	RS/P	3	0	0	8	4	4	2	2	HSS	
20	20	PP L+G	2'500	-	-	B	4	RS	3	G	3	8	4	4	3	3	HSS	bei Sanierung SBB-Unterführung
21	21	Gubelstr.	3'000	-	-	B	4	RS	3	G	3	8	4	4	3	3	HSS	
22	22	Chamerstr.	1'600	-	-	B	4	RS	3	0	0	8	4	4	3	3	HSS	
23	23	Aabachstr.	0	-	-	B	4	N/P	2	0	0	8	4	4	2	2	HSS	
24	24	Dammstr.	2'000	ES	1	E	2	RS	3	G	3	8	4	4	1	1	ES	Zentrumsgebiet, auf QSS erhöht

Allgemeine Bemerkungen
Kol. 1-5: vergl. Tabelle Strassenverzeichnis, Stand 10.1.1996
Kol. 6ff: vergl. Papier "Bewertungskriterien Problemanalyse", Stand 11.1.1996
Kol. 6, Kriterium 1.2.1 Funktion ES
ES: bis 300 Wohneinheiten direkt an Strasse angeschlossen. -: höherer Typ möglich
Kol. 8, Kriterium 1.2.2 Gehwege
X: keine Gehwege entlang Strasse, E: einseitig, B: beidseitig,
/P (Zusatz zu obigem): Gehweg/Trottoir parallel zur Strasse, bis 100 m Abstand
Kol. 10, Kriterium 1.2.3 Zweirad
N: nichts vorhanden für Zweiradverkehr, RS: Radstreifen, RW: Radwege,
/P (Zusatz zu obigem): Radweg/-streifen parallel zur Strasse bis 300 m Abstand
Kol. 12, Kriterium 1.2.4 Parkierungsregelung
F: Parkierung frei, G: Parkierung geregelt, O: in der Regel ohne Parkierung
Kol. 14, Kriterium 1.2.5 Fahrbahnbreite
Fahrbahnbreite zwischen Randsteinen in m

PROBLEMBEWERTUNG Abschnitte 1 bis 12

Streckenabschnitt	N4a	Chamerstrasse					Steinhauserstrasse		Letzi- General- Guisan-Str.				Gubelstr.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1 STRASSENTYP UND -FUNKTION	1.1 S=Soll (nach bestehender Strassenanlage und ihrer Umgebung) 1.2 H=Haben (nach bestehender Verkehrsbelastung)												
5 HLS Hochleistungsstrasse	H S												
4 HVS Hauptverkehrsstrasse		H S	H S	H	H	H	H	H	H	H S	H S	H S	
3 HSS Hauptsammelstrasse				S	S	S	S	S					
2 QSS Quartiersammelstrasse									S				
1 ES Übrige Erschliessungsstr.													
1.3 Funktionsdiskrepanz	-	-	-	X	X	X	X	X	XX	-	-	-	
1.4 Verkehrsbelastung DTV	35'000	18'300	18'300	25'800	14'000	14'000	9'000	10'500	11'600	12'500	14'000	15'000	
2 EMPFINDLICHKEITEN													
2.1 Empfindlichkeitsstufe Lärm ES	XX 1	X	X	X	X	XX 1	XX 1	XX 1	XX	XX 1	X	X 2	
2.2 Städtebauliche Funktion			X	X	X	X							
3 PROBLEMBEWERTUNG													
3.1 Erreichbarkeit per OEV							XX	XX					
3.2 Erreichbarkeit per Auto		XX	XX	XX	X	X	XX	XX	X				
3.3 Parkierungsmöglichkeiten													
3.4 Fusswegnetz			5										
3.5 Radwegnetz		6	6	6	6				6				
3.6 Verkehrs-Sicherheit		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
3.7 Sicherheit für Kinder								X	X		X		
3.8 Lärmbelastung		XX	X	XX	X	X	X	X	X				
3.9 Luftverunreinigung	XX	X	X	XX	X	X	X		X	X	XX	XX	
3.10 Überquerbarkeit der Strasse				XX		X	X	X		X	X		
3.11 Ortsbildbeeinträchtigung													
3.12 Landschaftsbeeinträchtigung													
3.13 Weitere Probleme													

4 LÖSUNGSANSÄTZE für die festgestellten Probleme

4.1 Verbesserung Erreichbarkeit													
• OEV (Linien, Fahrplan, Gesch.)													
• Rad- und Fusswege													
• Parkierung Pendler													
• Parkierung Einkauf													
• Anwohnerparkierung													
• Vermeidung Umwegfahrten													
• Vermeidung Stau													
4.2 Lokale Massnahmen (Temporeduktion Auto, bessere Überquerbarkeit der Strasse, Sicherheit/Langsamverkehr, städtebauliche Aufwertung)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
4.3 Reduktion Verkehrsmenge													
• Unterbindung Fremdverkehr													
• Umsteigen auf OEV													
• Parkplatzbewirtschaftung													
• alternative Route, bestehend					X	X							
• Umfahrung, neu				X				X	X				

Bemerkungen

1 Teilw. ES III = X

2 Teilw. ES IV = -

3 S-Nr. 12, Gubelloch: ungenügende lichte Höhe

4 S-Nr. 6, Chamerstr. Neustadt: heute "zu schmal", ungenügende Trottoirs

5 S-Nr. 3 Gehweg nur einseitig, genügt aber

6 S-Nrn 2, 3, 4, 5, 9 keine Radstreifen oder -wege an Strasse, aber parallele Ausweichmöglichkeiten genügen

PROBLEMBEWERTUNG Abschnitt 13 bis 23

Streckenabschnitt	Kollerstr.	Schostr.	Allmendstrasse		Feldstrasse		Aabachstrasse			Grafstr.	Dammstr.
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1 STRASSENTYP UND -FUNKTION	1.1 S=Soll (nach bestehender Strassenanlage und ihrer Umgebung) 1.2 H=Haben (nach bestehender Verkehrsbelastung)										
5 HLS Hochleistungsstrasse											
4 HVS Hauptverkehrsstrasse			S								
3 HSS Hauptsammelstrasse	S				H	H	S	S	S		
2 QSS Quartiersammelstrasse	H	H	H		S	S	5	H	H	H	S
1 ES Übrige Erschliessungsstr.		S		H S	4					H	H S
1.3 Funktionsdiskrepanz	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-
1.4 Verkehrsbelastung DTV	0	4'900	1'500	0	5'000	5'000	2'500	3'000	1'600	0	2'000
2 EMPFINDLICHKEITEN											
2.1 Empfindlichkeitsstufe Lärm ES	X	X	XX	1	X	XX	1	X	2	XX	3
2.2 Städtebauliche Funktion				4	X			X			
3 PROBLEMBEWERTUNG											
3.1 Erreichbarkeit per ÖEV	X	X									
3.2 Erreichbarkeit per Auto											
3.3 Parkierungsmöglichkeiten											
3.4 Fusswegnetz		6			6	6					
3.5 Radwegnetz		7									
3.6 Verkehrs-Sicherheit											X
3.7 Sicherheit für Kinder											6
3.8 Lärmbelastung					X	X	X				
3.9 Luftverunreinigung				X		X		X	X	X	X
3.10 Überquerbarkeit der Strasse					X	X					
3.11 Ortsbildbeeinträchtigung											
3.12 Landschaftsbeeinträchtigung											
3.13 Weitere Probleme											
4 LÖSUNGSANSÄTZE für die festgestellten Probleme											
4.1 Verbesserung Erreichbarkeit											
• ÖEV (Linien, Fahrplan, Gesch.)											
• Rad- und Fusswege											
• Parkierung Pendler											
• Parkierung Einkauf											
• Anwohnerparkierung											
• Vermeidung Umwegfahrten											
• Vermeidung Stau											
4.2 Lokale Massnahmen (Temporeduktion Auto, bessere Überquerbarkeit der Strasse, Sicherheit/Langsamverkehr, städtebauliche Aufwertung)			X		X	X	X				X
4.3 Reduktion Verkehrsmenge											
• Unterbindung Fremdverkehr											
• Umsteigen auf ÖEV											
• Parkplatzbewirtschaftung											
• alternative Route, bestehend											
• Umfahrung, neu		X			X						

Bemerkungen

1 Teilw. ES III = X

2 Teilw. ES IV = -

3 Teilw. ES III = X und ES IV = -

4 S-Nr. 16, Allmendstr.b.Brandenberg: Charakter einer Wohnstrasse ("Grünverbindung" Herti-See)

5 S-Nr. 17, Feldstr.: Unterführung SBB=Flaschenhals, Charakter ES

6 S-Nrn 14, 17, 18 Gehweg nur einseitig, genügt aber

7 S-Nr 14 keine Radstreifen oder -wege an Strasse, aber parallele Ausweichmöglichkeiten genügen

8 PP westl. Bahnhof (Dammstr.)

Problemanalyse für die heutige Situation

Nachfolgend sind die wichtigsten Gedanken und Überlegungen aus der Diskussion der Arbeitsgruppe Ost zusammengestellt.

◆ Strassentyp, -funktion

In der Arbeitsgruppe wurde die Hauptsammelstrasse zum besseren Verständnis in Verbindungsstrasse umbenannt. Die Verbindungsstrasse ist die Verbindung von Quartieren in der Stadt und über die Stadtgrenze hinaus. Da verkehrstechnisch betrachtet die Funktion und die dementsprechenden Merkmale sehr ähnlich sind, ist diese Umbezeichnung zulässig.

- Bei praktisch allen Strassenabschnitten weicht die heute vorherrschende Strassenfunktion von der aus der anliegenden Nutzung wünschbaren Typisierung ab.
- Die grössten Abweichungen ergaben sich erwartungsgemäss im Bereich der heutigen *"Grauen Gutschrankabfahrt"*, welche durch Wohngebiete und entlang von Schulen führt. Die Zurückstufung des Strassentyps ging hier mehrheitlich von einer Verbindungsstrasse bis zur Erschliessungsstrasse.
- Bei der Baarerstrasse hingegen war man sich einig, dass sie eine übergeordnete, verbindende Funktion zu übernehmen hat. Sie wurde als Hauptverkehrsstrasse beibehalten.
- Die Ägeristrasse gab wenig Anlass zur Diskussion. Hier wurde der südliche Abschnitt trotz der erhöhten Empfindlichkeit der Wohnbebauung als Hauptverkehrsstrasse eingestuft. Der Abschnitt von der Loretostrasse Richtung Ägeri wurde diskussionslos als Hauptverkehrsstrasse belassen.
- Die Löbernstrasse wird heute von vielen Automobilisten südlich der Stadt herkommend als Kernumfahrung missbraucht. Dadurch ist die Belastung höher als sie nur für die Erschliessung des Quartiers wäre. Da für viele Kinder die Löberenstrasse der Schulweg ist, besteht hier ein Konflikt. Die Arbeitsgruppe hat sie daher auf das Niveau einer Erschliessungsstrasse abklassiert.
- Ein besonderer Fall stellt die Fadenstrasse dar: Es wurde klar festgestellt, dass sie heute eine Verbindungsstrasse von den Wohngebieten Guggital, Bellvue und Schöneegg in Richtung Norden zur *"Grauen Gutschrankabfahrt"* ist. Aus der Sicht der Arbeitsgruppe muss sie jedoch auf eine Erschliessungsstrasse abgewertet werden.

Die fast bei allen Strassenabschnitten erfolgte Zurückstufung lässt sich vor allem aus der hohen Verkehrsbelastung und teilweise hohen Empfindlichkeit auf Lärm zurückführen.

◆ Problembewertung

Angebotsbezogene Probleme

Fehlende Infrastrukturen für Velofahrer im Bereich der *"Grauen Gutschrankabfahrt"* sind die schwerwiegendsten angebotsbezogenen Probleme. Ansonsten zeigen sich in allen Strassenabschnitten keine eigentlichen Probleme. Jedoch wurden mehrere punktuelle Probleme festgestellt (siehe dazu auch Bemerkungen in der

Bewertungstabelle). Diese speziellen Probleme sind nur lokaler Natur und können vermutlich auch mit lokalen Massnahmen behoben werden. Daher sind sie nicht gleich zu bewerten wie die Strassenabschnittsbezogenen Probleme, dürfen jedoch auch nicht vergessen werden.

Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer und Beeinträchtigung der Anwohner

In diesem Paket der Bewertungskriterien ist ein wichtiges weiteres hinzugefügt worden. Kinder als spezielle Gruppe von Verkehrsteilnehmer, mit völlig anderem Verkehrsverhalten als Erwachsene, sind zusätzlich betrachtet worden. Da dieses Kriterium schwer zum messen und beurteilen ist, wurde folgender Massstab eingeführt:

▶ Kinder und viel Verkehr	=	Problem
▶ Kinder und wenig Verkehr	=	kein Problem

Mit diesem einfachen Massstab wurde beabsichtigt, dass Kinder in der Problembewertung und bei der Problemlösung berücksichtigt werden.

- Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer wurde dort als Problem bewertet, wo auch die entsprechenden Infrastrukturen fehlen. Für Fussgänger ist, ausser bei der westlichen Göblistrasse, überall mindestens ein einseitiges Trottor vorhanden. Daher ist nur hier die Sicherheit für Fussgänger als sehr starkes Problem beurteilt worden. Bei der Sicherheit für Velofahrer zeigen sich erneut die mit der *"Grauen Gutschrankabfahrt"* verbundenen Probleme: Hohe Verkehrsbelastung, relativ schmale Strassen.
- Die Lärmbelastung wurde gleich gesetzt mit der Lärmempfindlichkeit. Daher ist die Bewertung gleich.
- Da Luftverunreinigungen nur in Abhängigkeit der jeweiligen Schadstoffe beurteilt werden können, wurden sie in der Arbeitsgruppe für alle Strassenabschnitte mindestens als starkes Problem bewertet. Dort wo man die Luftverunreinigung riechen kann (Wo es stinkt!), wurde sie als sehr starkes Problem bezeichnet.
- Kinder sind jeweils dort in der Bewertung massgebend, wo die Strassenabschnitte an Kindergarten und Schulen vorbei führen oder typische Wohngebiete durchqueren. Auch hier tritt die *"Graue Gutschrankabfahrt"* wieder besonders in Erscheinung.
- Die Überquerbarkeit der Strasse ist jeweils dort als Problem bewertet worden, wo die Verkehrsbelastung hoch ist und wo viele Fussgängerziele vorhanden sind.
Als sehr starkes Problem wurde die Überquerbarkeit der Gubelstrasse auf der Höhe der Lauriedstrasse beurteilt. Dies deshalb, weil die Lauriedstrasse die direkte Verbindung zwischen Gewerbeschule und dem Metallzentrum ist.

Ortsbild und Landschaft

Diese Kriterien wurden nicht bewertet, da im Gebiet Ost keine aussergewöhnlichen Beeinträchtigungen vorhanden sind. Zudem ist dieses Kriterium sehr schwer und nur aus dem Empfinden des einzelnen zu beurteilen.

◆ Zusammenfassung der Problembewertung

Für das Stadtgebiet Ost lassen sich die von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Problem auf vier Kernprobleme zusammenfassen.

- Zentrales Problem ist die hohe Verkehrsbelastung in praktisch allen Strassenabschnitten, was sich in der mehrheitlichen Abklassierung zeigt. In Wohngebieten wurden die Strassen bis zur Erschliessungsstrasse zurückgestuft.
- Im Speziellen belastet die starke Ost-West-Durchfahrt das Quartier. Sie führt an zwei grossen Oberstufenschulen vorbei.
- Erweitert wird das Problem des Quartiersdurchgangsverkehr mit der Nord-Süd-Beziehung auf der Industriestrasse, welche in ihren am stärksten belasteten Abschnitt von Wohnbauten und einer Primarschule begrenzt wird.
- Die meisten Konflikte entstehen zwischen Velofahrer und Autos, da im ganzen Quartier ausser dem Bleichmattweg keine eigentlichen Veloverbindungen vorhanden sind.

◆ Auslegeordnung Massnahmen

Verkehr aus dem Ägerital

Die Gutschränkabfahrt soll in der heutigen Streckenführung belassen werden, wobei Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger getroffen werden sollen. Flankierend dazu soll der Lüssiweg mit einem Riegel von der Alten Baarerstrasse abgekoppelt werden. Südlich der Einmündung Göblichstrasse in die Industriestrasse ist diese zum Schutz des Quartiers mit einem Riegel zu sperren. Ergänzend dazu ist für den Verkehr ins Stadtzentrum ein Tunnel mit Anschluss Ägeristrasse als Kernumfahrung zu prüfen.

Weiter geprüft werden sollen als Massnahme: Eine eigentliche Gutschränkabfahrt als Verbindung zwischen Ägeristrasse und Göblistrasse, mit dem flankierenden Riegel auf der Lorteostrasse.

Öffentlicher Verkehr

Zur besseren Erschliessung dieses Stadtgebietes, vor allem der Bereich Löberen, soll eine Ortsbuslinie in dieses Gebiet untersucht werden.

Massnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens

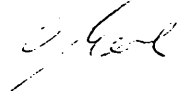
Wichtiger Bestandteil aller Verkehrskonzepte für die Stadt Zug sind Massnahmen, welche das Mobilitätsverhalten des Einzelnen beeinflussen können. (Car Sharing, Road Pricing, usw.)

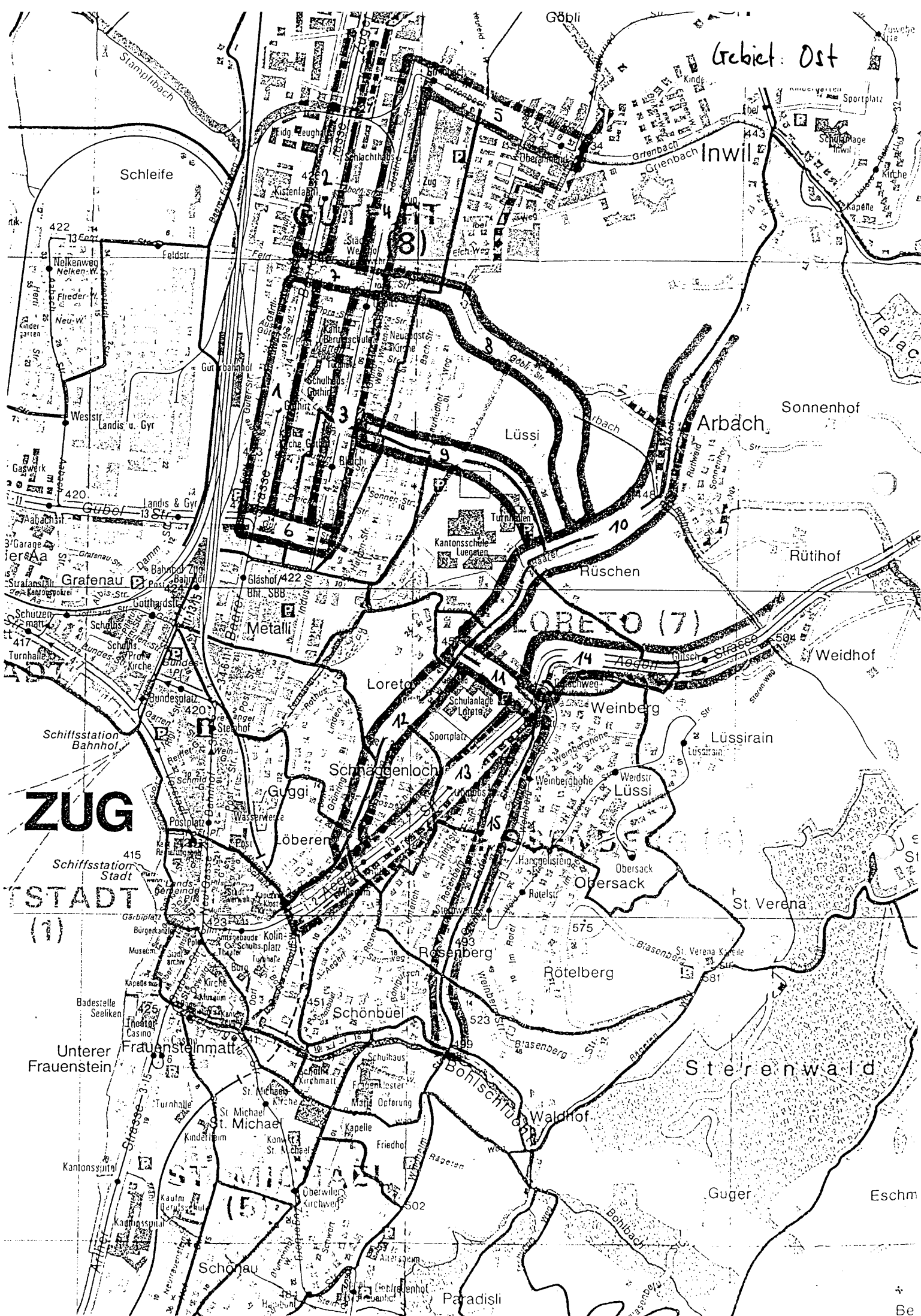
◆ Teilnehmer der Arbeitsgruppe Ost

Gisler Anton	SBG
Gysi Felix	Zuger Mieterverband
Hess Claudia	Bunte Liste
Iten Josef	Quartierverein Guthirt
Iten Kurt	V-Zug
Matzig Monika	Quartierverein Guthirt
Müller Dolfi	SP
Riniker Werner	VCS, Sektion Zug
Stuber Martin	SGA
Wenk Anna	Nachbarschaft Lüssi
Windlin Jost	AG Verkehr ZUGkünftig
Wyss Robert	Tum- und Sportkommission
Zahner Arturo	FDP
Zemp Monika	SP

Zug, 15. Januar 1996

Oscar Merlo





Protokoll der Arbeitsgruppensitzungen vom 2.12.1995 und 13.1.1996

1. Strassenfunktionen

Die Arbeitsgruppe Süd konzentrierte sich zu Beginn ihrer Arbeit auf die Festsetzung der Strassenfunktionen der zu beurteilenden 14 Strassenabschnitte. Für die Strassen innerhalb des Perimeters Süd fiel die Betrachtungsweise einheitlich aus. So wird die Artherstrasse sowohl heute wie zukünftig als HVS taxiert, die Widen-, die Hof- und die Zugerbergstrasse werden heute wie zukünftig als QSS taxiert.

Bei der Diskussion um das "Soll" der Waldheim- wie der Fadenstrasse ergab sich eine interessante Diskussion, welche die Positionen "Ausbau und Aufklassierung der Fadenstrasse" bis "Rückbau und Abklassierung der Fadenstrasse" umfasste. Es zeigte sich klar, dass die Verbindungsfunktion (von Zug Süd zum Zentrum bzw. nach Norden) höher bewertet wurde als die Anliegen der Bewohner entlang der betroffenen Strassen. Als problematisch wurde dabei der Übergang von der offenen, unüberbauten Waldheimstrasse zur engen und überbauten Fadenstrasse bezeichnet. Die Arbeitsgruppe konnte sich darauf einigen, dass die Verbindungsfunktion der beiden Strassen erhalten bleiben, die Situation in der Fadenstrasse jedoch bezüglich Verkehrssicherheit, Fuss- und Radwegverbindungen sowie Anwohnerparkierung lokal verbessert werden soll. Die Strassentypen für die Waldheim- und die Fadenstrasse lauten somit für das "Haben" wie das "Soll" auf QSS.

Bei der Diskussion über die Zentrumsstrassen Grabenstr., Neugasse und untere Aegeristr. zeigte sich klar, dass eine Reduktion der Verkehrsmenge erwünscht ist. Am unbefriedigsten ist die Situation heute in der unteren Aegeristrasse, welche betreffend Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer, aber auch betreffend Querschnittsausbildung und Ortsbildbeeinträchtigung als ungenügend eingestuft wurde. Die Ermittlung der verträglichen Verkehrsmenge auf den Zentrumsstrassen erwies sich als schwierig. Es zeigte sich jedoch deutlich, dass die Arbeitsgruppe in der Neugasse und der unteren Aegeristrasse eine stärkere Entlastung als in der Grabenstrasse wünscht. Die heutigen Hauptverkehrsstrassen wurden als "Soll" folgenden Typen zugeteilt: Grabenstrasse HSS, Neugasse und untere Aegeristrasse QSS (umstrittener Entscheid).

Die Erörterung über die Funktion der Dorfstrasse sowie deren Problembewertung wurden weggelassen, da dieser Strassenabschnitt in der Arbeitsgruppe Zentrum umfassend diskutiert wurde.

2. Problembewertung / Lösungsansätze

Zug Süd

Die Erreichbarkeit per OeV wurde für die Gebiete südlich von Oberwil sowie für das Hofstrassen-Quartier als ungenügend eingestuft. Zusätzliche Verbesserungen im Bereich OeV wurden folgende diskutiert: zusätzliche Haltestelle auf der Artherstrasse zwischen Tellenmatt und Fridbach; Verflüssigung des OeVs zwischen Casino und Kantonsspital; kürzere Intervalle des OeVs auf der Zugerbergstrasse in den Abendstunden.

Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer wurde im Bereich des Dorfes Oberwil (Artherstr.) als sehr starkes Problem taxiert, zwischen Casino und Kantonsspital als starkes. Die Nachbarschaft Oberwil fordert seit Jahren im Dorfkern Oberwil einen Umbau der Artherstrasse, welche von der Arbeitsgruppe als Beeinträchtigung des Ortsbildes und als Hindernis der Fusswegbeziehungen eingestuft wird. Zudem wurde auf die fehlenden baulichen Massnahmen der Zone Tempo 30 in Oberwil hingewiesen.

Ungenügende Parkierungsmöglichkeiten gaben nur im Bereich Artherstrasse zwischen Casino und Kantonsspital zur Diskussion Anlass. Angesichts der Parkplatz-Problematik im südlichen Stadtzentrum wurde auf einen Eintrag in der Liste verzichtet. Die Parkplätze bergseits des Pulverturms an der Zugerbergstrasse wurden aufgrund ihrer unübersichtlichen Lage als gefährlich eingestuft.

Fadenstr. / Waldheimstr.

Die Erreichbarkeit des Gebiets Waldheim-/Fadenstrasse per OeV wurde als ungenügend erachtet. Auf die generellen Verbesserungsmassnahmen der Fadenstrasse wurde bereits hingewiesen. Im Speziellen ist beim Schulhaus Hänggeli auf die Sicherheit der Fussgänger und bei der Einmündung in die Aegeristrasse auf die Reduktion des Staus zu achten. Zudem wurde auf die Vielzahl der Einbahnstrassen hingewiesen, welche insbesondere im Gebiet Hänggeli zu reduzieren seien.

Eine neue Verbindung zur Entlastung der Faden-, aber auch der Grabenstrasse von der Zugerberg- zur Aegeristrasse entlang der Altstadtmauer wurde von der Arbeitsgruppe klar abgelehnt. Der Nutzen wird als zu gering, der Eingriff in die bestehende Grünsubstanz als zu gross erachtet.

Zentrumsstrassen

In der Altstadt, besonders im Bereich Neugasse, Kolinplatz, untere Aegeristrasse, sind die Parkierungsmöglichkeiten mangelhaft. Ein zusätzliches Problem stellen

die verschiedenen verstreuten kleinen Parkplatzgruppen dar, welche Suchverkehr verursachen. Lösungsmöglichkeiten (Tiefgaragen) können nur in den Bereichen Grabenstrasse und Postplatz angeboten werden.

In der Neugasse, welche als Einkaufsachse bezeichnet wurde, stellt die Überquerbarkeit der Strasse ein starkes Problem dar. Die Orstsbildbeeinträchtigung wurde nur im Bereich Grabenstrasse/Kolinplatz als unbefriedigend eingestuft, da hier im Gegensatz zur Neugasse/Aegeristrasse aufgrund einer Verkehrsreduktion gestalterische Verbesserungen möglich sind.

Für die Kreuzung Kolinplatz wurde der Wunsch einer verbesserten Organisation eingebracht; zudem wurde auf die Behinderung durch den Bus bei der Haltestelle Kolinplatz (stadteinwärts) hingewiesen.

Für die erwünschte starke Verkehrsreduktion der Beziehung Neugasse / Aegeristrasse werden unterschiedliche Lösungsansätze als sinnvoll erachtet: Verkehrsreduktion (Reduktion Berufsverkehr; Parkplatzbewirtschaftung; Förderung OeV), Umfahrung verbunden mit flankierenden Massnahmen sowie lokale Massnahmen. Umfahrlösungen sind sehr kritisch auf ihren effektiven Nutzen zu hinterfragen (Wunschlinien, prozentuale Verlagerung (Verkehrsmodell), Kosten / Nutzen). Auf eine Sperrung des Postplatzes ist zu verzichten, da bei einer totalen verkehrsmässigen Abkappselung von Zug Süd ein negativer Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Altstadt befürchtet wird.

Anwesende Teilnehmer:

Heinz Amstadt	Nachbarschaft Oberwil / Gimnenen	2.12.95
Max Ehrensberger	Nachbarschaft Oberwil / Gimnenen	13.1.96
Carl Frei	Zuger Heimatschutz	2.12.95
Nick Mijnsen	Velobby	
Barbara Reichlin	CVP	
Peter Rütimann	Nachbarschaft St. Michael	
Martin Spillmann	Bauforum	
Ulrich Straub	FdP	2.12.95

Beilagen

Bewertungsblatt und Strasseneinteilung der Arbeitsgruppe Süd

Planungsstudie Stadtverkehr Zug Arbeitsgruppe/Gebiet Sind

Streckenabschnitte

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

Strasstyp, -funktion:

- Hauptverkehrsstrasse
- Hauptsammelstrasse
- Quartiersammelstrasse
- Uebrigere Erschliessungsstr.

Legende:
H = Haben
S = Soll

Verkehrsbelastung

Empfindlichkeit auf

- Lärm
- städtebauliche Fkt. der Str.
-

Legende:
x = erheblich
xx = stark

Problem-Bewertung:

- Erreichbarkeit per OeV
- Erreichbarkeit per Auto
- Parkierungsmöglichkeiten
- Fusswegnetz
- Radwegnetz

Legende:
X = starkes
xx = sehr starkes
Problem

- Sicherheit Fussgänger
- Sicherheit Radfahrer
- Lärmbelastung
- Luftverunreinigung
-

- Ueberquerbarkeit d. Strasse
- Ortsbild-Beeinträchtigung
- Landschaftsbeeinträchtigung
-

Lösungsansätze:

- Verbesserung Erreichbarkeit
- Öff. Verkehr (Linien, Fahrplan, Geschwindigkeit)
- Rad- und Fusswege
- Parkierung Pendler
- Parkierung Einkauf
- Anwohnerparkierung
- Vermeidung Umwegfahrten
- Vermeidung Stau
-

Legende:
x = zu prüfende
Massnahme

- Lokale Massnahmen
(Temporeduktion Auto, bessere Ueberquerbarkeit d. Str., Sicherheit Langsam-Verk., städtebauliche Aufwertung)

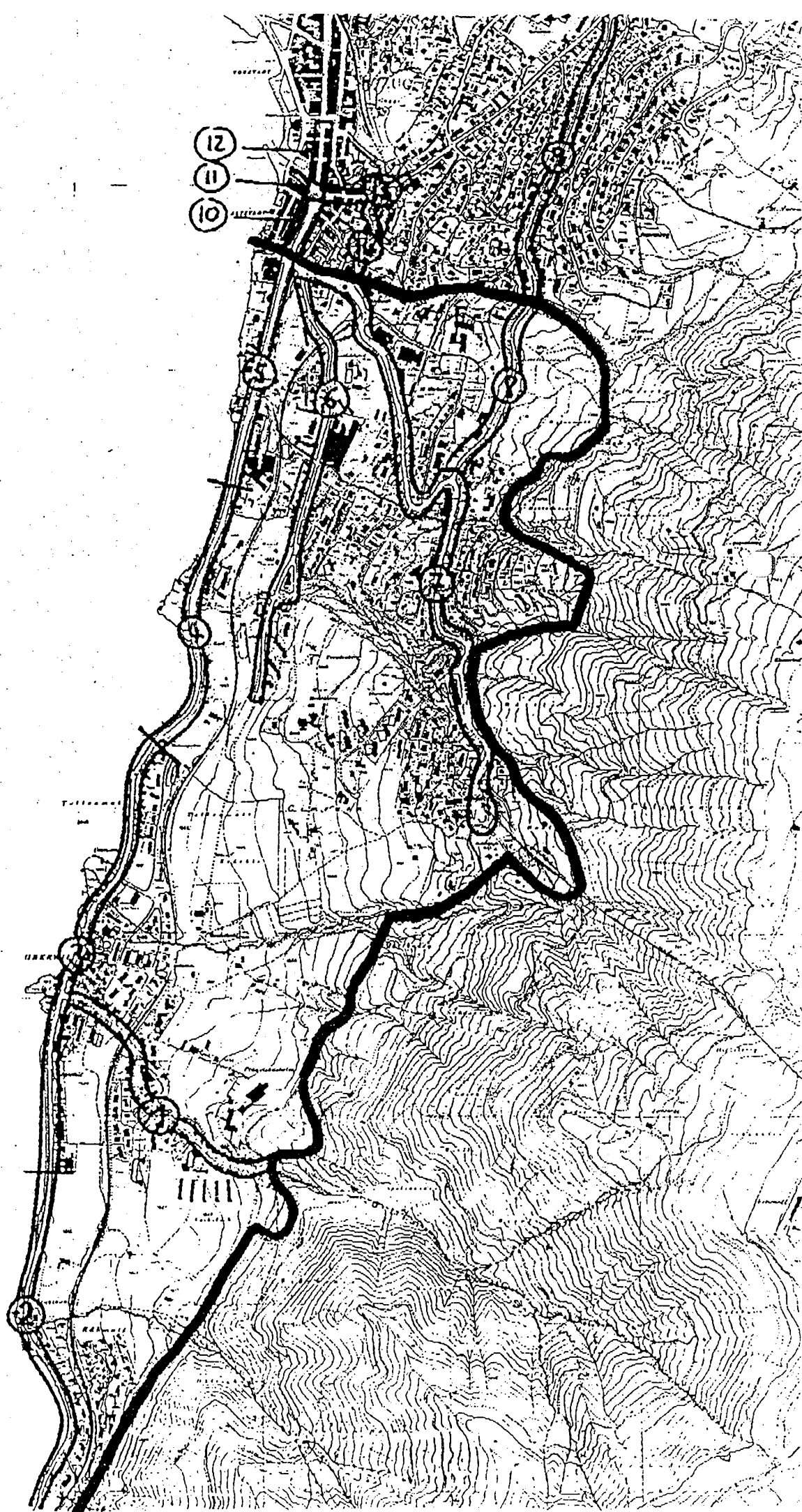
Reduktion Verkehrsmenge

- Unterbindung Fremdverk.
- Umsteigen auf OeV
- Parkplatzbewirtschaftung
- alternative Route
- Umfahrung
-

Pl. Massnahmen

Bemerkungen:

Sachbearbeiter: M. U.



ZUGKRSK

E 15.1.96

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

Gesamtprotokoll der Arbeitsgruppensitzungen 2.12.95/13.1.96, Gruppe "ZENTRUM"

1. Einteilung des Strassennetzes, Festlegen der Strassentypen und -funktion

- Die vorgeschlagene Einteilung des Gebietes "ZENTRUM" in 20 Teilstrecken wurde von allen Arbeitsgruppenmitgliedern akzeptiert; auch im Verlauf der Diskussion bestätigte sich die Zweckmässigkeit der Einteilung
- Die Einteilung bezüglich der heutigen Funktion (HABEN) konnte ohne grössere Meinungsdivergenzen vorgenommen werden und zeigte folgende Ergebnisse:

- HVS:
- Nord-Süd-Verbindung (Grabenstrasse, Neugasse, Bahnhofstrasse, Baarerstrasse)
 - Verbindungen Richtung West (Bundesplatz, Alpenstrasse Süd, Vorstadt, Chamerstrasse) und Ost (Ägeristrasse)
- HSS:
- Zeughausgasse (bei dieser Beurteilung hat sehr stark das Empfinden des "störenden" Verkehrs im engen Strassenquerschnitt mitgespielt; weiter wurde betont, dass dieser Strassenzug eher einen verkehrs- als einen siedlungsorientierten Charakter habe und deshalb nicht als QSS eingestuft werden sollte)
 - Poststrasse (bei diesem Strassenzug konnte man sich nicht einigen, ob es eine HVS oder eine HSS ist, auf jeden Fall aber mindestens aber eine HSS)
 - Alpenstrasse Nord
 - Gotthardstrasse (West und Ost)
 - Industriestrasse
 - Metallstrasse (zu dieser Beurteilung führte der Aspekt, dass dieser Strassenzug eindeutig verkehrsorientiert sei und daher nicht als QSS beurteilt werden kann)
- ES:
- St.-Oswalds-Gasse
 - Dorfstrasse

- Die Arbeitsgruppenmitglieder wünschten, die Festlegung des SOLL erst nach der Problembewertung vorzunehmen, um danach Rückschlüsse auf die gewünschten Strassentypen ziehen zu können.

Die an der zweiten Sitzung vorgenommene Festlegung des "SOLL" zeigte folgende Ergebnisse:

- Als Hauptverkehrsstrassen belassen werden sollen die Baarerstrasse, Bundesplatz, Alpenstrasse, Chamerstrasse; insbesondere die als Diskussionsgrundlage vorgeschlagene (massive) Reduktion der Verkehrsmenge am Bundesplatz wurde von den Arbeitsgruppenmitgliedern abgelehnt. Ein Argument dafür war, dass man den Verkehr lieber am Bundesplatz (viele Arbeitsplätze, wenig Wohnplätze) als an der Gotthardstrasse (eindeutig mehr Wohnplätze) hat.
- Einig war man sich innerhalb der Arbeitsgruppe über eine gewünschte Reduktion der Verkehrsmenge an der Neugasse, wo die eigentliche "Verkehrsproblematik" in der Zuger Innenstadt geor-

tet wurde.

- Über das anzustrebende "SOLL" an der Bahnhofstrasse war man sich innerhalb der Arbeitsgruppe lange Zeit nicht einig. Nach einigen Erläuterungen zum Thema "Einkaufsstrasse, Verkehrsmengen und zugelassene Fahrzeuge" (eine Einkaufsstrasse ist nicht gleichbedeutend mit einer verkehrsfreien Strasse) konnte man sich innerhalb der Arbeitsgruppe für die Bahnhofstrasse auf den Strassentyp "Einkaufsstrasse" einigen, was gegenüber dem "HABEN" aber auch eine Reduktion der Verkehrsmenge erfordert.
- Längere Diskussionen ergaben sich auch bei der Vorstadt und Poststrasse. Man konnte sich so einigen, dass sowohl die Vorstadt als auch die Poststrasse als HSS einzustufen sind, was allerdings als das maximal tolerierbare angesehen werden soll. Falls sich je nach Lösungsvariante doch auch an diesen Strassen weitere Reduktionen erzielen lassen, sollte man diese Chance nützen (was allerdings nicht von allen Arbeitsgruppenmitgliedern unterstützt wird).
- Für den Strassenzug Gotthardstrasse - Industriestrasse sowie den nördlichen Teil der Alpenstrasse war man sich einig, dass eine Reduktion der Verkehrsmenge nicht als Ziel angesehen werden kann und diese Strassen auf dem heutigen Belastungsniveau belassen werden sollen.
- Während für die Grabenstrasse eine leichte Reduktion der Verkehrsmenge als gewünscht angesehen wird, ist für den untersten Teil der Ägeristrasse eine grössere Reduktion vorzusehen (Abstufung auf eine QSS, analog zur Neugasse). Es wurde innerhalb der Arbeitsgruppe jedoch Wert darauf gelegt, dass die gewünschte Abstufung auf eine QSS wirklich nur für den untersten Teil der Ägeristrasse Gültigkeit hat und im oberen Teil der Ägeristrasse höhere Belastungen durchaus akzeptiert werden können.
- Ohne Diskussionen wurde das "SOLL" für die St. Oswalds-Gasse und die Zeughausgasse als ES festgelegt, während für die Metallstrasse die heutige Verkehrsmenge akzeptiert werden kann (in der ersten Sitzung wurde im heutigen Zustand die Metallstrasse als HSS eingestuft, was aufgrund der Verkehrsmenge allerdings zu hoch ist) und als QSS "belassen" werden kann.

Von einigen Arbeitsgruppenmitgliedern wurde während der Diskussion mehrere Male die Notwendigkeit einer Gutschränkabfahrt erwähnt. Diese Votanten sind davon überzeugt, mit einer Gutschränkabfahrt, die entsprechend ausgebaute Anschlüsse an die Hauptziele und -quellen auf Stadtgebiet aufweist, einen Grossteil der Probleme im Gebiet Kolinplatz - Postplatz lösen könnte.

2. Problembewertung

- Schwierigkeiten sind bei der Interpretation der Empfindlichkeit auf Lärm entstanden, konnten jedoch nach gewissen Erläuterungen mehrheitlich beseitigt werden.
- Die Erreichbarkeit der einzelnen Strassenzüge wurde weder mit dem Auto noch mit dem öV als Problem bewertet.
- Eine längere Diskussion wurde beim Bewertungspunkt "Parkierungsmöglichkeiten" geführt. Man konnte sich jedoch soweit einigen, dass (falls überhaupt ein Parkierungsproblem besteht) sich die-

ses Problem geographisch auf den Abschnitt Postplatz - Kolinplatz beschränkt. Im speziellen wurde die Parkierungsproblematik im Zusammenhang mit den (fehlenden) Kurzzeitparkfeldern für Postbenützer (Postplatz) erwähnt.

Für eine definitive Beurteilung der "Problematik Parkierung" sollen die Auswirkungen der neuen Parkplatzbewirtschaftung (ab 1.1.96) abgewartet werden.

- Unter dem Bewertungspunkt Fusswegnetz (Infrastruktur) wurden keine Probleme aufgeworfen.
- In bezug auf die Infrastruktur Radwegnetz wurde die fehlende Zufahrt zum Metalli (Veloabstellplätze auf der Westseite der Metalli) von der Baarerstrasse aus bemängelt und als Problem bewertet. Andere "neuralgische" Stellen (wie z.B. Neugasse, Bahnhofstrasse) wurden mit dem Hinweis auf vorhandene Ausweichrouten nicht als Problem eingestuft.
- Sicherheitsprobleme für Fussgänger wurden primär dort ausgemacht, wo zwei Fahrstreifen in die gleiche Richtung führen (Vorstadt, Bahnhofstrasse), teilweise auch dort, wo in einer Richtung eine stehende Kolonne auftritt (Grabenstrasse, Neugasse).
- Probleme mit der Überquerbarkeit kamen zur Sprache auf der Baarerstrasse (vor dem Metalli) und auf der Gotthardstrasse (Bereich Einmündung Poststrasse).

In diesen Zusammenhang ist auch der Problempunkt Bundesplatz zu stellen. In der Diskussion wurde die Problematik des Fussgängerüberganges zwischen EPA und MANOR eingebracht. Die heutige Verkehrsregelung im Bereich Bundesplatz zeige zusammen mit der neuen Vorschrift des Fussgänger-Vortritts Auswirkungen auf die gesamte Innenstadt. Ein deutliches Indiz dafür seien auch die nicht nur während der Hauptverkehrszeiten vermehrt (und immer regelmässiger) auftretenden Verspätungen der ZVB-Busse.

- Sicherheitsprobleme für Zweiradfahrer wurden erwähnt an der Poststrasse (Probleme mit längsparkierten Autos) sowie im Bereich Bundesplatz/Alpenstrasse.

Als weitere spezielle Problematiken wurden erwähnt:

- Dorfstrasse (nach der Neugestaltung und der Neupflasterung ist keine klar ersichtliche Aufteilung des Strassenraumes vorhanden, was offensichtlich als Problem bewertet wird).
- Altstadt (das Parkieren in der Altstadt ist nur für 15 Minuten erlaubt; keine Anwohnerprivilegierung wie in anderen Stadtquartieren)

3. Zusammenfassung der Voten im Bereich Fussgänger, Zweiräder, öV

3.1 Fussgänger

Der Themenbereich Fussgänger führte nur zu wenig Diskussionspunkten. Erwähnt wurden Sicherheitsprobleme auf zweistreifigen richtungsgleichen Strassen oder wo in einer Richtung häufig stehende Kolonnen auftreten. Im Bereich Fussgängerkomfort kamen die langen Wartezeiten beim Übergang Metalli - Neustadt-Center sowie die fehlende Überquerungsmöglichkeit der Baarerstrasse im Bereich Metalli zur Sprache. Im Zusammenhang mit Fussgänger-Aspekten steht auch der Diskussionspunkt "Bundesplatz", wo der Fussgängerstreifen zwischen EPA und MANOR als Grund für die Rückstaus in der Innenstadt angesehen wird.

3.2 Zweiräder

Zum Sicherheitsaspekt der Zweiräder wurden zwei problematische Stellen erwähnt: Poststrasse (Längsparkierung) inkl. Einmündung in die Gotthardstrasse sowie im Bereich Bundesplatz/Alpenstrasse. Fehlende Infrastruktur wurde im Bereich der Metalli (fehlende Zufahrtsmöglichkeiten zu den Abstellplätzen auf der Westseite der Metalli) ausgemacht, während andere für Zweiradfahrer "neuralgische" Stellen (Neugasse, Bahnhofstrasse) mit dem Hinweis auf vorhandene Ausweichrouten nicht als problematisch eingestuft wurden.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Als für den öffentlichen Verkehr problematische Stelle wurde der Bundesplatz diskutiert, der (mit dem Fussgängerstreifen zwischen EPA und MANOR und dem neuen Fussgänger-Vortritt) in der Innenstadt Rückstaus (und damit Verspätungen auf dem Busnetz) hervorruft. Weitere Probleme für den öV im Gebiet "ZENTRUM" ergeben sich dort, wo regelmässig Stausituationen auftreten (z.B. Neugasse).

4. Zur Arbeitsgruppe gehörende (und mindestens an einer Sitzung anwesende) Teilnehmer

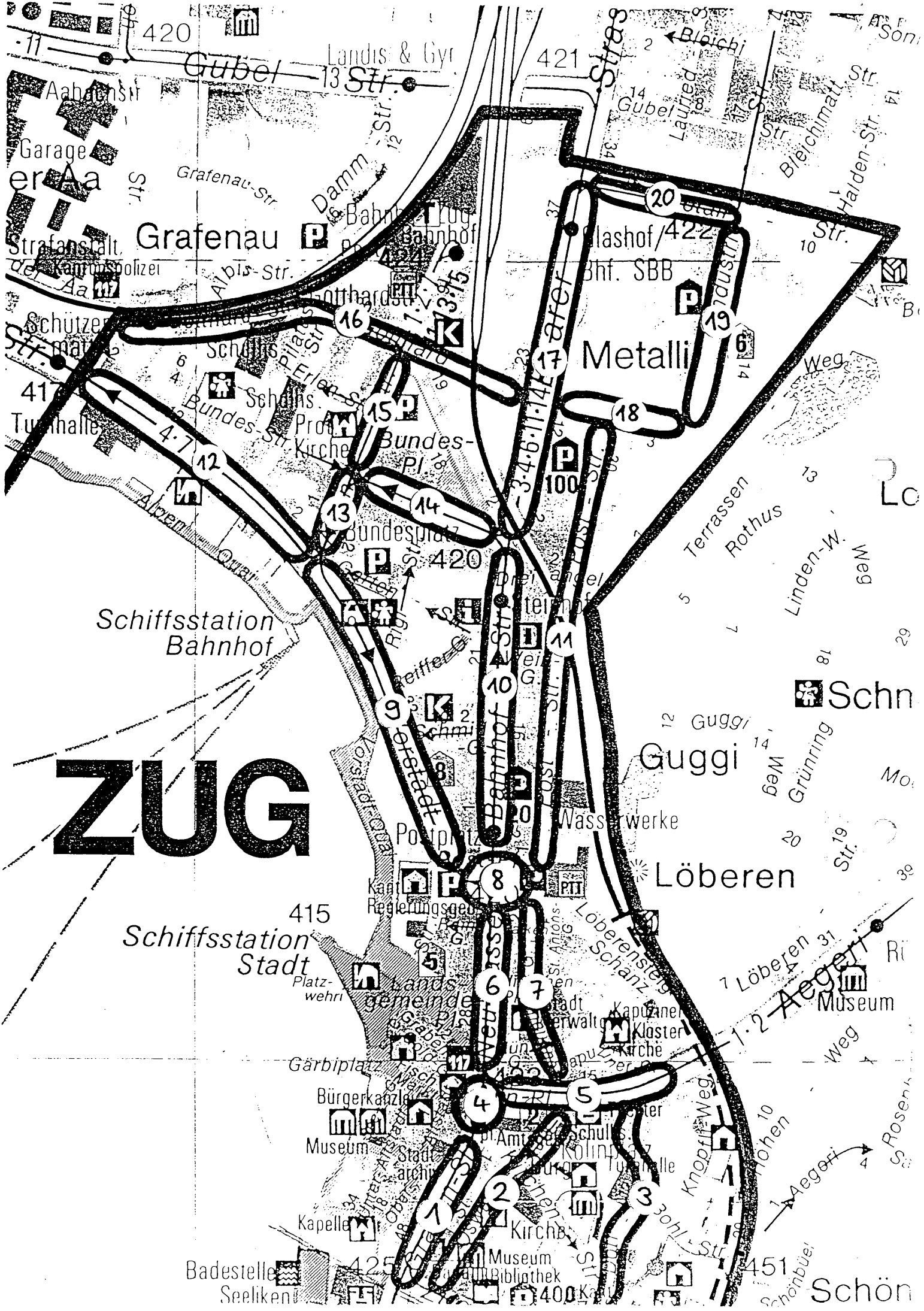
- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| • Wickart Hans | ACS |
| • Keiser Sepp | Nachbarschaft Altstadt |
| • Steiner Karl | Nachbarschaft Altstadt |
| • Kistler Paola | Bunte Liste |
| • Mathys Beat | ZKB |
| • Hotz Franz | Zuger Heimatschutz |
| • Schmid Gerhard | VCS |
| • Wassmann H.R. | Pro Altstadt |
| • Kündig Peter | Gewerbeverein Stadt Zug |
| • Birchler Oscar | Pro Zug |
| • Gadiant Roland | CVP |
| • Himmelsbach Fritz | Pro Zug |
| • Iten Werner / Frau Hürlimann | Nachbarschaft Dorf |
| • Berchtold Hugo | ZVB |

15.1.96/sb

Beilage: Strassenfunktionen, "SOLL" für das Gebiet ZENTRUM

ALB RECHT

ZUG



Anhang 6: **Pflichtenhefte der permanenten Arbeitsgruppen**

A) Arbeitsverkehr

Ermittlung der Beitragsmöglichkeiten grösserer Industriebetriebe zur Verlagerung von Arbeitsverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dies im speziellen mittels

- Parkplatzbewirtschaftung
- Personalbus bzw. Zusammenarbeit mit den öff. Verkehrsbetrieben (betriebliche Lösungen, Co-Finanzierung von Spezialabos, Job Tickets etc)
- innerbetrieblicher Mobilitätsberatung
- ev. ausgeprägterer Arbeitszeitstaffelung?

Dazu: Analyse wegweisender Beispiele aus dem In- und Ausland. Erörterung von Lösungsansätzen zwischen den Zuger Industrien, den ZVB und SBB sowie ev. paraöffentlicher¹ Verkehrsbetriebe.

Ziel bis Juni 1996: Ausarbeitung realisierbarer Vorschläge. Sichtung realisierungswilliger Trägerschaften.

B) Einkaufsverkehr

Ermittlung der Beitragsmöglichkeiten von Innenstadtgeschäften zur Verlagerung von Einkaufsverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und "Zwischenzeiten" (ausserhalb der Spitzenstunden des Verkehrs). Dies im speziellen mittels

- Parkplatzbewirtschaftung, besonders bei Einkaufszentren ausserhalb der Innenstadt
- zusätzliche Anreize für die OeV-Nutzung (zB OeV-Coupons, Päcklidienst)
- Massnahmen zur einkaufsfreundlichen OeV-Gestaltung und Verbesserung des Veloverkehrs
- optimaler Erschliessung für Fussgänger, Aufwertung der Fussgängerzonen
- Versanddiensten
- Aktionen, Magneten für die "Zwischenzeiten"

Dazu: Analyse wegweisender Beispiele aus dem In- und Ausland. Erörterung von Lösungsansätzen zwischen den Zuger Geschäften, den ZVB sowie ev. paraöffentlichen Verkehrsbetrieben.

Ziel bis Juni 1996: Ausarbeitung realisierbarer Vorschläge. Sichtung realisierungswilliger Trägerschaften.

C) Freizeitverkehr

Ermittlung der Beitragsmöglichkeiten der Träger/Veranstalter von Freizeitangeboten zur Benützung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Dies im speziellen mittels

- Kombibilletten OeV/Eintritt sowie Parkplatzbewirtschaftung bei Freizeitanlagen
- speziell auf Freizeitaktivitäten ausgerichteten OeV-Angeboten (Wochenende, Anlässe, Randstunden)
- optimaler Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer.

Dazu: Analyse wegweisender Beispiele aus dem In- und Ausland. Erörterung von Lösungsansätzen bei den Zuger Freizeitträgern, den ZVB sowie ev. paraöffentlichen Verkehrsbetrieben.

¹ d.h. Zusammenwirken privater und öffentlicher Verkehrsbetriebe (zB Buxi Aabach)

Ziel bis Juni 1996: Ausarbeitung realisierbarer Vorschläge. Sichtung realisierungswilliger Trägerschaften.

D) Stadtverkehr

Ermittlung von Lösungen für den Binnenverkehr, den Ziel-/Quellverkehr und - soweit nötig - den Durchgangsverkehr in Zug. Beurteilung u.a. folgender Ansätze:

- lokale Abhilfe
- OeV-Förderung auf der Strasse. Förderung des Langsamverkehrs.
- Reduktion Verkehrsmenge (Parkplatzbewirtschaftung, ev. Road Pricing?)
- Strassennetzvarianten (Funktionsänderungen, Ergänzungen etc.)
- Umfahrvarianten Innenstadt und Wohngebiete
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen (zB Temporeduktion, Strassenraumgestaltung).

Dabei: Analyse wegweisender Beispiele aus dem In- und Ausland und Prüfung der Übertragbarkeit auf Zug. Berücksichtigung erwünschter und unerwünschter Effekte auf/von Nachbargemeinden (zB Verkehrskonzept Ennetsee). Vorschläge betr. Rollenteilung Stadt, Nachbargemeinden, Kanton.

Ziel bis Juni 1996: Entwurf Konzeptvarianten Zug unter Beachtung der Eingliederung ins regionale Netz.

E) Regionalverkehr

Ermittlung von Verkehrslösungen im regionalen und überregionalen Rahmen, welche sowohl die Erreichbarkeit (und damit Erhaltung der zentralörtlichen Bedeutung) von Zug gewährleisten, als auch umweltverträglich sind. Beurteilung von OeV-Angeboten per Schiene und Strasse, nach Kosten- und Nutzenaspekten.

Dabei: Analyse wegweisender Beispiele aus dem In- und Ausland und Prüfung der Übertragbarkeit auf Zug. Diskussion laufender Bemühungen von Stadt und Kanton Zug um Verbesserung des OeV (insbesondere Stadtbahn). Vorschläge betr. Rollenteilung Stadt, Nachbargemeinden, Kanton.

Ziel bis Juni 1996: Würdigung von Konzeptvarianten des Regionalverkehrs.

F) Zukunftsentwicklungen

Erörterung der wesentlichsten Zusammenhänge zwischen künftigen Entwicklungen des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zug und dem Verkehr:

- grossregionale, nationale Position Zugs. Europäische, globale Einflüsse. Zielsetzungen.
- Entwicklung der Siedlungsstruktur (Schwerpunkte). Folgen, Wünschbarkeit unter verschiedenen Gesichtspunkten.
- Bedeutung grosser Verkehrsprojekte (durchgehende N4, Hirzeltunnel der N4a, Alptransit) für den Raum Zug.

Dazu: Organisation mindestens einer Diskussionsrunde mit externer Beteiligung (zB im Rahmen der Stiftung Lebens- und Wirtschaftsraum Zug). Bezugnahme auf Prognosen und Planungen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im kantonalen und nationalen Rahmen.

Ziel bis April 1996: Beschaffung von Rahmen-Infos für die andern Arbeitsgruppen.

Anhang 7: Begriffe

Besetzungsgrad

Zahl der Fahrzeuginsassen pro Fahrzeug, meist in Form des Durchschnittswerts für ein Gebiet und einen >>Verkehrszweck angegeben.

Binnenverkehr

Verkehr innerhalb eines Bezugsgebietes. Meist ausgedrückt in >>Verkehrsmengen, aber auch in >>Verkehrsleistungen oder >>Fahrleistungen.

Car-Pooling

Informell oder institutionell (Mitfahrerzentralen) gebildete Fahrgemeinschaften

Car-Sharing

Gemeinschaftlicher Gebrauch von Motorfahrzeugen in institutionalisierter oder informeller Form.

DTV

Jährlicher durchschnittlicher Tagesverkehr (inkl. Wochenende etc).

Durchgangsverkehr (siehe auch Transitverkehr)

Verkehr, welcher durch ein Bezugsgebiet hindurch führt. Meist ausgedrückt in >>Verkehrsmengen, aber auch in >>Verkehrsleistungen oder >>Fahrleistungen.

Fahrleistung

Anzahl Kilometer, welche in einem bestimmten Gebiet (pro Jahr) von Fahrzeugen zurückgelegt werden. Die Fahrleistung ist ein massgebender Faktor der gebietsweise produzierten (Luft-)Schadstoffemissionen.

LV, Langsamverkehr

Immer häufiger gebrauchter Begriff für den Velo- und Fussgängerverkehr

Modal Split

Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr. Unter urbanen Verhältnissen meist als Anteil des öffentlichen Verkehrs gerechnet, wobei der >>motIV und der >>LV die andern Komponenten sind. Grossräumig (zB Schweiz) wird der Modal Split meist als das Verhältnis des OeV zur Summe OeV+motIV gerechnet.

Motorisierungsgrad

Anzahl Personenwagen pro 1000 Einwohner

MIV

Motorisierter Individualverkehr. Meist gleichgestellt mit Autoverkehr.

Quellverkehr

Verkehr, der von einem Bezugsgebiet aus in ein anderes Gebiet führt. Meist ausgedrückt in >>Verkehrsmengen, aber auch >>Verkehrsleistungen oder >>Fahrleistungen.

Querschnittsbelastung

Zahl der Fahrzeuge, die einen bestimmten Strassenquerschnitt innert einer bestimmten Zeit (Stunde, Spitzenstunde, Tag) queren. Die Querschnittsbelastung ist ein massgebender Faktor der Lärmemissionen und der lokalen Luftbelastung.

OeV

Öffentlicher Verkehr, auf der Strasse (Bus) und auf der Schiene.

Tagesverkehr

Durchschnittlicher Werktagsverkehr

Transitverkehr (siehe auch Durchgangsverkehr)

Verkehr, welcher durch ein Bezugsgebiet hindurch führt. Meist ausgedrückt in >>Verkehrsmengen, aber auch in >>Verkehrsleistungen oder >>Fahrleistungen.

Verkehrsmenge

Zahl der in einem Gebiet beförderten Personen oder Tonnen. Kann aber auch die Zahl der Fahrzeuge oder Fahrzeugbewegungen bedeuten. Es kann eine Differenzierung erfolgen nach >> Binnen-, Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr

Verkehrsleistung

Geleistete (effektiv gefahrene) Personenkilometer.

Die Verkehrsleistungen sind umso grösser

- je grösser die Bevölkerungszahl ist (kein Einsparpotential ausser Beschränkung des Alters der Fahrausweisbesitzer)
- je mehr Aktivitäten man im Lebensraum verübt, je weiter diese auseinanderliegen und je häufiger die verschiedenen Standorte angefahren werden (Sache persönlicher Präferenzen und wirtschaftlicher Voraussetzungen)
- je unrationeller die Wegketten gestaltet sind (Einsparungen durch bessere Routenplanung)
- je geringer die Transportmenge pro Fahrt ist (Einsparungen möglich durch Car Charing).

Verkettung von verkehrsplanerischen Sachverhalten:

Anzahl *Personenwagen* x jährliche *Fahrleistung* pro PW = jährliche Fahrleistung, ausgedrückt in *Fahrzeugkilometer* (Fz.km). Diese letztere Grösse kommt auch auf einem andern Rechnungsweg zustande:

Anzahl *Fahrten* (die in einem Gebiet ausgeführt werden) x durchschnittliche *Fahrdistanz* = Verkehrsleistung, ausgedrückt in *Personenkilometer* (P.km)

Anzahl *Personenkilometer* divid.durch *Besetzungsgrad* der Fahrzeuge = Anzahl *Fahrzeugkilometer*.

Verkehrspotential

Summe der von einem Bezugsgebiet ausgehenden und dort endenden Verkehrsbeziehungen

Verkehrszwecke

Beim Personenverkehr wird üblicherweise unterschieden nach Pendler-, Einkaufs-, Nutz-(oder Geschäfts-) und Freizeit-(oder Tourismus-)Verkehr

Wunschlinien

Verkehrsbeziehungen (ausgedrückt in Fahrten oder >>Verkehrsmengen), welche zwischen zwei Orten aufgrund von deren >> Verkehrspotential nachgefragt werden.

Zielverkehr

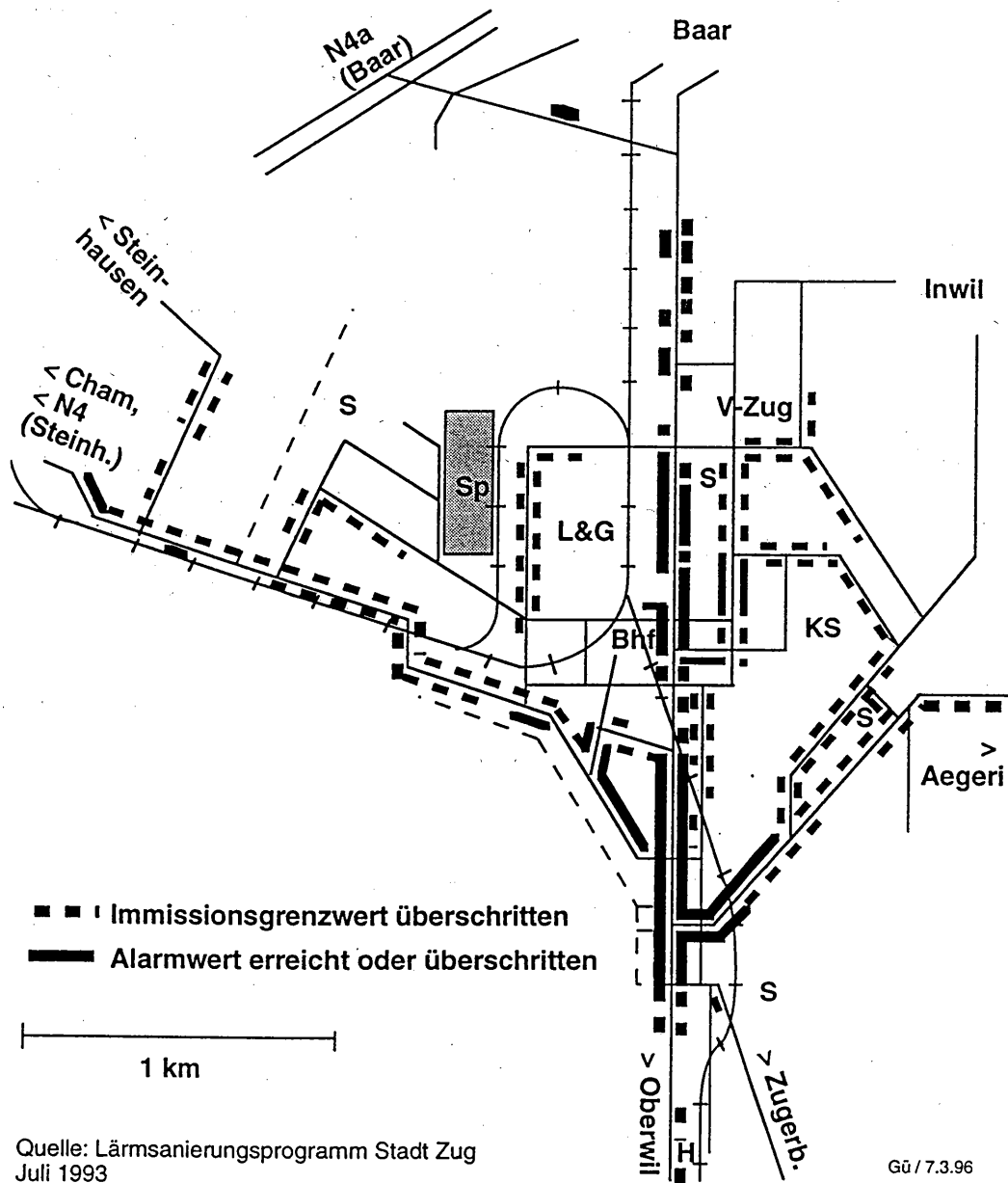
Verkehr, welcher von aussen in ein Bezugsgebiet hinein führt. Meist ausgedrückt in >>Verkehrsmengen, aber auch in >>Verkehrsleistungen oder >>Fahrleistungen.

Nr	Ziel	Bedeutung für die Verkehrsplanung	Instrumente
1	Stadt Zug: Selbstbewusste Kleinstadt, hoher Wohn- und Erholungswert, ausgewogenes Arbeitsklima. Lagevorteile für überregionale Aufgaben nutzen (Leitbild Pt. 1).	Wichtiger Halt an Gotthard-Achse, Linie Zürich/Luzern, direkte und häufige Flughafenverbindungen. Gute Anbindung an N-Strassen (N4, Hirzelstunnel). Wohngebiets- und landschaftsschonende Verkehrsplanung (Pt. 7).	Präsenz Stadtrat bei Planung Bahn + Bus 2000, Alptransit, N-Strassen. Richtplanung
2	Zug: Schwerpunkt für kantonale Institutionen, Regionalzentrum, Übernahme regionaler Funktionen (Pt. 1).	Attraktiver, die Ortskerne und auch die Fläche optimal erschliessender öffentlicher Regionalverkehr. Zufriedenstellende Erreichbarkeit der Stadt mit dem motiv (Personen, Güter).	OeV-Konzept - Verbund, - Finanzierung. Verkehrsrichtplan. Investitionsplan.
3	Zug soll Aufgaben mit Modellcharakter übernehmen (Leitbild Pt. 1).	Fortschrittliche, umwelt-, sozial- und wirtschaftsverträgliche Verkehrsgestaltung	wie unter 2. Dazu: wegweisende Initiativen von Wirtschaft und Bevölkerungsgemeinschaften.
4	Abstimmung der raumbezogenen Entscheide der Gemeinden	Zwischengemeindliche Absprachen bezüglich Verkehrslenkung, Verkehrsprojekte und verkehrsrelevante bauliche Entwicklungen	Gespräch, Richtplanung
5	Wohnanteil in der Stadt erhöhen. Bei der Erstellung städtischer Wohnungen familien-gerechte Wohnungsgrößen einplanen (Leitbild Pt. 2).	Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren, zur Erhöhung von deren Attraktivität	Bau- und Nutzungsordnung, Zonenplan. Verkehrsrichtplan, ev. auch Erschliessungspläne.
6	Alle Einkommensklassen und Altersgruppen sollen in Zug leben können. Auf Minderheiten und besondere Bevölkerungsgruppen Rücksicht nehmen (Leitbild Pt. 2).	Berücksichtigung der Betroffenheit durch Verkehrsmassnahmen auch in Quartieren mit hohem Minderheitenanteil.	Massnahmenplanung zur Luftreinhaltung. Lärmsanierungsprogramm
7	Ausscheiden von Gewerbe-zonen, um gleichgerichtetes Wachstum der Arbeitsplätze zu erreichen (Leitbild Pt. 2)	Verkehrsmässig gut erschlossene, durch die Bevölkerung gut erreichbare Platzierung der Gewerbe-zonen. Die Verbindungen der Stadt zu den angrenzenden Gewerbe-zonen sind zu verbessern (Leitbild Pt. 9)	Zonenplan
8	Die immer intensivere Gesetzgebung, nicht zuletzt im Bereich des Verkehrs, soll auch im Vollzug bewältigt werden (LB Pt. 2)	Bessere Koordination zwischen der Verkehrspolitik von Gemeinden, Kanton und Bund	Spezielle Konferenzen
9	Die Stadt unterstützt das qualitative Wirtschaftswachstum. Sie sorgt weiterhin für günstige Rahmenbedingungen für die Wirtschaft (Leitbild Pt. 4).	Rasche Umsetzung der Zentrumsplanung, Zusammenarbeit zwischen Behörden und Wirtschaft bei der Gestaltung des Verkehrsregimes (Personen- und Güterverkehr).	Public/Private Partnership
10	Ziel ist ein harmonisches Wachstum ohne Überbeheizung (Leitbild Pt. 4)	Die Stadt übt eine gewisse Zurückhaltung bei der Neuererschliessung von Bauland.	Erschliessungsinvestitionen. Verkehrswertbestimmung (gegen Baulandhortung)
11	Die Stadt anerkennt die ökologische Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft. Sie unterstützt die Erhaltung von Arbeitsplätzen im Landw.Sektor (LB Pt. 4)	Schonung der stadtnahen land- und forstwirtschaftlichen Flächen.	Zonenplan. Erschliessungspolitik.

Anhang 8: Entwicklungsleitbilder und zugeordnete Verkehrsgestaltung

Nr	Ziel	Bedeutung für die Verkehrsplanung	Instrumente
12	Die städtischen Investitionen so tätigen, dass die Folgekosten in verantwortbarem Verhältnis zur Leistung stehen (Leitbild Pt. 5).	Berücksichtigung der Unterhaltsarbeiten und deren Kosten bei der Strassenbauplanung.	Kommunale Finanzplanung.
13	Mehr Aufmerksamkeit für die Gestaltung der städtischen Ausserräume, die Architektur und den künstlerischen Schmuck in Grünanlagen sowie auf Plätzen und Strassen (LB Pt. 6)	Strassenraumgestaltung. Integration der Strassen in die städtebaulichen Bemühungen (Leitbild Pt. 9).	Wettbewerbe. Öffentliche Auszeichnung guter Projekte. Quartiergestaltungspläne
14	Die Stadt in Anlehnung an die landschaftlichen Gegebenheiten durch Grüngürtel gliedern. Auf- grund eines Grünflächenkonzepts zusätzliche Grünflächen schaffen.	Fuss- und Radwegnetz. Neue Bäume längs Strassen und Plätzen (Leitbild Pt. 7).	Teilrichtplan Siedlung und Landschaft. Zonenplan. Ev. aufzunehmen in Erschliessungspläne.
15	Alles daran setzen, dass die Luftreinhalteverordnung vollzogen wird (Leitbild Pt. 7).	Der öffentliche Verkehr mit abgasarmen Fahrzeugen ist zu bevorzugen (Leitbild Pt. 7)	Massnahmenplanung zur Luftreinhaltung: Vollzug
16	Stadt und Kanton sollen die erforderlichen organisatorischen und baulichen Massnahmen im Interesse des Lärmschutzes durchsetzen. Die baulichen Massnahmen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwälle) dürfen das Stadtbild nicht verunstalten.	Lärmschutz im Verkehrsbereich primär an der Quelle angehen. Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren und eine Verkehrsreduktion in der Innenstadt anstreben (Leitbild Pt. 7).	Lärmsanierungsprogramme.
17	Den Zugerberg als Erholungsgebiet in seiner heutigen Form erhalten. Umweltschonende Formen des Naherholungstourismus haben Vorrang. (Leitbild Pt. 8)	Das Autofahrverbot zeitlich ausdehnen und mit den Anliegergemeinden koordinieren. Die Erreichbarkeit von Erholungsgebieten mittels privatem Motorfahrzeug nicht weiter erhöhen (Leitbild Pt. 8)	Teilrichtpläne Verkehr sowie Siedlung und Landschaft. Verkehrspolizeiliche Massnahmen.
18	Öffentlich zugängliche Teile des Seufers anordnen und mit Seuferswegen verbinden. Die Standortvorteile des Seufers auch für den Tourismus besser nutzen (Leitbild Pt. 8)	Fuss- und Radwegnetz (Pt. 8)	
19	Verdichtete Bauweise in Wohngebieten zur Schaffung zusätzlicher Wohnraums. Diese muss architektonisch sorgfältig gestaltet, städtebaulich und landschaftlich vertretbar und wohnhygienisch unbedenklich sein. Mindestwohnanteil an Lagen mit guter Wohnqualität erhöhen (Leitbild Pt. 9).	Bauliche Verdichtungen unterstützen die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Sie sollen nach Möglichkeit an entsprechend erschlossenen Lagen stattfinden.	Orts- und (in Zukunft) Quartiergestaltungspläne.
20	Das umfassende Konzept für ein freundlicheres Stadtbild verwirklichen (Leitbild Pt. 9).	Beschaulichere Plätze, bewusster Gestaltung der Achsen und wohl-tuendes Grün im Zentrum. Grössere zusammenhängende Fussgänger-bereiche, mehr Platz für Velo und Bus, ausreichender Parkraum sowie weniger Durchgangsverkehr sollen die Erreichbarkeit des Stadtbilds verbessern (Leitbild Pt. 9)	Wettbewerbe. Öffentliche Auszeichnung guter Projekte. Quartiergestaltungspläne

Planungsstudie Stadtverkehr Zug



Lärm (nur bei Gebäuden)

Planungsstudie Stadtverkehr Zug

