

# Bebauungsplan Foyer Projekt Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino

Verkehrstechnisches Gutachten  
6. Mai 2008



Ernst **Basler + Partner** AG

---

Ernst Basler + Partner AG  
Mühlebachstrasse 11 8032 Zürich  
Telefon 044 395 16 16 Fax 044 395 16 17  
E-Mail info@ebp.ch

Internet [www.ebp.ch](http://www.ebp.ch)  
13. Mai 2008/TSC, TD, PAK  
T:\208037\30\_Bearbeitungsdossier 1\31\_Berichte\080509tsc vtgutachten  
foyer hq.doc

# Inhaltsverzeichnis

1	Übersicht .....	1
1.1	Bebauungsplan Foyer .....	1
1.2	Projekt Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino .....	2
2	Erschliessung MIV .....	5
2.1	Betrachtete Zustände und Perimeter .....	5
2.2	Gültiger Sondernutzungsplan und Parkplatzmanagement.....	6
2.3	Verkehrserzeugung .....	7
2.4	Untersuchte Knoten .....	9
3	Erschliessung ÖV .....	13
4	Erschliessung LV .....	15
5	Fazit .....	17
6	Literaturverzeichnis .....	19

## Anhänge

- A1 Parkierung Siemens-Areal Zug
- A2 Verkehrserzeugung
- A3 Karte der untersuchten Knoten
- A4 Knoten Nordstrasse-Feldstrasse (Kreisel)
- A5 Knoten Gubelstrasse-Aabachstrasse (Kreisel)
- A6 Knoten Gubelstrasse-Dammstrasse (Kreisel)
- A7 Einmündung Landis&Gyr-Strasse
- A8 Einmündung Theilerweg
- A9 Netzbelastung MSP
- A10 Netzbelastung ASP



# 1 Übersicht

In der Stadt Zug plant und entwickelt die Siemens Schweiz AG in Fussdistanz zum Bahnhof Zug die Objekte Foyer sowie Siemens Headquarters und das Parkhaus Theilerplatz/Restaurant "Casino".

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für das Foyer muss gemäss dem Zuger Planungs- und Baugesetz §32 ein Gutachten zur verkehrstechnischen Erschliessung erstellt werden. Für den UVB Headquarters und Parkhaus Theilerplatz dient das verkehrstechnische Gutachten als Begleituntersuchung.

Rechtsgrundlage

Infolge der engen örtlichen, zeitlichen und sachlichen Verwandtschaft der beiden Vorhaben wird gemäss Absprache mit dem Tiefbauamt des Kantons Zug ein gemeinsames Gutachten erstellt.

Sachzwang

Das vorliegende Gutachten zeigt die strassenseitige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Es weist zudem die Leistungsfähigkeit der MIV-Erschliessung nach.

Inhalt

## 1.1 Bebauungsplan Foyer

Die Siemens Schweiz AG plant in Zug auf dem südlichen Teil des Stammareals Süd der ehemaligen Landis&Gyr die Dienstleistungs- und Hotelgebäude "Foyer" zu errichten (siehe Abbildung 1). Das Projekt basiert auf dem Masterplankonzept aus dem Atelier Prof. Kolhoff, Rotkreuz. Der Gestaltungs- und Umgebungsplan stammt aus den Federn der Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich.

Objektbeschreibung



Abbildung 1:  
Übersicht Foyer  
(aus Umgebungsplan  
Arboretum, Vogt  
Landschaftsarchitekten)

**Ausmasse** Für das Gebiet Foyer ist eine Nutzung mit Schwerpunkt Dienstleistung und einem Anteil Hotel und Wohnen geplant. Es soll insgesamt eine anrechenbare Geschossfläche (aGF) von rund 70'000 Quadratmetern entstehen. Im Hochhaus ist ein Mindestwohnanteil von 60% vorgeschrieben. Diese sollen grösstenteils durch eine Hotelnutzung abgedeckt werden. Bei den geplanten Nutzungsarten wird die Verkehrserzeugung im motorisierten Individualverkehr durch die Anzahl Parkplätze bestimmt. Um die geplante Nutzfläche sowie die der bestehenden Bauten 7 und 14 zu bewirtschaften, sind 533 Parkplätze für Motorfahrzeuge vorgesehen. Bau 14 gehört nicht zum betrachteten Teilperimeter. Für die Berechnung des induzierten Projektverkehrs wird im Hochhaus nur Hotelnutzung angesetzt, da diese das höchste Tagesverkehrspotential hat.

**Erschliessung** Erschlossen wird das Foyer über die bestehenden Erschliessungsstrassen Dammstrasse und Landis&Gyr-Strasse sowie durch den Bahnhof Zug und mehrere Bushaltepunkte in Fussdistanz. Das Parkplatzangebot beläuft sich auf 613 Parkplätze. Davon werden 468 Parkplätze in vier Tiefgaragen und 145 Parkplätze oberirdisch angelegt, 80 davon für Park&Ride SBB. Die bestehenden 772 oberirdischen Parkplätze werden dabei aufgehoben.

## **1.2 Projekt Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino**

**Objektbeschreibung** Die Siemens Schweiz AG plant in Zug auf dem nordöstlichen Teil des Stammareals Süd der ehemaligen Landis&Gyr das Dienstleistungsgebäude Siemens Headquarters und das Parkhaus und Restaurationsgebäude Theilerplatz/Casino zu errichten (siehe Abbildung 2). Das Projekt wird von Diener & Diener Architekten, Basel entworfen. Der Gestaltungs- und Umgebungsplan stammt aus den Federn der Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich.

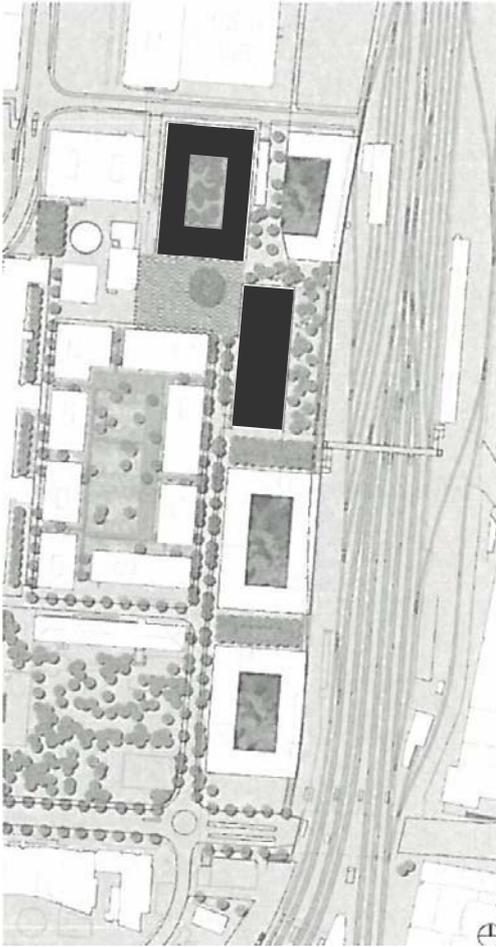


Abbildung 2:  
Übersicht Siemens Headquarters  
und Parkhaus Theilerplatz/Casino

Der Bau Headquarters ist ein reines Dienstleistungsgebäude. Es wird eine anrechenbare Geschossfläche (aGF) von rund 23'000 Quadratmetern entstehen. Das Parkhaus und Restaurationsgebäude Theilerplatz wird eine anrechenbare Geschossfläche von rund 2'000 Quadratmetern für ein öffentlich zugängliches Personalrestaurant "Casino" beinhalten. Das Angebot soll 1'000 Sitzplätze betragen.

Ausmasse

Erschlossen wird das Headquarters über die bestehende Erschliessungsstrasse Theilerweg und das Parkhaus über die bestehende Erschliessungsstrasse Dammstrasse sowie durch den Bahnhof Zug und mehrere Bushaltpunkte in Fussdistanz. Das Parkplatzangebot beläuft sich auf 449 Parkplätze. Davon werden voraussichtlich<sup>1</sup> 87 Parkplätze in der Tiefgarage Headquarters und 362 Parkplätze im Parkhaus Theilerplatz angelegt. Rund 300 Parkplätze werden zur Nutzung der Gebäude aus dem übrigen Stammareal Süd (ohne Foyer) zugeteilt. Die 362 Parkplätze im Parkhaus sind öffentlich zugänglich (voraussichtlich tägliche Doppelnutzung möglich). Die bestehenden 147 oberirdischen Parkplätze werden aufgehoben.

Erschliessung

<sup>1</sup> Alternatives Szenario: 137 PP im Headquarters und 312 PP im Parkhaus Theilerplatz



## 2 Erschliessung MIV

Die beiden Abbildungen im Anhang A1 zeigen die räumliche Aufteilung der Parkplätze und die jeweilige Erschliessung im heutigen Zustand (2005) und im Vollausbau (2011). Die Erschliessungssituation ist durch die kurze und direkte Anbindung an das übergeordnete Netz für den MIV sehr gut.

Auf dem Gelände Foyer sind insgesamt 613 Motorfahrzeugparkplätze projektiert. Zur Erschliessung werden die bestehenden Erschliessungsstrassen Dammstrasse mit Einmündung in die Gubelstrasse und Landis&Gyr-Strasse mit Einmündung in die Aabachstrasse genutzt.

Foyer

Auf dem Gelände Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz sind insgesamt 449 Motorfahrzeugparkplätze projektiert. Diesem Gutachten unterliegt die Annahme, dass das Headquarters über die bestehende Erschliessungsstrasse Theilerweg und das Parkhaus über die ebenfalls bestehende Erschliessungsstrasse Dammstrasse erschlossen wird.

Siemens Headquarters und  
Parkhaus Theilerplatz

### 2.1 Betrachtete Zustände und Perimeter

Die aufgeführten Verkehrsdaten stammen aus dem Verkehrsmodell des Kantons Zug (KVM-ZG Aktualisierung 2007). Das Modell wurde im Rahmen des Auftrags "Verkehrslenkung Zug/Baar" bis Ende März 2008 weiterentwickelt. In diese Arbeit sind die abschliessenden Erkenntnisse aus der Verkehrslenkungsstudie übertragen worden.

Für das verkehrstechnische Gutachten Bebauungsplan Foyer, Projekt Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino wird in Absprache mit dem Amt für Umweltschutz als Bezugsjahr der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ersten fertig gestellten Projektes – in diesem Fall das Jahr 2011 für Headquarters Theilerplatz – gewählt.

Aus dem KVM-ZG wurden folgende Zustände ermittelt:

Betrachtete Zustände

- Ausgangszustand: zukünftiges Strassennetz mit Nordstrasse und Verkehrsbelastung 2011
- Betriebszustand: zukünftiges Strassennetz mit Nordstrasse und Verkehrsbelastung 2011 mit Verkehrsaufkommen Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

Die bestehende Verkehrsmodellprognose aus dem KVM-ZG beruht auf einer Prognose für das Jahr 2020. Diese Prognose wurde für das Jahr 2011 abgemindert. Das Mass der Abminderung folgte anhand der Analyse der UNO-Zählungen 1995-2000 im Kanton Zug. Die Struktur der Verkehrsströme bleibt dabei gemäss der Prognose 2020 erhalten.

Untersuchungsgrösse Die Beurteilung der Knotenqualität wird anhand der Morgenspitze (MSP) von 7:00 bis 8:00 Uhr und der Abendspitze (ASP) von 17:00 bis 18:00 Uhr vorgenommen. Diese Zustände stellen für die Leistungsfähigkeit die relevante Situation an den durchschnittlichen Werktagen dar.

Abgrenzung Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bebauungsperimeter Foyer, den Projektperimeter Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz sowie die Knoten Nordstrasse-Feldstrasse, Gubelstrasse-Aabachstrasse, Gubelstrasse-Dammstrasse und die Einmündungen Landis&Gyr-Strasse, Theilerweg und Gubelstrasse, welche für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit aufgrund des Einflusses des Foyers und des Headquarters und Parkhauses relevant sind.

## 2.2 Gültiger Sondernutzungsplan und Parkplatzmanagement

Inhaltliche Verwandtschaft mit Areal-Entwicklungsplan Im Entwicklungsplan für das Planungsgebiet „Landis & Gyr-Areal/Areal SBB West/Schleife-Areal“ wurden die Grundeigentümer verpflichtet, ein Gesamtkonzept Parkplätze zu erarbeiten. Anhand der VSS-Norm (SN 640 290) wurde in einem ersten Schritt eine minimal zu realisierende und eine maximal zulässige Parkplatzzahl bestimmt und die Auswirkungen auf Umwelt und Verkehr im Bericht „Gesamtkonzept Parkplätze Landis & Gyr-Areal und SBB West“ aufgezeigt. Für das Stammareal Landis&Gyr, Gartenstadt und Schleife wurde im Sondernutzungsplan "Landis & Gyr /SBB-West" eine maximale Anzahl von 3'700 Parkplätzen festgelegt. Für das Gebiet Stammareal Süd wurde eine maximale Anzahl von 1'700 Parkplätzen festgelegt.

Inhaltliche Verwandtschaft mit Areal-Parkplatzmanagement-konzept Im Rahmen der Festlegung des Baulinienplanes für das Landis & Gyr-Areal wurde ausserdem beschlossen, ein Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie die vorgesehenen Parkieranlagen zu organisieren und zu bewirtschaften sind. Die Resultate sind im Schlussbericht „Parkplatzmanagementkonzept Landis & Gyr-Areal und SBB West“ vom 9. Oktober 2001 dargestellt und in den Sondernutzungsplan eingeflossen. Die Bestimmungen zum Mobilitätsmanagement und zur Steuerung des Fahrtenaufkommens wurden durch die geänderte Fassung §12 Abs. 2 im "Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz" vom 27. Oktober 2005 faktisch ausser Kraft gesetzt.

## 2.3 Verkehrserzeugung

Die Anzahl Fahrten pro Tag und projektierten Parkplatz, das sog. spezifische Verkehrspotential (SVP), bestimmt den erzeugten Projektverkehr je Werktag (DWV) und je Spitzenstunde (MSP/ASP). Die Annahmen zur Grösse des SVP sind auf die Berechnungen zum Parkplatzmanagement im Gesamtareal abgestimmt. Die detaillierte Berechnung des Arealverkehrs befindet sich im Anhang A2.

Spezifisches Verkehrspotential und Arealverkehr

### Ausgangszustand

Die Verkehrsachsen rund um die Projekte Foyer/Headquarters/Parkhaus sind hauptsächlich vom Ziel-/Quellverkehr der beiden Gemeinden Zug und Baar belastet. Die Hauptverkehrsachsen sind heute die Zuger-/Baarerstrasse in der Relation Nord-Süd und die Chamerstrasse (Zug), sowie die Südstrasse (Baar) in der Relation Ost-West.

Mit der Inbetriebnahme der Nordstrasse wird sich eine leistungsfähige Verbindung zum Autobahnanschluss Baar ergeben. Die Fertigstellung der sich seit 2007 im Bau befindenden Nordstrasse ist im Zeitraum 2009/2010 zu erwarten. Dann wird die Nordstrasse einen Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) der Zuger-/Baarerstrasse aufnehmen.

Zukünftiger Infrastrukturzustand

Ausserhalb der Perimeter Foyer und Siemens Headquarters/Parkhaus Theilerplatz entwickelt sich das Gebiet der ehemaligen Landis&Gyr bis 2011 weiter (Tabelle 1). Mutmasslich sind dies der Bau der Wohngebäude im Feldpark (Alfred Müller AG) sowie die Überbauung Schleife SBB (SBB).

Gebietsentwicklung

Parkplatzareal	Anzahl Parkplätze	Nutzung	Erschliessung
Feldpark	370	Bewohner, Beschäftigte und Besucher	Feldpark
SBB	205	Bewohner, Beschäftigte und Besucher	Theilerweg
<b>Total</b>	<b>575</b>		

Tabelle 1:  
Übersicht der geplanten  
Parkplätze im Gebiet Landis&Gyr  
und Schleife

### Betriebszustand

Mit den Projekten Foyer und Siemens Headquarters/Parkhaus Theilerplatz entstehen die in Tabelle 2 aufgeführten Parkplätze mit der beschriebenen Nutzung und Erschliessung.

Tabelle 2:  
Übersicht der projektierten  
Parkplätze

Parkplatzareal	Anzahl Parkplätze	Nutzung	Erschliessung
Tiefgaragen:			
West	150	Beschäftigte	Landis&Gyr-Strasse
Mitte	165	Beschäftigte	Landis&Gyr-Strasse
Hochhaus/Bau7	66	Hotel	Dammstrasse
	27	Beschäftigte	Dammstrasse
Ost	60	Beschäftigte	Dammstrasse
Oberirdisch <sup>2</sup> :			
West	8	Besucher	Landis&Gyr-Strasse
Mitte	8	Besucher	Landis&Gyr-Strasse
	12	Besucher	Gubelstrasse
Bau7	5	Besucher	Landis&Gyr-Strasse
	7	Besucher	Dammstrasse
Hochhaus	12	Besucher	Gubelstrasse
Ost	13	Besucher	Dammstrasse
Park&Ride SBB	80		Dammstrasse
<b>Total Foyer</b>	<b>613</b>		
Tiefgarage:			
Headquarters	73	Beschäftigte	Theilerweg
	14	Besucher	
Parkhaus:			
Theilerplatz	325	Beschäftigte	Dammstrasse
	37	Besucher	Dammstrasse
	(362)	öffentliche Parkplätze (Doppelnutzung)	
<b>Total Headquarters/ Parkhaus</b>	<b>449</b>		
<b>Total</b>	<b>1'062</b>		

Projektverkehr

Aufgrund der geplanten Parkieranlagen und den entsprechenden SVPs wird ein induzierter Projektverkehr MIV für einen durchschnittlichen Tag

<sup>2</sup> Die Angaben geben die voraussichtliche Aufteilung der oberirdischen Besucherparkplätze wieder.

(DTV) von rund 4'700 Fahrten erwartet (siehe Tabelle 3). Die für die verkehrstechnische Analyse massgebenden Werte der Morgen- und Abendspitze befinden sich im Anhang A2.

	<b>SVP in DWV (F/PP und Werktag)</b>	<b>Anzahl PP</b>	<b>DWV</b>	<b>DTV</b>
Dienstleistung/Gewerbe Personal	3	800	2'400	2'256
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	6	116	696	654
Hotel	4	66	264	248
Park&Ride	2.5	80	200	188
Öffentliche Parkplätze (Doppelnutzung)	4	362	1'448	1'361
<b>Total</b>		<b>1'062</b>	<b>5'008</b>	<b>4'707</b>
<b>Veränderung gegenüber heute</b>		<b>+143</b>		<b>+1'910</b>

Tabelle 3:  
Verkehrspotential der Parkplätze  
Foyer und Siemens  
Headquarters/Parkhaus  
Theilerplatz nach Nutzung  
(DTV=0.94\*DWV)

## 2.4 Untersuchte Knoten

Für die folgenden Knoten wurde eine verkehrstechnische Leistungsanalyse durchgeführt (Verweis auf Anhang 3):

- Knoten Nordstrasse-Feldstrasse (Kreisel)
- Knoten Gubelstrasse-Aabachstrasse (Kreisel)
- Knoten Gubelstrasse-Dammstrasse (Kreisel)
- Einmündung Landis&Gyr-Strasse
- Einmündung Theilerweg
- Einmündung Gubelstrasse

## Resultatübersicht

Die Resultate sind in der Tabelle 4 zusammengestellt. Dargestellt sind die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt. Die Verkehrsqualität des Stromes mit der geringsten Leistungsfähigkeit ist massgebend.

Tabelle 4:  
Resultatübersicht

	Ausgangs- zustand 2011		Betriebs- zustand 2011	
	MSP	ASP	MSP	ASP
Kreisel Nordstrasse-Feldstrasse	B	D	B	E
Kreisel Gubelstrasse-Aabachstrasse	A	B	A	B
Kreisel Gubelstrasse-Dammstrasse	A	A	A	A
Einmündung Landis&Gyr-Strasse	C	C	C	D
Einmündung Theilerweg	D	D	D	D
Einmündung Gubelstrasse	-	-	A	A

LOS = Level of Service: Verkehrsqualitätsstufe

LOS A: Die einzelnen Verkehrsteilnehmer beeinflussen einander kaum.

LOS B: Der Verkehrszustand ist sehr stabil.

LOS C: Die Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt, aber noch gegeben.

LOS D: Hohe Belastungen können zu deutlichen Beeinträchtigungen und Behinderungen in der Bewegung der Verkehrsteilnehmer führen.

LOS E: Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf.

LOS F: Es bilden sich wachsende Fahrzeugkolonnen. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Der Verkehr steht.

### **Knoten Nordstrasse-Feldstrasse (Kreisel)**

Verweis auf Anhang 4

Bemerkungen: Die Belastung in der Abendspitze führt im Ausgangszustand zu LOS D, im Betriebszustand zu LOS E. Für die Gesamtqualität massgebend sind die Einfahrten der Aabachstrasse und der Nordzufahrt. Die mittleren Wartezeiten auf den kritischen Einfahrten liegen bei knapp 50 Sekunden. Dies entspricht den üblichen Wartezeiten bei einer städtischen LSA. Der Bus ist nicht priorisierbar und verfügt über keine separate Busspur. Allerdings ergibt auf der Einfahrt Aabachstrasse eine geringe Umlagerung von lediglich 10 Fahrzeugen zur Feldstrasse via Alternativroute bereits eine zufriedenstellende Verkehrsqualität (LOS D). Die Leistung der Einfahrt Nordstrasse liegt im Ausgangszustand mit LOS C knapp unterhalb der Grenze zu D und im Betriebszustand knapp oberhalb der Grenze D: bereits ein geringer Unterschied von  $\pm 10$  Fahrzeugen führt zu einem Wechsel im LOS.

Der Kreisel ist in der Abendspitze 2011 mit und ohne Projekt ausgelastet. Die Sensitivitätsbetrachtungen zeigen, dass Einflüsse aus der Routenwahl der Fahrzeuge gegenüber der absoluten Belastung der einzelnen Einfahrten dominierend sind. Dies ist insofern von Bedeutung, als dass die Unschärfe der Umlegung wesentlich grösser ist als der prognostizierte Projektverkehr.

### **Knoten Gubelstrasse-Aabachstrasse (Kreisel)**

Verweis auf Anhang 5

Bemerkungen: Die Verkehrsqualität verschlechtert sich laut Prognose in der Abendspitze von LOS A im Ausgangszustand zu LOS B im Betriebszustand. Die Verkehrsqualität ist immer noch sehr gut.

### **Knoten Gubelstrasse-Dammstrasse (Kreisel)**

Verweis auf Anhang 6

Bemerkungen: Der Kreisel erreicht in allen betrachteten Zuständen LOS A. Es sind erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden.

### **Einmündung Landis&Gyr-Strasse**

Verweis auf Anhang 7

Bemerkungen: Die Verkehrsqualität verschlechtert sich laut Prognose in der Abendspitze von LOS C im Ausgangszustand zu LOS D im Betriebszustand. Massgebend wird der vortrittsbelastete Linkseinbieger (Abwarten zweier vortrittsberechtigter Ströme), die übrigen Ströme erreichen LOS A oder B. Bei diesem Zustand dürfte ein Teil dieser Fahrzeuge aus dem Areal auf die

Gubelstrasse über die Dammstrasse ausfahren (Einfahrt Dammstrasse mit LOS A). Der Linksabbieger erreicht LOS A. Eine Linksabbiegespur auf der Aabachstrasse ist aus Kapazitätsgründen nicht notwendig.

### Einmündung Theilerweg

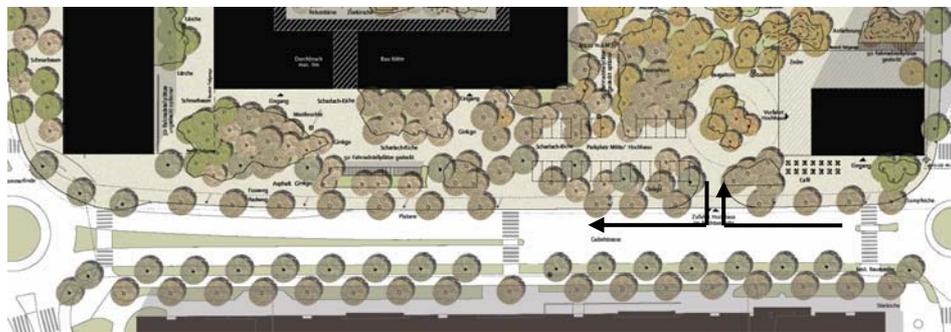
Verweis auf Anhang 8

Bemerkungen: Die Einmündung verfügt in allen betrachteten Zuständen über ein LOS D. Massgebend wird der vortrittsbelastete Linkseinbieger (Abwarten zweier vortrittsberechtigter Ströme), die übrigen Ströme erreichen LOS A oder B. Die mittlere Wartezeit beträgt für die Ausfahrt in Richtung Süden rund 30 Sekunden bei der geringen Belastung in der Abendspitze. Der projektierte Aufstellbereich bietet Platz für ein Fahrzeug. Laut Sondernutzungsplan sind im Perimeter des Stammareals Nord weitere 218 Parkplätze zulässig, die über den Theilerweg erschlossen werden müssen. Die angrenzenden Parkflächen im Stammareal Süd sollen deshalb möglichst über den Dammstrasse erschlossen werden.

Der Linksabbieger erreicht LOS A. Eine Linksabbiegespur auf der Aabachstrasse ist aus Kapazitätsgründen nicht notwendig.

### Einmündung Gubelstrasse

Abbildung 3:  
Einmündung Gubelstrasse



Bemerkungen: An diesem Knoten ist nur Rechtsabb- und -einbiegen zulässig. Die Belastung auf der Gubelstrasse stadtauswärts beträgt rund 500 Fahrzeuge in der Morgenspitze und rund 750 Fahrzeuge in der Abendspitze. Für den zu erwartenden Parkverkehr der 24 mit dieser Anbindung erschlossenen Parkplätze ist diese Verkehrsmenge unkritisch (LOS A). Die Zusatzbelastung des Kreisels infolge Wenden ist vernachlässigbar.

### 3 Erschliessung ÖV

Das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) setzt sich aus den drei Angebotsstufen Bahn, Stadtbahn und Bus zusammen.

Der Bahnhof Zug ist direkt am Planungssperimeter anliegend. Die Stadtbahn Zug ist der leistungsfähige Zubringer in der Agglomeration Zug und verkehrt in der Hauptverkehrszeit im Viertelstunden-Takt. Bahn

Die Bushaltestellen „Landis&Gyr/Bahnhof“ und „Aabachstrasse“ an der Gubelstrasse grenzen unmittelbar an das Gelände. Die Linien 4, 6, 11 und 13 der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) bedienen die Haltestellen in den Spitzenstunden insgesamt bis zu 17-mal pro Richtung. Mit der Inbetriebnahme der Nordstrasse sind geringfügige lokale Verschiebungen der Haltestellen möglich. Bus

In der SN 640 281 werden fünf Standort-Typen A bis E unterschieden. A ist die höchste Güteklasse, E die niedrigste. Die Einteilung eines Gebietes erfolgt aufgrund des Anteils an Langsamverkehr und der Bedienbarkeit des öffentlichen Verkehrs. Der Perimeter Stammareal Süd ist gemäss SN 640 281 der Güteklasse A zuzuordnen. Erschliessungsgüte nach  
SN 640 281

Gemäss Einteilung durch das Parkplatzreglement vom 26. Juni 2001 der Stadt Zug liegt der Untersuchungsraum in der Zentrumszone (Kategorie A). Erschliessungsgüte nach  
Parkplatzreglement



## 4 Erschliessung LV

Der Langsamverkehr (LV) setzt sich aus Fuss- und Fahrradverkehr zusammen und ist sowohl als Zubringerverkehr zum MIV und ÖV als auch als eigenständiges Verkehrsmittel von Bedeutung.

Das Hauptangebot der Parkplätze Foyer und Headquarters ist zu Fuss unterirdisch durch die Gebäude erreichbar. Das Parkhaus Theilerplatz wird oberirdisch erschlossen. Die Zugangszeiten zu allen ÖV-Haltepunkten betragen zu Fuss weniger als 10 Minuten. Die Perrons des Bahnhofs Zug können über die Aufgänge der Unterführung Gubelstrasse erreicht werden.

LV als Zubringer

Die Fuss- und Radwegstrecken im Quartier befinden sich im Aufbau. Erstellt ist die kommunale Radroute via General-Guisan-Strasse zur Gubelstrasse. Geplant ist die Fertigstellung der kantonalen Radroute entlang des Gleiskörpers der Bahnlinie Zug-Baar. Ebenfalls geplant ist die kommunale Radroute entlang der Aabachstrasse mit Fortsetzung in der Gartenstadt. Als Fusswegverbindungen dienen die Landis&Gyr-Strasse und die Dammstrasse. Markierte und mit Schutzinseln ausgebildete Fussgängerquerungen sind auf der Gubelstrasse vorhanden. Die Durchlässigkeit für Fussgänger ist sowohl im Gebiet Foyer als auch beim Headquarters durch die entsprechende Umgebungsgestaltung in einem hohen Mass gewährleistet.

LV als eigenständiges  
Verkehrsmittel

Gemäss den Bestimmungen des Bebauungsplans sind für Fahrräder 650 dezentral angeordnete Abstellplätze geplant, von denen 200 entsprechend der Nachfrage erstellt werden.

Fahrradabstellplätze



## 5 Fazit

Die Projekte Foyer und Siemens Headquarters/Parkhaus Theilerplatz sind vorzüglich durch den ÖV, den LV und den MIV erschlossen. Der MIV ist infolge der kurzen Anbindungszeit zur Autobahn via Nordstrasse äusserst attraktiv. Der Mehrverkehr entsteht massgebend durch die Nutzung des zukünftigen Parkhauses Theilerplatz mit bis zu 362 Parkplätzen, da diese für Mitarbeitende und die Öffentlichkeit zugänglich sind.

Der Kreisel Feldstrasse ist in der Abendspitze 2011 mit und ohne Projekt ausgelastet. Die prognostizierten mittleren Wartezeiten auf der Nord-Südachse liegen in der Abendspitze unter einer Minute und sind somit im Rahmen von üblichen städtischen Verhältnissen. Die durch die Berechnung ausgewiesene Verschlechterung der Knotenqualität liegt gemäss den Sensitivitätsbetrachtungen im Bereich der Unschärfe aus der Umlegung. Die Kreisel Aabachstrasse und Gubelstrasse verfügen im 2011 über ausreichende Kapazitätsreserven.

Die Verkehrsqualität der Einmündungen Landis&Gyr-Strasse sowie Theilerweg sind genügend. Laut Sondernutzungsplan sind im Perimeter des Stammareals Nord weitere 218 Parkplätze zulässig, die über den Theilerweg erschlossen werden müssen. Die angrenzenden Parkflächen im Stammareal Süd sollen deshalb möglichst über den Dammweg erschlossen werden.

Das Areal wird durch die beiden Projekte für den Langsamverkehr aufgewertet. Eine weitere Steigerung der Attraktivität für Fussgänger ist nur mit einer zusätzlichen Fussgängerunterquerung der SBB-Gleise möglich.



## 6 Literaturverzeichnis

- [1] Managing Corporate Real Estate (mcr)  
**Gesamtkonzept Parkplätze Landis & Gyr-Areal und SBB-West**  
Verkehrs- und Umweltauswirkungen  
Ernst Basler + Partner AG, 5. April 2001
- [2] Baudepartment Stadt Zug  
**Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West**  
vom Regierungsrat genehmigt am 21. Oktober 2003
- [3] Grundeigentümer des Landis&Gyr-Areals, SBB West und Schleife  
Stadt Zug, Kanton Zug  
**Parkplatzmanagementkonzept Landis&Gyr-Areal und SBB-West**  
Schlussbericht  
Ernst Basler + Partner AG / AGV (Niederlande), 9. Oktober 2001
- [4] Siemens Schweiz AG  
**Bebauungsplan Foyer, Abschliessende UVB-Voruntersuchung**  
Ernst Basler + Partner AG, 6. Mai 2008
- [5] Kanton Zug  
**UNO-Zählungen 1995-2000 im Kanton Zug**  
Zug, 2000
- [6] Kanton Zug  
**Aktualisiertes Verkehrsmodell des Kantons Zug (KVM-ZG)**  
Ernst Basler + Partner AG, 2007
- [7] Stadt Zug  
**Parkplatzreglement**  
Stadt Zug, 2001
- [8] Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich  
**Umgebungsplan Arboretum**  
Bebauungsplan Foyer Zug  
Vogt Landschaftsarchitekten, 6. Mai 2008
- [9] Baudepartment Stadt Zug  
**Bebauungsplan Foyer**  
Stadt Zug, 6. Mai 2008



## **A1 Parkierung Siemens-Areal Zug**

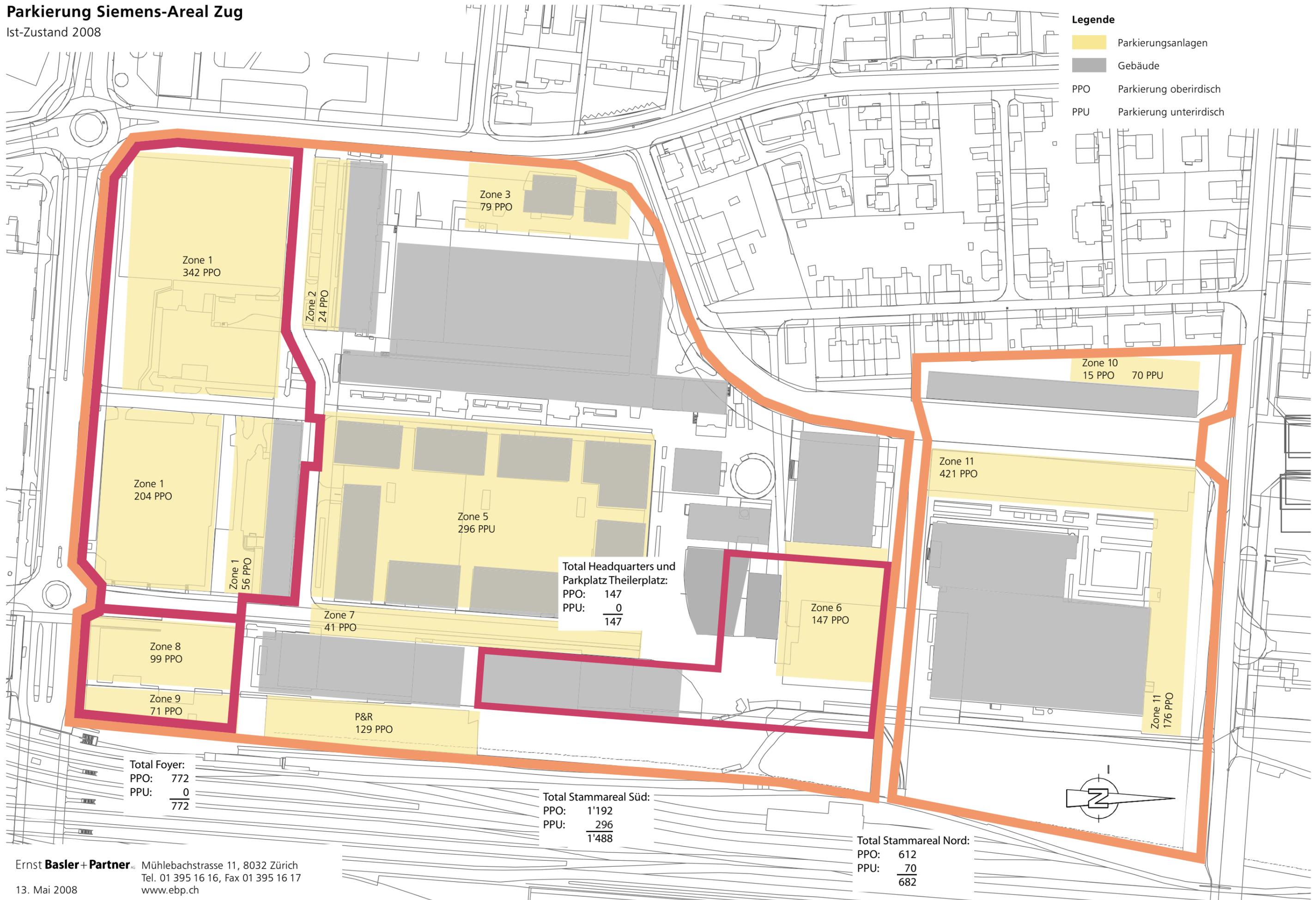


# Parkierung Siemens-Areal Zug

Ist-Zustand 2008

## Legende

- Parkierungsanlagen
- Gebäude
- PPO    Parkierung oberirdisch
- PPU    Parkierung unterirdisch



Zone 1  
342 PPO

Zone 3  
79 PPO

Zone 2  
24 PPO

Zone 1  
204 PPO

Zone 1  
56 PPO

Zone 5  
296 PPU

Zone 10  
15 PPO    70 PPU

Zone 11  
421 PPO

**Total Headquarters und  
Parkplatz Theilerplatz:**  
PPO: 147  
PPU: 0  
147

Zone 6  
147 PPO

Zone 8  
99 PPO

Zone 7  
41 PPO

Zone 11  
176 PPO

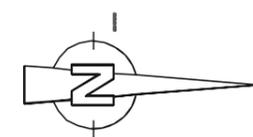
Zone 9  
71 PPO

P&R  
129 PPO

**Total Foyer:**  
PPO: 772  
PPU: 0  
772

**Total Stammareal Süd:**  
PPO: 1'192  
PPU: 296  
1'488

**Total Stammareal Nord:**  
PPO: 612  
PPU: 70  
682





# Parkierung Siemens-Areal Zug

Betriebszustand 2011 mit Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

## Total Foyer:

aGF: 69'400

PPO: 145  
PPU:  $\frac{468}{613}$

P-Kategorie:  
Beschäftigte: 402  
Besucher: 65  
Park & Ride: 80  
Hotel: 66

## Total Teilgebiet A:

PPO: 52  
PPU:  $\frac{408}{460}$

P-Kategorie:  
Beschäftigte: 342  
Besucher: 52  
Hotel: 66

## Total Teilgebiet B:

PPO: 93  
PPU:  $\frac{60}{153}$

P-Kategorie:  
Beschäftigte: 60  
Besucher: 13  
Park&Ride: 80

## Total Stammareal Süd:

aGF: 188'677  
PPO: 487  
PPU: 851  
Parkhaus:  $\frac{362}{1'700}$

P-Kategorie:  
Beschäftigte: 1'269  
Besucher: 124  
Park & Ride: 200  
öffentlich: 41 (+362)  
Hotel: 66

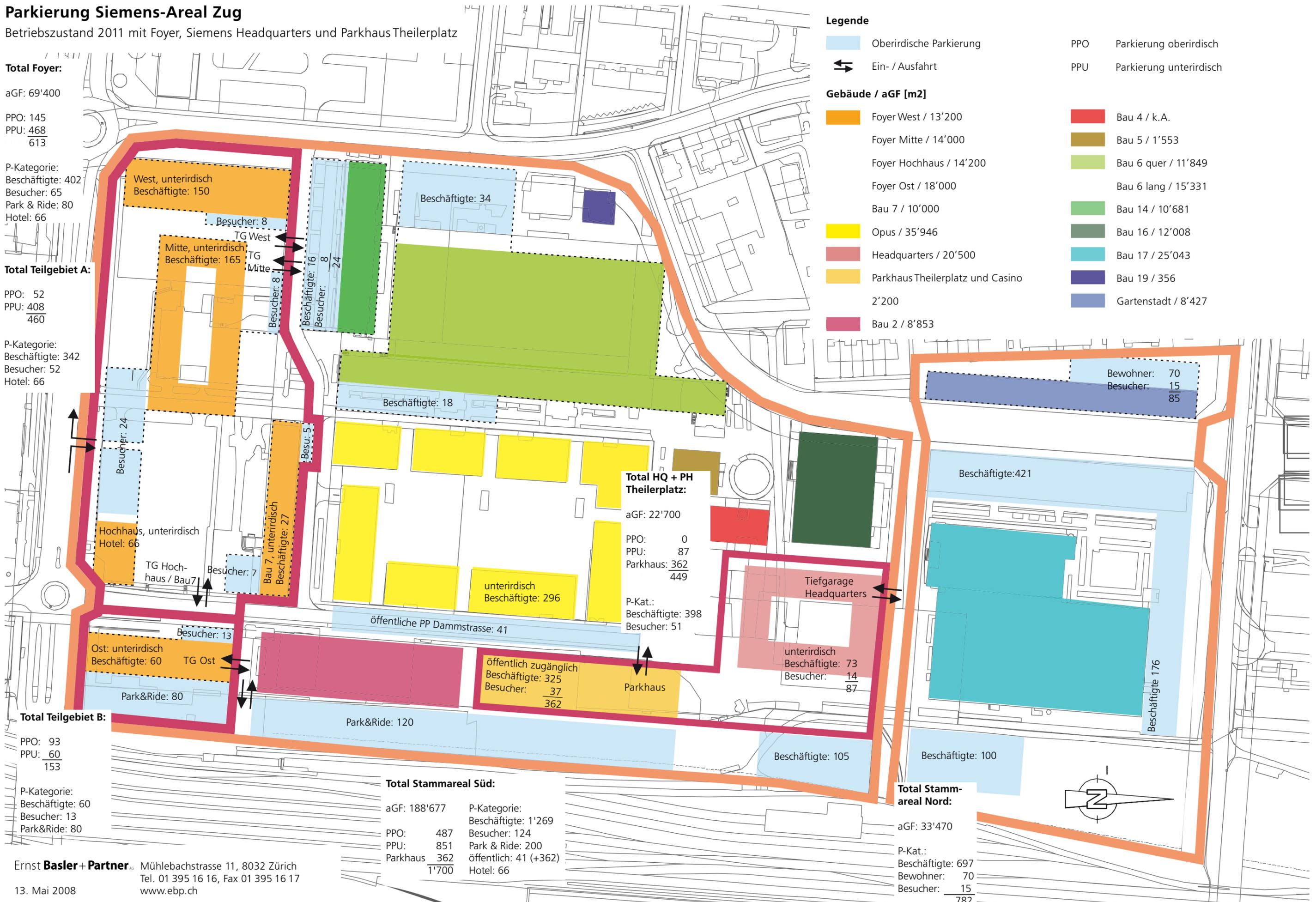
## Legende

- Oberirdische Parkierung
- $\rightleftarrows$  Ein- / Ausfahrt

- PPO Parkierung oberirdisch
- PPU Parkierung unterirdisch

## Gebäude / aGF [m2]

- Foyer West / 13'200
- Foyer Mitte / 14'000
- Foyer Hochhaus / 14'200
- Foyer Ost / 18'000
- Bau 7 / 10'000
- Opus / 35'946
- Headquarters / 20'500
- Parkhaus Theilerplatz und Casino  
2'200
- Bau 2 / 8'853
- Bau 4 / k.A.
- Bau 5 / 1'553
- Bau 6 quer / 11'849
- Bau 6 lang / 15'331
- Bau 14 / 10'681
- Bau 16 / 12'008
- Bau 17 / 25'043
- Bau 19 / 356
- Gartenstadt / 8'427



West, unterirdisch  
Beschäftigte: 150

Besucher: 8

Mitte, unterirdisch  
Beschäftigte: 165

Besucher: 8

TG West  
Beschäftigte: 16  
Besucher: 8

TG Mitte  
Beschäftigte: 24  
Besucher: 8

Beschäftigte: 34

Beschäftigte: 18

Hochhaus, unterirdisch  
Hotel: 66

Besucher: 7

Bau 7, unterirdisch  
Beschäftigte: 27

unterirdisch  
Beschäftigte: 296

## Total HQ + PH Theilerplatz:

aGF: 22'700  
PPO: 0  
PPU: 87  
Parkhaus:  $\frac{362}{449}$

P-Kat.:  
Beschäftigte: 398  
Besucher: 51

Tiefgarage Headquarters

unterirdisch  
Beschäftigte: 73  
Besucher: 14  
87

Ost: unterirdisch  
Beschäftigte: 60

Besucher: 13

Park&Ride: 80

öffentliche PP Dammstrasse: 41

öffentlich zugänglich  
Beschäftigte: 325  
Besucher: 37  
362

Parkhaus

Beschäftigte: 105

## Total Stammareal Nord:

aGF: 33'470  
P-Kat.:  
Beschäftigte: 697  
Bewohner: 70  
Besucher: 15  
782

Beschäftigte: 421

Bewohner: 70  
Besucher: 15  
85

Beschäftigte 176

Beschäftigte: 100



## **A2 Verkehrserzeugung**



## Verkehrserzeugung Stammareal Süd

	PP	Spez. Verkehrspotential			Verkehrsaufkommen				Aufteilung MSP		Aufteilung ASP		Aufteilung MSP		Aufteilung ASP	
		MSP	ASP	DWV	MSP	ASP	DWV	DTV	Zu	Weg	Zu	Weg	Zu	Weg	Zu	Weg
<b>2008 Ist-Zustand</b>																
Dienstleistung/Gewerbe pauschal	1247	0.5	0.4	3.3	624	499	4115	3868	0.80	0.20	0.25	0.75	499	125	125	374
P+R	200	0.35	0.25	2.5	70	50	500	470	0.80	0.20	0.20	0.80	56	14	10	40
Öff. Parkplätze	41	0.3	0.4	4	12	16	164	154	0.30	0.70	0.60	0.40	4	9	10	7
<b>Total</b>	<b>1488</b>				<b>706</b>	<b>565</b>	<b>4779</b>	<b>4492</b>					<b>558</b>	<b>147</b>	<b>145</b>	<b>421</b>
<b>2011 Ausgangszustand</b>																
Dienstleistung/Gewerbe pauschal	848	0.5	0.4	3.3	424	339	2798	2630	0.80	0.20	0.25	0.75	339	85	85	254
Dienstleistung/Gewerbe Personal	469	0.55	0.4	3	258	188	1407	1323	0.80	0.20	0.25	0.75	206	52	47	141
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	8	0.3	0.45	6	2	4	48	45	0.80	0.20	0.33	0.67	2	0	1	2
P+R	200	0.35	0.25	2.5	70	50	500	470	0.80	0.20	0.20	0.80	56	14	10	40
Öff. Parkplätze	41	0.3	0.4	4	12	16	164	154	0.30	0.70	0.60	0.40	4	9	10	7
<b>Total</b>	<b>1566</b>				<b>767</b>	<b>597</b>	<b>4917</b>	<b>4622</b>					<b>607</b>	<b>159</b>	<b>153</b>	<b>444</b>
<b>2011 Betriebszustand 2 (Vollausbau)</b>																
Dienstleistung/Gewerbe Personal	1269	0.55	0.4	3	698	508	3807	3579	0.80	0.20	0.25	0.75	558	140	127	381
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	124	0.3	0.45	6	37	56	744	699	0.80	0.20	0.33	0.67	30	7	18	37
P+R	200	0.35	0.25	2.5	70	50	500	470	0.80	0.20	0.20	0.80	56	14	10	40
Hotel	66	0.3	0.4	4	20	26	264	248	0.30	0.70	0.60	0.40	6	14	16	11
Öff. Parkplätze	41	0.3	0.4	4	20	26	264	248	0.30	0.70	0.60	0.40	6	14	16	11
Öff. Parkhaus (Doppelnutzung)	362	0	0.5	4	0	181	1448	1361	0.50	0.50	0.50	0.50	0	0	91	91
<b>Total</b>	<b>1700</b>				<b>845</b>	<b>666</b>	<b>5579</b>	<b>5244</b>					<b>656</b>	<b>189</b>	<b>187</b>	<b>479</b>
<b>2011 Betriebszustand 1 Foyer (Veränderung durch Foyer)</b>																
Dienstleistung/Gewerbe pauschal	-701	0.5	0.4	3.3	-351	-280	-2313	-2175	0.80	0.20	0.25	0.75	-280	-70	-70	-210
P+R	-71	0.35	0.25	2.5	-25	-18	-178	-167	0.8	0.2	0.2	0.8	-20	-5	-4	-14
<b>Total</b>	<b>-772</b>				<b>-375</b>	<b>-298</b>	<b>-2491</b>	<b>-2341</b>					<b>-300</b>	<b>-75</b>	<b>-74</b>	<b>-225</b>
Dienstleistung/Gewerbe Personal	402	0.55	0.4	3	221	161	1206	1134	0.80	0.20	0.25	0.75	177	44	40	121
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	65	0.3	0.45	6	20	29	390	367	0.80	0.20	0.33	0.67	16	4	10	20
Hotel	66	0.3	0.4	4	20	26	264	248	0.30	0.70	0.60	0.40	6	14	16	11
P+R	80	0.35	0.25	2.5	28	20	200	188	0.80	0.20	0.20	0.80	22	6	4	16
<b>Total</b>	<b>613</b>				<b>288</b>	<b>236</b>	<b>2060</b>	<b>1936</b>					<b>221</b>	<b>68</b>	<b>70</b>	<b>167</b>
<b>Delta Foyer</b>	<b>-159</b>				<b>-87</b>	<b>-62</b>	<b>-431</b>	<b>-405</b>					<b>-79</b>	<b>-7</b>	<b>-4</b>	<b>-58</b>
<b>2011 Betriebszustand 2 (Veränderung durch Headquarters/Parkhaus in Verbindung mit Foyer)</b>																
Dienstleistung/Gewerbe pauschal	-147	0.5	0.4	3.3	-74	-59	-485	-456	0.80	0.20	0.25	0.75	-59	-15	-15	-44
<b>Total</b>	<b>-147</b>				<b>-74</b>	<b>-59</b>	<b>-485</b>	<b>-456</b>					<b>-59</b>	<b>-15</b>	<b>-15</b>	<b>-44</b>
Dienstleistung/Gewerbe Personal	398	0.55	0.4	3	219	159	1194	1122	0.80	0.20	0.25	0.75	175	44	40	119
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	51	0.3	0.45	6	15	23	306	288	0.80	0.20	0.33	0.67	12	3	8	15
Öff. Parkhaus (Doppelnutzung)	362	0	0.5	4	0	181	1448	1361	0.50	0.50	0.50	0.50	0	0	91	91
<b>Total</b>	<b>449</b>				<b>234</b>	<b>363</b>	<b>2948</b>	<b>2771</b>					<b>187</b>	<b>47</b>	<b>138</b>	<b>225</b>
<b>Delta Headquarters</b>	<b>302</b>				<b>161</b>	<b>304</b>	<b>2463</b>	<b>2315</b>					<b>129</b>	<b>32</b>	<b>123</b>	<b>181</b>
<b>2011 Betriebszustand 2 (Veränderung mit beiden Projekten)</b>																
<b>Total</b>	<b>1062</b>				<b>523</b>	<b>600</b>	<b>5008</b>	<b>4708</b>					<b>408</b>	<b>114</b>	<b>208</b>	<b>392</b>
<b>Delta</b>	<b>143</b>				<b>74</b>	<b>243</b>	<b>2032</b>	<b>1910</b>					<b>49</b>	<b>25</b>	<b>119</b>	<b>123</b>
<b>2011 Betriebszustand 1 Headquarters/Parkhaus (Veränderung durch Headquarters/Parkhaus mit PP-Kompensation im Foyer)</b>																
Dienstleistung/Gewerbe pauschal	-306	0.5	0.4	3.3	-153	-122	-1010	-949	0.80	0.20	0.25	0.75	-122	-31	-31	-92
<b>Total</b>	<b>-306</b>				<b>-153</b>	<b>-122</b>	<b>-1010</b>	<b>-949</b>					<b>-122</b>	<b>-31</b>	<b>-31</b>	<b>-92</b>
Dienstleistung/Gewerbe Personal	398	0.55	0.4	3	219	159	1194	1122	0.80	0.20	0.25	0.75	175	44	40	119
Dienstleistung/Gewerbe Besucher	51	0.3	0.45	6	15	23	306	288	0.80	0.20	0.33	0.67	12	3	8	15
Öff. Parkhaus (Doppelnutzung)	362	0	0.5	4	0	181	1448	1361	0.50	0.50	0.50	0.50	0	0	91	91
<b>Total</b>	<b>449</b>				<b>234</b>	<b>363</b>	<b>2948</b>	<b>2771</b>					<b>187</b>	<b>47</b>	<b>138</b>	<b>225</b>
<b>Delta Headquarters</b>	<b>143</b>				<b>81</b>	<b>241</b>	<b>1938</b>	<b>1822</b>					<b>65</b>	<b>16</b>	<b>107</b>	<b>133</b>

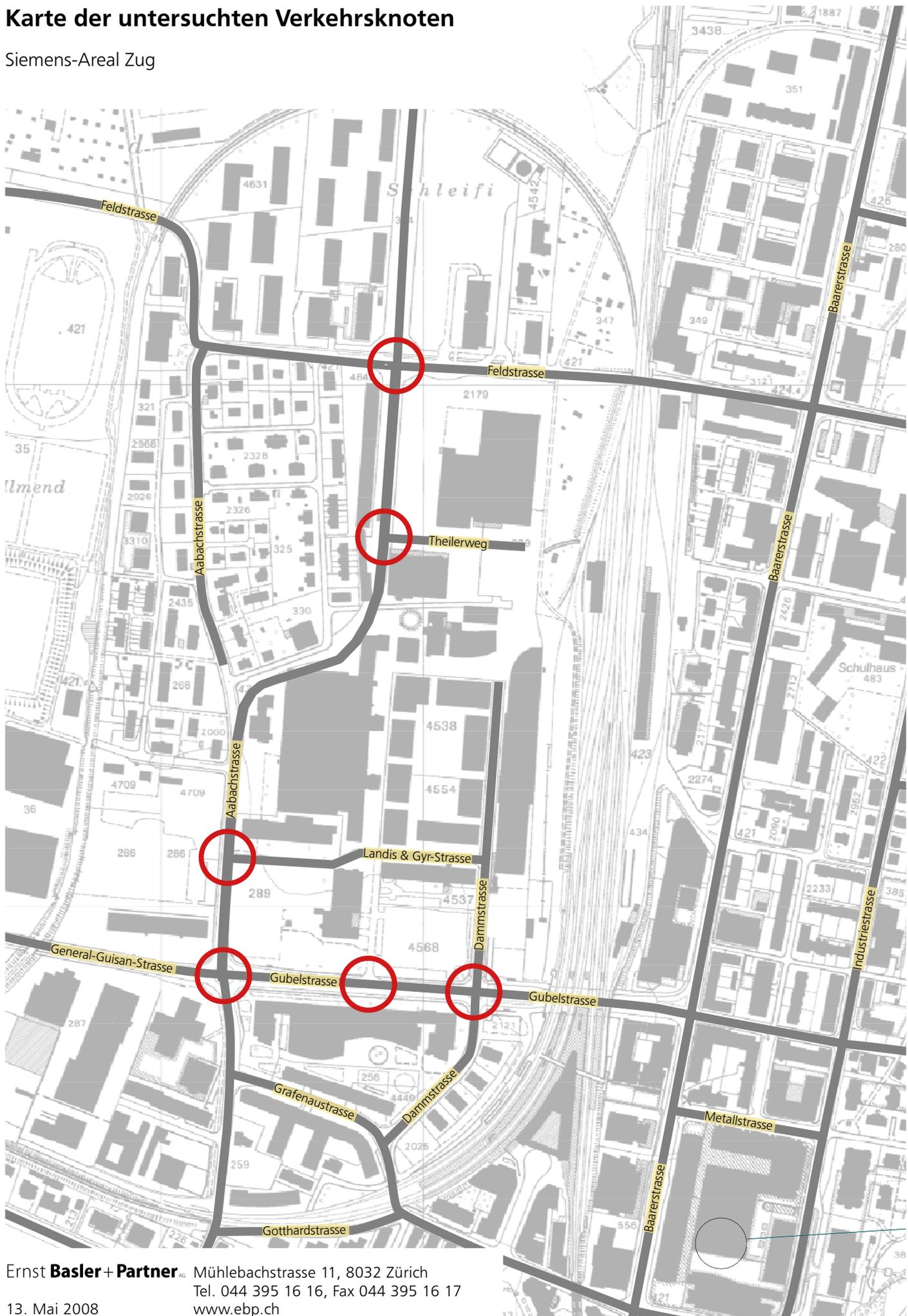


## **A3 Karte der untersuchten Knoten**



# Karte der untersuchten Verkehrsknoten

Siemens-Areal Zug





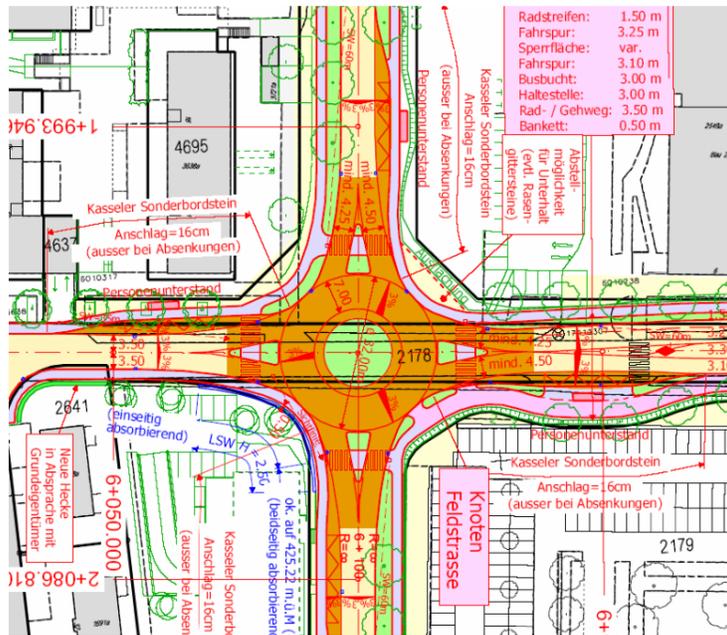
## **A4 Knoten Nordstrasse-Feldstrasse (Kreisel)**



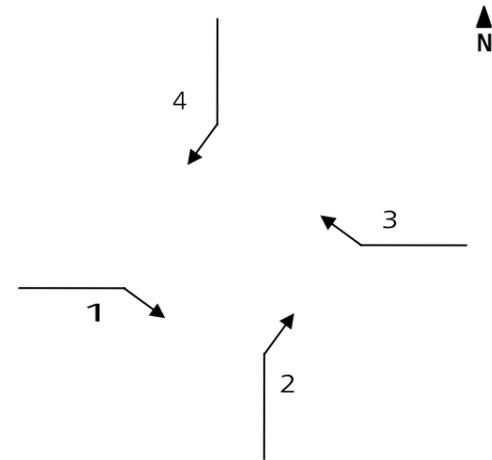
# Knoten Feldstrasse/Nordstrasse

## Verkehrstechnisches Gutachten Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

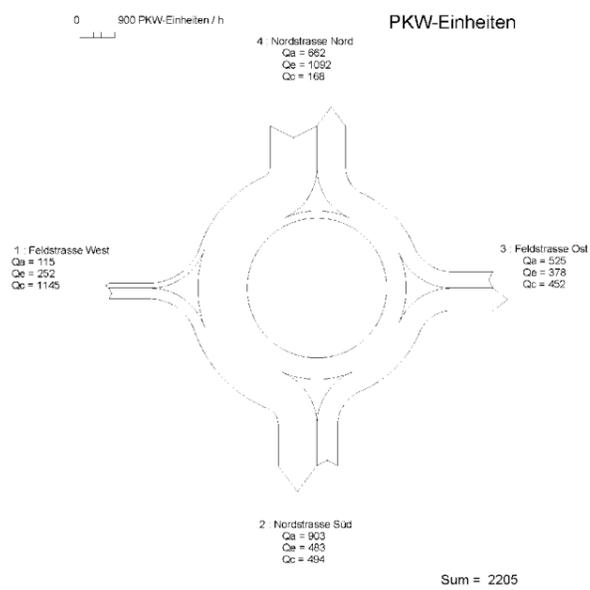
Übersichtsplan



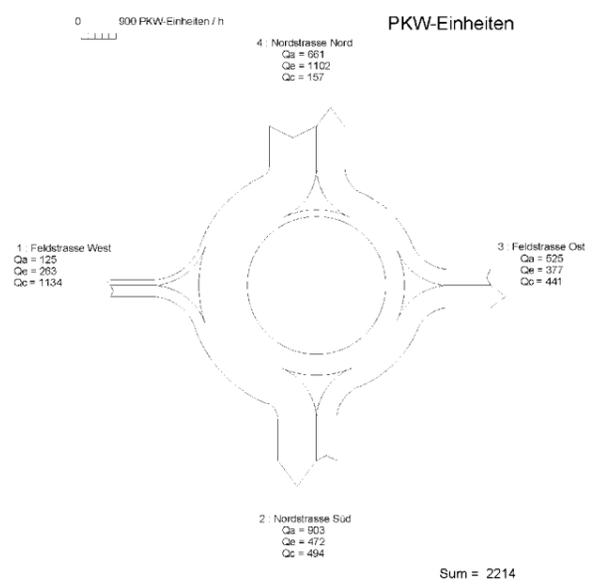
Spurbild



Belastung Morgenspitze ohne Projekt



Belastung Morgenspitze mit Projekt



Kennwerte Morgenspitze ohne Projekt

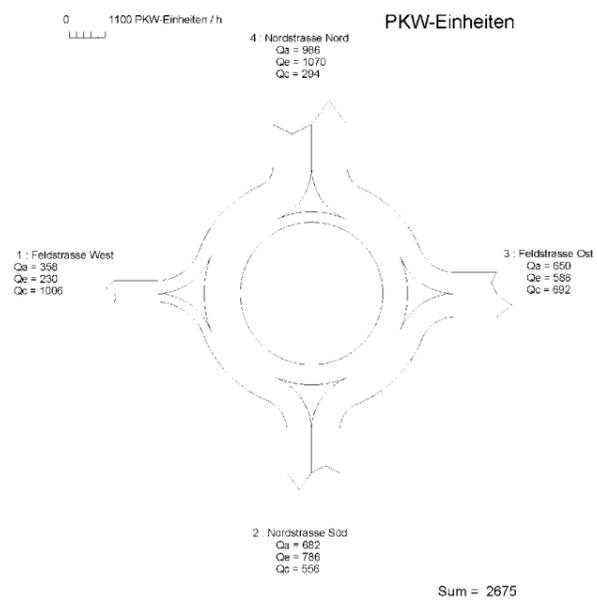
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	$I_{\text{Stau-95}}$ [PWE]	$W_{\text{mittel}}$ [s]	LOS
1	252	0.57	4	19	B
2	483	0.52	3	8	A
3	378	0.39	2	6	A
4	1092	0.85	14	17	B

Kennwerte Morgenspitze mit Projekt

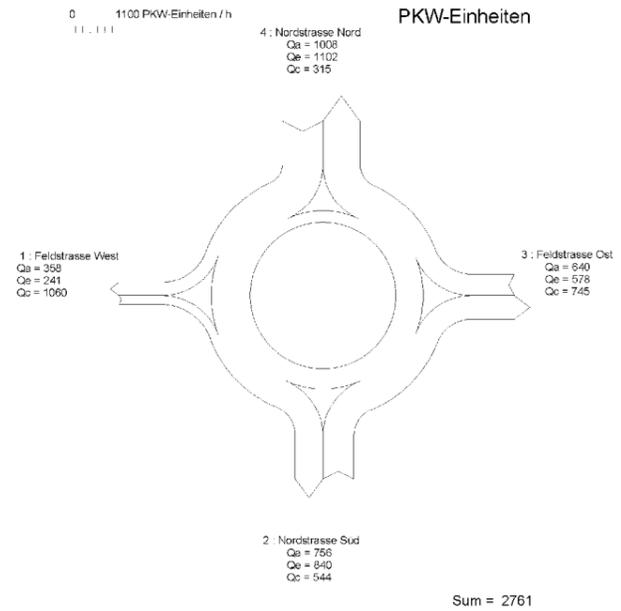
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	$I_{\text{Stau-95}}$ [PWE]	$W_{\text{mittel}}$ [s]	LOS
1	263	0.58	4	19	B
2	472	0.51	3	8	A
3	377	0.39	2	6	A
4	1102	0.85	14	17	B



Belastung Abendspitze ohne Projekt



Belastung Abendspitze mit Projekt



Kennwerte Abendspitze ohne Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	230	0.42	2	11	B
2	787	0.89	18	32	D
3	588	0.75	8	18	B
4	1070	0.91	22	30	C

Kennwerte Abendspitze mit Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	241	0.48	3	4	B
2	840	0.94	25	48	E
3	578	0.78	9	21	C
4	1102	0.96	30	46	E



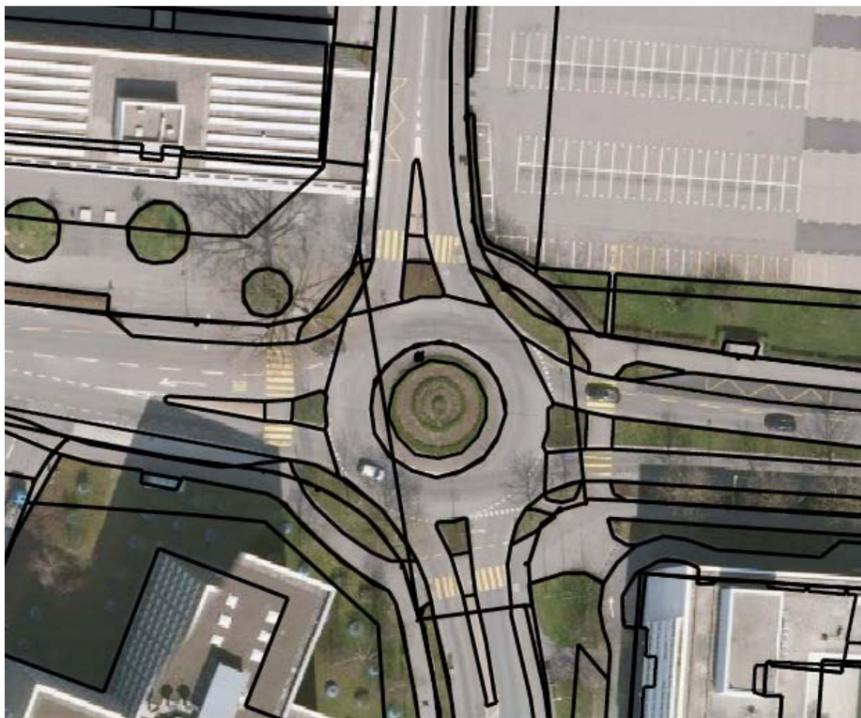
## **A5 Knoten Gubelstrasse-Aabachstrasse (Kreisel)**



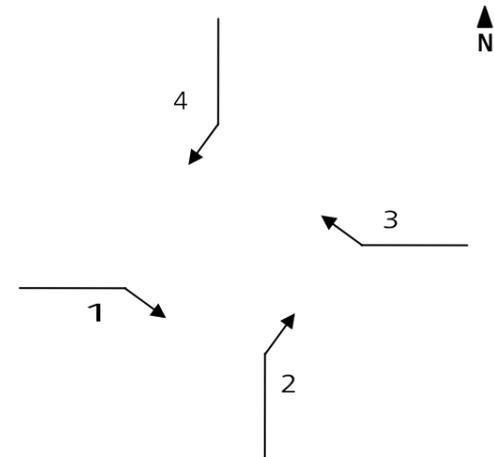
# Knoten Gubelstrasse/Aabachstrasse

## Verkehrstechnisches Gutachten Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

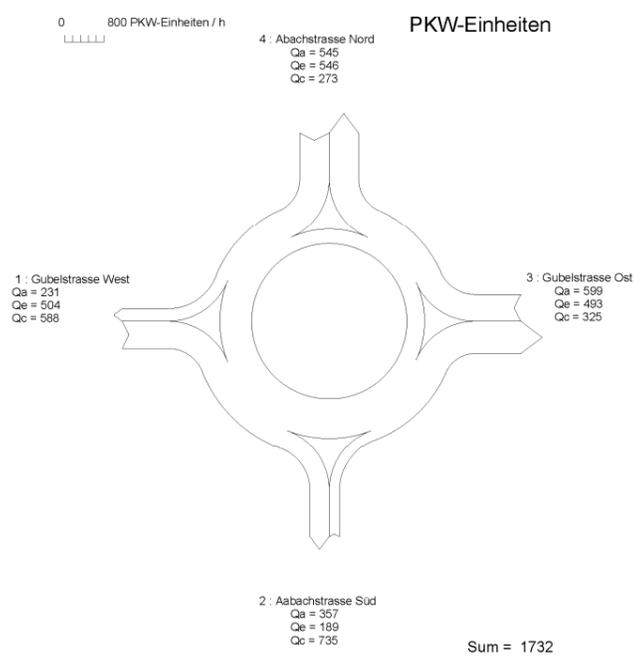
Übersichtsplan



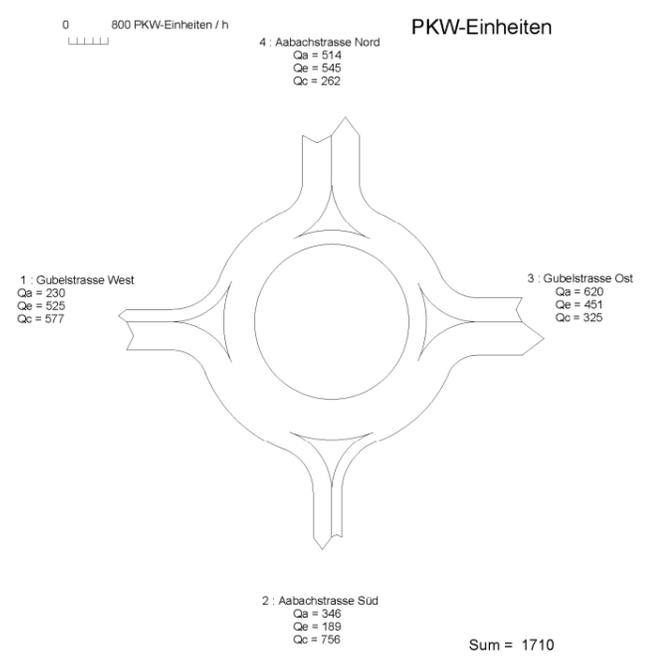
Spurbild



Belastung Morgenspitze ohne Projekt



Belastung Morgenspitze mit Projekt



Kennwerte Morgenspitze ohne Projekt

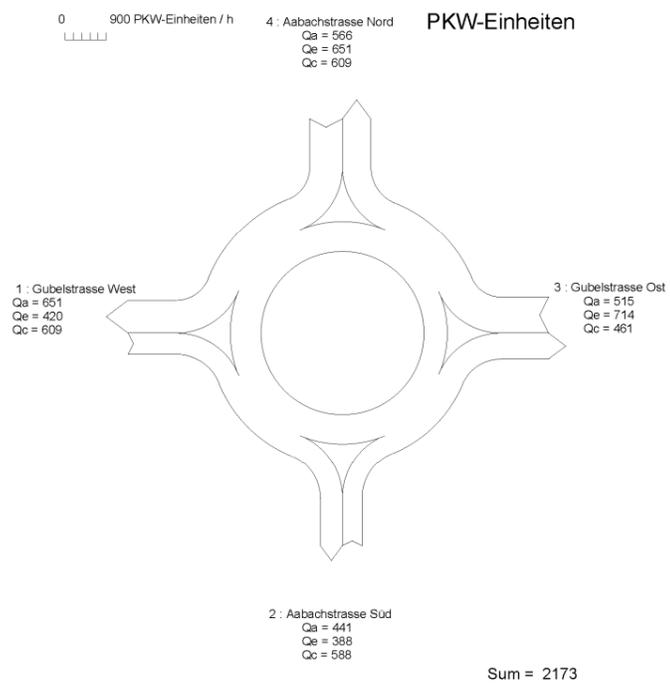
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	$I_{\text{Stau-95}}$ [PWE]	$W_{\text{mittel}}$ [s]	LOS
1	504	0.59	4	10	A
2	189	0.25	1	6	A
3	493	0.47	3	6	A
4	546	0.50	3	7	A

Kennwerte Morgenspitze mit Projekt

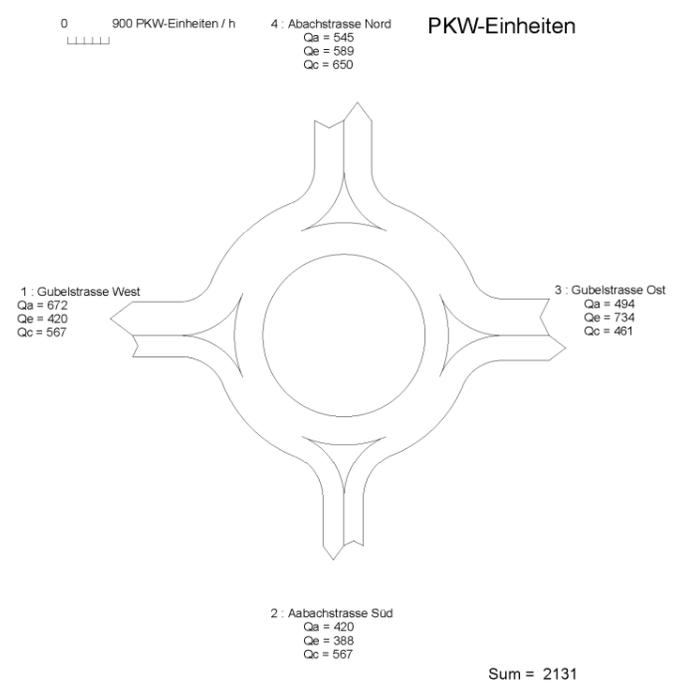
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	$I_{\text{Stau-95}}$ [PWE]	$W_{\text{mittel}}$ [s]	LOS
1	525	0.60	4	10	A
2	189	0.26	1	7	A
3	451	0.43	2	6	A
4	545	0.49	3	6	A



Belastung Abendspitze ohne Projekt



Belastung Abendspitze mit Projekt



Kennwerte Abendspitze ohne Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	420	0.50	3	8	A
2	388	0.45	2	8	A
3	714	0.75	8	15	B
4	651	0.77	9	18	B

Kennwerte Abendspitze mit Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	420	0.48	3	8	A
2	388	0.44	2	7	A
3	734	0.77	9	16	B
4	589	0.72	7	16	B



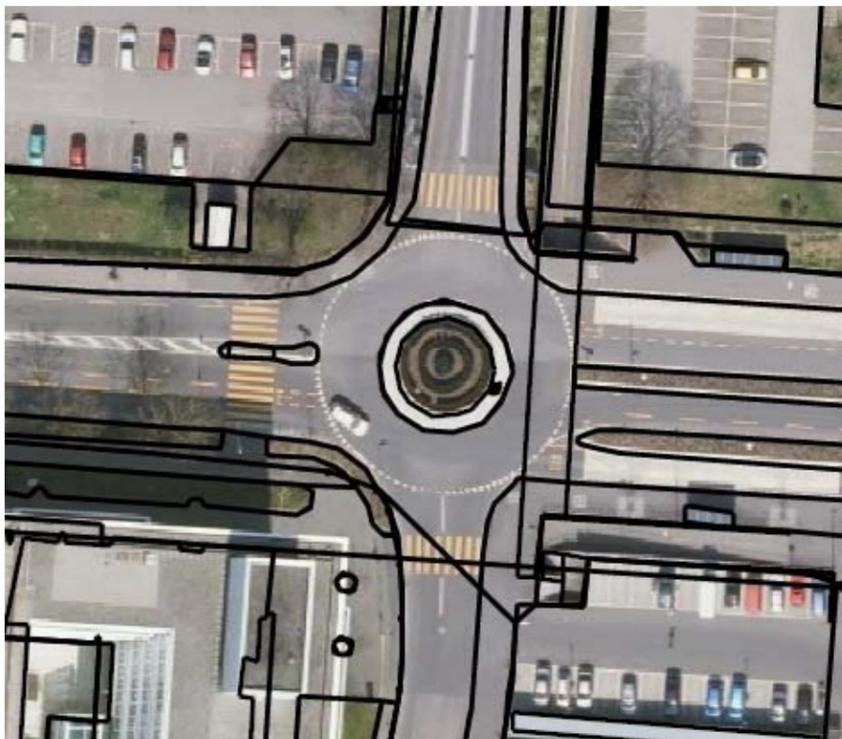
## **A6 Knoten Gubelstrasse-Dammstrasse (Kreisel)**



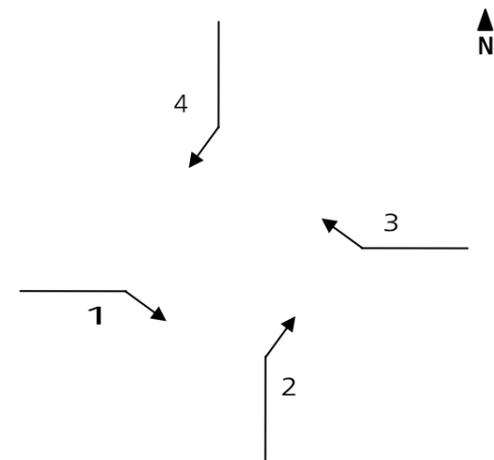
# Knoten Gubelstrasse/Dammstrasse

## Verkehrstechnisches Gutachten Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

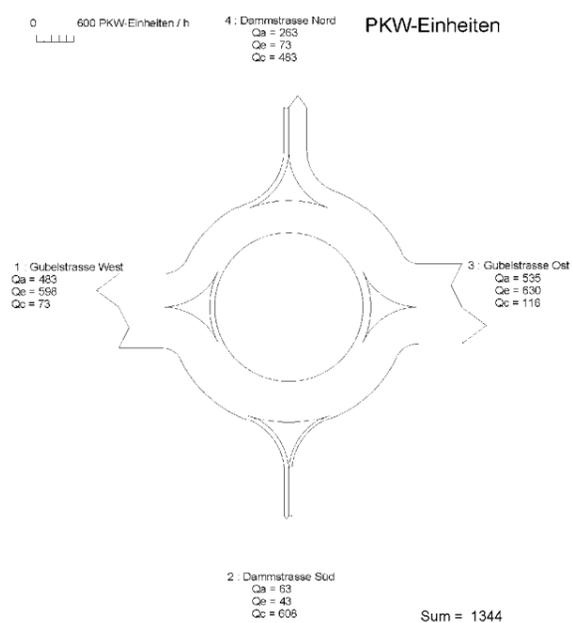
Übersichtsplan



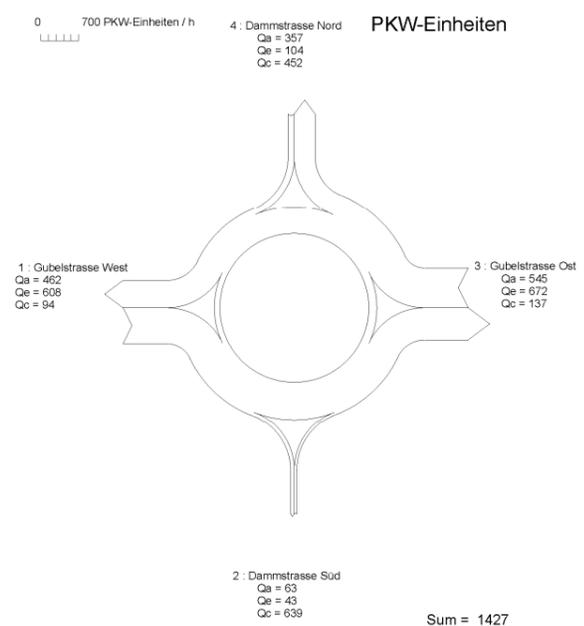
Spurbild



Belastung Morgenspitze ohne Projekt



Belastung Morgenspitze mit Projekt



Kennwerte Morgenspitze ohne Projekt

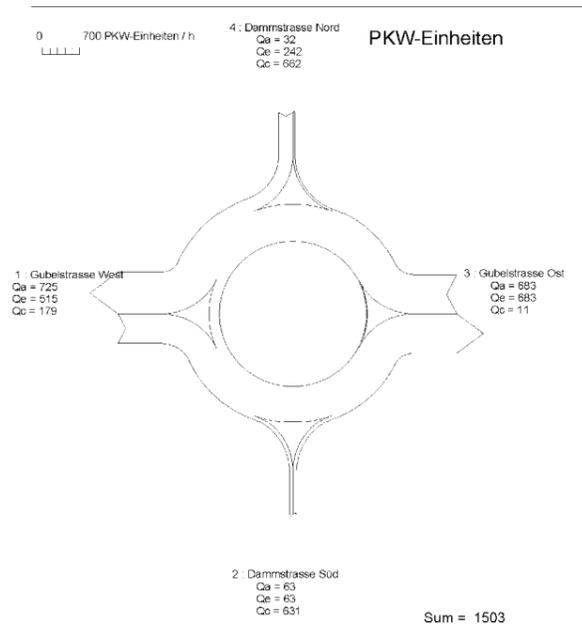
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	598	0.48	3	6	A
2	43	0.05	0	4	A
3	630	0.52	3	6	A
4	73	0.08	0	4	A

Kennwerte Morgenspitze mit Projekt

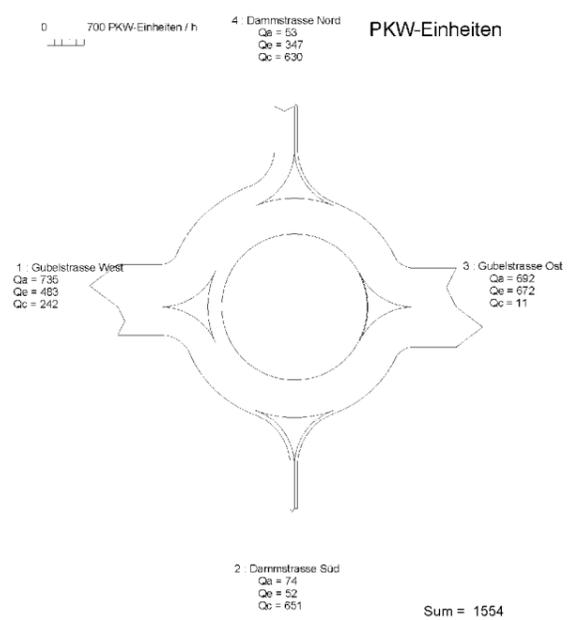
Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	608	0.49	3	9	A
2	43	0.05	0	12	A
3	672	0.56	4	12	A
4	104	0.11	0	23	A



Belastung Abendspitze ohne Projekt



Belastung Abendspitze mit Projekt



Kennwerte Abendspitze ohne Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	515	0.44	2	6	A
2	63	0.08	0	5	A
3	683	0.53	3	6	A
4	242	0.30	1	6	A

Kennwerte Abendspitze mit Projekt

Einfahrt	q [PWE/h]	g [-]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
1	483	0.43	2	6	A
2	52	0.06	0	5	A
3	672	0.52	3	6	A
4	347	0.42	2	7	A



## **A7 Einmündung Landis&Gyr-Strasse**

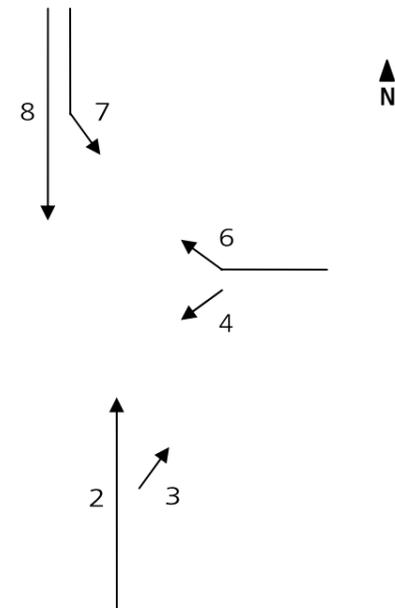


# Knoten Aabachstrasse/Landis&Gyr-Strasse

## Verkehrstechnisches Gutachten Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

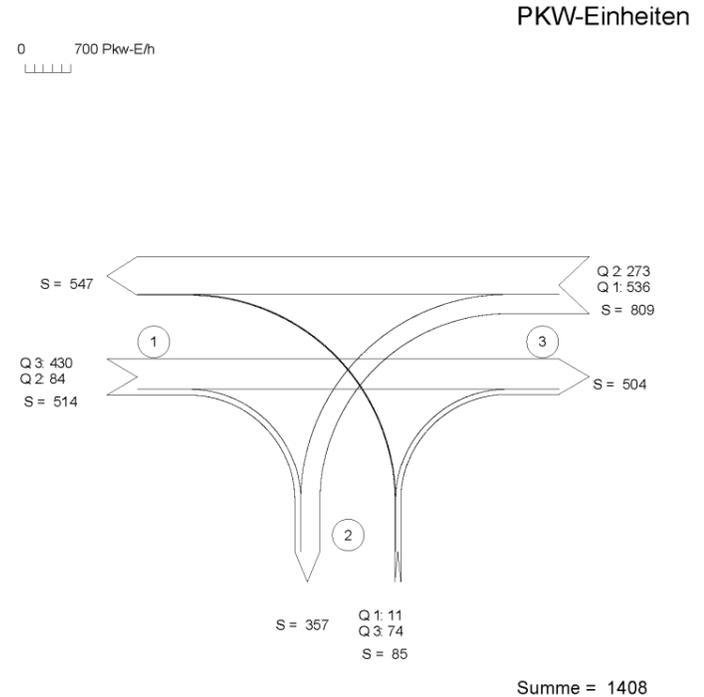
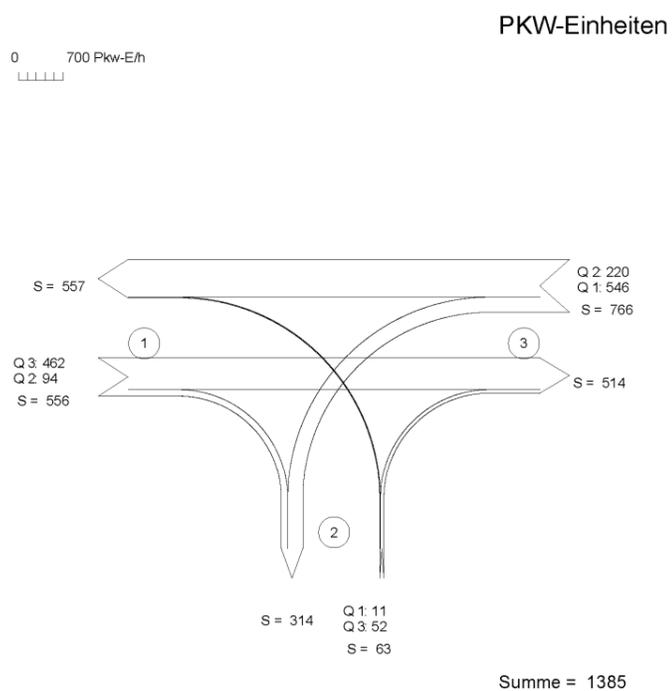
Übersichtsplan

Spurbild



Belastung Morgenspitze ohne Projekt

Belastung Morgenspitze mit Projekt



Kennwerte Morgenspitze ohne Projekt

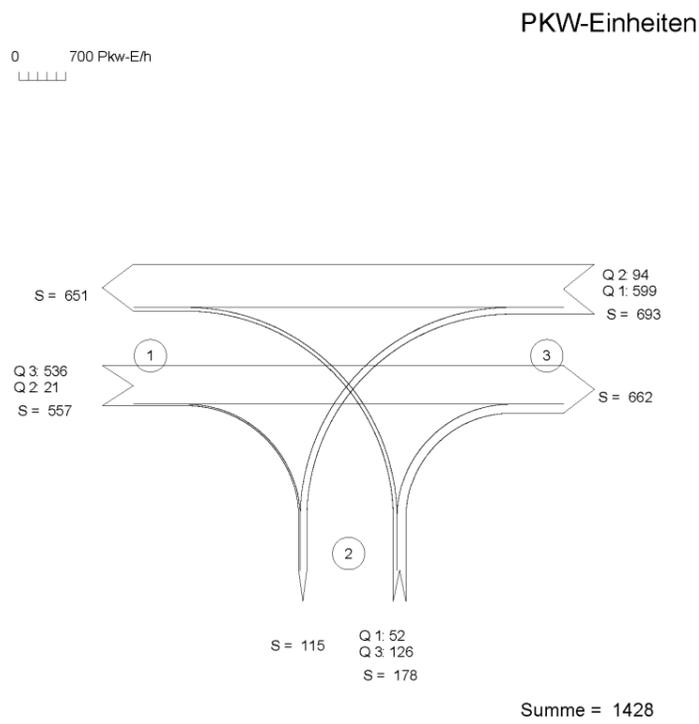
Kennwerte Morgenspitze mit Projekt

Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	w <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	462	-	-	-	A
3	94	-	-	-	-
4	11	3.4	(0)	(26.5)	(C)
6	52	3.1	0	7.2	A
7	220	2.6	1	6.7	A
8	546	-	-	-	A

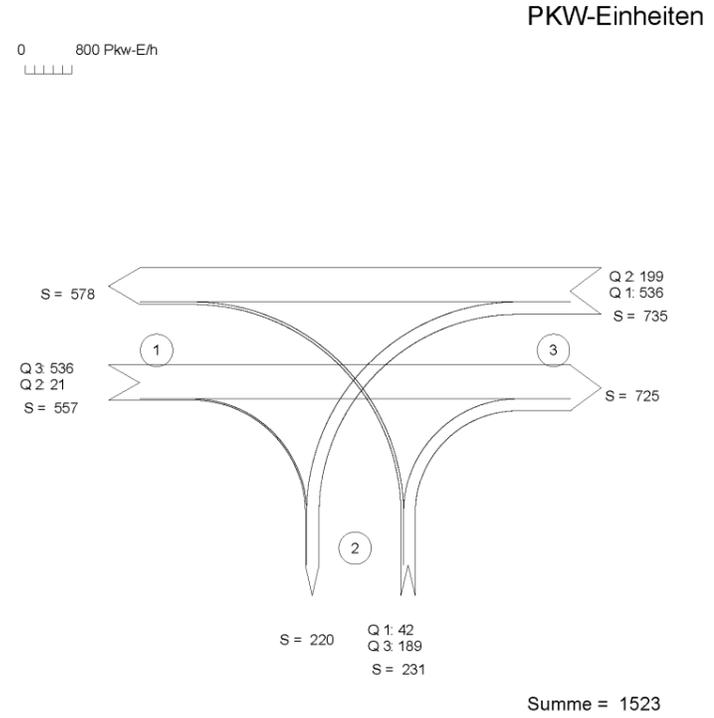
Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	w <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	430	-	-	-	A
3	84	-	-	-	-
4	11	3.4	(0)	(28.9)	(C)
6	74	3.1	0	6.9	A
7	273	2.6	1	6.8	A
8	536	-	-	-	A



Belastung Abendspitze ohne Projekt



Belastung Abendspitze mit Projekt



Kennwerte Abendspitze ohne Projekt

Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	536	-	-	-	A
3	21	-	-	-	-
4	52	3.4	(1)	(26.2)	(C)
6	126	3.1	2	10.9	B
7	94	2.6	0	5.4	A
8	599	-	-	-	A

Kennwerte Abendspitze mit Projekt

Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	536	-	-	-	A
3	21	-	-	-	-
4	42	3.8	(1)	(28.4)	(D)
6	189	3.7	2	23.1	B
7	199	2.6	0	5.9	A
8	536	-	-	-	A



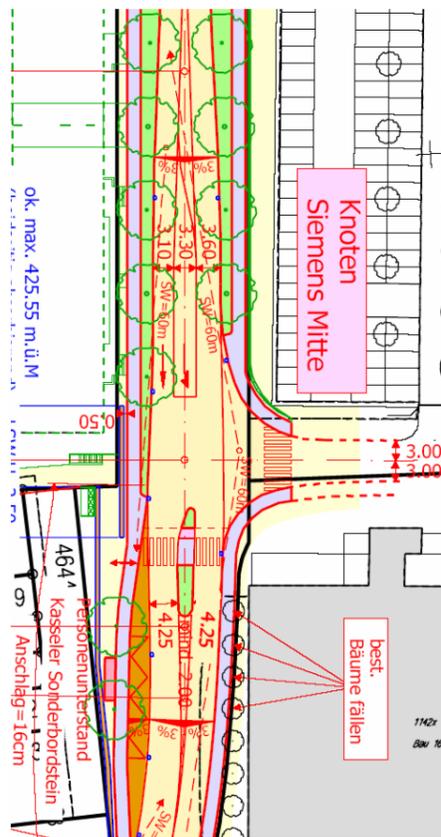
## **A8 Einmündung Theilerweg**



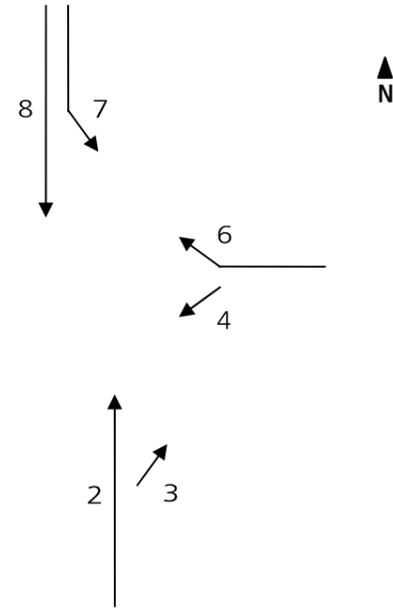
# Knoten Nordstrasse/Theilerweg

## Verkehrstechnisches Gutachten Foyer, Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz

Übersichtsplan

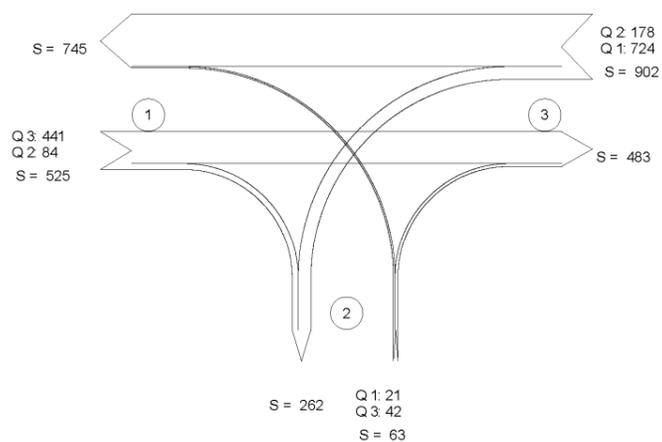


Spurbild



Belastung Morgenspitze ohne Projekt

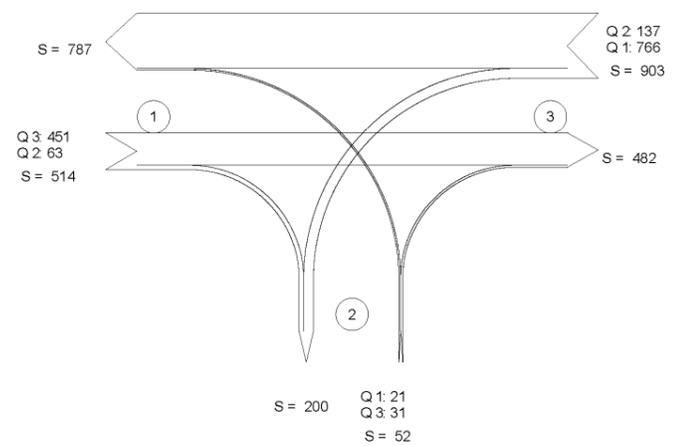
PKW-Einheiten



Summe = 1490

Belastung Morgenspitze mit Projekt

PKW-Einheiten



Summe = 1469

Kennwerte Morgenspitze ohne Projekt

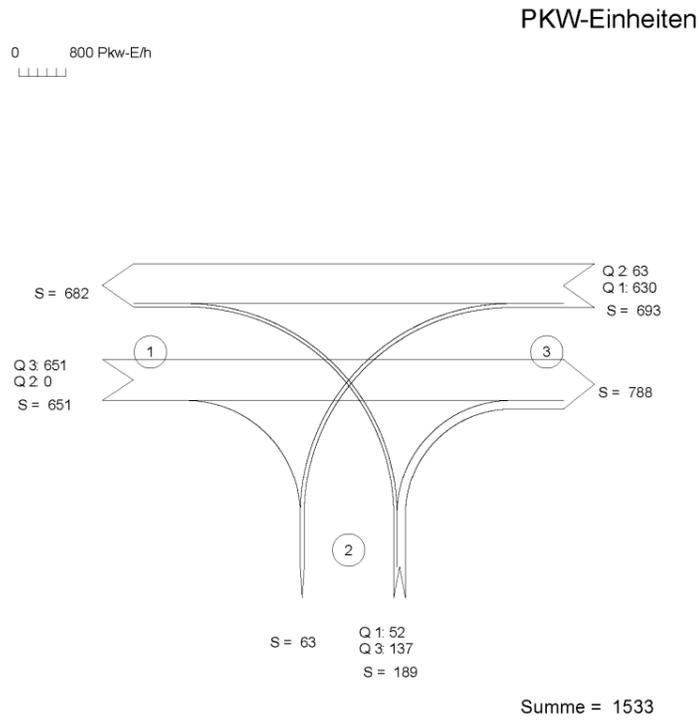
Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	441	-	-	-	A
3	83	-	-	-	-
4	21	3.4	(1)	(30.7)	(D)
6	42	3.1	1	11.3	B
7	178	2.6	1	5.9	A
8	724	-	-	-	A

Kennwerte Morgenspitze mit Projekt

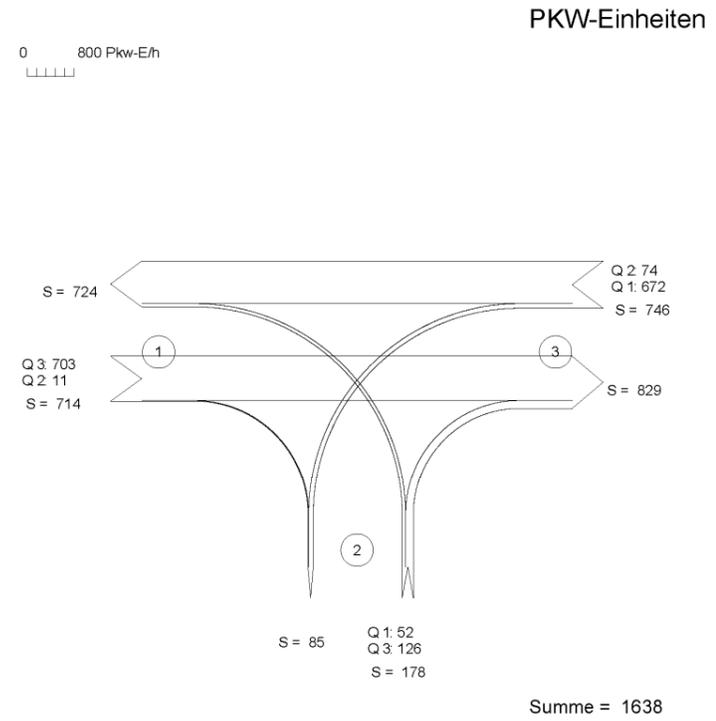
Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>F</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	W <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	451	-	-	-	A
3	63	-	-	-	-
4	21	3.4	(1)	(28.4)	(D)
6	31	3.1	1	23.1	B
7	137	2.6	1	5.9	A
8	766	-	-	-	A



Belastung Abendspitze ohne Projekt



Belastung Abendspitze mit Projekt



Kennwerte Abendspitze ohne Projekt

Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>f</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	w <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	651	-	-	-	A
3	0	-	-	-	-
4	52	3.4	(1)	(22.9)	(D)
6	137	3.1	2	21.3	B
7	63	2.6	0	4.6	A
8	630	-	-	-	A

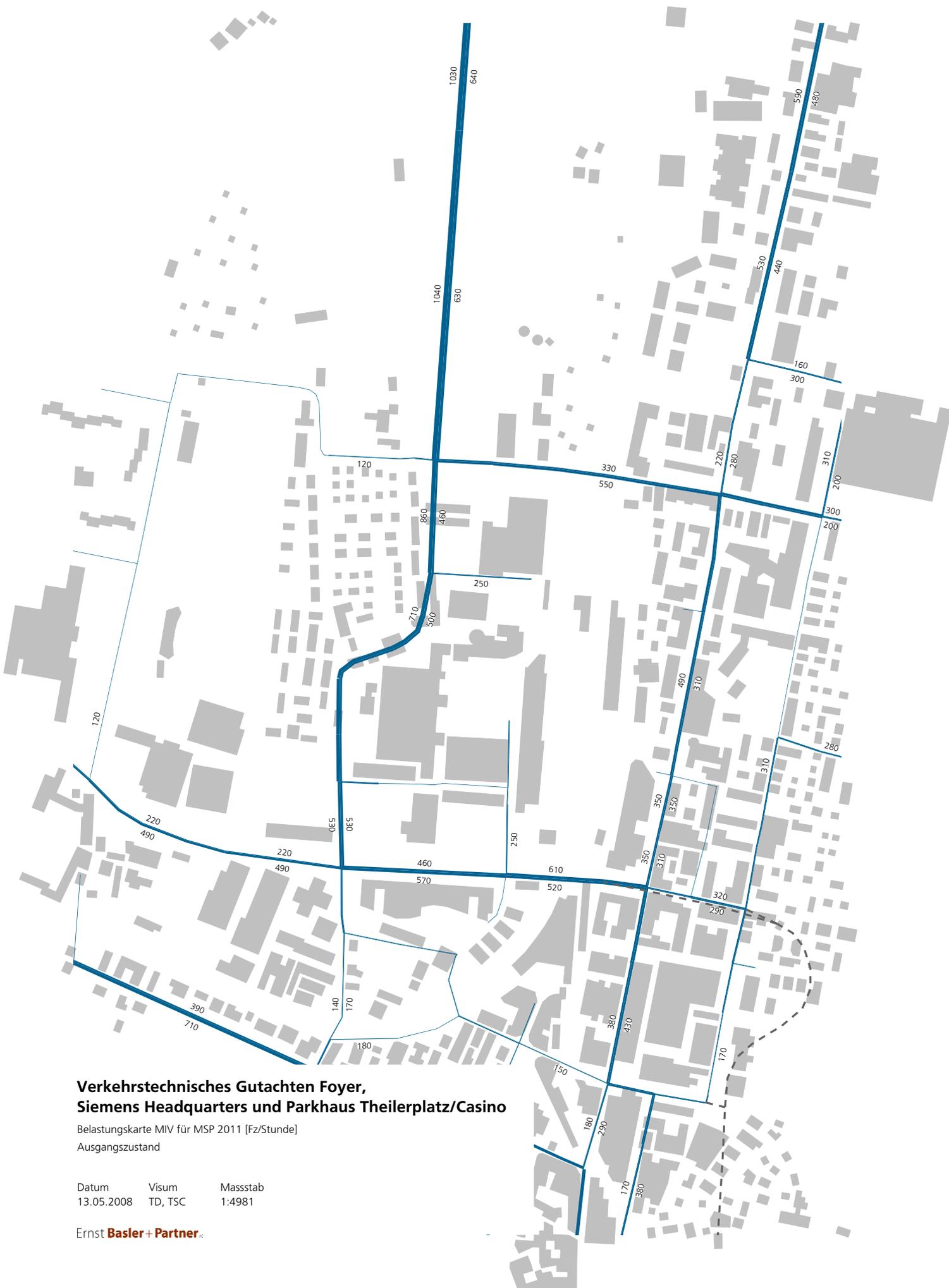
Kennwerte Abendspitze mit Projekt

Knotenstrom	q [PWE/h]	t <sub>f</sub> [s]	I <sub>Stau-95</sub> [PWE]	w <sub>mittel</sub> [s]	LOS
2	703	-	-	-	A
3	11	-	-	-	-
4	52	3.4	(2)	(28.4)	(D)
6	126	3.1	2	23.1	B
7	74	2.6	0	5.9	A
8	672	-	-	-	A



## **A9 Netzbelastung MSP**

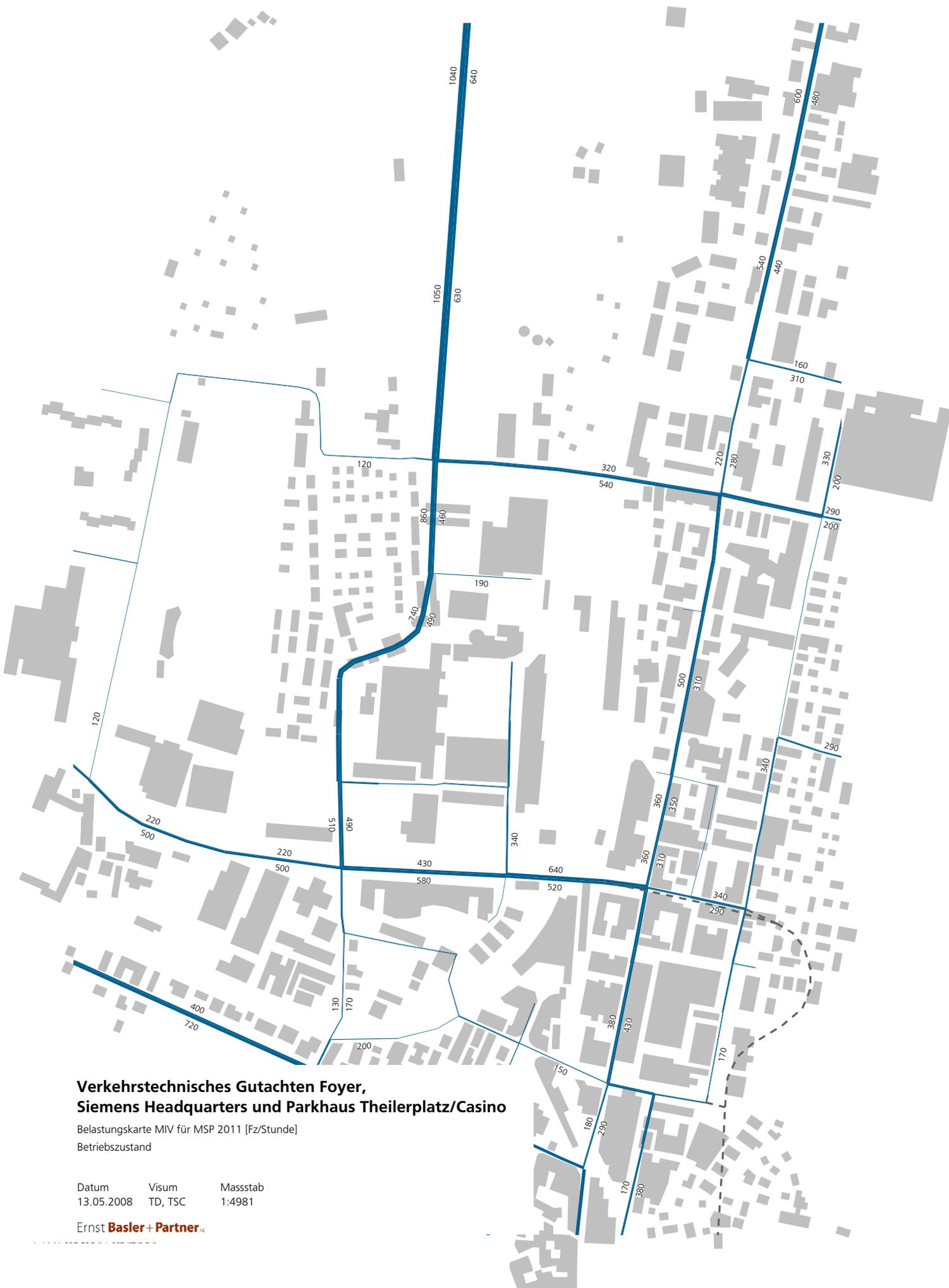




**Verkehrstechnisches Gutachten Foyer,  
Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino**

Belastungskarte MIV für MSP 2011 [Fz/Stunde]  
Ausgangszustand

Datum	Visum	Massstab
13.05.2008	TD, TSC	1:4981



**Verkehrstechnisches Gutachten Foyer,  
Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino**

Belastungskarte MIV für MSP 2011 [Fz/Stunde]

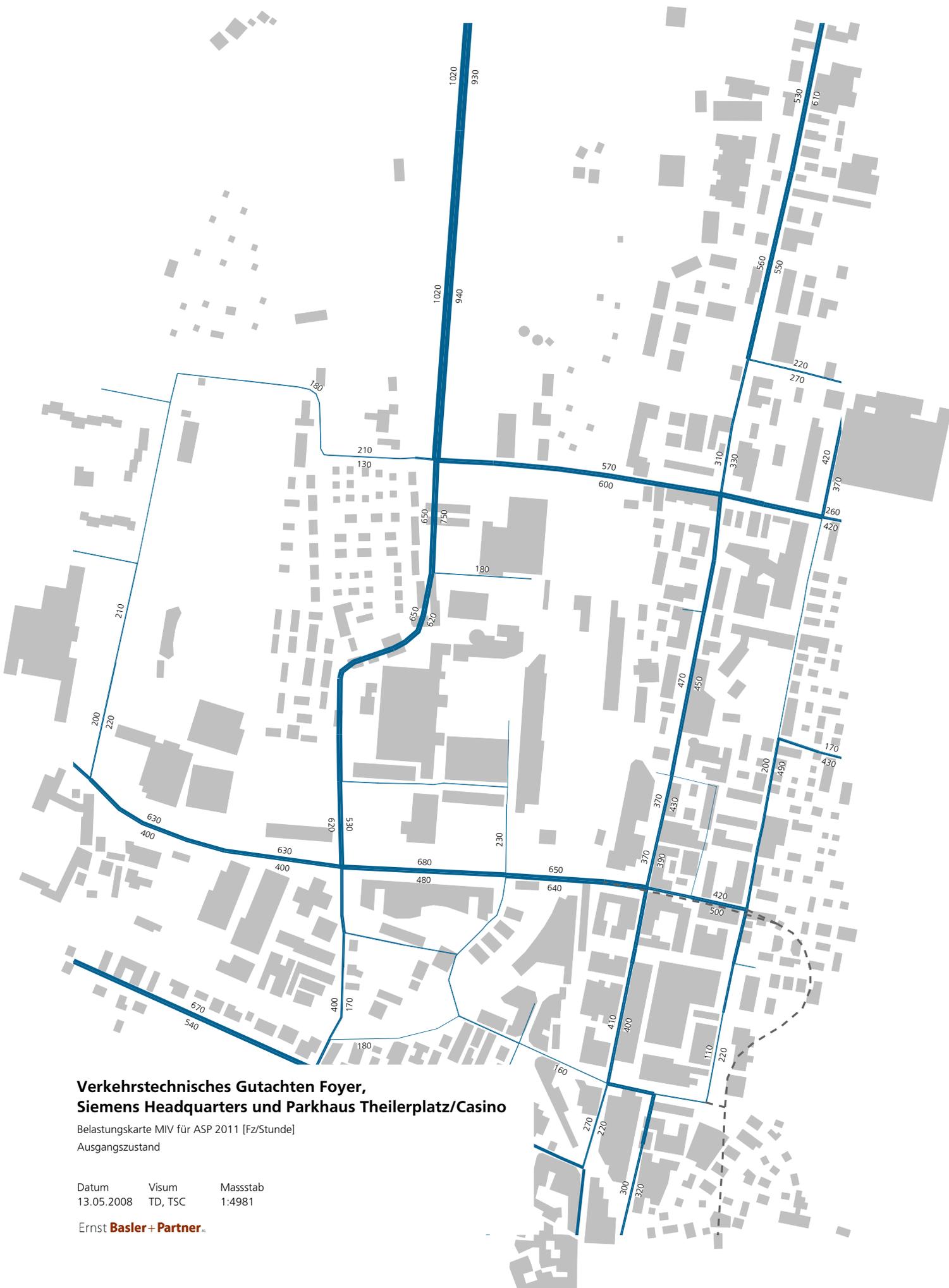
Betriebszustand

Datum	Visum	Massstab
13.05.2008	TD, TSC	1:4981

Ernst **Basler+Partner**

## **A10 Netzbelastung ASP**



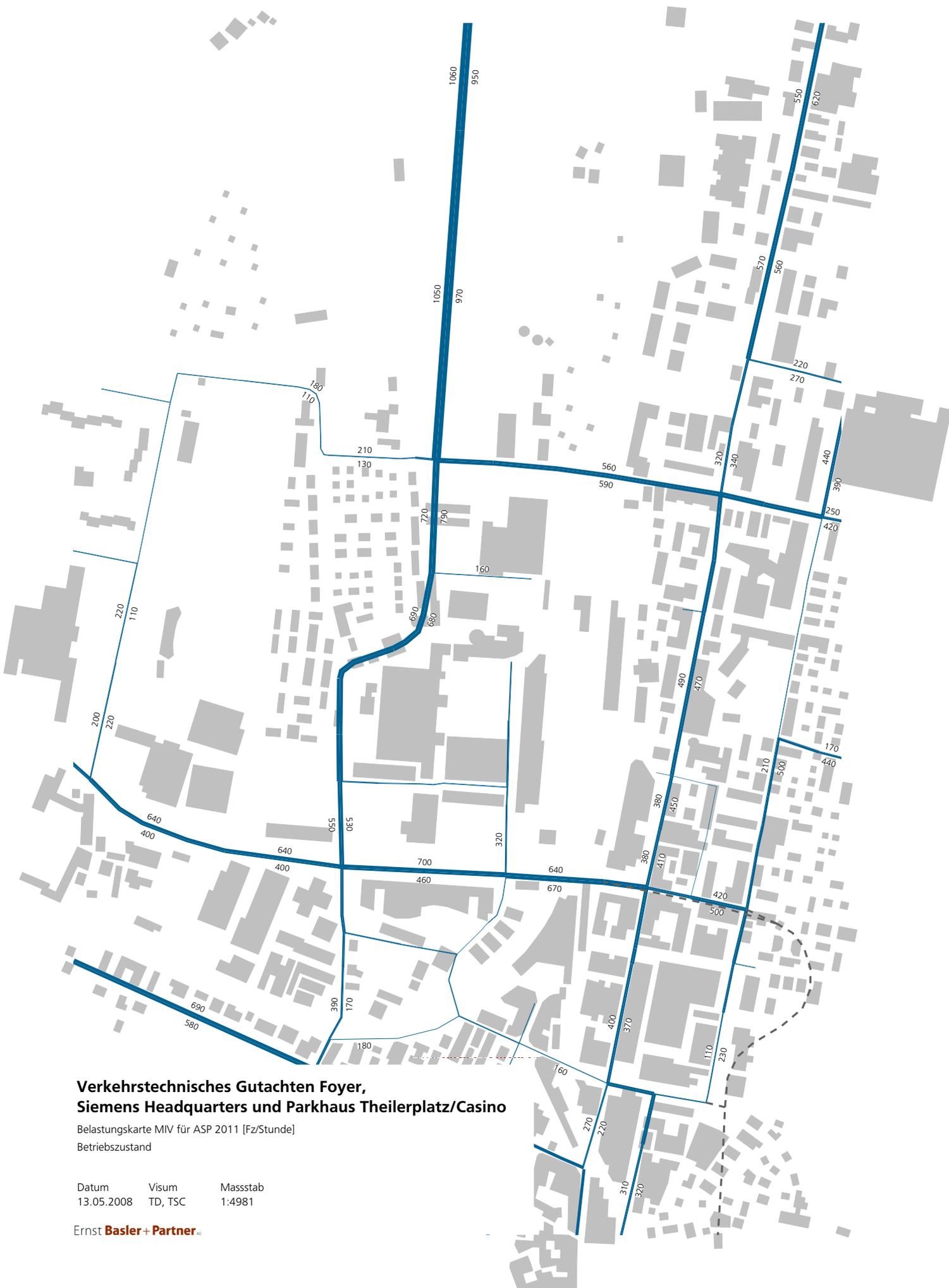


**Verkehrstechnisches Gutachten Foyer,  
Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino**

Belastungskarte MIV für ASP 2011 [Fz/Stunde]  
Ausgangszustand

Datum 13.05.2008    Visum TD, TSC    Massstab 1:4981

Ernst **Basler+Partner**®



**Verkehrstechnisches Gutachten Foyer,  
Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino**

Belastungskarte MIV für ASP 2011 [Fz/Stunde]  
Betriebszustand

Datum	Visum	Massstab
13.05.2008	TD, TSC	1:4981