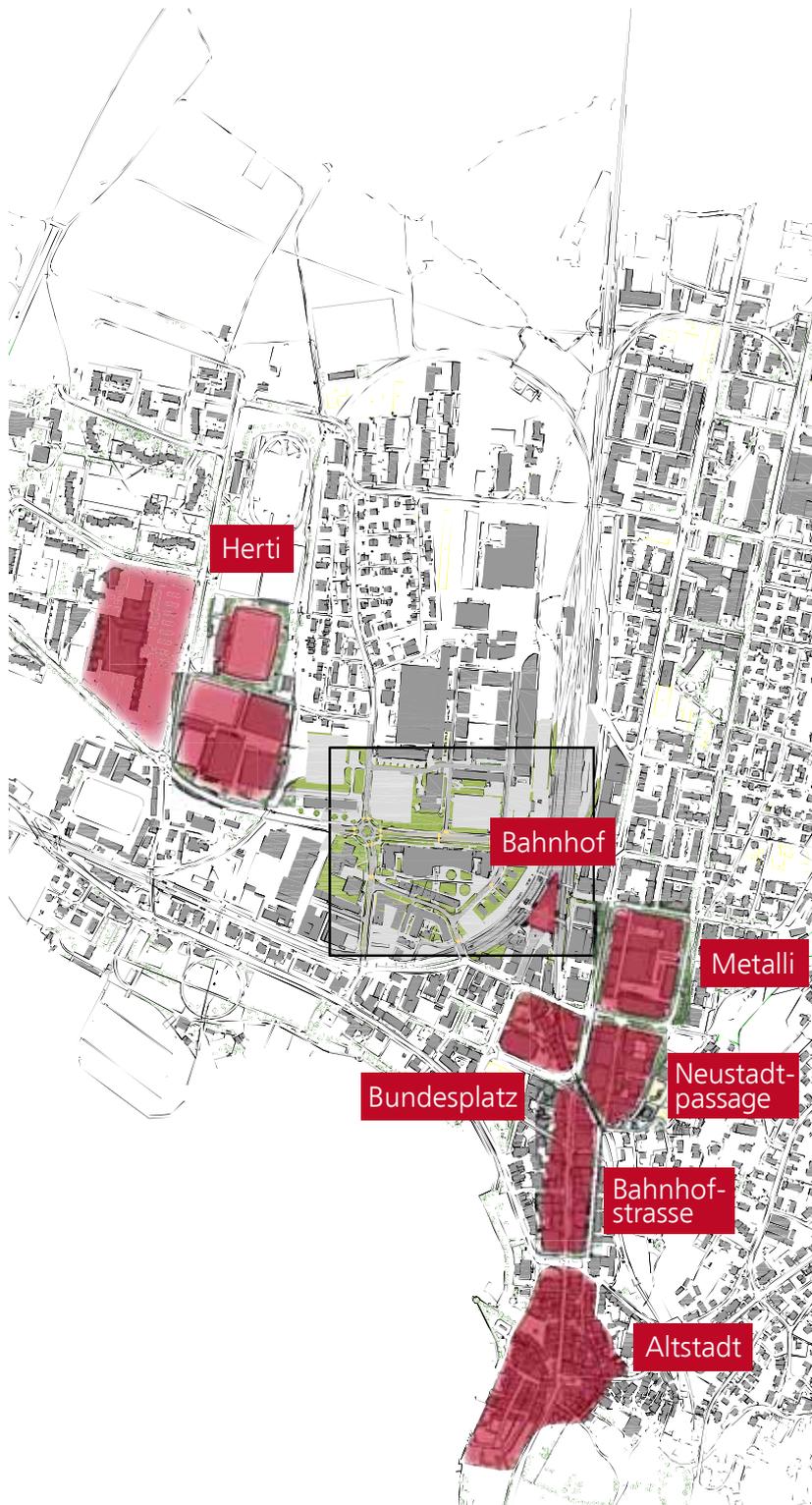


Langsamverkehrskonzept Bahnhof Zug-West zum Bebauungsplan Foyer

24. April 2009



Auftraggeber



Baudepartement
St.-Oswalds-Gasse 20, 6301 Zug
Tel. 041 728 21 68 - Fax 041 728 23 72
baudepartement@zug.zg.ch

Remy Frommenwiler

Projektverfasser

Ernst Basler + Partner AG

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

Thomas Schneider
Pascal Kern
Sabrina Birchmeier

Begleitgremium

Pascal Kern, Ernst Basler + Partner
Phillip Klingenberg, Tiefbauamt Kanton Zug
Remy Frommenwiler, Stadtplanung Stadt Zug
Stefan Bürgler, Amt für Raumplanung Kanton Zug
Stefan Juch, Umwelt und Sicherheit Stadt Zug
Thomas Schneider, Ernst Basler + Partner

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
1.1	Aufgabe und Auftrag	3
1.2	Vorgehen	7
1.3	Abgrenzung	7
1.4	Grundlagen	8
2	Situationsanalyse	9
2.1	Infrastruktur	10
2.2	Richtplanung	11
2.3	Umsteigepunkte	12
2.4	Gebäudenutzung	13
2.5	Belastungen Rad- und Fussverkehr	14
2.6	Belastungen MIV heute	16
2.7	Unfallstatistik	17
3	Zukünftige Anforderungen	19
3.1	Infrastruktur	19
3.2	Gebietsentwicklung	22
3.3	Belastungsprognose MIV	24
4	Problemanalyse	27
4.1	Heutige Konfliktbereiche	27
4.2	Zukünftige Konfliktbereiche	29
5	Vertiefungen	31
5.1	Radwegführung Nord-Süd zur Festlegung der Linienführung im Sondernutzungsplan	31
5.2	Verknüpfung der Radwege im Kreisel	32
5.3	Querung Gubelstrasse	39
5.4	Situation mit Stadttunnel Zug	44
6	Konzept und Planfestlegungen	45

Anhänge

- A1 Ergänzungen Bebauungsplan
- A2 Verkehrsbeobachtung 30.09.2008
- A3 Unfallauswertung
- A4 Argumentarium Radwegführung Nord-Süd
- A5 Fotodokumentation

1 Ausgangslage

1.1 Aufgabe und Auftrag

Westlich des Bahnhofs Zug entwickelt sich ein neuer Stadtteil. Auf dem Areal der ehemaligen Landis&Gyr planen die Grundeigentümer neue Wohn- und Dienstleistungsflächen zu realisieren. Parallel dazu wird die neue Stadtzufahrt mit der Nordstrasse und der angepassten Aabachstrasse realisiert. Die Hauptverkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs werden von der Zuger-/Baarerstrasse und teilweise von der Chamerstrasse auf die Nordzufahrt verlagert.

Für das ganze Gebiet der ehemaligen Landis&Gyr liegt eine Sondernutzungsplanung vor. Für das Teilareal Foyer hat die Siemens Schweiz AG gemeinsam mit der Stadt Zug den Bebauungsplan mit der Festlegung der Baulinien und der Benutzungsrechte erarbeitet. Der Kanton hat im Rahmen der Vorprüfung verschiedene Auflagen zur Führung von zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden gemacht.

Gebietsentwicklung

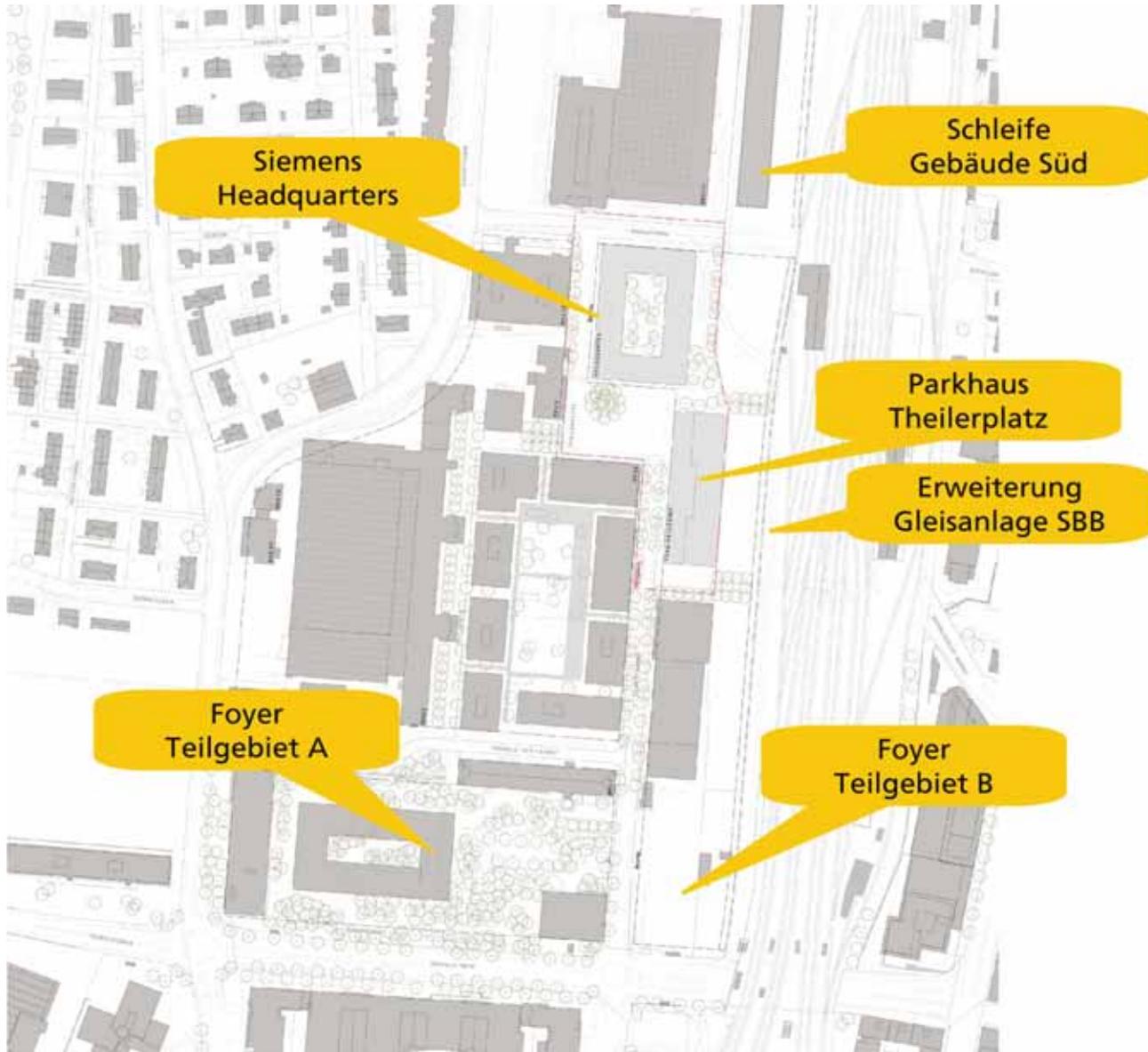
Die Stadt Zug hat Ernst Basler + Partner dazu beauftragt, Lösungen zu offenen Fragen der Langsamverkehrsführung im Gebiet Bahnhof West/Foyer zu erarbeiten und in ein Gesamtkonzept einzubinden. Damit sollen die Auflagen des Kantons behandelt werden.

Auftrag

Für den Bereich Foyer/Bahnhof Zug West mit den wesentlichen Achsen Gubelstrasse, Dammstrasse, Aabachstrasse und Landis-und-Gyr Strasse ist ein Langsamverkehrskonzept auszuarbeiten. Als Resultat sind die notwendigen Ergänzungen und Anpassungen im Entwurf vorliegenden Bebauungsplan Foyer darzulegen. Es ist der Zustand mit der Nordzufahrt Zug und der angepassten Aabach- und Gubelstrasse massgebend. Die Auswirkungen des Stadttunnels Zug sollen ebenfalls aufgezeigt werden.

Weiterentwicklung ehemaliges Landis&Gyr-Areal

Das ehemalige Stammareal der Landis&Gyr wird zurzeit durch die Grundeigentümer Siemens Schweiz, SBB Immobilien und SBB Infrastruktur intensiv weiterentwickelt.



Die folgenden Objekte sind in Planung:

- Zusätzliche Gleisanlage als Erweiterung des bestehenden Gleisfelds nördlich des Bahnhofs Zug
- Stammareal Nord: Studie Neunutzung Areal Schleife (Gebäude Schleife Süd)
- Stammareal Süd:
 - Foyer Teilgebiet A
 - Foyer Teilgebiet B
 - Siemens Headquarters
 - Parkhaus Theilerplatz

Bebauungsplanverfahren Foyer

Die Siemens Schweiz AG führt zurzeit ein Bebauungsplanverfahren für das Foyer durch. Sie plant auf dem Gelände neben dem Bahnhof Zug eine Überbauung mit vier neuen Gebäuden:

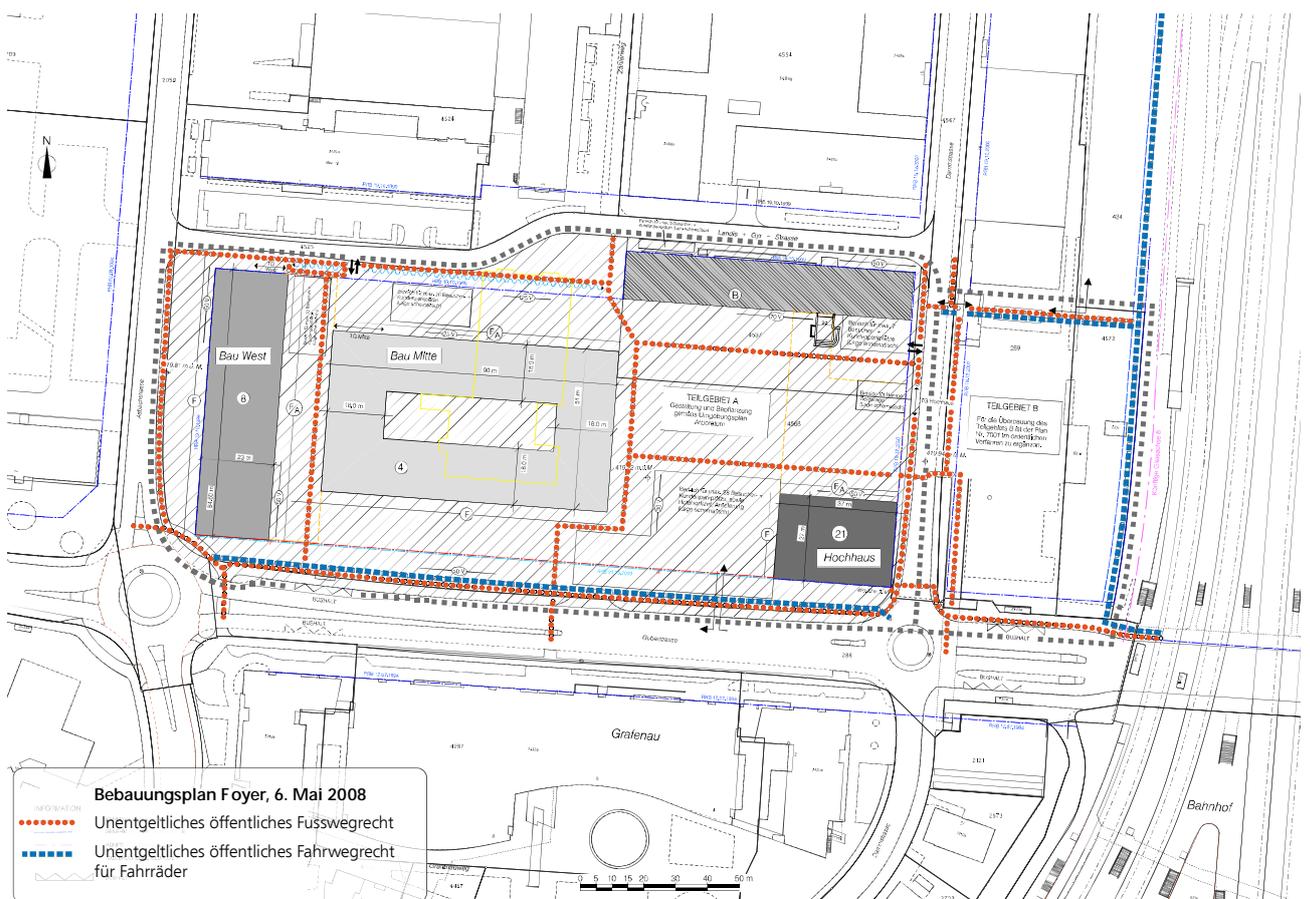
Teilgebiet A:

- Bürogebäude West (8 Geschosse), ca. 13'000 m² Geschossfläche
- Bürogebäude Mitte (4 Geschosse), ca. 14'000 m² Geschossfläche
- Hochhaus (21 Geschosse), ca. 14'000 m² Geschossfläche

Teilgebiet B:

- Bürogebäude Ost (8 Geschosse), ca. 18'000 m² Geschossfläche

Für die Gebäude West, Mitte und Ost ist eine Büronutzung geplant. Für das Hochhaus ist ein Nutzungsmix aus Hotel, Restaurant, Wohnen und Büro vorgesehen.



Im zur Vorprüfung eingereichten Bebauungsplan Foyer vom 6. Mai 2008 sind verschiedene Durchgangsrechte für zu Fuss Gehende und Rad Fahren- de eingetragen. Diese werden als Abschluss der Erarbeitung Langsamver- kehrskonzept Bahnhof Zug West entsprechenden anzupassen sein.

Bebauungsplan vom 6. Mai 2008

Vorprüfung des Kantons Zug zum Bebauungsplan Foyer

- Vorbehalte Im Rahmen der Anhörung zum vorliegenden Bebauungsplan Foyer wurden durch den Kanton Zug folgende Vorbehalte gemacht:
- lokales Radwegnetz ergänzen: kurzer Weg Veloabstellplätze – Perrons Zufahrt entlang der Gubelstrasse
 - Ergänzung Signatur „Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder“ für Unterführung Gubelstrasse
 - Ergänzung Signatur „Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder“ zwischen Kreisel Dammstrasse und Unterführung Gubelstrasse
 - Überprüfen der Fahrradbeziehungen am Kreisel Dammstrasse, Option Rückversetzung Hochhaus
 - Kombinierte Rad-/Fusswegquerung über Aabachstrasse Nord
 - Kombinierte Rad-/Fusswegquerung über die Dammstrasse Nord und Fortsetzung zur Unterführung Gubelstrasse
- Empfehlungen Der Kanton Zug hat ausserdem folgende Empfehlungen festgehalten:
- Entlang Bau West unentgeltliches Fuss- und Fahrwegrecht parallel Aabachstrasse
 - Massnahmen Ein-/Ausfahrt Gubelstrasse/Hochhaus, konfliktfreie Querung Busspur und Langsamverkehr
 - Raumsicherung Kreisel Aabachstrasse, Option Rückversetzung Bau West

Betriebs- und Gestaltungsstudie Aabach- und Gubelstrasse (2008)

- Aabachstrasse Zwischen dem Autobahnanschluss Baar und dem Stadtgebiet der Stadt Zug entsteht zurzeit die neue Nordzufahrt Zug (Nordstrasse). Diese wird nach der Querung mit der Feldstrasse zwischen der Einmündung Gartenstadt und der Einmündung Weststrasse mit der bestehenden Aabachstrasse verknüpft und bis zur Einmündung Chamerstrasse fortgeführt. Die Hauptverkehrsströme aus Norden werden zukünftig über diese Achse in die städtischen Gebiete gelenkt. Die Aabachstrasse muss damit zukünftig südlich der Weststrasse die Anforderungen einer städtischen Hauptverkehrsachse erfüllen. Dazu wurde im 2008 eine Betriebs- und Gestaltungsstudie durch Appert Zwahlen Landschaftsarchitekten und Ernst Basler + Partner erstellt.
- Gubelstrasse Die Gubelstrasse zwischen den Kreiseln Aabachstrasse und Dammstrasse wurde aufgrund der Schnittstelle mit der Nordzufahrt und der angrenzenden Gebietsentwicklung des Foyer ebenfalls in die Studie 2008 miteinbezogen. Dabei wurde die bestehende Betriebsweise unter Berücksichtigung des Langsamverkehrs optimiert, die Haltestelleninfrastruktur des Busbe-

triebs neu organisiert und dies ebenfalls in einem Gesamtkonzept für den zukünftigen Betrieb und die Gestaltung verarbeitet.

1.2 Vorgehen

Die Situationsanalyse erfolgte mit einer Begehung vor Ort und qualitativer Erfassung der Bedeutung der verschiedenen Langsamverkehrsströme. Die Durchführung war am Dienstag, 30. September 2008 noch vor Beginn der Herbstferien. Die Begehung ist in der vorliegenden Arbeit mit Fotos dokumentiert.

Situationsanalyse

Die bevorzugten Routen und die Bedürfnisse der Rad Fahrenden und zu Fuss Gehenden werden in einem im Plan dargestellt. Die weiteren Grundlagen bilden der kantonale Richtplan und die Richtlinien des VSS für den Langsamverkehr.

Hinsichtlich des zukünftigen Zustands mit Bebauungsplan Foyer und angepasster Gubel- und Aabachstrasse sowie eines Zustands mit dem Stadttunnel wurden basierend auf der Situationsanalyse zukünftige Problempunkte ermittelt.

Problemanalyse

Der Konzeptentwurf umfasst den durch die Strassenachsen Gubelstrasse, Dammstrasse, Aabachstrasse, Landis-und-Gyr Strasse begrenzten Perimeter und insbesondere die Fortführung der kantonalen Radwegverbindungen aus den Verknüpfungspunkten im und durch den Perimeter. Die Erschliessungssituation des Bahnhofs Zug wurde vertieft untersucht.

Konzeptentwurf und
Planfestlegungen

- Verbindung Nord-Süd Dammstrasse mit Einbezug Unterführung
- Verbindung Ost-West entlang Gubelstrasse, Integration Radführung in Kreisel
- Situation bzgl. Platzverhältnisse im Bereich Hochhaus/Dammstrasse und Bau West/Aabachstrasse
- Erschliessung Bahnhof, Zugang Veloabstellplätze und Perronzugänge

1.3 Abgrenzung

Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf Aussagen zum Langsamverkehr. Wichtig sind dabei allerdings die Schnittstellen der zu Fuss Gehenden und der Velo Fahrenden mit dem öffentlichen Verkehr und dem MIV.

Verkehrsmittel

Perimeter	Räumlich ist der Betrachtungsperimeter definiert durch die beiden Kreisel Damm- und Aabachstrasse, das Areal Foyer und den Bahnhof Zug.
Bearbeitungstiefe	Die Arbeit bewegt sich auf der Ebene eines Konzeptes. Einzelne Schwerpunkte wurden vertiefter und detaillierter betrachtet, sind jedoch nicht auf der Stufe eines Vorprojektes. Zur Umsetzung des vorliegenden Konzeptes sind weitere Vertiefungsarbeiten notwendig, insbesondere bei den langfristigen Lösungsansätzen.

1.4 Grundlagen

Nachfolgend sind die vorliegenden Dokumente aus den laufenden und abgeschlossenen Planungen mit Bezug zur Bearbeitung des Langsamverkehrskonzepts aufgeführt:

- Bebauungsplan Foyer, Vorprüfung und Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichtes, Stadt Zug; 4. September 2008
- Bebauungsplan Foyer, Umweltverträglichkeitsbericht, Siemens Schweiz AG / Ernst Basler + Partner AG, 6. Mai 2008
- Bebauungsplan Foyer / Projekt Siemens Headquarters und Parkhaus Theilerplatz/Casino, Verkehrstechnisches Gutachten, Siemens Schweiz AG / Ernst Basler + Partner AG, 6. Mai 2008
- Bebauungsplan Foyer, Stadt Zug; 6. Mai 2008
- Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB West, Stadt Zug; Überarbeitung April 2008
- Betriebs- und Gestaltungsstudie Aabachstrasse, Kanton Zug und Stadt Zug / Ernst Basler + Partner AG; 18. Juli 2008
- Gesamtkonzept Parkierung Landis&Gyr-Areal und SBB-West, Managing Corporate Real Estate / Ernst Basler + Partner AG; 6. August 2001
- Kantonaler Richtplan, Kanton Zug; 28. Januar 2004
- Richtplan Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Stadt Zug; Entwurf vom 12. August 2008
- Velozählung Zug 2005, Ergebnisse, Kanton Zug und Stadt Zug / Urs Schwegler Büro für Verkehrsplanung; 16. Dezember 2005
- Verkehrsmodelldaten KVM-Zug: Basis 2005 und Prognose 2020 für zukünftige Zustände, Ernst Basler + Partner AG, 2008
- Unfallauswertung Zug Bahnhof West, Zuger Polizei, 2009.