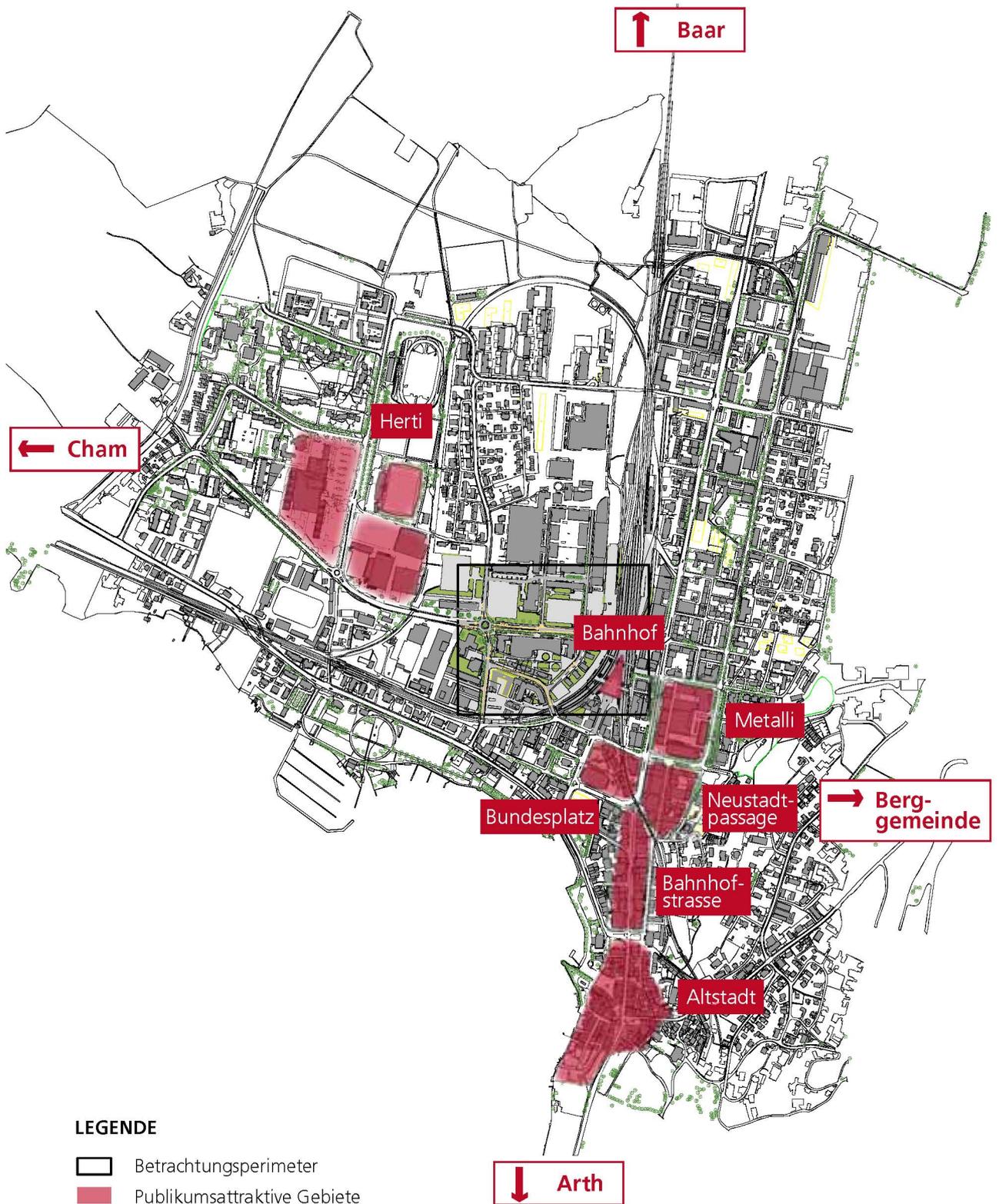
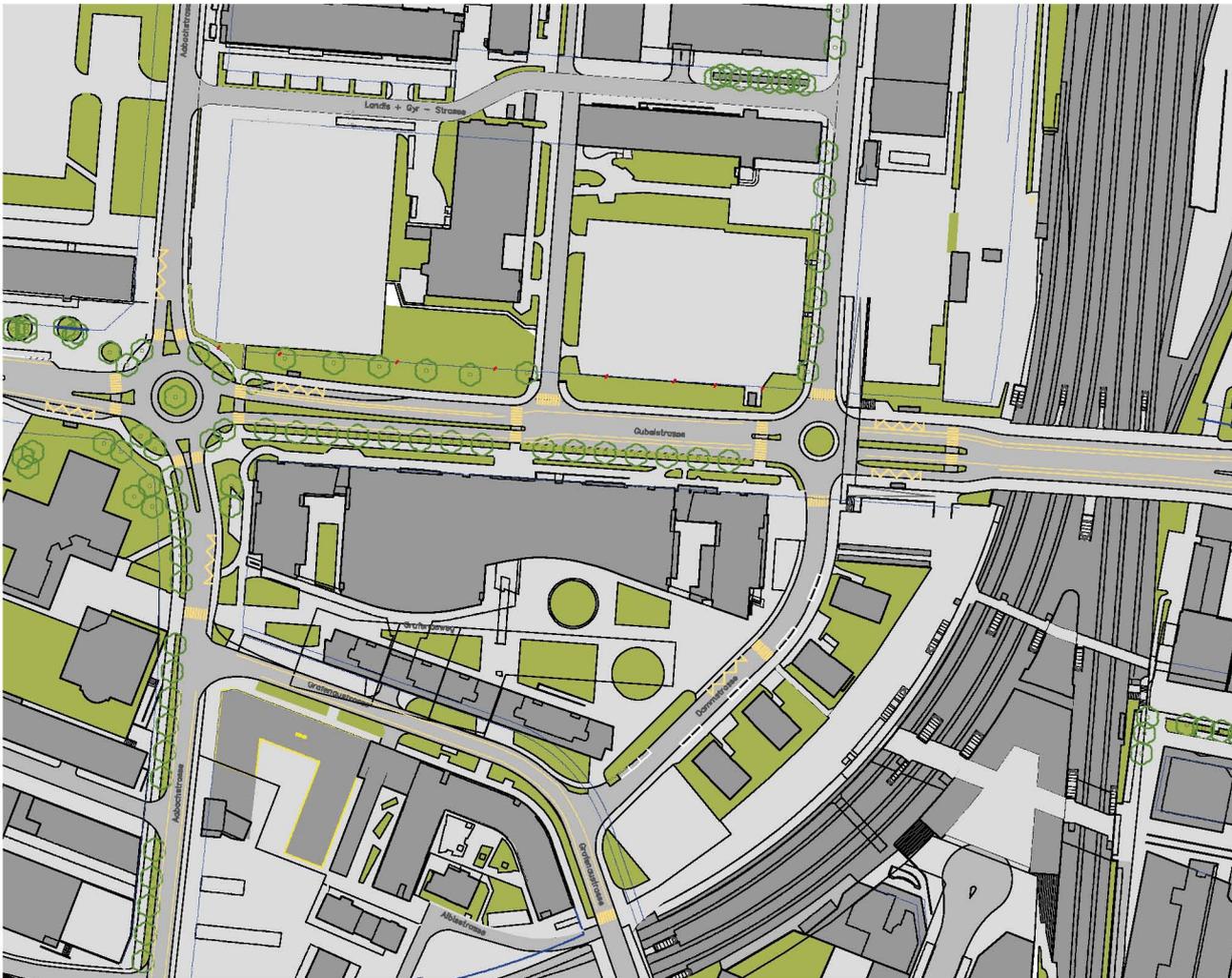


2 Situationsanalyse



2.1 Infrastruktur



Die obige Abbildung zeigt die heutige Bebauung, die Infrastruktur, Grünflächen, den öffentlichen Baumbestand sowie die für den Langsamverkehr relevanten Strassenmarkierungen.

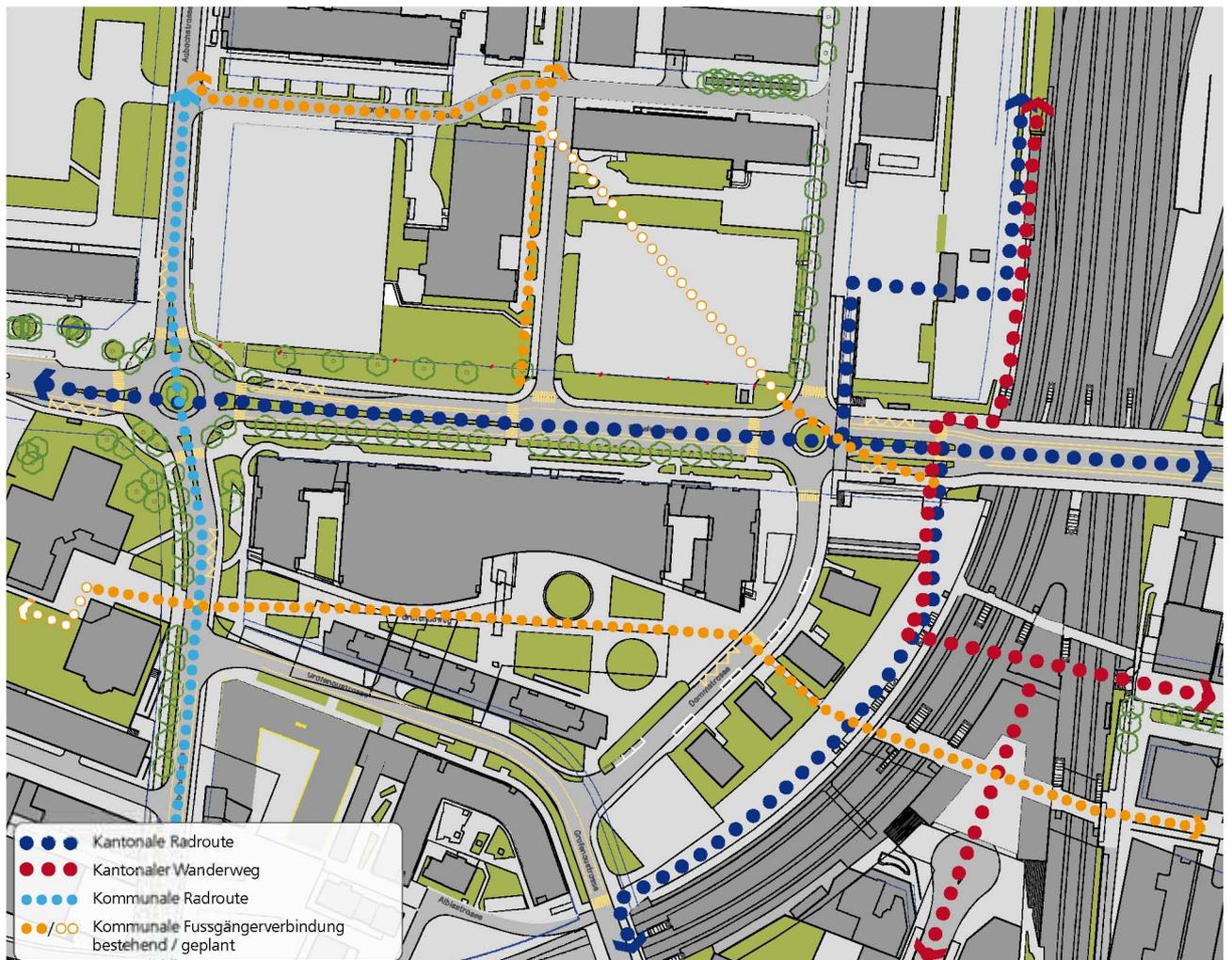
Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum ist die Summe aller begeh- und befahrbaren Flächen für zu Fuss Gehende oder Rad Fahrende. Er besteht aus der Strassenfläche, dem Trottoir, Geh- und Radwegen sowie den öffentlich zugängigen (Vor-) Plätzen und dem übrigen Wegnetz.

Bauliche Elemente und Markierung

Für den Langsamverkehr relevant sind Rampen und Unterführungen sowie die Markierung der heutigen Führung der zu Fuss Gehenden und Rad Fahrenden (Fussgängerstreifen, Radstreifen, Bushaltestellen).

2.2 Richtplanung



Radrouten

Im kantonalen Richtplan sind die Radrouten Ost-West auf der Gubelstrasse und Nord-Süd via Bahnhofplatz zur Grafenastrasse eingetragen. Die kommunale Radroute führt Nord-Süd entlang der Aabachstrasse.

Wanderwege/Fusswegverbindungen

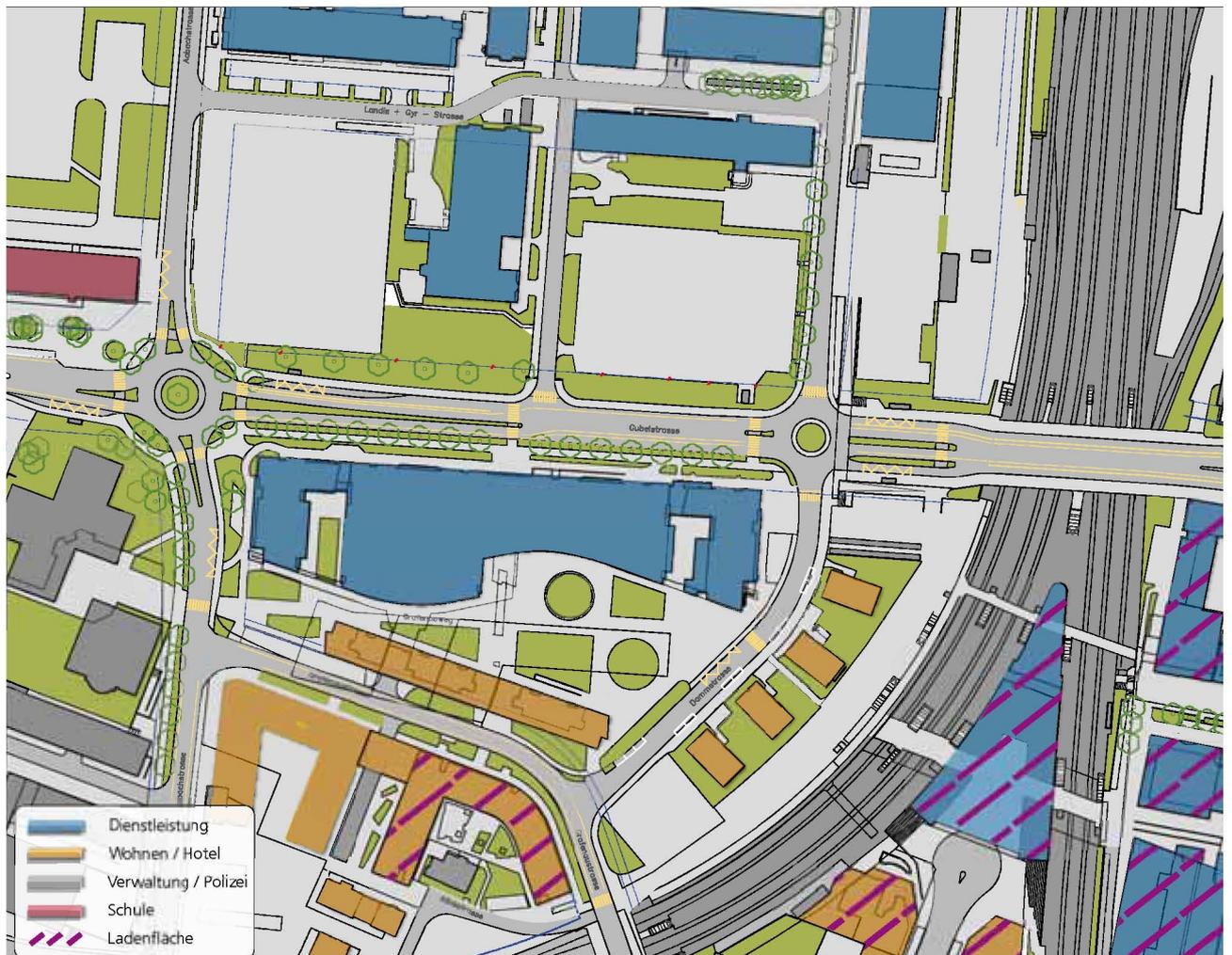
Der kantonale Wanderweg führt von Norden über den Bahnhof in Richtung Stadt. Die kommunalen Verbindungen verlaufen ab Bahnhof und erschliessen/queren das Bebauungsplangebiet Foyer sowie die Grafenau und die kantonalen Verwaltungen.

2.3 Umsteigepunkte



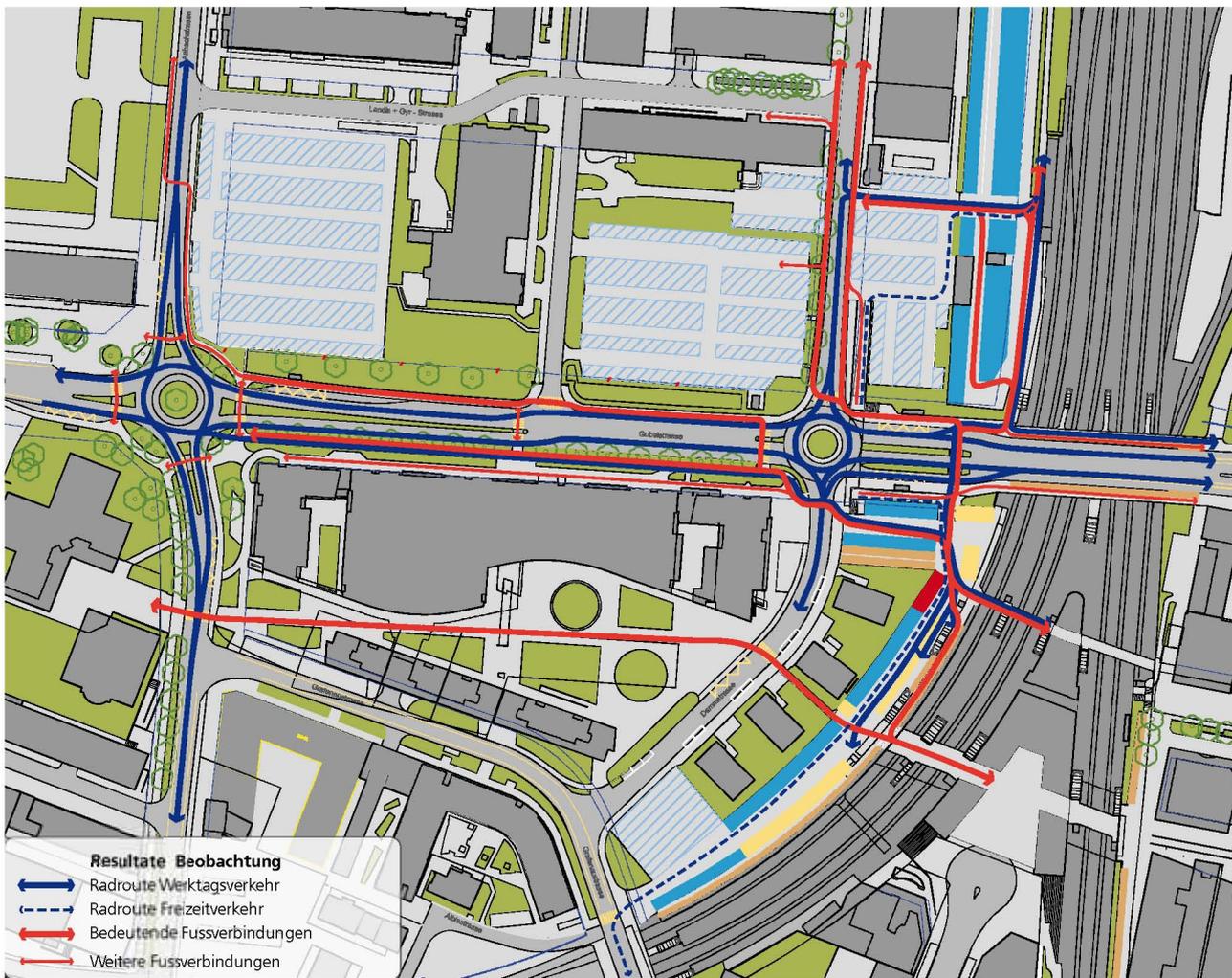
Wege von zu Fuss Gehenden und Rad Fahrenden sind mehrheitlich Zubringer zum öffentlichen Verkehr (Perronzugänge und Bushaltestellen) und zum MIV (Parkplätze) sowie Umsteigewege zwischen dem MIV und dem ÖV (Park&Ride, Kiss&Ride) oder zwischen Velo und ÖV (Bike&Ride).

2.4 Gebäudenutzung



Die Grösse und Nutzung der Gebäudeflächen sind für das Verkehrsaufkommen im Langsamverkehr verantwortlich. Es wird zwischen Wohnflächen (inkl. Hotel), Arbeitsflächen und öffentlichen Nutzungen (Restaurant, Läden, Schalterdienste, Schulen) unterschieden.

2.5 Belastungen Rad- und Fussverkehr



Für die qualitative Einschätzung der nachgefragten Routen im heutigen Zustand wurde am Dienstag, 30. September 2008 eine Beobachtung der zu Fuss Gehenden und der Rad Fahrenden durchgeführt. Die Ströme am Kreisel Dammstrasse und bei der Querung Gubelstrasse östlich des Kreisels wurden je während zwei Stunden am Morgen, Mittag und am Abend beobachtet und auf Video aufgezeichnet. Parallel dazu wurden die Verkehrsmengen in der Unterführung Gubelstrasse von Hand gezählt und eine Befragung zur Akzeptanz auf Stichprobenbasis durchgeführt.

Darstellung der Ergebnisse

Die obige Grafik zeigt die beobachteten Radrouten und Fussverbindungen. Dabei wurden bedeutende und weitere Fussverbindungen unterschieden, um die Vielfalt der gewählten Verbindungen aufzuzeigen und trotzdem die am stärksten frequentierten Wege identifizieren zu können.

Radverkehr

Dominierend sind die Ströme Ost-West / West-Ost auf der Gubelstrasse sowie die Zu- und Wegfahrten vom Bahnhof über die Begegnungszone. Wichtige Verbindungen sind ausserdem die beiden Nord-Süd / Süd-Nord Routen entlang der Aabachstrasse und der Dammstrasse. Die Radroute des Freizeitverkehrs (Schweiz mobil) unter Berücksichtigung der Unterführung wurde an diesem Werktag kaum benützt.

Fussverkehr

Die Fussgängerhaupttrouten befinden sich entlang der Gubelstrasse zwischen den Kreiseln Damm- und Aabachstrasse, ins Siemensareal entlang der Dammstrasse und über den Park&Ride Parkplatz sowie bei der Grafenau zwischen kantonaler Verwaltung und Bahnhof. Am meisten frequentiert sind die beiden Unterführungen des Bahnhofs.

Querung Gubelstrasse

Die Gubelstrasse wird mehrheitlich oberirdisch gequert, wie die nachfolgenden Resultate der Zählung zeigen. Dabei wurde die oberirdische Querung an den beiden Fussgängerstreifen westlich und östlich des Kreisels Dammstrasse in der Mittagszeit ausgewertet.

	FG/h	Velo/h
Bahnhof in Richtung Siemens	228	12
Siemens in Richtung Bahnhof	187	5

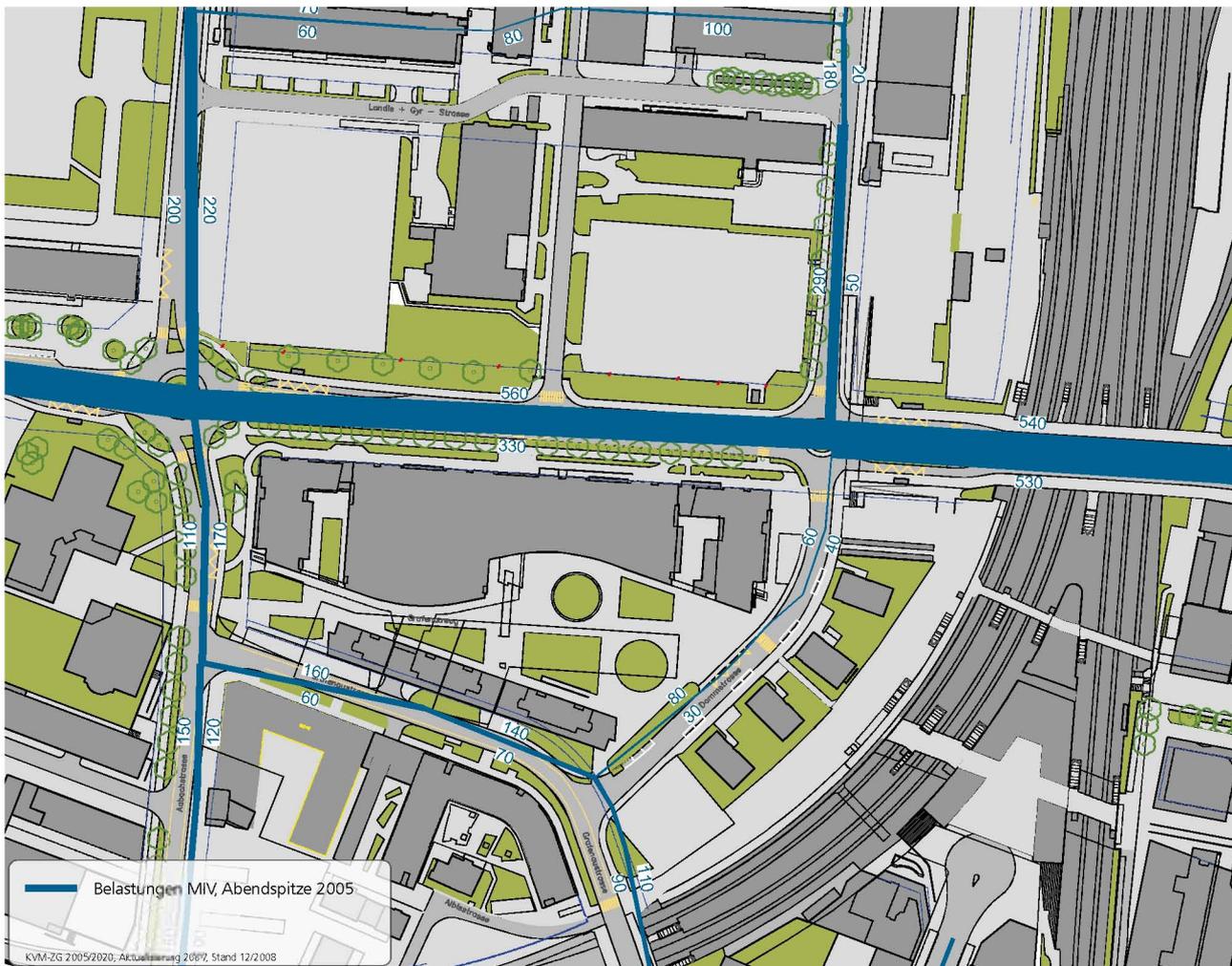
Tabelle 1
Oberirdische FG-Querungen der Gubelstrasse in der Mittagszeit

In der Morgen-, Mittags- und Abendstunde ergab die Zählung in der Unterführung folgende Werte:

	<i>in Richtung Siemens</i>		<i>in Richtung Bahnhof</i>	
	FG/h	Velo/h	FG/h	Velo/h
Morgen	52	1	18	10
Mittag	45	4	52	3
Abend	10	9	107	5

Tabelle 2
LV-Unterführung Gubelstrasse

2.6 Belastungen MIV heute

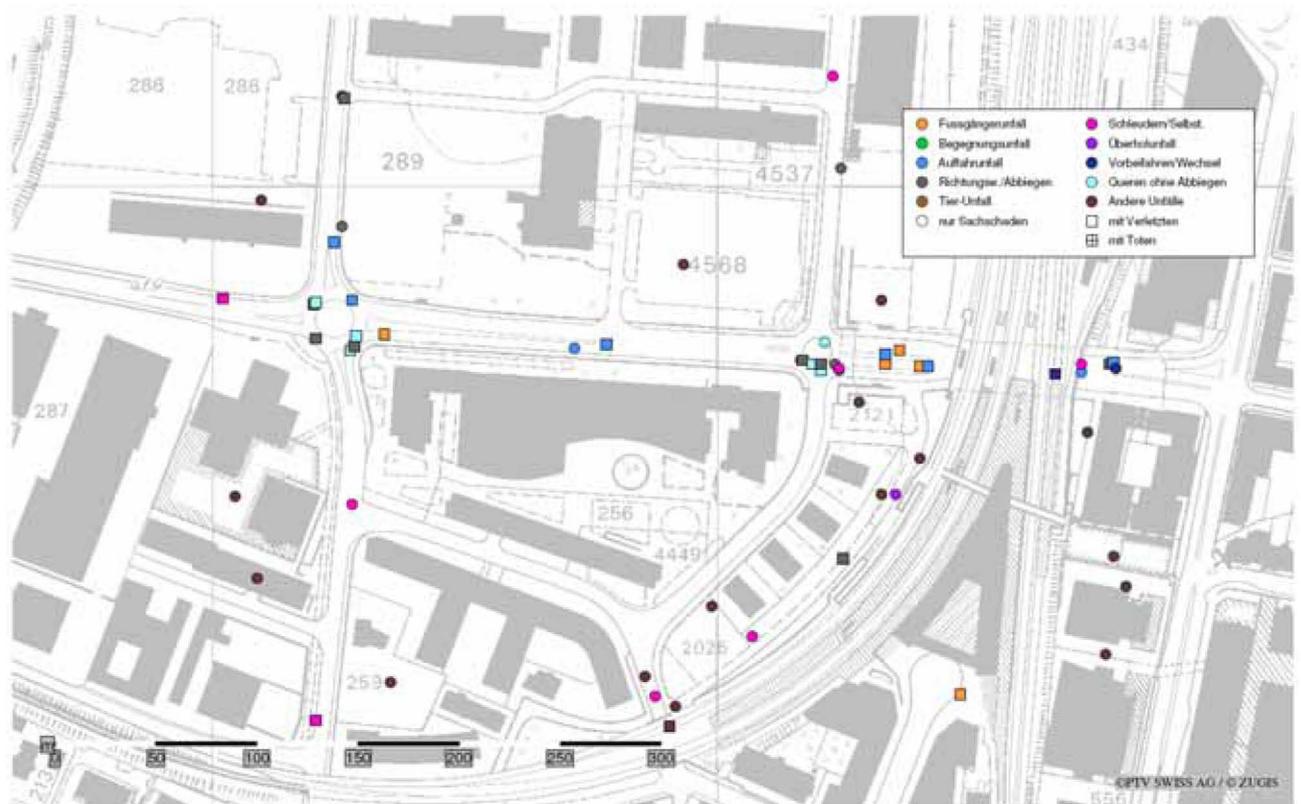


Die Abbildung zeigt die Verkehrsbelastung auf den massgebenden Strassenabschnitten in der Abendspitze für das Jahr 2005. Die Daten stammen aus dem kantonalen Verkehrsmodell Zug.

Verkehrsablauf

Der Verkehrsablauf wird heute massgebend durch die Lichtsignalanlage Gubelstrasse/Baarerstrasse bestimmt. In der Abendspitze kommt es dadurch auf der Gubelstrasse zu Rückstaus, welche über den Kreisel Dammstrasse westwärts reichen. Der Grund dafür ist der fehlende Stauraum für Fahrzeuge, welche in die Baarerstrasse rechts einmünden.

2.7 Unfallstatistik



Die Unfallauswertung berücksichtigt alle der Polizei gemeldeten Unfälle im Zeitraum vom 1.1.2004 bis am 31.12.2008. Die detaillierte Unfallauswertung der Zuger Polizei befindet sich im Anhang.

Im Perimeter ereigneten sich total fünf Fussgängerunfälle. Die beteiligten Fussgänger erlitten jeweils Verletzungen. Drei Unfälle ereigneten sich beim Fussgängerstreifen östlich des Kreisels Dammstrasse.

Fussgängerunfälle

Insgesamt ereigneten sich acht Auffahrunfälle im Perimeter. Fünf der Unfälle passierten in unmittelbarer Nähe zu Fussgängerstreifen, in vier Fällen kam es zu Verletzungen.

Auffahrunfälle bei
Fussgängerstreifen

