

3 Zukünftige Anforderungen

Gebietsentwicklung und strassenseitige Planungen sind die wichtigsten Rahmenbedingungen für die Aspekte des Langsamverkehrs. Die Festlegungen im Rahmen der Betriebs- und Gestaltungsstudien Aabachstrasse und Gubelstrasse sind daher eine wichtige Ausgangslage für die Planungen für den Fuss- und Veloverkehr.

3.1 Infrastruktur



Betriebs- und Gestaltungsstudie Gubelstrasse

Die Radfahrer werden künftig über die seitlichen Rad-/Gehwege geführt. Die Ausarbeitung von Ein- und Ausfahrten für Radfahrer an den beiden Kreiseln Dammstrasse und Aabachstrasse ist in der Betriebs- und Gestaltungsstudie nicht enthalten.

Damit der zu Fuss Gehende auf dem Fussgängerstreifen in der Fahrbahnmitte geschützt werden kann, ist eine Fussgängerschutzinsel notwendig. Aus gestalterischer Abwägung wird die Schaffung eines durchgehenden, 1.50m breiten Mittelstreifens als zweckmässig erachtet.

Fussgängerquerungen

Die Bushaltestellen befinden sich in beiden Richtungen auf der Busspur östlich der Einfahrt zum Kreisel Aabachstrasse. Die Grünstreifen sollen beidseitig im Haltestellenbereich begehbar befestigt werden.

Bushaltestellen

Betriebs- und Gestaltungsstudie Aabachstrasse



Fussgänger und Velofahrer werden im Mischverkehr über die erweiterten Vorzonen abgewickelt. Geübte Velofahrer haben die Möglichkeit, sich im Mischverkehr mit dem MIV auf der Fahrbahn fortzubewegen. Dieses Prinzip entspricht der heutigen Betriebsweise auf dem südlichen Abschnitt der Aabachstrasse vor den Gebäuden Grafenau, kant. Verwaltung und Gefängnis.

Fussgängerquerungen

Die Fussgängerquerungen sollen möglichst über anzubietende Fussgängerstreifen erfolgen. Im jetzigen Projektstand sind markierte Übergänge beim Kreisel sowie südlich des Knotens Landis&Gyr-Strasse vorgesehen. Fussgängerschutzinseln sind machbar. Ein Fussgängerstreifen vor dem Bau 14 würde die bestehende Arealzufahrt für Lastwagen auf ein Rechtssystem beschränken (im aktuellen Bebauungsplan so verankert). Vorerst wird jedoch von dieser Massnahme abgesehen.

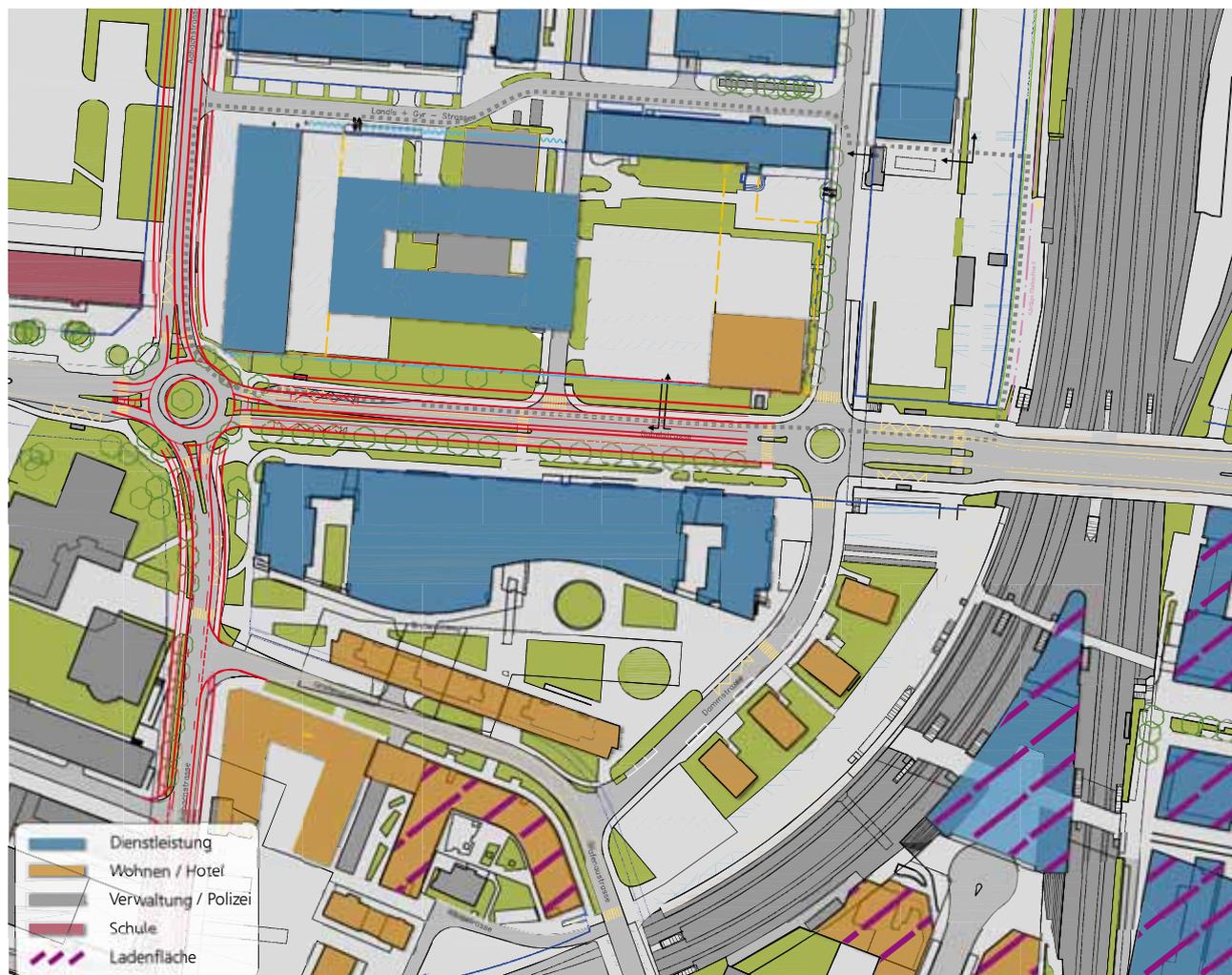
Reduzierte Lösung für die Eröffnung der Nordzufahrt

Im Hinblick auf die Eröffnung der Nordzufahrt, voraussichtlich im Herbst 2009, musste für die Aabachstrasse eine minimale, bis zu diesem Zeitpunkt umsetzbare Lösung gefunden werden. Um einen zeitraubenden Landerwerb zu umgehen, wurde eine reduzierte Lösung erarbeitet.

Die Fahrspuren werden analog zum Vollausbau realisiert. Die Baumreihen können bei einem späteren Ausbau im Bereich des Gehweges realisiert werden. Die Gehwege werden entsprechend ausserhalb im neu zu erwerbenden Land angefügt. Die Bereiche für den Langsamverkehr entlang der Strasse werden auf einen Gehweg von zwei Metern Breite reduziert. Dabei muss aber auf die Zulassung für Veloverkehr verzichtet werden. Eine provi-

sonische Ergänzung durch eine unbefestigte Fläche soll geprüft werden, um die zurzeit noch nicht existierenden Vorzonen teilweise zu ersetzen. Damit könnte dieser Bereich für ungeübte Radfahrer freigegeben werden.

3.2 Gebietsentwicklung



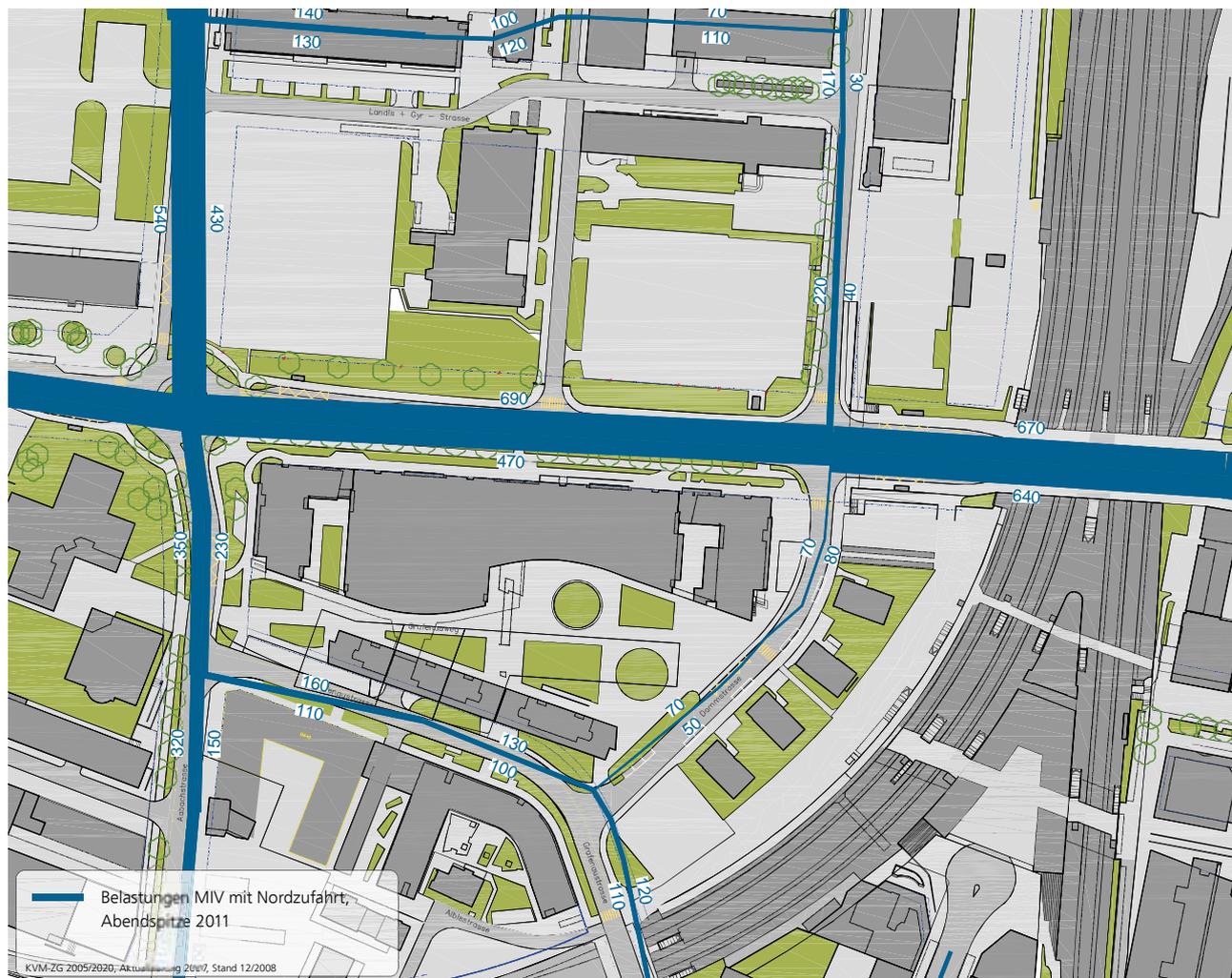
Gemäss Auskunft des Arealbewirtschafters Mibag vom Dezember 2008 sind heute auf dem Areal rund 5'400 Arbeitsplätze angesiedelt. Das Projekt Siemens Headquarters wird für 1'100 weitere Arbeitsplätze konzipiert. Beim Foyer muss die Anzahl künftiger Arbeitsplätze über die zukünftige Flächen geschätzt werden, da Fremdnutzungen vorgesehen sind. Es dürften rund 3'000 Arbeitsplätze sein.

Modalsplit Das Gebietsentwicklungsmodell, welches dem Gesamtkonzept Parkierung Landis&Gyr-Areal und SBB-West zugrunde liegt, macht für das gesamte Areal Modalsplit Abschätzungen. Für den Pendlerverkehr kann daraus von einem künftigen Anteil der zu Fuss Gehenden und Velo Fahrennden von rund 15% und dem öffentlichen Verkehr von 35% ausgegangen werden. Damit wird mindestens ein Drittel der Arbeitsplätze über den Bahnhof erschlossen.

Dies ergibt ein Fussgängerpotential von heute gegen 2'000 Bewegungen je Richtung und Tag, das sich aufgrund der zusätzlichen Nutzungen zukünftig auf 3'500 Bewegungen erhöht. Dies entspricht einer Zunahme des Fussgängerstroms gegenüber heute um 75%.

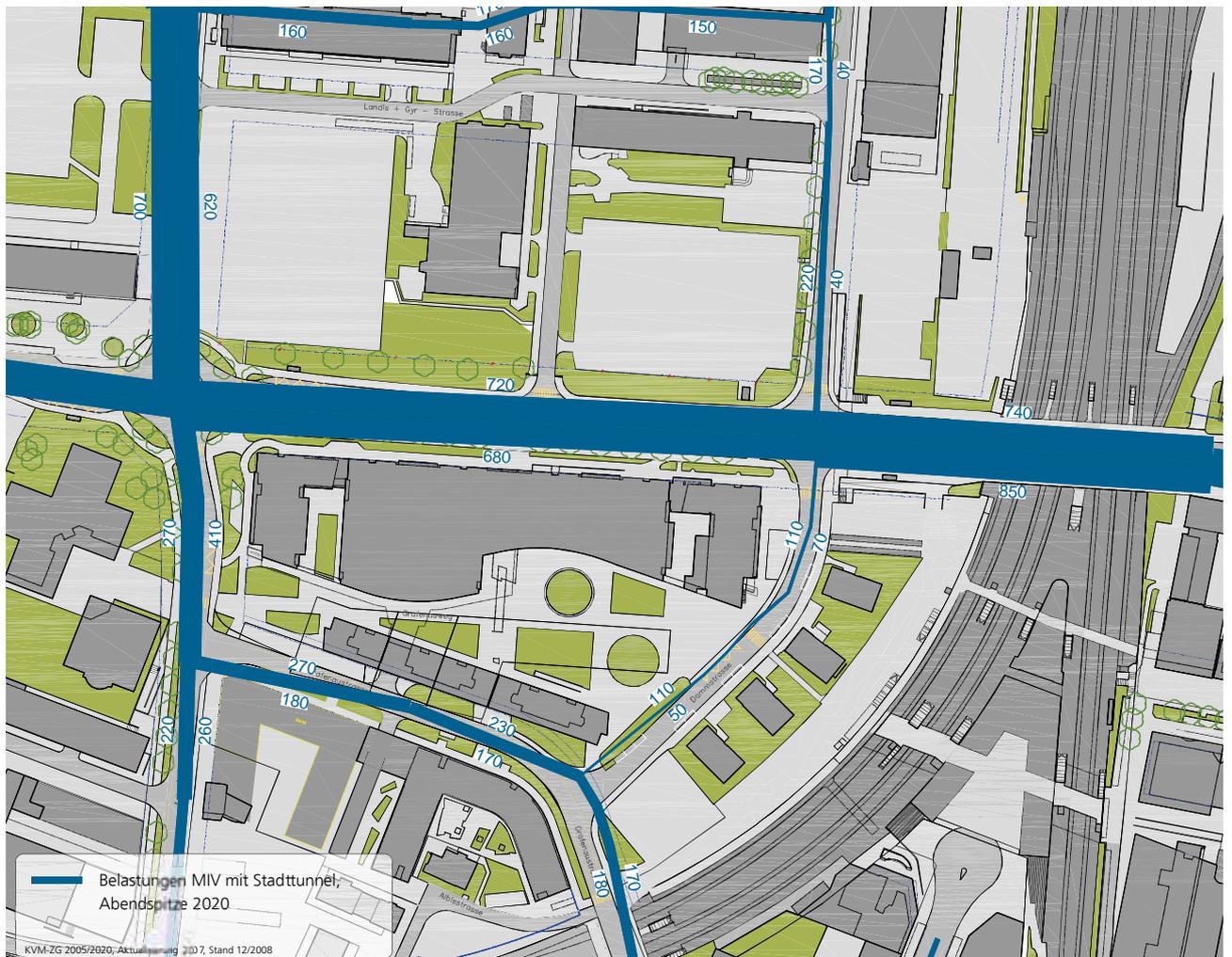
Fussgängerpotential

3.3 Belastungsprognose MIV



Die Belastungsprognose der Abendspitze mit der Nordzufahrt zeigt eine Zunahme auf der Gubelstrasse von rund 30% oder +300Fz/h im Jahr 2011 gegenüber heute. Die Daten stammen aus der Prognose im kantonalen Verkehrsmodell Zug.

Interpretation Die Zunahme erfolgt durch die Siedlungsentwicklung und des daraus folgenden Verkehrsmengenzuwachses und die Verlagerungen durch die Eröffnung der Nordstrasse.



Die Belastungsprognose der Abendspitze mit dem Stadttunnel Zug zeigt eine Zunahme auf der Gubelstrasse von rund 60% oder +600Fz/h im Jahr 2020 gegenüber heute. Die Daten stammen aus der Prognose im kantonalen Verkehrsmodell Zug.

Die Zunahme ist hauptsächlich auf die Verkehrsverlagerungen durch den Stadttunnel zurückzuführen.

Interpretation

4 Problemanalyse

4.1 Heutige Konfliktbereiche



Die Darstellung zeigt die wichtigsten Konfliktbereiche, wie sie heute vor Ort beobachtet werden können. Es sind dies:

- Funktion der Begegnungszone Bahnhof
- Verknüpfung der Bahnhofspassage mit der Grafenau
- Geometrien der LV-Unterführung Gubelstrasse
- Engpass zwischen dem Trottoirrand und der Rampe/Geländer der LV-Unterführung
- Fussgängerführung Dammstrasse
- Verknüpfung des kantonalen Radwegs aus Norden
- Querung der Rad Fahrenden auf der Gubelstrasse
- Erreichbarkeit der Veloabstellplätze in der Bahnunterführung.

Begegnungszone Bahnhof	Die Begegnungszone beim Bahnhof wird den Ansprüchen des Langsamverkehrs am städtischen Bahnhof Zug nicht gerecht. Die Signalisation als Begegnungszone ist jedoch positiv. Die Erschliessung des MIV (Kurzzeitparkierung, Anlieferung, Kiss&Ride, Mobility), welche in den sehr engen Platzverhältnissen angeordnet sind, beeinträchtigen die Bewegungsfreiheit der zahlreichen zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden Benutzer stark.
Verknüpfung Bahnhofpassage - Grafenau	Das Wegstück als Verbindung der Hauptunterführung des Bahnhofs zu den Liegenschaften der Grafenau und den kantonalen Verwaltungen ist unterdimensioniert und entspricht nicht dessen Bedeutung im städtischen Kontext.
LV-Unterführung Gubelstrasse	Die bestehende Unterführung der Gubelstrasse hat geometrische Mängel, welche die Sicherheit der benützenden Fussgänger und Velofahrer beeinträchtigen. Der 90° Winkel zur Südrampe birgt die Gefahr der Kollision zwischen Velo Fahrenden mit zu Fuss Gehenden. Die Lage des Fussgängerabgangs Nord, welcher direkt in die markierte Fahrspur der Velo Fahrenden mündet, ist für heraustretende Fussgänger gefährlich.
Engpass Kreisel Dammstrasse	Am Kreisel Dammstrasse ist das Trottoir im nordöstlichen Bereich zwischen der Dammstrasse und der Gubelstrasse nur rund 1.5 Meter breit. Damit wird die minimale Breite gemäss VSS von 2 Metern deutlich unterschritten. Dieser Abschnitt ist Teil der oberirdischen Fussgängererschliessung des ganzen Landis&Gyr-Areal zum Bahnhof.
Fussgängerführung Dammstrasse	Die Dammstrasse ist die Stichstrasse von Süden in das Landis&Gyr-Areal und Teil der oberirdischen Fussgängererschliessung. Das ostseitig angeordnete Trottoir ist sehr schmal, die Funktionalität des westseitigen wird durch die Baumreihe und die Kandelaber auf dem Trottoir stark beeinträchtigt. Die Entwässerungsrinne in der Mitte bietet schlechte Voraussetzungen für eine Mischverkehrsnutzung, insbesondere für die Rad Fahrenden.
Kantonaler Radweg	Der Nord-Süd verlaufende kantonale Radweg wird aus Norden mittels Bodenmarkierungen über den Park&Ride- sowie den Mitarbeitenden-Parkplatz zur Unterführung Gubelstrasse geführt. Die Linienführung ist indirekt und die Funktionalität als Veloroute wird an den Werktagen durch den Parkierungsverkehr stark beeinträchtigt.
Querung Gubelstrasse Rad Fahrende	Die Querung der Gubelstrasse ist für Rad Fahrende ausschliesslich durch die Unterführung beschildert. Velo Fahrende benutzen heute aber mehrheitlich den Kreisel Dammstrasse und unerlaubterweise den Fussgängerstreifen Gubelstrasse östlich des Kreisels. Die kürzeste Verbindung zwischen Bahnhof und kantonalem Radweg in Richtung Baar und umgekehrt ist der Fussgängerstreifen.
Veloabstellplätze Bahnunterführung	Die Veloabstellplätze in der Bahnunterführung der Gubelstrasse sind ausschliesslich via Trottoir erreichbar. Die Nordseitigen sind heute überbelegt.

4.2 Zukünftige Konfliktbereiche



Mit den Anpassungen der Aabach- und der Gubelstrasse sowie mit den Entwicklungen im Areal Foyer ergeben sich neue Konflikte. Es sind dies:

- Verknüpfung der Radwege im Kreisel Dammstrasse
- Verknüpfung der Radwege im Kreisel Aabachstrasse
- Abstand der Baulinien beim Haus West
- Querung der Gubelstrasse durch die Einfahrt zum Hochhaus
- Abstand der Baulinien beim Hochhaus
- Zweckmässigkeit der Unterführung Gubelstrasse
- Erreichbarkeit der Veloabstellplätze des Foyer Teilgebietes B (zukünftiger Bebauungsplan West)
- Leistungsfähigkeit der Fussgängerquerung Gubelstrasse sowohl für den Langsamverkehr als auch für den MIV.

Die bedeutenden Konfliktpunkte sind auch Teil des Vorprüfungsberichts des Kantons Zug zum Bebauungsplan. Im Kapitel Vertiefungen werden diese ausführlich behandelt.

