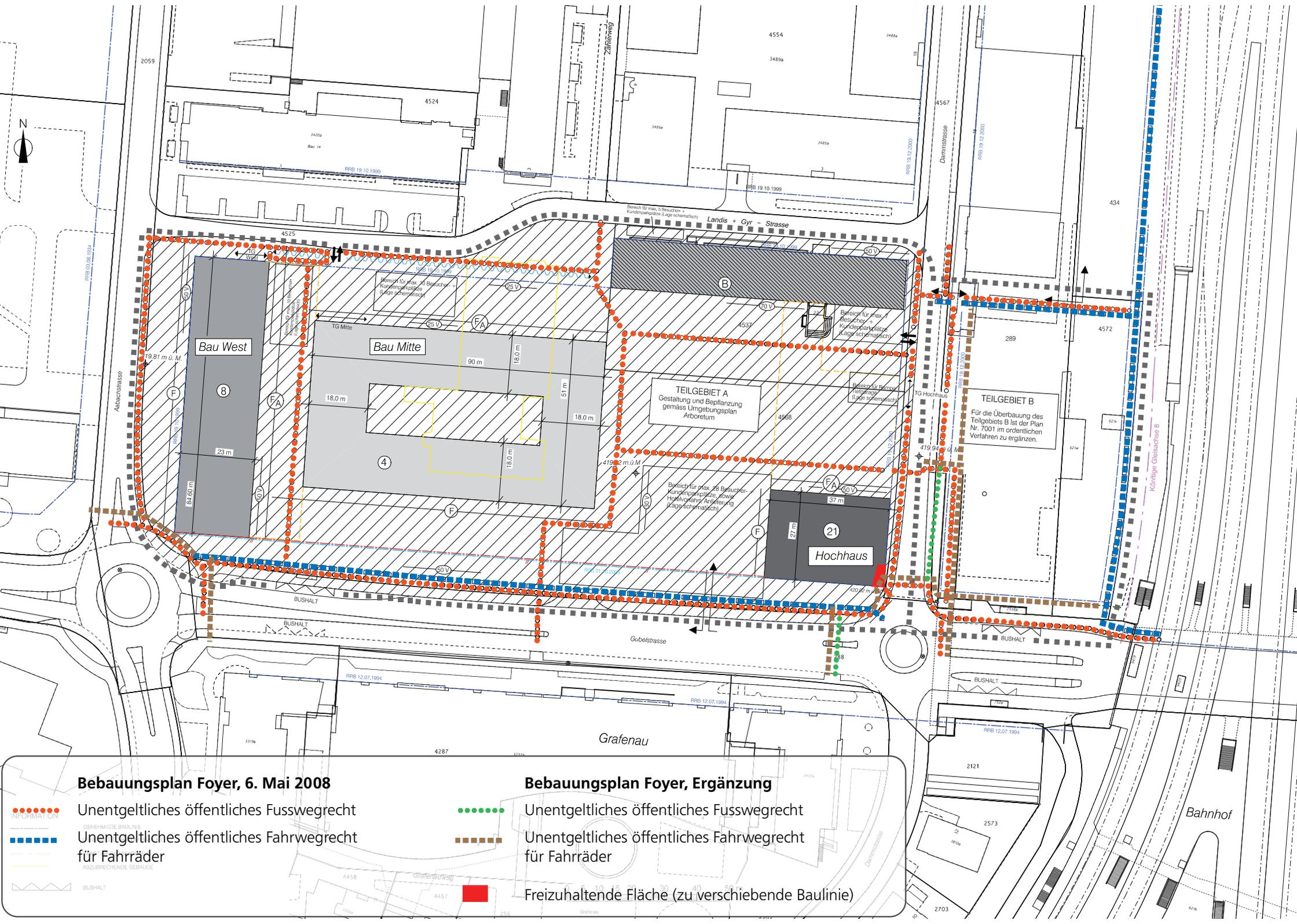


A1 Ergänzungen Bebauungsplan



Bebauungsplan Foyer, 6. Mai 2008

- Unentgeltliches öffentliches Fusswegrecht
- Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder
- Freizeithaltende Fläche (zu verschiebende Baulinie)

Bebauungsplan Foyer, Ergänzung

- Unentgeltliches öffentliches Fusswegrecht
- Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder
- Freizeithaltende Fläche (zu verschiebende Baulinie)



Bau West

Bau Mitte

Hochhaus

TEILGEBIET A
Gestaltung und Bepflanzung
gemäss Umgebungsplan
Arboretum

TEILGEBIET B
Für die Überbauung des
Teilgebiets B ist der Plan
Nr. 7001 im ordentlichen
Verfahren zu ergänzen.

Landis + Cyr - Strasse

Gubelsstrasse

Grafenau

Bahnhof

2059

4524

4554

4567

434

19,81 m u. M.

90 m

18,0 m

23 m

84,60 m

18,0 m

27 m

37 m

27 m

419,92 m u. M.

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4525

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4287

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4458

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

4457

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

2059

4554

4554

4554

4554

4554

4554

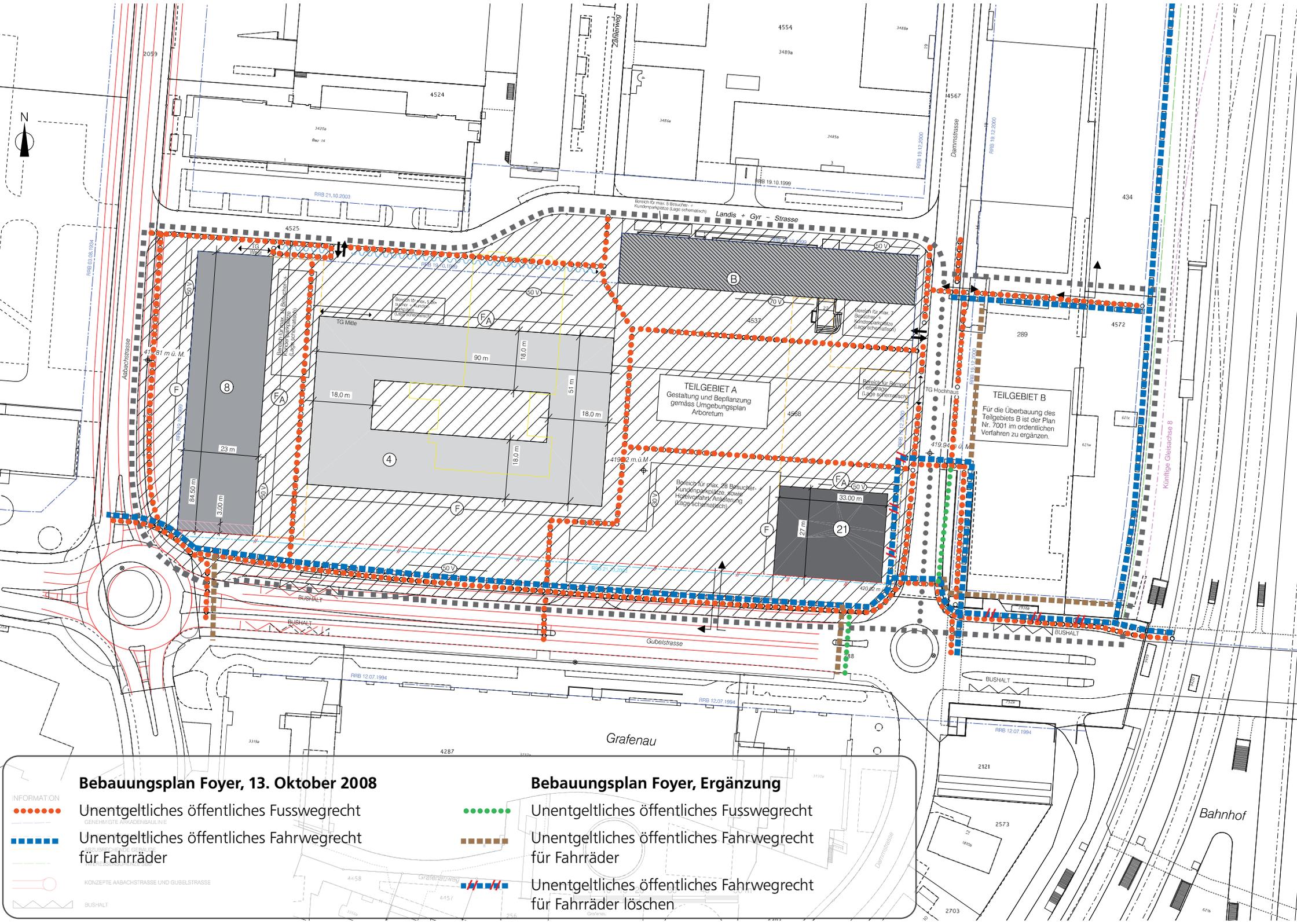
4554

4554

4554

4554

4554



Bebauungsplan Foyer, 13. Oktober 2008

- Unentgeltliches öffentliches Fusswegrecht
- Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder

Bebauungsplan Foyer, Ergänzung

- Unentgeltliches öffentliches Fusswegrecht
- Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder
- Unentgeltliches öffentliches Fahrwegrecht für Fahrräder löschen

TEILGEBIET A
Gestaltung und Bepflanzung gemäss Umgebungsplan Arboretum

TEILGEBIET B
Für die Überbauung des Teilgebiets B ist der Plan Nr. 7001 im ordentlichen Verfahren zu ergänzen.

8
23 m
84,50 m
3,00 m

4
18,0 m
9,0 m
18,0 m
5,1 m
18,0 m

21
27 m
33,00 m

289
4572
62w
62w



INFORMATION
BUSHALT

4458
6457
4287

Bahnhof

A2 Verkehrsbeobachtung 30.09.2008

Verkehrszählung Zug West, Dienstag 29. September 2008

Zählstelle Unterführung Gubelstrasse**Morgen****Verkehrszählung**

Richtung		Fussgängerfrequenzen	
		7.23 - 8.43 h	pro Stunde
Nord-Süd	Fussgänger	24	18
	Velo	13	10
Süd-Nord	Fussgänger	69	52
	Velo	1	1

Befragungen

Von	Nach	Richtung	Frequenz	Gründe für Benutzung Unterführung	Unterführung vermisst	Weshalb	Meinungsausserung	Alter	Geschlecht	Velo/FG
Bahnhof	Siemens	Süd-Nord	≥ 1 x pro W.	selten benutzt, +- zufällig alleine, will Verkehr nicht aufhalten	Nein	-	alles oke	40 - 60	männlich	Fussgänger
Bahnhof	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	angenehmer kein Verkehr	Nein	-	zu viel Verkehr allgemein	20 - 40	männlich	Fussgänger
Bahnhof	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	sicherer Gewohnheit (seit 40 Jahren)	Nein	-	-	40 - 60	weiblich	Fussgänger
Lüssirainstr. Zug	Metalli	Nord-Süd	≥ täglich	als Autofahrer genervt über FG die oben durch gehen	Ja	sicherer, kein Verkehr anhalten	-	20 - 40	weiblich	Fussgänger
Steinhausen (Bus)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten	Ja	Verkehr aufhalten	Autofahrer sollen öV benutzen, Busangebot gut (Steinhausen)	60 +	weiblich	Fussgänger
Arth-Goldau (Zug)	KPMG Landis + Gyr Strasse	Süd-Nord	< 1 x pro W.	Zufall, selten Verkehr nicht blockieren	Nein	-	-	20 - 40	männlich	Fussgänger
Bahnhof	Landis + Gyr	Süd-Nord	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten nicht am FG-Streifen warten	Nein	-	-	20 - 40	weiblich	Fussgänger
Riedmatt (Bus)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	praktisch Verkehr nicht aufhalten	Nein	-	Linie 6 nur 2 Busse/h am Sonntag, extrem voll	20 - 40	weiblich	Fussgänger
Huneberg (Zug)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	sicher, kürzer, nicht warten	Ja	immer Unterführung genutzt, normaler Weg	-	20 - 40	männlich	Fussgänger
Brunnen (Zug)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	einfacher sicherer	Ja	Sicherheit	zu viel MIV -> Umfahrung	40 - 60	männlich	Fussgänger
Biberist (SO; Zug)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten	Nein	-	Bahnhof-Unterführung sehr laut (Töff,...)	20 - 40	männlich	Fussgänger

Verkehrszählung Zug West, Dienstag 29. September 2008

Zählstelle Unterführung Gubelstrasse**Mittag****Verkehrszählung**

Richtung		Fussgängerfrequenzen	
		11.32 - 13.32 h	pro Stunde
Nord-Süd	Fussgänger	104	52
	Velo	6	3
Süd-Nord	Fussgänger	89	45
	Velo	8	4

Befragungen

Von	Nach	Richtung	Frequenz	Gründe für Benutzung Unterführung	Unterführung vermisst	Weshalb	Meinungsausserung	Alter	Geschlecht	Velo/FG
Siemens	Migros Metall	Nord-Süd	≥ täglich	spart Zeit Verkehr nicht aufhalten (wegen Abgasen)	Ja	s. Gründe	-	10 - 20	männlich	Fussgänger
Siemens	See (Zmittag)	Nord-Süd	≥ täglich	bequemer muss keine Rücksicht auf Verkehr nehmen	Ja	ist schon gut so wies ist	-	40 - 60	männlich	Fussgänger
Post	Feldstrasse (Zug)	Süd-Nord	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten obwohl: bequemer oben durch	Nein	-	Stadt eher velofreundlich, blödes Fahrverbot in linker Bahnhofsunterführung	20 - 40	weiblich	Velo
Baar (Velo)	Zug (Bahnhof)	Nord-Süd	< 1 x pro W.	ist egal	Nein	-	weniger MIV, mehr öV benutzen	40 - 60	männlich	Fussgänger
Migros Metall	Bruef Zug (Siemens)	Süd-Nord	≥ täglich	Gewohnheit	Nein	-	zu viele Ampeln, Standorte fragwürdig (z.B. vor McDonalds)	10 - 20	männlich	Fussgänger
Gubelstrasse 22, Zug	Metalli	Nord-Süd	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten (ökologisch)	Ja	weniger gefährlich	Trottoirrecke oberhalb der Unterführung beim Kreisel extrem gefährlich FG-Streifen über Dammstrasse notwendig	40 - 60	weiblich	Fussgänger
Bahnhof Stadt	Nordstrasse, Zug Siemens	Süd-Nord Süd-Nord	≥ täglich ≥ täglich	Sicherheit fast schneller schneller, ohne Warten	Ja Nein	s. Gründe -	sehr gute Verbindungen nach Zürich, innerhalb Kanton Luzern, Velonetz positiv MIV durch Altstadt negativ	40 - 60 10 - 20	weiblich weiblich	Fussgänger Fussgänger
Oberwil (Bus)	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	viel einfacher Verkehr wird nicht gestört	Ja	Verkehrsfluss	Umfahrung sehr nötig!	40 - 60	männlich	Fussgänger
Stadt	Siemens	Süd-Nord	≥ täglich	nicht warten kein Abgasgestank	Ja	s. Gründe	nur 1h-Takt ab 20 Uhr mühsam: Umsteigen in Rot- kreuz ohne Wartemöglichkeit Fahrplan Richtung Ebikon zu dünn	40 - 60	männlich	Fussgänger
Siemens	Metalli	Nord-Süd	≥ täglich	egal	Ja	eine Alternative unter Dach wenn es regnet	Weniger Strassenbaustellen, Bus wird behindert	40 - 60	weiblich	Fussgänger
Herti	Bahnhof	Nord-Süd	≥ 1 x pro W.	einfacher mit Kinderwagen Gewohnheit	Ja	angenehmer	mehr zivile Polizisten bei FG- Streifen, Lichtsignale missachtet	60 +	weiblich	Fussgänger

Verkehrszählung Zug West, Dienstag 29. September 2008

Zählstelle Unterführung Gubelstrasse**Abend****Verkehrszählung**

Richtung		Fussgängerfrequenzen	
		16.35 - 17.45 h	pro Stunde
Nord-Süd	Fussgänger	124	107
	Velo	5	5
Süd-Nord	Fussgänger	11	10
	Velo	10	9

Befragungen

Von	Nach	Richtung	Frequenz	Gründe für Benutzung Unterführung	Unterführung vermisst	Weshalb	Meinungsäusserung	Alter	Geschlecht	Velo/FG
Siemens	Bus	Nord-Süd	≥ täglich	geht nicht gerne über Strasse Verkehr nicht aufhalten	Ja	Verkehr aufhalten	zufrieden	40 - 60	weiblich	Fussgänger
Siemens	Bahnhof	Nord-Süd	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten FG-Streifen zu nahe beim Kreisel -> Verkehrsstau	Ja	praktisch, auch für Velo Unterführung schneller	Unterführung mit Graffiti verzieren wie Wand am Bahnhof	40 - 60	männlich	Fussgänger
Landis + Gyr	Bahnhof	Nord-Süd	≥ 1 x pro W.	Verkehr nicht aufhalten	Nein	-	viel öV, super	40 - 60	männlich	Fussgänger
Siemens	Rotkreuz (Zg)	Nord-Süd	≥ 1 x pro W.	keine Ahnung, zufällig	Nein	-	zu viel Verkehr allgmein	40 - 60	männlich	Fussgänger
Siemens	Luzern (Zug)	Nord-Süd	< 1 x pro W.	Ausnahme, weil Einstieg in Zug vorne	Nein	-	zufrieden	20 - 40	weiblich	Fussgänger
Bahnhof	Mettmenstetten (Velo)	Süd-Nord	≥ 1 x pro W.	sehr angenehm einfachster Weg	Ja	klare Trennung, keine Konflikte der Verkehrsströme	sehr gute Veloverbindungen in Zug	40 - 60	weiblich	Velo
Landis + Gyr	Bahnhof	Nord-Süd	≥ 1 x pro W.	nur ab und zu benutzt praktisch bei Regen	Nein	-	-	10 - 20	weiblich	Fussgänger
Laurietstr. Zug	Hertistrasse	Süd-Nord	≥ täglich	Verkehr nicht aufhalten (nervt sich als Autofahrer) kein Umweg	ja	praktisch, muss nicht über Strasse	Stadttunnel notwendig! Zuerst Infrastruktur erstellen bevor überbaut wird	40 - 60	weiblich	Fussgänger
Baarplatte, Zug	Siemens	Süd-Nord	< 1 x pro W.	normalerweise via FG-Streifen Ausnahme weil viel Zeit vorhanden	Nein	-	Zugverbindungen gut, neuer Bahnhof schön, Wunsch: 1/2h- Takt nach Luzern	40 - 60	männlich	Fussgänger
Siemens	Post -> Bhf -> Zürich	Nord-Süd	≥ 1 x pro W.	Zufall	Nein	-	Veloverbindungen nicht überall gut (z.B. Hauptstrasse Richtung Postplatz)	40 - 60	männlich	Fussgänger

Videoauswertungen

Fussgängerquerung Gubelstrasse und Kreisel Dammstrasse

Mittag

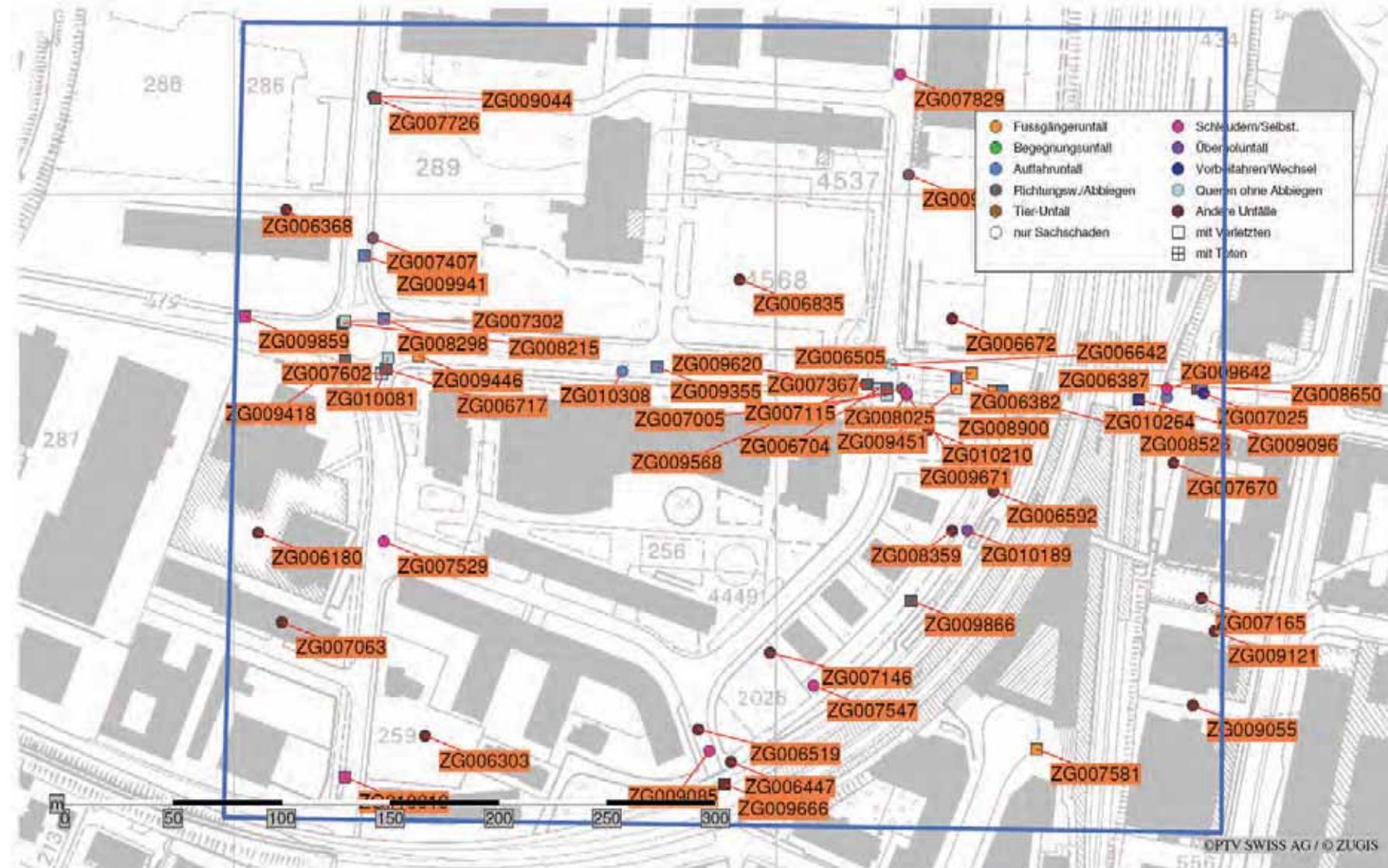
Datei	"Aufnahmebeginn"	Länge	Fussgängerstreifen				Kreisel
			Fussgänger		Velofahrer		Velofahrer
			Süd-Nord	Nord-Süd	Süd-Nord	Nord-Süd	
Kamera1_M2U00070.MPG	10:17	00:49:27	-	-	-	-	66
Kamera1_M2U00071.MPG	11:06	00:49:32	-	-	-	-	40
Kamera1_M2U00072.MPG	11:47	00:40:50	-	-	-	-	35
Kamera2_M2U00069.MPG	10:17	00:44:14	97	198	5	6	-
Kamera2_M2U00070.MPG	11:00	00:43:27	192	139	2	3	-
Kamera2_M2U00071.MPG	11:41	00:41:07	200	75	4	3	-
Kamera2_M2U00072.MPG	11:51	00:10:15	39	22	36	0	-
Summe	je ca.	02:20:00	528	434	47	12	141
Stundenmittel		01:00:00	228	187	20	5	61

A3 Unfallauswertung

ZUGER POLIZEI

Verkehrspolizeidienst

Unfallauswertung



Zug, Bahnhof West

Zeitraum 1.1.2004 - 31.12.2008



Zuger Polizei

Sicherheitspolizei
Verkehrspolizeidienst

Unfallauswertung

GK.-Nr. 070109.0040

Gemeinde: **Zug**Gebiet: **Bahnhof West** InnerortsZeitraum: **1.1.2004 - 31.12.2008**

- Gebietsauswertung

 Ausserorts

Übersicht

Jahr	Anzahl Unfälle	Verletzte	Getötete	Schaden in CHF
2004	17	6	0	44'700
2005	13	5	0	37'350
2006	6	5	0	17'850
2007	10	7	0	56'301
2008	15	8	0	66'050
	61	31	0	222'251

Anmerkung:

Die vorliegende Unfallauswertung enthält nur die polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle.

Beilagen

- Detailauswertung
- Kartenausdruck

Zuger Polizei
Verkehrspolizeidienst

Wm mbA Uttinger Roland

A4 Argumentarium Radwegführung Nord-Süd

Beim Tiefbauamt des Kantons Zug laufen zurzeit Planungen des TBA im Zusammenhang mit der Interessenslinie SBB auf dem Stammareal Nord. Dabei wird aufgrund der veränderten Randbedingungen durch den erhöhten Flächenbedarf der SBB Infrastruktur für Abstellgleise im Gleisfeld des Bahnhofs Zug die Lage des kantonalen Radweges südlich der Überführung Feldstrasse überprüft. Auf der Westseite des Radweges ist heute im Sondernutzungsplan eine Arkadenbaulinie eingetragen.

Parallel dazu erarbeiten die Stadt Zug und die Ernst Basler + Partner AG Lösungen zu offenen Fragen der Langsamverkehrsführung im Gebiet Bahnhof West/Foyer. Damit sollen die Einwendungen des Kantons Zug zum Bebauungsplan Foyer abgeschrieben werden können.

Langsamverkehrskonzept Zug-West zum Bebauungsplan Foyer

Es stehen die Varianten "Parallelführung Gleis und Erhalten der Arkadenbaulinie" sowie "Verschiebung des Radweges auf die Dammstrasse und Aufheben der Arkadenbaulinie" zur Diskussion.

Varianten

Die Auswirkungen und die damit verbundenen Vor- und Nachteile der beiden Varianten auf die Situation beim Kreisel Dammstrasse und Bahnhof Zug werden qualitativ aufgezeigt. Es sind die folgenden Randbedingungen zu beachten:

Bearbeitung

- Gewichtung und Relevanz weiterer Argumente

Randbedingungen

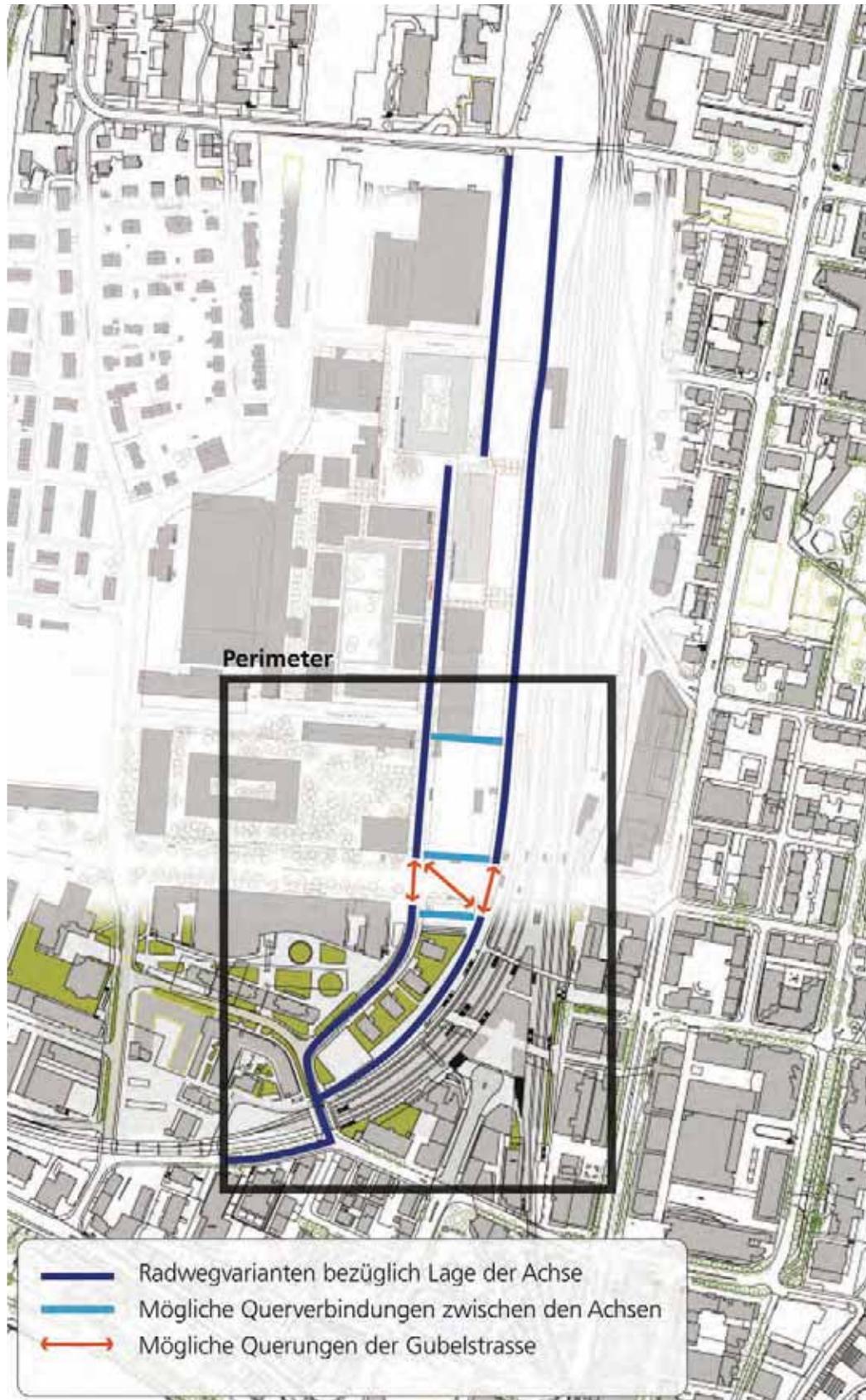
Die Gewichtung von nicht aufgeführten Argumenten kann unter Umständen schwer wiegen, wie zum Beispiel die Querung der Baufelder, die Machbarkeit einer Verknüpfung am Theilerplatz usw.

- Unterführung Gubelstrasse

Die Kompatibilität der bestehenden Unterführung der Gubelstrasse auf die verschiedenen Varianten wurde jeweils berücksichtigt. Die Relevanz dieser Argumente soll jedoch im Gesamtkontext kritisch beurteilt werden.

- Erschliessung der Velo-Parkieranlagen

Die bestehenden Velo-PAs in der SBB Unterführung nördlich der Gubelstrasse sowie die auf dem Areal Foyer Ost geplanten Velo-PAs müssen direkt erschlossen werden. Eine Verbindung zum Radweg parallel zur Gubelstrasse ist deshalb bei beiden Varianten notwendig. Bei der Variante "Parallelführung zum Gleis" ist das Queren der Gubelstrasse vom Bahngleis zum Bahnhof über den Fussgängerstreifen kaum zu unterbinden, da dies der direktesten Routenwahl entspricht.



Abschnitt nördlich der Gubelstrasse

	Ziel	Variante 1: Parallelführung zum Gleis	Variante 2: Führung des Radwegs auf der Dammstrasse
Umfeldqualität	Velorouten sollen eine hohe Umfeldqualität aufweisen. Dies gilt insbesondere für Freizeitrouten	Gleisnähe: der Weg könnte künftig unter einer Arkade und neben einer Stützmauer für das zusätzliche Gleis verlaufen, dies ist wenig attraktiv	Stadtraum: die Führung durch einen städtischen Raum ist für die Velo Fahrenden attraktiv
Oberfläche	Velorouten sollen möglichst ebene und feine Asphalt- oder Betondeckschichten aufweisen. Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr.	Wahlfreiheit: der Belag kann nach den Bedürfnissen der Velo Fahrenden ausgelegt werden	Längsrinne: in der Dammstrasse ist die Entwässerung in der Fahrbahnmitte angeordnet, was sich zusätzlich negativ auf die schmale Fahrbahn auswirkt
Verkehrsregime und -belastung	Velorouten sind wo möglich auf niedrig klassierten Strassen und Wegen mit wenig Motorfahrzeuglenker und möglichst niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf Strassen mit geeigneter Radverkehrsanlage zu führen.	Radweg: der Weg ist separiert und ausschliesslich für den Langsamverkehr	Erschliessungsstrasse: die Route verläuft auf der bestehenden Strasse, die durch den Arealverkehr und als Zufahrt zum zukünftigen Parkhaus mitgenutzt wird
Gefahrenstellen	Velorouten sollen keine Gefahrenstellen aufweisen.	Eigene Fahrbahn: durch die Trennung vom übrigen Verkehr sind die möglichen Gefahrenstellen reduziert, die seitliche Freiheit jedoch stark eingeschränkt	Mischverkehr: die Breite der bestehenden Dammstrasse ist für die künftige Belastung im Mischverkehr eher schmal
Sicherheitsempfinden	Velorouten sollen Angsträume bzw. Angst auslösende Stellen (bezüglich Belästigungen, Überfällen) möglichst meiden. Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten.	Arkade: der Velo Fahrende bewegt sich für weitere Personen schlecht sichtbar. Für Mischverkehr ist eine genügend breite Ausbildung notwendig	Offener Raum: der Radverkehr ist im öffentlichen Raum integriert und wird daher als gewohnt sicher empfunden
Erschliessung	Velorouten sollen wichtige Ziele möglichst direkt erschliessen, das heisst, Ziele sollen nicht weiter als 200m (innerorts) entfernt von der Route liegen.	Trennwirkung: das Areal muss für den Velo Fahrenden gleichzeitig auch durch die übrigen Strassen erschlossen werden	Kombination: Alltags- wie auch Freizeitverkehr sind gebündelt auf dem Strassennetz des Areals

Abschnitt südlich der Gubelstrasse

	Ziel	Variante 1: Führung durch die Begegnungszone am Bahnhof	Variante 2: Führung des Radwegs auf der Dammstrasse
Umfeldqualität	Velorouten sollen eine hohe Umfeldqualität aufweisen. Dies gilt insbesondere für Freizeitrouten	Platzmangel: der Weg führt entlang von Parkplätzen und der Bahnhofsrückseite, was eher als unangenehm empfunden wird	Stadtraum: die Führung durch den vom Quartier geprägten Raum ist für die Velo Fahrenden attraktiv
Oberfläche	Velorouten sollen möglichst ebene und feine Asphalt- oder Betondeckschichten aufweisen. Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr.	HMT: der Belag entspricht den Bedürfnissen der Velo Fahrenden	HMT: der Belag entspricht den Bedürfnissen der Velo Fahrenden
Verkehrsregime und -belastung	Velorouten sind wo möglich auf niedrig klassierten Strassen und Wegen mit wenig Motorfahrzeuglenker und möglichst niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf Strassen mit geeigneter Radverkehrsanlage zu führen.	Bahnhoferschliessung: die Route verläuft durch die intensiv genutzte Bahnhoferschliessung	Erschliessungsstrasse: die Route verläuft auf der bestehenden Strasse, welche eine geringe Verkehrsbelastung aufweist
Gefahrenstellen	Velorouten sollen keine Gefahrenstellen aufweisen.	Häufige Manöver: die verschiedenen, auf der engen Verkehrsfläche manövrierenden Verkehrsteilnehmer sind ein hohes Risiko	Mischverkehr: die Breite der bestehenden Dammstrasse ist für die künftige Belastung im Mischverkehr genügend breit
Sicherheitsempfinden	Velorouten sollen Angsträume bzw. Angst auslösende Stellen (bezüglich Belästigungen, Überfällen) möglichst meiden. Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten.	Parkierung: der Velo Fahrende bewegt sich zwischen Parkieranlagen	Offener Raum: der Radverkehr ist im öffentlichen Raum integriert
Erschliessung	Velorouten sollen wichtige Ziele möglichst direkt erschliessen, das heisst, Ziele sollen nicht weiter als 200m (innerorts) entfernt von der Route liegen.	Kombination: Alltags- wie auch Freizeitverkehr verlaufen über den Bahnhofsvorbereich, die Erschliessung bezieht sich ausschliesslich auf den Bahnhof	Trennung: längere Wege sowie die Erschliessung der Grafenau führen über die Dammstrasse, von welcher der Bahnhof direkt erreichbar ist

Querung der Gubelstrasse

Ziel	Variante 1: Dammstrasse -> Bahnhof	Variante 2: Dammstrasse -> Dammstrasse	Variante 3: Bahngleis -> Dammstrasse	Variante 4: Bahngleis -> Bahnhof
Fahrfluss	Bedingt eine Verbindung parallel zur Gubelstrasse und damit zwei Richtungsänderungen in kurzer Folge	Die Querung der Gubelstrasse kann direkt und im normalen Verkehrsablauf stattfinden	Bedingt eine Verbindung parallel zur Gubelstrasse und damit zwei Richtungsänderungen in kurzer Folge	Der Veloverkehr kann die Gubelstrasse nicht bzw. nur mit einer Unterführung vortrittsberechtigt queren
Verkehrsregime und -belastung	Velorouten sind wo möglich auf niedrig klassierten Strassen und Wegen mit wenig Motorfahrzeuglenker und möglichst niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf Strassen mit geeigneter Radverkehrsanlage zu führen.	Kreisel: die Velo Fahrenden müssen standardmässig den Kreisel benützen, die Unterführung ist nicht der Linienführung entsprechend angelegt	Kreisel: die Velo Fahrenden müssen standardmässig den Kreisel benützen, die Unterführung ist nicht der linienführung entsprechend angelegt	Es sind im heutigen Zustand keine Querungsmöglichkeiten vorhanden, ein neues Angebot ist schwierig zu realisieren
Homogenität	Velorouten sind möglichst homogen zu führen. Wechsel des Führungsprinzips und des Verkehrsregimes- bzw. der Verkehrsbelastung sind zu minimieren.	Auf beiden Strassenabschnitten wird der Velo Fahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt	Die Route wechselt von einem Radweg zu einer Erschliessungssachse und umgekehrt	Die Route wechselt von einem Radweg zu einer Begegnungszone und umgekehrt
Gefahrenstellen	Velorouten sollen keine Gefahrenstellen aufweisen.	Das Führen der Rad Fahrenden im Kreisverkehr ist für sicherheitsorientierte Fahrer nicht geeignet, sie sind gezwungen, die Fussgängerstreifen zu benützen	Das Führen der Rad Fahrenden im Kreisverkehr ist für sicherheitsorientierte Fahrer nicht geeignet, sie sind gezwungen, die Fussgängerstreifen zu benützen	Konflikt mit den zahlreichen Fussgängern nördlich und südlich der Gubelstrasse. Strassenquerung ohne Vortrittsrechte
Direktheit	Velorouten sollen möglichst direkt (Luftlinie) zwei Ziele verbinden. Umwege und Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten.	Die bestehende Unterführung hat geometrische Mängel, die zu Gefahrensituationen führen	Zweimalige Richtungsänderung. Benützen der Unterführung eher unattraktiv	Für das Anbieten einer Querung ist eine Velofurt notwendig
Erschliessung	Velorouten sollen wichtige Ziele möglichst direkt erschliessen, das heisst, Ziele sollen nicht weiter als 200m (innerorts) entfernt von der Route liegen.	Die Anbindung an den Radweg in Ost-West-Richtung auf der Gubelstrasse ist mit dem Kreisel gut machbar	Verbindung durch Kreisel direkt Die Anbindung an den Radweg in Ost-West-Richtung auf der Gubelstrasse ist mit dem Kreisel gut machbar	Radweg in Ost-West-Richtung auf der Gubelstrasse ist von Norden nur nach Westen und von Süden nur nach Osten möglich

A5 Fotodokumentation



1



4



2



5



3



6



7



10



8



11



9



12



13



16



14



17



15



18



19



22



20



23



21



24



25



28



26



29



27



30