

Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner betreffend Errichtung von Wohnstrassen

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 6. Januar 1981

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. November 1979 reichten Herr Gemeinderat Peter Rupper und Mitunterzeichner folgende Motion ein:

- "1. eine sich über das ganze Stadtgebiet erstreckende Vorabklärung durchzuführen, mit dem Ziel für eine Umwandlung in Wohnstrassen geeignete Quartierstrassen aufzulisten und deren Realisierungsprobleme zu erkennen und
2. dem Grossen Gemeinderat innert Jahresfrist hierüber Bericht zu erstatten, verbunden mit eventuellen Anträgen betreffend konkreten Projektierungskrediten.

Begründung:

Wohnstrassen erhöhen den Wohnwert ganz speziell. Fussgänger dürfen z.B. die ganze Strassenbreite benutzen und haben gegenüber Fahrzeugen den Vortritt; das Spielen auf der Strasse ist erlaubt; Fahrzeuge dürfen zirkulieren, ihr Tempo ist jedoch durch Schikanen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert.

Möglich scheint mir die Errichtung von Wohnstrassen u.a. im Gut-hirt-Quartier, im Guggitalring, an der Weidstrasse, am Bellevueweg, etc. Zur Realisierung dürften auch noch einige technische Probleme zu lösen sein, wie das Fremdparkieren und evtl. Zufahrten zu Restaurants und Kleingewerbebetrieben. M.E. kann jedoch auch hier in Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen eine Lösung gefunden werden."

An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 4. Dezember 1979 wurde die Motion erheblich erklärt.

II.

Es ist notwendig, vorerst den Begriff "Wohnstrasse" zu erläutern:

In der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beschäftigte sich eine Spezialkommission eingehend mit den Wohnstrassen. Als Ergebnis der Beratungen entstand 1978 das Normblatt SN 640243a (eingetragene Norm der Schweizerischen Normen-Vereinigung). Einleitend wird darin festgehalten, dass diese Norm Richtlinien für die Gestaltung von neuen und sanierungsbedürftigen Wohnstrassen und Wohnwegen enthalte. Sie sollen dazu beitragen, die Wohnqualität zu erhalten und zu erhöhen. Wohnstrassen

sind Erschliessungsstrassen; sie dienen der Erschliessung von Wohngebieten, wobei sie aber auch weiteren Bedürfnissen einer Wohnsiedlung wie Spiel und Begegnung gerecht werden sollen. Je nach Siedlungsstruktur und Verkehr werden sie in 3 Typen unterteilt:

a) Wohnstrassen Typ A (Wohnwege)

Fussgängerbereich mit beschränktem Zulieferdienst

b) Wohnstrassen Typ B

mit geringem Ziel- und Quellverkehr

Strassenraum in erster Linie nach den Bedürfnissen der Fussgänger gestaltet.

c) Wohnstrassen Typ C

mit grösserem Ziel- und Quellverkehr

Strassenraum in Fahrbahn und Fussgängerbereich unterteilt.

Bei der Planung von Wohnstrassen sollen gemäss Normblatt folgende allgemeinen Grundsätze berücksichtigt werden:

- Wohnstrassen dürfen nicht zum schnellen Fahren einladen und je nach Typ nicht länger als 100 - 500 m sein.
- Durch sinnvolle Netzgestaltung und durch bauliche Massnahmen ist Fremdverkehr fernzuhalten.
- Wohnstrassen haben dem natürlichen Terrainverlauf zu folgen.
- Krümmungen oder Richtungsänderungen tragen zur Bereicherung bei. Bei gerade verlaufenden Strassen können durch Fahrbahnversetzungen oder gestalterische Elemente ähnliche Wirkungen erreicht werden.
- Parkplätze für Anwohner und Besucher sind in die Gestaltung einzubeziehen. Sammelparkplätze oder Parkgaragen sind anzustreben.
- Der Beginn von Wohnstrassen soll mit baulichen oder gestalterischen Elementen gekennzeichnet werden.
- Öffentliche Verkehrsmittel sind auf Wohnstrassen nicht vorzusehen.
- Die Beleuchtung soll dem Typ angepasst werden.
- Den Bedürfnissen der Schneeräumung, der maschinellen Reinigung und der Kehrriechtabfuhr ist angemessene Rechnung zu tragen.

Wenn heute von Wohnstrassen gesprochen wird, denkt man an den Typ B. Bei der Durchsicht der Klassifizierung stellt man fest, dass der Wohnstrassen-Typ C unseren Quartierstrassen entspricht. Die bei der Erstellung derselben angewandten Kriterien entsprechen auch heute noch den speziellen Bedingungen gemäss Normblatt Typ C. Die Wohnstrassen Typ A sind Wohnwege, wie sie bereits seit vielen Jahren auch in Zug bei grösseren Ueberbauungen realisiert wurden (Herti).

Wir können uns somit auf den Typ B beschränken; denn dieser weicht vom bisherigen Strassenbau ab und ermöglicht die Realisierung von neuen Ideen.

Im Normblatt sind zusätzlich zu den allgemeinen Grundsätzen folgende Kriterien für den Wohnstrassen-Typ B aufgeführt:

- Diese Strassen erschliessen einzelne Parzellen in lockeren Wohnüberbauungen (ca 20 Einfamilienhäuser, bzw. ca 40 Wohnungen). Die Richtlinien sind auch anwendbar für Teilstücke von Strassen mit dichterem Wohnüberbauung, soweit sie keine Sammelparkplätze oder Zufahrt zu solchen aufweisen.
- Wegen des geringen Verkehrs sollen Fahrbahn und Fussgängerbereich nicht getrennt werden.
- Länge bis 300 m
- Breite 5 m
- Kurze Einengungen und Durchfahrtsbreiten von mindestens 3 m sind zulässig. Die Sichtverhältnisse müssen berücksichtigt werden.
- Längsneigung in der Regel unter 10%.
- Parkfelder für Anwohner und Besucher sind ausserhalb des Strassenraumes anzuordnen.
- Eine auf die Bedürfnisse des Fussgängers ausgerichtete Beleuchtung ist im allgemeinen ausreichend.
- Entsprechende Gestaltung des Belages.

In der neuen Signalverordnung erscheint erstmals das Signal Nr. 3.11, "Wohnstrasse". Wohnstrassen müssen an deren Anfang mit dem Signal Nr. 3.11 "Wohnstrasse" und an deren Ende mit dem Signal Nr. 3.12 "Ende der Wohnstrasse" gekennzeichnet werden. Es gelten folgende Verkehrsregeln:

- a) Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge beträgt 20 km/h. Die Führer müssen den Fussgängern den Vortritt gewähren. Fahrzeuge dürfen nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen parkiert werden.
- b) Die Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen, wobei Spiel und Sport gestattet sind. Sie dürfen die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Um Erfahrungen mit dem neuen Strassentyp zu sammeln, wurde eine 2-jährige Versuchsphase festgelegt und verfügt, dass alle Wohnstrassenprojekte, die mit dem offiziellen Wohnstrassensignal gekennzeichnet werden sollen, dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zur Genehmigung unterbreitet werden müssen. Dieses prüft, ob die für Wohnstrassen festgelegten Kriterien erfüllt sind. Nach Ablauf dieser Versuchsperiode glaubt man, genügend Erfahrungen gesammelt zu haben, um ein einheitliches Genehmigungsverfahren festlegen und dieses an die Kantone delegieren zu können.

### III.

Eine "Wohnstrasse" soll mithelfen, Quartiere wohnlicher zu gestalten. Heute steht mit Recht in den Quartieren die Wohnqualität an vorderster Stelle. Fussgänger und Kinder sollen neben Velofahrer und Autos verkehren können, ohne dass der Schwächere dauernd gefährdet ist. Die Quartierstrasse soll ein Ort der Begegnung sein. Dies bedingt aber eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit Verbotstafeln allein lässt sich diese kaum gewährleisten, sondern es muss auf einfache, aber wirksame Art eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeiten an die Quartierbedürfnisse erzielt werden. Kinder und Fussgänger sind gleichberechtigte Benützer einer Wohnstrasse wie der Autofahrer. Alle müssen zwingend aufeinander Rücksicht nehmen. Durch Integration von Spielplätzen in den Strassenraum wird sogar das Spielen auf solchen Strassen ermöglicht.

Es ist wenig sinnvoll, bereits während einer Versuchsphase sämtliche Quartierstrassen unserer Stadt einer Analyse zu unterziehen und abzuklären, ob eine Umwandlung in eine Wohnstrasse zweckmässig wäre. Wir sehen eine vorläufige Beschränkung auf einige wenige Strassen vor, um vorerst Erfahrungen sammeln zu können.

Ein erstes Versuchsstück einer Wohnstrasse wurde in Zug am Oberwilerkirchweg realisiert. Dank dem Verständnis der Anwohner und der Architekten konnte im Rahmen einer Neuüberbauung, in Absprache mit dem Stadtbauamt, der in privatem Eigentum liegende Weg im Sinne einer Wohnstrasse gestaltet werden. Charakteristisch ist eine Einengung des Strassenraumes zur Erhaltung einer Birkengruppe. Der Fahrbahnbelag wurde durch rote Pflastersteinbänder unterbrochen, um damit zu betonen, dass es sich hier nicht um eine übliche Strasse handelt. Parkfelder wurden mit Rasengittersteinen belegt.

Auch in der Ammannsmatt soll im Zuge der Erweiterungsbauten ein Strassenstück als Wohnstrasse gestaltet werden. Da dies gleichzeitig mit der Umgebungsgestaltung und der Anpassungen erfolgen wird, dürften die Kosten gering sein.

Eine weitere Studie betrifft den Lauriedhofweg. Dort müsste vor allem das Parkierungsproblem gelöst werden können.

Als Hauptversuchsobjekt erachten wir jedoch den Bellevueweg als zweckmässig. Das Begehren für einen Ausbau liegt vor. Der vor Jahren in harten Auseinandersetzungen festgelegte Strassen- und Baulinienplan sieht eine Fahrbahn von 5.0 m und ein bergseitiges Trottoir von 2.20 m vor. Diese Masse entsprechen einer Quartierstrasse nach bisheriger Klassifikation. Nach dem Normblatt "Wohnstrassen" kann der Bellevueweg unter dem Typ B eingereiht und damit auf ein separates Trottoir verzichtet werden. Die Möglichkeit, kürzere Einengungen vornehmen zu können, bietet gerade hier bedeutende Vorteile. Es ist beabsichtigt, einen ersten Entwurf mit Quartiervertretern zu besprechen und zu bereinigen, bevor er an einer Quartiersversammlung den Anwohnern unterbreitet wird. Der Bellevueweg ist eine Privatstrasse und es ist wichtig, die Meinung der Anwohner zu kennen.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 6. Januar 1981

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:      Der Stadtschreiber:  
W.A. Hegglin                      A. Grünenfelder

Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner betreffend die Errichtung von Wohnstrassen

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. Juni 1982

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. November 1979 reichten Herr Gemeinderat Peter Rupper und Mitunterzeichner folgende Motion ein:

- "1. eine sich über das ganze Stadtgebiet erstreckende Vorabklärung durchzuführen, mit dem Ziel für eine Umwandlung in Wohnstrassen geeignete Quartierstrassen aufzulisten und deren Realisierungsprobleme zu erkennen und
2. dem Grossen Gemeinderat innert Jahresfrist hierüber Bericht zu erstatten, verbunden mit eventuellen Anträgen betreffend konkreten Projektierungskrediten.

Begründung:

Wohnstrassen erhöhen den Wohnwert ganz speziell. Fussgänger dürfen z.B. die ganze Strassenbreite benutzen und haben gegenüber Fahrzeugen den Vortritt; das Spielen auf der Strasse ist erlaubt; Fahrzeuge dürfen zirkulieren, ihr Tempo ist jedoch durch Schikanen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert. Möglich scheint mir die Errichtung von Wohnstrassen u.a. im Guthirt-Quartier, im Guggitalring, an der Weidstrasse, am Bellevueweg, etc. Zur Realisierung dürften auch noch einige technische Probleme zu lösen sein, wie das Fremdparkieren und evtl. Zufahrten zu Restaurants und Kleingewerbebetrieben. M.E. kann jedoch auch hier in Zusammenarbeit mit dem Quartierverein eine Lösung gefunden werden."

Mit der Vorlage Nr. 584 vom 6. Januar 1981 berichtete der Stadtrat, wie einzelne Strassen als Wohnstrassen oder verkehrsberuhigte Strassen gestaltet werden könnten. Die Motion konnte nicht abgeschrieben werden, da die verlangte Auflistung der für Wohnstrassen geeigneten Strassen über das ganze Gemeindegebiet fehlte.

Der Stadtrat hat in der Folge eine Arbeitsgruppe zur Prüfung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingesetzt; deren Ergebnisse liegen in Form von zwei Berichten vom 29. April 1982 bei: 1. Verkehrsberuhigung, Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes und 2. Verkehrsberuhigung, Pilotstudie Guthirt.

Zudem ermöglichte der Stadtrat die Durchführung der Wanderausstellung "Wohnliche Strassen". Die Bevölkerung und insbesondere die Schulen konnten sich so mit dem Thema und den Lösungsmöglichkeiten besser vertraut machen. Verschiedene Nachbarschaften und Quartiervereine haben diese Gelegenheit benützt, um die Möglichkeiten in ihrem Quartier zu prüfen. Bewohnergruppen, Quartiervereine oder Einzelpersonen haben in der Folge für mehrere Strassen eigene Vorschläge entwickelt. Es betrifft dies die Stolzengrabenstrasse, die Weidstrasse, die Rötelstrasse, das Hänibühl, die verlängerte Hofstrasse, den Bellevueweg, den Lauriedhofweg, die innere Altstadt und den Lüssiweg. Auffällig ist, dass einerseits das Ziel der Verkehrsberuhigung allgemein anerkannt wird, andererseits aber über die zu wählenden Massnahmen unter den Anwohnern unterschiedliche oder gar widersprüchliche Ansichten herrschen. In der Regel lassen sich die Wunschvorstellungen nur mit einer Vielzahl von Massnahmen und nur im grösseren Zusammenhang des Quartiers lösen. Wohnstrassen in bereits überbauten Gebieten und nach den Regeln der Signalverordnung sind schwer zu verwirklichen. Dieselben Ziele der Wohnlichkeit lassen sich eher mit anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen verwirklichen, so dass heute in der gesamten Schweiz der Begriff der Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere zur Anwendung kommt. Die Wohnstrasse ist eine der möglichen Mittel zur Erreichung der Verkehrsberuhigung.

## II.

Die Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes (siehe beiliegender Bericht) hatte vorerst zum Ziel, diejenigen Strassen in Zug zu finden, die sich für Wohnstrassen eignen. Das Resultat fiel bescheiden aus, da an Wohnstrassen vom Bundesgesetz her sehr strenge Massstäbe angelegt werden, die nur selten zu verwirklichen sind. Mit einer neuen Definition wurden daher diejenigen Strassen ermittelt, für die verkehrsberuhigende Massnahmen möglich sind. Die zehn zur Anwendung gebrachten Kriterien erbrachten wiederum kein eindeutiges Ergebnis, so dass in einer dritten Phase drei Strassenkategorien geschaffen wurden, nämlich

1. übergeordnete Strassen, für die allein schon wegen des Verkehrsvolumens nur sehr beschränkt verkehrsberuhigende Massnahmen möglich sind;
2. sehr untergeordnete Strassen, für die verkehrsberuhigende Massnahmen gar nicht nötig sind, da nur sehr wenige Fahrzeuge, meist nur für Anwohner, verkehren, und
3. Strassen, für die Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen sind.

Für die weiteren Untersuchungen sind die rund 60 Strassen der dritten Kategorie von Interesse.

Diese 60 Strassen können nicht alle gleichzeitig untersucht und mit den entsprechenden Massnahmen umgestaltet werden. Es muss ein schrittweises Vorgehen gewählt werden, wobei auch die einzelnen Strassen im grösseren Zusammenhang betrachtet werden müssen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Fahrzeugzirkulation verändert und so andere Quartiere mehr belastet werden. Zudem müssen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden;

Fussgänger, Radfahrer, Lieferanten, Anwohnerfahrzeuge, Besucher, Durchgangsverkehr und Bus.

Die Massnahmen sind vielfältig. In der Regel ist es eine Kombination von einerseits baulichen Massnahmen, wie freiere Linienführung, Baumpflanzungen, Spiel- und Parkierungsflächen und andererseits Signalisationen, die den Fussgängern, Radfahrern oder Anwohnern Vorrechte einräumen. In allen Fällen sollen die Anwohner angehört werden. Als erster Versuch, im Sinne einer Wohnstrasse, wird im Moment der Bellevueweg bearbeitet. Erste Ideenskizzen wurden von dort wohnenden Architekten geliefert. Jetzt sollen diese Ideen mit den Anwohnern generell diskutiert werden, bevor ein eigentliches Projekt ausgearbeitet werden kann.

### III.

Die Pilotstudie Guthirt war als Versuch gedacht, das Problem mit einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise für ein ganzes Wohnquartier anzugehen. Diese Methode erwies sich gemäss beiliegendem Bericht als recht erfolgreich. Untersucht wurde das Wohnquartier östlich der Industriestrasse, im Norden durch die Göblistrasse und im Süden durch die Metallstrasse begrenzt. Es wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das den Durchgangsverkehr auf wenige Hauptachsen zusammenfasst und die vielen übrigen Strassen und Wege weitgehend beruhigt. Die Fussgänger und Radfahrer erhalten je eigene Hauptachsen. Die Massnahmen können auf diesem Konzept basierend schrittweise eingeführt werden. Sie umfassen einerseits bauliche und gestalterische Massnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit oder zum Schutz des Fussgängers. Andererseits werden verkehrspolizeiliche Massnahmen vorgesehen, die mit den baulichen Vorkehrungen koordiniert werden müssen. Es sind dies Fahrverbote, Radwege, Sackgassensignale, Einbahnstrassen und dergleichen.

Das Verkehrskonzept dient auch als Grundlage zur Ausarbeitung von Strassengestaltungsprojekten oder zur Anlegung eines neuen Radweges. Für diese Projekte werden dem Grossen Gemeinderat die entsprechenden Kreditbegehren unterbreitet. Es ist vorgesehen, in mehreren Etappen die verschiedenen Stadtteile konzeptmässig zu überprüfen und so diejenigen Strassen und Massnahmen zu ermitteln, die zu einer wohnlicheren Stadt beitragen können.

#### Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, von diesem Bericht mit Beilagen zustimmend Kenntnis zu nehmen und die Motion P. Rupper und Mitunterzeichner von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 4. Juni 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:      Der Stadtschreiber:  
W.A. Hegglin                      Dr. A. Müller

#### Beilagen:

- Verkehrsberuhigung, Grobbeurteilung des städtischen Strassen-netzes
- Verkehrsberuhigung, Pilotstudie Guthirt



# Stadtgestaltung Zug

---



Verkehrsberuhigung



## Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes

---

Bericht der Arbeitsgruppe vom 29.4.1982

STADTGESTALTUNG ZUG VERKEHRSBERUHIGUNG

GROBBEURTEILUNG DES STAEDTISCHEN STRASSENNETZES

---

BERICHT der Arbeitsgruppe vom 29. April 1982

Die Studie wurde im Auftrage des Stadtrates von folgenden Mitgliedern der Arbeitsgruppe bearbeitet

Stadtverwaltung:

Dr. R. Kugler, Stadtrat (Vorsitz)  
R. Ramp, Polizeiinspektor  
H. Schnurrenberger, Stadtingenieur  
F. Wagner, Stadtarchitekt  
C. Semadeni, Planer

Planungsbüro Guhl+Lechner+Philipp+Suter:

A. Suter  
B. Capeder

## INHALT

---

### 1. Warum Verkehrsberuhigungsmassnahmen?

---

- 1.1 Allgemeines
- 1.2 Verbesserung des Wohnumfeldes
- 1.3 Strassenkonzept
- 1.4 Vorrang für Fussgänger und Velofahrer

### 2. Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes

---

- 2.1 Vorgehen
- 2.2 Ergebnisse
- 2.3 Aufteilung des Strassennetzes

### 3. Schlussfolgerungen, weiteres Vorgehen

---

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Quartierkonzepte
- 3.3 Realisierung

## 1. WARUM VERKEHRSBERUHIGUNGSMASSNAHMEN?

---

### 1.1 Allgemeines

Der Ruf nach Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird überall dort laut, wo Menschen glauben, unter dem Privatverkehr zu leiden. Man beklagt sich über Abgase, Lärm, Gefahren, über das zunehmende Verschwinden von Vorgärten, über das Fehlen von Bäumen und von Spielmöglichkeiten usw. Dem Verlust der Strasse als Lebensraum soll entgegengewirkt werden. Was wir suchen, ist ein vernünftiges Nebeneinander von Mensch und Auto.

Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs sind bei Erschliessungsstrassen in Wohngebieten sinnvoll und möglich. Bei Hauptverkehrsstrassen und Sammelstrassen, auf denen der Autoverkehr kanalisiert werden soll, sind solche Massnahmen nur beschränkt realisierbar.

### 1.2 Verbesserung des Wohnumfeldes

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer so beeinflussen, dass sie die Wohnqualität eines Quartiers oder eines Quartierteils weniger stören. Dabei geht es jedoch nicht darum, das quartiereigene Verkehrsvolumen zu reduzieren.

Zur Verbesserung des Wohnumfeldes gehört die Schaffung von zusätzlichen Flächen für Begegnung und Spiel. Dabei müssen auch Massnahmen ins Auge gefasst werden, welche den ruhenden Verkehr einschränken oder anders organisieren.

Die bewusste Gestaltung des Strassenraumes als Teil des Lebensraumes soll helfen, die Wohnqualität zusätzlich zu steigern.

### 1.3 Strassenkonzept

Der Verkehrsrichtplan der Stadt Zug bestimmt diejenigen Strassenzüge, die den Grossteil des Verkehrs aufnehmen sollen. Es sind dies die Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Sammelstrassen (SS). Auf allen andern Strassen ist Fremdverkehr unerwünscht. Fussgängerverkehr und Kommunikationsmöglichkeiten haben Vorrang. Der quartierfremde Verkehr soll hier durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen abgehalten werden.

1.4 Vorrang für Fussgänger und Velofahrer

Den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Fussgängern und Velofahrern, soll durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen mehr Schutz gewährt werden. Besondere Beachtung verdienen die Kreuzungen zwischen den Fussgängern und Velos einerseits und den Autos andererseits. Als Grundlage dient ein weiträumiges Konzept der Velorouten und das Netz der wichtigen Fussgängerbeziehungen, wie sie im Verkehrsrichtplan und im Landschaftsrichtplan dargestellt sind.

## 2. GROBBEURTEILUNG DES STAEDTISCHEN STRASSENNETZES

---

### 2.1 Vorgehen

Ausgehend vom Verkehrsrichtplan der Stadt Zug sind alle Strassen, die eine Verbindungs- oder Sammelfunktion erfüllen, für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ausgeklammert worden. Gleiches gilt für Strassenzüge, auf denen ein Bus verkehrt und für reine Fusswege.

Die verbleibenden Strassen wurden anhand einer Kriterienliste beurteilt und bewertet.

Kat.	Kriterien	Gewichtung
A	Nutzung der Liegenschaften (Wohnen, Gewerbe)	1
B	Gestaltung des Strassenraumes	2
C	Grösse des Einzugsgebietes	1
D	Strassenlänge	1
E	Verkehrssicherheit	2
F	Anteil des Fremdverkehrs	2
G	Art der Parkierung	1
H	Verkehrsverlagerung durch verkehrsberuhigende Massnahmen	1
I	Bedeutung des Strassenstückes als Fussweg	2
K	Bedeutung des Strassenstückes als Veloroute	1

## 2.2

### Ergebnisse

Das Resultat dieser Beurteilung hat nicht befriedigt. Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, dass eine Grobbeurteilung von einzelnen Strassenstücken keine brauchbare Entscheidungsgrundlage für die Realisierung abgibt.

Die Pilotstudie Guthirt hat gezeigt, dass die Frage, ob ein Strassenstück für verkehrsberuhigende Massnahmen in Frage kommt oder nicht, immer im Rahmen eines Quartiers oder Quartier-teils beurteilt werden muss:

Ausschlaggebend ist meist die Funktion des jeweiligen Strassenstückes im Verkehrskonzept eines Quartiers. Nun weisen aber die wenigsten Quartiere der Stadt auf der Stufe der Quartierstrassen, Fusswege und Velowege ein klares Konzept auf, und meist sind zudem verschiedene Konzepte denkbar. Offensichtlich ist auch, dass zwischen den sehr verschiedenartigen verkehrsberuhigenden Massnahmen und dem Verkehrskonzept eines Quartiers sehr enge Wechselbeziehungen bestehen.

Die Arbeitsgruppe hat sich aus diesen Gründen darauf beschränkt, das Strassennetz nach den drei folgenden Eignungskategorien aufzuteilen:

- Kat. 1: Strassen mit Sammelfunktion oder mit Bus, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen nur sehr beschränkt in Frage kommen.
- Kat. 2: Untergeordnete Strassen und Wege, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen nicht erforderlich sind.
- Kat. 3: Strassen, auf denen grundsätzlich verkehrsberuhigende Massnahmen denkbar sind und für die solche Massnahmen geprüft werden sollen. Eine abschliessende Beurteilung ist meist erst möglich, wenn für den jeweiligen Quartierteil ein Verkehrskonzept vorliegt, das Auskunft über die wichtigsten Fussgängerachsen und Velorouten gibt und auch die zu ergreifenden verkehrsberuhigenden Massnahmen aufzeigt.

2.3. Aufteilung des Strassennetzes

QUARTIER	Strassen mit Sammel- funktion oder mit Bus	Untergeordnete Strassen und Wege	Strassen, für die verkehrs- beruhigende Massnahmen geprüft werden sollen	Verkehrspolizeiliche Massnahmen Stand April 1982:
ALTSTADT	Grabenstrasse Neugasse	Ankengasse Falkengasse Fischmarkt Fortunagässli Goldgasse Graben Kapuzinergässli Knopfliweg (Teilstück) Landgemeindeplatz Löbernsteig Löwenplatz Mühliweg Münzgässli Ober Altstadt Raingässli St. Antonsgasse Schanz Schwanengasse Süsswinkel Unter Altstadt	Dorfstrasse Kirchenstrasse St. Oswaldgasse Seestrasse Zeughausgasse	Teilfahrverbot Einbahn Einbahn / Teilfahrverbot  Einbahn
NEUSTADT	Alpenstrasse Baarerstrasse (Teilstück) Bahnhofstrasse Bundesplatz Chamerstrasse (Teilstück) Dammstrasse Gotthardstrasse Gubelstrasse (Teilstück) Metallstrasse (westlicher Teil) Poststrasse Vorstadt	Albisstrasse An der Aa Bleichimattweg (Teilstück) Bergliweg (Teilstück) Kiesplatzstrasse Reiffergässli	Erlenstrasse Gartenstrasse Haldenstrasse (Teilstück) Industriestrasse (südliche Verlängerung) Lauriedstrasse Metallstrasse (östlicher Teil) Pilatusstrasse Rigistrasse Schmidgasse	Einbahn Einbahn Privatstrasse  Privatstrasse z.T. Einbahn  Privatstrasse  Einbahn Einbahn
OBERWIL	Artherstrasse (Teilstück) Tellenmattstrasse Widenstrasse	Bruder-Klausen-Weg Bärengasse Rebmatt Spielhof	Angelgasse Brunnenmattstrasse Leimatt Stolzengrabenstrasse	Teilfahrverbot  Sackgasse, Einbahn Sackgasse
GIMENEN	Artherstrasse (Teilstück) Gimenenstrasse Zugerbergstrasse (Teil- stück) Fridbachweg	Geissbodenstrasse (Teil- stück) Hasenbühlweg	Bellevueweg Hofstrasse (ab Fridbach) Meisenbergstrasse	Privatstrasse Mfz Fahrverbot Privatstrasse
ST. MICHAEL	Artherstrasse (Teilstück) Hofstrasse (Teilstück) Waldheimstrasse (Teil- stück)	Bernoldweg Blumenhofweg Brüschentrain Bützenweg Klosterweidweg Krottengässli Steingässli Neufrauenstein Obere Roostmatt	Guggitalring Hänibühl Institutstrasse Kirchmattstrasse Klosterstrasse Münibachstrasse Oberwiler Kirchweg Schwertstrasse	Einbahn Einbahn   Privatstrasse Sackgasse
ROSENBERG	Aegeristrasse (Teilstück) Fadenstrasse Rosenbergstrasse Waldheimstrasse (Teil- stück) Weidstrasse Weinbergstrasse	Blasenbergstrasse (Teil- stück) Bohlgutsch Hänggelisteig Gutschweg Schönbühl Unterleh Weinberghöhe	Aegerisaumweg Bohlstrasse Hänggeli Höhenweg Im Röteli Oberleh Obmoos Ringstrasse Rosenbergweg	Einbahn Einbahn, Fahrverbot   Sackgasse Einbahn, Teilfahrverbot  Einbahn

QUARTIER	Strassen mit Sammel- funktion oder mit Bus	Untergeordnete Strassen und Wege	Strassen, für die verkehrs- beruhigende Massnahmen geprüft werden sollen	Verkehrspolizeiliche Massnahmen Stand April 1982:
LORETO	Aegeristrasse (Teilstück) Alte Baarerstrasse Loretostrasse	Weiherstrasse Blumenweg Grünring Lindenweg Rothusweg Terrassenweg	Guggiweg Loretostrasse Lüssiweg (Teilstück) Loretohöhe Oberallmendweg (Teilstück) Rothusweg	Fahrverbot  Sackgasse, Teilfahrverbot  Teilfahrverbot
GUTHIRT	Baarerstrasse (Teilstück) Feldstrasse (Teilstück) Göblistrasse Grienbachstrasse Gubelstrasse (Teilstück) Industriestrasse (Teil- stück) Innere Güterstrasse Oberallmendstrasse Schlachthausstrasse	Aeussere Güterstrasse Bachstrasse Bleichimattweg (Teilstück) Bleichistrasse Eichweg Franz Rittmeyerweg Gärtliweg Grundweg Landhausweg Sonnenstrasse Tirolerweg Wiesenweg	Ackerstrasse Florastrasse Flurweg Guthirtstrasse Haldenstrasse (Teilstück) Ibelweg Lauriedhofweg Lauriedstrasse (Teilstück) Lüssiweg (Teilstück) Mattenstrasse Oberallmendweg (Teilstück)	Einbahn, Privatstrasse Privatstrasse z.T. Privatstrasse Privatstrasse Teilfahrverbot z.T. Sackgasse und Einbahn z.T. Privatstrasse  z.T. Einbahn Teilfahrverbot
HERTI	Aabachstrasse Allmendstrasse Chamerstrasse (Teilstück) Eichwaldstrasse Feldstrasse (Teilstück) General Guisan-Strasse Gubelstrasse (Teilstück) Letzistrasse St. Johannesstrasse	Am Letzibach Fliederweg Nelkenweg Neuweg	Chamer Fussweg (Teilstück) Gartenstadt Hertistrasse Weststrasse	Fahrverbot Teilfahrverbot Teilfahrverbot Teilfahrverbot
LORZEN	Chamerstrasse (Teilstück) Kollerstrasse Schochenmühlestrasse Steinhauserstrasse	Höfenstrasse Lorzenweg Sumpfweg Steinhauser Fussweg Zanggenrütiweg Brüggliweg Chamer Fussweg (Teilstück)	Ammannsmatt Riedmatt	Sackgasse

### 3. SCHLUSSFOLGERUNGEN, WEITERES VORGEHEN

---

#### 3.1 Allgemeines

Diese Untersuchung zeigt, dass insgesamt ca. 60 Strassen (oder Teilstücke) grundsätzlich für Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Frage kommen. Dies ist eine überraschend hohe Anzahl, welche einen entsprechend hohen Planungsaufwand für die nachfolgenden Abklärungen erfordert. Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass Prioritäten zu setzen sind, und dass etappenweise vorzugehen ist.

#### 3.2 Quartierkonzepte

Die Abklärungen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen quartierweise weiterverfolgt werden. Es wird vorgeschlagen, für die 10 Stadtquartiere jeweils ein Konzept im Sinne der Pilotstudie Guthirt zu erarbeiten. Gestützt auf dieses Konzept werden dann die möglichen Massnahmen geprüft. Dabei sollen sowohl verkehrspolizeiliche Massnahmen (Signalisation) als auch jene der baulichen Massnahmen (Gestaltung) angewendet werden.

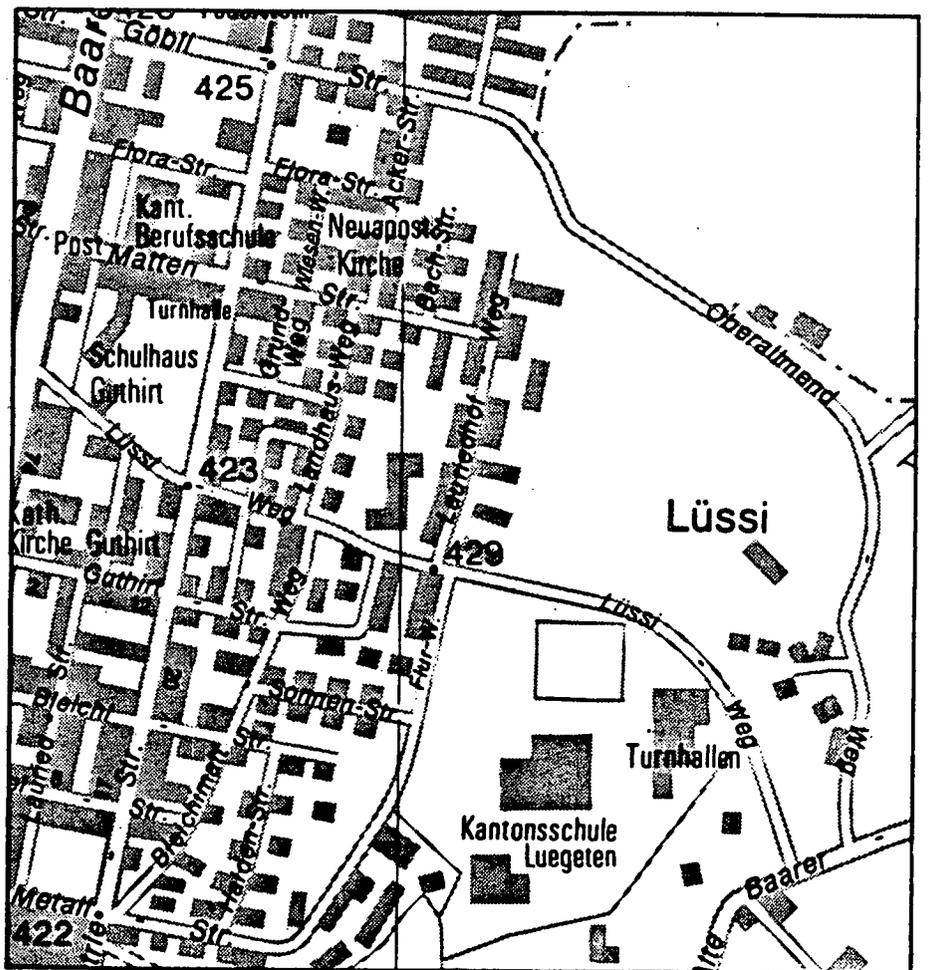
#### 3.3 Realisierung

Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen können nur schrittweise verwirklicht. Als Grundlage dient das Quartierkonzept. Bei grösseren Strassenumbauten werden die entsprechenden Kreditvorlagen dem Grossen Gemeinderat vorgelegt. Kleinere Massnahmen wie Trottoiranhebungen, Baumpflanzungen, Fahrverbote oder Radfahrersignalisationen werden im Rahmen des Budgets verwirklicht. In allen Fällen werden die betroffenen Bewohner vorgängig informiert.



# Stadtgestaltung Zug

## Verkehrsberuhigung



# Pilotstudie Guthirt

Bericht der Arbeitsgruppe vom 29.4.1982

## INHALT

---

1. Problemstellung
2. Gegebenheiten
3. Zielvorstellungen und Verkehrskonzept
4. Massnahmen
5. Zusammenfassung

Die Studie wurde im Auftrage des Stadtrates von folgenden Mitgliedern der Arbeitsgruppe bearbeitet

### Stadtverwaltung:

Dr. R. Kugler, Stadtrat (Vorsitz)  
R. Ramp, Polizeiinspektor  
H. Schnurrenberger, Stadtingenieur  
F. Wagner, Stadtarchitekt  
C. Semadeni, Planer

### Planungsbüro Guhl+Lechner+Philipp+Suter:

A. Suter  
B. Capeder

1. PROBLEMSTELLUNG

---

Anlass dieser Studie ist die Motion von Gemeinderat P. Rupper. Die Motion verlangt eine Uebersicht über diejenigen Strassen, welche als Wohnstrassen ausgestaltet werden könnten. Eine erste Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes ergab, dass diese Frage erst aufgrund eines quartierbezogenen Verkehrskonzeptes abschliessend beurteilt werden kann, das über die wichtigsten Fusswege, Velorouten und die Funktionen der einzelnen Strassen Auskunft gibt.

Die vorliegende Pilotstudie soll für einen Teil des Quartiers Guthirt ein solches Verkehrskonzept aufzeigen. Es ist vorgesehen, auch für andere Quartiere analoge Konzepte zu erarbeiten. Es geht dabei immer um die Frage, mit welchen verkehrsberuhigenden Massnahmen

- der Fremdverkehr ferngehalten
- die Fussgängerachsen und Velorouten aufgewertet und
- die Wohnlichkeit im Quartier verbessert werden kann.

Auch wenn diesen Studien der Verkehrsrichtplan als Richtschnur dient, stehen Massnahmen im Vordergrund, die innerhalb der nächsten fünf Jahre ergriffen werden können.

Das Planungsgebiet wird durch folgende Strassenzüge abgegrenzt:

- im Westen:           Industriestrasse
- im Norden:          Göblistrasse
- im Osten:           Stadtumfahrung
- im Süden:            Gubelstrasse

2. GEgebenheiten

- Das Quartier ist weitgehend überbaut. Es sind keine Umstruktuirungen im Gang. Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser sind gleichermaßen vertreten, so dass auf eine ausgeglichene Bevölkerungsstruktur geschlossen werden darf. Die Aussenflächen werden grösstenteils privat genutzt. Das Quartier macht für den Aussenstehenden einen wohnlichen Eindruck.
- Das Auto hat erst nach der Bebauung im Quartier Einzug gehalten. Dementsprechend ist das Erschliessungssystem aufgebaut. Namentlich die Parkierung muss vielerorts recht unkonventionell gelöst werden. Zahlreiche untergeordnete Strassen sind Privatstrassen.
- Die Industriestrasse ist die Hauptsammelachse dieses Quartiers. Auf ihr verkehrt der Bus.
- Die Kantonsschule hat eine massive Verkehrszunahme gebracht.
- Der Lüssiweg weist einen hohen Anteil Fremdverkehr auf.
- Das Quartier wird durch einen Fussweg durchquert (Bleichmattweg - Landhausweg - Ackerstrasse).
- Verkehrszählungen am Lüssiweg (zwischen Lauriedhofweg und Industriestrasse) im März 1982 ergaben folgende Werte:

Handzählungen							
Fahrtrichtung		Stadteinwärts			Stadtauswärts		
Fahrzeuge		MFZ	Mofas	Velos	MFZ	Mofas	Velos
Tage	Zeit						
25.3.1982	1200-1400 h	299	158	257	237	91	167
25.3.1982	1600-1800 h	286	118	268	358	18	39
25.3.1982	1900-2100 h	162	40	40	170	22	29
Total in sechs Stunden		747	316	565	765	131	235
Gerätezahlung beide Richtungen (je 24 Stunden)							
Tage							
23./24.3.1982		3566 Fahrzeuge (Spitze 1700-1800 h)					
24./25.3.1982		3632 Fahrzeuge (Spitze 1700-1800 h)					

### 3. ZIELVORSTELLUNGEN UND VERKEHRSKONZEPT

---

#### 3.1 Zielvorstellungen

- Hauptanliegen ist, durch verkehrsberuhigende Massnahmen den Fremdverkehr aus dem Quartier fernzuhalten.
- Die wichtigsten Fussgängerachsen sowie die wichtigen Velo- und Mofarouten sollen attraktiver und sicherer werden.
- Die verkehrsberuhigenden Massnahmen sollen die Wohnlichkeit im Quartier verbessern. Es sind jedoch keine zusätzlichen Flächen für Spiel und Erholung erforderlich.

#### 3.2 Verkehrskonzept

##### - Motorfahrzeuge

Folgende Strassen bleiben Sammelstrassen:

- . Industriestrasse
- . Göblistrasse - Oberallmendweg

Solange die Gutschrankabfahrt nicht besteht, muss der Lüssiweg Sammelstrassenfunktion übernehmen.

Alle übrigen Strassen sind Erschliessungsstrassen mit Mischverkehr.

Die Zahl der Parkplätze soll erhalten bleiben. Die Anordnung der Parkplätze kann im Zuge von verkehrsberuhigenden Massnahmen verändert werden.

##### - Oeffentlicher Verkehr

Die bestehende Buslinie bleibt auf der Industriestrasse. Es sind keine Ergänzungen vorgesehen.

##### - Fussgängerachsen

Als wichtigste Fussgängerachsen im Quartier gelten:

- . Bleichimattweg - Landhausweg - Ackerstrasse
- . Lüssiweg mit seiner Fortsetzung bis zur Baarerstrasse

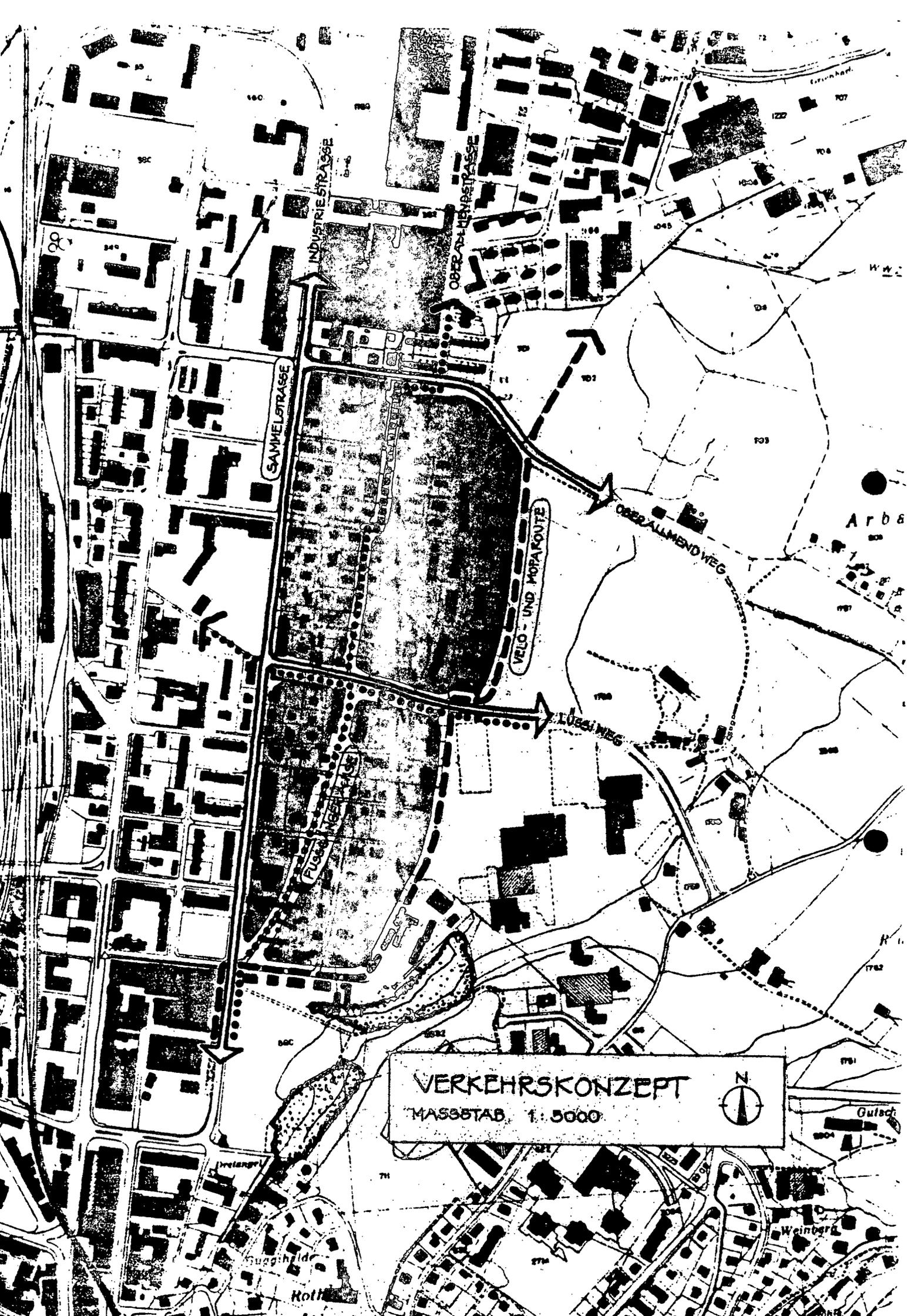
Auf den übrigen Strassen soll sich der Fussgänger möglichst sicher bewegen können.

- Velo- und Mofarouten

Als Zufahrt zur Kantonsschule und als Verbindung zwischen Inwil und Stadtzentrum soll neben den Sammelstrassen eine neue Velo- und Mofaroute zur Verfügung gestellt werden:

- . Metallstrasse - Flurweg - Neue Verbindung zum Oberallmendweg - Fortsetzung Richtung Inwil

Die übrigen Strassen und Wege im Quartier sollen nur von den Anwohnern mit Velos und Mofas befahren werden.



SAMMELSTRASSE

INDUSTRIESTRASSE

OBERALLMENDSTRASSE

VELO- UND MOFAROUTE

OBERALLMENDWEG

FUßWEG

LÖSSWEG

VERKEHRSKONZEPT  
MASSSTAB 1:5000



Arb 8

Gulch

Weinberg

Rolle

#### 4. MASSNAHMEN

---

##### 4.1 Verkehrspolizeiliche Massnahmen

Verkehrsberuhigung durch Signalisation von Verkehrsbeschränkungen ist billig und rasch realisierbar. Allerdings unterliegen Signalisationsänderungen der Strassenverkehrsgesetzgebung bzw. der entsprechenden Signalisationsverordnung und es können durch Einsprachen Verzögerungen entstehen. Die Massnahmen können mit geringem Aufwand rückgängig gemacht werden. Entscheidend sind die Kontrollmöglichkeiten.

##### - Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet

Alle Einfahrten von den Sammelstrassen (Industriestrasse und Göblistrasse) in die Wohnquartiere sind mit diesem Signal zu versehen. Dadurch soll der Schleichverkehr unterbunden werden.

##### - Geschwindigkeitsbeschränkungen / Lastwagenverbot

Der Lüssiweg ist mit der Tafel "Tempo 50" zu signalisieren und mit dem Zeichen "Achtung Kinder" zu kombinieren. Der Verkehr soll dadurch verlangsamt werden. Die Tafel "Verbot für Lastwagen" ist wie bisher beizubehalten.

##### - Weitere Massnahmen

Mit Verkehrstafeln lassen sich die Quartierstrassen beruhigen, aber schöner werden sie dadurch nicht. Es wird als unangenehm empfunden, unablässig durch Gebots- und Verbotstafeln gelenkt zu werden. Sackgassen und Einbahnregelungen werden parallel zu den baulichen Massnahmen separat festgelegt.

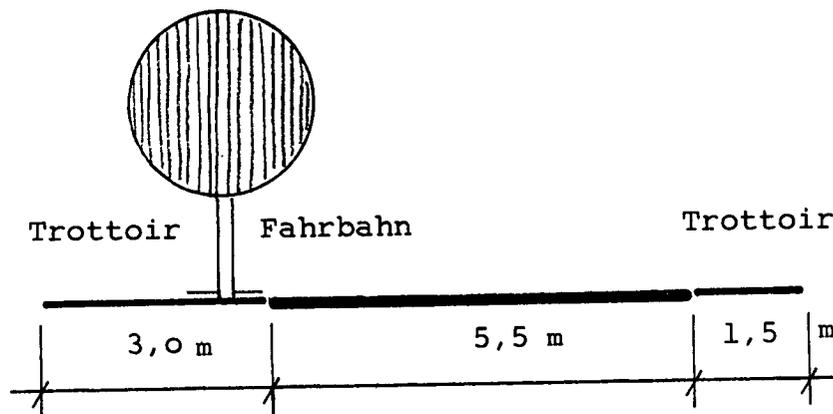
##### 4.2 Bauliche Massnahmen

Mit baulichen Massnahmen kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer jedoch direkt beeinflusst werden. Sie wirken im Gegensatz zu den verkehrspolizeilichen Massnahmen auch ohne Kontrolle. Zudem kann hier der Gemeinderat im Rahmen des Strassen- und Baulinienverfahrens Einfluss nehmen.

- Sammelstrassen

Damit der Fremdverkehr aus dem Quartier ferngehalten und der Verkehr verlangsamt werden kann, werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- . Entlang den Sammelstrassen (Industriestrasse und Göblistrasse) sind alle Trottoirs im Bereich der Einfahrten durchzuziehen. Die Einfahrten in die Wohnquartiere sollen damit "getarnt" werden.
- . Der Lüssiweg ist im Hinblick auf eine sichere und attraktive Fussgängerachse wie folgt auszubauen:



Entlang des breiteren, in Richtung Stadtzentrum gelegenen Trottoirs sind zur optischen Trennung der Fussgänger von der Fahrbahn und zur Mitgestaltung des Strassenraumes Bäume anzupflanzen.

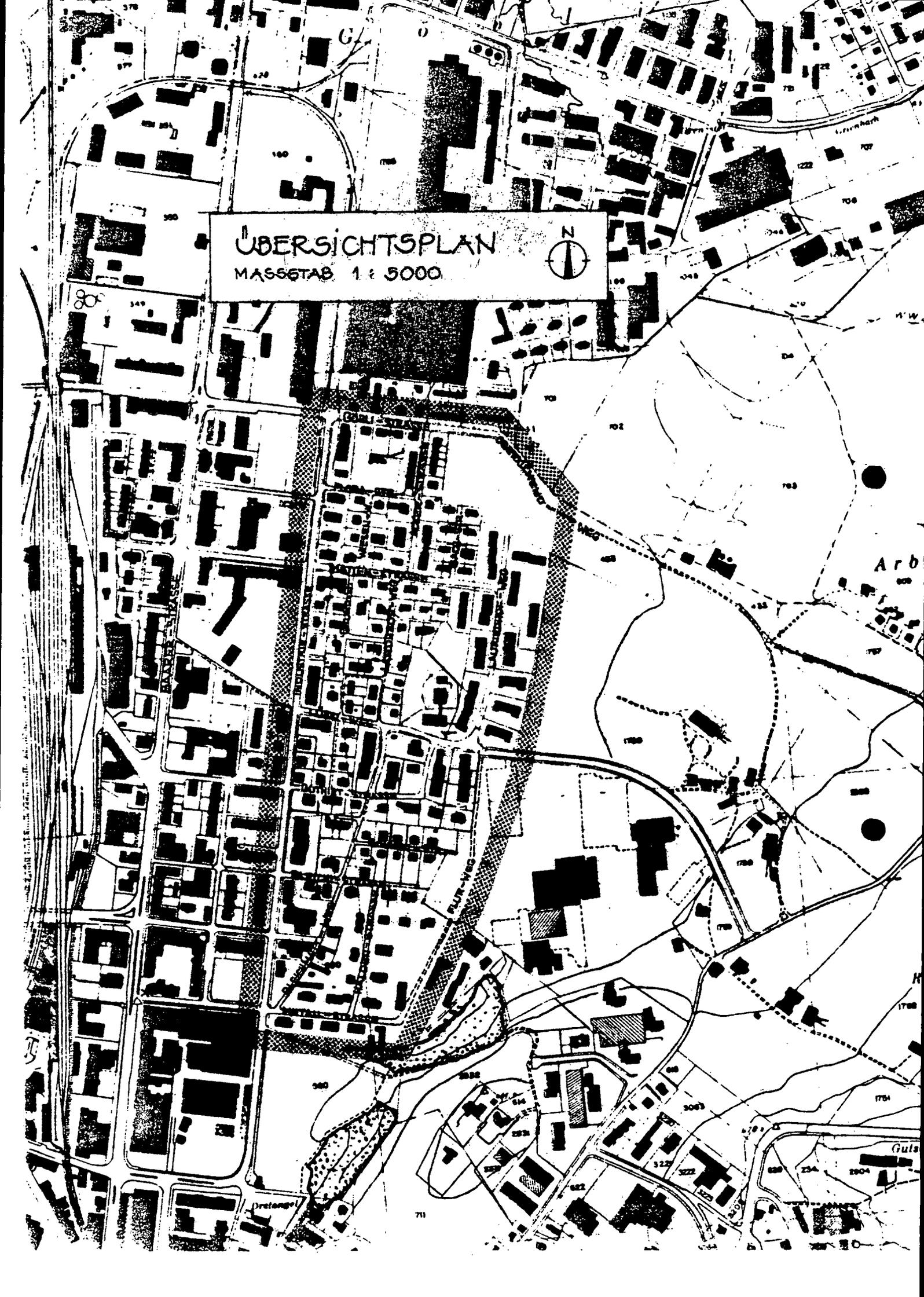
- Fussgängerachsen

- . Der Kreuzungsbereich der Fussgängerachse Bleichimattweg - Landhausweg - Ackerstrasse mit dem Lüssiweg ist so zu markieren (Fussgängerstreifen und eventl. Strassenbelagwechsel) resp. auszugestalten, dass der Fussgänger die Strasse sicher überqueren kann. Von einer Aufpflasterung ist abzusehen.
- . Die Ackerstrasse, ein Teil des Landhausweges sowie die Mattenstrasse sind wohnstrassenähnlich auszugestalten (Aufhebung des Trottoirs, wechselseitige Parkierung, Pflanzen von Bäumen etc.).
- . Im Rahmen einer Neuüberbauung im Bereich Bleichimattweg ist die Fussgängerachse zu integrieren.

- Velo- und Mofaroute

- . Die Uebergänge über den Lüssiweg und den Oberallmendweg sind so zu markieren (Bodenbelagswechsel) resp. auszugestalten, dass die Velo- und Mofafahrer die Strasse sicher überqueren können.
- . Der Abschnitt Metallstrasse - Flurweg sowie die neue Verbindung in Richtung Inwil sind als Veloweg zu signalisieren und entsprechend auszugestalten.

ÜBERSICHTSPLAN  
MASSSTAB 1 : 5000



5. ZUSAMMENFASSUNG

---

Die Pilotstudie Guthirt hat gezeigt, dass im Hinblick auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen das quartierweise Vorgehen sich als sinnvoll erwiesen hat. Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen erkennen, dass das angestrebte Ziel selten durch einzelne Massnahmen, sondern vielmehr durch ein ganzes Massnahmenpaket erreicht wird, wobei die verkehrspolizeilichen Massnahmen durch bauliche Massnahmen unterstutzt werden sollten. Aufgrund der gemachten Erfahrungen kann die Studie Guthirt f#ur weitere Studien in den andern Quartieren als wegweisend angenommen werden.

Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner betreffend Errichtung von Wohnstrassen

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 6. Januar 1981

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. November 1979 reichten Herr Gemeinderat Peter Rupper und Mitunterzeichner folgende Motion ein:

- "1. eine sich über das ganze Stadtgebiet erstreckende Vorabklärung durchzuführen, mit dem Ziel für eine Umwandlung in Wohnstrassen geeignete Quartierstrassen aufzulisten und deren Realisierungsprobleme zu erkennen und
2. dem Grossen Gemeinderat innert Jahresfrist hierüber Bericht zu erstatten, verbunden mit eventuellen Anträgen betreffend konkreten Projektierungskrediten.

Begründung:

Wohnstrassen erhöhen den Wohnwert ganz speziell. Fussgänger dürfen z.B. die ganze Strassenbreite benutzen und haben gegenüber Fahrzeugen den Vortritt; das Spielen auf der Strasse ist erlaubt; Fahrzeuge dürfen zirkulieren, ihr Tempo ist jedoch durch Schikanen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert.

Möglich scheint mir die Errichtung von Wohnstrassen u.a. im Guthirt-Quartier, im Guggitalring, an der Weidstrasse, am Bellevueweg, etc. Zur Realisierung dürften auch noch einige technische Probleme zu lösen sein, wie das Fremdparkieren und evtl. Zufahrten zu Restaurants und Kleingewerbebetrieben. M.E. kann jedoch auch hier in Zusammenarbeit mit den Quartiervereinen eine Lösung gefunden werden."

An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 4. Dezember 1979 wurde die Motion erheblich erklärt.

II.

Es ist notwendig, vorerst den Begriff "Wohnstrasse" zu erläutern:

In der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beschäftigte sich eine Spezialkommission eingehend mit den Wohnstrassen. Als Ergebnis der Beratungen entstand 1978 das Normblatt SN 640243a (eingetragene Norm der Schweizerischen Normen-Vereinigung). Einleitend wird darin festgehalten, dass diese Norm Richtlinien für die Gestaltung von neuen und sanierungsbedürftigen Wohnstrassen und Wohnwegen enthalte. Sie sollen dazu beitragen, die Wohnqualität zu erhalten und zu erhöhen. Wohnstrassen

sind Erschliessungsstrassen; sie dienen der Erschliessung von Wohngebieten, wobei sie aber auch weiteren Bedürfnissen einer Wohnsiedlung wie Spiel und Begegnung gerecht werden sollen. Je nach Siedlungsstruktur und Verkehr werden sie in 3 Typen unterteilt:

a) Wohnstrassen Typ A (Wohnwege)

Fussgängerbereich mit beschränktem Zulieferdienst

b) Wohnstrassen Typ B

mit geringem Ziel- und Quellverkehr

Strassenraum in erster Linie nach den Bedürfnissen der Fussgänger gestaltet.

c) Wohnstrassen Typ C

mit grösserem Ziel- und Quellverkehr

Strassenraum in Fahrbahn und Fussgängerbereich unterteilt.

Bei der Planung von Wohnstrassen sollen gemäss Normblatt folgende allgemeinen Grundsätze berücksichtigt werden:

- Wohnstrassen dürfen nicht zum schnellen Fahren einladen und je nach Typ nicht länger als 100 - 500 m sein.
- Durch sinnvolle Netzgestaltung und durch bauliche Massnahmen ist Fremdverkehr fernzuhalten.
- Wohnstrassen haben dem natürlichen Terrainverlauf zu folgen.
- Krümmungen oder Richtungsänderungen tragen zur Bereicherung bei. Bei gerade verlaufenden Strassen können durch Fahrbahnversetzungen oder gestalterische Elemente ähnliche Wirkungen erreicht werden.
- Parkplätze für Anwohner und Besucher sind in die Gestaltung einzubeziehen. Sammelparkplätze oder Parkgaragen sind anzustreben.
- Der Beginn von Wohnstrassen soll mit baulichen oder gestalterischen Elementen gekennzeichnet werden.
- Oeffentliche Verkehrsmittel sind auf Wohnstrassen nicht vorzusehen.
- Die Beleuchtung soll dem Typ angepasst werden.
- Den Bedürfnissen der Schneeräumung, der maschinellen Reinigung und der Kehrrichtabfuhr ist angemessen Rechnung zu tragen.

Wenn heute von Wohnstrassen gesprochen wird, denkt man an den Typ B. Bei der Durchsicht der Klassifizierung stellt man fest, dass der Wohnstrassen-Typ C unseren Quartierstrassen entspricht. Die bei der Erstellung derselben angewandten Kriterien entsprechen auch heute noch den speziellen Bedingungen gemäss Normblatt Typ C. Die Wohnstrassen Typ A sind Wohnwege, wie sie bereits seit vielen Jahren auch in Zug bei grösseren Ueberbauungen realisiert wurden (Herti).

Wir können uns somit auf den Typ B beschränken; denn dieser weicht vom bisherigen Strassenbau ab und ermöglicht die Realisierung von neuen Ideen.

Im Normblatt sind zusätzlich zu den allgemeinen Grundsätzen folgende Kriterien für den Wohnstrassen-Typ B aufgeführt:

- Diese Strassen erschliessen einzelne Parzellen in lockeren Wohnüberbauungen (ca 20 Einfamilienhäuser, bzw. ca 40 Wohnungen). Die Richtlinien sind auch anwendbar für Teilstücke von Strassen mit dichter Wohnüberbauung, soweit sie keine Sammelparkplätze oder Zufahrt zu solchen aufweisen.
- Wegen des geringen Verkehrs sollen Fahrbahn und Fussgängerbereich nicht getrennt werden.
- Länge bis 300 m
- Breite 5 m
- Kurze Einengungen und Durchfahrtsbreiten von mindestens 3 m sind zulässig. Die Sichtverhältnisse müssen berücksichtigt werden.
- Längsneigung in der Regel unter 10%.
- Parkfelder für Anwohner und Besucher sind ausserhalb des Strassenraumes anzuordnen.
- Eine auf die Bedürfnisse des Fussgängers ausgerichtete Beleuchtung ist im allgemeinen ausreichend.
- Entsprechende Gestaltung des Belages.

In der neuen Signalverordnung erscheint erstmals das Signal Nr. 3.11, "Wohnstrasse". Wohnstrassen müssen an deren Anfang mit dem Signal Nr. 3.11 "Wohnstrasse" und an deren Ende mit dem Signal Nr. 3.12 "Ende der Wohnstrasse" gekennzeichnet werden. Es gelten folgende Verkehrsregeln:

- a) Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge beträgt 20 km/h. Die Führer müssen den Fussgängern den Vortritt gewähren. Fahrzeuge dürfen nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen parkiert werden.
- b) Die Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen, wobei Spiel und Sport gestattet sind. Sie dürfen die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Um Erfahrungen mit dem neuen Strassentyp zu sammeln, wurde eine 2-jährige Versuchsphase festgelegt und verfügt, dass alle Wohnstrassenprojekte, die mit dem offiziellen Wohnstrassensignal gekennzeichnet werden sollen, dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement zur Genehmigung unterbreitet werden müssen. Dieses prüft, ob die für Wohnstrassen festgelegten Kriterien erfüllt sind. Nach Ablauf dieser Versuchsperiode glaubt man, genügend Erfahrungen gesammelt zu haben, um ein einheitliches Genehmigungsverfahren festlegen und dieses an die Kantone delegieren zu können.

### III.

Eine "Wohnstrasse" soll mithelfen, Quartiere wohnlicher zu gestalten. Heute steht mit Recht in den Quartieren die Wohnqualität an vorderster Stelle. Fussgänger und Kinder sollen neben Velofahrer und Autos verkehren können, ohne dass der Schwächere dauernd gefährdet ist. Die Quartierstrasse soll ein Ort der Begegnung sein. Dies bedingt aber eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit Verbotstafeln allein lässt sich diese kaum gewährleisten, sondern es muss auf einfache, aber wirksame Art eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeiten an die Quartierbedürfnisse erzielt werden. Kinder und Fussgänger sind gleichberechtigte Benützer einer Wohnstrasse wie der Autofahrer. Alle müssen zwingend aufeinander Rücksicht nehmen. Durch Integration von Spielplätzen in den Strassenraum wird sogar das Spielen auf solchen Strassen ermöglicht.

Es ist wenig sinnvoll, bereits während einer Versuchsphase sämtliche Quartierstrassen unserer Stadt einer Analyse zu unterziehen und abzuklären, ob eine Umwandlung in eine Wohnstrasse zweckmässig wäre. Wir sehen eine vorläufige Beschränkung auf einige wenige Strassen vor, um vorerst Erfahrungen sammeln zu können.

Ein erstes Versuchsstück einer Wohnstrasse wurde in Zug am Oberwilerkirchweg realisiert. Dank dem Verständnis der Anwohner und der Architekten konnte im Rahmen einer Neuüberbauung, in Absprache mit dem Stadtbauamt, der in privatem Eigentum liegende Weg im Sinne einer Wohnstrasse gestaltet werden. Charakteristisch ist eine Einengung des Strassenraumes zur Erhaltung einer Birkengruppe. Der Fahrbahnbelag wurde durch rote Pflastersteinbänder unterbrochen, um damit zu betonen, dass es sich hier nicht um eine übliche Strasse handelt. Parkfelder wurden mit Rasengittersteinen belegt.

Auch in der Ammannsmatt soll im Zuge der Erweiterungsbauten ein Strassenstück als Wohnstrasse gestaltet werden. Da dies gleichzeitig mit der Umgebungsgestaltung und der Anpassungen erfolgen wird, dürften die Kosten gering sein.

Eine weitere Studie betrifft den Lauriedhofweg. Dort müsste vor allem das Parkierungsproblem gelöst werden können.

Als Hauptversuchsobjekt erachten wir jedoch den Bellevueweg als zweckmässig. Das Begehren für einen Ausbau liegt vor. Der vor Jahren in harten Auseinandersetzungen festgelegte Strassen- und Baulinienplan sieht eine Fahrbahn von 5.0 m und ein bergseitiges Trottoir von 2.20 m vor. Diese Masse entsprechen einer Quartierstrasse nach bisheriger Klassifikation. Nach dem Normblatt "Wohnstrassen" kann der Bellevueweg unter dem Typ B eingereiht und damit auf ein separates Trottoir verzichtet werden. Die Möglichkeit, kürzere Einengungen vornehmen zu können, bietet gerade hier bedeutende Vorteile. Es ist beabsichtigt, einen ersten Entwurf mit Quartiervertretern zu besprechen und zu bereinigen, bevor er an einer Quartiersversammlung den Anwohnern unterbreitet wird. Der Bellevueweg ist eine Privatstrasse und es ist wichtig, die Meinung der Anwohner zu kennen.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 6. Januar 1981

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:      Der Stadtschreiber:  
W.A. Hegglin                      A. Grünenfelder

Motion Peter Rupper und Mitunterzeichner betreffend die Errichtung von Wohnstrassen

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. Juni 1982

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. November 1979 reichten Herr Gemeinderat Peter Rupper und Mitunterzeichner folgende Motion ein:

- "1. eine sich über das ganze Stadtgebiet erstreckende Vorabklärung durchzuführen, mit dem Ziel für eine Umwandlung in Wohnstrassen geeignete Quartierstrassen aufzulisten und deren Realisierungsprobleme zu erkennen und
2. dem Grossen Gemeinderat innert Jahresfrist hierüber Bericht zu erstatten, verbunden mit eventuellen Anträgen betreffend konkreten Projektierungskrediten.

Begründung:

Wohnstrassen erhöhen den Wohnwert ganz speziell. Fussgänger dürfen z.B. die ganze Strassenbreite benutzen und haben gegenüber Fahrzeugen den Vortritt; das Spielen auf der Strasse ist erlaubt; Fahrzeuge dürfen zirkulieren, ihr Tempo ist jedoch durch Schikanen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert. Möglich scheint mir die Errichtung von Wohnstrassen u.a. im Guthirt-Quartier, im Guggitalring, an der Weidstrasse, am Bellevueweg, etc. Zur Realisierung dürften auch noch einige technische Probleme zu lösen sein, wie das Fremdparkieren und evtl. Zufahrten zu Restaurants und Kleingewerbebetrieben. M.E. kann jedoch auch hier in Zusammenarbeit mit dem Quartierverein eine Lösung gefunden werden."

Mit der Vorlage Nr. 584 vom 6. Januar 1981 berichtete der Stadtrat, wie einzelne Strassen als Wohnstrassen oder verkehrsberuhigte Strassen gestaltet werden könnten. Die Motion konnte nicht abgeschrieben werden, da die verlangte Auflistung der für Wohnstrassen geeigneten Strassen über das ganze Gemeindegebiet fehlte.

Der Stadtrat hat in der Folge eine Arbeitsgruppe zur Prüfung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingesetzt; deren Ergebnisse liegen in Form von zwei Berichten vom 29. April 1982 bei: 1. Verkehrsberuhigung, Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes und 2. Verkehrsberuhigung, Pilotstudie Guthirt.

Zudem ermöglichte der Stadtrat die Durchführung der Wanderausstellung "Wohnliche Strassen". Die Bevölkerung und insbesondere die Schulen konnten sich so mit dem Thema und den Lösungsmöglichkeiten besser vertraut machen. Verschiedene Nachbarschaften und Quartiervereine haben diese Gelegenheit benützt, um die Möglichkeiten in ihrem Quartier zu prüfen. Bewohnergruppen, Quartiervereine oder Einzelpersonen haben in der Folge für mehrere Strassen eigene Vorschläge entwickelt. Es betrifft dies die Stolzengrabenstrasse, die Weidstrasse, die Rötelstrasse, das Hänibühl, die verlängerte Hofstrasse, den Bellevueweg, den Lauriedhofweg, die innere Altstadt und den Lüssiweg. Auffällig ist, dass einerseits das Ziel der Verkehrsberuhigung allgemein anerkannt wird, andererseits aber über die zu wählenden Massnahmen unter den Anwohnern unterschiedliche oder gar widersprüchliche Ansichten herrschen. In der Regel lassen sich die Wunschvorstellungen nur mit einer Vielzahl von Massnahmen und nur im grösseren Zusammenhang des Quartiers lösen. Wohnstrassen in bereits überbauten Gebieten und nach den Regeln der Signalverordnung sind schwer zu verwirklichen. Dieselben Ziele der Wohnlichkeit lassen sich eher mit anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen verwirklichen, so dass heute in der gesamten Schweiz der Begriff der Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere zur Anwendung kommt. Die Wohnstrasse ist eine der möglichen Mittel zur Erreichung der Verkehrsberuhigung.

## II.

Die Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes (siehe beiliegender Bericht) hatte vorerst zum Ziel, diejenigen Strassen in Zug zu finden, die sich für Wohnstrassen eignen. Das Resultat fiel bescheiden aus, da an Wohnstrassen vom Bundesgesetz her sehr strenge Massstäbe angelegt werden, die nur selten zu verwirklichen sind. Mit einer neuen Definition wurden daher diejenigen Strassen ermittelt, für die verkehrsberuhigende Massnahmen möglich sind. Die zehn zur Anwendung gebrachten Kriterien erbrachten wiederum kein eindeutiges Ergebnis, so dass in einer dritten Phase drei Strassenkategorien geschaffen wurden, nämlich

1. übergeordnete Strassen, für die allein schon wegen des Verkehrsvolumens nur sehr beschränkt verkehrsberuhigende Massnahmen möglich sind;
2. sehr untergeordnete Strassen, für die verkehrsberuhigende Massnahmen gar nicht nötig sind, da nur sehr wenige Fahrzeuge, meist nur für Anwohner, verkehren, und
3. Strassen, für die Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu prüfen sind.

Für die weiteren Untersuchungen sind die rund 60 Strassen der dritten Kategorie von Interesse.

Diese 60 Strassen können nicht alle gleichzeitig untersucht und mit den entsprechenden Massnahmen umgestaltet werden. Es muss ein schrittweises Vorgehen gewählt werden, wobei auch die einzelnen Strassen im grösseren Zusammenhang betrachtet werden müssen. Es besteht die Gefahr, dass sich die Fahrzeugzirkulation verändert und so andere Quartiere mehr belastet werden. Zudem müssen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden;

Fussgänger, Radfahrer, Lieferanten, Anwohnerfahrzeuge, Besucher, Durchgangsverkehr und Bus.

Die Massnahmen sind vielfältig. In der Regel ist es eine Kombination von einerseits baulichen Massnahmen, wie freiere Linienführung, Baumpflanzungen, Spiel- und Parkierungsflächen und andererseits Signalisationen, die den Fussgängern, Radfahrern oder Anwohnern Vorrechte einräumen. In allen Fällen sollen die Anwohner angehört werden. Als erster Versuch, im Sinne einer Wohnstrasse, wird im Moment der Bellevueweg bearbeitet. Erste Ideenskizzen wurden von dort wohnenden Architekten geliefert. Jetzt sollen diese Ideen mit den Anwohnern generell diskutiert werden, bevor ein eigentliches Projekt ausgearbeitet werden kann.

### III.

Die Pilotstudie Guthirt war als Versuch gedacht, das Problem mit einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise für ein ganzes Wohnquartier anzugehen. Diese Methode erwies sich gemäss beiliegendem Bericht als recht erfolgreich. Untersucht wurde das Wohnquartier östlich der Industriestrasse, im Norden durch die Göblistrasse und im Süden durch die Metallstrasse begrenzt. Es wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das den Durchgangsverkehr auf wenige Hauptachsen zusammenfasst und die vielen übrigen Strassen und Wege weitgehend beruhigt. Die Fussgänger und Radfahrer erhalten je eigene Hauptachsen. Die Massnahmen können auf diesem Konzept basierend schrittweise eingeführt werden. Sie umfassen einerseits bauliche und gestalterische Massnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit oder zum Schutz des Fussgängers. Andererseits werden verkehrspolizeiliche Massnahmen vorgesehen, die mit den baulichen Vorkehrungen koordiniert werden müssen. Es sind dies Fahrverbote, Radwege, Sackgassensignale, Einbahnstrassen und dergleichen.

Das Verkehrskonzept dient auch als Grundlage zur Ausarbeitung von Strassengestaltungsprojekten oder zur Anlegung eines neuen Radweges. Für diese Projekte werden dem Grossen Gemeinderat die entsprechenden Kreditbegehren unterbreitet. Es ist vorgesehen, in mehreren Etappen die verschiedenen Stadtteile konzeptmässig zu überprüfen und so diejenigen Strassen und Massnahmen zu ermitteln, die zu einer wohnlicheren Stadt beitragen können.

#### Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, von diesem Bericht mit Beilagen zustimmend Kenntnis zu nehmen und die Motion P. Rupper und Mitunterzeichner von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 4. Juni 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:      Der Stadtschreiber:  
W.A. Hegglin                      Dr. A. Müller

#### Beilagen:

- Verkehrsberuhigung, Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes
- Verkehrsberuhigung, Pilotstudie Guthirt



# Stadtgestaltung Zug

---



Verkehrsberuhigung



## Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes

---

Bericht der Arbeitsgruppe vom 29.4.1982

STADTGESTALTUNG ZUG VERKEHRSBERUHIGUNG

GROBBEURTEILUNG DES STAEDTISCHEN STRASSENNETZES

---

BERICHT der Arbeitsgruppe vom 29. April 1982

Die Studie wurde im Auftrage des Stadtrates von folgenden Mitgliedern der Arbeitsgruppe bearbeitet

Stadtverwaltung:

Dr. R. Kugler, Stadtrat (Vorsitz)  
R. Ramp, Polizeiinspektor  
H. Schnurrenberger, Stadtingenieur  
F. Wagner, Stadtarchitekt  
C. Semadeni, Planer

Planungsbüro Guhl+Lechner+Philipp+Suter:

A. Suter  
B. Capeder

## INHALT

---

### 1. Warum Verkehrsberuhigungsmassnahmen?

- 1.1 Allgemeines
- 1.2 Verbesserung des Wohnumfeldes
- 1.3 Strassenkonzept
- 1.4 Vorrang für Fussgänger und Velofahrer

### 2. Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes

- 2.1 Vorgehen
- 2.2 Ergebnisse
- 2.3 Aufteilung des Strassennetzes

### 3. Schlussfolgerungen, weiteres Vorgehen

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Quartierkonzepte
- 3.3 Realisierung

## 1. WARUM VERKEHRSBERUHIGUNGSMASSNAHMEN?

---

### 1.1 Allgemeines

Der Ruf nach Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird überall dort laut, wo Menschen glauben, unter dem Privatverkehr zu leiden. Man beklagt sich über Abgase, Lärm, Gefahren, über das zunehmende Verschwinden von Vorgärten, über das Fehlen von Bäumen und von Spielmöglichkeiten usw. Dem Verlust der Strasse als Lebensraum soll entgegengewirkt werden. Was wir suchen, ist ein vernünftiges Nebeneinander von Mensch und Auto.

Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs sind bei Erschliessungsstrassen in Wohngebieten sinnvoll und möglich. Bei Hauptverkehrsstrassen und Sammelstrassen, auf denen der Autoverkehr kanalisiert werden soll, sind solche Massnahmen nur beschränkt realisierbar.

### 1.2 Verbesserung des Wohnumfeldes

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer so beeinflussen, dass sie die Wohnqualität eines Quartiers oder eines Quartierteils weniger stören. Dabei geht es jedoch nicht darum, das quartiereigene Verkehrsvolumen zu reduzieren.

Zur Verbesserung des Wohnumfeldes gehört die Schaffung von zusätzlichen Flächen für Begegnung und Spiel. Dabei müssen auch Massnahmen ins Auge gefasst werden, welche den ruhenden Verkehr einschränken oder anders organisieren.

Die bewusste Gestaltung des Strassenraumes als Teil des Lebensraumes soll helfen, die Wohnqualität zusätzlich zu steigern.

### 1.3 Strassenkonzept

Der Verkehrsrichtplan der Stadt Zug bestimmt diejenigen Strassenzüge, die den Grossteil des Verkehrs aufnehmen sollen. Es sind dies die Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Sammelstrassen (SS). Auf allen andern Strassen ist Fremdverkehr unerwünscht. Fussgängerverkehr und Kommunikationsmöglichkeiten haben Vorrang. Der quartierfremde Verkehr soll hier durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen abgehalten werden.

1.4 Vorrang für Fussgänger und Velofahrer

Den schwächeren Verkehrsteilnehmern, den Fussgängern und Velofahrern, soll durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen mehr Schutz gewährt werden. Besondere Beachtung verdienen die Kreuzungen zwischen den Fussgängern und Velos einerseits und den Autos andererseits. Als Grundlage dient ein weiträumiges Konzept der Velorouten und das Netz der wichtigen Fussgängerbeziehungen, wie sie im Verkehrsrichtplan und im Landschaftsrichtplan dargestellt sind.

## 2. GROBBEURTEILUNG DES STAEDTISCHEN STRASSENNETZES

---

### 2.1 Vorgehen

Ausgehend vom Verkehrsrichtplan der Stadt Zug sind alle Strassen, die eine Verbindungs- oder Sammelfunktion erfüllen, für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ausgeklammert worden. Gleiches gilt für Strassenzüge, auf denen ein Bus verkehrt und für reine Fusswege.

Die verbleibenden Strassen wurden anhand einer Kriterienliste beurteilt und bewertet.

Kat.	Kriterien	Gewichtung
A	Nutzung der Liegenschaften (Wohnen, Gewerbe)	1
B	Gestaltung des Strassenraumes	2
C	Grösse des Einzugsgebietes	1
D	Strassenlänge	1
E	Verkehrssicherheit	2
F	Anteil des Fremdverkehrs	2
G	Art der Parkierung	1
H	Verkehrsverlagerung durch verkehrsberuhigende Massnahmen	1
I	Bedeutung des Strassenstückes als Fussweg	2
K	Bedeutung des Strassenstückes als Veloroute	1

## 2.2 Ergebnisse

Das Resultat dieser Beurteilung hat nicht befriedigt. Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, dass eine Grobbeurteilung von einzelnen Strassenstücken keine brauchbare Entscheidungsgrundlage für die Realisierung abgibt.

Die Pilotstudie Guthirt hat gezeigt, dass die Frage, ob ein Strassenstück für verkehrsberuhigende Massnahmen in Frage kommt oder nicht, immer im Rahmen eines Quartiers oder Quartier-teils beurteilt werden muss:

Ausschlaggebend ist meist die Funktion des jeweiligen Strassenstückes im Verkehrskonzept eines Quartiers. Nun weisen aber die wenigsten Quartiere der Stadt auf der Stufe der Quartierstrassen, Fusswege und Velowege ein klares Konzept auf, und meist sind zudem verschiedene Konzepte denkbar. Offensichtlich ist auch, dass zwischen den sehr verschiedenartigen verkehrsberuhigenden Massnahmen und dem Verkehrskonzept eines Quartiers sehr enge Wechselbeziehungen bestehen.

Die Arbeitsgruppe hat sich aus diesen Gründen darauf beschränkt, das Strassennetz nach den drei folgenden Eignungskategorien aufzuteilen:

- Kat. 1: Strassen mit Sammelfunktion oder mit Bus, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen nur sehr beschränkt in Frage kommen.
- Kat. 2: Untergeordnete Strassen und Wege, auf denen verkehrsberuhigende Massnahmen nicht erforderlich sind.
- Kat. 3: Strassen, auf denen grundsätzlich verkehrsberuhigende Massnahmen denkbar sind und für die solche Massnahmen geprüft werden sollen. Eine abschliessende Beurteilung ist meist erst möglich, wenn für den jeweiligen Quartierteil ein Verkehrskonzept vorliegt, das Auskunft über die wichtigsten Fussgängerachsen und Velorouten gibt und auch die zu ergreifenden verkehrsberuhigenden Massnahmen aufzeigt.

2.3. Aufteilung des Strassennetzes

QUARTIER	Strassen mit Sammel- funktion oder mit Bus	Untergeordnete Strassen und Wege	Strassen, für die verkehrs- beruhigende Massnahmen geprüft werden sollen	Verkehrspolizeiliche Massnahmen Stand April 1982:
ALTSTADT	Grabenstrasse Neugasse	Ankengasse Falkengasse Fischmarkt Fortunagässli Goldgasse Graben Kapuzinergässli Knopfliweg (Teilstück) Landsgemeindeplatz Löbernsteig Löwenplatz Mühliweg Münzgässli Ober Altstadt Raingässli St. Antonsgasse Schanz Schwanengasse Süsswinkel Unter Altstadt	Dorfstrasse Kirchenstrasse St. Oswaldgasse Seestrasse Zeughausgasse	Teilfahrverbot Einbahn Einbahn / Teilfahrverbot  Einbahn
NEUSTADT	Alpenstrasse Baarerstrasse (Teilstück) Bahnhofstrasse Bundesplatz Chamerstrasse (Teilstück) Dammstrasse Gotthardstrasse Gubelstrasse (Teilstück) Metallstrasse (westlicher Teil) Poststrasse Vorstadt	Albisstrasse An der Aa Bleichimattweg (Teilstück) Bergliweg (Teilstück) Kiesplatzstrasse Reiffergässli	Erlenstrasse Gartenstrasse Haldenstrasse (Teilstück) Industriestrasse (südliche Verlängerung) Lauriedstrasse Metallstrasse (östlicher Teil) Pilatusstrasse Rigistrasse Schmidgasse	Einbahn Einbahn Privatstrasse  Privatstrasse z.T. Einbahn  Privatstrasse  Einbahn Einbahn
OBERWIL	Artherstrasse (Teilstück) Tellenmattstrasse Widenstrasse	Bruder-Klausen-Weg Bärengasse Rebmatt Spielhof	Angelgasse Brunnenmattstrasse Leimatt Stolzengrabenstrasse	Teilfahrverbot  Sackgasse, Einbahn Sackgasse
GIMENEN	Artherstrasse (Teilstück) Gimenenstrasse Zugerbergstrasse (Teil- stück) Fridbachweg	Geissbodenstrasse (Teil- stück) Hasenbühlweg	Bellevueweg Hofstrasse (ab Fridbach) Meisenbergstrasse	Privatstrasse Mfz Fahrverbot Privatstrasse
ST. MICHAEL	Artherstrasse (Teilstück) Hofstrasse (Teilstück) Waldheimstrasse (Teil- stück)	Bernoldweg Blumenhofweg Brüschentrain Bützenweg Klosterweidweg Krottengässli Steingässli Neufrauenstein Obere Roostmatt	Guggitalring Hänibühl Institutstrasse Kirchmattstrasse Klosterstrasse Mänibachstrasse Oberwiler Kirchweg Schwertstrasse	Einbahn Einbahn   Privatstrasse Sackgasse
ROSENBERG	Aegeristrasse (Teilstück) Fadenstrasse Rosenbergstrasse Waldheimstrasse (Teil- stück) Weidstrasse Weinbergstrasse	Blasenbergstrasse (Teil- stück) Bohlgutsch Hänggelisteig Gutschweg Schönbühl Unterleh Weinberghöhe	Aegerisaumweg Bohlstrasse Hänggeli Höhenweg Im Röteli Oberleh Obmoos Ringstrasse Rosenbergweg	Einbahn Einbahn, Fahrverbot   Sackgasse Einbahn, Teilfahrverbot  Einbahn

QUARTIER	Strassen mit Sammel- funktion oder mit Bus	Untergeordnete Strassen und Wege	Strassen, für die verkehrs- beruhigende Massnahmen geprüft werden sollen	Verkehrspolizeiliche Massnahmen Stand April 1982:
LORETO	Aegeristrasse (Teilstück) Alte Baarerstrasse Loretostrasse	Weiherrstrasse Blumenweg Grünring Lindenweg Rothusweg Terrassenweg	Guggiweg Loretostrasse Lüssiweg (Teilstück) Loretöhöhe Oberallmendweg (Teilstück) Rothusweg	Fahrverbot  Sackgasse, Teilfahrverbot  Teilfahrverbot
GUTHIRT	Baarerstrasse (Teilstück) Feldstrasse (Teilstück) Göblistrasse Grienbachstrasse Gubelstrasse (Teilstück) Industriestrasse (Teil- stück) Innere Güterstrasse Oberallmendstrasse Schlachthausstrasse	Aeussere Güterstrasse Bachstrasse Bleichimattweg (Teilstück) Bleichistrasse Eichweg Franz Rittmeyerweg Grundweg Landhausweg Sonnenstrasse Tirolerweg Wiesenweg	Ackerstrasse Florastrasse Flurweg Guthirtstrasse Haldenstrasse (Teilstück) Ibelweg Lauriedhofweg Lauriedstrasse (Teilstück) Lüssiweg (Teilstück) Mattenstrasse Oberallmendweg (Teilstück)	Einbahn, Privatstrasse Privatstrasse z.T. Privatstrasse Privatstrasse Teilfahrverbot z.T. Sackgasse und Einbahn z.T. Privatstrasse  z.T. Einbahn Teilfahrverbot
HERTI	Aabachstrasse Allmendstrasse Chamerstrasse (Teilstück) Eichwaldstrasse Feldstrasse (Teilstück) General Guisan-Strasse Gubelstrasse (Teilstück) Letzistrasse St. Johannesstrasse	Am Letzibach Fliederweg Nelkenweg Neuweg	Chamer Fussweg (Teilstück) Gartenstadt Hertistrasse Weststrasse	Fahrverbot Teilfahrverbot Teilfahrverbot Teilfahrverbot
LORZEN	Chamerstrasse (Teilstück) Kollerstrasse Schochenmühlestrasse Steinhauserstrasse	Höfenstrasse Lorzenweg Sumpfweg Steinhauser Fussweg Zanggenrütiweg Brüggliweg Chamer Fussweg (Teilstück)	Ammannsmatt Riedmatt	Sackgasse

### 3. SCHLUSSFOLGERUNGEN, WEITERES VORGEHEN

---

#### 3.1 Allgemeines

Diese Untersuchung zeigt, dass insgesamt ca. 60 Strassen (oder Teilstücke) grundsätzlich für Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Frage kommen. Dies ist eine überraschend hohe Anzahl, welche einen entsprechend hohen Planungsaufwand für die nachfolgenden Abklärungen erfordert. Die Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass Prioritäten zu setzen sind, und dass etappenweise vorzugehen ist.

#### 3.2 Quartierkonzepte

Die Abklärungen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen quartierweise weiterverfolgt werden. Es wird vorgeschlagen, für die 10 Stadtquartiere jeweils ein Konzept im Sinne der Pilotstudie Guthirt zu erarbeiten. Gestützt auf dieses Konzept werden dann die möglichen Massnahmen geprüft. Dabei sollen sowohl verkehrspolizeiliche Massnahmen (Signalisation) als auch jene der baulichen Massnahmen (Gestaltung) angewendet werden.

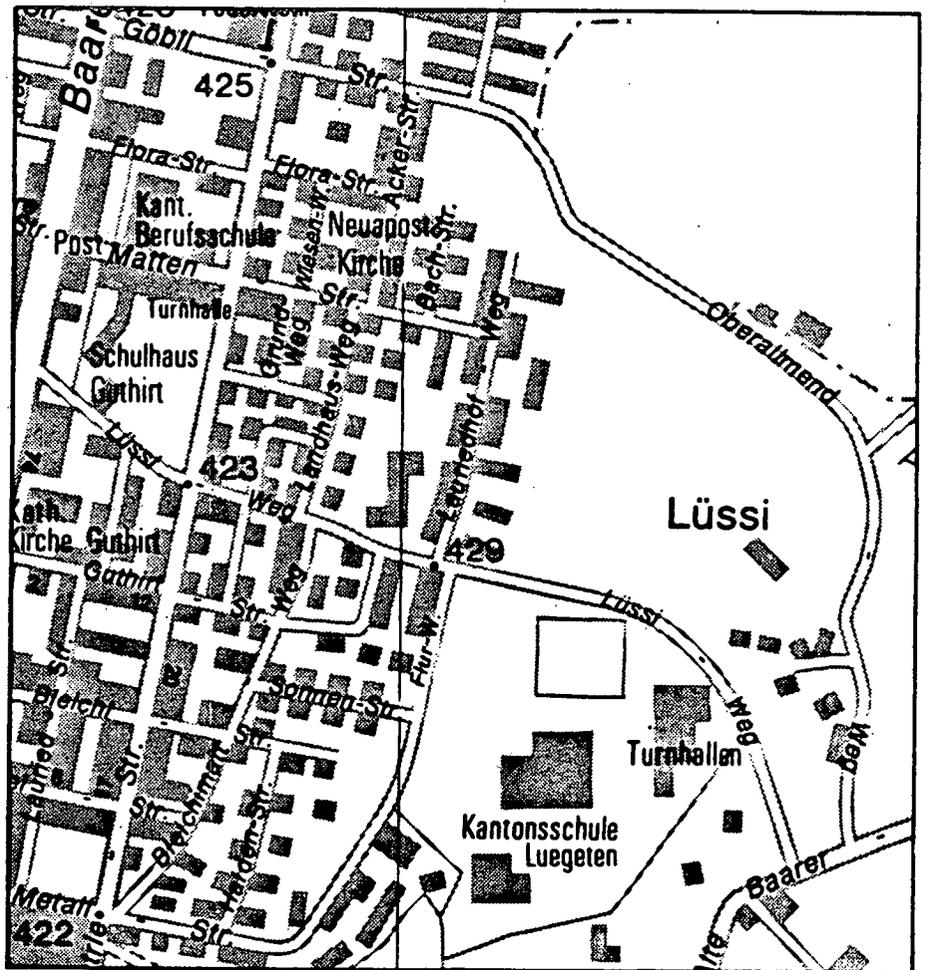
#### 3.3 Realisierung

Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen können nur schrittweise verwirklicht. Als Grundlage dient das Quartierkonzept. Bei grösseren Strassenumbauten werden die entsprechenden Kreditvorlagen dem Grosse Gemeinderat vorgelegt. Kleinere Massnahmen wie Trottoiranhebungen, Baumpflanzungen, Fahrverbote oder Radfahrersignalisationen werden im Rahmen des Budgets verwirklicht. In allen Fällen werden die betroffenen Bewohner vorgängig informiert.



# Stadtgestaltung Zug

## Verkehrsberuhigung



# Pilotstudie Guthirt

Bericht der Arbeitsgruppe vom 29.4.1982

## INHALT

---

1. Problemstellung
2. Gegebenheiten
3. Zielvorstellungen und Verkehrskonzept
4. Massnahmen
5. Zusammenfassung

Die Studie wurde im Auftrage des Stadtrates von folgenden Mitgliedern der Arbeitsgruppe bearbeitet

### Stadtverwaltung:

Dr. R. Kugler, Stadtrat (Vorsitz)  
R. Ramp, Polizeiinspektor  
H. Schnurrenberger, Stadttingenieur  
F. Wagner, Stadtarchitekt  
C. Semadeni, Planer

### Planungsbüro Guhl+Lechner+Philipp+Suter:

A. Suter  
B. Capeder

1. PROBLEMSTELLUNG

---

Anlass dieser Studie ist die Motion von Gemeinderat P. Rupper. Die Motion verlangt eine Uebersicht über diejenigen Strassen, welche als Wohnstrassen ausgestaltet werden könnten. Eine erste Grobbeurteilung des städtischen Strassennetzes ergab, dass diese Frage erst aufgrund eines quartierbezogenen Verkehrskonzeptes abschliessend beurteilt werden kann, das über die wichtigsten Fusswege, Velorouten und die Funktionen der einzelnen Strassen Auskunft gibt.

Die vorliegende Pilotstudie soll für einen Teil des Quartiers Guthirt ein solches Verkehrskonzept aufzeigen. Es ist vorgesehen, auch für andere Quartiere analoge Konzepte zu erarbeiten. Es geht dabei immer um die Frage, mit welchen verkehrsberuhigenden Massnahmen

- der Fremdverkehr ferngehalten
- die Fussgängerachsen und Velorouten aufgewertet und
- die Wohnlichkeit im Quartier verbessert werden kann.

Auch wenn diesen Studien der Verkehrsrichtplan als Richtschnur dient, stehen Massnahmen im Vordergrund, die innerhalb der nächsten fünf Jahre ergriffen werden können.

Das Planungsgebiet wird durch folgende Strassenzüge abgegrenzt:

- im Westen:           Industriestrasse
- im Norden:          Göblistrasse
- im Osten:           Stadtumfahrung
- im Süden:            Gubelstrasse

2. GEgebenheiten

- Das Quartier ist weitgehend überbaut. Es sind keine Umstrukturierungen im Gang. Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser sind gleichermaßen vertreten, so dass auf eine ausgeglichene Bevölkerungsstruktur geschlossen werden darf. Die Aussenflächen werden grösstenteils privat genutzt. Das Quartier macht für den Aussenstehenden einen wohnlichen Eindruck.
- Das Auto hat erst nach der Bebauung im Quartier Einzug gehalten. Dementsprechend ist das Erschliessungssystem aufgebaut. Namentlich die Parkierung muss vielerorts recht unkonventionell gelöst werden. Zahlreiche untergeordnete Strassen sind Privatstrassen.
- Die Industriestrasse ist die Hauptsammelachse dieses Quartiers. Auf ihr verkehrt der Bus.
- Die Kantonsschule hat eine massive Verkehrszunahme gebracht.
- Der Lüssiweg weist einen hohen Anteil Fremdverkehr auf.
- Das Quartier wird durch einen Fussweg durchquert (Bleichmattweg - Landhausweg - Ackerstrasse).
- Verkehrszählungen am Lüssiweg (zwischen Lauriedhofweg und Industriestrasse) im März 1982 ergaben folgende Werte:

Handzählungen							
Fahrtrichtung		Stadteinwärts			Stadtauswärts		
Fahrzeuge		MFZ	Mofas	Velos	MFZ	Mofas	Velos
Tage	Zeit						
25.3.1982	1200-1400 h	299	158	257	237	91	167
25.3.1982	1600-1800 h	286	118	268	358	18	39
25.3.1982	1900-2100 h	162	40	40	170	22	29
Total in sechs Stunden		747	316	565	765	131	235
Gerätezahlung beide Richtungen (je 24 Stunden)							
Tage							
23./24.3.1982		3566 Fahrzeuge (Spitze 1700-1800 h)					
24./25.3.1982		3632 Fahrzeuge (Spitze 1700-1800 h)					

### 3. ZIELVORSTELLUNGEN UND VERKEHRSKONZEPT

---

#### 3.1 Zielvorstellungen

- Hauptanliegen ist, durch verkehrsberuhigende Massnahmen den Fremdverkehr aus dem Quartier fernzuhalten.
- Die wichtigsten Fussgängerachsen sowie die wichtigen Velo- und Mofarouten sollen attraktiver und sicherer werden.
- Die verkehrsberuhigenden Massnahmen sollen die Wohnlichkeit im Quartier verbessern. Es sind jedoch keine zusätzlichen Flächen für Spiel und Erholung erforderlich.

#### 3.2 Verkehrskonzept

##### - Motorfahrzeuge

Folgende Strassen bleiben Sammelstrassen:

- . Industriestrasse
- . Göblistrasse - Oberallmendweg

Solange die Gutschrankabfahrt nicht besteht, muss der Lüssiweg Sammelstrassenfunktion übernehmen.

Alle übrigen Strassen sind Erschliessungsstrassen mit Mischverkehr.

Die Zahl der Parkplätze soll erhalten bleiben. Die Anordnung der Parkplätze kann im Zuge von verkehrsberuhigenden Massnahmen verändert werden.

##### - Oeffentlicher Verkehr

Die bestehende Buslinie bleibt auf der Industriestrasse. Es sind keine Ergänzungen vorgesehen.

##### - Fussgängerachsen

Als wichtigste Fussgängerachsen im Quartier gelten:

- . Bleichimattweg - Landhausweg - Ackerstrasse
- . Lüssiweg mit seiner Fortsetzung bis zur Baarerstrasse

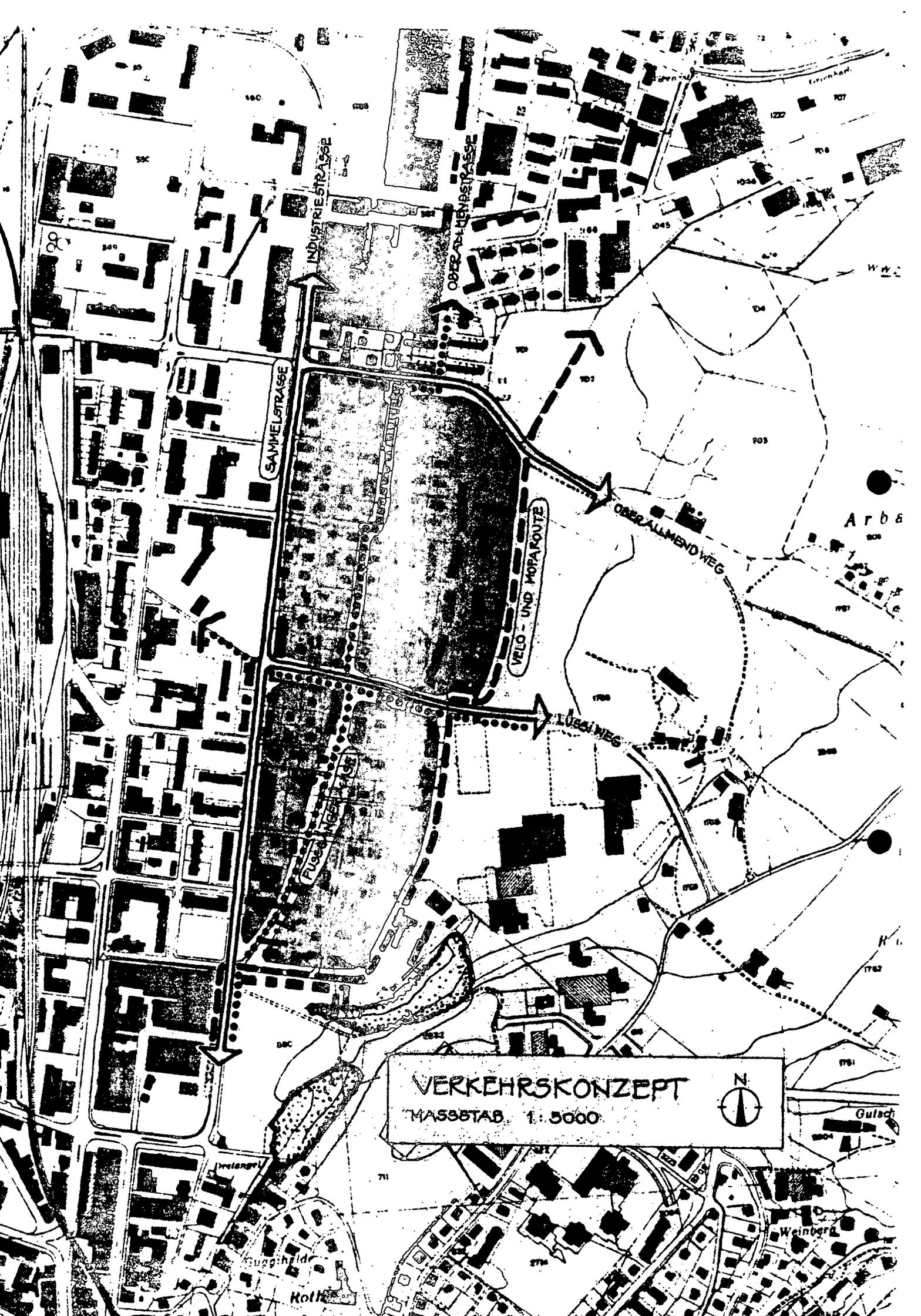
Auf den übrigen Strassen soll sich der Fussgänger möglichst sicher bewegen können.

- Velo- und Mofarouten

Als Zufahrt zur Kantonsschule und als Verbindung zwischen Inwil und Stadtzentrum soll neben den Sammelstrassen eine neue Velo- und Mofaroute zur Verfügung gestellt werden:

- . Metallstrasse - Flurweg - Neue Verbindung zum Oberallmendweg - Fortsetzung Richtung Inwil

Die übrigen Strassen und Wege im Quartier sollen nur von den Anwohnern mit Velos und Mofas befahren werden.



VERKEHRSKONZEPT

MASSSTAB 1:5000



INDUSTRIESTRASSE

SAMMELSTRASSE

OBERALLMENDSTRASSE

VELO- UND MOPARROUTE

LÖSSELWEG

Arb 6

Gulsch

Weinberg

Rolle

#### 4. MASSNAHMEN

---

##### 4.1 Verkehrspolizeiliche Massnahmen

Verkehrsberuhigung durch Signalisation von Verkehrsbeschränkungen ist billig und rasch realisierbar. Allerdings unterliegen Signalisationsänderungen der Strassenverkehrsgesetzgebung bzw. der entsprechenden Signalisationsverordnung und es können durch Einsparungen Verzögerungen entstehen. Die Massnahmen können mit geringem Aufwand rückgängig gemacht werden. Entscheidend sind die Kontrollmöglichkeiten.

##### - Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet

Alle Einfahrten von den Sammelstrassen (Industriestrasse und Göblistrasse) in die Wohnquartiere sind mit diesem Signal zu versehen. Dadurch soll der Schleichverkehr unterbunden werden.

##### - Geschwindigkeitsbeschränkungen / Lastwagenverbot

Der Lüssiweg ist mit der Tafel "Tempo 50" zu signalisieren und mit dem Zeichen "Achtung Kinder" zu kombinieren. Der Verkehr soll dadurch verlangsamt werden. Die Tafel "Verbot für Lastwagen" ist wie bisher beizubehalten.

##### - Weitere Massnahmen

Mit Verkehrstafeln lassen sich die Quartierstrassen beruhigen, aber schöner werden sie dadurch nicht. Es wird als unangenehm empfunden, unablässig durch Gebots- und Verbotstafeln gelenkt zu werden. Sackgassen und Einbahnregelungen werden parallel zu den baulichen Massnahmen separat festgelegt.

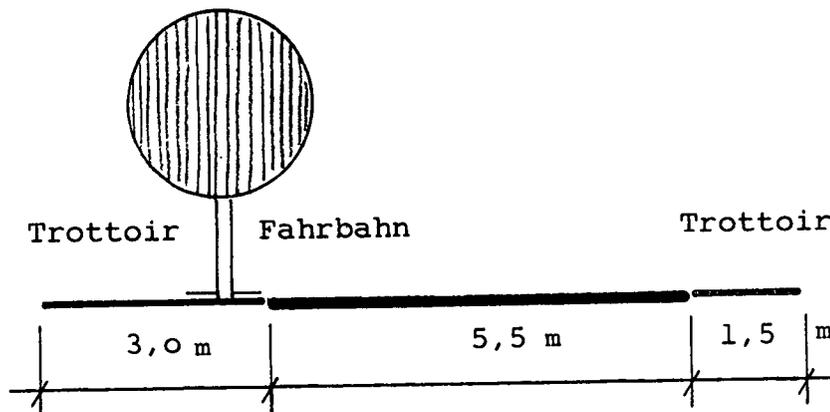
##### 4.2 Bauliche Massnahmen

Mit baulichen Massnahmen kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer jedoch direkt beeinflusst werden. Sie wirken im Gegensatz zu den verkehrspolizeilichen Massnahmen auch ohne Kontrolle. Zudem kann hier der Gemeinderat im Rahmen des Strassen- und Baulinienverfahrens Einfluss nehmen.

- Sammelstrassen

Damit der Fremdverkehr aus dem Quartier ferngehalten und der Verkehr verlangsamt werden kann, werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- . Entlang den Sammelstrassen (Industriestrasse und Göblistrasse) sind alle Trottoirs im Bereich der Einfahrten durchzuziehen. Die Einfahrten in die Wohnquartiere sollen damit "getarnt" werden.
- . Der Lüssiweg ist im Hinblick auf eine sichere und attraktive Fussgängerachse wie folgt auszubauen:



Entlang des breiteren, in Richtung Stadtzentrum gelegenen Trottoirs sind zur optischen Trennung der Fussgänger von der Fahrbahn und zur Mitgestaltung des Strassenraumes Bäume anzupflanzen.

- Fussgängerachsen

- . Der Kreuzungsbereich der Fussgängerachse Bleichimattweg - Landhausweg - Ackerstrasse mit dem Lüssiweg ist so zu markieren (Fussgängerstreifen und eventl. Strassenbelagwechsel) resp. auszugestalten, dass der Fussgänger die Strasse sicher überqueren kann. Von einer Aufpflasterung ist abzusehen.
- . Die Ackerstrasse, ein Teil des Landhausweges sowie die Mattenstrasse sind wohnstrassenähnlich auszugestalten (Aufhebung des Trottoirs, wechselseitige Parkierung, Pflanzen von Bäumen etc.).
- . Im Rahmen einer Neuüberbauung im Bereich Bleichimattweg ist die Fussgängerachse zu integrieren.

- Velo- und Mofaroute

- . Die Uebergänge über den Lüssiweg und den Oberallmendweg sind so zu markieren (Bodenbelagswechsel) resp. auszugestalten, dass die Velo- und Mofafahrer die Strasse sicher überqueren können.
- . Der Abschnitt Metallstrasse - Flurweg sowie die neue Verbindung in Richtung Inwil sind als Veloweg zu signalisieren und entsprechend auszugestalten.

ÜBERSICHTSPLAN  
MASSSTAB 1 : 5000



5. ZUSAMMENFASSUNG

---

Die Pilotstudie Guthirt hat gezeigt, dass im Hinblick auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen das quartierweise Vorgehen sich als sinnvoll erwiesen hat. Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen erkennen, dass das angestrebte Ziel selten durch einzelne Massnahmen, sondern vielmehr durch ein ganzes Massnahmenpaket erreicht wird, wobei die verkehrspolizeilichen Massnahmen durch bauliche Massnahmen unterstützt werden sollten. Aufgrund der gemachten Erfahrungen kann die Studie Guthirt für weitere Studien in den andern Quartieren als wegweisend angenommen werden.