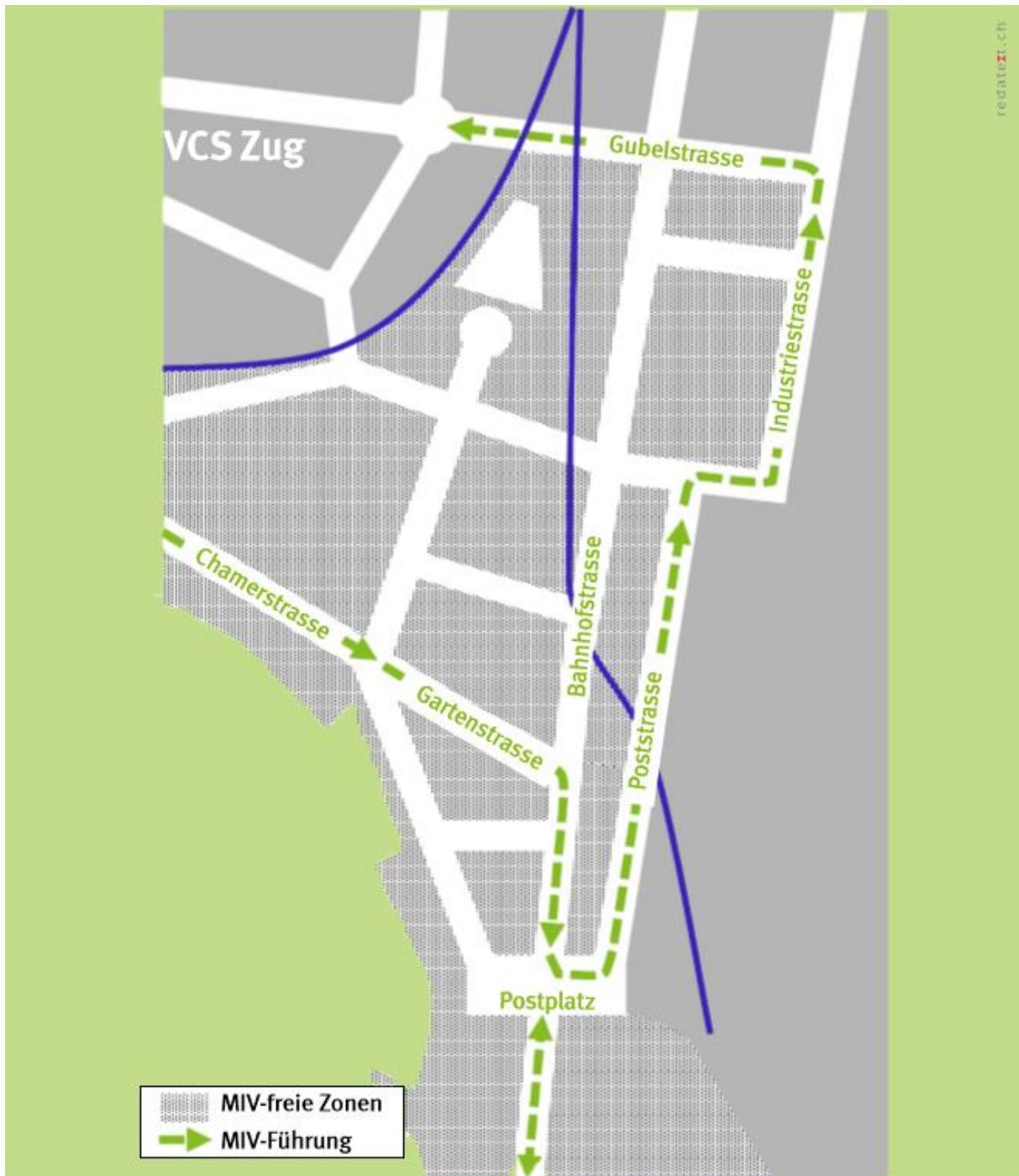


Neuer Verkehrsführungsansatz für die Stadt Zug

Mit der Ablehnung des Stadttunnels Zug im Jahre 2015 wurde der Weg frei für neue Verkehrsmodelle in der Stadt Zug. Einen Ansatz wird hier strukturiert dargestellt.



Vorschlag für „Durchfahrt Zug“

Neues Verkehrskonzept in der Stadt

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Ziele

- Weniger motorisierter Individualverkehr (MIV) in der Stadt Zug
- Befreiung von möglichst vielen Stadtteilen vom MIV
- Verflüssigung des MIV in der Innenstadt
- Weniger MIV auf den Zubringerachsen in der Stadt
- Schaffung einer grossen MIV-freien Einkaufszone
- Aufwertung der Infrastruktur für Velos

Mittel

- Weniger Verkehrsflächen für den MIV
- Aufhebung der Konfliktstellen
- Elimination des Parksuchverkehrs
- Veloförderung
- Umleiten des Verkehrs auf UCH
- Förderung des autofreien Einkaufs
- Erhöhung der Effizienz der Strassen
- Umfahrung der grossen Fussgängerströme

Projekt

- Einbahnspur für motorisierten Verkehr von Chamer-, Garten- Bahnhof-, Post-Gotthard-, Industrie- in Gubelstrasse

Ausbauten

- **MIV**
 - Erschliessung Parkhäuser von Einbahnverkehr aus
- **ÖV**
 - Erschliessung Haltestellen Metalli und Bahnhof
 - Haltestellen ausserhalb der Fahrbahn
- **Veloverkehr**
 - Gegenverkehr in Poststrasse bis Gubelloch
 - Gegenverkehr über Vorstadt
- **Fussverkehr**
 - MIV-Freie Zone Rund um Bundesplatz bis Musiksule, Bahnhof und Metalli
 - MIV-Freie Zone Vorstadt
 - Verbreiterung der Fussgängerzone im südlichen Bereich

Begleitmassnahmen

- **MIV**
 - Pfortneranlagen an den Einfallsachsen
 - Aufhebung der Aussenparkplätze entlang der Durchfahrt
 - Tempo 30 auf der Durchfahrt und den Parkhauszufahrten
- **ÖV**
 - Bevorzugung bei Pfortneranlagen
 - Neue Linienführungen (ev. über Tangente)

- **Veloverkehr**
 - Velodienstleistungszentrum am Bahnhof
 - Ausbau der Veloabstellplätze
 - Fördermassnahmen für Umstieg von Auto auf Velo
- **Fussverkehr**
 - Einkaufsheimbringservice
 - Aufwertung der MIV-freien Zonen
- **Gewerbe**
 - Klar definierte Anlieferbedingungen
 - Umschlagsplätze

Vorteile

- **MIV**
 - Klare Strukturen
 - Kein Stau auf der Durchfahrt
 - Weniger Konfliktstellen
 - Keine störenden Parkmanöver
 - Weniger MIV da keine Parkplatzsuche
 - Weniger MIV und mehr Platz wegen Veloförderung
 - Velos klar von MIV getrennt (keine Störung)
 - Keine grossen Fussgängerströme
 - Keine Ampeln
 - Verkehrsberuhigung durch Temporeduktion
 - Erhöhte Sicherheit
- **Veloverkehr**
 - Klare und sichere Velowege
 - Erhöhte Sicherheit
 - Weniger Störungen durch MIV
 - Weniger Störungen durch Fussgängerverkehr
 - Mehr Platz
 - Mehr Dienstleistungen der Stadt
- **Fussverkehr**
 - MIV-freie Einkaufszone rund um den Bahnhof
 - Erholungszone in der Vorstadt
 - Mehr Platz in der Bahnhofstrasse
 - Mehr Restaurants mit Aussenbereich ohne Störung durch MIV
 - Mehr Platz im Durchfahrtsbereich wegen den aufgehobenen Parkfelder
 - Weniger schwierige Strassenüberquerungen
 - Mehr Sicherheit
- **ÖV**
 - Keine Störung des Verkehrs durch Stau
 - Weniger Verspätungen
 - Bessere Planbarkeit
 - Direktere und klarere Linienführung möglich
- **Anwohner**

- Weniger Strassenlärm und Abgase
- Mehrere Orte ohne Strassenlärm und Abgase
- Mehr Sicherheit auf Schul- und Hause Weg
- Mehr Erholungsmöglichkeiten
- Angenehmere Einkaufsmöglichkeiten

- **Gewerbe**
 - Keinen Stau
 - Grosszügige Einkaufszonen
 - Mehr Kunden
 - Bessere Anbindung an ÖV
 - Mehr Platz für Kunden
 - Mehr Umsatz
 - Mehr Platz für Umschlagplätze
 - Zusätzlicher Kundenservice

- **Zufahrten**
 - Weniger Miv

Nachteile

- **MIV**
 - Umwege über Einbahnsystem

- **Anwohner**
 - Erreichbarkeit der Wohnungen
 - Parkplätze nahe der Wohnung
 - Anwohner Gartenstrasse und Poststrasse mehr Verkehr

Mögliche Politische Probleme

- **MIV**
 - Aufhebung Aussenparkplätze:
 - Genug PP in Parkhäuser
 - keine Störungen durch Parkmanöver
 - weniger Parksuchverkehr
 - Mehr Platz für Verkehr
 - Erhöhte Sicherheit
 - Flüssiger Verkehr
 - Weniger Kapazität
 - Weniger Störungen durch Parkmanöver, Fussgängerströme, Velofahrer
 - Weniger Konfliktpunkte
 - Kapazitätssteigerung dank Tempo 30
 - Weniger MIV in Stadt wegen Tangente
 - Weniger MIV wegen weniger Parkplatzsuchenden
 - Weniger MIV wegen Velofördermassnahmen
 - Weniger MIV wegen besserer Fussgängererschliessung des Stadtraums
 - Tendenzielle Abnahme des MIV in der Stadt
 - Stau vor Pfortneranlage
 - Untersuchungen in Köniz zeigen grosse Akzeptanz
 - Kein Stop-and-go

- **Gewerbe**
 - Keine Aussenparkplätze bedeuten weniger Kunden
 - Erfahrung aus anderen Städte beweisen das Gegenteil
- **ÖV**
 - Bus bleibt im Verkehr stecken
 - Pfortneranlagen garantieren Verkehrsfluss in Stadt
 - Busbevorzugung vor Pfortneranlagen

Erweiterungsmöglichkeiten

- Erweiterung Richtung Norden mit Industrie- und Baarerstrasse
- Veloverbindung Oberwil bis Baar (Bröhlweg, Hofstrasse, St.-Oswaldgasse, Zeughausgasse, Poststrasse, Industriestrasse, neuer Veloweg Bereich Tangente, Inwilerstrasse)
- MIV-freie äussere Altstadt (ausser Neugasse, Ägeri- und Grabenstrasse)