

TEAMverkehr



Nummer 26 / 2022 / 2023

TEAMverkehr.zug wird 30 Jahre alt

Der Verkehr im Garten des 21. Jahrhunderts

Welche Geschwindigkeit ist in der Stadt angemessen?

Beliebte Veloroute entlang des Zugersees mit Defiziten

Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Vor 30 Jahren wagte ein junger Verkehrsingenieur den Schritt in die Selbständigkeit: Frisch und unbekümmert, auf seine Fähigkeiten vertrauend, startete Oscar Merlo in Zug sein Einmannbüro. Was klein begann, wurde zu einer Erfolgsgeschichte. TEAMverkehr.zug entwickelte sich zu einer soliden Adresse, wenn es um kompetente Lösungen komplexer Verkehrsaufgaben ging. Lesen Sie TEAMverkehr.zug-Geschichte auf den Seiten 11 bis 13.

In Bern Ost plagen dicke Asphaltbänder und viel Lärm die Menschen – als Relikt aus einer Zeit, als der Bau grosser Strassen als sehr fortschrittlich galt. TEAMverkehr.zug steuert für die Verbesserung wichtige Impulse bei (ab Seite 4). Und in grösseren Städten streiten sich Politik und Fachwelt um die «richtige Geschwindigkeit». War Tempo 50 vor 40 Jahren richtig, so näherten wir uns in Richtung Tempo 30 (ab Seite 14).

Zwischen Zug und Arth liegt ein beliebter Radweg, der entlang des Zugersees führt. Leider weist er verschiedene Mängel auf. TEAMverkehr.zug steuert Verbesserungsvorschläge bei (ab Seite 18).

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre des Hefts viel Vergnügen!

Thomas Gretener, Redaktor

Impressum

TEAMverkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TEAMverkehr.ch

Texte: David Bomatter, Melane Baggenstos, Flurin Casanova, Reto Fuchs, Thomas Gretener, David Steiner

Titelbild: Shibuya Crossing, Tokyo, Japan, 2018 (Bild: Oscar Merlo)

Redaktion und Publishing: pressMedia, Thomas Gretener, Cham.

Druck: Heller Druck, Cham.

Auflage: 650 Exemplare.

Erscheinungstermin: Dezember 2022.

Oscar Merlo, TEAMverkehr.zug

«outside of the (architectural) box»

Im Rahmen der Vorlesungsreihe «outside of the (architectural) box» der Architekturabteilung der Universität Liechtenstein hielt Oscar Merlo auf Einladung von Luis Hilti und Felix Ledergerber, Dozenten für Städtebau, sein Referat «traffic space – social space – urban space».

Rückblickend hält Merlo fest: «Im Austausch mit den Studierenden durfte ich aus der Sicht des Verkehrsplaners über den «Verkehrsraum – Sozialen Raum – Stadtraum» sprechen. Der Diskurs über diesen meistgenutzten Raum hat die Erlebnisse der Studierenden mit meinen eigenen zusammengebracht. Gemeinsam konnten wir daraus Schlüsse über den Umgang ziehen. Im Rahmen der Kritiken des Semesterprojektes «Urban Design in Unterbendern, FL» wurde der Diskurs am konkreten Beispiel geführt. Dabei zeigte sich, dass dieser Raum nicht nur



einem Akteur überlassen werden kann, sondern er soll von allen geteilt und genutzt werden. Mit «allen» sind wir Menschen gemeint, nicht der Bus, das Tram, das Velo oder das Auto. Wir müssen uns diesen sozialen Raum, diesen Stadtraum zurückerobern. Er kann nicht nur Verkehrsraum sein.»

Rückblick

Hünenbergs Dorfstrasse verändert sich



Im letztjährigen Heft berichteten wir über die Umgestaltung der Dorfstrasse in der Zuger Gemeinde Hünenberg: Wie dank der Mitwirkung der Bevölkerung und der Begleitung durch TEAMverkehr.zug ein konsensfähiges

Projekt erarbeitet wurde. Im Sommer sind die Baumaschinen aufgefahren und die erste Etappe ist abgeschlossen. Am 3. Juni 2023 wird die Dorfstrasse anlässlich eines grossen Einweihungsfestes in Beschlag genommen.

Reto Fuchs, TEAMverkehr.zug

Zum 30-Jahr-Jubiläum eine Reise nach Rotterdam

Früh morgens starteten wir zu unserer Büroreise zum 30-jährigen Bestehen vom TEAMverkehr.zug. Mit dem Flugzeug und dem Zug reisten wir für einen dreitägigen Städtetrip nach Rotterdam.



In Rotterdam angekommen erwartete uns bereits die erste Sehenswürdigkeit, der Hauptbahnhof von Rotterdam, wo wir von sonnigem Wetter begrüsst wurden. Unser Hotel lag im Stadtteil Kop van Zuid, welcher auf dem ehemaligen Hafengebiet von Rotterdam entstanden ist und ein Teil des Stadterneuerungsprojekts Rotterdams war.

Nach dem Einchecken im Hotel ging es auf eine kurze Erkundungstour. In unmittelbarer Umgebung konnten wir mit dem Hotel NewYork bereits eine weitere Sehenswürdigkeit begutachten. Am Nachmittag folgte eine Tour durch die Stadt. Neben den bekannten Sehenswürdigkeiten wie der Stadtverwaltung (De Rotterdam), der Erasmusbrücke, den Kubushäusern, dem weissen Haus (Witte Huis) und der Markthalle entdeckten wir auch lauschige Plätze, an denen wir all die Eindrücke auf uns wirken lassen konnten.

Unser Stadtführer versorgte uns laufend mit wissenswerten Informationen und Geschichten über die Stadt. Nach einem ereignisreichen Tag genossen wir in der Markthalle das Nachtessen und liessen den Abend langsam ausklingen.



Der zweite Tag startete mit einem reichhaltigen Frühstück. Das Buffet liess keine Wünsche offen, von Pancakes bis Pannacotta war alles dabei. Gestärkt vom Frühstück begaben wir uns mit Bus und Schiff auf eine Erkundungstour durch einen der grössten Seehäfen der Welt.



Aussicht vom Euromast

Nach dieser eindrücklichen Hafentour folgte ein weiteres Highlight, der Euromast. Der Turm eröffnete uns auf 185 Metern Höhe einen Ausblick über die gesamte Stadt und die Umgebung von Rotterdam. Am Abend genossen wir ein exquisites Nachtessen in einem der beliebtesten Restaurants.

Am letzten Tag stand Shopping auf dem Programm. Anschliessend liessen wir die Reise ausklingen und beobachteten das Treiben in der Innenstadt. Ein wenig müde, aber um viele Eindrücke reicher und mit dem Wissen, dass wir uns noch lange an diese Reise erinnern werden, trafen wir wieder in der Schweiz ein.



Hafen von Rotterdam, Kubushäuser Fotos TEAMverkehr

Personelles

Seit Anfang September verstärkt Reto Fuchs unser Team, herzlich willkommen! Reto hat diesen Sommer das Bachelorstudium in Stadt-,



Verkehrs- und Raumplanung mit dem Schwerpunkt Verkehrsplanung an der Ostschweizer Fachhochschule erfolgreich abgeschlossen.



Wir gratulieren Daniela Moos zur Geburt von Töchterchen Amelia, die am 20. Februar 2022 das Licht der Welt erblickte und wünschen der kleinen Familie alles Gute und viel Freude mit der kleinen Prinzessin.

David Bomatter, TEAMverkehr.zug

Wie sich der Verkehr durch den Garten des 21. Jahrhunderts schlängelt

Der Verkehr plagt Bern Ost:

Dicke Asphaltbänder und viel Lärm mindern die Lebensqualität dieser Region. Mit intelligenten Denksätzen sollen die Lebensbedingungen dieser Region markant verbessert werden.

Rückblick

Bereits in der letztjährigen Ausgabe des TEAMverkehr-Magazins berichteten wir über die Testplanung Bern-Ost, an welcher TEAMverkehr.zug in einem interdisziplinären und internationalen Auftrag arbeiten durfte. Im damaligen Beitrag ging es vor allem um die Arbeitsweise zu Zeiten von Corona, Lockdowns und Reisebeschränkungen. Einen gewissen Einblick in die damals entwickelten Ideen und Visionen für Bern Ost konnten wir bereits geben, konkrete Inhalte durften wir aufgrund des bis Januar 2022 laufenden Verfahrens noch nicht publizieren. Nun ist die Testplanung abgeschlossen und der Schlussbericht liegt vor. Gerne stellen wir nun unser Projekt vor, welches uns selber in der Entwicklung neue, überraschende Gedanken, Haltungen, Ideen und Visionen gebracht hat. Unser Team bestand aus den Büros Salewski Naters Kretz Architekten (Zürich), Gehl (Kopenhagen), Arquitectura Agronomia (Barcelona) und Office of Living Things (New York).

Ausgangslage

Das Bundesamt für Strassen, ASTRA, plant im Osten der Stadt Bern eine Verlegung der Autobahn A6 (Bern–Thun). Diese verläuft heute als «Stadtautobahn» teilweise aufgeständert, teilweise in einem Einschnitt mitten durch die östlichen Quartiere der Stadt Bern und der Gemeinde Muri. Dieser Verlauf ist ein Relikt aus der Verkehrsplanung der 60er Jahre, als das Auto als Verkehrsmittel die absolute höchste Priorität genoss. Entsprechend wurde ohne Rücksicht auf die urbane und landschaftliche Umgebung ein breites Asphaltband durch bestehende Strukturen gelegt, zerschnitt Nachbarschaften, Quartiere und zusammenhängende Naturräume.

Trotz Schutzmassnahmen wie Lärmschutzwände, teilweiser Deckelung und Geschwindigkeitsreduktionen, ist die Lärmbelastung durch die Autobahn für den Berner Osten enorm. Aus diesem Grund und auch weil auf dem bestehenden

Der Autor

David Bomatter hat an der Fachhochschule Rapperswil ein Raumplanungsstudium abgeschlossen. Er arbeitet seit 2018 bei TEAMverkehr.zug.



Freudenbergplatz im Berner Ostringquartier vor (1962) und nach dem Autobahnbau (1972)



Altes Trasse der A6 (gelb) und neuer Bypasstunnel (rot)
 (Quelle: Netzstudie Bypass Bern Ost, ASTRA)

Stadtautobahntrasse kein Platz für einen Spurausbau vorhanden ist, soll die Autobahn in einen Tunnel verlegt werden, welcher einen Grossteil des Stadtberner Ostens umfährt. Durch diese Verlegung in den sogenannten Bypass Bern Ost wird auf dem heutigen Autobahnstrasse ein neuer Raum mitten in bestehenden Stadt- und Landschaftsstrukturen frei. Wie dieser zukünftig genutzt wird und wie die Stadtreparatur und Heilung dieser ehemaligen Zäsur funktionieren können, war die Ausgangsfrage für die Testplanung Bern Ost.

Herausforderungen

Eine der grössten Herausforderungen bei dieser Testplanung war der Zeithorizont. Die Inbetriebnahme des neuen Autobahnbybass ist frühestens ab 2040 geplant. Erst ab diesem Zeitpunkt kann mit dem Rück- bzw. Umbau des alten Trassees begonnen werden. Bis die Siedlungsstrukturen und Landschaftsräume wirklich wieder zusammengewachsen sind, werden nochmals mindestens 20 Jahre vergehen. Somit liegt das Zielbild, welches wir entwickeln sollten, erst im Jahr 2060. Durch diesen weiten Zeithorizont ergeben sich grundlegende Fragen, welche berücksichtigt werden mussten: Wie leben wir in der Schweiz im Jahre 2060? Wie bewegen wir uns/sind wir mobil? Welche Werte und Normen gelten gesellschaftlich und siedlungssoziologisch? Wie sieht der Umgang mit der Landschaft, Umwelt und Landwirtschaft aus?

Unser Team war davon überzeugt, dass wir diese Fragen in dieser Testplanung beantworten mussten bzw. unsere Vision so aufzubauen hatten, damit sie

auf die Entwicklungen in den kommenden 40 Jahren reagieren kann. Dieser Ansatz bedeutete ein offeneres Denken, teilweise ein Ausbrechen aus bisherigen Normen und Denkmustern. Im Verkehr bedeutete dies, heute gültige Standards und Konzepte hinter sich zu lassen und neue Ideen vorzuschlagen, welche auch mal sehr frech oder radikal wirken durften. Allein dies war im Prozess oft eine weitere Herausforderung.

Leben im Garten des 21. Jahrhunderts

Unser Zukunftsbild für den Berner Osten nannten wir Garten des 21. Jahrhunderts. In diesem Garten soll die Stadt in die Landschaft eingebettet und mit dem natürlichen Lebensraum verwoben sein. Für dieses Zukunftsbild werden drei Grundsätze verfolgt:

1. **Mobilität:** Der Verkehr und der Verkehrsraum sollen Teil des Lebens im urbanen Raum sein. Entsprechend sind die Strassen als öffentliche Räume mit gleicher Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden und als Orte des sozialen Austauschs zu gestalten. Dazu muss auch hinterfragt werden, welche die richtige Stadtgeschwindigkeit ist. Unsere Erkenntnisse haben wir als Berner Modell 2.0 zusammengefasst (siehe Ausführungen auf Seite 6).

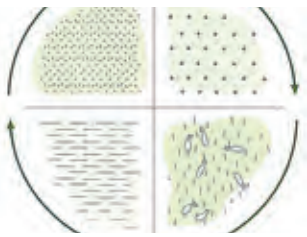
2. **Lebensraum:** Die Stadt als Lebensraum soll einen menschlichen Massstab aufweisen, mit feiner Vernetzung und vielfältiger Typologie. Die natürlichen Landschaftsräume und Landwirtschaftsflächen sollen durch diese Stadtstrukturen geschützt anstatt bedrängt werden. Dieser so verwobene Lebensraum soll sowohl das Urbane als auch das Natürliche und Landschaftliche für den Menschen erlebbar machen.



Mobilität: Berner Modell 2.0



Lebensraum: Stadt und Landschaft verwoben



Regeneration: ein nachhaltiges Rotationsystem

3. Regeneration: Mit der Landwirtschaft als Teil der Landschaft soll verantwortungsvoll umgegangen werden. Durch ein spezielles Rotationsystem aus intensiver und extensiver Nutzung soll die Landschaft nachhaltig und biodivers genutzt werden können.

Aufbauend auf diesen drei Grundsätzen haben wir für den Berner Osten gemeinsam einen Masterplan entwickelt. Dieser zeigt die zukünftig mögliche Siedlungs- und Landschaftsstruktur auf. Ergänzt werden diese Strukturen durch ein feinesmaschiges Verkehrsnetz.

Verkehr im Garten des 21. Jahrhunderts

Als Verkehrsplanungsbüro waren wir natürlich vor allem mit der Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in diesem Garten des 21. Jahrhunderts beschäftigt. Das freiwerdende Autobahntrasse scheint in einem ersten Impuls vor allem ein Potenzial für neue, stadtbezogene Verkehrswege zu bieten. Doch ist es wirklich richtig, eine trennende und belastende Verkehrsinfrastruktur weiterhin nur als reinen Verkehrsraum zu sehen und weiterzuentwickeln? In den Vorstudien zum Projekt wurden verschiedene Szenarien untersucht, wie der Verkehr im Osten der Stadt Bern zukünftig verteilt werden könnte, wenn gewisse Abschnitte der ehemaligen Autobahn als Stadthauptstrasse weiter genutzt werden. Ausgehend von unseren Grundsätzen missfiel uns jedoch die Idee, weiterhin trennende Hauptverkehrsachsen mit Tempo 50 durch die Quartiere verlaufen zu

lassen. Aus unserer Sicht sollte deshalb möglichst viel des alten Trassees zu einem lebenswerten Stadt- oder Landschaftsraum umgestaltet werden.

Berner Modell 2.0

Damit unsere Vision für den Verkehr im Garten des 21. Jahrhunderts flächendeckend umgesetzt werden kann, haben wir einen Werkzeugkasten entwickelt. Diesem gaben wir den Namen Berner Modell 2.0, angelehnt an das gleichnamige Konzept, welches in der Region Bern bereits seit Jahrzehnten erfolgreich zur Beruhigung von urbanen Hauptachsen und Ortsdurchfahrten eingesetzt wird (z.B. die Seftigenstrasse in Wabern oder die Schwarzenburgstrasse in Köniz.) Das Berner Modell 2.0 beruht auf drei Stossrichtungen:

- Die **Geschwindigkeit in der Stadt** beträgt 30 km/h: Mit einem generellen Temporegime 30 im Siedlungsgebiet können der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den motorisierten Verkehrsmitteln und dem Fuss- und Veloverkehr ist geringer, was die Trennwirkung von Strassen senkt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Allgemein werden eine geringere Emissionsbelastung und somit eine bessere Lebensqualität in der Stadt und eine nachhaltigere Verkehrsbewältigung erreicht.

- Die **Querbeziehungen** stehen im Vordergrund: Der Strassenraum soll nicht nur in Längs- sondern auch in Querrichtung gelesen und geplant werden. Neben den anderen querenden Verkehrsbeziehungen sollen auch die sozialen Querbeziehungen (Nachbarschaften, Quartiere etc.), sowie die ökologischen Querbeziehungen (Lebensraumvernetzung, Frischluftschneisen etc.) berücksichtigt werden. Durch den Einbezug dieser Beziehungen kann ein Strassenraum mit Identität geschaffen werden. Dadurch wird die Lebensqualität in und an diesen Strassenräumen erhöht.

- Es besteht eine **hohe Verträglichkeit des Verkehrs**: Die soziale und ökologische Verträglichkeit des Verkehrs wird durch die Reduktion der wahrnehmbaren Belastung erhöht. Die wahrnehmbare Belastung des Verkehrs ist abhängig vom Temporegime und der Gestaltung der Verkehrsräume. Somit hängt sie direkt mit den beiden anderen Stossrichtungen zusammen.

Verkehrsplanerische Grundprinzipien

Aufbauend auf diesen Stossrichtungen beinhaltet das Berner Modell 2.0 verkehrsplanerische

Zukunftsbild / Masterplan des Gartens des 21. Jahrhunderts im Berner Osten



Werkzeugkasten Verkehr – Berner Modell 2.0

3 Stossrichtungen

① Die Geschwindigkeit der Stadt beträgt 30 km/h.

- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der Querbeziehungen
- Reduktion der Emissionen
- Steigerung der Lebensqualität im Siedlungsraum
- Nachhaltigere Verkehrsbewältigung

② Die Querbeziehungen stehen im Vordergrund

- Betrachtung der Verkehrsräume erfolgt in Längs- und Querrichtung.
- Neben Wegbeziehungen werden auch soziale und ökologische Querbeziehungen berücksichtigt.
- Einbezug aller Querbeziehungen in Gestaltung schafft eine Identität.
- Vernetzung über die Strassenräume hinweg erhöht die Lebensqualität.

③ Es besteht eine hohe Verträglichkeit des Verkehrs.

- Die Verträglichkeit des Verkehrs wird durch die Reduktion der wahrnehmbaren Belastung gesenkt.
- Die wahrnehmbare Belastung ist abhängig vom Temporegime und der Gestaltung bzw. Einbettung des Verkehrs im Stadtgefüge.

Verkehrsplanerische Grundprinzipien

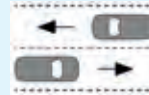
Signalisation und Gestaltung für Tempo 30

auf allen städtischen Haupt- und Nebenstrassen



MIV auf zwei Spuren

Ausnahme im Bereich von stark belasteten Knoten



Veloverkehr auf attraktiver Infrastruktur

Eigene Spuren/Wege auf Haupttrouten, auf Nebenrouten auch im Mischverkehr



Grosszügige Seitenbereiche

für den Fussverkehr, sozialen Austausch, siedlungsökologische Verknüpfung



Zeitliche Umsetzung

Start der Umsetzung im Kleinen

Umsetzung der Grundprinzipien auf einzelnen Abschnitten, erste Impulse zur Veränderung der Mobilität



Stadteile als erste Inseln

Umwandlung von ganzen Quartieren, neue Mobilität wird in Teilräumen der Stadt gelebt.



Ausweitung auf ganze Region

Die neue Mobilität ist in der Gesellschaft angekommen, das Verkehrsregime ist überall darauf abgestimmt.



Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH, TEAMverkehr Zug AG, Architectura Agronomia, Gehl, Office Of Living Things | Testplanung Bern Ost / Muri | Zwischenbesprechung 2 | 3

Grundprinzipien, welche bei der Planung der zukünftigen Strassenräume im Berner Osten (und auch in anderen Stadtteilen oder Städten) umgesetzt werden sollen:

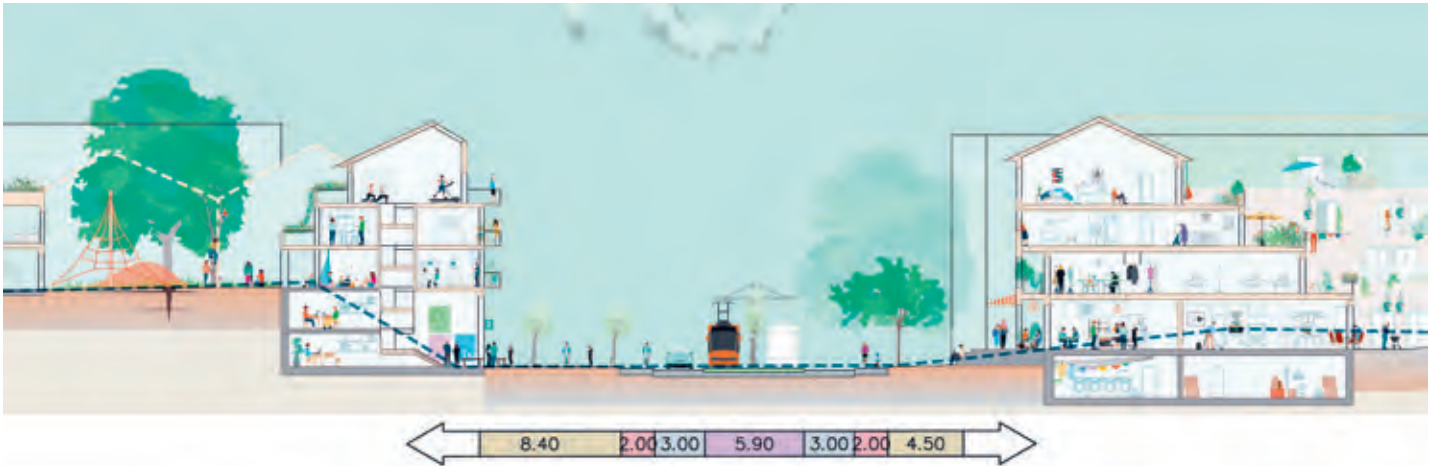
- **Signalisation und Gestaltung für Tempo 30** auf allen städtischen Haupt und Nebenstrassen.
- Der **MIV** wird grundsätzlich auf zwei Fahrspuren (eine pro Fahrtrichtung) geführt, Ausnahme bilden Abschnitte vor wichtigen und stark belasteten Knoten.
- Der **Veloverkehr** verfügt über eine attraktive Infrastruktur mit eigenen Spuren und Wegen auf den Haupttrouten.
- Die **Seitenbereiche der Strassen** werden möglichst grosszügig für den Fussverkehr, sozialen Austausch und die siedlungsökologische Verknüpfung gestaltet.

Für die zeitliche Umsetzung setzen wir beim Berner Modell 2.0 auf dieselbe Strategie wie beim gesamten Projekt Garten des 21. Jahrhunderts. Der Start der Umsetzung kann bereits heute im Kleinen beginnen, auf einzelnen Strassenabschnitten oder Plätzen, auf Nebenstrassen oder mit zeitlich beschränkten Massnahmen. Danach kann die Umsetzung auf ganze Quartiere und Stadtteile ausgeweitet werden, wodurch grössere Inseln entstehen, in welchen unsere Vision bereits gelebt

wird. Im Zielbild soll das Berner Modell 2.0 Stadt bzw. Region Bern angewendet werden. Diese zeitlich gestaffelte Umsetzung bietet den Vorteil, dass Ideen und Massnahmen zuerst im kleinen Rahmen getestet und von den Nutzenden angenommen werden können, ehe sie dann im grösseren Massstab angewendet werden. So wächst mit dem Wirkungsradius auch die Akzeptanz bei der Bevölkerung.

Verkehr ist nur ein Puzzleteil

In diesem Beitrag sind vor allem die wichtigsten Erkenntnisse und Ergebnisse der Testplanung Bern Ost aus Sicht des Verkehrs genauer erläutert. Zur Gesamteidee des Gartens des 21. Jahrhunderts gehören natürlich auch die Architektur, die Siedlungssoziologie und die Landschaft bzw. Landwirtschaft. Für die neuen Siedlungsgebiete im Berner Osten hat das Architekturteam von Salewski Naters Kretz ein städtebauliches Prinzip entwickelt, welches die Idee einer integrierten und regenerationsfähigen Landwirtschaft miteinbezieht. Die Gebäude werden in drei Bautiefen entlang der Verkehrswege in grossen Blocks um die Landwirtschafts- bzw. Landschaftsräume angeordnet. Dadurch werden diese Räume geschützt und sind gleichzeitig für die rundherum lebende Bevölkerung erlebbar.



Optimierter Querschnitt einer städtischen Hauptachse mit Anwendung des Berner Modells 2.0

www.bypass-bern-ost.ch

Interessierte unseres Gartens des 21. Jahrhunderts, der anderen eingereichten Projekte der Testplanung Bern Ost oder allgemein des Projekts Bypass Bern Ost finden auf der offiziellen Webseite viele weitere Informationen. Ebenfalls werden dort der Schlussbericht der Testplanung, sowie die gesamten einzelnen Arbeiten der drei Teams zum Download zur Verfügung gestellt.

In den Landwirtschaftsräumen soll das vom Büro Architectura Agronomia entwickelte Rotationsprinzip für eine regenerative und nachhaltige Landschaftsnutzung eingesetzt werden. Dieses Prinzip genauer zu erläutern, würden den Rahmen dieses Magazinbeitrags sprengen, jedoch wird an dieser Stelle sehr empfohlen, die interessanten Arbeiten des Büros und von Theresa Gali-Izard generell genauer zu studieren.

Ergänzt wird diese Blockstruktur von Siedlung und Landschaft durch Aufenthalts- und Erlebnisräume, welche den siedlungssoziologischen Prinzipien des Büros Gehl bzw. David Sim folgen. Die sollen sich in verschiedenen Grössen an allen unterschiedlichen Orten und Situationen im neuen Berner Osten finden.

Fazit

Die Testplanung Bern Ost war eine besondere Herausforderung. Wir mussten aus unseren bisherigen

Denkmustern ausbrechen und mit einem weiteren Zeithorizont umgehen als bei bisherigen Projekten. Dies bot jedoch auch die Chance, ganz neue Ideen zu entwickeln und nicht auf heutige Normen und Lösungsansätze beschränkt zu sein. Unsere daraus entwickelte Vision für den Berner Osten ist auch mehr als Werkzeugkasten zu verstehen und nicht als konkretes städtebauliches Konzept. Wir wollten aufzeigen, wie sich der urbane Raum weiterentwickeln kann, ohne dabei die Erhaltung einer nachhaltigen und nutzbaren Landschaft zu gefährden. Der Projektstandort Bern Ost war dabei ein konkretes Anwendungsbeispiel. Jedoch kann und sollte dieser Werkzeugkasten natürlich auch an anderen Orten angewendet werden. Wir hoffen nun, dass unsere Werkzeuge in die weiteren Planungen im Berner Osten einfließen und somit vielleicht eine Art Pilotprojekt entstehen kann, welches als Beispiel für andere Städte und urbane Regionen dienen kann. ■

Zielbild des Lebens im Garten des 21. Jahrhunderts, Fotocollage



Melanie Baggenstos, TEAMverkehr.zug

Drohnenbilder zeigen Problemstellen auf



Seit kurzem verfügt TEAMverkehr Zug über eine Drohne, eine handliche *Dji Mini 3*. Warum benötigt ihr eine Drohne?

Melanie Baggenstos: Die Drohne benötigen wir für Übersichtsfotos, Aufnahmen von Ist-Situationen (Markierung, Signalisation und Vortrittsregelungen), aber auch für Verkehrsbeobachtungen. Mit Fotos und Videos aus der Vogelperspektive lassen sich mögliche Problemstellen visuell besser abbilden.



Wie verwendet ihr die Bilder?

Wir verwenden die Bilder direkt in Verkehrsgutachten, zum Beispiel zur Darstellung eines Perimeters oder als Titelbild. Für Signalisations- und Markierungspläne brauchen wir die Bilder, damit wir die aktuelle Situation auf den Plänen darstellen können. Bei kurzen Verkehrsbeobachtungen werden die Videos manuell ausgewertet, die Resultate werden dann plangrafisch oder in Berichtform dargestellt.



Die Drohne ist nur eines der Verkehrserhebungsgeräte von TEAMverkehr.zug. Welche technische Geräte setzt ihr sonst noch ein?

Neben der Drohne arbeiten wir für die Ermittlung von Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen über einen längeren Zeitraum mit dem Sierzega Seitenradar, von diesem Gerät haben wir fünf Stück. Sie werden jeweils am Strassenrand an einem Kandelaber oder Signalträger montiert.

Für die Erhebung von Knotenströmen, Fussgängerstreifen, Velo- und Fusswegen brauchen wir den Miovision; dieser filmt die Situation aus einer Höhe von sechs Metern. Die Videos

werden danach online ausgewertet. Wir besitzen insgesamt drei Miovision; dies erlaubt uns auch mehrere Knoten gleichzeitig zu erheben. Die Erhebungszeiten können programmiert werden und das Gerät schaltet sich automatisch zum gewünschten Zeitpunkt ein.

Weiter besitzen wir noch eine Radarpistole. Mit dieser erheben wir von Hand Geschwindigkeiten. ■

Seit 30 Jahren mit dem Verkehr unterwegs – eine vorläufige Bilanz

TEAMverkehr.zug feiert 2022 das 30-Jahr-Jubiläum. Grund genug, mit Gründer Oscar Merlo einen Rückblick zu machen.

Du hast 1985 dein Studium als Bauingenieur an der ETH Zürich abgeschlossen. Wie kamst du zu deinem Beruf als Verkehrsingenieur?
Oscar Merlo: Ich begann mich während des Studiums für den Verkehr zu interessieren, habe mich im späteren Verlauf des Studiums für die Vertiefungsrichtung «Planung und Verkehr» entschieden. Anschliessend war ich während gut drei Semestern Assistent am Institut für Verkehrsplanung, wo ich mich bei Professor Karl Dietrich mit dem Individualverkehr befasste. Später betreute ich für das Ingenieurbüro Emch + Berger Verkehrsplanungsprojekte.

Du hast dich 1992 entschlossen, selbständig zu machen. Das war, so scheint es in der Rückblende, ein mutiger Schritt.

Schon bei Emch + Berger war ich im Büro Zürich und dann auch in Zug der einzige Verkehrsingenieur. Den entscheidenden Anstoss, in die Selbständigkeit zu wechseln, gaben mir meine ehemaligen Chefs. Im Grunde genommen habe ich die gleichen Aufgaben weitergeführt, einfach in meinem eigenen Büro – und natürlich mit dem unternehmerischen Risiko!

Hattest du keine Bedenken, dass es als Einmann-Betrieb auch schief gehen könnte?
Ich habe mir schon auch wirtschaftliche Überlegungen gemacht, aber letztlich habe ich ziemlich unbekümmert in diese Unternehmensform gewechselt. Ich hatte – und habe sie auch noch heute – grosse Freude an

meinem Beruf. Ich glaubte an meine Fähigkeiten und sprang ins kalte Wasser. Natürlich hatte ich zuweilen ein ungutes Gefühl, genügend Aufträge zu

« Ich habe mich recht unbekümmert in die Selbständigkeit begeben. »

bekommen und den Erwartungen der Kunden zu entsprechen. Aber es gehört zur Selbständigkeit, dass man sich den Mut nicht austreiben lässt.

Die Unternehmung TEAMverkehr hat sich gut entwickelt. Waren die Dienstleistungen eines Verkehrsingenieur damals sehr gefragt?
Ja, glücklicherweise musste ich nicht darum bangen, Aufträge zu bekommen. Gleichzeitig

Die Mitarbeitenden von TEAMverkehr.zug 2022



Oscar Merlo, Partner
dipl. Bauingenieur ETH/
SVI/Reg A
Verkehrsingenieur



Adrian Arquisch,
Partner
dipl. Ingenieur FH/SVI
in Raumplanung
Verkehrsingenieur



Daniela Moos
BSc FHO in Raum-
planung
Verkehrsingenieurin



David Bomatter
BSc FHO in Raum-
planung
Verkehrsingenieur



Nadja Sennrich
Sekretariat



Reto Fuchs
BSc FHO in Raum-
planung
Verkehrsingenieur



Flurin Casanova
BSc FHO in Raum-
planung
Verkehrsingenieur

begannen sich die Ansprüche an die Verkehrsplanung zu wandeln. Dazu muss ich etwas zurückblenden.

Bitte!

In den 60er und 70er Jahren war die Verkehrsplanung in erster Linie eine reine Ingenieurleistung.

«**Die Anforderungen an die Verkehrsplanung haben sich verändert: von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten.**»

Strassenverläufe, Kreuzungen oder Fusswege mussten dimensioniert und planmässig korrekt für die Umsetzung ausgeführt werden. Der stark wachsende motorisierte Verkehr verlangte neue Lösungsansätze: von der nachfrageorientierten zur angebotsorientierten Verkehrsplanung. Nicht die steigende Nachfrage darf den Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur bestimmen, sondern ein siedlungsverträgliches, wirtschaftliches Angebot, das sich an Kapazitätsgrenzen orientiert. Gefragt ist ein Verkehrsangebot, das den Bedürfnissen und dem

Verhalten der Menschen entspricht. Das Verkehrsangebot muss eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität gewährleisten.

Das ist ein eigentlicher Paradigmenwechsel!

Genau, und damit rückt auch der Nutzer, also der Mensch, mehr und mehr in den Mittelpunkt der Planung. Mit neuen, intelligenten Lösungen und Angeboten im ÖV-Verkehr, für den Velofahrenden und den Zufussgehenden versuchen wir, Verhaltensweisen zu beeinflussen und so zum Beispiel zur Verlagerung oder gar Vermeidung von Verkehr beizutragen.

Was bedeutet das für die Arbeit des Verkehrsingenieurs?

Unsere Arbeit, die Verkehrsplanung, ist viel komplexer, aber auch vielfältiger geworden. Aus den knappen Ressourcen ergibt sich die Forderung, Verkehr und Siedlung aufeinander abzustimmen. Wir

arbeiten häufig auch mit anderen Planungsdisziplinen zusammen, wie sich das eindrücklich am Beispiel der Planung Bern Ost zeigt (Seite 4).

Dieser Wandel stellt dich als «altgedienter Verkehrsingenieur», um mich etwas provokativ auszudrücken, bestimmt vor neue Herausforderungen?

TEAMverkehr.zug zählt heute zwölf Mitarbeitende, darunter viele junge Verkehrsingenieur/-innen. Viele von ihnen haben die Hochschule vor kurzem abgeschlossen und bringen ihr neues Wissen in die Büros. Ich erhalte von den jungen Leuten viele neue Inputs, gegenüber denen ich sehr offen bin. Im Gegenzug kann ich meine Erfahrungen einbringen. Oder anders ausgedrückt: Wir pflegen untereinander einen intensiven Dialog. Dieser Austausch kann

«**Wir pflegen untereinander einen intensiven Dialog.**»

fordern, öffnet aber auch neue, spannende Perspektiven. Ich verstehe mich in dieser Gruppe als Teil des Teams. Der Weg ist das Ziel – und gemeinsam finden wir den besten Weg! ■

Stationen von TEAMverkehr.zug

- 1. Mai 1992 | Gründung Oscar Merlo Verkehrsingenieurbüro, Zug, Albisstrasse. Aufträge: erste Tempo-30-Zone im Kanton Zug, Eichholz-/Albisquartier, Steinhausen
- 1997 | Einstellung des ersten Praktikanten. Umgestaltung Ortsdurchfahrt Flüelen UR
- 1999 | Verlegung des Büros nach Cham, Hünenbergerstrasse 5
- 2000 | «Kammerkonzert» als Grundlage für die Umfahrung von Cham-Hünenberg
- 2004 | Neues Buskonzept mit Massnahmenplan für Stadt Zug
- 2005 | Bezug von neuen Büros an der Zugerstrasse 45, Cham
- 2008 | Umwandlung in Aktiengesellschaft und heisst neu TEAMverkehr.zug ag
- 2009 | Planung eines neuartigen Verkehrsgartens für die Schulen Cham: auch Eltern lernen
- Eröffnung der Filiale Altdorf UR
- 2012 | Erweiterung Bürostandort Zugerstrasse 45 in Cham
- 2014 | Begegnungszone Rotkreuz



Erweiterung Geschäftsführung mit Adrian Arquisch und Guido Gister

- 2017 | Nachfolgeregelung: Adrian Arquisch und Guido Gister als Partner
- 2019 | Nutzung von OpenData
- 2021 | Lockdown
- 2022 | Gastvortrag von Oscar Merlo an der Uni Liechtenstein zum Thema «Verkehrsraum – Sozialer Raum – Stadtraum»



Jennifer Rüegg
BSc FHO in Raumplanung
Verkehrsingenieurin



David Steiner
BSc FHO in Raumplanung
Verkehrsingenieur



Melanie Baggenstos
Bauzeichnerin / Technische Assistentin



Guido Gister, Partner
dipl. Ingenieur FH/SVI
in Raumplanung
Verkehrsingenieur



Flavio Poletti
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Verkehrsingenieur



Stadt Zug, Betriebs- und Gestaltungskonzept Zeughausgasse,



Rotk



Stadt Zug, Wettbewerb Eisstadion / Erschließung Eisstadion /
Bebauungsplan Eisstadion BossardArena, 2010



Regionale Verkehrsstrategie der Zuger Berggemeinden – Arbeitsgruppe Berg: Anbindung der Zuger Berggemeinden an das
überregionale Strassennetz in der Zuger Talebene mit anschliessendem Projekt Tangente Zug/Baar, 1998–2021

Beispiele aus dem TEAMverkehr-Portfolio mit einer «Heatmap» aller Aufträge



Kreuz, Begegnungszone, 2014



Sachseln, Wettbewerb und Bauprojekt Bärenmatze Neugestaltung
Dorfzentrum in Zusammenarbeit mit CAS Architekten AG, 1998–2006



Masterplan Sportanlagen – Verkehrserschliessung
der Zuger Sportanlagen, 1997

Welche Geschwindigkeit ist in der Stadt angemessen?

Weniger Lärm, mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende, attraktivere Lebensräume: Das sind Gründe, weshalb grössere Städte immer häufiger von Tempo 50 auf Tempo 30 wechseln.

Die grossen Städte in der Schweiz setzen in Zukunft auf ein langsames Tempo. Städte wie Zürich, Basel, Bern oder Winterthur kündigten in den letzten zwei Jahren an, auf ihrem Strassennetz in Zukunft weitgehend Tempo 30 einzuführen. Es ist eine schrittweise Abkehr von generell Tempo 50 innerorts, welches 1984 festgelegt wurde und damit ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Die Nutzungsansprüche an einen Strassenraum sind vielseitig. Personen bewegen sich mit dem Auto, Velo, Scooter oder zu Fuss im Strassenraum. Sie fahren, parkieren, queren die Fahrbahn, warten auf den Bus, oder nutzen den Raum als Aufenthalts- oder Begegnungsort. Das führt unweigerlich zu Konflikten. Was es braucht? Einen Strassenraum, der für alle Verkehrsmittel verträglich ist. Das Temporegime spielt dabei eine zentrale Rolle.

Die Bedeutung des Temporegimes

Es gibt mehrere Gründe, weshalb die Städte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit anstreben. Tempo 30 reduziert die Lärmbelastungen und schützt Anwohnende und auch Arbeitstätige vor übermässigem Strassenlärm. Ein weiterer Vorteil ist der Sicherheitsgewinn: Eine langsamere Geschwindigkeit reduziert die Unfallschwere und sorgt dafür, dass sich Verkehrsteilnehmende gegenseitig im Strassenraum besser wahrnehmen können. Besonders für Zufussgehende und Velofahrende werden die Strassenräume attraktiver und sicherer. Eine Reduktion der Geschwindigkeit wirkt sich positiv auf das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden aus. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kann erhöht werden und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur stadtverträglichen Mobilität.

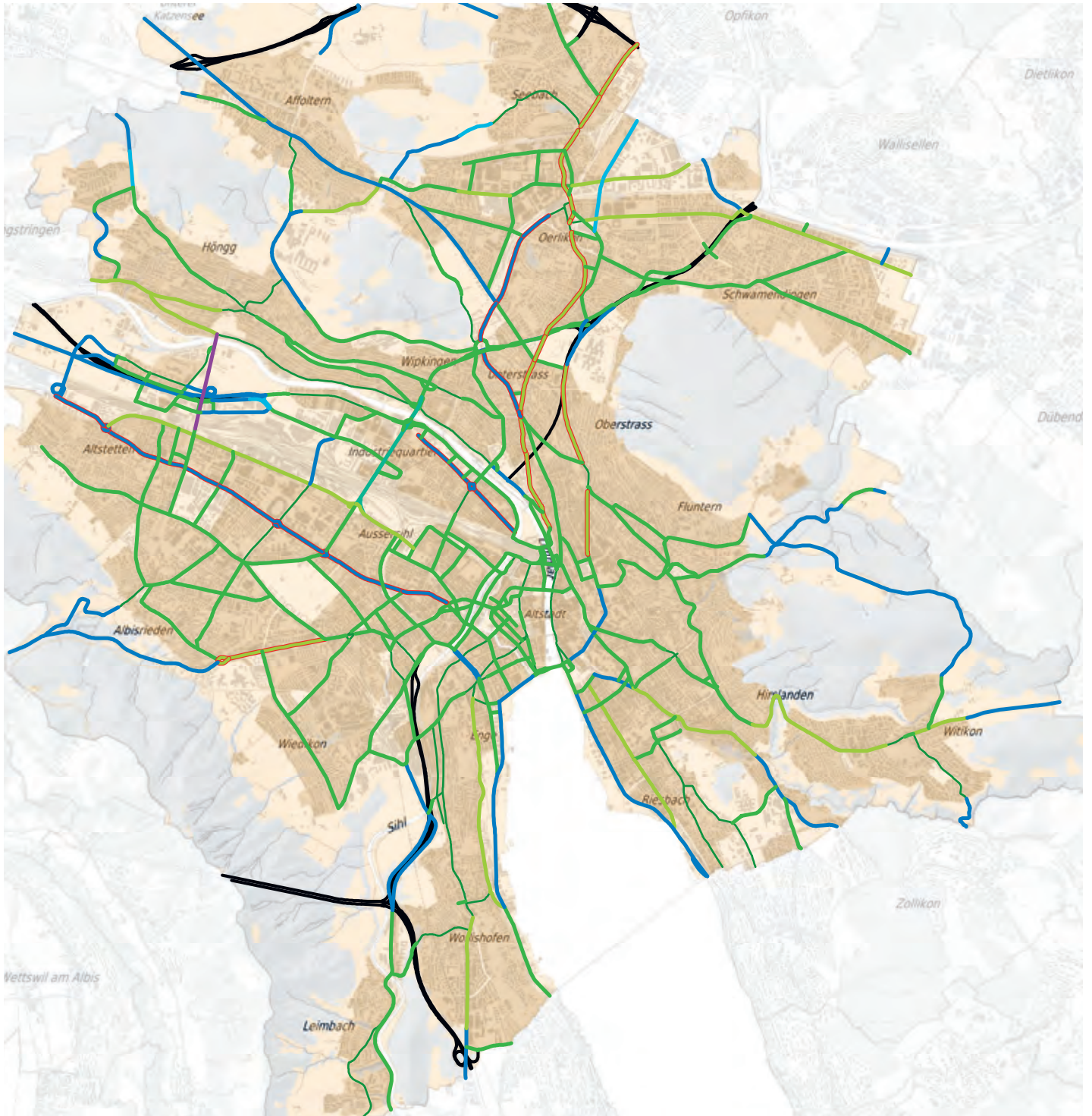
Der Autor

Flurin Casanova hat an der Fachhochschule Rapperswil Raumplanung studiert. Er arbeitet seit 2016 bei TEAMverkehr.zug.



Seit März 2021 gilt rund um den Verkehrsknoten Kolinplatz in Zug Tempo 30 wie hier auf der Grabenstrasse.

Das Temporegime in der Stadt Zürich für die kommenden Jahre

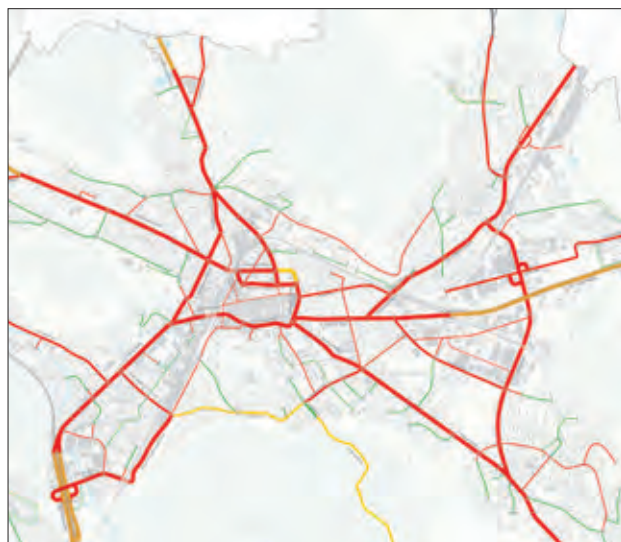


Legende

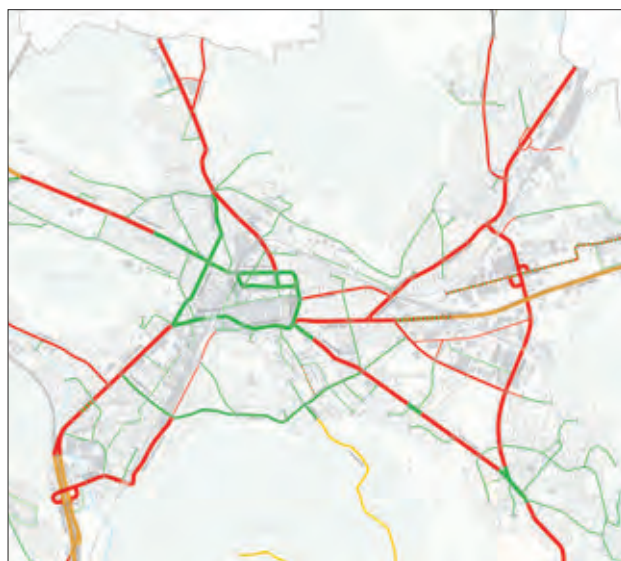
- | | | |
|---|---|--|
| — Tempo 30 | — Prüfung unabh. Bahnkörper, falls nicht möglich Tempo 30 nachts | — Tempo 30 bestehend (nur Hauptnetz) |
| — Tempo 30 nachts | — Prüfung unabh. Bahnkörper, falls nicht möglich Tempo 50 | Verkehrszonen bestehend |
| — Tempo ≥ 50 km/h | — Tempo 50, Prüfung Lärmschutzwände (LSW) | — Autobahn/Tunnel |
| — Tempo 30 später bei Überbauung | — Prüfung LSW, falls möglich Tempo 50 sonst Tempo 30 nachts | |
| Tempo 30 auf sämtlichen nicht klassierten Strassen | | |

Winterthurs Verkehrsregime – heute, morgen und 2040

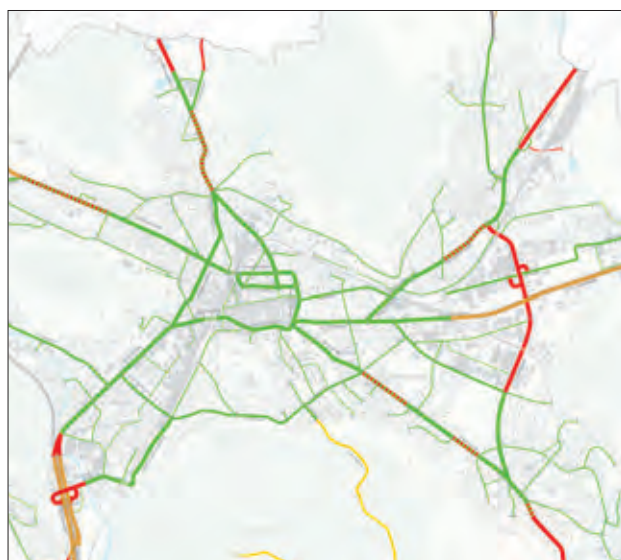
Heute



Morgen



2040



Wird öffentlicher Verkehr beeinträchtigt?

Vorbehalte zur Einführung von grossflächigen Tempo-30-Zonen in Städten kommen vom strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Befürchtet wird, dass die Signalisierung von Tempo 30 den öffentlichen Verkehr verlangsamt, zu einem Mehrbedarf an Personal und Fahrzeugen und damit zu Mehrkosten führt.

Gemäss einer Wirkungsanalyse zu Tempo 30 der Stadt Zürich nimmt die Fahrzeit bei der Einführung von Tempo 30 auf einem Abschnitt von 100 m im Durchschnitt um etwa zwei Sekunden zu. Je nach Situation und Einzelfall können diese Werte jedoch stark variieren. Wichtige Faktoren bei der Entstehung des Fahrzeitverlustes sind die Länge des Abschnittes, die Lage und Anzahl an Knoten auf der Strecke sowie die Haltstellenabstände. In Zürich schätzt der Zürcher Verkehrsverbund die jährlichen Kosten, die durch Tempo 30 entstehen sollen, auf rund 20 Millionen Franken. Gegenüber den jährlichen Aufwendungen der Verkehrsbetriebe Stadt Zürich von rund 530 Millionen Franken (Quelle: Geschäftsbericht VBZ, 2019) entspricht dies Mehrkosten von rund vier Prozent.

Die Verkehrsbetriebe sind zurzeit daran, die Auswirkungen von Tempo 30 für den ÖV genauer zu untersuchen. Wichtig ist, die Verkehrsunternehmen bei der Planung so früh wie möglich miteinzubeziehen, die Netzhierarchien der Strassen zu beachten und je nach Situation Kompensationsmassnahmen zu prüfen.

Klare Regeln für Blaulichtorganisationen

Die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt betrifft auch die Notfalleinsätze der Blaulichtorganisationen. Zurzeit noch nicht klar geregelt ist, was mit FahrerInnen von Ambulanzen, Feuerwehr oder Polizeiautos geschieht, die mit Blaulicht auf Hauptstrassen unterwegs sind und die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 deutlich überschreiten. Über mögliche Gesetzesanpassungen wird im Parlament diskutiert.

Wie weit einige Städte bereits in der Planung und Umsetzung der neuen Stadtgeschwindigkeit Tempo 30 sind, zeigt sich an den folgenden Beispielen.

Premiere in Lausanne: Tempo 30 in der Nacht

In Lausanne gilt seit September 2021 in der Nacht generell Tempo 30. Sie ist damit die erste

Schweizer Stadt, in der von 22 bis 6 Uhr auf sämtlichen Strassen – mit Ausnahmen von wenigen Einfallsachsen – das Tempo auf 30 km/h begrenzt wird. Damit sind viele Bewohnende nachts deutlich weniger Lärm ausgesetzt. Vorausgegangen war der Einführung eine zweijährige Testphase, die zeigte, dass Tempo 30 den durchschnittlichen Lärm um zwei bis drei Dezibel senkt. Dies entspricht in der Wahrnehmung rund einer Halbierung des Verkehrs.

Der Tempo-30-Plan für die Stadt Zürich

Auch in der bevölkerungsreichsten Stadt der Schweiz wird an einem grossflächigen Tempo-30-Plan über das Stadtgebiet gearbeitet (siehe Abbildung auf Seite 15). In Zürich wurde vom Stadtrat beschlossen, zum Schutz vor Lärm auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 einzuführen. Ausgenommen sind wichtige Ein- und Ausfallachsen sowie vereinzelte Hauptstrassen.

Der öffentliche Verkehr übernimmt in der Stadt mit einem Anteil von 41 Prozent am Modal Split (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015) eine zentrale Rolle am Gesamtverkehr. Negativen Auswirkungen beim ÖV-Betrieb durch das Einführen von Tempo 30 soll durch flankierende Massnahmen entgegengewirkt werden. Die Stadt will Verlustzeiten des ÖV wo immer möglich durch Massnahmen wie z.B. Optimierung von Lichtsignalanlagen, eigene Trassees, Fahrplanhaltestellen oder Vermeiden von Rechtsvortritten kompensieren. Wenn das nicht ausreicht, soll das Angebot durch zusätzliche Fahrzeuge und Personal aufrechterhalten werden.

Winterthur: Schritt für Schritt zum neuen Standard

Die Stadt Winterthur geht einen ähnlichen Weg und hat für das künftige Temporegime ein Zielbild erarbeitet und im Sommer 2021 kommuniziert. Das Zielbild sieht vor, dass in Winterthur bis 2040 auf fast allen Strassen Tempo 30 Standard werden soll. Wie soll das umgesetzt werden?

Heute kommt das Modell 30 / 50 der bfu zur Anwendung. Auf dem überkommunalen Hauptverkehrs- und regionalen Vebindungsstrassennetz gilt Tempo 50. Tempo 30 ist auf dem untergeordneten Erschliessungsnetz in den verkehrsberuhigten Quartieren Standard. Die Einführung des neuen, tieferen Geschwindigkeitsniveaus ist Schritt für Schritt und von Innen nach Aussen geplant. Rund



In Lausanne gilt nachts Tempo 30.

um die Altstadt und in den Quartierzentren, wo eine hohe Nutzungsdichte besteht, soll Tempo 30 zuerst flächendeckend umgesetzt werden. Auf den wichtigen Hauptverkehrsachsen um das Zentrum bleibt die Geschwindigkeit bei Tempo 50. In einer späteren Phase soll mit dem Zielbild 2040 Tempo 30 auf fast alle Strassen ausgeweitet werden. Ausgenommen sind einige wichtige städtische Einfallsachsen.

Tempo 30 setzt sich in Europa durch

Immer mehr Länder und Städte in Europa setzen auf Tempo 30. In Paris gilt seit letztem Jahr auf fast allen Strassen der Stadt Tempo 30. Begründet wird die Einführung der neuen Regelgeschwindigkeit mit der höheren Verkehrssicherheit sowie einer niedrigeren Lärmbelastung. Bereits landesweit Tatsache ist Tempo 30 in Spanien. Es hat als erstes Land weltweit Tempo 30 innerhalb von Ortschaften eingeführt, damit tödliche Unfälle seltener werden. Enge Strassen mit nur einem Streifen, die oft in Alstädten vorkommen, dürfen mit max. 20 km/h befahren werden. Auf Strassen mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung gilt Tempo 30. Nur auf Strassen mit zwei Fahrspuren pro Richtung gilt weiterhin Tempo 50.

Der Blick auf die Schweiz und das nahe Ausland zeigt, dass Tempo 30 zunehmend als Regelgeschwindigkeit im städtischen Umfeld Einzug hält. Ein angepasstes Temporegime kann einen wichtigen Beitrag leisten, um den Verkehr verträglicher abzuwickeln und den vielfältigen Nutzungsansprüche besser Rechnung zu tragen. ■

Quellen Bericht und Abbildungen

Lausanne
<https://www.aargauerzeitung.ch/news-service/inland-schweiz/verkehr-weniger-laerm-lausanne-fuehrt-nachts-tempo-30-ein-ld.2183884>

Stadt Zürich
https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2021/dezember/211215a.html
<https://www.stadtplan.stadt-zuerich.ch/zueriplan3/>

Stadt Winterthur
<https://stadt.winterthur.ch/gemeindeverwaltung/stadtkanzlei/kommunikation-stadt-winterthur/medienmitteilungen-stadt-winterthur/tempo-30-in-winterthur-schreitet-voran>

Foto Zug Kolinplatz
<https://www.zentralplus.ch/gesellschaft/kolinplatz-in-zug-tempo-30-und-keinermerks-2219527/>

David Steiner, TEAMverkehr.zug

Der Radweg Zug-Arth ist beliebt, hat aber Defizite – hier einige Lösungsansätze

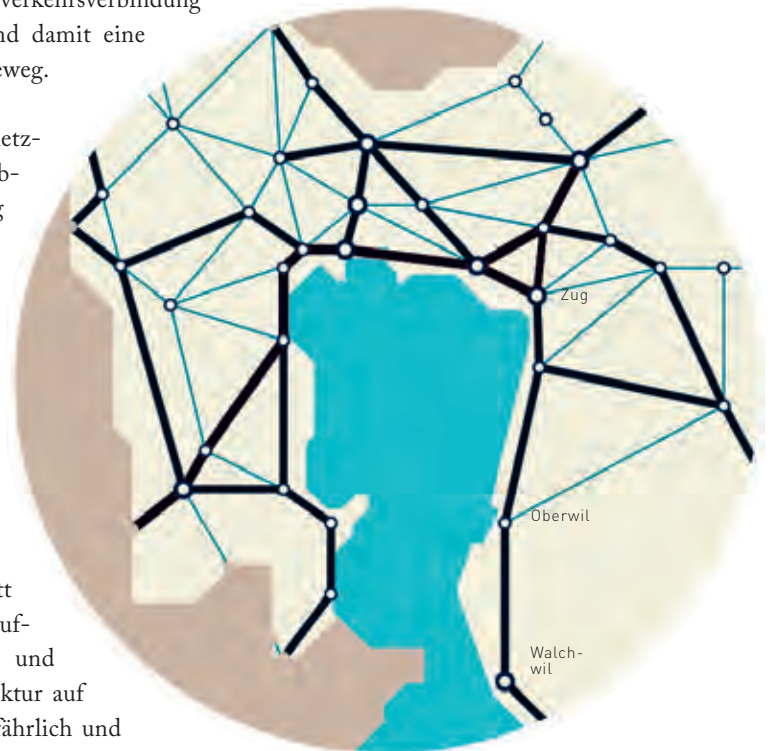
Die Veloverbindung Zug-Arth entlang des Seefufers ist «eigentlich» sehr attraktiv. Sie weist kaum Steigung auf und wegen der Landschaft lädt sie bei gutem Wetter ganz besonders zu Freizeit- und Familienausflügen ein. So ist sie auch Teil der Route 51 Säuliamt-Schwyz von SchweizMobil. Bereits früher war der Streckenabschnitt ein wichtiges Element der Güterverkehrsverbindung von Zürich-St. Gotthard und damit eine wichtige Alternative zum Seeweg.

In der Kantonalen Velonetzung ist der Streckenabschnitt als Hauptverbindung gekennzeichnet. Diese stellen die Verbindung der Zuger Ortschaften sicher. Gemeinsam mit den Velobahnen bilden sie das Grundgerüst des Kantonalen Velonetzes. Sie sollen zügig und unterbrechungsarm befahrbar sein und möglichst direkt verlaufen. Der Streckenabschnitt entlang des Zugersees ist aufgrund der ungenügenden und teilweise fehlenden Infrastruktur auf manchen Teilabschnitten gefährlich und kann die Ziele der Kantonalen Velonetzung nicht erfüllen.

Die Idee

Eine Interessengemeinschaft von Anstössern beantragte im Sinne der Nachsanierung bezüglich des Lärmschutzes das heutige Temporegime

jeweils um 20 km/h zu reduzieren. Die Temporeduktion bietet die Chance, die heute ebenfalls unbefriedigende Situation für Velofahrende neu zu beurteilen. Denn mit einer tieferen Geschwindigkeit benötigt der motorisierte Individualverkehr weniger Platz. Dieser kann dem Fuss- und



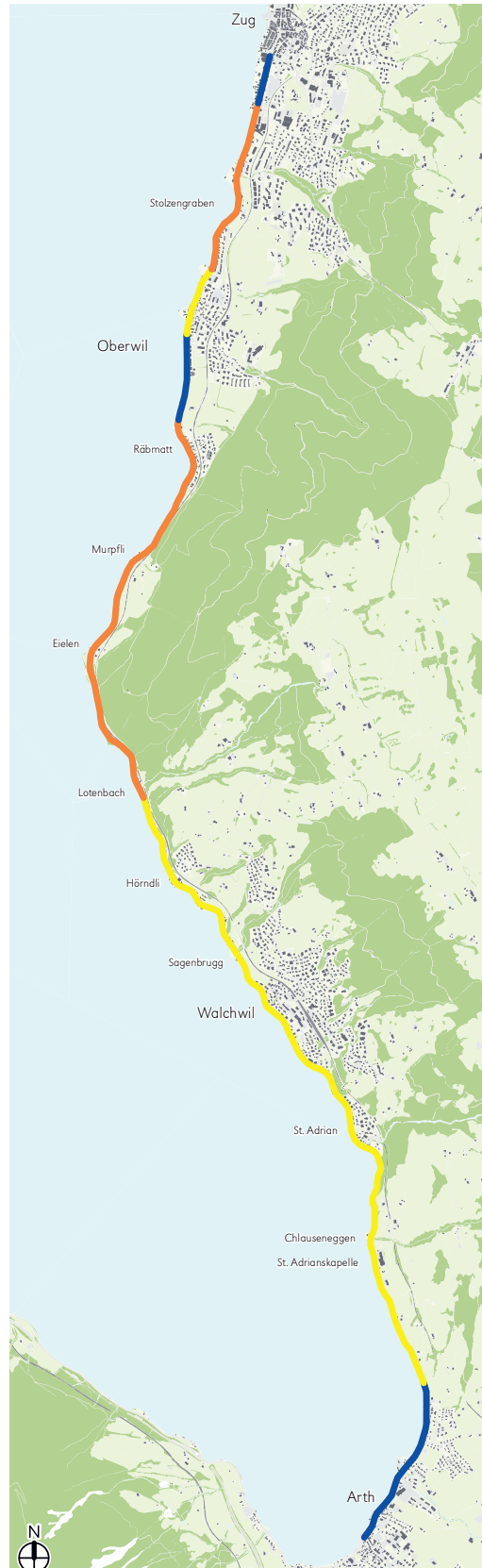
Veloverkehr zur Verfügung gestellt und eine sichere und attraktive Veloführung erstellt werden. TEAMverkehr soll nun als Denkanstoss in verschiedenen Varianten aufzeigen, was möglich wäre.

Der Autor

David Steiner hat 2021 an der Fachhochschule Rapperswil sein Studium in Raumplanung abgeschlossen und arbeitet nun seit diesem Jahr bei TEAMverkehr.zug als Verkehrsingenieur.



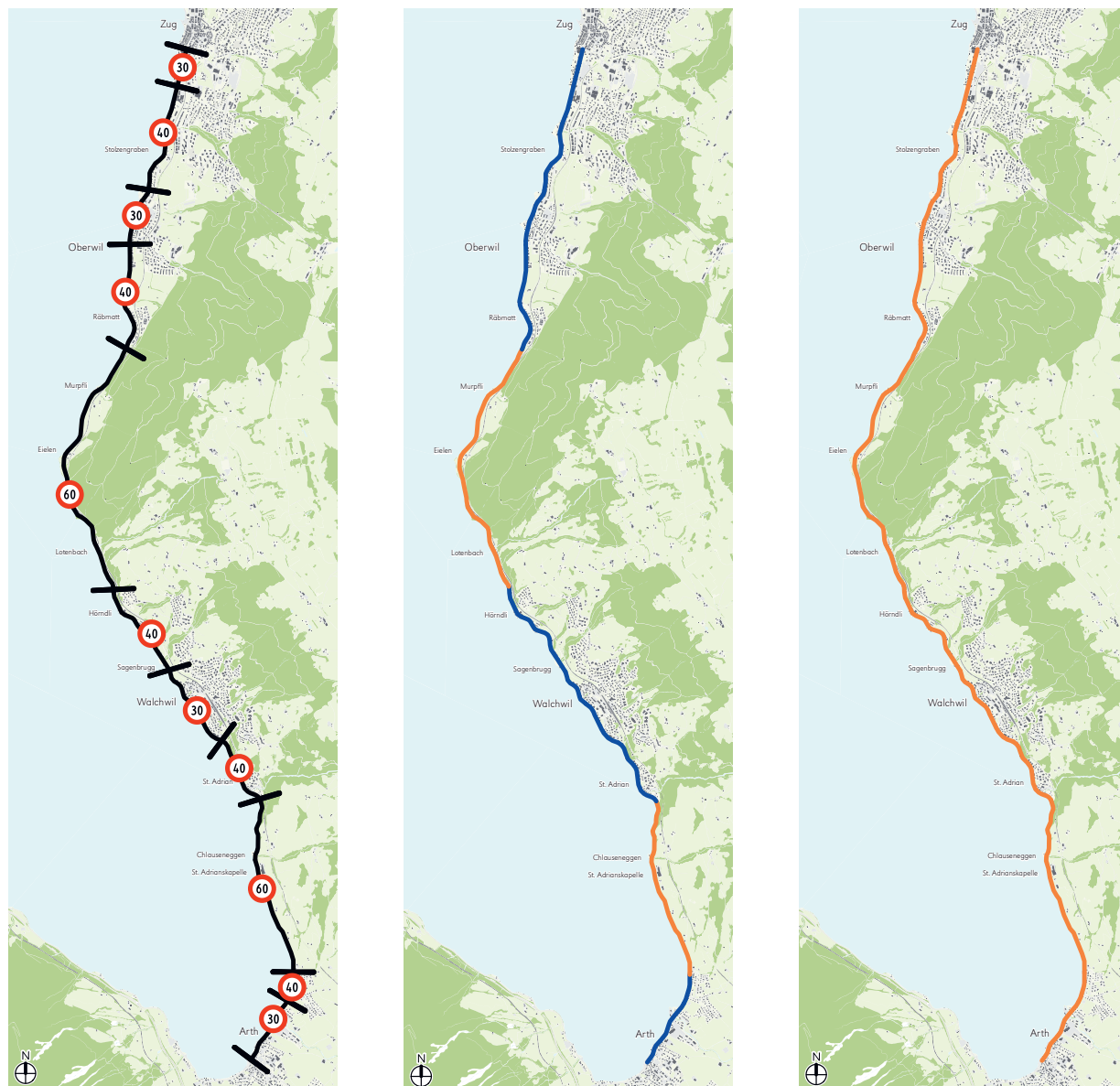
IST-Zustand Radweg Zug-Arth



- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Fuss-/Veloweg, Mitbenützung des Trottoirs

IST-Zustand: Viele Wechsel des Temporegimes (links) und ebenfalls viele Wechsel der Führungsart des Velos (rechts)

NEU-Zustand Radweg Zug-Arth



NEU-Zustand: Verstetigt und reduziertes Temporegime (links). Unterschiedliche Führungsarten des Veloverkehrs. Variante 1 (mitte) mit Velostreifen innerorts und einem Fuss- und Veloweg ausserorts. Variante 2 (rechts) mit einem durchgehenden Fuss- und Veloweg

Der IST-Zustand wird analysiert

Aufgrund des kurvigen Streckenverlaufes und der abwechslungsreichen Siedlungsstruktur entlang des östlichen Zugerseeufers wechselt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke heute oft von 50 bis 80 km/h. Auch die Führungsart des Velo wechselt sich im nördlichen Streckenabschnitt von Velostreifen zur Führung im Mischverkehr bis Mitbenützung von Trottoirs in regelmässigen Abständen ab. Im südlichen Abschnitt rund um Walchwil wird das Velo durchgehend, auch im Ausserortsbereich, im Mischverkehr geführt.

Der NEU-Zustand wird aufskizziert

Als nächstes wird das Temporegime überarbeitet. Im Innerortsbereich mit beidseitiger Bebauung wird eine Geschwindigkeit von 30 km/h, in den Übergangsbereichen mit einseitiger Bebauung 40 km/h und im Ausserortsbereich 60 km/h vorgesehen. Für die Führungsart des Velo werden zwei Varianten ausgearbeitet. Die Führungsart der ersten Variante orientiert sich an den Empfehlungen für Hauptverbindungen der Kantonalen Velonetzplanung. Diese sieht im Innerortsbereich bei 30 und 40 km/h Velostreifen und im

Ausserortsbereich bei 60 km/h einen Fuss- und Veloweg vor. In der zweiten Variante soll ein durchgehender Fuss- und Veloweg ohne Wechsel des Regimes auf der Seeseite erstellt werden. Dies soll für einen hohen Komfort sorgen.

Möglichkeiten im bestehenden Querschnitt

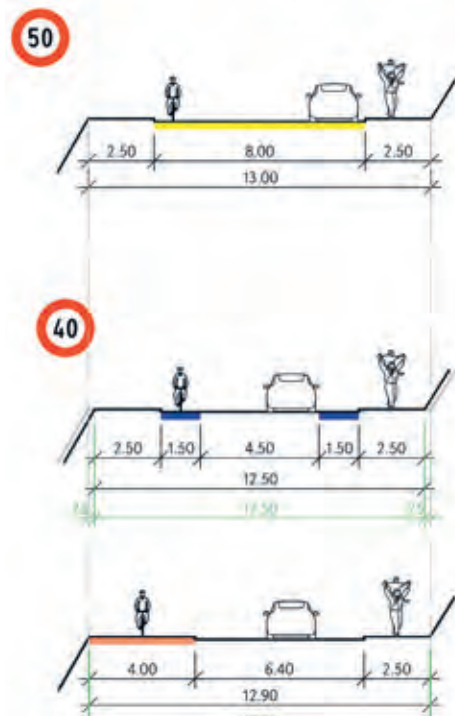
Die beiden Varianten von Führungsarten werden in verschiedenen Querschnitten entlang des Streckenabschnittes eingearbeitet. Die Dimensionierung der Veloverkehrsinfrastruktur richtet sich nach den Vorgaben der Kantonalen Velonetzplanung, welche auf Hauptverbindungen für Velostreifen eine Breite von mindestens 1.5 m und auf Fuss- und Velowegen eine Breite von mindestens 4.0 m vorsieht. Die Fahrbahnbreite wird auf den Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen bei der entsprechenden Geschwindigkeit reduziert, wobei im Bereich der Führungsart auf Velostreifen eine Kernfahrbahn einer Breite von 4.5 m vorgesehen wird.

Die Querschnittsanalyse ergibt, dass im nördlichen Abschnitt von Zug bis Oberwil eine Infrastruktur für den Veloverkehr im bestehenden Querschnitt möglich ist. Im südlichen Abschnitt jedoch, wo heute meist keine Veloinfrastruktur besteht, muss der Strassenquerschnitt teilweise massiv verbreitert werden, um eine geeignete Infrastruktur für das Velo anbieten zu können.

Verbesserung für Velofahrende durch Reduktion der Geschwindigkeit

Die Studie kommt zum Ergebnis, dass mit der Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit kann eine Harmonisierung des Verkehrsablaufs erreicht und für Velofahrende eine sichere und attraktive Führung mit einem verhältnismässigen Aufwand angeboten werden. Die Resultate der Studie wurden im Frühjahr 2021 einem breiten Plenum aus Interessensvertretern von Verbänden sowie den Behörden präsentiert und diskutiert. ■

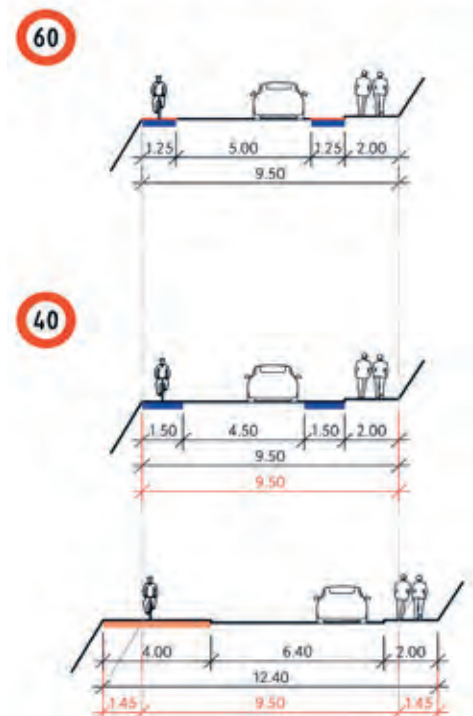
Positivbeispiel im Bereich Hörnli

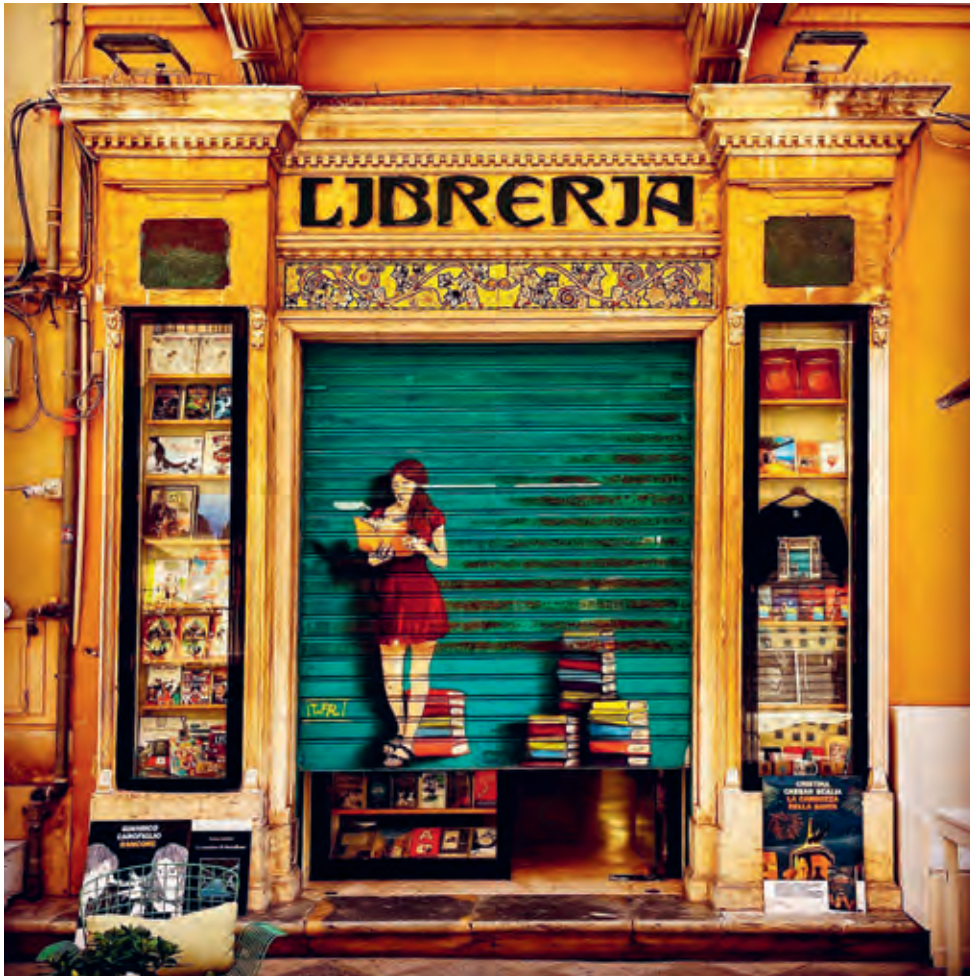


Positivbeispiel (Abbildung links): Im Bereich Hörnli besteht heute keine Veloinfrastruktur. Eine Ergänzung von beidseitigen Velostreifen oder einen Fuss- und Veloweg im bestehenden Querschnitt möglich.

Negativbeispiel (Abbildung rechts): In Walchwil besteht ebenfalls keine Infrastruktur für den Veloverkehr. Eine zusätzliche Infrastruktur ist im bestehenden Querschnitt nicht möglich und erfordert eine massive Verbreiterung der Strasse

Negativbeispiel Walchwil





Trapani, Italien, 2018

Oscars Instagram

Augenblicke



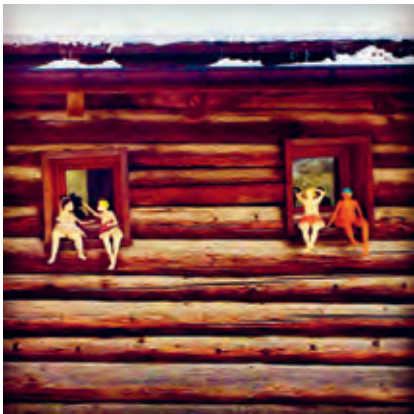
Riccione, Italien, 2021



Lissabon, Portugal, 2017



Tropea, Italien, 2022



Guarda, Schweiz, 2015



Napoli, Italien, 2019



Bologna, Italien, 2022



Palma de Mallorca, Spanien, 2015



Bologna, Italien, 2015

T E A M v e r k e h r

TEAMverkehr.zug

Zugerstrasse 45, 6330 Cham

Tel +41 41 783 80 60

E-Mail box@teamverkehr.ch

TEAMverkehr.schwyz

Blockweg 3, 6410 Goldau

Tel +41 41 859 10 20

E-Mail box@teamverkehr.ch

www.teamverkehr.ch