



Ideenskizzen Veloverkehr entlang Zugersee, Stadt Zug bis Gemeinde Arth

31. März 2022

Analyse

Routen



Kantonaler Velonetzplan



Quelle: metron, kantonale Velonetzplanung Zug, April 2021

Standards

Die Strecke von Zug nach Arth ist in der kantonalen Velonetzplanung als **Hauptverbindung** gekennzeichnet.

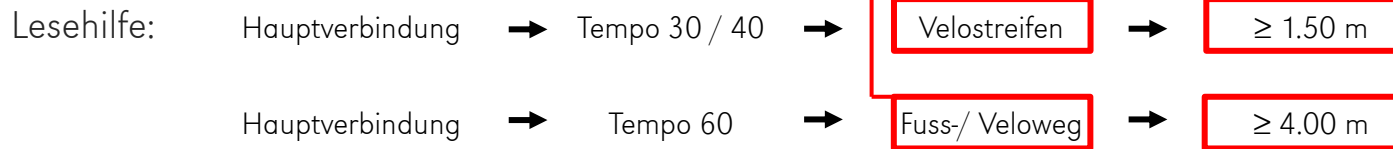
Empfohlene Führungsart auf Strecken

Kontext	Netzkategorie	Velostreifen	Veloweg	Fuss-/Veloweg	Mischverkehr
Innerorts Quartierstrasse Tempo 30	Velobahn				X (Velostrasse)
	Hauptverbindung				X (Velostrasse)
	Nebenverbindung				X
Innerorts Hauptstrasse Tempo 30 / 40	Velobahn	X	X		
	Hauptverbindung	X	X		O (bis max. 5'000 DTV)
	Nebenverbindung	X	O	O	O (bis max. 5'000 DTV)
Innerorts Tempo 50/60	Velobahn	X	X		
	Hauptverbindung	X	O		O (bis max. 2'500 DTV)
	Nebenverbindung	X	O	O	O (bis max. 2'500 DTV)
Ausserorts Tempo 60	Velobahn		X	O	
	Hauptverbindung	O	O	X	
	Nebenverbindung	O	O	X	O (bis max. 2'500 DTV)

Quelle: metron, kantonale Velonetzplanung Zug, April 2021

Ausbaustandards auf Strecken

	Velostreifen		Veloweg		Fuss-/Veloweg	
	T50 / T60	T30 / 40	ZRW ↑↓	ERW ↑	ZRW ↑↓	ERW ↑
Velobahn	≥ 2.20 m	≥ 1.80 m	≥ 4 m	≥ 2.20 m	---	---
Hauptverbindung	≥ 1.80 m	≥ 1.50 m	≥ 3 m	≥ 2.00 m	≥ 4.00 m	≥ 3.00 m
Nebenverbindung	≥ 1.50 m	≥ 1.50 m	≥ 2.5 m	≥ 1.80 m	≥ 3.00 m	≥ 2.5 m



IST-Zustand

Temporegime heute

Führungsart heute

Viele Wechsel des Temporegimes



Ebenfalls viele Wechsel der Führungsart des Velos:

- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Mitbenützung von Trottoirs

- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

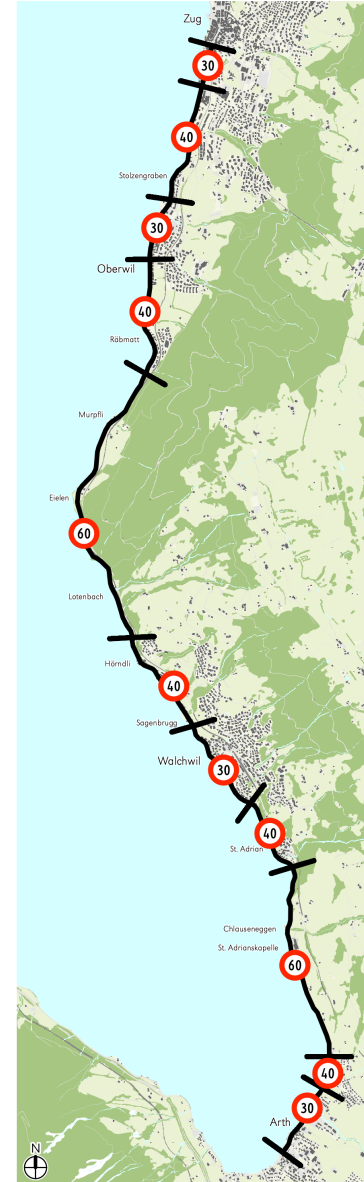
Möglicher NEU-Zustand (Strategie)

Anpassung Temporegime

Temporegime heute



Temporegime neu



Eine Harmonisierung des Geschwindigkeitsverlaufs gibt Spielraum für neue Lösungen und führt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs.

Anpassung Führungsart Variante 1

Die gewählte Führungsart der Variante 1 orientiert sich an den empfohlenen Führungsarten für Hauptverbindungen der kantonalen Velonetzplanung vom April 2021. Diese sieht innerorts (Tempo 30/40) Velostreifen und ausserorts (Tempo 60) einen Fuss-/Veloweg vor.

Führungsart heute



Temporegime neu



Führungsart
Variante 1



- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

Anpassung Führungsart Variante 2

Die gewählte Führungsart der Variante 2 entlang des Zugersees, soll für einen hohen Komfort sorgen und daher nicht verändert werden. Es soll ein durchgängiger Fuss-/Veloweg erstellt werden.

Führungsart heute



Temporegime neu

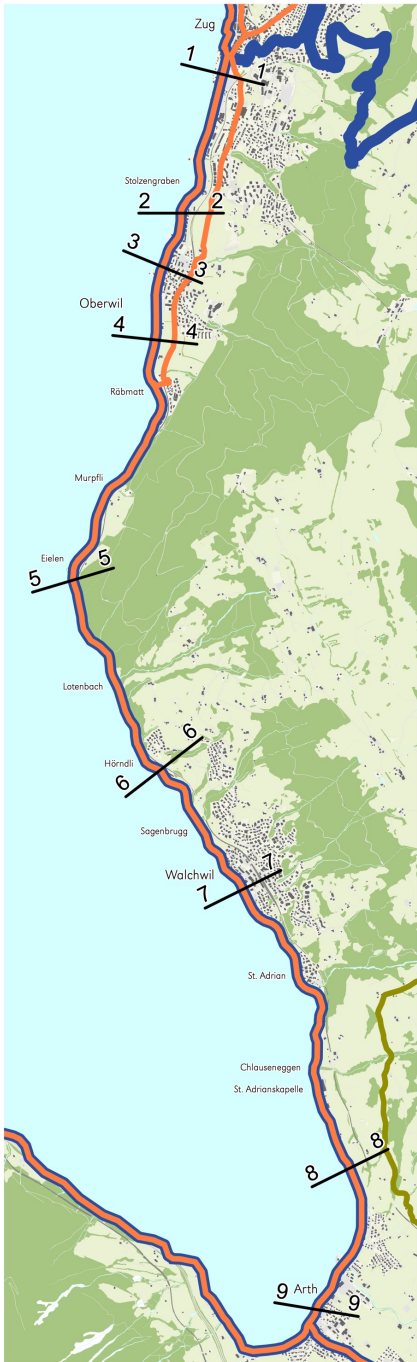


Führungsart
Variante 2



- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

Querschnitte



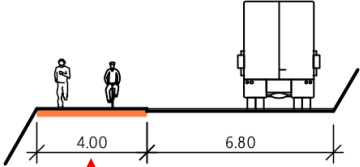
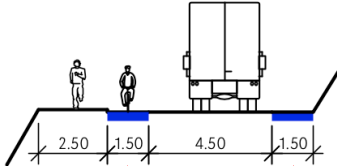
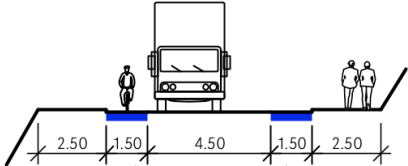
Normalprofil Querschnitte

30

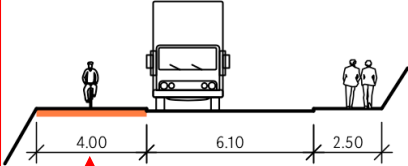
40

60

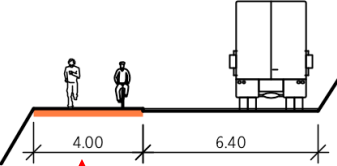
Führungsart neu Variante 1
Velostreifen und Fuss-/Veloweg



Führungsart neu Variante 2
Durchgehender Fuss-/Veloweg



Begegnungsfall LW/LW bei 30 km/h
(VSS-Norm 40 201)



Begegnungsfall LW/LW bei 40 km/h
(VSS-Norm 40 201)

Begegnungsfall LW/LW bei 60 km/h
(VSS-Norm 40 201)

	Velostreifen		Veloweg		Fuss-/Veloweg	
	T50 / T60	T30 / 40	ZRW ↓↑	ERW ↑	ZRW ↓↑	ERW ↑
Velobahn	≥ 2.20 m	≥ 1.80 m	≥ 4 m	≥ 2.20 m	---	---
Hauptverbindung	≥ 1.80 m	≥ 1.50 m	≥ 3 m	≥ 2.00 m	≥ 4.0 m	≥ 3.0 m
Nebenverbindung	≥ 1.50 m	≥ 1.50 m	≥ 2.5 m	≥ 1.80 m	≥ 3.0 m	≥ 2.5 m

Quelle: metron, kantonale Velonetzung Zug, April 2021

Querschnitte

1 bis 3

Lage

Zug



Stolzengraben



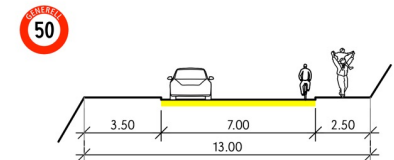
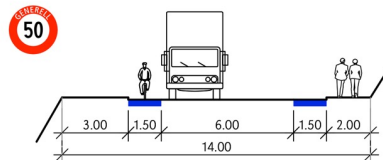
Oberwil



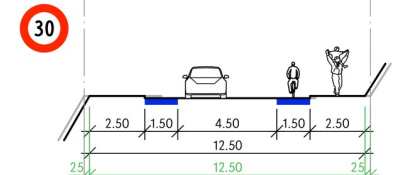
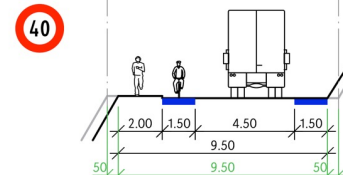
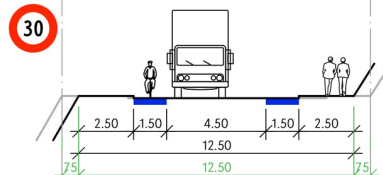
Aufnahme



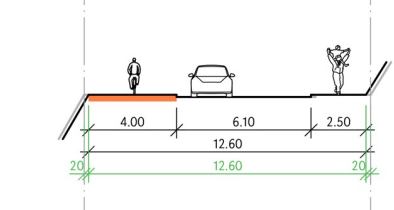
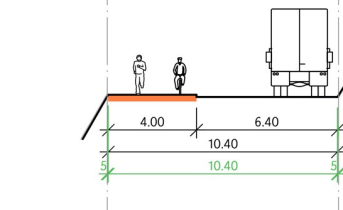
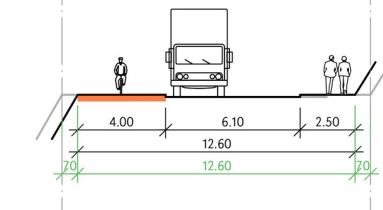
Führungsart heute



Führungsart neu Variante 1
Velostreifen und Fuss-/Veloweg



Führungsart neu Variante 2
Durchgehender Fuss-/Veloweg



— Verbreiterung nicht nötig
— Verbreiterung nötig

— Velo im Mischverkehr
— Velostreifen
— Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

Querschnitte

4 bis 6

Lage

Leimatt



Eilen



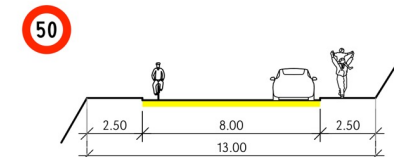
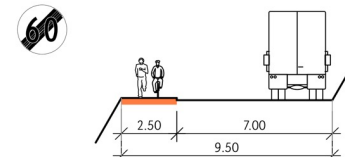
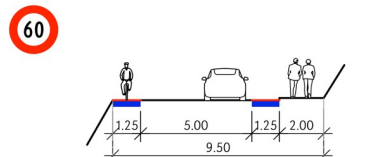
Hörndli



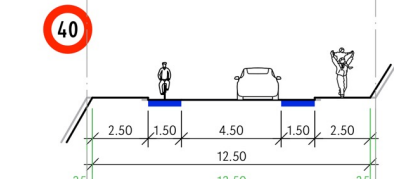
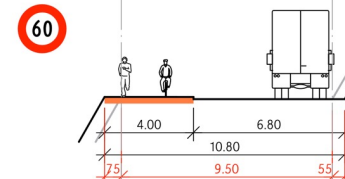
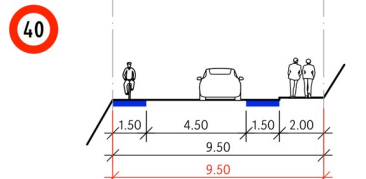
Aufnahme



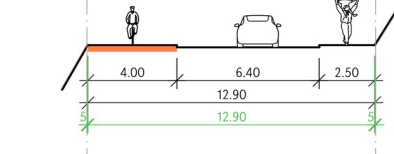
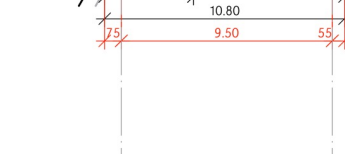
Führungsart heute



Führungsart neu Variante 1
Velostreifen und Fuss-/Veloweg



Führungsart neu Variante 2
Durchgehender Fuss-/Veloweg



- Verbreiterung nicht nötig
- Verbreiterung nötig
- Velo im Mischverkehr
- Velostreifen
- Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

Querschnitte

7 bis 9

Lage

Walchwil

Tafelstättli

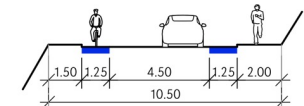
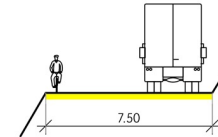
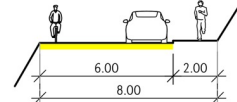
Arth



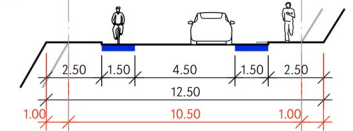
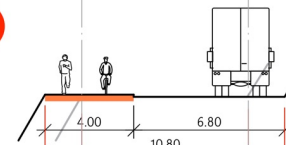
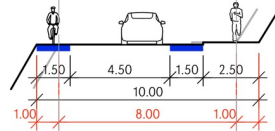
Aufnahme



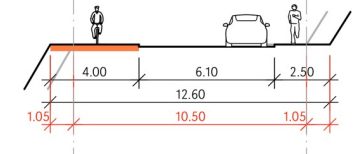
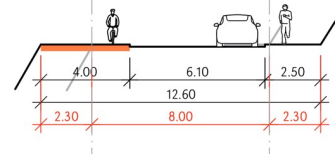
Führungsart heute



Führungsart neu Variante 1
Velostreifen und Fuss-/Veloweg



Führungsart neu Variante 2
Durchgehender Fuss-/Veloweg



— Verbreiterung nicht nötig
— Verbreiterung nötig

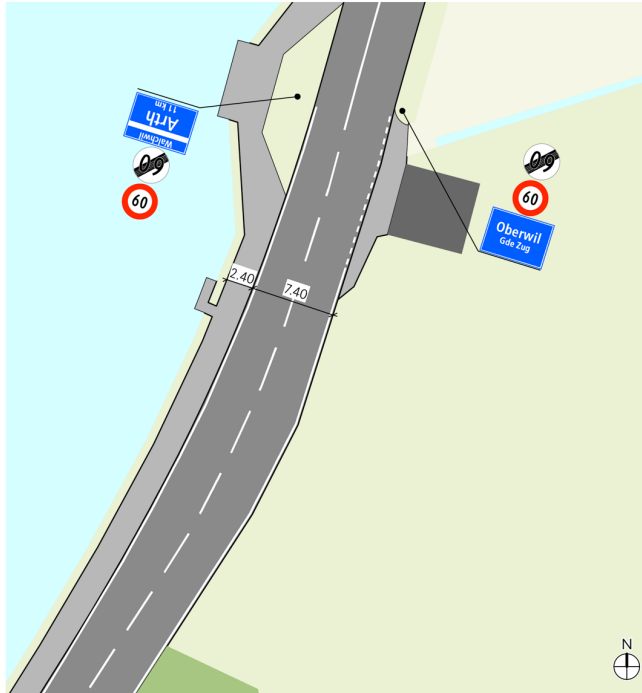
— Velo im Mischverkehr
— Velostreifen
— Fuss-/Veloweg ; Mitbenützung von Trottoirs

Exkurs

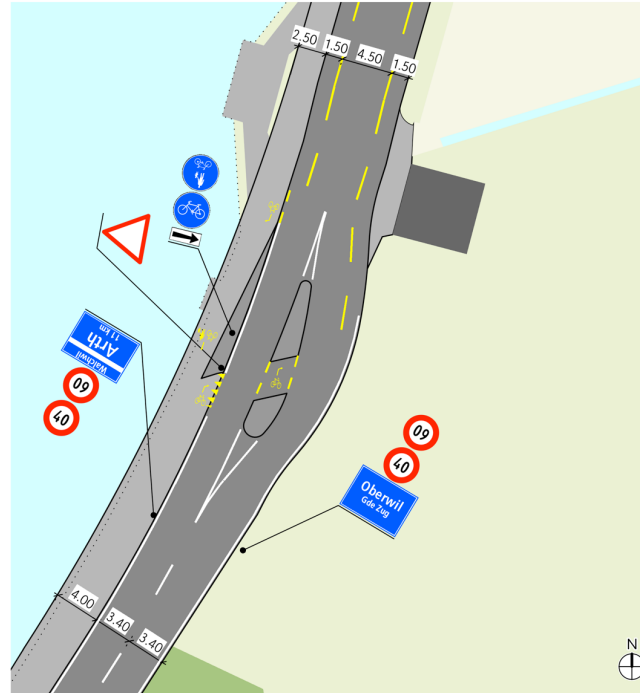
Mögliche Wechsel der Führungsart bei Variante 1

Bei Variante 1 wechselt die Führungsart von Velostreifen innerorts auf einen Fuss-/Veloweg ausserorts.

Räbmatt

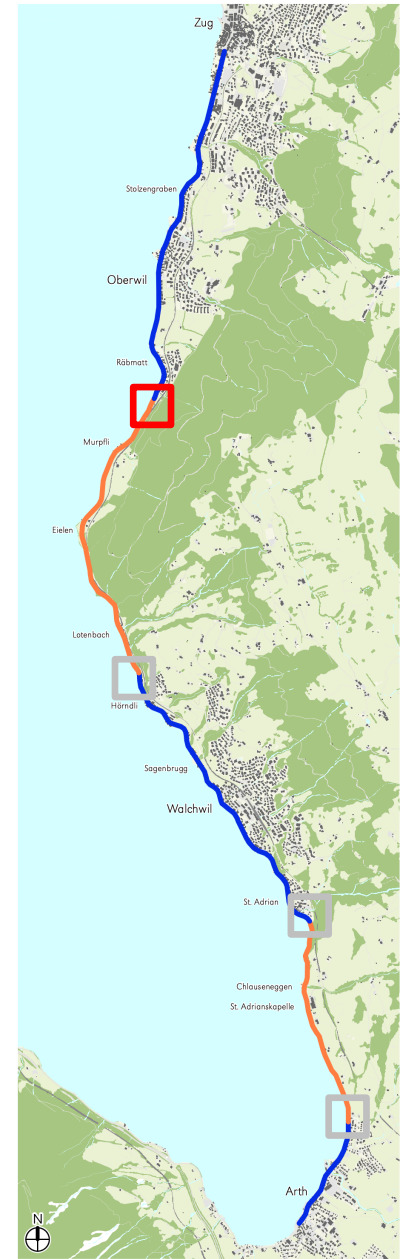


Situation heute



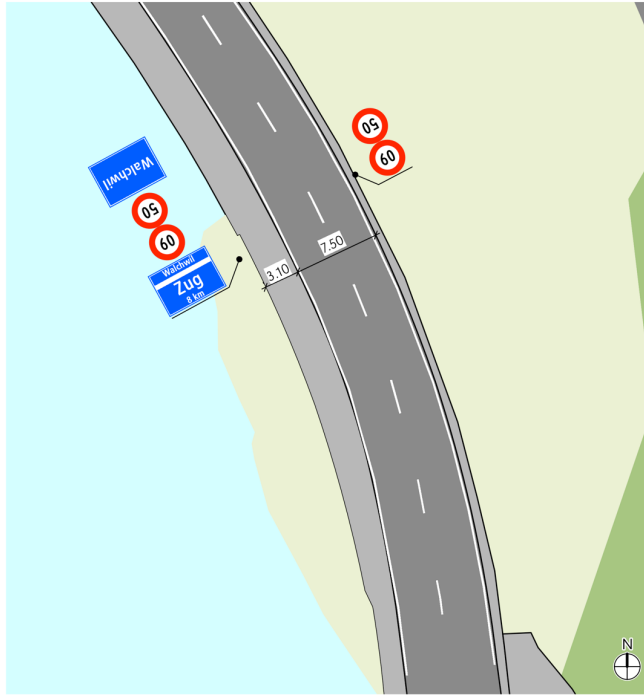
Situation neu

Blickrichtung Norden

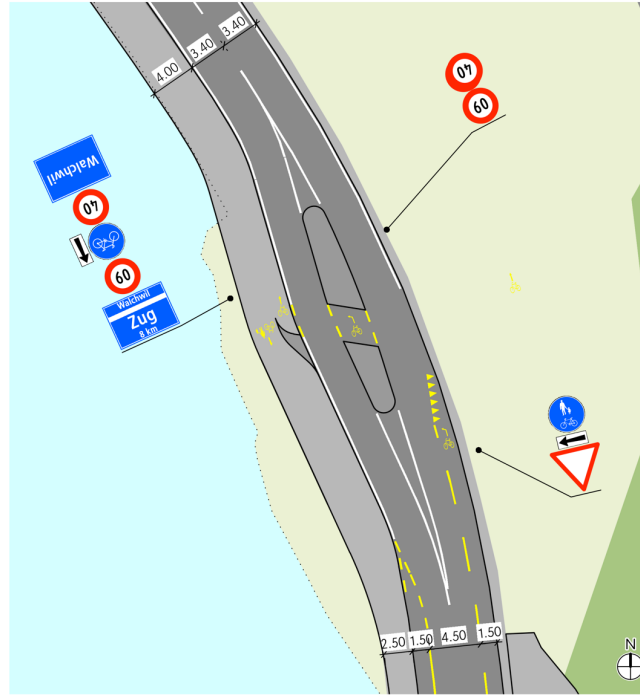


Ideenskizze Veloverkehr entlang Zugersee

Hörndli



Situation heute



Situation neu

Blickrichtung Norden

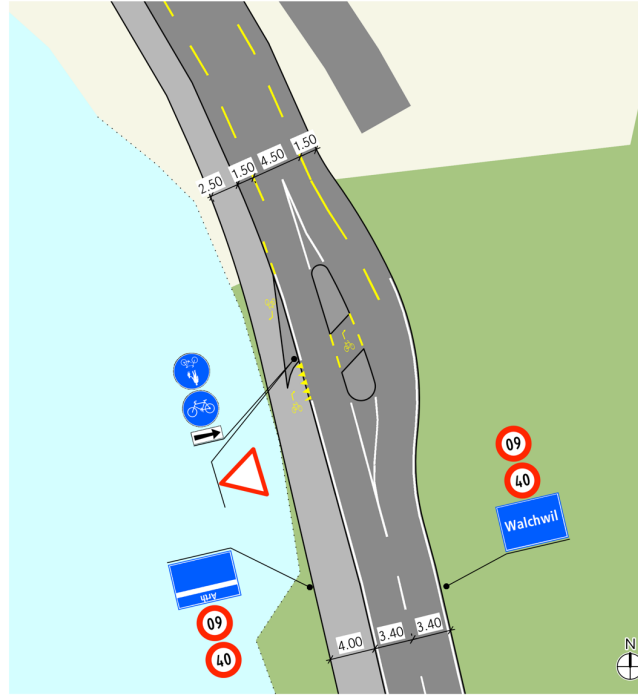


Ideenskizze Veloverkehr entlang Zugersee

St. Adrian



Situation heute



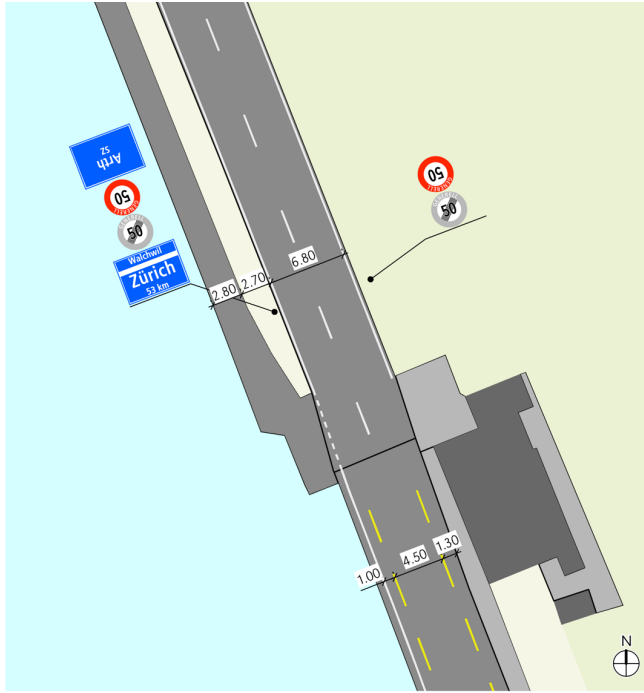
Situation neu

Blickrichtung Norden

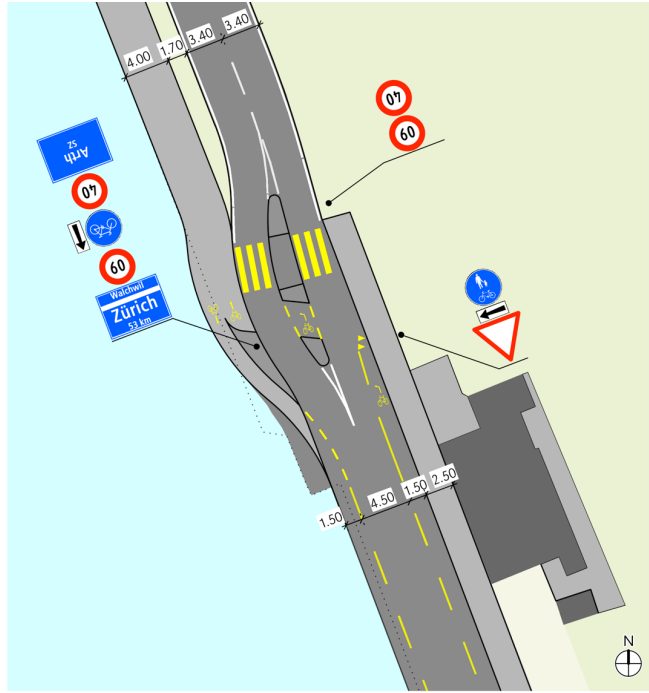


Ideenskizze Veloverkehr entlang Zugersee

Arth

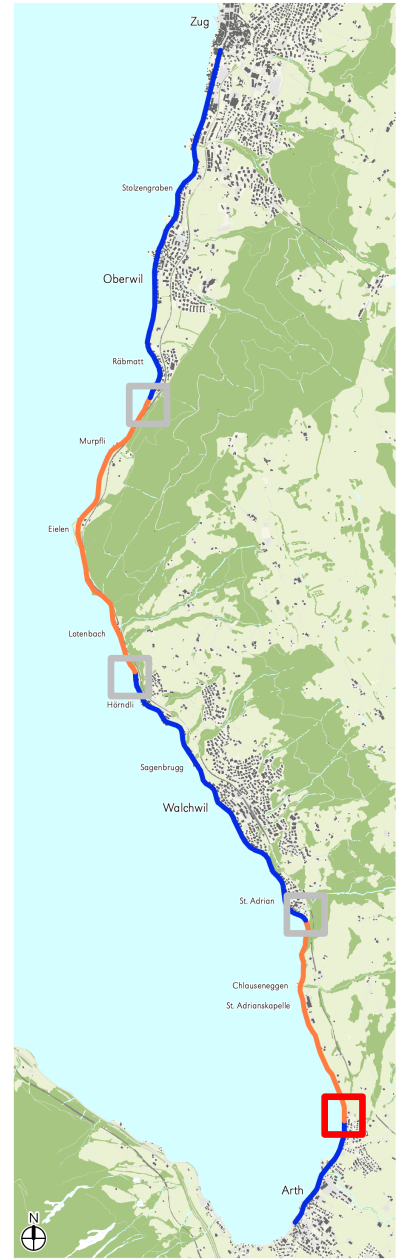


Situation heute



Situation neu

Blickrichtung Norden



Ideenskizze Veloverkehr entlang Zugersee

Fazit

Mit der Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit kann eine Harmonisierung des Verkehrsablaufs erreicht werden, und zudem ist es einfach, für Velofahrende eine sichere und attraktive Führung mit einem verhältnismässigen Aufwand anzubieten.

Impressum

Auftraggeber:

Daniel Brunner

Verfasser:

TEAMverkehr.zug ag

Oscar Merlo

David Steiner