

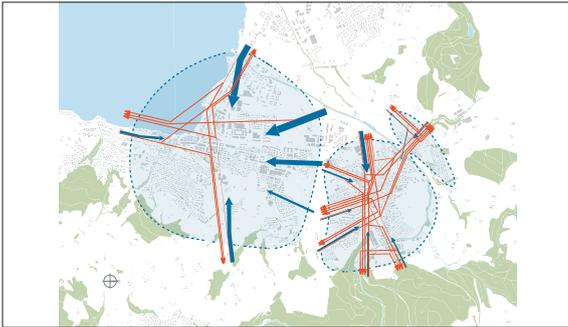


Markus Schait

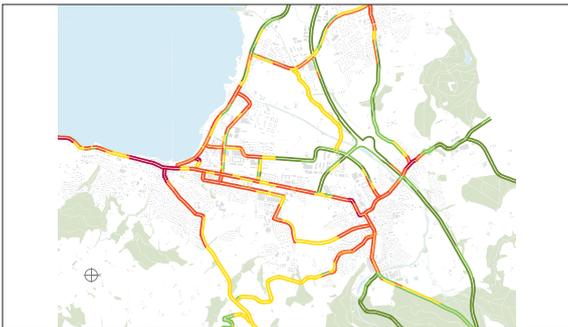
Diplomand	Markus Schait
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Expertin	Alexandra Wicki, stadt raum verkehr, Zürich
Themengebiet	Verkehrsplanung

## Dosierung zu Spitzenstunden, Kanton Zug

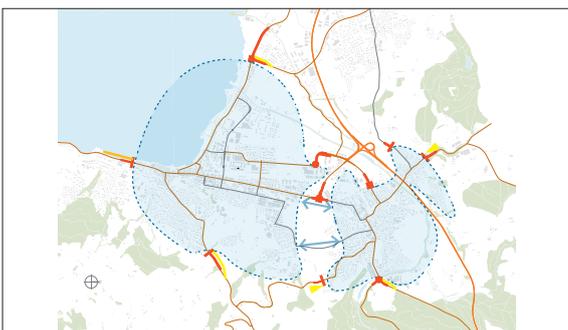
### Dosierungskonzept mit Verlagerungsstrategien



Analyse des Ziel- und Durchgangsverkehrs im inneren Ring (Zug und Baar)



Untersuchung für geeigneten Stauraum



Dosierungskonzept

**Aufgabenstellung:** Mit der Bachelorarbeit wurde für den Kanton Zug der Strategieansatz «Dosierung zu Spitzenzeiten mit einem 2-Ring-Prinzip» (innerer und äusserer Ring) untersucht. Es war zu prüfen, ob die Strategie eine geeignete Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation sein kann. Der Bearbeitungsperimeter umfasste die Gemeinden Baar, Zug und Neuheim. Ziel der Arbeit war es, die Verträglichkeit des Verkehrs zu verbessern und innerhalb der Stadtlandschaft eine urban geprägte Mobilität zu fördern, bei der Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr stärker genutzt werden.

**Vorgehen:** Zug und Baar weisen eine grosse Anzahl an Arbeitsplätzen auf. Viele der Beschäftigten sind Zugpendler. Trotz gutem ÖV-Angebot benutzen viele Pendler das Auto. Dadurch kommt es in den Spitzenstunden zu längeren Staus im Siedlungsgebiet. Auswertungen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zug zeigten, dass die Hauptprobleme am Morgen beim Zielverkehr stadteinwärts und am Abend beim Quellverkehr stadtauswärts liegen. Im inneren Ring spielen der Binnenverkehr in Baar und in Zug sowie der lokale Verkehr zwischen den beiden Städten eine wichtige Rolle. Für die übergeordneten Strassen im Netz wurde der Stauraum untersucht und eruiert, wo Rückstaus am wenigsten störend sind. Auf dieser Grundlage konnten die Dosierungsanlagen verortet werden.

**Ergebnis:** Das Dosierungskonzept verzichtet auf einen äusseren Dosierungsring. Damit würden verhältnismässig viele Automobilisten aufgehalten, die für die Verkehrsprobleme in Zug und Baar nicht verantwortlich sind. Vorgeschlagen wird ein innerer Dosierungsring mit zwölf Zufahrten ins Wirkungsgebiet. Definiert wurde für jede Zufahrt die verträgliche Verkehrsmenge und die daraus folgenden Rückstaulängen. Ebenfalls wurde die Veränderung der Verkehrsmittelwahl berücksichtigt, die sich durch die längeren Reisezeiten des MIV ergeben. Für jede Dosierungsanlage wurde ein Machbarkeitsnachweis erarbeitet. Dabei wurde diskutiert, welche Verkehrsmittel neben dem Bus an einer Dosierstelle von einer Priorisierung profitieren sollen. Weiter wurden flankierende Massnahmen vorgeschlagen. Diese sollen einerseits den Binnenverkehr eindämmen und andererseits zu einer Aufwertung der Strassenräume beitragen. Daneben wurden mehrere Verlagerungsstrategien zur Verringerung der Verkehrsmenge zu Spitzenzeiten erarbeitet. Beispielsweise kann dies durch verstärktes Mobilitätsmanagement bei grossen Firmen oder durch höhere Parkgebühren bei einer Ausfahrt aus der Parkieranlage zur Spitzenstunde erreicht werden.