

Stadt Zug Strassen und Plätze

Handbuch für die Gestaltung
des öffentlichen Raums

Schöne
Stadt-
räume für
eine
lebendige
Stadt-
gesellschaft

A Strassen und Wege

- A1 Allgemeine Erläuterungen
- A2 Raumtyp Hauptachsen
- A3 Raumtyp Quartierstrassen
- A4 Raumtyp Aufenthaltsstrassen
- A5 Raumtyp Wege

C Bushaltestellen

- C1 Allgemeine Erläuterungen
- C2 Haltestellen auf Hauptachsen
- C3 Haltestellen auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen
- C4 Endhaltestellen auf Wendeplätzen

B Plätze

- B1 Allgemeine Erläuterungen
- B2 Raumtyp Aufenthaltsplätze
- B3 Raumtyp Kreuzungsplätze
- B4 Raumtyp Park- und Wendeplätze

D Elementkatalog

- D1 Allgemeine Erläuterungen
- D2 Beläge, Oberflächen
- D3 Randabschlüsse
- D4 Stadtmöblierung

Gut gestaltete Strassen und Plätze ermöglichen, dass wir flüssig und sicher vorankommen und intuitiv den richtigen Weg finden – unabhängig davon, ob wir uns zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto bewegen. Sie lassen uns gegenseitig mit Respekt begegnen. Indem sie den öffentlichen Raum beleben, tragen sie zum Wohlbefinden der Menschen bei und bereichern unser Zusammenleben. Das soll unsere Stadt auch in Zukunft prägen. Arbeiten wir gemeinsam Schritt für Schritt an diesem Ziel.

Baudepartement Stadt Zug
Juni 2022

S.4
Auftakt

S.6
Erläuterungen zur Anwendung

S.122
Impressum

S.10

Stadt Zug Strassen und Plätze

S.14

Teil A Strassen und Wege

S.52

Teil B Plätze

S.88

Teil C Bushaltestellen

S.106

Teil D Elementkatalog

Auftakt

Das vorliegende Handbuch ist eine konkrete Arbeitshilfe für das Planen, Projektieren und Bauen der öffentlichen Strassen und Plätze in Zug. Es wurde erarbeitet, um ein abgestimmtes Handeln bei der schrittweisen Sanierung öffentlicher Strassen und Plätze sowie bei der Bereitstellung der technischen Infrastruktur sicherzustellen.

Dank dieser Grundlage wird zukünftig jede einzelne Massnahme einen Beitrag leisten zu effizienten, lebensfreundlichen Verkehrsräumen und zur Aufwertung des öffentlichen Raums.

Das Handbuch wurde von den Abteilungen Städtebau, Tiefbau und Stadtplanung in enger Zusammenarbeit mit Han van de Wetering, Atelier für Städtebau aus Zürich, erarbeitet – unter Beizug der Abteilung Sicherheit und Verkehr sowie des Fachbereichs Alter und Gesundheit.

Das Handbuch richtet sich sowohl an die Stadtverwaltung wie auch an Planungs-, Entwurfs- und Ingenieurbüros, die mit der Stadt zusammenarbeiten. Gleichzeitig gibt es Hinweise für private Bauherrschaften und deren Planerinnen und Planer, da diese mit der Gebäudesetzung, Umgebungsgestaltung und Begrünung auf den öffentlichen Raum einwirken und ihrerseits ihren öffentlich zugänglichen Privatraum anhand des Handbuchs adäquat gestalten können.

Eliane Birchmeier
Vorsteherin Baudepartement

Jascha Hager
Stadtingenieur

Anne Pfeil
Stv. Stadtarchitektin

Erläuterungen zur Anwendung

Anlass

Mit Beschluss des Stadtraumkonzeptes Zug 2050 hat das Baudepartement der Stadt Zug eine Strategie für die langfristige räumlich-bauliche Entwicklung der Stadt Zug vorgelegt. Dabei wurde der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raums als verbindendes Element der Stadt ein äusserst hoher Stellenwert zugeordnet. Mit einer identitätsstiftenden Gestaltungssprache und Gestaltungsvorgaben für Strassen und Plätze werden auf Zug abgestimmte Lösungen gefördert. Der Stadtraum wird darin in besonderem Masse auf die vielfältigen Bedürfnisse ausgerichtet.

Ein zentrales Thema ist die Wechselwirkung zwischen Stadtraum und Verkehr. Es braucht ein enges Zusammenspiel zwischen städtebaulicher Gestaltung, ortsbaulichem Charakter, Nutzungsstruktur und Verkehrsfunktion, damit Strassen und Plätze zu vollwertigen öffentlichen Räumen werden.

Um die verkehrlichen Herausforderungen in einer wachsenden Stadt mit begrenztem Raum zu bewältigen, setzt die Stadt Zug auf eine flächenschonende, flexible und effiziente Mobilität. Ziel ist die Entwicklung von integralen, ortsbezogenen Strassenbauprojekten, welche städtebauliche, verkehrliche, umwelt- und klimabezogene Aspekte bestmöglich miteinander vereinen und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sicherstellen.

Hinweise zur Anwendung

Zielgruppe

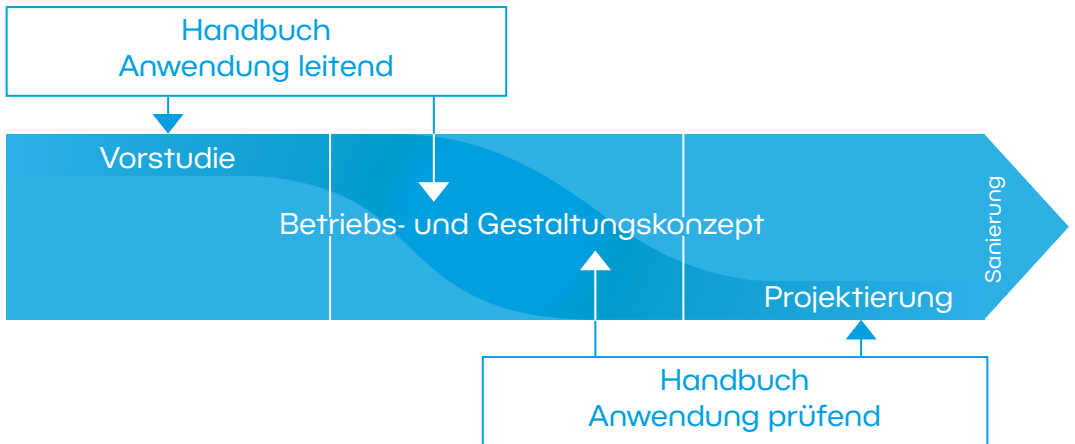
Das Handbuch ist eine Orientierungshilfe und ein Arbeitsinstrument für das Planen, Projektieren, Bauen und Unterhalten der öffentlichen Räume und deren Infrastrukturen. Zielgruppe ist entsprechend die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit Planungs-, Entwurfs- und Ingenieurbüros. Gleichzeitig spielt die Interaktion mit der angrenzenden Bebauung und privaten Grundstücken eine wichtige Rolle. Das Handbuch ist deshalb auch ein wichtiges Hilfsmittel für private Bauherrschaften und Planende und gibt Hinweise zur Bebauung von Privatgrundstücken (Gebäudesetzung, Umgebungsgestaltung, Begrünung).

Projektphase

Das Handbuch ist in einer frühen Projektphase einzusetzen, ausgehend vom Sanierungsbedarf der Strasse oder des Platzes oder bei vorgesehenen Nutzungsänderungen (wie einem neuen Schulhaus). Für wichtige Strassen und Plätze ist eine integrale städtebauliche, verkehrliche und gestalterische Vorstudie zu erarbeiten (SIA Teilphase 21). Diese Vorstudie wird im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Umgestaltung einer Strasse (Planmassstab 1:500 oder grösser) weiter präzisiert. Bei der Vorstudie und beim Betriebs- und Gestaltungskonzept soll das Handbuch als leitendes Instrument eingesetzt werden: Die beschriebenen Prinzipien leiten den Entwurfsprozess. Der Elementkatalog als letzter Teil des Handbuchs zeigt Möglichkeiten zur Oberflächengestaltung und Stadtmöblierung. Die Entwurfsprinzipien umfassen Detaillierungen im Strassenraum, sodass das Handbuch auch bei der Projektierung (SIA Teilphasen 31 und 32) einzusetzen ist (Planmassstab 1:200 oder kleiner). In dieser letzten Projektphase soll es eher als prüfendes Instrument eingesetzt werden: Es wird überprüft, ob die Prinzipien und Elemente im Projekt richtig angewendet worden sind, je nach Ergebnis erfolgt eine Überarbeitung.

Bearbeitungsschwerpunkte

Das Handbuch legt den Fokus auf die gängigen öffentlichen Strassen-, Weg- und Platzräume und nicht auf Spezialfälle, wie sie beispielsweise im Stadtzentrum auftreten können. Es bezieht das bestehende, gültige Normenwerk ein, stellt jedoch den Menschen stärker ins Zentrum. Es geht um die Frage, wie die Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen effektiv und platzsparend unter einen Hut gebracht und umgesetzt werden können. Nur so entstehen integrale, ortsbezogene Lösungen. Die Anwendung des VSS-Leitfadens «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» und der RASSt-06-Richtlinien hat dabei Priorität. Beide haben sich in der Planungspraxis bewährt und zeigen die Möglichkeiten eines situativen Umgangs mit Normen zugunsten einer menschengerechten Stadt mit angenehmen klimatischen Bedingungen.



Wichtige Grundlagen

- Gemeindliche Richtpläne: ÖV-Langsamverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Siedlung und Landschaft, Richtplantext (Handlungsanweisungen), rechtskräftig genehmigt am 22. Juni 2010
- Räumliche Gesamtstrategie Zug 2040, Stadtrat von Zug, 2022
- Konzept Mobilität + Freiraum der Stadt Zug, Entwurf, Beilage zur öffentlichen Mitwirkung der Räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040, Stadtratsbeschluss vom 28. September 2021
- Stadtraumkonzept Zug 2050, Stadtrat von Zug, 2019.
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstrassen (RASt 06), 2006/korrigierter Nachdruck 2012
- Planung und Gestaltung von kinderfreundlichen Lebensräumen, UNICEF Schweiz und Liechtenstein und Paul Schiller Stiftung, 2020
- Global age-friendly cities: a guide, World Health Organization (WHO), 2007
- Zum Thema Schwammstadt siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Schwammstadt>

In den nachfolgenden Kapiteln sind weitere Grundlagen und Normen, die bei der Planung zu berücksichtigen sind, themenbezogen aufgeführt.

Strassen und Plätze

Handbuch für den öffentlichen Raum

Das Handbuch behandelt die Themen «Strassen und Wege» (Teil A), «Plätze» (Teil B) und «Bushaltestellen» (Teil C) sowie die eingesetzten Gestaltungselemente (Teil D Elementkatalog). Der modulare Aufbau ermöglicht es, die einzelnen Teile bei Bedarf zu aktualisieren bzw. fortzuschreiben.

Für die Strassen und Wege sowie für die Plätze werden unterschiedliche Raumtypen anhand von typischen Situationen beschrieben. Dabei ist es wichtig, dass bei der Planung und Projektierung von baulichen Massnahmen sowohl die allgemeinen Erläuterungen zum jeweiligen Raumtyp (wie die allgemeinen Entwurfsprinzipien) als auch die Aussagen zur konkreten Situation (wie die spezifischen Entwurfsprinzipien) berücksichtigt werden. Entsprechendes gilt für die Gestaltung von Bushaltestellen.

Die Entwurfsprinzipien werden in schematischen Situationsplänen veranschaulicht. Diese enthalten je nach Situation Aussagen zu unterschiedlichen Themen wie der Gestaltung der Fahrbahnen, der Platzierung von Bushaltestellen, Parkplätzen oder Bäumen. Die Legende für sämtliche Situationspläne befindet sich im Buchumschlag hinten.



(Bild VDW)

Teil A Strassen und Wege



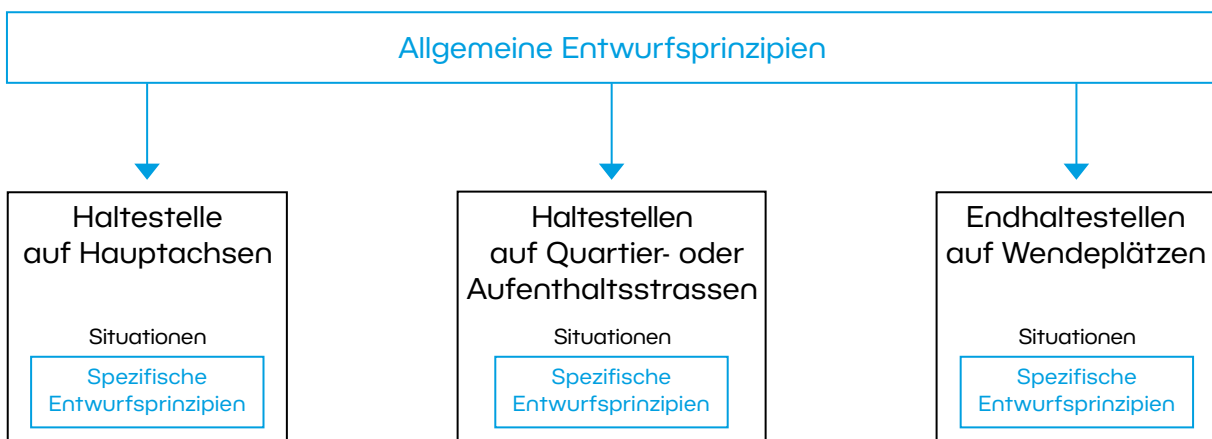
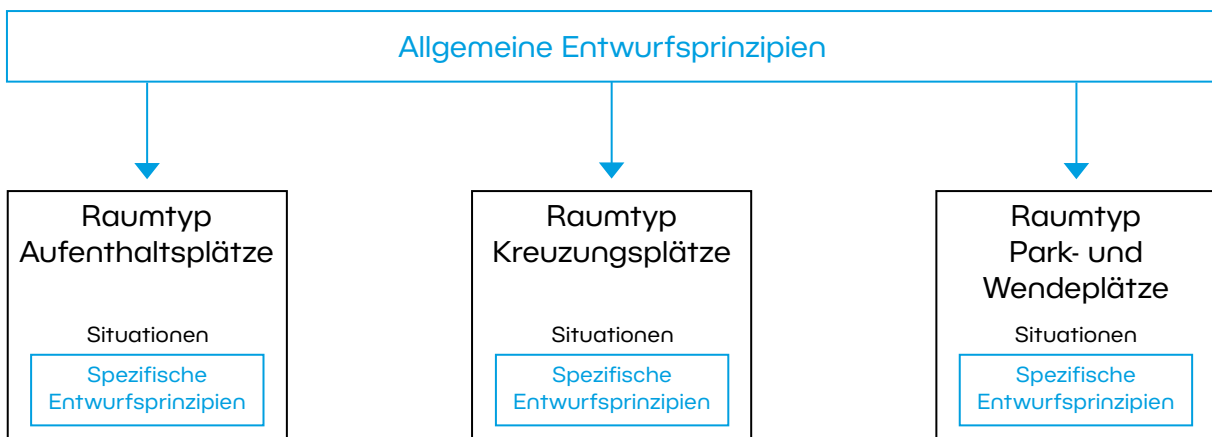
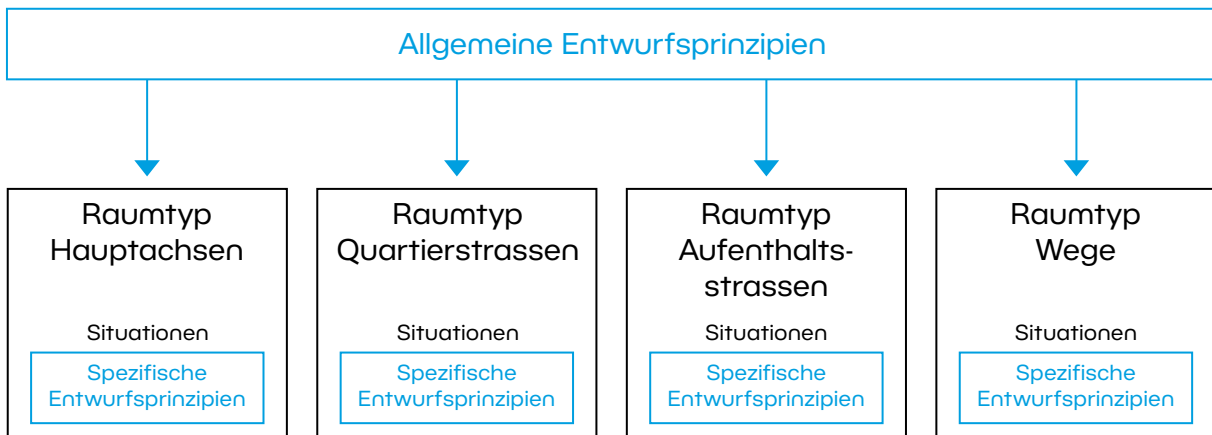
(Bild AB)

Teil B Plätze



(Bild SZG)

Teil C Bushaltestellen



Modularer Aufbau des Handbuchs: Für jeden Raumtyp bzw. Haltestellentyp werden allgemeine Entwurfsprinzipien und zusätzlich für jede Situation spezifische Entwurfsprinzipien beschrieben.

A Strassen und Wege

S.15

A1 Allgemeine Erläuterungen

S.24

A2 Raumtyp Hauptachsen

S.32

A3 Raumtyp Quartierstrassen

S.40

A4 Raumtyp Aufenthaltsstrassen

S.46

A5 Raumtyp Wege

Strassen als Multifunktionsräume

Auf innerörtlichen Strassen überlagern sich eine Vielzahl an Interessen und Funktionen. Strassen sind Multifunktionsräume, bei deren Gestaltung die verschiedenen Ansprüche zu berücksichtigen sind.¹ Das Mobilitätsnetz der Stadt Zug sieht eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Mobilitätsarten vor. Die Strassenräume sind nach dem Prinzip der Koexistenz zu gestalten, wobei die Trottoirs den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen.²

Strassen sind wichtige Verkehrsräume für die Verkehrsteilnehmenden des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Dabei können die Strassen im Gesamtnetz die unterschiedlichsten Bedeutungen haben. Als regionale



Strassenräume sind Multifunktionsräume und müssen vielfältigen Nutzungen und Mobilitätsformen gerecht werden. (Bild VDW)

1

Vgl. Zukunftsbild Teil C «Lesbare Strassen- und Platzräume», Stadtraumkonzept Zug 2050

2

Vgl. Gestaltungsziel C3 «Strassenräume mit Trottoiren für eine ausbalancierte Mobilität», Stadtraumkonzept Zug 2050

Verbindungen haben sie beispielsweise anderen Rahmenbedingungen zu genügen denn als Verbindungen auf lokaler Ebene. Sie beinhalten zudem wichtige Ver- und Entsorgungskorridore, die im Untergrund entlang der Strassen verlaufen (Werkleitungen, Kanalisation usw.).

Strassen sind gleichzeitig wichtige Stadträume. Sie sind Aufenthalts-, Begegnungs-, Lebens-, Versorgungs- und Veranstaltungsort. Sie sind Adresse, Wohn- und Arbeitsort.

Hauptachsen bilden das übergeordnete und strukturierende Gerüst der Zuger Mobilitätsbeziehungen. Die Bedürfnisse des MIV und des strassengebundenen ÖV sind bedarfsgerecht berücksichtigt und die Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr optimiert. Die Sicherheit, die Durchlässigkeit und die Barrierefreiheit sind erhöht. Hauptachsen schaffen durch die gute Sichtlage und hohe Frequenzen Zentralitäten und sichern so die Nahversorgung in den Quartieren. Als wichtige öffentliche Räume sind sie zudem die «Visitenkarten» der Quartiere. Das Strassen- und Wegnetz ist auch Basis der Orientierung und Wegfindung und übernimmt wichtige ökologische und stadtklimatische Aufgaben (StadtNatur, Durchlüftung). Dementsprechend sollen Strassen und Wege effiziente, hochwertig gestaltete Stadträume mit Aufenthalts- und Begegnungsqualität sein.

Attraktive Räume für alle

Strassen sind einerseits Verkehrsräume, andererseits aber auch Lebensräume und Aufenthaltsorte. Sie sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und attraktiv zu gestalten. Dabei setzt sich Zug für eine ausbalancierte Aufteilung und für eine auf den jeweiligen Ort zugeschnittene Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche ein. Auch soll die Gestaltung des Strassenraums zu einem angenehmen Stadtklima beitragen (z.B. Begrünung mit klimaangepassten Baumarten, Durchlüftung, Zurückhaltung von Wasser).

Orientierung und Wegfindung

Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Lesbarkeit des Netzes und des Kontexts.³ Das Strassen- und Wegnetz soll möglichst zusammenhängend und für den Fussverkehr durchgängig und feinmaschig sein.⁴ Für die Orientierung und Wegfindung sollen die Hierarchie des Netzes und die Bedeutung der Strassen erkennbar und intuitiv verständlich sein. Gleichzeitig sind der Betrieb und die Gestaltung des Strassenraums auf die Umgebung abzustimmen. Angrenzende Nutzungen und besondere Orte sollen erkennbar sein, was den Verkehrsteilnehmenden hilft, das Verkehrsregime intuitiv zu verstehen.

Öffentlicher Raum

Zur Stärkung der Bedeutung als öffentlicher Raum liegt die Priorität bei grosszügigen Geh- und Aufenthaltsbereichen, unter Gewichtung von privaten Vorzonen, Vorgärten und dergleichen. So entstehen Möglichkeiten zur Begrünung und Möblierung. Zug organisiert die Strassenräume als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr. Die Trottoirs stehen Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung. Sie sollen, insbesondere bei breiten Strassenräumen, klar gegliedert werden. Wichtig ist die Definition von Bepflanzungskorridoren, die nicht von Werkleitungen tangiert sind und damit grössere Baumgruben ermöglichen. Es gibt wasserdurchlässige Flächen. Die Farbgebung der Beläge soll zur Hitzeminderung beitragen (hellere Beläge).

3
Vgl. Gestaltungsziel C1
«Lesbare Stadträume»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

4
Vgl. Gestaltungsziel C2
«Feinmaschiges Wegenetz»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

Schliesslich ist, in Bezug zum öffentlichen Raum, die erste Bautiefe immer integral mitzudenken (Gebäudehöhe, Nutzung, Erdgeschoss, Lage des Haupteingangs, Körnigkeit und Massstäblichkeit der Bebauung usw.).

Fussverkehr

Die Ansprüche von Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung, von älteren Menschen und von Kindern werden berücksichtigt. Es gibt sichere Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten zum Ausruhen, gute Beleuchtung, gut überwindbare Steigungen in Hanglage, überwindbare Randabschlüsse, direkte und verständliche Wegführungen. Hindernisse oder grössere Umwege sind zu vermeiden. Für Menschen mit einer Sehbehinderung sind die Abschlüsse der Fussverkehrsflächen erkenn- und ertastbar. Fehlt ein klarer Randabschluss, werden taktil-visuelle Leitlinien, Markierungen oder Führungselemente gemäss den VSS-Normen SN 640 075 und SN 640 852 angebracht.

In Tempo-30-Zonen gibt es grundsätzlich keine Fussgängerstreifen. Nur bei wichtigen, stark frequentierten Fussgängerquerungen, bei Schulhäusern oder bei Altersheimen wird die Querung als Fussgängerstreifen markiert. Möglich ist auch die gestalterische Auszeichnung von Querungen, zum Beispiel durch einen Materialwechsel oder eine Einengung der Fahrbahn, dann aber ohne Vortritt für den Fussverkehr. An zentralen Lagen kann in Kombination mit einer Temporeduktion das flächige Queren gefördert werden.

Begegnungszonen werden an Orten geprüft und signalisiert, wo das Fussverkehrsaufkommen hoch ist. Hierfür eignen sich insbesondere Zentrumsgebiete mit beidseitigen Läden oder publikumsintensiven Nutzungen (z. B. Gastronomie) im Erdgeschoss. Geeignet ist auch die direkte Umgebung von Schulhäusern und Altersheimen.

MIV, ÖV und Veloverkehr

Zug strebt ein Mobilitätsnetz an, das die gleichberechtigte Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsarten fördert und den Verkehrsteilnehmenden ein möglichst flüssiges Vorwärtkommen ermöglicht. Strassenräume werden zu multifunktionalen Mobilitätsräumen umgestaltet, die Fahrbahn wird dem Prinzip Koexistenz (Mischverkehr) und somit den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer gerecht.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird dabei gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Veloverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Abwicklung des fahrbahngebundenen Verkehrs wird

situationsgerecht organisiert. Das bedeutet, dass die Fahrbahnen je nach örtlicher Situation und Funktion zu dimensionieren und zu gestalten sind. Generell besteht der Anspruch, dass die Strassenraumgestaltung einen Beitrag zur Optimierung der Verkehrsabwicklung leistet. So werden das sichere Miteinander und ein möglichst flüssiges Vorwärtskommen aller Verkehrsteilnehmenden unterstützt und es können Signalisationen reduziert werden. Kompakte Lösungen sind bei einem reduzierten Temporegime ohne Einschränkung möglich. Unübersichtliche Situationen oder Strassenraumabschnitte mit hohem LKW- und ÖV-Aufkommen erfordern grosszügigere Lösungen. Bei besonderen Situationen wie baulichen Engstellen können Speziallösungen gesucht werden (siehe VSS-Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts). Bei Kreuzungen wird ein situationsbezogenes, möglichst kompaktes Knotenlayout angestrebt. Das Überschleppen der Gegenfahrbahn ist möglich.

Der Busverkehr wird grundsätzlich im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. In staugefährdeten Bereichen sind Umweltsuren und/oder ÖV-Bevorzugungsmassnahmen möglich. Die vorherrschenden Begegnungsfälle sind bei der Dimensionierung zu berücksichtigen.

Velofahrerinnen und Velofahrer werden in erster Linie direkt und verkehrssicher auf der Strasse und vom Fussverkehr getrennt geführt. Je nach Funktion im Veloroutennetz sind entsprechende Massnahmen vorzusehen wie etwa (überbreite) Velostreifen oder ein tiefes Geschwindigkeitsniveau. Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich zu vermeiden, kann unter Umständen aber bei breiten, separat geführten Wegen mit tiefem Veloverkehrsaufkommen und tiefer Geschwindigkeit angewendet werden.

Allgemeine Entwurfsprinzipien

Für diesen Raumtyp gibt es 13 allgemeine Entwurfsprinzipien. Es geht um die Aufteilung des Strassenraums im Querschnitt, die Gliederung des Strassenraums und die Organisation und Gestaltung des Strassenraums.

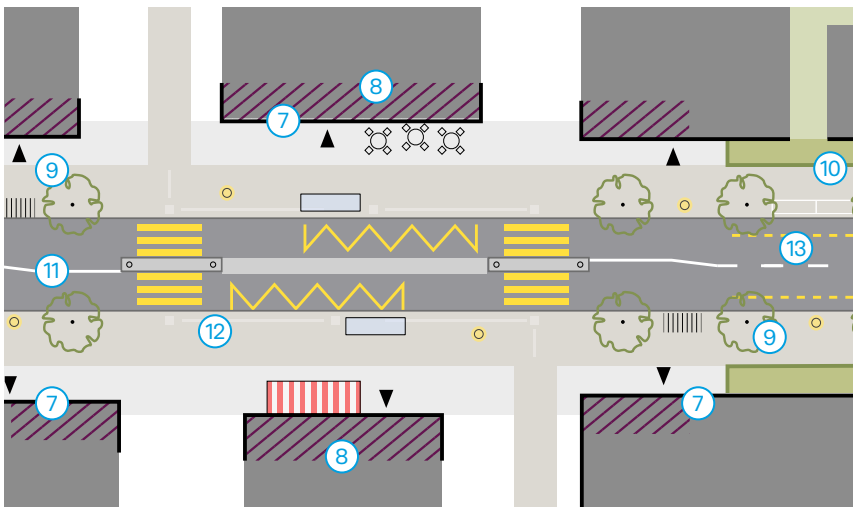
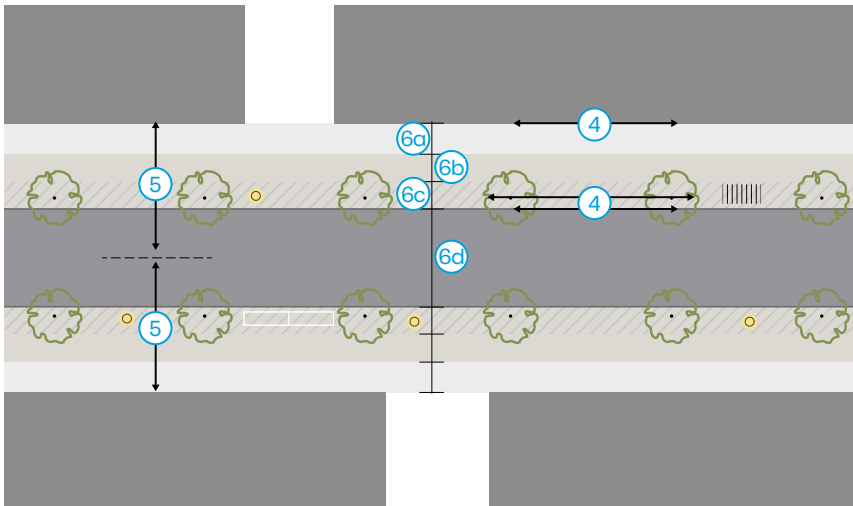
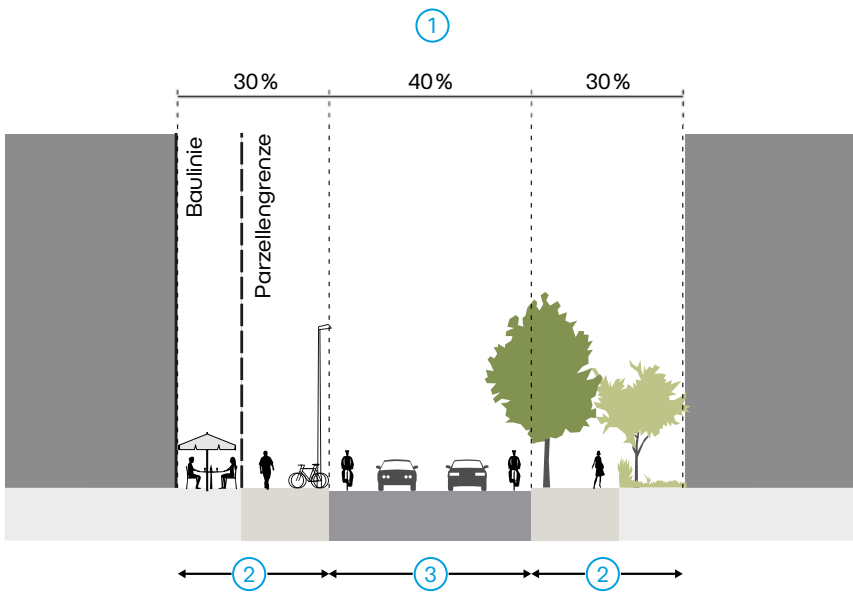
- ① Aufteilung 30:40:30 Geh-, Fahr- und Gehbereich (inkl. private Vorzonen/Vorgärten) gemäss VSS-Leitfaden/RASt. 06, insbesondere bei Hauptstrassen und wichtigen Quartierstrassen.
 - frei von Werkleitungen, Einbauten, zugunsten eines Durchwurzelungsbereichs), Anordnung am Strassenrand.
 - 6d: Fahrbereich, als Bereich für Werkleitungen denkbar.
- ② Sicherung der Gehbereiche inkl. Platz für Bepflanzung/Möblierung, bei Hauptstrassen und wichtigen Quartierstrassen, Einbezug der privaten Vorzonen.
- ③ Situativer Umgang mit Verkehrsregime, bei engen Strassenraumverhältnissen kompakte Verkehrslösungen suchen (z.B. Mischverkehr, Tempo 30).
- ④ Betonung des ordnenden Charakters der Strassen, insbesondere bei Haupt- und Quartierstrassen: parallele, durchgehende Strukturen, Strassenrand und Baumreihe folgen der städtebaulichen Ausrichtung der Gebädekante.
- ⑤ Möglichst symmetrische Gliederung des Strassenraums, Abweichungen sind städtebaulich zu begründen.
- ⑥ Gliederung in parallelen Bändern für eine hohe Flexibilität und Robustheit:
 - 6a: private Vorzone.
 - 6b: Gehbereich (ohne Hindernisse) und Bereich für Werkleitungen.
 - 6c: Elementband (Beleuchtung, Möblierung, Güterumschlag usw.) und Korridor für Bäume (daher unterirdisch möglichst
- ⑦ Orientierung der Gebäude zur Strasse, direkte Adressbildung, klarer Bezug zur Strasse.
- ⑧ Förderung Interaktion Städtebau–Verkehr: Konzentration öffentlicher Erdgeschossnutzungen an frequentierten Orten (z.B. Kreuzungen, Querungen, Bushaltestellen), grosszügige Vorzonen.
- ⑨ Begrünung des Strassenraums, strassenspezifische Baumart (auf Basis Bestand).
- ⑩ Grüne, offen gestaltete Vorgärten als Filter bei Wohnnutzungen im Erdgeschoss.
- ⑪ Auch bei Querschnittswechsel: möglichst durchgehender Raum (z.B. kein Versatz des Randabschlusses, wenn möglich Fahrbahn-Haltestelle), ruhige Übergänge ohne Schläge für Velofahrende.
- ⑫ Direkte und verständliche Führung für Blinde und Sehbehinderte, taktil-visuelle Markierungen sind integraler Bestandteil der Strassenraumgestaltung.
- ⑬ Veloverkehr generell auf Fahrbahn.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Hinweise Normenwerk und Grundlagen

Neben den wichtigen Grundlagen (siehe Seite 9) sind folgende Normen und Grundlagen bei der Planung zu berücksichtigen:

- VSS-Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts
- VSS-Norm SN 640 075: Fussverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum
- VSS-Norm SN 640 201: Geometrisches Normalprofil
- VSS-Norm SN 640 210: Entwurf des Strassenraums
- VSS-Norm SN 640 241: Fussgängerstreifen
- VSS-Norm SN 640 852: Markierungen
- Fachbroschüre Tempo-30-Zonen; bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011



Übersicht der Raumtypen und Situationen

In der Stadt Zug kann man vier Raumtypen von Strassen und Wegen mit den folgenden Situationen unterscheiden:

Hauptachsen

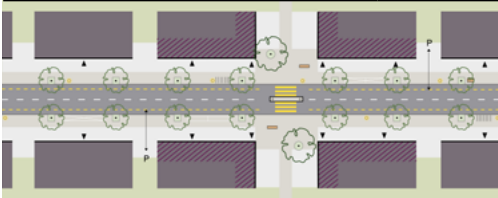
S. 24

Quartierstrassen

S. 32

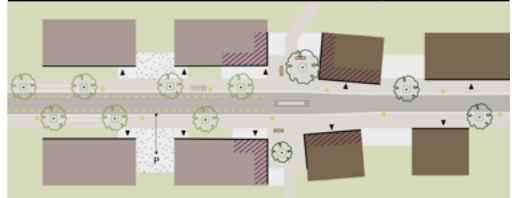
Hauptachse mit normalen
Platzverhältnissen

S. 26



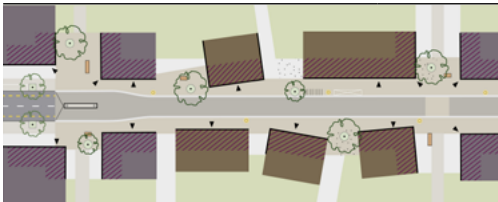
Übergeordnete
Quartierstrasse ohne Steigung

S. 34



Hauptachse an einem
sensiblen Ort mit einer Engstelle

S. 28



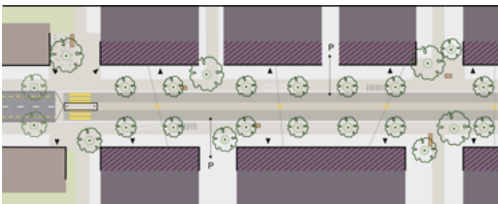
Übergeordnete
Quartierstrasse mit Steigung

S. 36



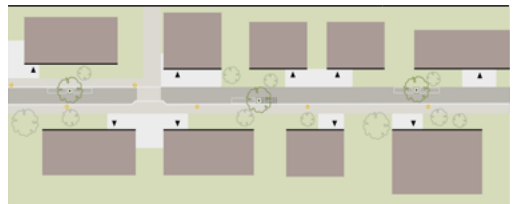
Hauptachse an einem
sensiblen Ort in einem Zentrumsbereich

S. 30



Untergeordnete
Quartierstrasse

S. 38

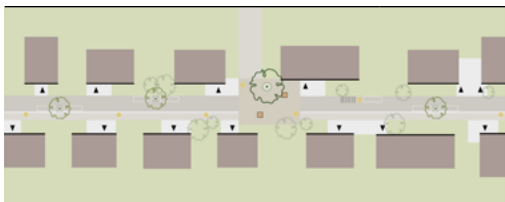


Aufenthaltsstrassen

S. 40

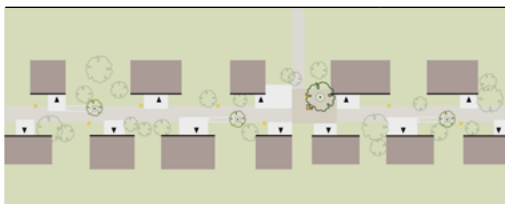
Aufenthaltsstrasse
mit Trottoir

S. 42



Aufenthaltsstrasse
ohne Trottoir

S. 44

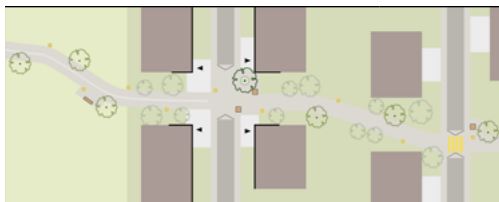


Wege

S. 46

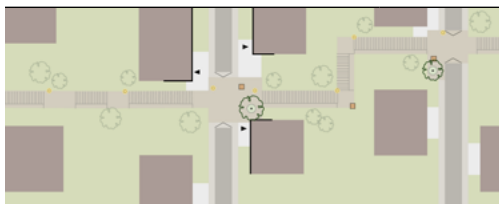
Frei geführter
Weg

S. 48



Weg mit
Treppen

S. 50



Bedeutung

Die Hauptachsen, die oftmals bestehende oder ehemalige Kantonsstrassen sind, haben eine übergeordnete Verbindungsfunktion für alle Verkehrsteilnehmenden. Auf ihnen verkehren wichtige Busverbindungen und die verschiedenen Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs (Personenwagen, Schwerverkehr, Motorräder usw.). Sie werden darauf kanalisiert und durchgeleitet. Hauptachsen bieten auch dem Fuss- und Veloverkehr direkte und schnelle Verbindungen. Die Hauptachsen haben je nach Lage und stadträumlicher Bedeutung einen spezifischen Charakter. Teilweise sind entlang der Hauptachsen wichtige publikumsorientierte Nutzungen («aktive» Nutzungen) angesiedelt, die bei einer entsprechenden Gestaltung von den hohen Verkehrsfrequenzen profitieren.

Strassentypen und Situationen

Zu den Hauptachsen zählen folgende Strassentypen: Strassen des kantonalen Richtplans; gemäss Signalisationsverordnung SSV: Hauptstrassen; gemäss VSS-Norm SN 640 040b: Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen mit regionaler Bedeutung, Verbindungsstrassen mit zwischenörtlicher Bedeutung.

Bei den Hauptachsen der Stadt Zug kann man drei Situationen unterscheiden:

- A 2.1 Hauptachse mit normalen Platzverhältnissen
S. 26
- A 2.2 Hauptachse an einem sensiblen Ort
mit einer Engstelle
S. 28
- A 2.3 Hauptachse an einem sensiblen Ort
in einem Zentrumsbereich
S. 30



Die Baarerstrasse ist eine typische Hauptachse. (Bild AB)



Die Gubelstrasse ist ein Beispiel für eine Hauptachse mit einem breiten Trottoir. (Bild VDW)

Situation Hauptachse mit normalen Platzverhältnissen

Bei Hauptachsen mit normalen Platzverhältnissen steht der strukturierende, ordnende Charakter im Vordergrund. Es gibt eine attraktive raumbildende Bebauung, die konsequent zur Strasse orientiert und adressiert ist.⁵ Es gibt grosszügige Gehbereiche ohne Hindernisse⁶, (private) Vorzonen werden einbezogen. Im Elementband sind diverse Gestaltungs- und Infrastrukturelemente untergebracht (wie Bäume, Beleuchtungskandelaber, Veloabstellplätze).

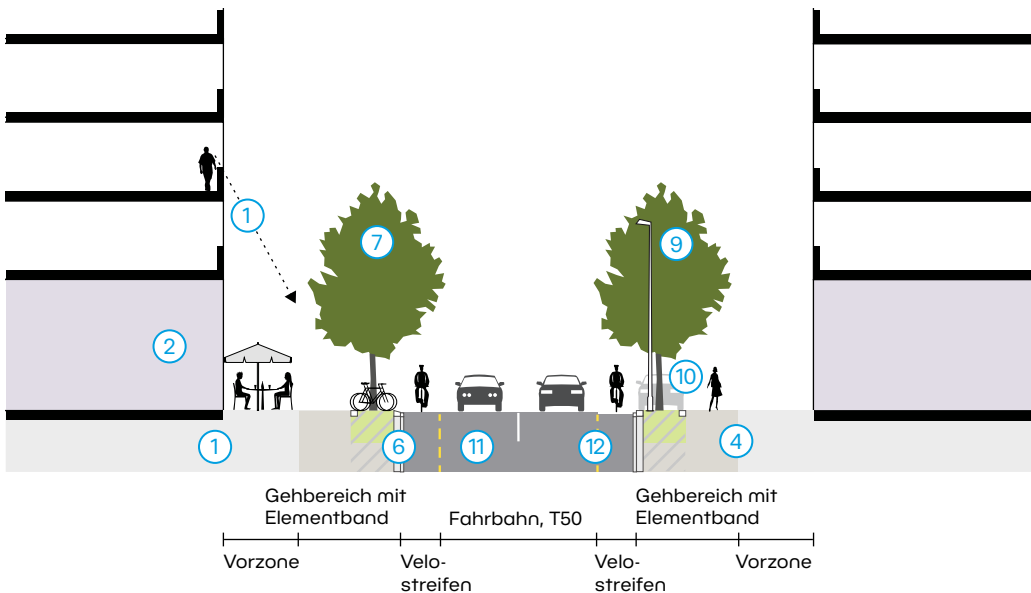
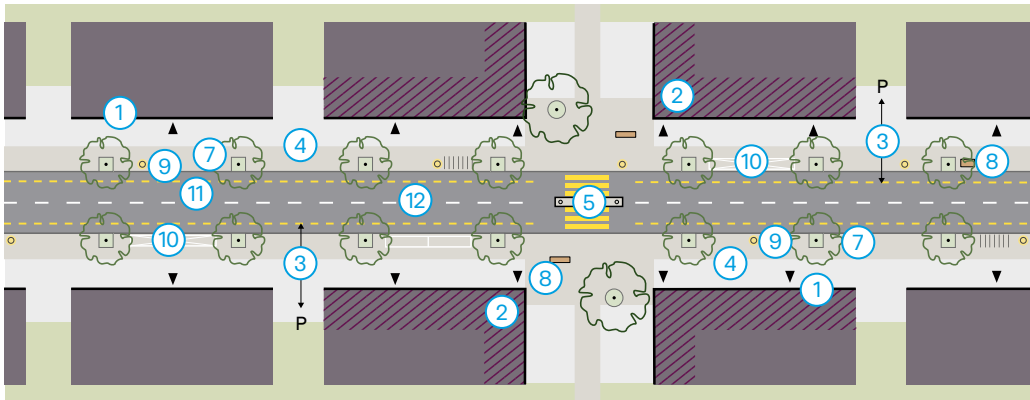
Aufgrund der grosszügigen Gehbereiche gibt es gute Sichtverhältnisse bei Einmündungen sowie bei Zu- und Ausfahrten von Grundstücken (z. B. Garageneinfahrten). Die Querungen für den Fussverkehr sind dort anzuordnen, wo wichtige Fussverkehrsachsen kreuzen oder Bushaltestellen angeordnet sind. Die Sicht auf Warteräume bei den Fussgängerstreifen darf nicht durch Hindernisse (wie Mauern, Parkplätze, Bäume, Büsche, Hecken) verstellt werden. Die normgerechte Beleuchtung der Fussgängerstreifen muss sichergestellt werden. Querungen werden mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet und/oder mit einer Lichtsignalanlage gesichert, wenn aufgrund des Verkehrsaufkommens eine solche Lösung nötig ist. Querungen werden vor einer Fahrbahnhaltestelle angeordnet. Bei Tempo 50 gibt es Velostreifen in beiden Richtungen. Für Velovorzugsrouten ist eine separate Führung oder eine spezielle Markierung oder Dimensionierung gemäss den kantonalen Vorgaben zu prüfen. ÖV und MIV werden im Mischverkehr geführt. Besteht der Bedarf und lassen es die Platzverhältnisse zu, kann eine separate Busspur als Umweltspur für Bus- und Veloverkehr angeboten werden.

Die Anlieferung und Parkierung erfolgt auf Privatgrund, im Elementband können nach Bedarf einzelne Güterumschlagsplätze oder Kurzzeit-Parkplätze angeordnet werden.

5
Vgl. Gestaltungsziel D2 «Quartiere statt Wohnsiedlungen», Stadtraumkonzept Zug 2050

6
Vgl. Gestaltungsziel C3 «Strassenräume mit Trottoiren für eine ausbalancierte Mobilität», Stadtraumkonzept Zug 2050

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Hauptachse mit normalen Platzverhältnissen



- 1 Raumbildende Bebauung, Setzung auf Bauflecht, Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- 2 Fokus auf Mischnutzung, aktive Erdgeschoss an frequentierten Orten.
- 3 Zufahrt Liegenschaft/Garage: möglichst einfache, direkte Erschliessung.
- 4 Grosszügiger Gehbereich, Einbezug der privaten Vorzonen (Gestaltung von Fassade zu Fassade).
- 5 Sichere Quermöglichkeiten mit Fussgängerstreifen mit Schutzinsel, logische Lage im Wegnetz.
- 6 Normaler Randabschluss (Anschlag 8 cm), schräg gestellter oder gefaster Randabschluss (Anschlag 3 cm) bei Veloparkplätzen, Ein- und Ausfahrten oder Fussgängerübergängen.
- 7 Strukturierende Begrünung (Baumreihe), grosse Baumgrube mit luft- und wasser-durchlässigem Baums substrat, möglichst frei von Werkleitungen usw.
- 8 Vereinzelt Sitzgelegenheit im Strassenraum.
- 9 Strassenbeleuchtung (Leuchtpunkt mittlerer Höhe, 8-10 m, gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
- 10 Güterumschlag, vereinzelt Längsparkierung (Kurzzeit-Parkplätze) und Veloabstellplätze als Teil des Elementbands.
- 11 Generell T50 und Mischverkehr MIV-ÖV, je nach Bedarf Busspur als Umweltspur (für Bus- und Veloverkehr).
- 12 Getrennte, parallele Führung: Trennstreifen, Veloinfrastruktur (Velo streifen).

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

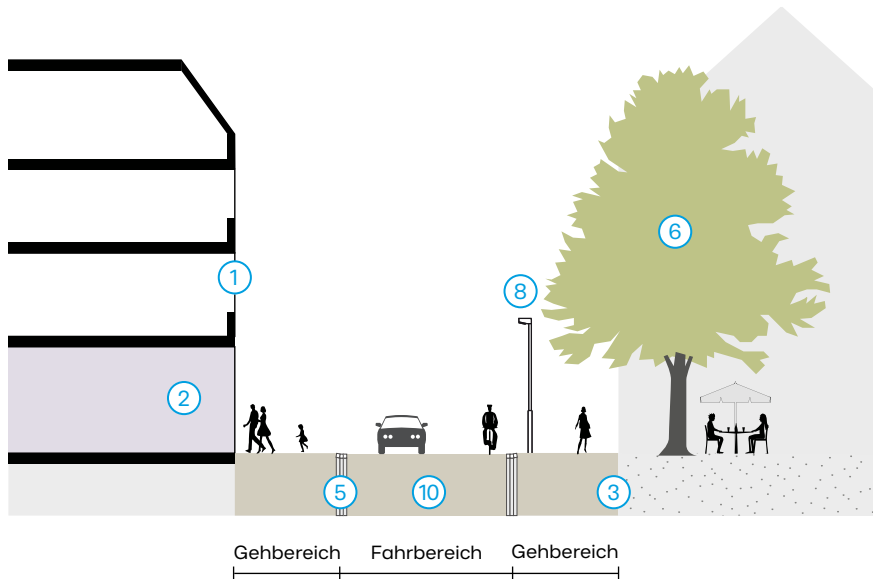
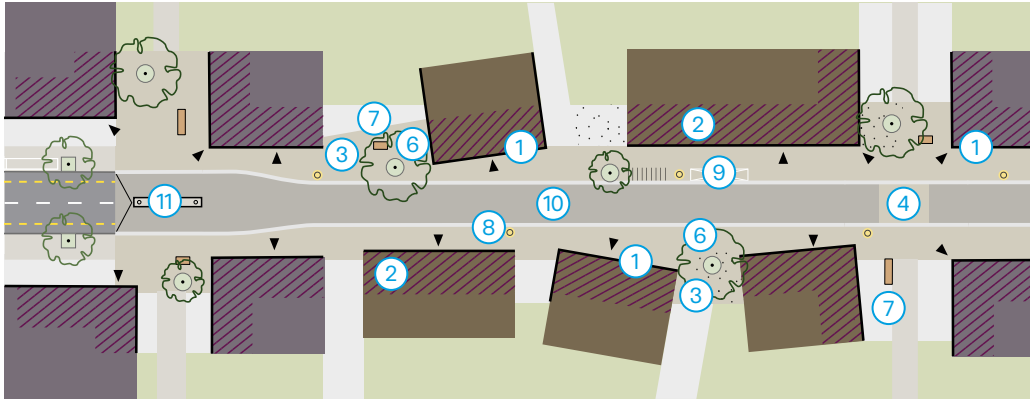
Situation Hauptachse an einem sensiblen Ort mit einer Engstelle

Bei Hauptachsen an einem sensiblen Ort mit einer Engstelle steht die Auszeichnung einer besonderen Situation im Vordergrund. Dies sind beispielsweise historische Orte mit wertvollen städtebaulichen Strukturen und engen Platzverhältnissen oder verengte Strassenabschnitte in sensiblen Wohnquartieren mit sensiblen Nutzungen. Die Behandlung dieser Strassenräume berücksichtigt die konkrete besondere Situation und betont die historisch gewachsene, identitätsstiftende Struktur.⁷

Bei der spezifischen Situation «Hauptachse an einem sensiblen Ort mit einer Engstelle» steht die Auszeichnung einer städtebaulichen Engstelle im Vordergrund. Denkbar ist eine spezielle, ortsbezogene Oberflächengestaltung, sowohl im Geh- als auch im Fahrbereich. Bei besonderen baulich-räumlichen Ensembles stehen die Gestaltung von Fassade zu Fassade und der räumliche Querbezug im Vordergrund. Einzelbäume, Baumgruppen oder auch Möblierungselemente betonen resp. beleben Nischen und Vorplätze. Es sind kompakte Mischverkehrslösungen in Kombination mit einem situationsgerechten Temporegime zu suchen.

7
Vgl. Gestaltungsziel A3
«Kontinuität im Wandel»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Hauptachse an einem sensiblen Ort mit einer Engstelle



- ① Raumbildende Bebauung und Betonung des besonderen Ensembles, Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- ② Fokus auf Mischnutzung, Erdgeschoss mit Publikumsnutzungen an frequentierten Orten.
- ③ Grosszügiger Gehbereich, einheitliche Gestaltung Fassade–Fassade, evtl. spezielle Oberflächengestaltung, Einbezug von privaten Nischen und Vorzonen, Anteil wasser-durchlässige Beläge (z. B. Chaussierung).
- ④ Querung Fussverkehr ohne Schutzinsel, spezielle Gestaltung möglich.
- ⑤ Niedrige Randabschlüsse (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss) oder drei 12er-Steine (evtl. ausgebildet als Rinne) auch zur visuellen Einengung der Fahrbahn.
- ⑥ Einzelbäume, Baumgruppen: Betonung des Ensembles, Markierung von Querbezügen, grosse Baumgrube mit wasser- und luft-durchlässigem Baums substrat.
- ⑦ Vereinzelt Sitzgelegenheit im Strassenraum.
- ⑧ Strassenbeleuchtung, niedriger Leuchtpunkt (5–6 m), Anordnung der Kandelaber am Strassenrand, evtl. aufgehängt (gemäss Beleuchtungsberechnung WWZ).
- ⑨ Güterumschlag und Veloabstellplätze als Teil des Gehbereichs.
- ⑩ Mischverkehr und situationsgerechtes Temporegime.
- ⑪ Querschnittswechsel mit besonderer Situation verknüpft (z. B. Fussgängerquerung ohne Vortritt); mit einem sanften vertikalen Versatz wird der Verkehr gebremst.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation Hauptachse an einem sensiblen Ort in einem Zentrumsbereich

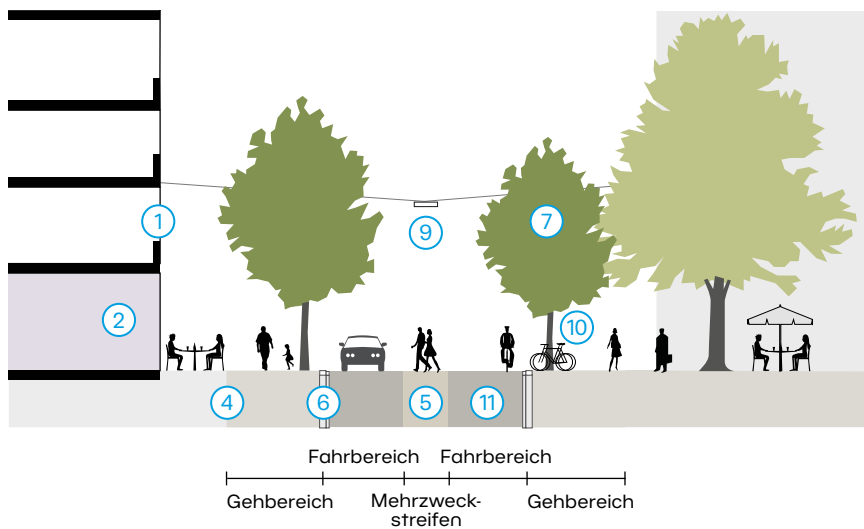
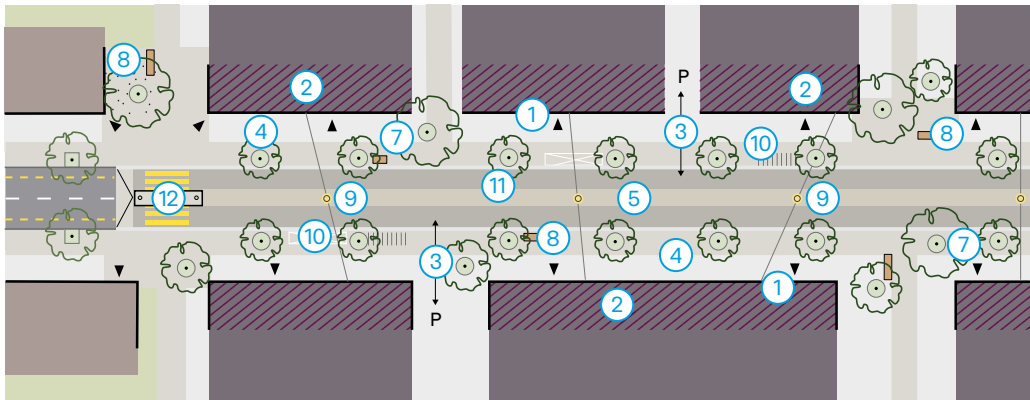
Bei Hauptachsen an einem sensiblen Ort in einem Zentrumsbereich steht die Auszeichnung einer besonderen Situation im Vordergrund. Gemeint sind historische Zentrums- und Quartierzentrumsbereiche mit wertvollen städtebaulichen Strukturen, mit hohen/erhöhten Fussverkehrsfrequenzen und entsprechendem Querungsbedarf. Die Behandlung dieser Räume berücksichtigt die konkrete besondere Situation und betont die historisch gewachsene, identitätsstiftende Struktur.⁸

Bei der spezifischen Situation «Hauptachse an einem sensiblen Ort in einem Zentrumsbereich» ist flächiges Queren über einen Mehrzweckstreifen, in Kombination mit einer punktuellen Temporeduktion, zu prüfen. Es geht darum, den Verkehrsfluss zu verstetigen, das Queren zu vereinfachen und die Interaktion zwischen den Strassenseiten zu fördern. Zudem ist die feinmaschige Wegstruktur mit vielen Querstrassen und Wegen zu stärken. Der Mehrzweckstreifen ist ein wichtiges Gestaltungselement. Die Erkennbarkeit des sensiblen Ortes kann mit einer speziellen Oberflächengestaltung des Streifens (z.B. Pflasterung) gestärkt werden. In Zentrumsbereichen spielen die Anlieferung und die Parkierung eine wichtige Rolle. Sie erfolgen auf Privatgrund, je nach Bedarf und Platzverhältnis können im Strassenraum vereinzelt Güterumschlagsplätze und Kurzzeit-Parkplätze angeordnet werden.

8

Vgl. Gestaltungsziel A3
«Kontinuität im Wandel»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Hauptachse an einem sensiblen Ort in einem Zentrumsbereich



- ① Raumbildende Bebauung: Setzung auf Bauflucht, Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- ② Fokus auf Mischnutzung, Erdgeschoss mit Publikumsnutzungen.
- ③ Zufahrt Liegenschaften: möglichst einfache, direkte Erschliessung der Grundstücke.
- ④ Grosszügiger Gehbereich, einheitliche Gestaltung Fassade-Fassade, Einbezug der privaten Vorzonen.
- ⑤ Mehrzweckstreifen als Gestaltungselement, ortsbezogene Materialisierung (Beschichtung, Pflasterung, Betonplatten), flächiges Queren für den Fussverkehr, je nach Situation als Abbiegehilfe.
- ⑥ Niedrige Randabschlüsse (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss) oder drei 12er-Steine (evtl. ausgebildet als Rinne) auch zur visuellen Einengung der Fahrbahn.
- ⑦ Einzelbäume, Baumgruppen (zur Betonung der Querbezüge) oder Baumreihe (zur Betonung der Längsbezüge), Baumgrube mit wasser- und luftdurchlässigem Baumsubstrat.
- ⑧ Vereinzelt Sitzgelegenheit im Strassenraum.
- ⑨ Strassenbeleuchtung mit niedrigem Leuchtpunkt (etwa 6 m, gemäss Beleuchtungsbe-rechnung der WWZ), möglichst aufgehängt.
- ⑩ Güterumschlag und Veloabstellplätze als Teil des Elementbands.
- ⑪ Abschnitt mit Mischverkehr mit situationsgerechtem Tempo.
- ⑫ Querschnittswechsel mit besonderer Situation verknüpft (z. B. Fussgängerquerung); mit einem sanften vertikalen Versatz wird der Verkehr gebremst.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Bedeutung

Quartierstrassen sind mehrheitlich verkehrsberuhigte Strassen mit Erschliessungs- und Sammelfunktion im jeweiligen Quartier. Über sie werden häufig Quartierbusverbindungen geleitet. Sie sind das Rückgrat der Quartiere und strukturieren diese. Quartierstrassen tragen wesentlich zur Quartieridentität bei. Sie bieten direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und den Veloverkehr abseits der stark frequentierten Achsen des MIV.

Entlang der Quartierstrassen sind in den Erdgeschossen vermehrt Wohnnutzungen angeordnet. Eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität ist daher besonders wichtig. Das Temporegime kann einen Beitrag zum gesetzlich geforderten Lärmschutz leisten und den Verkehrslärm an der Quelle reduzieren. Bei neuen Tempo-30-Zonen/-Strecken muss ein Verkehrsgutachten diese als nötig, zweck- und verhältnismässig taxieren. Durchgrünte private Vorgärten sind prägend für den Charakter der Quartierstrasse. Sie dienen als räumliche Pufferzone zwischen Strassenraum und Wohnnutzung im Erdgeschoss, gleichzeitig sind es Repräsentationsräume und Eingangsbereiche. Entlang der Quartierstrassen können quartierinterne Einrichtungen (zum Beispiel Infrastruktur für Ver- und Entsorgung usw.) angeordnet werden. Strassenparkplätze können bei Bedarf unter Einhaltung der Bedürfnisse an die Aufenthaltsqualität, die Fuss- und Veloinfrastruktur und die Begrünung angeordnet werden, sofern ausreichend Platz vorhanden ist.

Strassentypen und Situationen

Strassen des kommunalen Richtplans (Überarbeitung anstehend); Gemäss VSS-Norm SN 640 040b: Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen.

Bei den Quartierstrassen der Stadt Zug kann man drei Situationen unterscheiden:

- A 3.1 Übergeordnete Quartierstrasse ohne Steigung
S. 34
- A 3.2 Übergeordnete Quartierstrasse mit Steigung
S. 36
- A 3.3 Untergeordnete Quartierstrasse
S. 38



Industriestrasse: Quartierstrasse, übergeordnet, Lage in der Ebene. (Bild VDW)



Zugerbergstrasse: Quartierstrasse, übergeordnet, Lage am Hang. (Bild AB)

Situation übergeordnete Quartierstrasse ohne Steigung

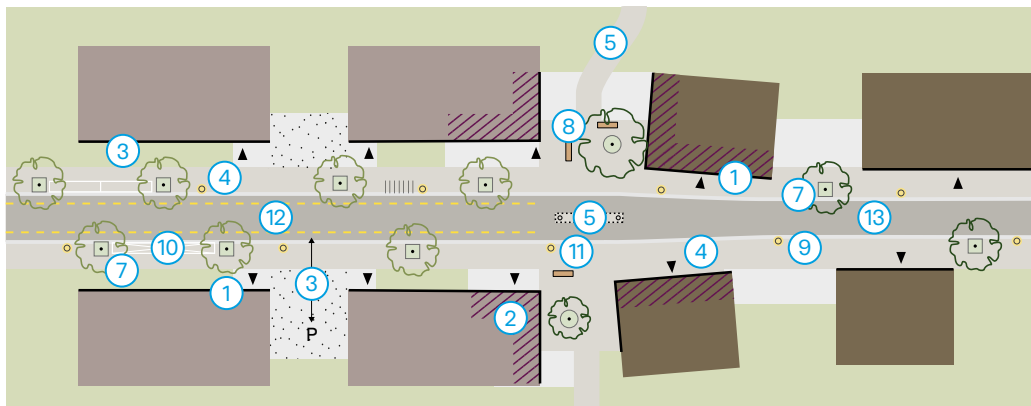
Bei den übergeordneten Quartierstrassen ohne Steigung wird eine möglichst schmale Fahrbahn zugunsten breiter Seitenbereiche angestrebt. Es wird ein situationsgerechtes Temporegime vorgesehen, das zur Verkehrssicherheit und zur Lärmreduktion beiträgt. Die Seitenbereiche bieten Platz für eine strassentypische Begrünung und für Aufenthaltsbereiche. Der Verkehr wird nach Möglichkeit im Mischverkehr geführt oder im Sinne einer Kernfahrbahn auf separaten Velostreifen. ÖV und MIV werden im Mischverkehr geführt. Querungen für den Fussverkehr sind dort anzuordnen, wo wichtige Fussverkehrsachsen kreuzen oder Bushaltestellen angeordnet sind.

Wichtige Querungsstellen und Querungen im Umfeld von Schulhäusern und Altersheimen werden mit einem Fussgängerstreifen markiert und, je nach Verkehrsaufkommen, mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet. Sonst werden die Querungen nur durch eine besondere Gestaltung hervorgehoben.

Wichtige Querungs- und Kreuzungsstellen und weitere besondere Orte werden gestalterisch ausgezeichnet. Mit einer markanten Begrünung und der Anordnung von Aufenthaltselementen wie Sitzbänken wird eine platzartige Situation geschaffen (siehe auch Raumtyp Plätze).

Im Bereich von Begegnungszonen ist der entsprechenden Gestaltung, Bepflanzung und Möblierung die nötige Beachtung zu schenken, sodass das Geschwindigkeitsziel eingehalten und die Aufenthaltsfunktion gewährleistet werden kann.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine übergeordnete Quartierstrasse ohne Steigung



Vorplatz Gehbereich Kernfahrbahn Gehbereich Vorgarten

- ① Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse, Betonung von besonderen Bauten und Ensembles.
- ② Aktive Erdgeschosse an frequentierten Orten.
- ③ Vorgärten mit hohem Grünanteil, niedrige Einfriedung, Vorplatz als Erschliessungsfläche.
- ④ Grosszügiger Gehbereich, auch bei baulichen Engstellen.
- ⑤ Fussgängerquerung mit Fussgängerstreifen bei hohem Fussverkehr- und MIV-Aufkommen als Teil des Fusswegnetzes. Ansonsten ohne Vortritt für den Fussverkehr durch verkehrsberuhigende Gestaltung und gute Sichtverhältnisse.
- ⑥ Niedrige Randabschlüsse (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss).
- ⑦ Strukturierende Baumreihe, Einzelbäume bei besonderen Ensembles oder wichtigen Querstrukturen, grosse Baumgrube mit wasser- und luftdurchlässigem Baumsustrat.
- ⑧ Vereinzelt Sitzgelegenheit im Strassenraum.
- ⑨ Strassenbeleuchtung, mittlerer bis niedriger Leuchtpunkt (6–8 m, gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
- ⑩ Güterumschlag und Veloabstellplätze, je nach Situation Teil eines Elementbands.
- ⑪ Querschnittswechsel mit besonderer Situation verknüpft (z. B. Fussgängerquerung).
- ⑫ Abschnitt als Kernfahrbahn.
- ⑬ Abschnitt mit Mischverkehr und minimaler Fahrbahnbreite.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation übergeordnete Quartierstrasse mit Steigung

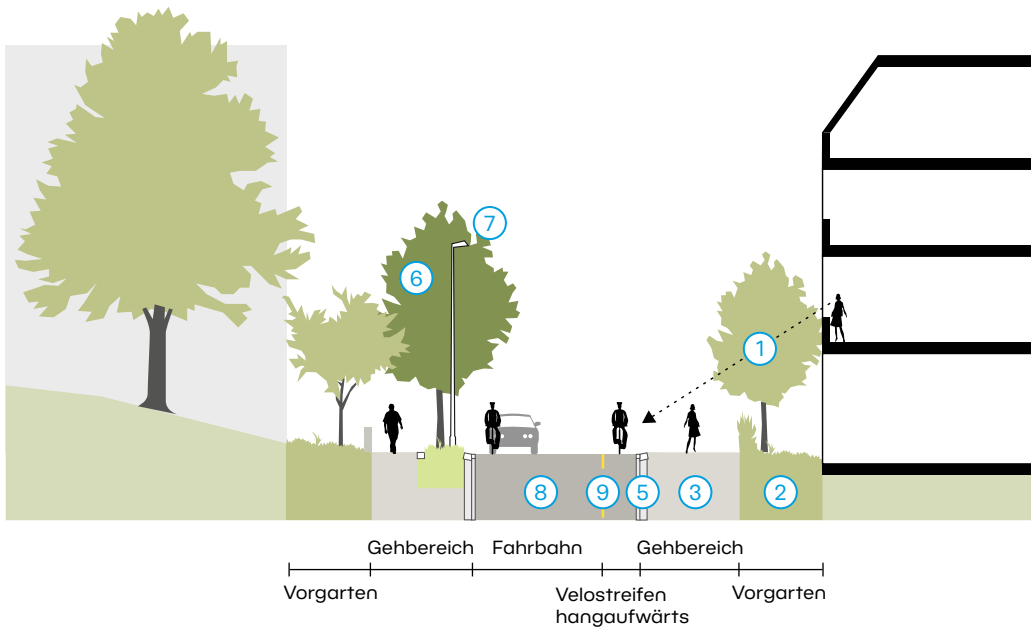
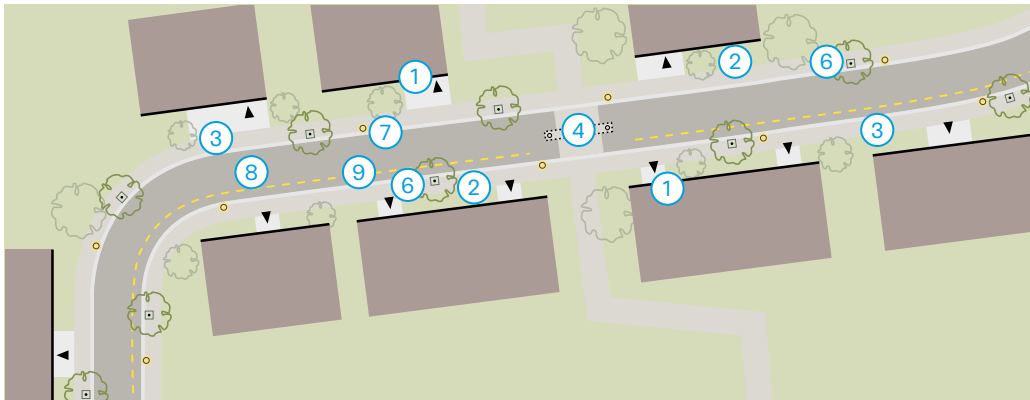
Bei den übergeordneten Quartierstrassen mit Steigung wird eine möglichst schmale Fahrbahn zugunsten breiter Seitenbereiche angestrebt. Es wird ein situationsgerechtes Temporegime vorgesehen, das zur Verkehrssicherheit und zur Lärmreduktion beiträgt. Grundsätzlich werden die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Mischverkehr geführt. Für Velos wird in der Regel hangaufwärts ein Velostreifen mit ausreichender Breite angeboten. Der daran angrenzende Randstein ist abgeschrägt, damit Velofahrende den Randabschluss bei unsicheren Verkehrssituationen leicht überfahren können. Der Bus wird im Mischverkehr geführt.

Die Querungen für den Fussverkehr sind dort anzuordnen, wo wichtige Fussverkehrsachsen kreuzen oder Bushaltestellen angeordnet sind. Wichtige Querungsstellen und Querungen im Umfeld von Schulhäusern und Altersheimen werden mit einem Fussgängerstreifen markiert und, je nach Verkehrsaufkommen, mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet. Sonst werden die Querungen nur durch eine besondere Gestaltung und allenfalls eine Fahrbahnverengung hervorgehoben (zur besseren Sichtbarkeit der Fussgänger und wenn kein Trottoir vorhanden ist). Insbesondere bei Fussgängerstreifen ist die Sicht in die Warteräume von Hindernissen freizuhalten.

Die Seitenbereiche bieten Platz für eine lockere, aber dennoch strukturierende Begrünung. Die angrenzenden grünen Privatgärten tragen wesentlich zum grünen Charakter der Strasse bei.

Es gibt einen starken Bezug zwischen privatem und öffentlichem Raum. In diesem Sinne werden als Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Flächen niedrige Einfriedungen erstellt, die nötigen Sichtweiten sind einzuhalten. Die Sicht auf Warteräume bei Fussgängerstreifen oder privaten Ein- und Ausfahrten von und auf Vorplätze bleibt vorbehalten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine übergeordnete Quartierstrasse mit Steigung

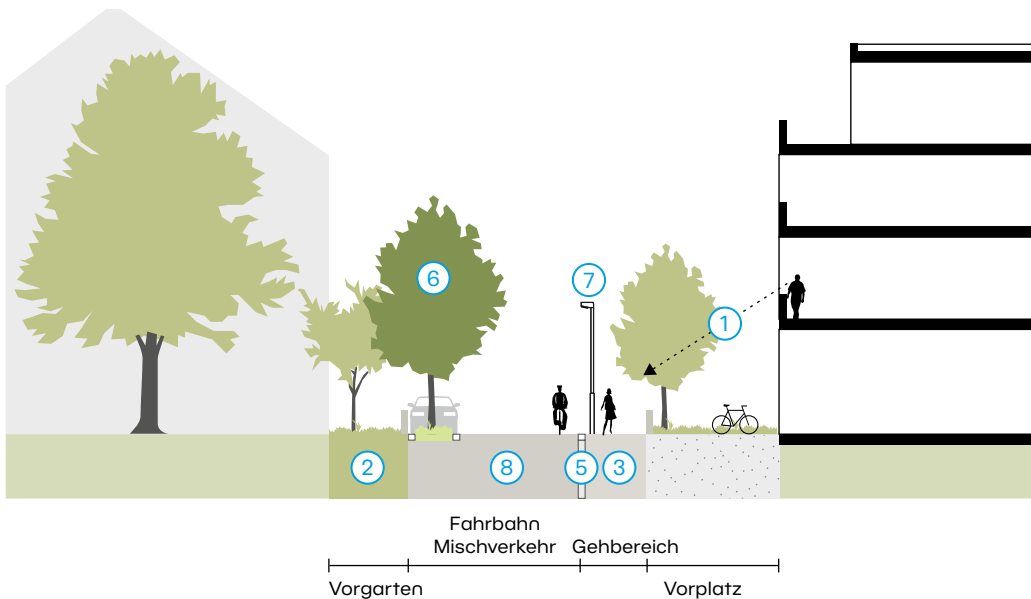
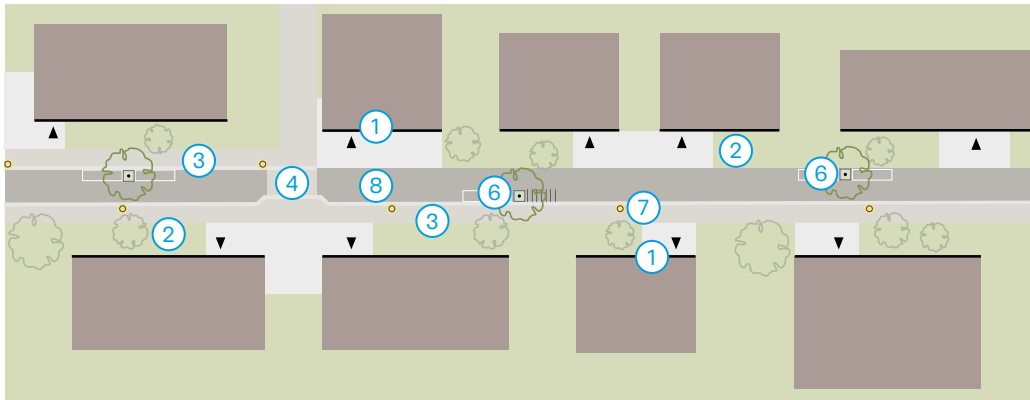


- ① Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- ② Vorgärten mit hohem Grünanteil, niedrige Einfriedung (max. 0,6 m Höhe, Sichtbarkeit von Kindern).
- ③ Breiter Gehbereich (beidseitig) durch möglichst schmalen Fahrbereich.
- ④ Markierung von wichtigen Fussgängerquerungen mit Schutzinsel (evtl. als Fussgängerstreifen) oder mit weiteren baulichen Massnahmen; logische Lage im Wegnetz.
- ⑤ Niedriger Randabschluss (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss).
- ⑥ Strukturierende Bepflanzung, auch einseitige Baumreihe denkbar, Baumgrube mit wasser- und luftdurchlässigem Baumsubstrat mit Rücksicht auf Sicht bei Fussgängerquerungen und bei Ein- und Ausfahrten.
- ⑦ Strassenbeleuchtung, mittlerer bis niedriger Leuchtpunkt (6–8 m, gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
- ⑧ Schmale Fahrbahn mit Mischverkehr, ÖV auf Fahrbahn, keine Markierung Mittellinie.
- ⑨ Veloverkehr: evtl. Kernfahrbahn, in der Regel Velostreifen hangaufwärts.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Für untergeordnete Quartierstrassen sind Mischverkehr, ein situationsgerechtes Temporegime, eine schmale Fahrbahn mit punktuellen Einengungen und ein niedriger oder niveaugleicher Randabschluss zwischen Fahrbahn und Gehbereich Standard (vorbehaltlich Gutachten). Wo erforderlich, werden Elemente wie Querungshilfen, Veloabstellplätze und Bäume zur punktuellen Fahrbahnverengung angeordnet. Auch können Kap-Haltestellen erstellt werden. Bei wichtigen Velorouten kann eine entsprechende Infrastruktur angeboten werden. Für den grünen Charakter der untergeordneten Quartierstrassen sorgen hauptsächlich die angrenzenden grünen, privaten Vorgärten. Es gibt einen starken Bezug zwischen privatem und öffentlichem Raum. In diesem Sinne und um die notwendigen Sichtweiten einzuhalten, werden niedrige Einfriedungen als Abgrenzung zwischen privaten und öffentlichen Flächen erstellt.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine untergeordnete Quartierstrasse



- ① Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- ② Vorgärten mit hohem Grünanteil, niedrige Einfriedung (max. 0,6 m Höhe: gute Sichtverhältnisse bei Ein- und Ausfahrten usw.).
- ③ Breiter Gehbereich (mindestens einseitig).
- ④ Markierung Fussgängerquerung durch Gestaltung (z. B. spezielle Materialisierung oder Fahrbahneinengung).
- ⑤ Niedriger Randabschluss (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss) oder niveaugleiche Randabschlüsse (drei 12er-Steine, evtl. als Rinne ausgebildet).
- ⑥ Unterbrechung des linearen Charakters durch Begrünung mit Einzelbäumen in Zusammenhang mit beispielsweise Längsparkfeldern oder Veloabstellplätzen auf der Fahrbahn.
- ⑦ Strassenbeleuchtung mit niedrigem Leuchtpunkt (4–6 m, gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ), Lage am Rand des Gehbereichs.
- ⑧ Schmale Fahrbahn und Mischverkehr.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Bedeutung

Aufenthaltsstrassen sind ruhige Strassen im Wohngebiet, die der Erschliessung der einzelnen Liegenschaften dienen. Aufenthaltsstrassen besitzen schmale Fahrbahnen. Die Verkehrsteilnehmenden werden im Mischverkehr geführt. Die Bedürfnisse des Fussverkehrs haben dabei höchste Priorität. Aufenthaltsstrassen mit höherem Verkehrsaufkommen und grosszügigen Platzverhältnissen sind mit einem Trottoir (zumindest einseitig) ausgestattet. Aufenthaltsstrassen übernehmen innerhalb einer Nachbarschaft wichtige Funktionen: Sie bieten die Möglichkeit, sich zu treffen, zu spielen, zu verweilen, zu beobachten und zu entdecken. Die Übergänge zwischen privaten Vorbereichen und dem Strassenraum sind fliegend. Die Strasse kann damit von ihren Nutzern angeeignet werden. Grüne Vorgärten prägen das Erscheinungsbild des Strassenraums.

Strassentypen und Situationen

Gemäss VSS-Norm SN 640 040 b: Erschliessungsstrassen.

Bei den Aufenthaltsstrassen der Stadt Zug kann man zwei Situationen unterscheiden:

- A 4.1 Aufenthaltsstrasse mit Trottoir
S. 42
- A 4.2 Aufenthaltsstrasse ohne Trottoir
S. 44



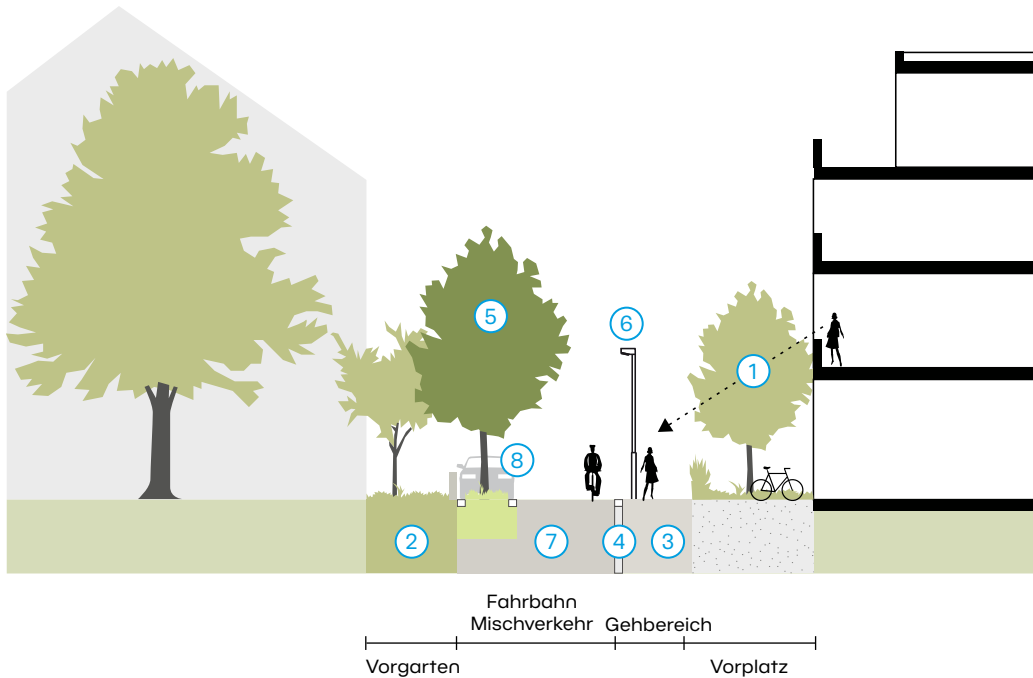
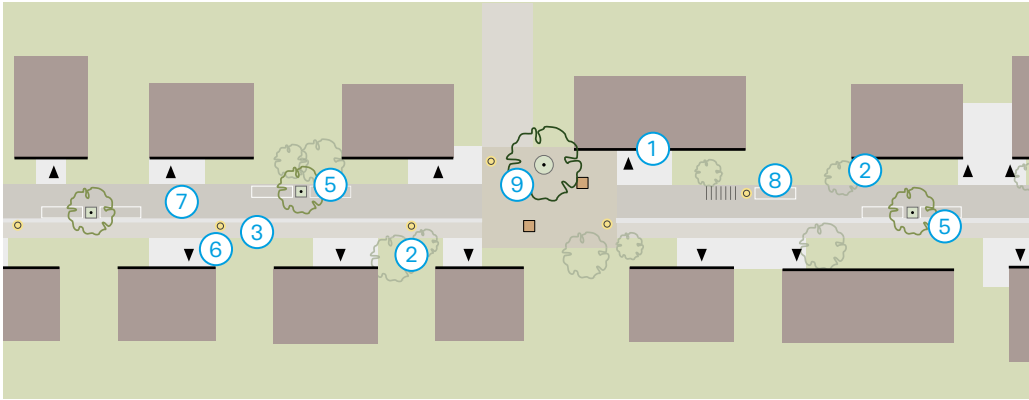
Verkehrsberuhigte Aufenthaltsstrasse:
Aabachstrasse. (Bild VDW)



Verkehrsberuhigte Aufenthaltsstrasse:
Ammansmatt. (Bild AB)

Das Temporegime auf Aufenthaltsstrassen mit Trottoir ist auf die jeweilige Situation und die Wohnnutzung ausgerichtet. Häufig sind dies Tempo-30-Zonen/-Strecken. Auch Begegnungszonen sind abschnittsweise möglich (vorbehältlich Gutachten). Der Beginn einer allfälligen Zone wird mit einer Signalisation oder einer Strassenverengung markiert und ist als Tor erkennbar. In den Wohnquartieren liegt der Fokus auf den Bedürfnissen des Fussverkehrs. Die schmale Fahrbahn und das Trottoir werden niveaugleich ausgebildet und mit einer Rinne oder einem Bundstein optisch und taktil getrennt. Die Ausbildung des Trottoirs richtet sich nach den Platzverhältnissen und kann asymmetrisch bzw. einseitig sein. Bei einem Begegnungsfall zwischen zwei grösseren Fahrzeugen kann der Gehbereich überfahren werden. Mit der Anordnung von Gestaltungselementen und punktueller Begrünung wird der lineare Charakter der Strasse unterbrochen und die Aufenthaltsfunktion betont. Kreuzungen sind als Platzsituationen gestaltet, um als Aufenthaltsort und Treffpunkt dienen zu können. Mit dieser Gestaltung wird der Fussverkehr gut erkennbar und die Verkehrssicherheit erhöht. Die offenen privaten Vorgärten grenzen unmittelbar an den Strassenraum und tragen wesentlich zu einem lebensfreundlichen Stadtraum bei. Freie Sichtbezüge fördern sowohl Begegnung und Spiel als auch die Verkehrssicherheit. Dies ist besonders wichtig, wenn eine Aufenthaltsstrasse die Funktion einer Veloroute übernimmt.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Aufenthaltsstrasse mit Trottoir

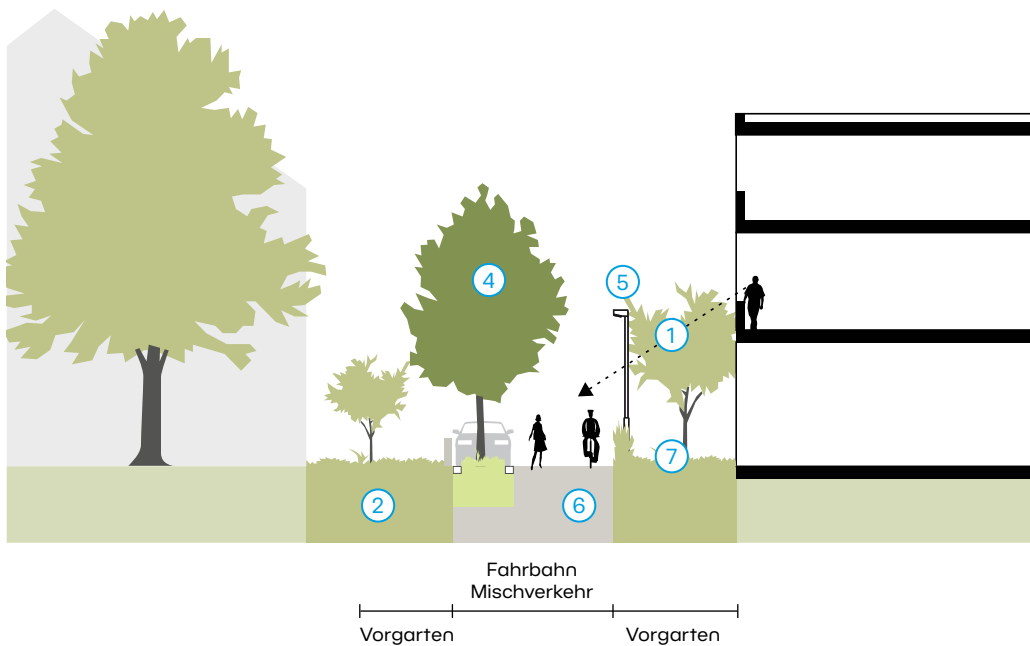
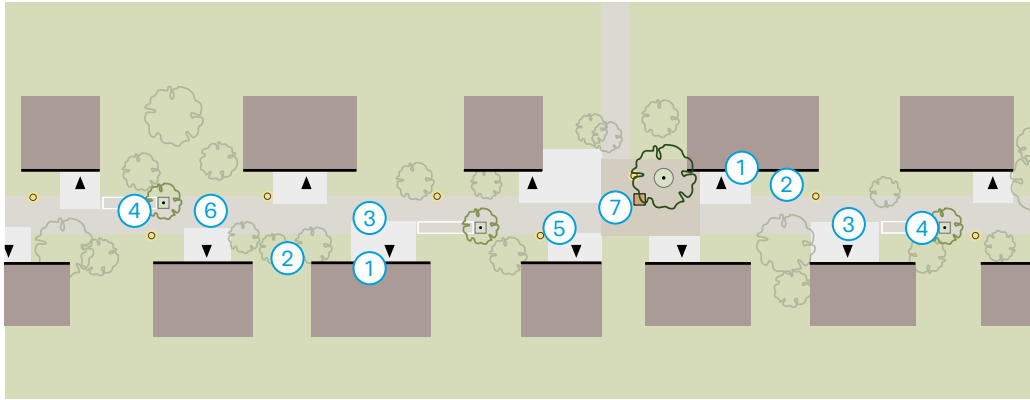


- ① Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
 - ② Vorgärten mit hohem Grünanteil, niedrige Einfriedung (max. 0,6 m Höhe).
 - ③ Einseitiger Gehbereich, niedriger Randabschluss (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss) oder niveaugleich mit Fahrbahn (bei Begegnungszone, drei 12er-Steine, evtl. als Rinne ausgebildet).
 - ④ Bundstein oder falls nötig zur Wasserfassung eine Rinne (drei 12er-Steine, als Rinne ausgebildet) zur Trennung des Fahr- und Gehbereichs.
 - ⑤ Bewusste Unterbrechung des linearen Charakters zur Verkehrsberuhigung, punktuelle Begrünung, Bäume mit Baumgrube.
 - ⑥ Strassenbeleuchtung mit niedrigem Leuchtpunkt (4–6 m), Lage des Kandelabers im Strassenraum, z. B. auf Gehbereich entlang Bundstein (gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
 - ⑦ Situationsgerechtes reduziertes Temporegime schmale Fahrbahn (3,5 bis 5,0 m), Mischverkehr.
 - ⑧ Gestaltungselemente oder Veloparkierung resp. Längsparkierung auf Fahrbahn.
 - ⑨ Rhythmisierung des Strassenraums mit unterschiedlichen Nutzungszonen, Auszeichnung Kreuzung als Platzsituation mit Sitzgelegenheit, spezielle Oberflächen-gestaltung (z. B. Pflasterung, heller Asphalt).
- Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Auf Aufenthaltsstrassen ohne Trottoir werden der MIV und der Veloverkehr gemeinsam mit dem Fussverkehr im Mischverkehr geführt. Sie sind als Tempo-30-Zonen signalisiert. An Orten mit einem hohen Fussverkehrsaufkommen (z. B. Schulhausumgebung) können Begegnungszonen geprüft werden. Ihr Beginn wird mit einem Tor (Signalisation und Strassenverengung) markiert.

Aufenthaltsstrassen ohne Trottoir besitzen eine schmale Fahrbahn, die von den Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt wird. Sie sind Orte der nachbarschaftlichen Begegnung und dienen als Treffpunkte. Besondere Querungsstellen und Kreuzungen werden als Platzsituation gestaltet und bieten weitere Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Bei Bedarf gliedern punktuell angeordnete Gestaltungselemente (wie Sitzgelegenheiten, angepasste Oberflächengestaltung, Velostellplätze, Längsparkfelder oder Einzelbäume) die Fahrbahn.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Aufenthaltsstrasse ohne Trottoir



- ① Orientierung der Gebäude (Fassaden mit offenem Charakter) und Adressbildung an der Strasse.
- ② Vorgärten mit hohem Grünanteil, niedrige Einfriedung (max. 0,6 m Höhe).
- ③ Einbezug der privaten Vorbereiche in den öffentlichen Strassenraum, spezielle Oberflächengestaltung möglich.
- ④ Punktuelle Einengungen der Fahrbahn durch Begrünung, Bäume mit Baumgrube, Gestaltungselemente oder Veloparkierung resp. Längsparkfelder.
- ⑤ Strassenbeleuchtung mit niedrigem Leuchtpunkt (4–6 m), Lage des Kandelabers am Strassenrand resp. im angrenzenden Vorgarten (gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
- ⑥ Schmale Fahrbahn, Mischverkehr von Fussverkehr, Veloverkehr und MIV erfordert besonderes Temporegime (Tempo 30 oder Begegnungszone).
- ⑦ Gliederung des Strassenraums in unterschiedliche Abschnitte. Auszeichnung Kreuzung als Platzsituation mit Sitzgelegenheit, spezielle Oberflächengestaltung (z.B. Pflästerung, heller Asphalt usw.).

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Bedeutung

Wege sind in erster Linie Routen für den Fuss- und/oder Veloverkehr. Sie verlaufen abseits der Achsen des motorisierten Verkehrs zwischen Baufeldern, entlang von Bahnlinien, Gewässern oder durch die freie Landschaft. Sie bieten oft Zugang zu Naturräumen und tragen zur Vernetzung von Stadtkörper und Landschaftsraum bei. Es sind sowohl lokale Verbindungen als auch Pendlerrouten.

Die Wege bieten neben direkten und sicheren Verbindungen ein attraktives Landschaftserlebnis. Weiter ermöglichen die Wege am Hang eine schnellere Überbrückung von Höhenunterschieden.⁹

Situationen

Bei den Wegen in der Stadt Zug kann man zwei Situationen unterscheiden:

- A 5.1 Frei geführter Weg (Gefälle < 6 %)
S. 48
- A 5.2 Weg mit Treppen (Gefälle > 6 %)
S. 50

9
Vgl. Gestaltungsziele C 2
«Feinmaschiges Wegenetz»
und F1 «Vernetzung Stadtkörper
und Landschaftsräume»,
Stadtraumkonzept Zug 2050



Riedmatt: grüne, lokale Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. (Bild VDW)



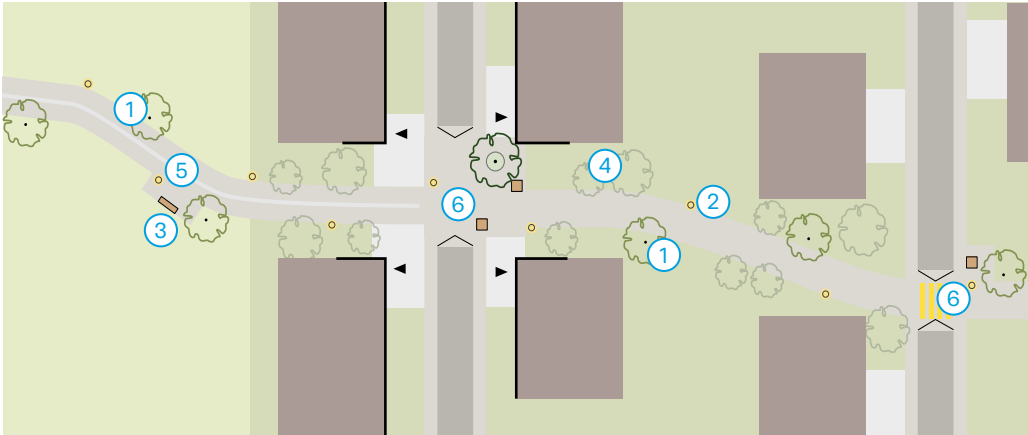
Bohgutsch/Ägerisaumweg: Treppe mit Rampe als wichtige Verbindung am Hang. (Bild SZG)

Situation frei geführter Weg

Angemessen dimensionierte und situationsbezogen gestaltete Wege ermöglichen eine konfliktfreie Organisation von Fuss- und Veloverkehr. Bei stark frequentierten Routen werden Fuss- und Veloverkehr möglichst getrennt geführt. Für eine gute Auffindbarkeit der Zugänge und zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit sind Querungsstellen auf übergeordneten Strassen klar gekennzeichnet. Wo möglich sind Fusswege chaussiert ausgeführt, besonders auf Wanderwegrouten.

Eine adäquate Beleuchtung gewährleistet ein hohes Sicherheitsempfinden zu jeder Tageszeit. Die Begrünung sorgt für eine angemessene Beschattung der Wege und erhöht damit die Aufenthaltsqualität. Mit dem Angebot von Sitzgelegenheiten wird die Naherholungsfunktion der Wege gestärkt. Im Siedlungsgebiet erhöhen erlebbare angrenzende Privatgärten die Attraktivität der Wege. Die Sicht in Knoten, bei Ein- und Ausfahrten und bei Fussgängerquerungen ist bei der Begrünung sicherzustellen.

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen frei geführten Weg



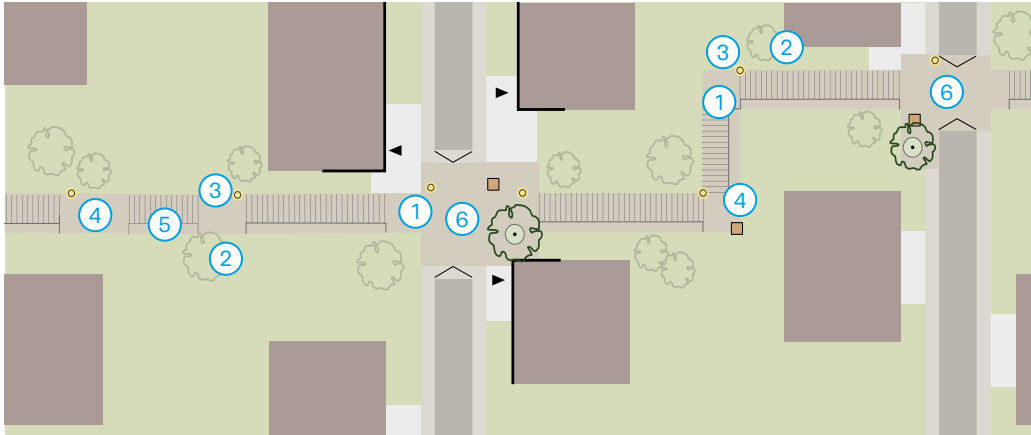
- ① Begrünung und Beschattung der Wege.
- ② Beleuchtung zur Stärkung des Sicherheitsempfindens, Lage im Seitenbereich, niedriger Leuchtpunkt (gemäß Beleuchtungsbeurteilung der WWZ).
- ③ Stärkung Naherholungsfunktion durch Schaffung von kleinen Aufenthaltsorten mit Sitzgelegenheit (z. B. Aussichtspunkte).
- ④ Im Bereich Siedlungsgebiet: durchgrünte Gärten, möglichst mit grüner Einfriedung (z. B. Hecke).
- ⑤ Grosszügige Dimensionierung zur konfliktfreien Führung von Fuss- und Veloverkehr; bei starker Frequentierung: Trennung durch Markierung oder drei 12er-Steine.
- ⑥ Kennzeichnen der Querungsstellen auf übergeordneten Strassen (Auffindbarkeit und Verkehrssicherheit), unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Wege mit Treppen sind Fusswegverbindungen mit einem Gefälle $> 6\%$ in den Hangquartieren. Es sind besondere Elemente im Fusswegnetz, die als Abkürzungen dienen. In Kombination mit Sichtbezügen zur Landschaft prägen sie die Identität der Hangquartiere. Sie machen zudem den natürlichen Hangverlauf erlebbar. Eine eigene, ortsbezogene Oberflächengestaltung der einzelnen Abschnitte ist möglich (z. B. Pflasterung). Die Wegführung quer zum Hang verlangt eine spezielle Ausgestaltung. So ermöglichen Rampen neben den Treppen das Stossen von Velos oder Kinderwagen. Zwischenpodeste bieten die Möglichkeit, sich auszuruhen und die Aussicht zu geniessen.¹⁰ Für eine gute Auffindbarkeit und eine sichere Zugänglichkeit der Wege mit Treppen werden die Querungen übergeordneter Strassen klar gekennzeichnet. Die angemessene Beleuchtung der Treppen erhöht das Sicherheitsempfinden bei Dunkelheit. Eine begleitende Begrünung oder auch angrenzende Privatgärten erhöhen die Attraktivität der Wege mit Treppen.

10
Vgl. Gestaltungsziel E1
«Schönheit des Landschafts-
raums in der Stadt»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Weg mit Treppen



- ① Spezielle Oberflächengestaltung (z.B. Pflästerung).
- ② Im Bereich Siedlungsgebiet: möglichst begleitende Begrünung, Gärten oder begrünte Einfriedungen (z.B. Hecke).
- ③ Beleuchtung zur Stärkung des Sicherheitsempfindens, Lage im Seitenbereich.
- ④ Zwischenpodest zum Ausruhen, je nach Platzverhältnissen mit Sitzgelegenheit.
- ⑤ Treppe mit angrenzender Rampe für Kinderwagen oder Velos (zum Stossen) und evtl. eine Rinne für die Reinigung.
- ⑥ Kennzeichen der Querungsstellen auf übergeordneten Strassen (Auffindbarkeit und Verkehrssicherheit), je nach Situation Betonung der Aussichtslage, unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

B Plätze

S.53

B1 Allgemeine Erläuterungen

S.60

B2 Raumtyp Aufenthaltsplätze

S.68

B3 Raumtyp Kreuzungsplätze

S.82

B4 Raumtyp Park- und Wendeplätze

Plätze als Orte des öffentlichen Lebens

Plätze sind wichtige Orte des öffentlichen Lebens. Es sind zentrale Treffpunkte und Aufenthaltsorte, die unterschiedliche Bedürfnisse abdecken. Sie dienen als beliebte Veranstaltungsorte und ermöglichen vielfältige Nutzungen und Aktivitäten (z. B. als Spielplatz oder als Aussenterrasse von Gastronomiebetrieben). Plätze haben meist eine zentrale Lage und werden von Fussgängerinnen und Fussgängern stark frequentiert. In angrenzenden Bauten konzentrieren sich wichtige publikumsattraktive Nutzungen und Nahversorgungsangebote («aktive Erdgeschosse»). Diese profitieren von der Laufkundschaft und der guten Erreichbarkeit (zentrale Lage, Nähe zum öffentlichen Verkehr, umliegende Parkhäuser) und tragen gleichzeitig ihrerseits zur Belegung des öffentlichen Raums bei. Dank ihren vielfältigen Nutzungen sind Plätze zudem wichtige Identitätsträger für Stadt und Quartier.

Plätze als städtebauliche und verkehrliche Drehscheiben

Als spezielle Stadträume spielen Plätze eine bedeutende Rolle bei der Orientierung im Stadtgefüge. Je nach Grösse und Charakter bieten sie Platz für Veranstaltungen. Besondere oder wichtige Gebäude kommen städtebaulich zur Geltung. Bei Plätzen kreuzen sich zudem oft verschiedene Wegverbindungen. Es sind darum nicht nur städtebauliche, sondern auch verkehrliche Drehscheiben.



Plätze sind in der ganzen Stadt beliebte Treffpunkte. (Bundesplatz, Bild AB)

Multifunktionalität

Gestaltung, Materialisierung und Beleuchtung sollen die Multifunktionalität der Plätze unterstützen.¹¹ Damit die Plätze ihrer Funktion als zentrale Aufenthaltsorte und Treffpunkte gerecht werden können, ist der Wechselwirkung mit den (privaten) Vorzonen sowie den Erdgeschossnutzungen der umliegenden Bauten besondere Beachtung zu schenken. Wichtig ist auch, dass das Verkehrs- und Parkierungsregime ersichtlich ist und intuitiv verstanden wird. Die flächeneffiziente Organisation des Verkehrs zugunsten angemessen dimensionierter, attraktiver Aufenthaltsflächen ist bei der Platzgestaltung von besonderer Bedeutung. Um Plätze bei Bedarf für Veranstaltungen und Aktivitäten aller Art nutzen zu können, sind sie mit einer entsprechenden Infrastruktur (wie Strom- und Wasseranschlüsse) auszustatten.

Menschlicher Massstab

Die Gestaltung der gebauten Umwelt hat einen direkten Einfluss auf den Lebensalltag der Menschen und auf die Wohnqualität in der Stadt. Daher ist der Mensch (menschlicher Massstab) bei der Dimensionierung und Gestaltung der Plätze ins Zentrum zu rücken.¹²

Identität

Mit einer quartiertypischen Gestaltung, Bepflanzung, Materialisierung und Ausstattung mit Platzelementen wie Brunnen oder Skulpturen soll die Rolle als Identitätsträger gestärkt werden.

Stadtklima

Die Plätze sollen durch eine Begrünung, eine ausgewogene Helligkeit der Beläge und einen hohen Anteil wasserdurchlässiger Flächen zu einem angenehmen Stadtklima beitragen und die Biodiversität fördern. Verkehrsfreie Aufenthaltsflächen können entsprechend bepflanzt und materialisiert werden. Bauten im Vordergrund haben auf die Bepflanzung und die Versickerungsfähigkeit Rücksicht zu nehmen.

11
Vgl. Gestaltungsziel C4
«Differenzierte Platzgestaltung für vielfältige Plätze»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

12
Vgl. Gestaltungsziel A4
«Stadträume mit menschlichem Massstab»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

Verkehrsfunktion

Die meisten Plätze in der Stadt haben eine wichtige Funktion als Verkehrsdrehscheibe. Die Platzgestaltung und das Verkehrsregime werden aufeinander abgestimmt und ergänzen sich, um den Verkehr konfliktfrei zu organisieren und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu gewährleisten. So werden bei Verkehrsplätzen die Sichtweiten gewährleistet. Es gibt eine gute gegenseitige Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrssituation ist frühzeitig sichtbar, der Verkehrsablauf ist logisch organisiert und die Vortrittsregelungen sind nachvollziehbar.

Fussverkehr

Auf Plätzen hat der Fussverkehr eine besondere Bedeutung. Hier überlagern sich unterschiedliche gross- und kleinräumige Wunschlinien. Zur Stärkung der Aufenthalts- und Treffpunktfunktion gibt es grosszügige verkehrsfreie Bereiche. Wichtig ist die hindernisfreie Gestaltung, bei der Oberflächengestaltung ist darauf Rücksicht zu nehmen. Es gibt eine direkte und verständliche Führung für Blinde und Sehbehinderte, taktil-visuelle Markierungen sind integraler Bestandteil der Platzgestaltung.

Qualifizierte Verfahren

Plätze dienen als zentrale Orte des öffentlichen Lebens und Identitätsträger von Stadt und Quartier. Gleichzeitig sind sie aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (wie Lage, Grösse, Form, Topografie, angrenzender Bebauung) «räumlich-bauliche Unikate». Ihre Gestaltung ist sorgfältig auf die konkrete Situation und die gewünschten Nutzungen auszurichten und entsprechend anspruchsvoll. Die Planung und Umgestaltung von Plätzen mit einer gesamtstädtischen oder quartier-spezifischen Bedeutung erfolgen daher im Rahmen von qualifizierten Verfahren (wie Wettbewerben und Studienaufträgen).

Allgemeine Entwurfsprinzipien Raumtyp Platz

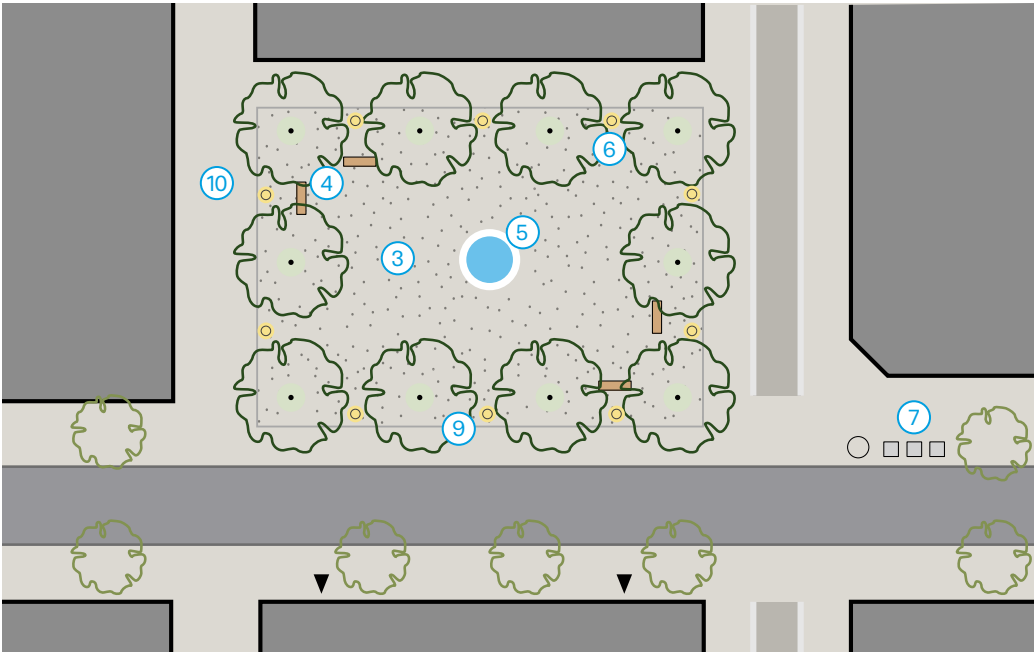
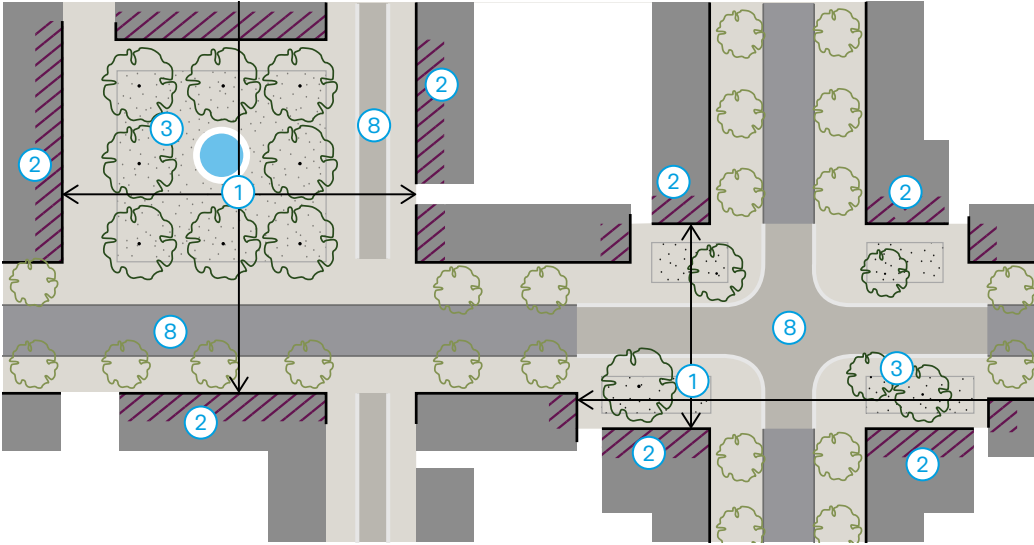
Für diesen Raumtyp gibt es folgende 10 allgemeine Entwurfsprinzipien. Es geht um die räumliche Auszeichnung des Platzes und die Gestaltung und Gliederung des Platzbereichs.

- ① Klare räumliche Definition des Platzes durch die Setzung der Bauten; städtebauliche Strukturen im menschlichen Massstab; mit bewusst zurückversetzten Bauten entstehen Vorplätze.
 - ② Belebung durch aktive Erdgeschosse, Adressbildung der Häuser am Platz.
 - ③ Verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche, möglichst mit Begrünung und wasserdurchlässigen Belägen, Bauten im Untergrund müssen auf Bepflanzung und Versickerungsfähigkeit Rücksicht nehmen.
 - ④ Möblierung und Infrastruktur für Spiel und Aufenthalt.
 - ⑤ Quartierspezifische Gestaltung, z.B. besonderer Brunnen, Baumart, Kunst.
 - ⑥ Ausgewogene, auf den Platzcharakter abgestimmte Beleuchtung, bei Aufenthaltsbereichen mit niedrigem Leuchtpunkt (gemäss Beleuchtungsberechnung der WWZ).
 - ⑦ Je nach Grösse des Platzes können weitere Infrastrukturen wie Systembauten (WCs), Unterflurcontainer, Wegweiser oder Plakate auf dem Platz oder in angrenzenden Strassenzügen angeordnet werden.
 - ⑧ Erkennbarkeit der anderen Raumtypen (z.B. Strassen) bei Überlagerungen.
 - ⑨ Mit einer gezielten Setzung von baulichen Elementen (z.B. Beleuchtungskandelabern, Sitzbänken) oder Bäumen ist zu verhindern, dass auf dem Platz wild parkiert wird. Falls für die Gestaltung oder die Wirkung des Platzes notwendig, sind auch Poller möglich.
 - ⑩ Der Zugang für Unterhalt, Feuerwehr, Sanität und Entsorgung muss gewährleistet bleiben, das Überschleppen von Randbereichen kann dabei in Kauf genommen werden. Im Bedarfsfall müssen Verkehrsumleitungen über Plätze möglich sein, bei der Möblierung und Bepflanzung ist darauf zu achten.
- Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Hinweise Normenwerk und Grundlagen

Neben den wichtigen Grundlagen (siehe Seite 9) sind folgende Normen und Grundlagen bei der Planung zu berücksichtigen:

- VSS-Norm SN 640 250: Knoten, Grundlagennorm
- VSS-Norm SN 640 273: Knoten, Sichtverhältnisse
- VSS-Norm SN 640 075: Fussverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum
- Signalisationsverordnung (insbesondere bei Kreuzungsplätzen)
- ZEBA, Wegleitung Unterflurcontainer (UFC) für Hauskehricht, 2019



Übersicht der Raumtypen und Situationen

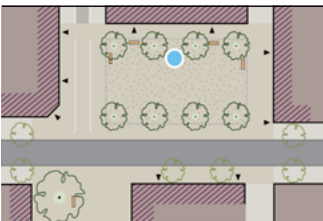
In der Stadt Zug kann man drei Raumtypen von Plätzen mit den folgenden Situationen unterscheiden:

Aufenthaltsplätze

S.60

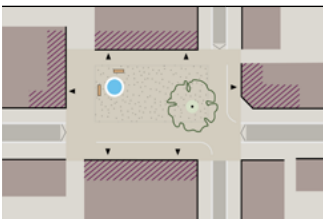
Funktionsgetrennter Aufenthaltsplatz

S.62



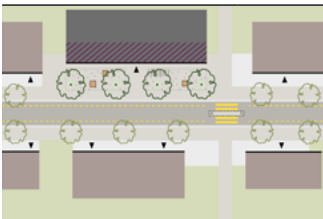
Funktionsgemischter Aufenthaltsplatz

S.64



Vorplatz eines öffentlichen Gebäudes

S.66



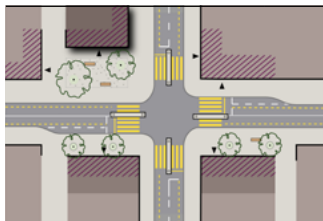
Kreuzungsplätze

Stadtkreuzungsplatz

S.70

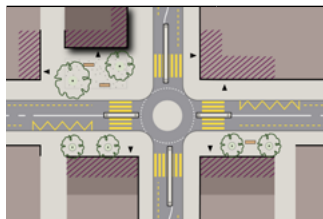
Stadtkreuzungsplatz mit geregeltm Knoten

S.72



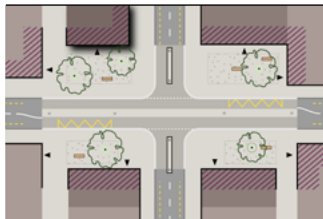
Stadtkreuzungsplatz mit Kreisell

S.73



Stadtkreuzungsplatz mit Temporeduktion und unterschiedlicher Hierarchie der Strassen

S.74



Quartierkreuzungsplatz

S.75

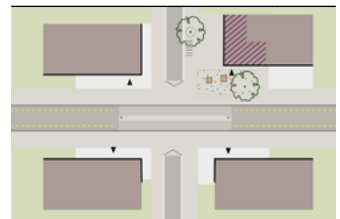
Quartierkreuzungsplatz mit gleicher Hierarchie der Strassen

S.76



Quartierkreuzungsplatz mit unterschiedlicher Hierarchie der Strassen

S.77



Quartierkreuzungsplatz mit untergeordneter Verkehrsfunktion

S.78



S.68

Park- und
Wendeplätze

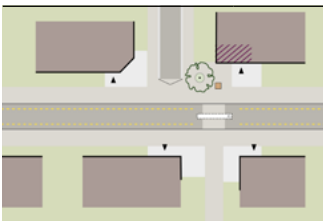
S.82

Einmündungs-
platz

S.79

Einmündungsplatz mit
Trottoirüberfahrt

S.80



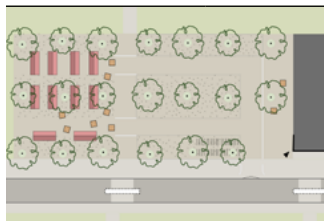
Einmündungsplatz mit
verkehrsfreiem Bereich

S.81



Parkplatz

S.84



Wendeplatz

S.86



Bedeutung

Aufenthaltsplätze sind grosse, stadträumlich klar ausgezeichnete, unbebaute Flächen, die öffentlich genutzt werden. Es sind wichtige zentrale Treffpunkte, sie sind beliebt, belebt und stark frequentiert. Sie bieten Orientierung und Vernetzung im Stadtgefüge und haben eine wichtige Repräsentationsfunktion. Gleichzeitig sind es Orte für Aktivitäten und Veranstaltungen. Als grosse unbebaute ggf. begrünte Flächen tragen sie zu einem angenehmen Stadtklima bei und fördern die Biodiversität (Durchlüftung, Möglichkeiten für Begrünung usw.). Die angrenzende Bebauung prägt das Erscheinungsbild und den Charakter der Plätze und unterstreicht seine Bedeutung (Raumbildung, Adressbildung, Orientierung, Repräsentation, Erdgeschossnutzungen).

Situationen

Reine Aufenthaltsplätze befinden sich vor allem im Stadtzentrum (Kernzone A, B und C). Man kann drei Situationen unterscheiden:

- B 2.1 Funktionsgetrennter Aufenthaltsplatz
S. 62
- B 2.2 Funktionsgemischter Aufenthaltsplatz
S. 64
- B 2.3 Vorplatz eines öffentlichen Gebäudes
S. 66



Neustadtplatz. (Bild VDW)



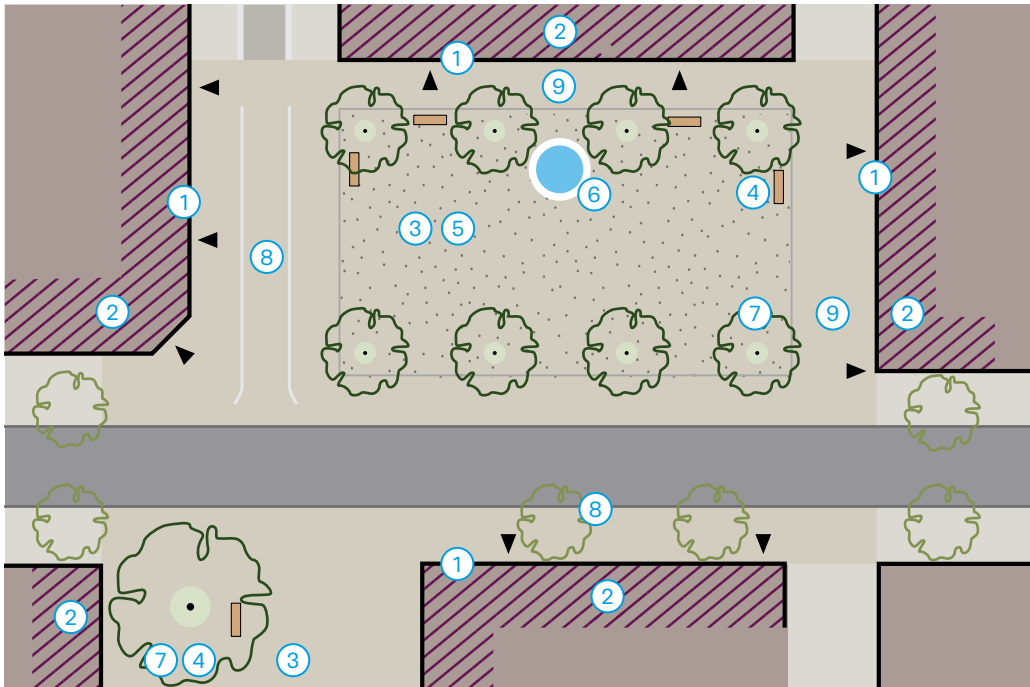
Landsgemeindeplatz. (Bild AB)

Situation funktionsgetrennter Aufenthaltsplatz

Die funktionsgetrennten Aufenthaltsplätze sind repräsentative, stark frequentierte, zentral gelegene Plätze. Häufig grenzen sie an wichtige Hauptverkehrsachsen oder Quartierstrassen. Die Plätze werden von grossen Aufenthaltsbereichen geprägt. Diese sind von den Fahrbahnen der angrenzenden Strassen klar abgesetzt, zum Beispiel durch eine unterschiedliche Materialisierung und die Begrünung.

Gestaltung, Möblierung, Begrünung und Beleuchtung der funktionsgetrennten Aufenthaltsplätze richten sich nach den Funktionen. Es ist vorgängig abzuklären, wie der Platz genutzt werden soll und ob zum Beispiel Märkte oder Grossanlässe stattfinden können. Dies ist im Konzept zu berücksichtigen (Bedarf an offener Platzfläche, Notwendigkeit von speziellen Infrastrukturen usw.). Die Materialisierung und die Begrünung sollen zur Kühlung des Stadtklimas beitragen und die Biodiversität fördern.

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen funktionsgetrennten Aufenthaltsplatz



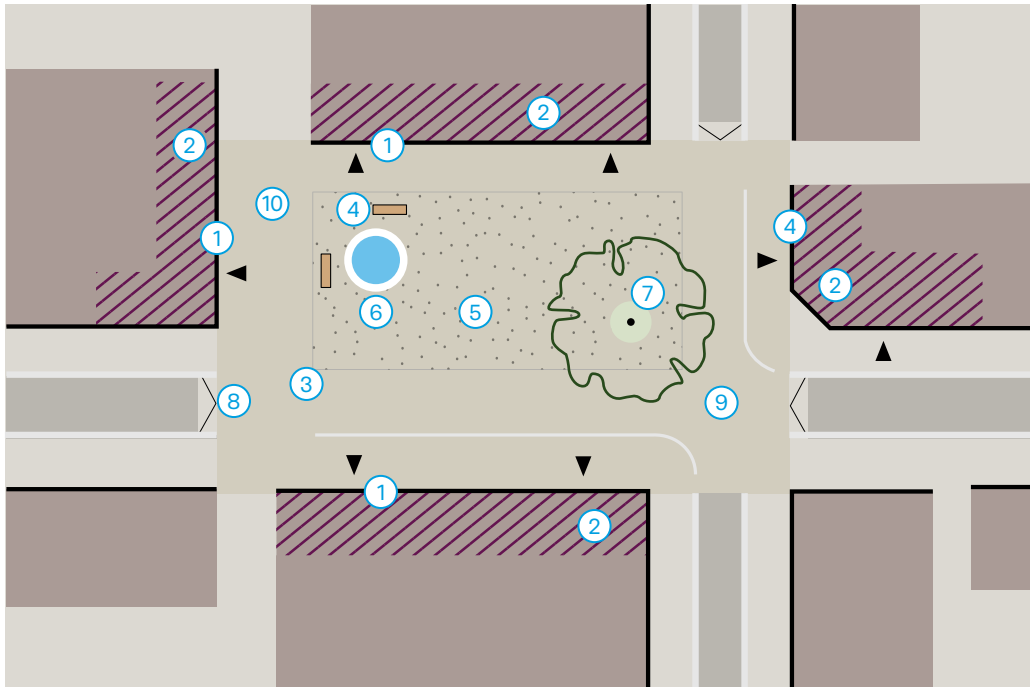
- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz.
 - ② Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
 - ③ Stärkung der Platzwirkung und Erkennbarkeit der Aufenthaltsbereiche durch eine platzspezifische Materialisierung und Gestaltung (z. B. Materialwechsel, besonderes Muster), heller, wasserdurchlässiger Belag trägt zur Hitzeminderung bei.
 - ④ Möblierung zum Aufhalten, je nach Bedeutung und Funktion des Platzes: Anordnung in den Randzonen oder auf der ganzen Platzfläche.
 - ⑤ Je nach Platznutzung: Sicherung eines offenen, leeren Platzbereichs.
 - ⑥ Identitätsstiftendes Gestaltungselement wie Brunnen oder Skulptur.
 - ⑦ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
 - ⑧ Ordnung der Fahrbahnen im Randbereich, klare Abgrenzung von der Platzfläche mit Randabschlüssen (Anschlag 3 cm, schräg gestellter oder gefaster Randabschluss) oder drei 12er-Steinen (evtl. ausgebildet als Rinne).
 - ⑨ Sicherung der Zugänglichkeit der angrenzenden Bauten für Anlieferung, Unterhalt und Notfahrzeuge.
- Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation funktionsgemischter Aufenthaltsplatz

Die funktionsgemischten Aufenthaltsplätze sind wichtige Fussverkehrsdrehscheiben und können eine Funktion für den lokalen Veloverkehr übernehmen. Für das übergeordnete MIV- und ÖV-Netz sind sie nicht von Bedeutung. Sie können Teil einer Fussgänger- oder einer Begegnungszone sein.

Funktionsgemischte Aufenthaltsplätze sind meist ruhig gelegen und haben eine hohe Aufenthaltsqualität. Wegen der grosszügigen Dimensionierung und der baulichen Einfassung haben diese Plätze eine bedeutende Repräsentations- und Treffpunktfunktion. Sie können vielfältig genutzt werden und eignen sich besonders gut für Veranstaltungen und Aktivitäten (wie Feste, Konzerte, Open-Air-Kino).

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen funktionsgemischten Aufenthaltsplatz



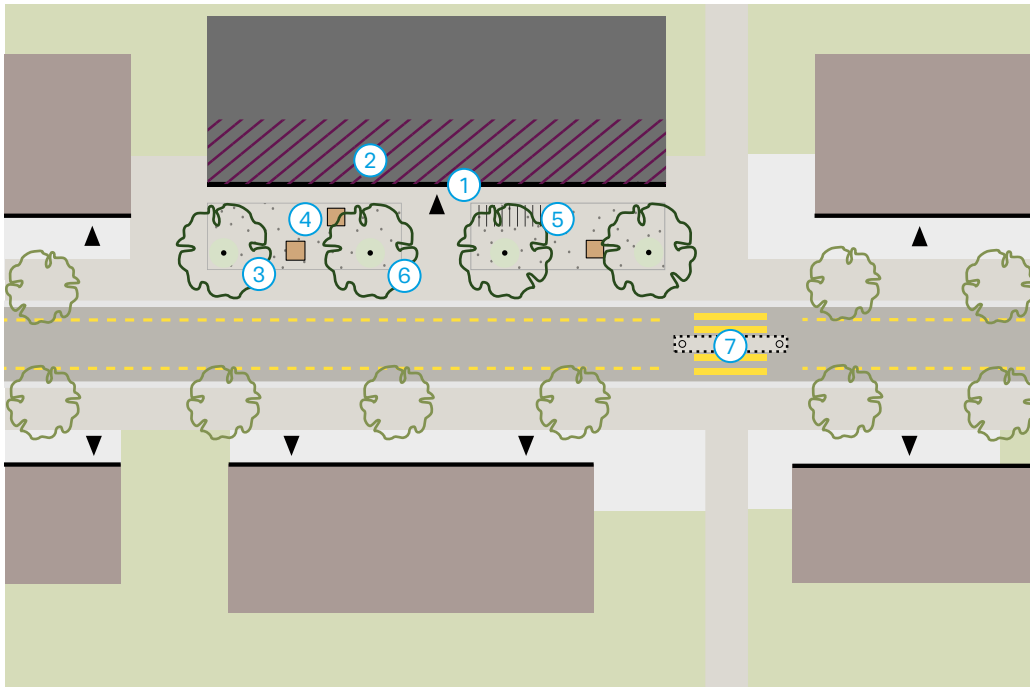
- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz.
- ② Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
- ③ Stärkung der Platzwirkung und Erkennbarkeit der Aufenthaltsbereiche durch eine platzspezifische Materialisierung und Gestaltung (z. B. Materialwechsel, besonderes Muster), heller, wasserdurchlässiger Belag trägt zur Hitzeminderung bei.
- ④ Möblierung zum Aufhalten, je nach Bedeutung und Funktion des Platzes: Anordnung in den Randzonen oder auf der ganzen Platzfläche.
- ⑤ Je nach Platznutzung: Sicherung eines offenen, leeren Platzbereichs für Aktivitäten oder Veranstaltungen.
- ⑥ Identitätsstiftendes Gestaltungselement wie Brunnen oder Skulptur.
- ⑦ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑧ Klare Markierung der Platzzufahrt, z.B. durch sanften vertikalen Versatz (ohne Schläge für Velos).
- ⑨ Ordnung des Verkehrsbereichs im Randbereich und Integration in der Platzgestaltung, angepasstes Verkehrsregime, Lenkung des Verkehrs durch niedrige Randabschlüsse (Anschlag 3 cm), Bundstein oder Gestaltungselemente.
- ⑩ Sicherung der Zugänglichkeit der angrenzenden Bauten für Anlieferung, Unterhalt und Notfahrzeuge.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation Vorplatz eines öffentlichen Gebäudes

Die Vorplätze öffentlicher Gebäude sind Repräsentations- und Eingangsräume für wichtige, frequentierte, öffentliche Nutzungen. Als Übergänge zwischen öffentlichem Raum und Gebäude haben sie eine wichtige Vernetzungsfunktion und können eine lokale Funktion als Treffpunkt übernehmen.

Spezifische Entwurfsprinzipien für den Vorplatz eines öffentlichen Gebäudes



- 1 Orientierung und Adressbildung des Gebäudes zur Straße, je nach Bedeutung und städtebaulicher Situation gibt es eine angepasste stadträumliche Gebäude-
setzung (z.B. zurückversetzte Lage).
- 2 Öffentlich zugängliche Bereiche im Erdgeschoss (z.B. Empfang, Foyer, Kantine).
- 3 Vorzone als Platzbereich, offene Gestaltung, Einbettung im Gehbereich und wasser-
durchlässiger Belag.
- 4 Möblierung zum Aufhalten (z.B. Sitzbänke).
- 5 Integration von ergänzender Infrastruktur (z.B. Veloabstellplätze, Briefkasten).
- 6 Schattenspendende Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- 7 Sichere Querungsmöglichkeit: Fußgänger-
streifen mit Schutzinsel, logische Lage im Wegnetz.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Bedeutung

Kreuzungsplätze sind Plätze, die an einer Strassenkreuzung angeordnet sind. Es geht dabei um die Verknüpfung von zwei Strassen mit gleicher oder unterschiedlicher Hierarchie. Es sind für die Stadt Zugwichtige und typische Stadträume. Ausserhalb der Alt- und Innenstadt sind die meisten Platzsituationen Kreuzungsplätze, teilweise mit einem hohen Verkehrsaufkommen. Es sind Orte, wo sich verschiedene Funktionen überlagern. Zum einen sind es Verkehrsknoten für den MIV, den Veloverkehr, den Fussverkehr und häufig auch den öffentlichen Verkehr. Zum anderen sind es wichtige Orientierungspunkte im Quartier. Oft werden sie städtebaulich betont, zum Beispiel durch markante Eckgebäude oder hohe Häuser. Aufgrund ihrer Lage und ihrer hohen Frequentierung übernehmen diese Orte oft (Quartiers-)Zentrumsfunktionen. Im Vergleich zu den funktionsgetrennten Aufenthaltsplätzen sind die Aufenthaltsbereiche kleiner. Der Platz wird von seiner Funktion als Verkehrsknoten geprägt.

Situationen

Bei den Kreuzungsplätzen kann man drei Situationen unterscheiden:

- B 3.1 Stadtkreuzungsplatz, Beispiele für eine Situation mit geregelter Knoten (Lichtsignalanlage (LSA), Kreisel oder Temporeduktion
S. 70
- B 3.2 Quartierkreuzungsplatz, Beispiele für eine Situation mit gleicher und unterschiedlicher Hierarchie der Strassen und Kreuzungen mit untergeordneter Verkehrsfunktion
S. 75
- B 3.3 Einmündungsplatz
S. 79



Kreuzung Nord- und Feldstrasse. (Bild VDW)



Kreuzung St.-Johannes-Strasse. (Bild VDW)

Situation

Stadtkreuzungsplatz

Stadtkreuzungsplätze sind Platzsituationen bei Kreuzungen von zwei wichtigen Strassen (Hauptachsen oder übergeordnete Quartierstrassen, siehe auch Raumtyp «Strassen und Wege»). Kreuzungen von Strassen mit gleicher Hierarchie sollen möglichst symmetrisch gestaltet sein. Dies vereinfacht die Orientierung und die Verständlichkeit des Verkehrsregimes.

Stadtkreuzungsplätze sind strategisch wichtige Orte und haben oft eine Zentrumsfunktion. Stadtkreuzungsplätze an Hauptstrassen sollen städtebaulich akzentuiert werden und brauchen gute Platzverhältnisse. Auch soll die Bedeutung mit einer gezielten baulichen Verdichtung gestärkt werden. Der Mehrnutzen ist dabei immer mit einem Platzgewinn zu kombinieren. Diesbezüglich eignen sich Stadtkreuzungsplätze gut für hohe Häuser oder Hochhäuser.¹³ Das Hochhaus wird zum Merkpunkt. Je nach Spielraum können im Kreuzungsbereich mit zurückversetzten, hohen Häusern oder Hochhäusern Vorplatzsituationen geschaffen werden. Der Platzgewinn unterstützt die Funktion als wichtiger Ort und lokaler Treffpunkt, gleichzeitig werden die Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich verbessert. Ziel der Innenentwicklung ist die Schaffung von baulich gefassten Platzflächen. Die Gebäude sind zum Platz orientiert (Adressbildung) und es gibt «aktive Erdgeschosse», also Erdgeschossnutzungen, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen.

Auf Stadtkreuzungsplätzen in den Quartieren hat der Fussverkehr eine grosse Bedeutung. Es gibt direkte Querungsmöglichkeiten auf allen Strassenachsen. Sitzmöglichkeiten, Schatten und Bäume¹⁴ tragen zur Aufenthaltsqualität und damit zur Belebung des öffentlichen Raums im Quartier bei. Der Veloverkehr wird auf der Fahrbahn (evtl. mit Velostreifen) geführt, bei engen Platzverhältnissen können Abbiegebeziehungen im Mischverkehr geführt werden. Im Kreuzungsbereich ist das Temporegime auf die vorhandenen Platzverhältnisse auszurichten. Dies kann in einem ersten Schritt mit einem speziellen Layout und einer besonderen Gestaltung erreicht werden (wie engere Radien und Spurbreiten, visuelle Einengung des Fahrbereichs). Wo eine Tempo-30-Signalisation erforderlich ist, erfolgt sie auf der Grundlage eines Gutachtens.

¹³
Vgl. Gestaltungsziel E2
«Lesbare Ordnung von
hohen Häusern»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

¹⁴
Vgl. Gestaltungsziel C4
«Differenzierte Platzgestal-
tung für vielfältige Plätze»,
Stadtraumkonzept Zug 2050

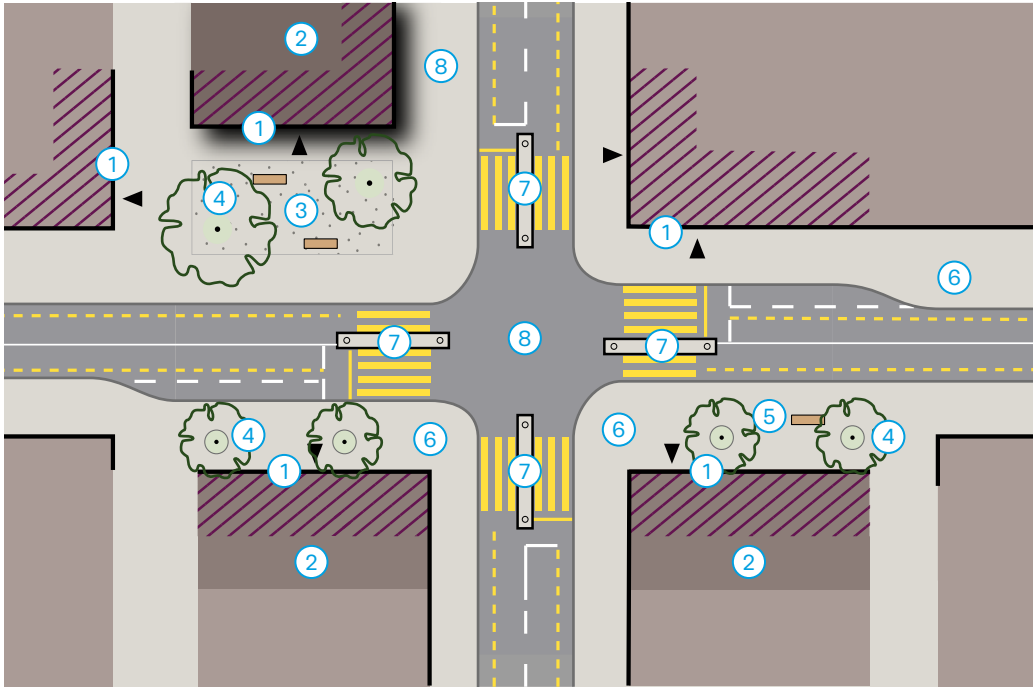
Das Kreuzungslayout ist möglichst kompakt und auf die städtebauliche Situation abgestimmt. Dabei sollen die verschiedenen verkehrlichen und räumlichen Kriterien vorgängig abgewogen werden. So kann aus städtebaulichen Gründen auf Abbiegespuren verzichtet werden, wenn die Funktion des Knotens sichergestellt ist. Hier wird auf den VSS-Leitfaden «Entwurf von Hauptverkehrsstrassen» verwiesen. Wichtig ist auch die räumliche Abwägung des Kreuzungslayouts: So brauchen Kreisel im eigentlichen Kreuzungsbereich oft zwar mehr Platz als ein LSA-geregelter Knoten, bei den Zufahrten ist der Platzbedarf aber geringer. Das Kreuzungslayout ist also nicht nur verkehrlich, sondern vor allem auch stadträumlich und städtebaulich relevant. So sind grosse LSA-Knoten in Ortsbildschutzzonen und unterschiedlicher Hierarchie der Strassen zu vermeiden. Für einen kompakten Kreuzungsbereich ist das Überschleppen der Kurveninnenseiten möglich, wenn die Sicherheit gewährleistet ist.

Spezifische Situationen

Bei den Stadtkreuzungsplätzen kann man drei spezifische Situationen unterscheiden:

- Stadtkreuzungsplatz mit geregelterm Knoten
S. 72
- Stadtkreuzungsplatz mit Kreiseln
S. 73
- Stadtkreuzungsplatz mit Temporeduktion und unterschiedlicher Hierarchie der Strassen
S. 74

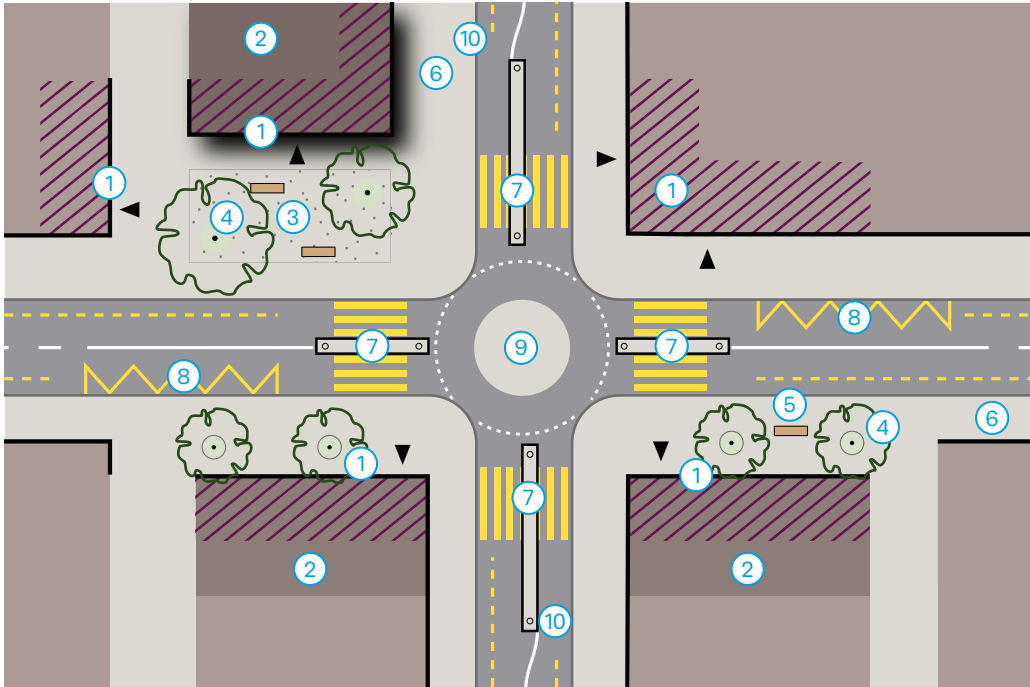
Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Stadtkreuzungsplatz mit geregeltm Knoten (LSA)



- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz, Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
- ② Neue Entwicklung: städtebauliche Akzentuierung durch höhere Häuser, Platzgewinn durch zurückversetzte Lage ermöglicht einen grosszügigen Vorplatz (Hochhaus) bzw. eine vergrösserte Vorzone (höheres Haus).
- ③ Verkehrsfreier Vorplatz an der Kreuzungsecke mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasser-durchlässigem Belag, Bauten im Untergrund vermeiden.
- ④ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑤ Möblierung zum Aufhalten (z.B. Sitzbänke).
- ⑥ Breite Gehbereiche, Einbettung des Stadtkreuzungsplatzes im Fusswegnetz.
- ⑦ Fußgängerquerungen auf allen Achsen (bei Tempo 50 und LSA-Knoten als Fussgängerstreifen), grundsätzlich, wo technisch möglich, immer mit Schutzinseln.
- ⑧ Möglichst kompaktes Kreuzungslayout, abgestimmt auf die städtebauliche Struktur.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

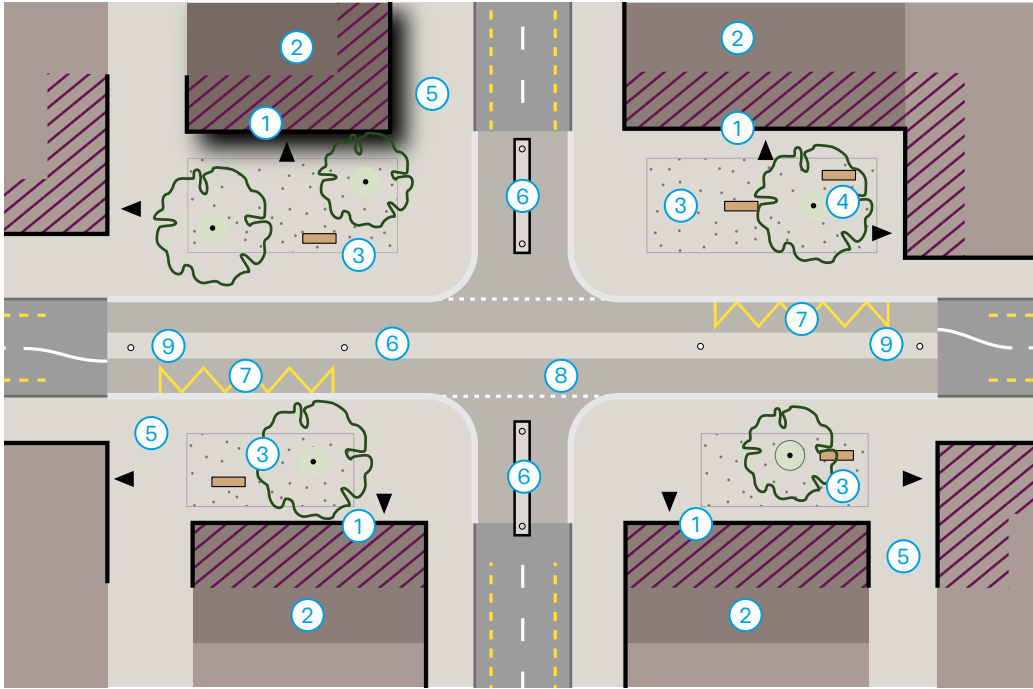
Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Stadtkreuzungsplatz mit Kreisel



- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz, Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
- ② Neue Entwicklung: städtebauliche Akzentuierung durch höhere Häuser, Platzgewinn durch zurückversetzte Lage ermöglicht einen grosszügigen Vorplatz (Hochhaus) bzw. eine vergrösserte Vorzone (höheres Haus).
- ③ Verkehrsfreier Vorplatz an der Kreuzungsecke mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasser-durchlässigem Belag.
- ④ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑤ Möblierung zum Aufhalten (z.B. Sitzbänke).
- ⑥ Breite Gehbereiche, Einbettung des Stadtkreuzungsplatzes im Fusswegnetz.
- ⑦ Fussgängerquerungen auf allen Achsen (Markierung als Fussgängerstreifen bei Tempo 50), grundsätzlich, wo technisch möglich, immer mit Schutzinseln.
- ⑧ Bushaltestelle, räumlich möglichst mit Kreuzungsplatz verknüpft.
- ⑨ Kompakter Kreisel, Möglichkeit eines Kleinkreisels (Durchmesser < 25 m) zu prüfen (Kompatibilität mit Bussen und grossen Fahrzeugen beachten).
- ⑩ Bei der Kreiselfahrt: Führung Velo in Mischverkehr, Verlängerung Schutzinsel verhindert Überholmanöver vom MIV.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Stadtkreuzungsplatz mit Temporeduktion und unterschiedlicher Hierarchie der Strassen



- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz, Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
- ② Neue Entwicklung: städtebauliche Akzentuierung durch höhere Häuser, Platzgewinn durch zurückversetzte Lage ermöglicht grosszügige Vorplätze.
- ③ Verkehrsfreier Vorplatz an der Kreuzungsecke mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasser-durchlässigem Belag.
- ④ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑤ Breite Gehbereiche, Einbettung im Fusswegnetz.
- ⑥ Fussgängerquerungen auf allen Achsen (bei Tempo 30 keine Markierung als Fussgängerstreifen), grundsätzlich immer mit Schutzinseln, wo technisch machbar, flächiges Queren über Mehrzweckstreifen zu prüfen.
- ⑦ Bushaltestellen, räumlich möglichst mit Kreuzungsplatz verknüpft.
- ⑧ Situationsgerechtes Temporegime im Kreuzungsplatzbereich (auf Basis eines Verkehrsgutachtens) zu prüfen, Erkennbarkeit durch angepasste Gestaltung und Torwirkung; Auszeichnung der Hierarchie durch klare Vortrittsregelung, Velo in Mischverkehr, Mehrzweckstreifen für abbiegende Verkehrsströme.
- ⑨ Poller oder spezielle bauliche Massnahme zur Vermeidung von Überholmanövern auf Mehrzweckstreifen.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation

Quartierkreuzungsplatz

Quartierkreuzungsplätze sind Platzsituationen bei Kreuzungen von zwei untergeordneten Strassen. Kreuzungen von Strassen mit gleicher Hierarchie sind möglichst symmetrisch zu gestalten. Es gilt Rechtsvortritt. Strassen mit einer Buslinie können vortrittsberechtigt sein. Bei Kreuzungen von Strassen mit unterschiedlicher Hierarchie soll das Knotenlayout das Verständnis der Strassenhierarchie unterstützen.

Im Kreuzungsbereich gibt es mit leicht zurückversetzten Häusern oder Gebäudeecken kleine Platzsituationen. Die Plätze sind möbliert und begrünt und eignen sich somit als lokale Treffpunkte. Die Gebäude sind zum Platz orientiert (Adressbildung). Aktive Erdgeschosse mit Nutzungen, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen, sind zu fördern.

Der Fussverkehr hat Priorität. Es gibt sichere, direkte Querungsmöglichkeiten auf allen Strassenachsen. Die Kreuzungen weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf, der Veloverkehr kann sicher auf der Strasse im Mischverkehr geführt werden. Bei wichtigen Velorouten kann eine gesonderte (durchgehende) Veloführung geprüft werden.

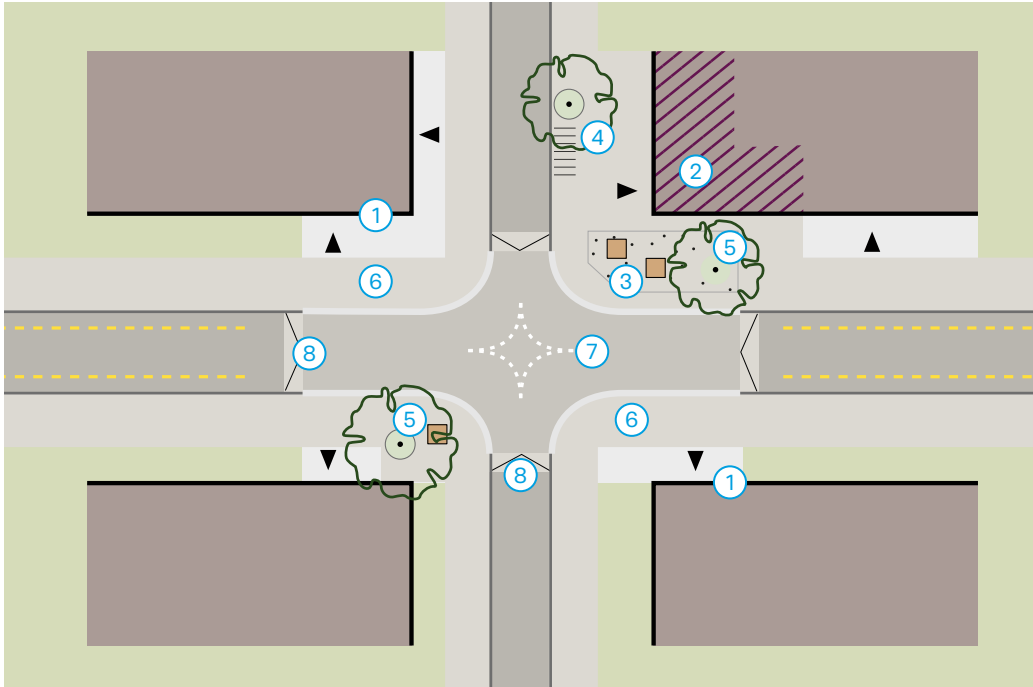
Das Temporegime auf dem Kreuzungsplatz ist auf die konkrete Situation abgestimmt; die Zweckmässigkeit und die signalisationstechnische Umsetzbarkeit von Tempo-30-/Begegnungszonen sind durch ein Gutachten zu stützen. Das Kreuzungslayout ist möglichst kompakt und einfach und auf die städtebauliche Situation abgestimmt. Es gibt keine Abbiegespuren.

Spezifische Situationen

Bei den Quartierkreuzungsplätzen kann man drei spezifische Situationen unterscheiden:

- Quartierkreuzungsplatz mit gleicher Hierarchie der Strassen
S. 76
- Quartierkreuzungsplatz mit unterschiedlicher Hierarchie der Strassen
S. 77
- Quartierkreuzungsplatz mit untergeordneter Verkehrsfunktion
S. 78

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Quartierkreuzungsplatz mit gleicher Hierarchie der Strassen



① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz.

② Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.

③ Kleiner Platzbereich zum Aufenthalt, mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasserdurchlässigem Belag.

④ Anordnung von weiteren Infrastrukturen (Veloabstellplätze, Besucherparkplätze, Briefkasten usw.).

⑤ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.

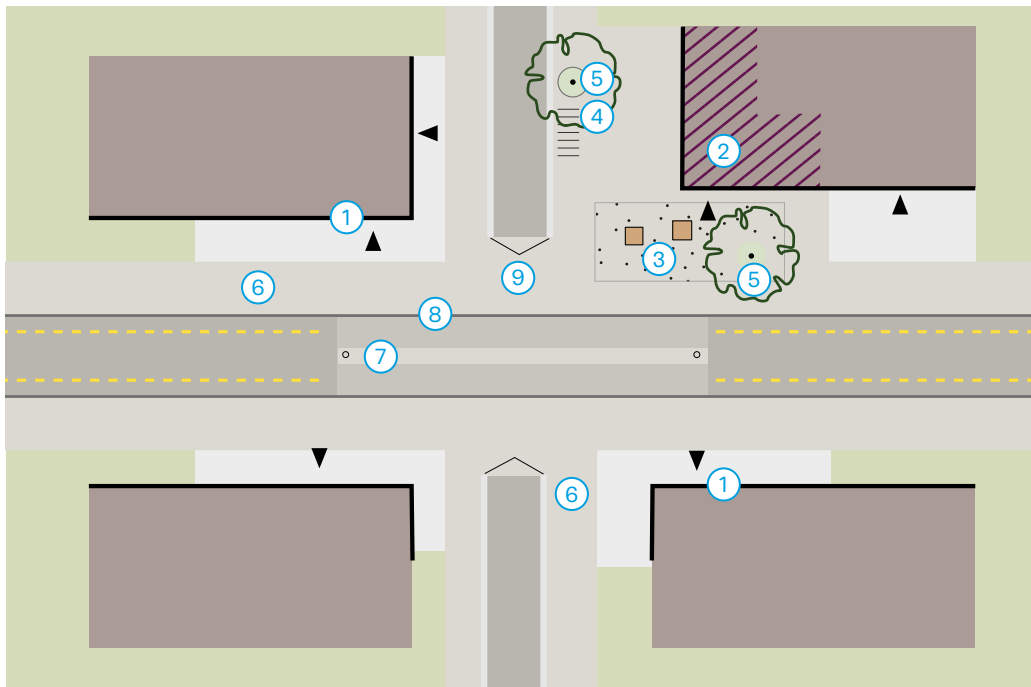
⑥ Breite Gehbereiche, Einbettung im Fusswegnetz.

⑦ Gestaltung Kreuzungsbereich als Teil des Platzes, an Situation angepasstes Temporegime, Rechtsvortritt; kompaktes Layout, bei der Dimensionierung soll berücksichtigt werden, dass grössere, abbiegende Fahrzeuge die Gegenfahrbahn überschleppen dürfen.

⑧ Markierung der Platzzufahrt mit drei 12er-Steinen mit einem leichten vertikalen Versatz (3 cm).

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

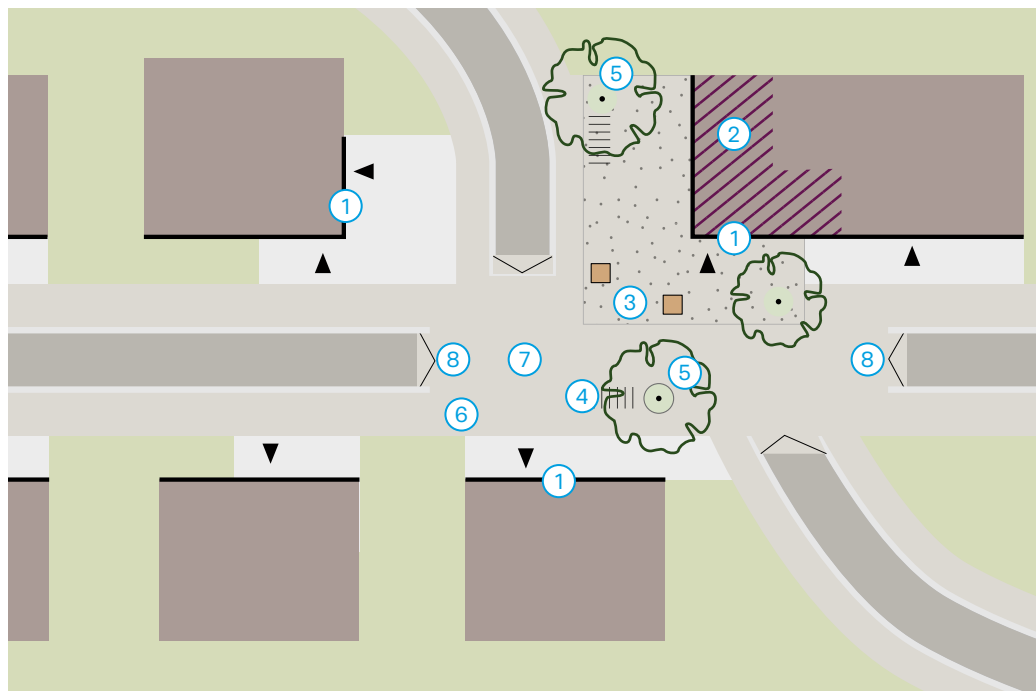
Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Quartierkreuzungsplatz mit unterschiedlicher Hierarchie der Strassen



- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz.
- ② Förderung von Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.
- ③ Kleiner Platzbereich zum Aufenthalt, mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasserdurchlässigem Belag.
- ④ Anordnung von weiteren Infrastrukturen (Veloabstellplätze, Besucherparkplätze, Briefkasten usw.).
- ⑤ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑥ Breite Gehbereiche, Einbettung im Fusswegnetz.
- ⑦ Mehrzweckstreifen als Querungshilfe, bei speziellen Situationen (z.B. Umfeld mit Schulhaus oder Altersheim) ist eine Fussgängerquerung mit einem Fussgängerstreifen zu markieren.
- ⑧ Durchgehender Strassenrand, Velo im Kreuzungsbereich in Mischverkehr; Auszeichnung der Hierarchie durch klare Vortrittsregelung.
- ⑨ Gestaltung der Einmündung als Platz- resp. Trottoirüberfahrt (drei 12er-Steine mit einem leichten vertikalen Versatz von etwa 3 cm und einer beschränkten Breite); kompaktes Layout, bei der Dimensionierung soll berücksichtigt werden, dass grössere, abbiegende Fahrzeuge die Gegenfahrbahn überschleppen dürfen.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Quartierkreuzungsplatz mit untergeordneter Verkehrsfunktion



- ① Raumbildende Bebauung, Orientierung und Adressbildung am Platz.
- ② Eventuell Publikums- oder Quartiernutzung im Erdgeschoss.
- ③ Kleiner Platzbereich zum Aufenthalt, mit Möblierung (z. B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung und wasserdurchlässigem Belag.
- ④ Anordnung von weiteren Infrastrukturen (Veloabstellplätze, Besucherparkplätze, Briefkasten usw.).
- ⑤ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑥ Breite Gehbereiche, Einbettung im Fußwegnetz.
- ⑦ Kreuzungsbereich als Platz, Begegnungszone; Lenkung des Verkehrs durch Bepflanzung und Möblierungselemente. Kompaktes Layout, Prinzip des Wartens bei Begegnungsfällen.
- ⑧ Markierung der Platzzufahrt mit einem sanften vertikalen Versatz (z. B. mit drei 12er-Steinen mit 3 cm Anschlag).

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Situation Einmündungsplatz

Einmündungsplätze sind Platzsituationen, die mit einer Einmündung einer untergeordneten Strasse in eine Hauptachse oder eine übergeordnete Quartierstrasse verknüpft sind. Sie sind vergleichbar mit den Stadtkreuzungsplätzen, erscheinen durch ihre untergeordnete Funktion jedoch weniger markant im Stadtraum.

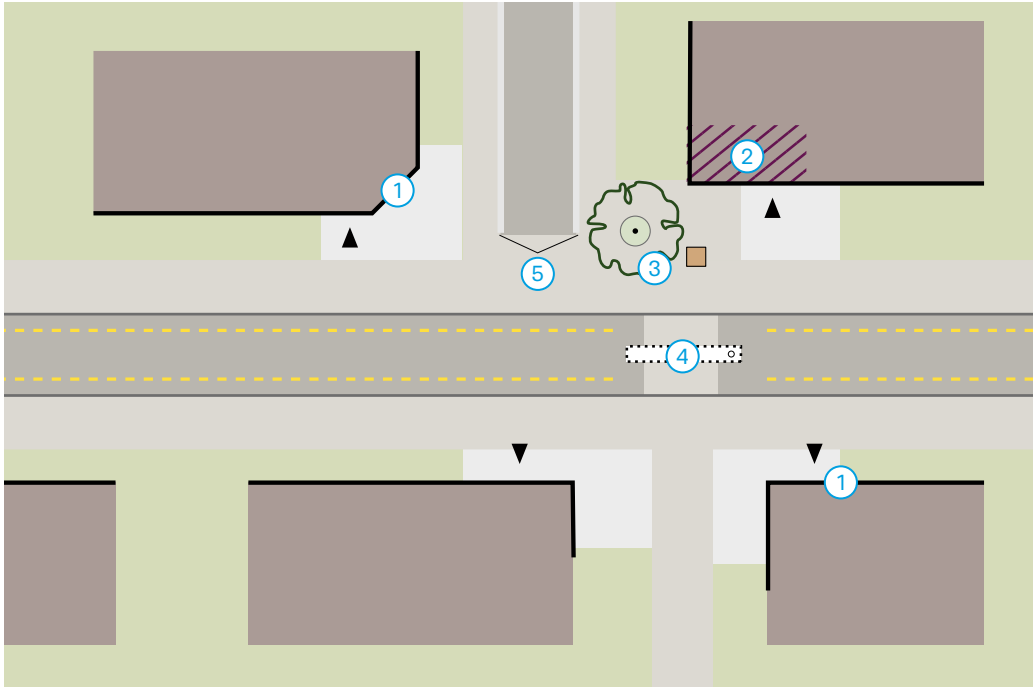
In Wohnquartieren ist zu prüfen, ob einzelne Strassenabschnitte ohne Erschliessungsfunktion durch eine der Situation angepasste Verkehrsführung (z.B. Lenkung des Verkehrs über eine Einmündungsstrasse) auch zu einem verkehrsfreien Platz umgestaltet werden können.

Spezifische Situationen

Bei den Einmündungsplätzen kann man zwei spezifische Situationen unterscheiden:

- Einmündungsplatz mit Trottoirüberfahrt
S. 80
- Einmündungsplatz mit verkehrsfreiem Bereich
S. 81

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Einmündungsplatz mit Trottoirüberfahrt

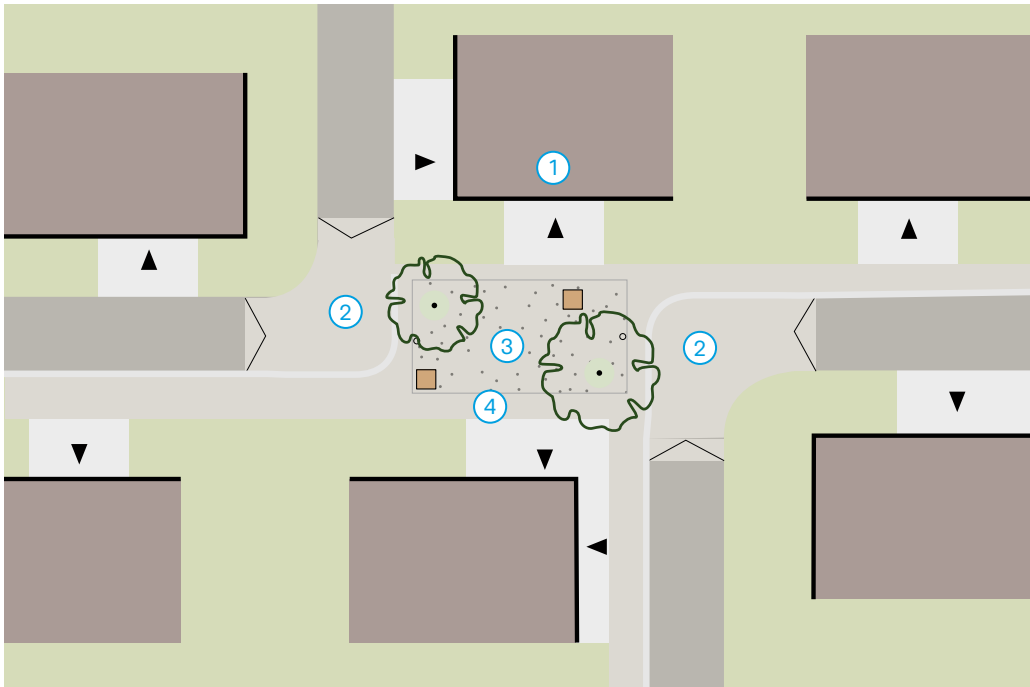


- ① Orientierung zur Straße und Adressbildung der Bebauung an der Straße.
- ② Eventuell Publikums- oder Quartiernutzung im Erdgeschoss.
- ③ Kleiner Platzbereich mit Möblierung zum Aufhalten (z.B. Sitzbänke), evtl. Begrünung.
- ④ Fußgängerquerung, logische Lage im Fußwegnetz, nicht zwingend als Fußgängerstreifen markiert.

- ⑤ Einmündung der untergeordneten Straße als Trottoirüberfahrt (drei 12er-Steine mit einem leichten vertikalen Versatz von etwa 3 cm und einer beschränkten Breite), direkte Fußgängerführung auf Hauptachse. Kompaktes Layout; bei der Dimensionierung soll berücksichtigt werden, dass größere, abbiegende Fahrzeuge die Gegenfahrbahn überschleppen dürfen.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für Einmündungsplätze mit verkehrsfreiem Bereich



① Orientierung und Adressbildung am Platz.

② Begegnungszone, Lenkung des Verkehrs in einmündende Straße durch Möblierung und Bundstein.

③ Verkehrsfreier Platz im Wohnumfeld mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung/Bäumen und wasser-durchlässigem Belag, keine MIV-Durchfahrt, unterschiedliche Bepflanzung. Bepflanzung und Gestaltung möglich. Bauten im Untergrund vermeiden.

④ Schmäler, markierter Weg am Platzrand, Durchgang für Veloverkehr bleibt gewährleistet.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

∞ B4 Raumtyp Park- und Wendepplätze

Bedeutung

Park- und Wendepplätze sind Verkehrsanlagen für das Abstellen resp. das Wenden von Fahrzeugen. Ihre hochwertige Gestaltung eröffnet Chancen für das Stadtbild wie auch für eine zeitweise (anteilige) Nutzung als Quartierplatz oder Freifläche, ohne ihre verkehrliche Funktion zu beeinträchtigen.

Situationen

Bei diesem Raumtyp kann man zwei Situationen unterscheiden:

B 4.1 Parkplatz

S. 84

B 4.2 Wendepplatz

S. 86



Parkplätze im Bereich der Allmendstrasse. (Bild VDW)



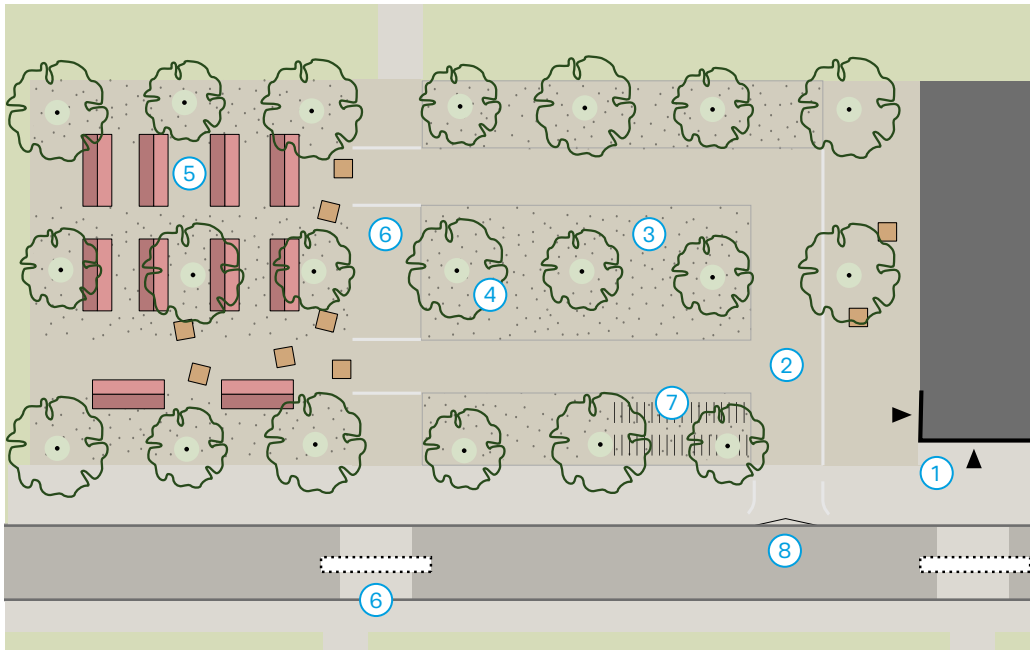
Wendeplatz Aabachstrasse. (Bild VDW)

Parkplätze sind oberirdische Anlagen, auf denen Fahrzeuge abgestellt werden können. Es geht nachfolgend um öffentliche resp. öffentlich zugängliche Anlagen.

Punktuelle Eingriffe wie ein sickerungsfähiger Oberflächenbelag und die gezielte Platzierung von Bäumen und Sitzmöglichkeiten können das Erscheinungsbild eines Parkplatzes bereits deutlich aufwerten, ohne dessen Funktion zu beeinträchtigen.

Hier setzen die nachfolgenden Entwurfsprinzipien an, indem sie die verkehrliche Funktion mit einer Aufwertung des öffentlichen Raums verbinden.

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Parkplatz

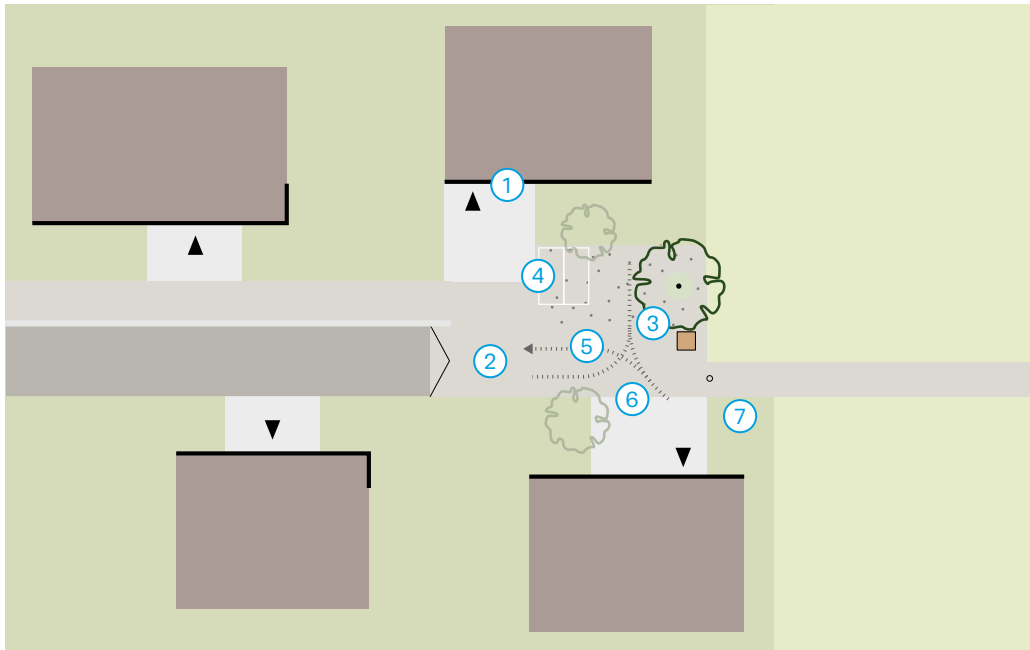


- ① Orientierung zur Strasse und Adressbildung der zum Parkplatz gehörenden Gebäude an der öffentlichen Strasse.
- ② Integration der Parkplätze in einer Platzgestaltung, z.B. durchgehende, abgestimmte Materialisierung.
- ③ Schaffung von wasserdurchlässigen Bereichen, z.B. Chaussierung; zurückhaltende Markierung der einzelnen Parkfelder.
- ④ Schattenspendende Begrünung/Bäume; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ⑤ Temporäre Umnutzung (z.B. Markt, Veranstaltungen) des gesamten Parkplatzes oder zumindest eines Teils. Durch die abgestimmte Materialisierung wirkt der Raum ohne parkierte Fahrzeuge als vollwertiger Freiraum.
- ⑥ Bei grossen Parkplätzen: Einbettung von Fusswegverbindungen.
- ⑦ Zentrale Anordnung der Veloabstellplätze.
- ⑧ Gestaltung der Ein- und Ausfahrt als Trottoirüberfahrt.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Wendeplätze sind platzartige Bereiche am Ende einer Sackgasse zum Wenden von Fahrzeugen. Die Sackgassen liegen oft am Quartiertrand und haben in der Regel keine bedeutende Verkehrsfunktion für den MIV und den ÖV (für Buswendeschlaufen siehe Teil C «Bushaltestellen»). Das Wenden der Fahrzeuge betrifft vorwiegend den lokalen MIV. Je nach Länge der Sackgasse ist aber auch das Wenden von grösseren Fahrzeugen (z. B. von Feuerwehr, Müllabfuhr oder Umzugswagen) zu berücksichtigen. Die Wendeplätze haben meistens eine sehr tiefe MIV-Belastung. Bei entsprechender Gestaltung können sie neben der Wendeplatzfunktion zusätzlich als nachbarschaftliche Treffpunkte dienen. Interessant sind Wendeplätze mit Anschlüssen an die Wege für den Fuss- und den Veloverkehr. Diese sind stärker frequentiert und übernehmen Aufenthaltsfunktionen (z. B. als Zugang zu Naherholungsgebieten).

Spezifische Entwurfsprinzipien für einen Wendepplatz



- ① Orientierung und Adressbildung der angrenzenden Häuser zum Platz resp. Strassenraum.
- ② Klare Markierung als Platzsituation, Auflösung von linearen Strassenraumelementen (z.B. Randsteine), differenzierte Materialisierung (z.B. mit chaussierten Bereichen).
- ③ Platzbereich mit Möblierung (z.B. Sitzbänke), schattenspendender Begrünung/Bäumen und wasserdurchlässigem Belag; Bauten im Untergrund vermeiden.
- ④ Ergänzende Infrastrukturangebote (z.B. Besucherparkplätze, Entsorgung) je nach Bedeutung und Lage des Wendepplatzes.
- ⑤ Fokus auf möglichst kompakte, nicht dynamische Wendemanöver (Typ Wendehammer statt Wendekreis); je nach Länge der Sackgasse ist das Wenden von grösseren Fahrzeugen zu berücksichtigen.
- ⑥ Wenn möglich, Einbettung von privaten Vorbereichen in der Wendepplatzgestaltung.
- ⑦ Weiterführung einer Fuss- und/oder Velo-Verbindung, evtl. Poller als Absperrelement.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

C Bus- haltestellen

S.89

C1 Allgemeine Erläuterungen

S.96

C2 Haltestellen auf Hauptachsen

S.100

C3 Haltestellen auf Quartier- und
Aufenthaltsstrassen

S.104

C4 Endhaltestellen auf Wendeplätzen

Mit seiner Flächeneffizienz und seinen hohen Beförderungskapazitäten hat der öffentliche Verkehr einen hohen Stellenwert und eine grosse Bedeutung im Stadtverkehr. Eine wichtige Rolle spielen die Bushaltestellen. Sie sind nicht nur die Zugänge zum öffentlichen Verkehr, sondern zugleich zentrale Orte im Quartier. Durch die erhöhte Fussverkehrsfrequenz eignet sich das Umfeld von Bushaltestellen für Publikumsnutzungen, entsprechend bieten Bushaltestellen Chancen für die Stadt- und Quartiersentwicklung.



Bushaltestelle an der Nordstrasse. (Bild SZG)

Allgemeine Entwurfsziele und Grundsätze

Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs als flächeneffizientes und klimafreundliches Fortbewegungsmittel wird im Zusammenhang mit der erwarteten Innenentwicklung an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass die Netzplanung und die Linienführung der Busse im Stadtgefüge effizienter werden (beispielsweise durch den Abbau von Parallelführungen).

Lage und Auffindbarkeit

Die gute Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Bushaltestellen ist ein wichtiges Kriterium bei der Standortbestimmung. Damit Bushaltestellen leicht zu finden sind, sollten sie möglichst zentral liegen, direkt ans lokale Wegnetz angebunden und auch aus einer gewissen Entfernung gut zu erkennen sein.

Attraktive Wartesituation

Bushaltestellen sollen angenehme Orte zum Warten sein. Es braucht entsprechende Platzverhältnisse und je nach Fahrgastzahl unterschiedliche Ausstattungen (wie Wetterschutz, Sitzgelegenheit). Zur attraktiven Wartesituation gehört aber auch das direkte Umfeld. Wichtige Bushaltestellen sind möglichst mit einer Platzsituation verknüpft. Bei Haltestellen an zentralen Orten bieten sich Publikumsnutzungen im Erdgeschoss an.

Stufenloser Zugang

Der öffentliche Verkehr soll auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkung gut zugänglich sein. Dies hat bei der Ausgestaltung der Bushaltestellen eine hohe Priorität. Für einen stufenlosen Zugang zum Fahrzeug sind Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, Stand 1. Juli 2020) mit einer durchgehenden hohen Kante auszustatten. Je nach Standort hat dies unterschiedliche Konsequenzen für das Anfahr- und Wegfahrtmanöver, den Platzbedarf und die Haltestellenlänge sowie für allfällige Fussgängerquerungen und Zufahrten zu angrenzenden Liegenschaften. Es sind Lösungen zu suchen, die die beste Balance zwischen Lage, Grösse und Ausgestaltung der hohen Kante aufzeigen.

Allgemeine Entwurfsprinzipien

Für Bushaltestellen gibt es folgende 13 allgemeine Entwurfsprinzipien. Es geht um die Lage und die Ausgestaltung der Haltestelle und den Umgang mit den anderen Verkehrsmitteln.

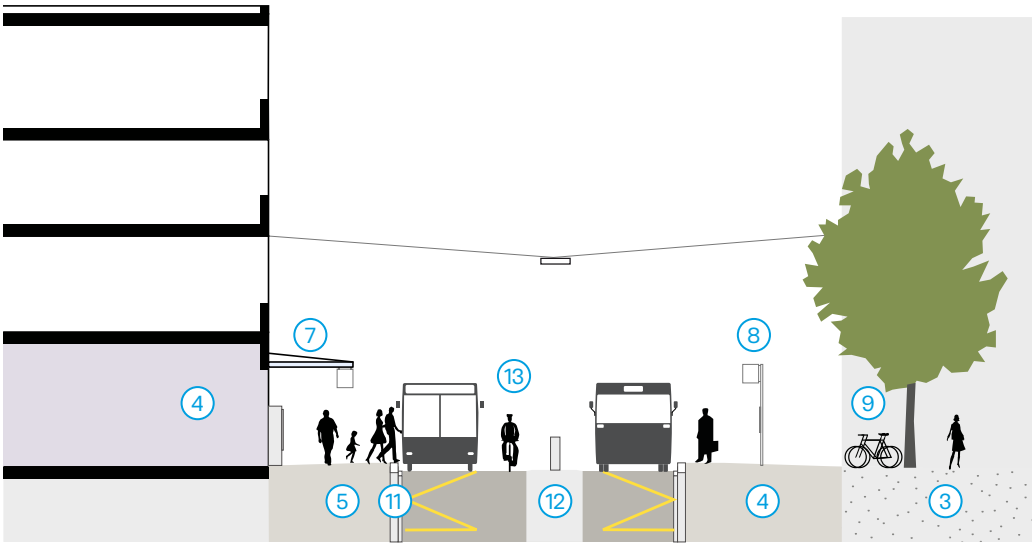
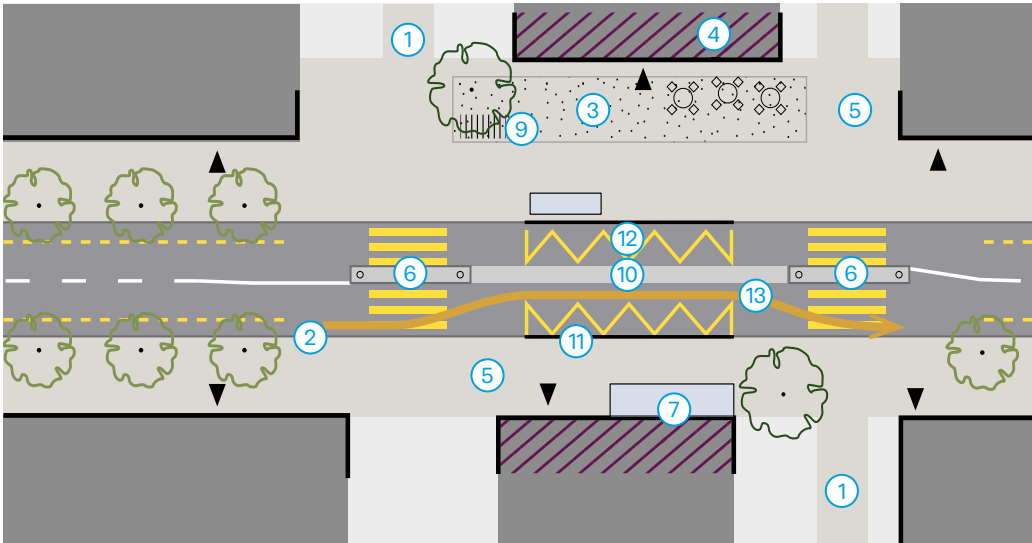
- ① Strategische, zentrale Lage im Wegnetz: Verknüpfung an Kreuzungs- oder Querungsstellen.
- ② Integration im Strassenraum, möglichst ruhiger Strassenverlauf mit durchgehendem Randabschluss, ohne starken Versatz.
- ③ Möglichst Einbindung in Platzsituation mit schattenspendender Begrünung und wasserdurchlässigem Belag, ggf. Möblierung (z. B. Sitzbänke).
- ④ Interaktion mit dem Umfeld, aktive Erdgeschosses bei wichtigen Haltestellen.
- ⑤ Sicherung von breiten, hindernisfreien, attraktiven Gehbereichen und Fusswegen.
- ⑥ Kombination mit Fussgängerquerung resp. Fussgängerstreifen, insbesondere bei wichtigen Strassen.
- ⑦ Wetterschutz und Möblierung (Dach oder Warthäuschen mit Sitzbank und Ticketautomaten) bei der Haltestelle stadteinwärts, bei wichtigen, stark frequentierten Haltestellen gibt es dies in beiden Richtungen.
- ⑧ Reiseinformationen (Abfahrtstabelle, Ausschnitt Stadtplan) gibt es in beiden Richtungen.
- ⑨ Anordnung von Veloabstellplätzen im direkten Umfeld der Bushaltestelle, je nach Lage im Veloverkehrsnetz.
- ⑩ Bündelung resp. möglichst nahe Anordnung der Haltestellen.
- ⑪ Hohe Kante.
- ⑫ Priorisierung des öffentlichen Verkehrs: Mit der Ausgestaltung der Haltestelle (z. B. Fahrbahnhaltstelle mit Mittelinsel) wird der Bus, insbesondere auf wichtigen Achsen und stauanfälligen Strecken, zum Pulkführer.
- ⑬ Der Veloverkehr kann wartende Busse übernehmen.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Hinweise Normenwerk und Grundlagen

Neben den wichtigen Grundlagen (siehe Seite 9) sind folgende Normen und Grundlagen bei der Planung zu berücksichtigen:

- VSS-Norm SN 640 075: Fussverkehr, hindernisfreier Verkehrsraum



Fahrbereich Fahrbereich

Geh- und Wartebereich Mittelinsel Geh- und Wartebereich

Übersicht der Haltestellen und Situationen

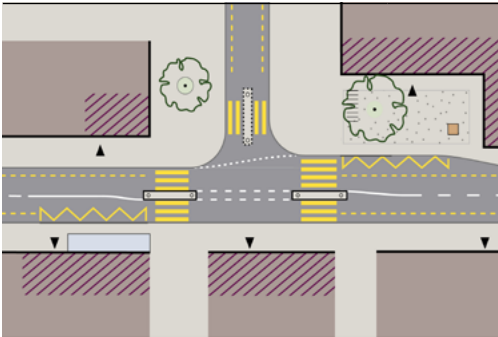
Bei den Bushaltestellen in der Stadt Zug kann man drei Typen mit folgenden Situationen unterscheiden:

Haltestellen auf Hauptachse

S. 96

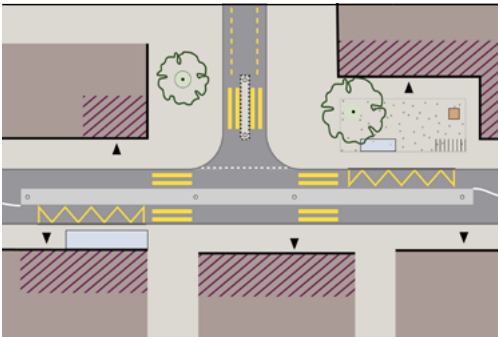
Lage an einer wichtigen Kreuzung,
Lösung mit Busbucht

S. 97



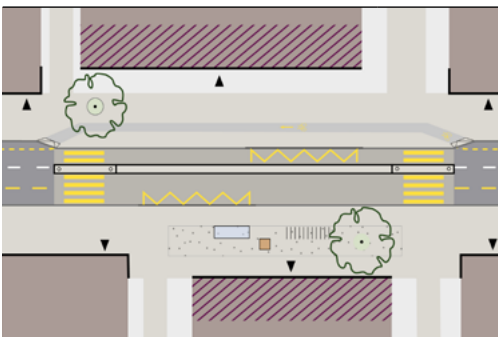
Lage an einer wichtigen Kreuzung,
Lösung mit Fahrbahnhaltestelle

S. 98



Lage auf der Strecke,
Lösung mit Busspur

S. 99

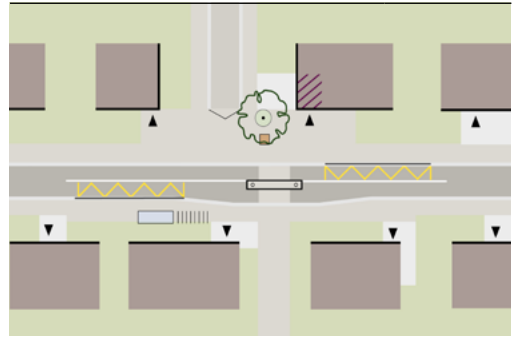


Haltestellen auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen

S. 100

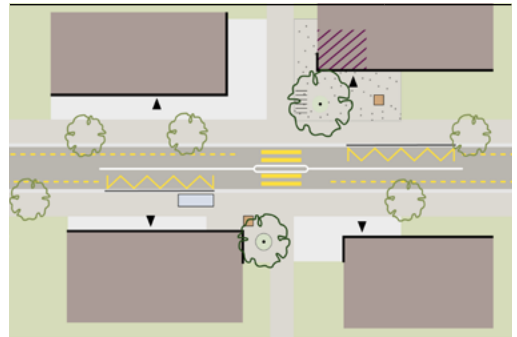
Lage an einer
Kreuzung

S. 101



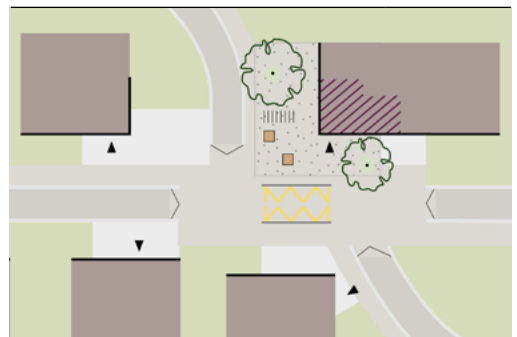
Lage auf
der Strecke

S. 102



Lage auf
einer Aufenthaltsstrasse

S. 103

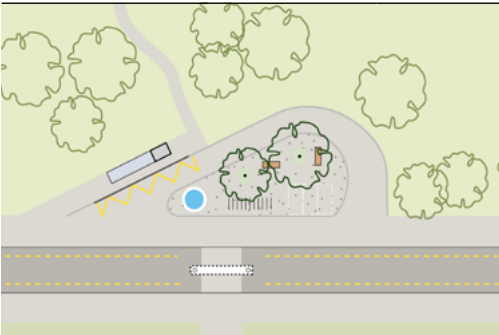


Endhaltestellen auf
Wendeplätzen

S.104

Endhaltestellen
mit Wendeschleife

S.105



Bedeutung

Bushaltestellen auf Hauptachsen werden meist von wichtigen Buslinien bedient, oft halten mehrere Linien. Gleichzeitig weisen die Strassen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Durch die Lage auf Hauptachsen haben diese Bushaltestellen ebenfalls eine zentrale, strategische Lage. Im Umfeld gibt es Zentrumsfunktionen, die von den konzentrierten Fussgängerfrequenzen (Laufkundschaft) profitieren.

An Kantonsstrassen ist die Ausgestaltung der Haltestellen mit dem Kanton zu koordinieren.

Situationen

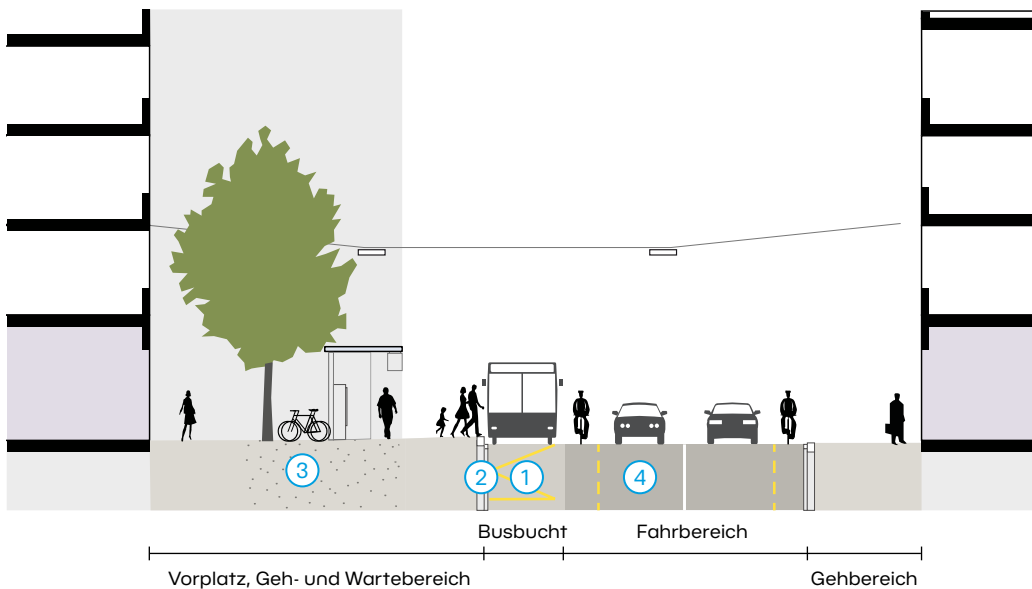
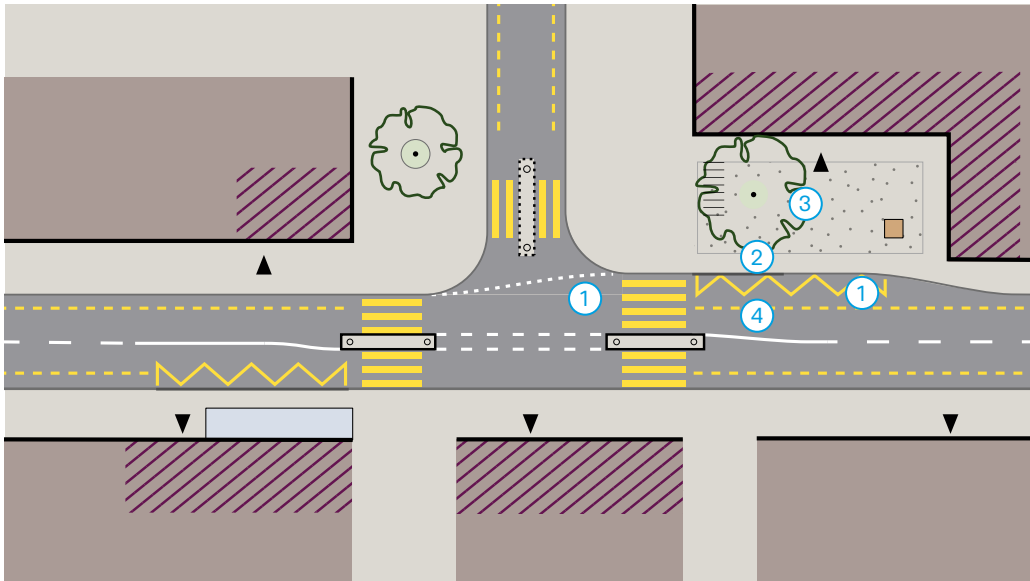
Bei den Haltestellen auf Hauptachsen kann man drei Situationen unterscheiden:

- Lage an einer wichtigen Kreuzung,
Lösung mit Busbucht
S. 97
- Lage an einer wichtigen Kreuzung,
Lösung mit Fahrbahnhaltestelle
S. 98
- Lage auf der Strecke,
Lösung mit Busspur
S. 99



Bushaltestelle in der Gubelstrasse. (Bild VDW)

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Hauptachse, Lage an einer wichtigen Kreuzung, Lösung mit Busbucht



① Busbucht in Kombination mit Strassenkreuzung; Schleppkurven des Busses nutzen die Verkehrsflächen der Kreuzung.

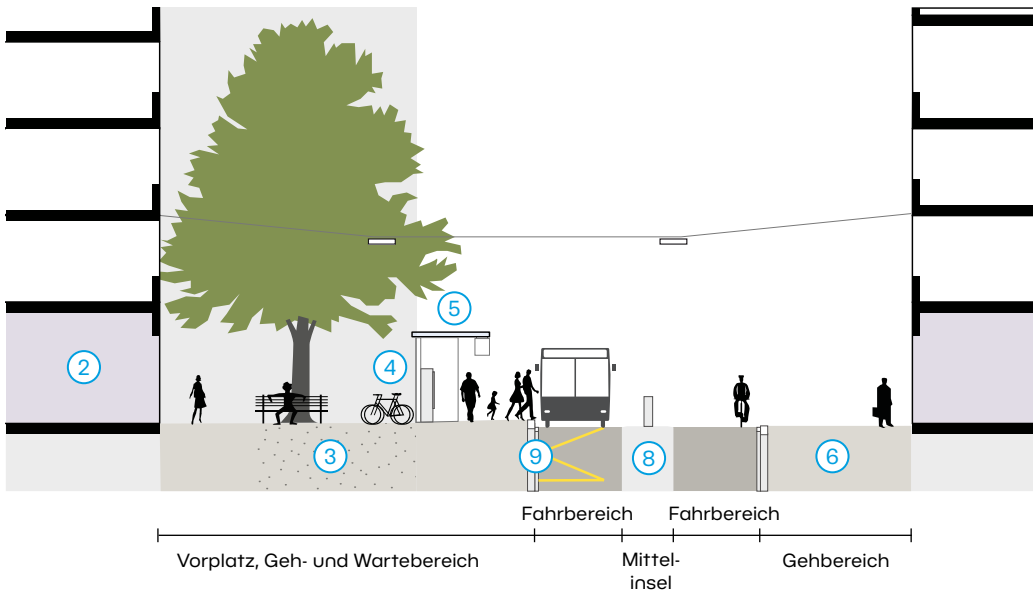
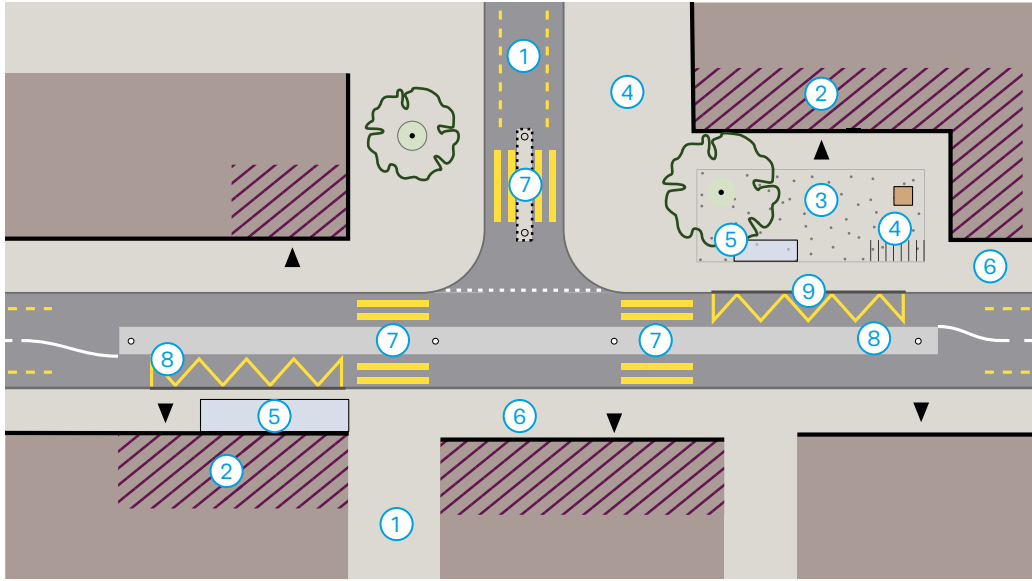
② Hohe Kante, evtl. verkürzt.

③ Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendender Baum, wasserdurchlässiger Belag, Bauten im Untergrund vermeiden).

④ Bus ist überholbar.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

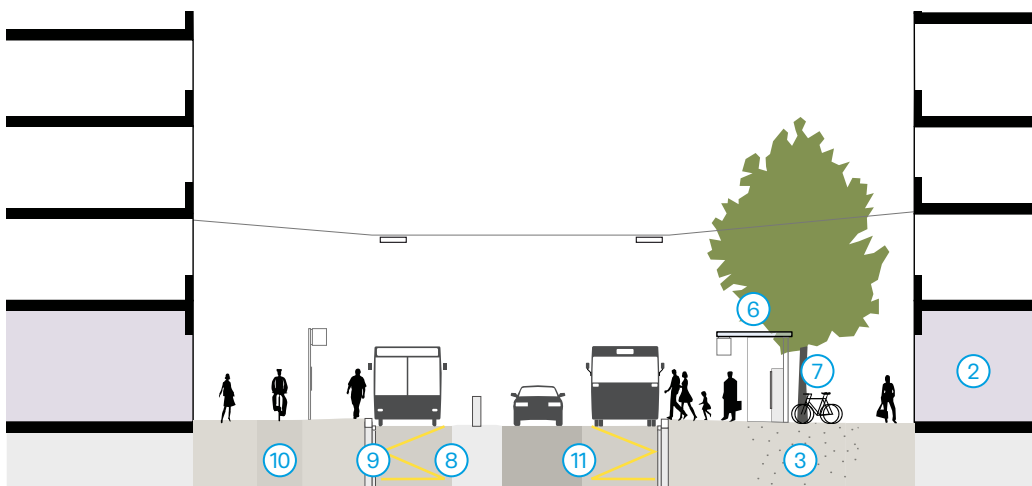
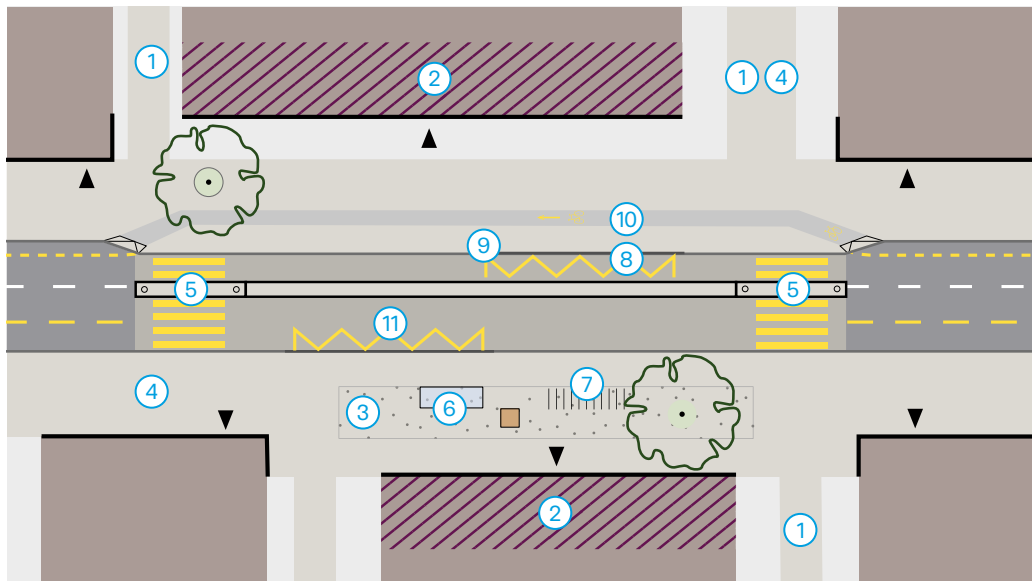
Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Hauptachse, Lage an einer wichtigen Kreuzung, Lösung mit Fahrbahnhaltestelle



- ① Anbindung ans Quartier, Lage nah an Kreuzungs- und Querungsstelle.
- ② Möglichst aktive Erdgeschosse in den angrenzenden Bauten.
- ③ Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendende Begrünung/Bäume, wasserdurchlässiger Belag); Bauten im Untergrund vermeiden.
- ④ Veloabstellplätze nach Bedarf.
- ⑤ Wetterschutz als Dach oder Wartehäuschen, zumindest für die Haltestelle stadteinwärts.
- ⑥ Breite, attraktive Gehbereiche und Fusswege.
- ⑦ Fussgängerstreifen, wenn bei Haltestelle, Anordnung vor der Haltestelle.
- ⑧ Fahrbahnhaltestelle mit Mehrzweckstreifen mit Poller.
- ⑨ Hohe Kante.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Hauptachse, Lage auf der Strecke, Lösung mit Busspur



Veloweg Fahrspur Fahrspur
 Gehbereich Wartebereich Mittelinsel Busspur Vorplatz, Geh- und Wartebereich

- ① Anbindung ans Quartier, Lage nah an Querungsstelle.
- ② Möglichst aktive Erdgeschosse in den angrenzenden Bauten.
- ③ Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendender Baum, wasserdurchlässiger Belag; Bauten im Untergrund vermeiden).
- ④ Breite, attraktive Gehbereiche und Fusswege.
- ⑤ Fussgängerstreifen, beidseitig der Haltestelle.
- ⑥ Wetterschutz (z.B. als Wartehäuschen), zumindest für die Haltestelle stadteinwärts.
- ⑦ Veloabstellplätze nach Bedarf.
- ⑧ Fahrbahnhaltestelle mit Mittelinsel.
- ⑨ Hohe Kante.
- ⑩ Separater Veloweg hinter dem Wartebereich der Bushaltestelle, Gestaltung als Teil des Geh- oder Platzbereichs (z.B. mit Bundstein oder sanftem Belagswechsel).
- ⑪ Bushaltestelle als Teil einer Bus- resp. Umweltspur, Bus ist für den MIV (und den Veloverkehr) überholbar.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Bedeutung

Bushaltestellen auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen werden meist nur von einer Quartierbuslinie bedient. Die Strassen haben eher ein geringes Verkehrsaufkommen. Im Quartier dienen die Bushaltestellen auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen häufig als lokale Treffpunkte.

Situationen

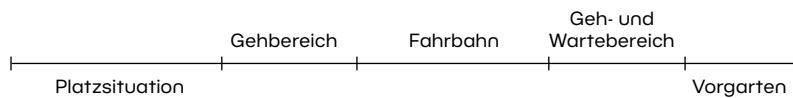
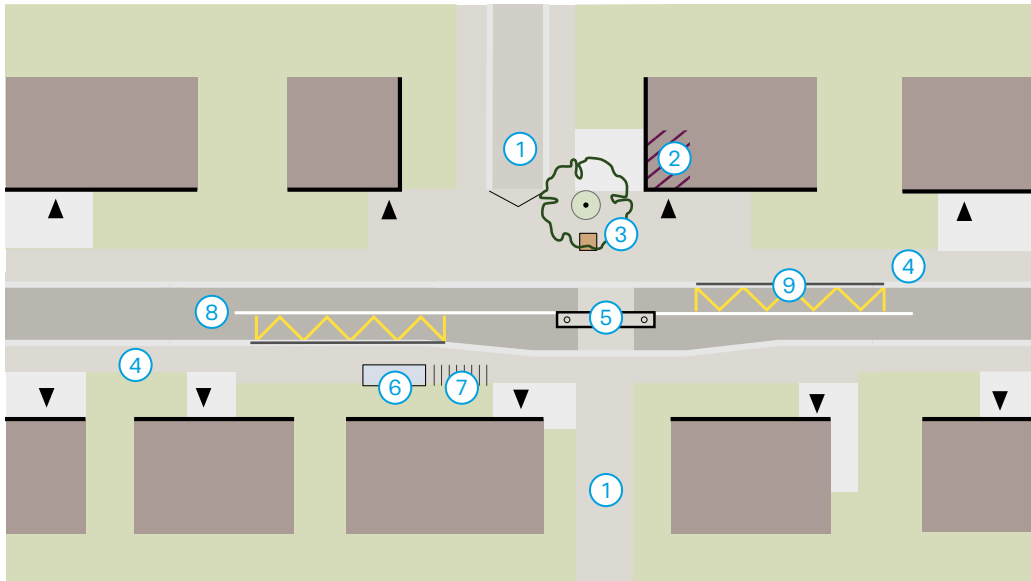
Bei den Haltestellen auf Quartier- und Aufenthaltsstrassen kann man drei Situationen unterscheiden:

- Lage an einer Kreuzung
S. 101
- Lage auf der Strecke
S. 102
- Auf einer Aufenthaltsstrasse / an einer Platzsituation
S. 103



Bushaltestelle an der Dammstrasse. (Bild SZG)

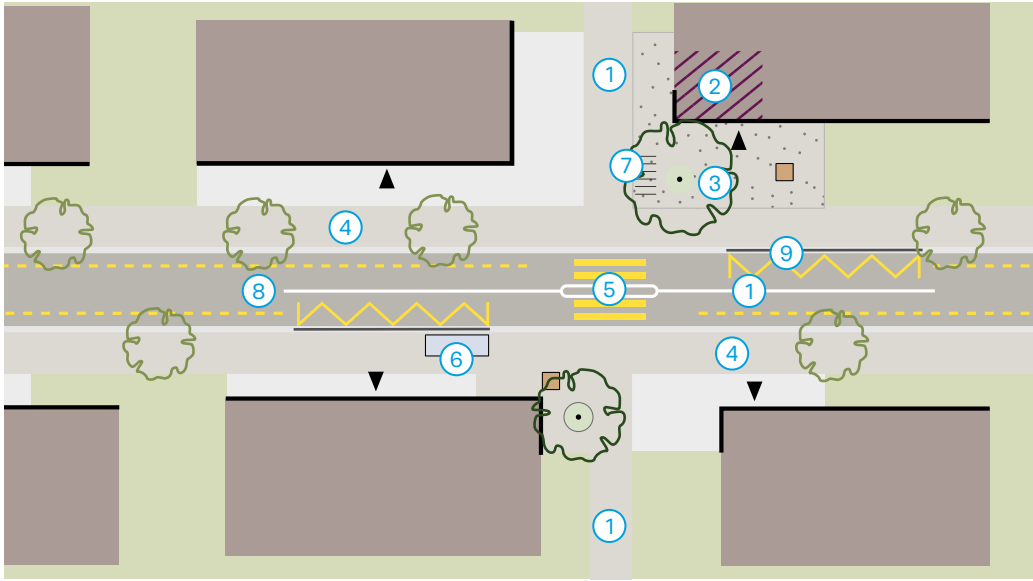
Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Quartierstrasse, Lage an einer Kreuzung



- | | |
|---|--|
| <p>① Anordnung nah an Kreuzungs- und Querungsstelle.</p> <p>② Vereinzelt aktive Erdgeschosse.</p> <p>③ Kleine Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendender Baum, wasserdurchlässiger Belag; Bauten im Untergrund vermeiden).</p> <p>④ Breite, attraktive Gehbereiche und Fusswege.</p> <p>⑤ Fussgängerquerungen mit Schutzinsel (evtl. als Fussgängerstreifen), Anordnung vor der Haltestelle.</p> | <p>⑥ Je nach Fahrgastzahl gibt es bei der Haltestelle stadteinwärts einen Wetterschutz (Wartehäuschen).</p> <p>⑦ Veloabstellplätze nach Bedarf.</p> <p>⑧ Fahrbahnhaltestelle mit ausgezogener Sicherheitslinie.</p> <p>⑨ Hohe Kante.</p> |
|---|--|

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Quartierstrasse, Lage auf der Strecke

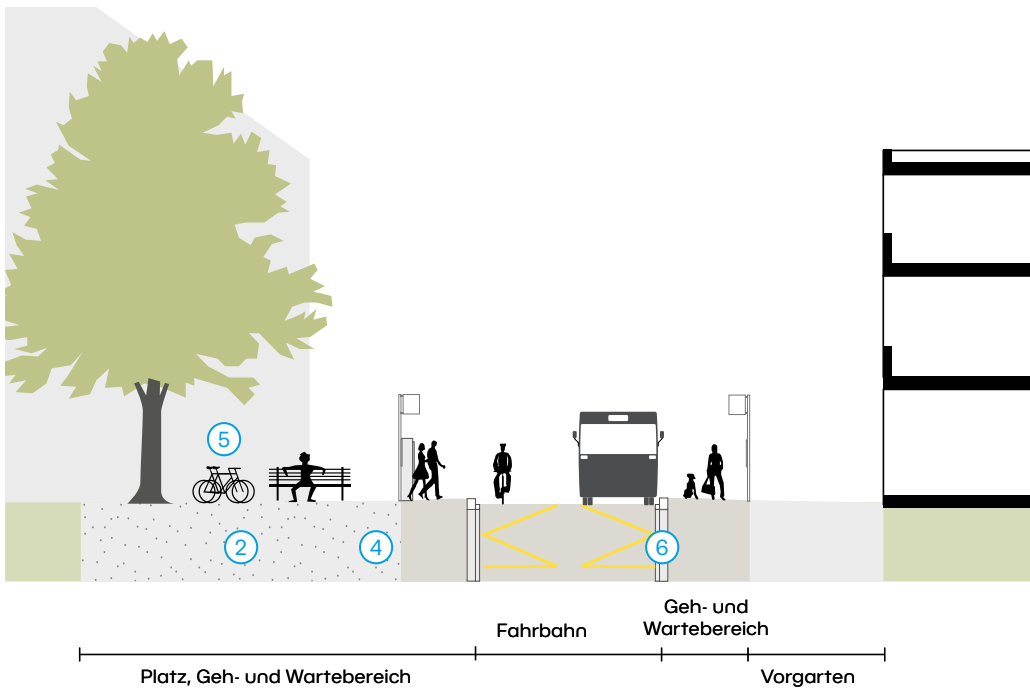
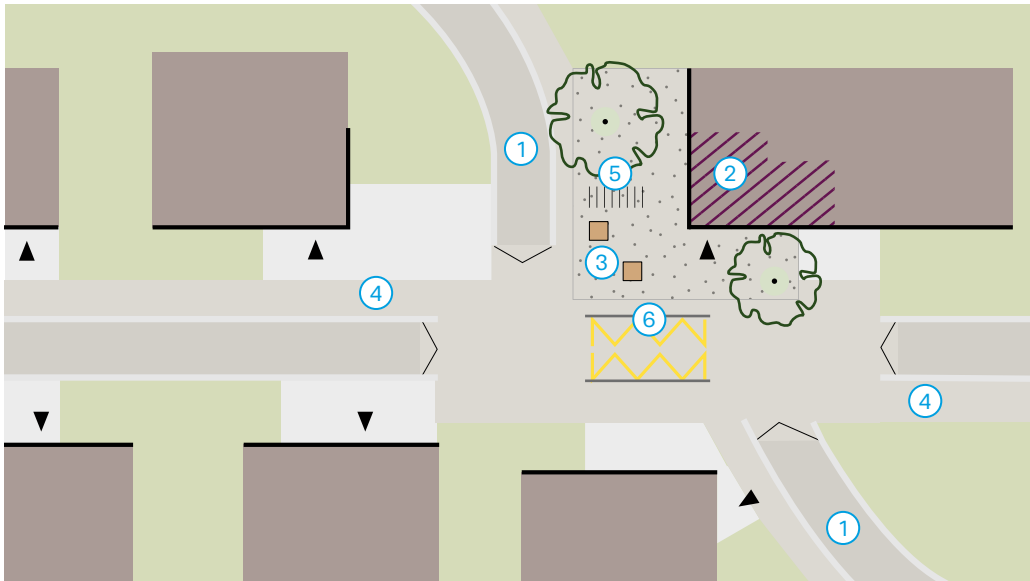


Platzsituation Gehbereich Fahrbahn Geh- und Wartebereich Vorgarten

- ① Anordnung nah an einer Querungsstelle.
- ② Vereinzelt aktives Erdgeschoss.
- ③ Kleine Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendender Baum, wasserdurchlässiger Belag, Bauten im Untergrund vermeiden).
- ④ Breite, attraktive Gehbereiche und Fusswege.
- ⑤ Fussgängerstreifen mit Schutzinsel oder speziell gestaltete Fussgängerquerung, Anordnung vor der Haltestelle, bei guten Sichtverhältnissen kann der Bus überholt werden.
- ⑥ Je nach Fahrgastzahl gibt es bei der Haltestelle stadteinwärts Wetterschutz (Wartehäuschen).
- ⑦ Veloabstellplätze nach Bedarf.
- ⑧ Hohe Kante.
- ⑨ Fahrbahnhaltestelle mit ausgezogener Sicherheitslinie.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Haltestelle auf einer Aufenthaltsstrasse / an einer Platzsituation



- ① Anordnung der Haltestelle nah an einer Kreuzungs- oder Querungsstelle.
- ② Vereinzelt aktives Erdgeschoss (z. B. mit Quartierfunktion).
- ③ Kleine Platzsituation mit Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheit, schattenspendender Baum, wasserdurchlässiger Belag, Bauten im Untergrund vermeiden).

- ④ Gute Zugänglichkeit zu Fuss.
- ⑤ Veloabstellplätze nach Bedarf.
- ⑥ Hohe Kante sorgfältig in die Platzgestaltung einfügen.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

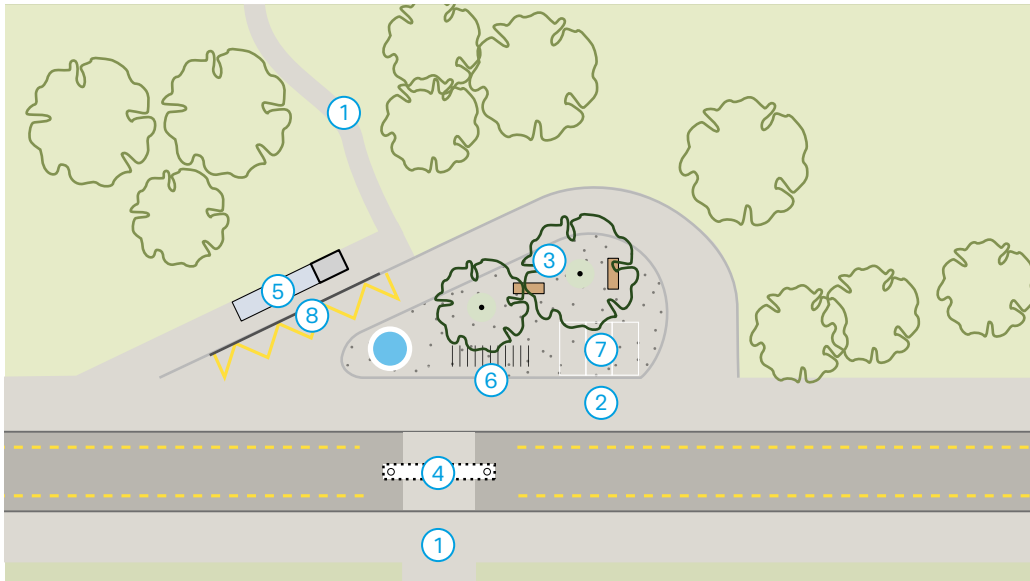
Bedeutung

Endhaltestellen mit Wendemöglichkeit haben oft einen grossen Platzbedarf. Dieser bietet Chancen für eine attraktive Gestaltung. Der Wendepplatz ist als kleiner Quartiersplatz oder kleine Parkanlage mit einer verkehrlichen Funktion zu betrachten. Die Endhaltestellen liegen meist am Stadtrand, sind teilweise Ausgangspunkt für Ausflüge in Naherholungsgebiete und dienen als Pausenort für das Fahrpersonal. Daher können ergänzende Ausstattungen wie Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten oder WC-Anlagen sinnvoll sein. Die konkrete Ausstattung richtet sich nach der jeweiligen örtlichen Situation und Nutzung.



Bushaltestelle an der St.-Johannes-Strasse. (Bild VDW)

Spezifische Entwurfsprinzipien für eine Endhaltestelle mit Wendeschleife



- ① Einbindung im Quartier- oder Fusswegnetz.
- ② Breite, attraktive Gehbereiche und Fusswege.
- ③ Platzsituation mit Aufenthaltsqualität und wasserdurchlässigen Bereichen, Begrünung, diverse Angebote (Sitzgelegenheit, Brunnen).
- ④ Fussgängerquerung.
- ⑤ Wartehäuschen mit Infrastruktur (Sitzbank, Ticketautomat) und WC.
- ⑥ Veloabstellplätze.
- ⑦ Parkplätze nach Bedarf und Platzverhältnissen.
- ⑧ Hohe Kante.

Legende: siehe Buchumschlag hinten.

D Element- katalog

S.107

D1 Allgemeine Erläuterungen

S.108

D2 Beläge, Oberflächen

S.110

D3 Randabschlüsse

S.112

D4 Stadtmöblierung

Der nachfolgende Elementkatalog gibt eine Übersicht über die wichtigsten Standardelemente, die bei der Gestaltung der Strassen und Wege, Plätze und Bushaltestellen zum Einsatz kommen. Der vollständige Katalog (Langfassung) ist bei der Abteilung Tiefbau erhältlich und beinhaltet auch die weniger wichtigen Elemente und Sonderelemente, die in begründeten Ausnahmen eingesetzt werden können. Im Zusammenspiel mit den Entwurfsprinzipien der Raumtypen sollen die Elemente zu einem Zug- resp. quartiertypischen Erscheinungsbild der Strassen und Plätze beitragen. Generell werden die bestehenden Elemente übernommen, teilweise gibt es Ergänzungen oder Varianten. Folgende drei Elementgruppen stehen dabei im Vordergrund:

- D 2 Beläge, Oberflächen
S. 108
- D 3 Randabschlüsse
S. 110
- D 4 Stadtmöblierung
S. 112

Belag, Oberfläche

Anwendung, Raumtyp

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Bituminöser Belag



Bild SZG

Standardbelag der Stadt Zug für Geh- und Fahrbereiche, Anwendung bei allen Raumtypen möglich

Möglichst von Raumkante zu Raumkante (zwischen Fassaden, Mauern usw.) durchziehen. Je nach Situation (z.B. bei Brückenbauwerken oder für kleine Flächen) auch Gussasphalt möglich.

Gemäss SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» für Hauptwege und Gehflächen geeignet.

Heller Asphalt



Bild SZG

Für Geh- und Fahrbereiche zur Betonung von besonderen Situationen, Raumtypen «Strassen und Wege» (z.B. für Mehrzweckstreifen, Querungsstellen oder besondere Abschnitte) und «Plätze».

Ausführung als Materialwechsel oder farbliche Beschichtung.

Gemäss SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» für Hauptwege und Gehflächen geeignet.

Ortbeton



Bild VDW

Fahrbahnbereiche mit hoher Beanspruchung, Raumtyp «Bushaltestellen».

Klare geometrische Formen wählen, Ausführung in asphaltähnlicher Farbe.

Gemäss SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» für Hauptwege und Gehflächen geeignet.

Belag, Oberfläche

Anwendung, Raumtyp

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Pflasterung



Bild SZG

Altstadt, besondere Orte, historische Ensembles, insbesondere Raumtyp «Plätze», spezielle Situationen beim Raumtyp «Strassen und Wege» (z.B. Mehrzweckstreifen, Treppe).

Genau Struktur (Reihen- oder Bogenform) und Materialisierung (Guber-Sandstein) im Rahmen eines konkreten Projekts zu definieren. In der Regel offene, wasserdurchlässige Fugen.

Eignung für hindernisfreie Hauptwege und Gehflächen, siehe SN 640 075.

Natursteinbeläge



Bild VDW

Besondere Orte, insbesondere Raumtyp «Plätze», oder zur Betonung von besonderen Elementen (z.B. Brunnen); spezielle Situationen beim Raumtyp «Strassen und Wege» (z.B. Mehrzweckstreifen).

Genau Struktur im Rahmen eines konkreten Projekts zu definieren.

Eignung für hindernisfreie Hauptwege und Gehflächen, siehe SN 640 075.

Chaussierung



Bild VDW

Raumtyp «Plätze», für grössere Geh- und Aufenthaltsflächen, auch zur Förderung von wasserdurchlässigen Bereichen.

Farbton und Material (Brechsand, Splitt, Kies) im Rahmen eines konkreten Projekts zu definieren.

Gemäss SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» für Hauptwege nicht und für übrige Gehflächen nur bedingt geeignet. Bei Wanderwegen möglichst chaussierte Wege vorsehen.

D3 Randabschlüsse

Randabschluss

Anwendung, Raumtyp

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Randstein RN15



Bild SZG

Bei klarer Trennung von Fahr- und Gehbereichen, Raumtyp «Strassen und Wege», vor allem entlang Hauptachsen.

Anschlag 8 cm, Randstein RN15. Mit Wasserstein, 12er-Stein.

Hohe Kante



Bild SZG

Raumtyp «Bushaltestellen», bei Bushaltestellen für einen hindernisfreien Einstieg.

Anschlag 16 oder 22 cm, Randstein RN15 oder RN25.

Niedriger Randabschluss RN15



Bild SZG

Raumtyp «Strassen und Wege» zur Trennung von Fahr- und Gehbereich: entlang Hauptachsen an einem sensiblen Ort oder Quartierstrassen.

Anschlag 3 cm, Randstein RN15. Mit Wasserstein, 12er-Stein.

Niedriger Randabschluss RN15, schräg gestellt oder gefast



Bild SZG

Raumtyp «Strassen und Wege» zur Trennung von Fahr- und Gehbereich: entlang Hauptachsen bei Veloparkplätzen, Strassen mit Steigung, Quartierstrassen; bei Einmündungen (Trottoir-überfahrt).

Schräg gestellt oder gefast ohne Anschlag, Randstein RN15. Mit Wasserstein, 12er-Stein.



Bild SZG

Randabschluss

Anwendung, Raumtyp

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Bundstein



Bild SZG

Raumtyp «Strassen und Wege» zur Trennung von Fahr- und Gehbereich: entlang Aufenthaltsstrassen mit Trottoir und zur Trennung von Fuss- und Veloverkehr auf frei geführten Wegen. Raumtyp «Plätze» zur Führung des Verkehrs, evtl. auch zur Abgrenzung von chaussierten Platzbereichen.

Ohne Anschlag, als Randstein RN15.

Rinne mit vier 10er- / drei 12er-Steinen



Bild SZG

Raumtyp «Strassen und Wege» zur Trennung von Fahr- und Gehbereich: entlang Aufenthaltsstrassen oder zur Trennung von Fuss- und Veloverkehr auf frei geführten Wegen. Raumtyp «Plätze» zur Führung des Verkehrs: Abgrenzung von Asphalt zu Grünflächen, Chaussierung, Baumscheiben.

Vier 10er-Steine oder drei 12er-Steine, als Rinne ausgebildet.

Abgrenzung von Asphalt zu Grünflächen, Chaussierung, Baumscheiben



Bild SZG

Raumtyp «Strassen und Wege» bei Baumscheiben oder Übergängen zu Grünflächen. Raumtyp «Plätze» bei Baumscheiben und Intarsien mit Grünflächen oder Chaussierungen.

Bundstein ohne Anschlag, als Randstein RN15 oder Stahleinfassung.

Die Stadtmöblierung in diesem Elementkatalog richtet sich an die Anwendung in den Raumtypen «Strassen und Wege», «Plätze» und «Bushaltestellen». Für die Anwendung in Grün- oder Schulanlagen gibt es weitere Elemente und Typen, die hier nicht aufgeführt sind (z. B. Spiel- und Sportgeräte, Grillstellen).

Im Vordergrund steht die typische Platz- und Strassenmöblierung wie Sitzbänke, Brunnen, Abfallbehälter, Informationstafeln, Geländer und Pfosten. Beleuchtungskandelaber, Wegweiser, Lichtsignalanlagen oder Verkehrstafeln sind hier nicht aufgenommen. Schliesslich geht es nicht um Einzel-, sondern um Standardelemente, die mehrmals und an verschiedenen Orten eingesetzt werden können (je nach Ort mit unterschiedlicher Materialisierung oder Farbgebung).

D4.1 Brunnen

Brunnen

Anwendung, Raumtyp

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Trinkbrunnen



Bild SZG

Anwendbar in den Raumtypen «Strassen und Wege» und «Plätze»; Anordnung an aufenthaltsorientierten Flächen.

Trinkbrunnen passend zum Ort auswählen oder speziell anfertigen. Es kommen keine Standardelemente zum Einsatz.

Spezielle Brunnen und Wasserspiele



Bild SZG

Anwendbar im Raumtyp «Plätze». Spezielle Brunnen und Wasserspiele sind strukturierende, identitätsstiftende Gestaltungselemente. Je nach Positionierung (z. B. Lage in einer Sicht- oder Symmetrieachse) kann ihre Bedeutung für den Platz variieren.

Spezielle Brunnen und Wasserspiele werden bei Bedarf gestaltet, zugeschnitten auf die jeweilige Platzsituation. Es kommen keine Standardelemente zum Einsatz.

Sitzbank

Sitzbank mit Rückenlehne,
einfach



Bild SZG

Sitzbank ohne Rückenlehne,
einfach



Bild SZG

Sitzbank ohne Rückenlehne,
speziell



Bild SZG

Spezielle Sitzgelegenheiten



Bild SZG



Bild SZG

Anwendung,
Raumtyp

Grundsätzlich Grünanlagenbank.
Anwendbar auch im Raumtyp
«Plätze» in den Wohnquartieren
an Orten, die sich für einen längeren
Aufenthalt eignen, oder an
Orten mit einer klaren Ausrichtung
(z.B. Aussichtsplätze bei Treppen).

Raumtypen «Strassen und Wege»,
«Plätze» und «Bushaltestellen»;
in den Wohnquartieren an Orten,
die sich für einen kurzen Aufent-
halt eignen (z.B. entlang Haupt-
achsen, bei einer Buswende-
schlaufe) oder an Orten ohne
klare Ausrichtung (z.B. Kreuzungs-
plätze).

Bank für urbane Stadträume,
Raumtypen «Strassen und Wege»,
«Plätze» und «Bushaltestellen»;
in den zentralen Quartieren an
Orten mit kurzem Aufenthalt (z.B.
bei Bushaltestellen, auf Kreuzungs-
plätzen).

Anwendung bei besonderen Orten
und Situationen, in Grünanlagen
und beim Raumtyp «Plätze».

Ausserhalb des Siedlungsgebietes
kommen weitere Sonderformen
zum Einsatz.

Weitere Hinweise
und Erläuterungen

Hersteller: Burri AG, Zürich.
Typ: Landi, mit Rückenlehne.
Farbgebung, Materialisierung: kohärente,
zurückhaltende Farbgebung resp.
wärmere Farben, Holz (Thermoesche).

Hersteller: Burri AG, Zürich.
Typ: Landi, ohne Rückenlehne.
Farbgebung, Materialisierung: kohärente,
zurückhaltende Farbgebung resp.
wärmere Farben, Holz (Thermoesche).

Hersteller: Burri AG, Zürich.
Typ: Lärche natur, Länge 2–3 m.
Farbgebung, Materialisierung: anthrazit,
Holz.
Art. Nr.: AMBAS 9000 2741.

Hersteller, Typ, Farbgebung, Materialisierung: Je nach Ort sind unterschiedliche Typen möglich, z.B. Sitzbänke aus Metall (Hersteller AZ sa, Typ LIBRE 90 Grad INOX Aussen) oder aus Holz (Hersteller Burri AG, Typ LANDI Spezial) oder Betonbänke (z.B. Postplatz; Hersteller Burri).

D4.3 Entsorgung

Entsorgungsinfrastruktur

Abfallbehälter geschlossen



Bild SZG

Anwendung, Raumtyp

Grundsätzlich Teil der urbanen Stadträume, anwendbar in der Innenstadt.

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Hersteller: Brüco Rümlang AG.
Typ: Abfallhai, je nach Ort mit Aschenbecher und Hundekotbeutel
Art.-Nr.: AH80220-0012 (220 Liter).
Farbgebung, Materialisierung: Metall.

Abfallbehälter offen



Bild SZG

Grundsätzlich Grünanlagenelement, auch anwendbar in allen Raumtypen.

Hersteller: Drawag.
Typen: 500.20101.01 (75 Liter) oder 500.20201.01 (35 Liter).
Farbgebung, Materialisierung: Metall.

Unterflurcontainer



Bild SZG

Lage an einem zentralen Ort im Quartier, Anfahrt des Leerfahrzeugs ist zu berücksichtigen; Anwendung im Bereich des Raumtyps «Plätze», je nach Platzverhältnissen auch im Raumtyp «Strassen und Wege» möglich.

Siehe auch ZEBA, Wegleitung Unterflurcontainer (UFC) für Hauskehricht, 2019.

D4.4 Pfosten, Geländer, Velohalterung

Pfosten, Geländer, Velohalterung

Absperrpfosten



Bild SZG

Anwendung, Raumtyp

Anwendbar in den Raumtypen «Strassen und Wege» und «Plätze». Absperrpfosten sind funktionale Elemente, entsprechend sind sie unauffällig im Stadtraum zu gliedern. Sie lenken den Verkehr oder sollen Verkehrsströme und Wildparkierung auf Plätzen vermeiden.

Weitere Hinweise und Erläuterungen

Hersteller: AZ sa, Velopa AG, Signal AG.
Typ: Saturn Basic (AZ sa), Profondo (Velopa AG), Big Pole Cone City (Signal AG).
Farbgebung, Material: Edelstahl, geschliffen, Rundkopf. Kunststoff, reflektierend.

Absperrgeländer



Bild SZG

Anwendbar in den Raumtypen «Strassen und Wege» und «Plätze», z. B. bei Schulwegen oder Treppen.

Hersteller: Velopa AG, Werkhof Stadt Zug.
Typ: Feuerverzinktes Stahlrohr; verschiedene Normlängen vorhanden.

Schwenkbarriere



Bild SZG

Anwendbar in den Raumtypen «Strassen und Wege» und «Plätze», z. B. bei Schulwegen.

Hersteller: Velopa AG, Werkhof Stadt Zug.
Typ: Verzinkter Stahl; verschiedene Normlängen vorhanden.

Veloständer, kleine Anlage in der Altstadt



Bild SZG

Anwendbar in der Altstadt; Abstellmöglichkeit für Velos, kann auch zur Lenkung des Verkehrs eingesetzt werden.

Typ: Velostange, ein einheitliches Element ist noch zu entwickeln/definieren.



Bild SZG

Anwendbar ausserhalb der Altstadt; Abstellmöglichkeit für Velos, kann auch zur Lenkung des Verkehrs eingesetzt werden.

Typ: Stadt Zug (Herstellung Werkhof)

Impressum

Stadt Zug. Strassen und Plätze.
Handbuch für die Gestaltung des
öffentlichen Raums.

Herausgeber

Stadtrat von Zug

Bearbeitung

Dr.-Ing. Anne Pfeil, Stv. Stadtarchitektin,
Stadt Zug (Projektleitung)

Daniel Bader, Projektleiter Verkehrsplanung,
Stadt Zug

Claudius Berchtold, Fachbereichsleiter
Öffentliche Anlagen, Stadt Zug

Ivo Berlinger, Stv. Stadtingenieur, Stadt Zug

Han van de Wetering und Valérie Weibel,
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH,
Zürich (Auftragnehmer)

Begleitgruppe

Jascha Hager, Stadtingenieur, Stadt Zug

Stefan Juch, Leiter Sicherheit und Verkehr,
Stadt Zug

Martin Reichmuth, Projektleiter
Strassenunderhalt, Stadt Zug

Miriam Rittmann, Fachbereichsleiterin Alter
und Gesundheit, Stadt Zug

Danilo Vidoni, Leiter Baubewilligungen,
Stadt Zug

Stephanie Walker, Fachbereichsleiterin
Stadtentwässerung und Abfallwirtschaft,
Stadt Zug

Lektorat

Franziska Landolt, Kriens

Mirjam Weiss, Zug

Gestaltung

Christen Visuelle Kommunikation, Zug

Abbildungen

Andreas Busslinger, Baar (Bilder AB)

Stadt Zug (Bilder SZG)

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH,
Zürich (Pläne, Bilder VDW)

Copyright

© 2022 Stadt Zug

Bezugsquelle

Baudepartement Stadt Zug
Gubelstrasse 22
6300 Zug

Zug, 28. Juni 2022

Legende Situationspläne

	Besonderes Gebäude, z.B. als Teil eines historischen Ensembles		Fahrbereich mit Trennstreifen, situationsgerechtes Temporegime
	Gebäude, Mischnutzung		Fahrbereich mit Markierung Velostreifen, situationsgerechtes Temporegime
	Gebäude, öffentliche Einrichtung		Fahrbereich mit Niedergeschwindigkeitsregime Mischverkehr
	Gebäude, Wohnnutzung		Begegnungszone oder Gehbereich
	Gebäude, Hochhaus / hohes Haus		Privater Vorbereich, Erschliessungs-, Aufenthalts- und Eingangsfunktion
	Erdgeschoss mit Publikumsnutzung		Privater Garten
	Orientierung zur Strasse, offen gestaltete Fassade		Öffentlicher Grünraum, offene Landschaft
	Gebäude-Haupteingang		Besondere Materialisierung, z.B. Pflästerung
	Baum mit Baumgrube		Chaussierte, wasserdurchlässige Fläche
	Markanter Einzelbaum mit Baumgrube		Markierung Zebrastreifen mit Schutzinsel / Schutzinsel zu prüfen
	Baum in privatem Gartenbereich		Normaler/niedriger Randabschluss
	Veloabstellplatz		Bushaltestelle mit hoher Kante
	Kurzzeitparkplatz / Güterumschlag		Erschliessung einer Liegenschaft (Zufahrt, Garagenzufahrt usw.)
	Beleuchtung, Kandelaber / aufgehängt		
	Sitzgelegenheit		
	Wartehäuschen bei Bushaltestelle		
	Brunnen/Wasserspiel		

Gut gestaltete Strassen und Plätze für mehr Lebensqualität in unserer Stadt

Damit es gelingt, erforderliche Infrastrukturmassnahmen zur schrittweisen Aufwertung des öffentlichen Raums zu nutzen, hat das Baudepartement das Handbuch Strassen und Plätze erarbeitet. Das Handbuch beschreibt die Entwurfsprinzipien für unterschiedliche Strassen-, Weg- und Platztypen unter Berücksichtigung ihrer Funktion als Verkehrsraum und Begegnungsort. Es richtet sich in erster Linie an die Stadtverwaltung und an Planungs-, Entwurfs- und Ingenieurbüros, die mit der Stadt zusammenarbeiten. Daneben ist das Handbuch auch ein wichtiges Hilfsmittel für private Bauherrschaften und Planende und gibt Hinweise zur Bebauung von Privatgrundstücken (Gebäude-setzung, Umgebungsgestaltung, Begrünung).