

## Smart Mobility Studie

Wie reist man in Zug?

APRIL 2020

# Inhalt

## 1 Verkehrsverhalten

Ergebnisse aus den Fokusgruppen und der GFS Studie

## 2 Synthese

Herausforderungen in Zug



# Inhalt

## **1 Verkehrsverhalten** Ergebnisse aus den Fokusgruppen und der GFS Studie

## **2 Synthese** Herausforderungen in Zug

# Welche Fokusgruppen wurden durchgeführt?

Berufsbedingte Verkehrsteilnehmer der Stadt Zug wurden vier Segmenten zugeteilt, um dadurch mithilfe differenzierter Fokusgruppen pro Segment gezielte Informationen für die Personas und As-Is Journeys zu erhalten.



**City Logistiker**

**Annahme:**

Täglich hohes Verkehrsaufkommen, unabhängig von der Tageszeit



**Grossisten**

**Annahme:**

Mittel bis grosses Verkehrsaufkommen mit getakteten Frequenzen (bspw. Anlieferungszeiten)



**City Services**

**Annahme:**

Öffentliche Organisationen mit sporadischem Verkehrsaufkommen



**Gewerbe**

**Annahme:**

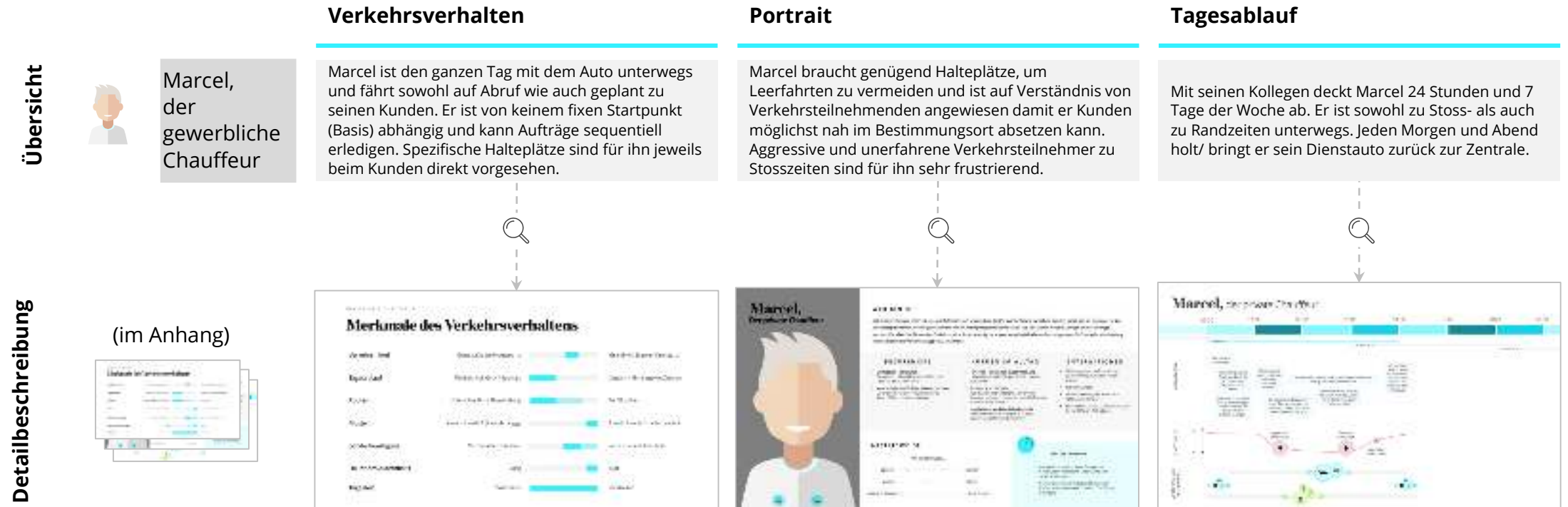
Kleine Unternehmen sowie Selbständige mit unterschiedlichen Verkehrsmustern



Es wurden Personen zu den Fokusgruppen eingeladen, welche heute im Verkehr aktiv sind.

# Wie verhalten sich Verkehrsteilnehmende der Stadt Zug?

Die Beschreibung des Verkehrsverhaltens, des Portraits und des Tagesablaufs der 10 Personas stellen das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden der Stadt Zug sowie die damit einhergehende Herausforderungen dar.



Die Fokusgruppen wurden gesamthaft mit mehr als zwanzig Teilnehmenden durchgeführt. Aus diesen berufsbedingten Verkehrsteilnehmern wurden die 7 ersten Personas abgeleitet. Aus der GFS Studie wurden von privaten wohnortbedingten Verkehrsteilnehmern zusätzlich 3 Personas abgeleitet.

# Unsere Personas

10 Personas wurden aus der GFS Studie und den 4 Fokusgruppen abgeleitet.

## **BERUFSVERKEHR**

Der öffentliche Chauffeur | bspw. Bus

Der gewerbliche Chauffeur | bspw. Taxi, Tixi

Der Grosslieferant | bspw. Coop Lieferant, Brauerei

Der Kleinlieferant | bspw. Velokurier, Pizzalieferant

Der Helfer | bspw. Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei

Die Botin | bspw. Spitex, Post

Der Handwerker | bspw. Maler

## **PRIVATVERKEHR**

Der junge Bürger | bspw. Student, Berufseinsteiger

Der Berufstätige | bspw. Angestellte, Entrepreneur

Die Rentnerin | bspw. Ruhestand

# Berufsverkehrsteilnehmende<sup>1</sup> der Stadt Zug (I/II)

	Verkehrsverhalten	Portrait	Tagesablauf
 <p>Georg, der öffentliche Chauffeur</p>	<p>Georg ist rund um die Uhr mit dem Bus unterwegs und fährt, nach Fahrplan, jeden Tag <b>dieselbe Route</b>. Er fährt von einer Bushaltestelle zur Nächsten und muss am Ende des Tages zurück. Er hält jeweils nur kurz an, <b>geniesst Vortritt</b> und darf auf Spuren für den öffentlichen Verkehr fahren.</p>	<p>Er schätzt einen <b>geordneten Strassenraum</b> und <b>Rücksicht</b> von anderen Fahrer, um seinen Fahrplan einhalten zu können. Enge Verkehrsabschnitte oder Fahrzeuge, die auf seiner Spur fahren sowie unaufmerksame Verkehrsteilnehmende nimmt er als äusserst herausfordernd wahr.</p>	<p>Mit seinen Kollegen deckt er nicht ganz 24 Stunden und 7 Tage die Woche ab und er ist sowohl zu Stoss- als auch Randzeiten unterwegs. <b>Jeden Morgen fährt er ins Depot</b> mit seinem Privatfahrzeug, steigt um in sein Geschäftsfahrzeug und fährt am Ende der Schicht wieder im Privatfahrzeug nach Hause.</p>
 <p>Marcel, der gewerbliche Chauffeur</p>	<p>Marcel ist den ganzen Tag mit dem Auto unterwegs und fährt <b>sowohl auf Abruf wie auch geplant</b> zu seinen Kunden. Er ist von keinem fixen Startpunkt (Basis) abhängig und kann Aufträge sequentiell erledigen. <b>Spezifische Halteplätze</b> sind für ihn jeweils beim Kunden direkt vorgesehen.</p>	<p>Er braucht <b>genügend Halteplätze</b>, um Leerfahrten zu vermeiden und ist auf <b>Verständnis von Verkehrsteilnehmenden</b> angewiesen damit er Kunden möglichst nah im Bestimmungsort absetzen kann. Aggressive und unerfahrene Verkehrsteilnehmer zu Stosszeiten sind für ihn sehr frustrierend.</p>	<p>Mit seinen Kollegen deckt Marcel 24 Stunden und 7 Tage der Woche ab. Er ist sowohl zu Stoss- als auch zu Randzeiten unterwegs. <b>Jeden Morgen und Abend holt/ bringt er sein Dienstauto zurück zur Zentrale.</b></p>
 <p>Christoph, der Grosslieferant</p>	<p>Christoph ist früh unterwegs mit seinem LKW und folgt einem Zeitplan und einer <b>fixen Route</b>. Er fährt von einer Filiale zur Nächsten. Beim Kunden hält er auf <b>Lieferantenparkplätze</b> jeweils länger an, um den <b>Güterumschlag</b> zu erledigen.</p>	<p>Er ist auf <b>freie Güterumschlagzonen</b>, einen <b>zuverlässigen Verkehrsfluss</b> und breite Parkplätze ausserhalb der Stadt angewiesen. Schwierige Anlieferungen, legale Einschränkungen und schlecht einschätzbarer Stau machen ihm das Leben schwer.</p>	<p>Christoph <b>fährt früh am Morgen zur Zentrale</b>, um seinen Lastwagen und die Ware zu holen. Dann fährt er von einer Filiale zur Nächsten, liefert die Ware ab und entsorgt Material aus den Filialen.</p>
 <p>Lukas, der Kleinlieferant</p>	<p>Lukas ist oft mit dem Fahrrad oder Scooter unterwegs und erledigt so <b>spontane Aufträge</b>. Er folgt nur selten einem fixen Zeitplan. Er ist sowohl zu Stoss- als auch Randzeiten unterwegs und <b>hält jeweils nur kurz an</b> bevor er zum nächsten Kunden weiterfährt.</p>	<p>Er muss immer <b>nah an der Tür anhalten</b> können. Erfolgreich ist Lukas, wenn er die Ware in einem guten Zustand und pünktlich liefern kann. Stau auf Hauptverkehrsachsen, schwierige Zufahrten und schlechte Bedingungen für 2-Räder sind kritisch.</p>	<p>Lukas beginnt den Tag während Stosszeiten. <b>Stark abhängig von seiner Basis, muss er jeweils nach ein paar Kunden zurück</b>, um neue Ware zu holen. Im Sommer ist er schneller unterwegs, da er im Winter in der Regel auf ein geschütztes Fahrzeug umsteigen muss.</p>
 <p>Vincent, der Helfer</p>	<p>Vincent fährt sowohl mit seinem privaten Auto als auch mit grösseren Einsatzwagen (bspw. Feuerwehrauto). Kaum im Voraus planbar, fährt er <b>unterschiedliche Routen</b> und benutzt oft die Hauptachsen. <b>Bei Notfall hat er Priorität</b> im Verkehr.</p>	<p>Stark <b>abhängig von seinem Fahrzeug</b>, ist er auf einen <b>guten Verkehrsfluss</b> und <b>aufmerksame Verkehrsteilnehmende</b> angewiesen, um schnell von seinem Standort zum Einsatzort zu kommen. Bodenschwellen, Hürden auf der Strasse (bspw. Tempeschwellen) bremsen ihn.</p>	<p>Mit seinen Kollegen arbeitet er 24 Stunden und 7 Tage der Woche. <b>Wenn er aufgerufen wird, fährt er schnell zum Einsatzort</b>. Verkehrsteilnehmende müssen ausweichen. Vor Ort <b>stellt er sein Fahrzeug da ab wo es gerade passt</b>.</p>

# Berufsverkehrsteilnehmende<sup>1</sup> der Stadt Zug (II/II)



Stefanie,  
die Botin

## Verkehrsverhalten

Stefanie ist mit ihrem Velo oder Roller unterwegs. Sie **kennt ihren Weg auswendig**, da sie jeden Tag denselben Weg macht. Sie genießt keine spezielle Erlaubnis und parkt so nah an der Tür wie möglich. Dort **bleibt sie in der Regel nur 2-3 Minuten** und fährt weiter.

## Portrait

Um ihren strengen Zeitplan einhalten zu können, ist sie auf einen **guten Verkehrsfluss** und **rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmende** angewiesen. Schwierige Zufahrten, Stau und erhöhtes Unfallrisiko durch unerfahrene Fahrer gehören zu ihren Herausforderungen.

## Tagesablauf

Stefanie fährt früh in die Zentrale und wechselt ihr Fahrzeug. Der Weg von einem Kunden zum Nächsten ist kurz und sie **erledigt viele Aufträge in einer kurzen Zeit**. Über den Mittag macht sie keine Pause, da es schwierig ist ihr Fahrzeug abzustellen.



Stefan,  
der Handwerker

Stefan erledigt Aufträge zu **regulären Arbeitszeiten**. Er bleibt oft ein paar Stunden bei Kunden und stellt sein Fahrzeug auf **Handwerkerparkplätze** ab. Obwohl in der Regel im Voraus planbar, variieren seine Routen je nach Auftragnehmer.

Da er oft Material transportiert, möchte er **möglichst nah am Einsatzort parken** können. Deshalb ist er **auf das Verständnis von Anwohnern angewiesen**. Schwierige Zufahrten, Stau und enge Strassen machen ihm das Leben schwer.

Stefan fährt zu Stosszeiten in und aus der Stadt. Wenn er auf dem Reiseweg Zeit im Stau verliert, ist es sehr ärgerlich. **Bei jedem Auftrag muss er jeweils neu evaluieren, wo es Handwerkerparkplätze gibt.**



# Privatverkehrsteilnehmende<sup>1</sup> der Stadt Zug



Stefano,  
der junge Bürger

## Verkehrsverhalten

Stefano wohnt im Zentrum der Stadt und bewegt sich **am liebsten mit seinem Fahrrad**. In der Freizeit ist er auch oft zu Fuss unterwegs. Ansonsten fährt er mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Zug.

## Portrait

Ein guter Fahrplan und Pünktlichkeit sind für ihn wichtig, da er **auf die ÖV angewiesen** ist. Er wünscht sich auch Freiräume ohne Verkehr und ausreichende **Velowege**. Die Bedingungen für den Veloverkehr empfindet er als unbefriedigend.



Benjamin,  
der Berufstätige

Benjamin wohnt am Zugerberg und besitzt ein Auto. Obwohl er oft **mit dem Auto unterwegs** ist, besitzt er auch ein Halbtax und benutzt manchmal auch öffentliche Verkehrsmittel.

Ein guter Verkehrsfluss und ein **gut unterhaltenes Strassennetz** sind für ihn wichtig. Er könnte sich auch vorstellen, sein Fahrzeug auf Plattformen (Car Sharing) anzubieten. Verkehrsüberlastungen zu Stosszeiten und Parkplatzmangel sind frustrierend.



Patricia,  
die Rentnerin

Patricia bewegt sich **am liebsten mit ihrem E-Bike**. Sie ist auch gerne zu Fuss unterwegs, besitzt ein Generalabonnement und fährt somit oft mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln.

Sie ist mit der Mobilitätssituation grundsätzlich zufrieden. Sie wird aber vom Lärm der anderen Verkehrsteilnehmenden belastet und wünscht sich **mehr Fahrradwege**. Für längere Distanzen ist sie **auf einen zuverlässigen ÖV angewiesen**.

# Wie liest man das Dokument?

## Glossar

### PERSONA

 Zu Fuss	 Liefer-/ Servicewagen
 Fahrrad, E-Bike	 Krankenwagen
 Scooter, E-Scooter	 Bus
 Motorrad	 Feuerwehrauto
 Personenkraftwagen	 Lastkraftwagen (xxT.)
 elektrischen PKW	 Lastkraftwagen (xxT.)
 Auto mit Blaulicht	 Zug

### VERKEHRSMITTEL

#### VERKEHRSMITTEL

Von grösseren (bspw. LKW und Lieferwagen) zu kleineren (bspw. PKW, Scooter, 3-Räder, Fahrrad) Verkehrsmitteln

#### TAGESABLAUF

Von sehr flexibel (bspw. Aufträge auf Abruf) zu geplant und Zeitplan abhängig (bspw. Busfahrplan)

#### ROUTEN

Von sehr abwechslungsreich (jeden Tag anders) zu fixe Routen (bspw. Postboteroute)

#### MUSTER

Von Basisabhängig (d.h. die Person muss zwischen den Aufträgen zurück zur Basis) zu Basisunabhängig

#### SONDERBEWILLIGUNG

Mit (bspw. Blaulicht, Busspuren) oder ohne spezielle Erlaubnis

#### DAUER DES AUFENTHALTS

Von lang (bspw. Grosslieferant) bis kurzer (bspw. Pizzalieferant) Dauer des Aufenthalts am Zielort

#### TAGESZEIT

Zu Stoss- oder Randzeiten



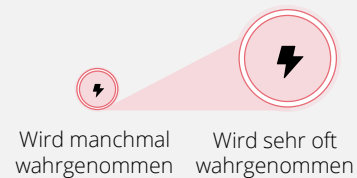
Feste Merkmale



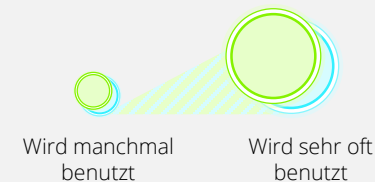
Mögliche Merkmale

### TAGESABLAUF

#### PAIN POINTS



#### VERKEHRS- UND HILFSMITTEL



Über die ganze Zeit gleich



Verwendung von Apps (bspw. Google Maps)

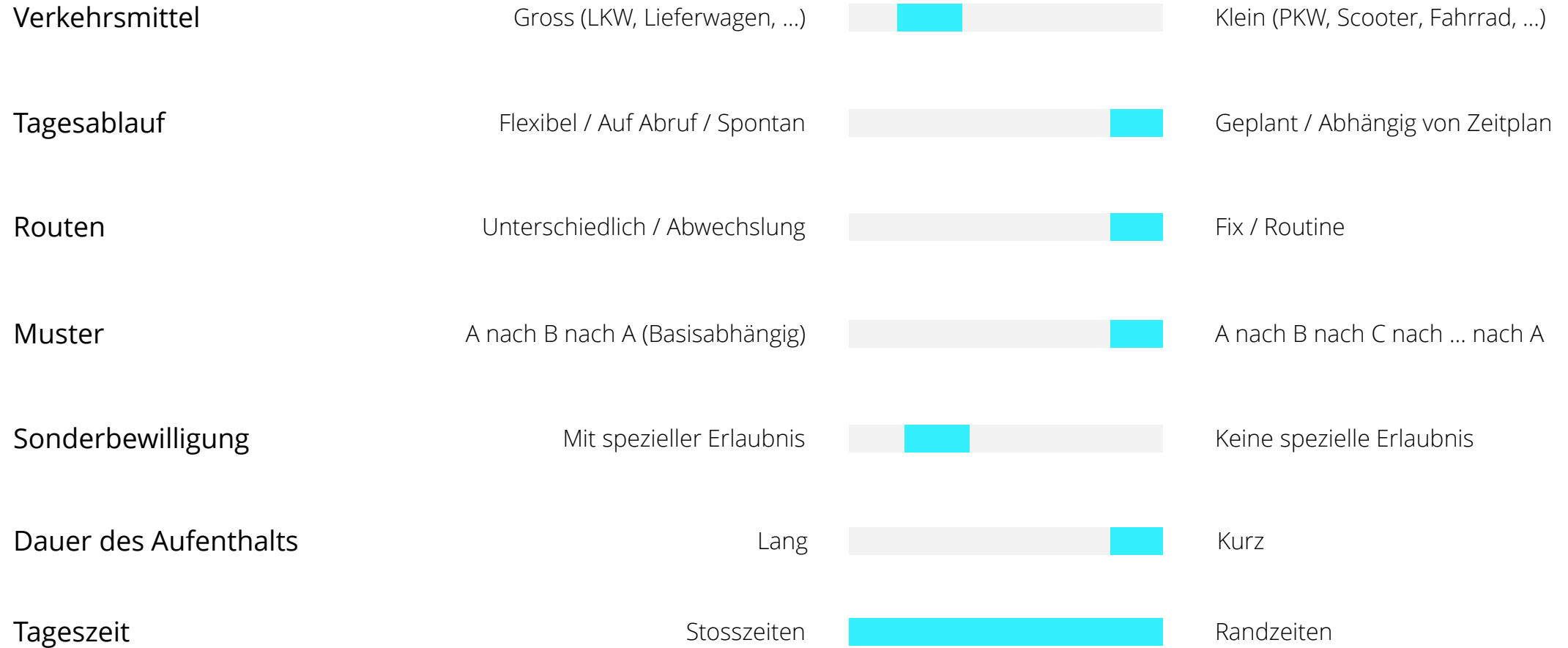


Verwendung von Smartphone (für Anrufe)



Verwendung von Funk

# Merkmale seines Verkehrsverhaltens



# Georg, Der öffentliche Chauffeur



## WER BIN ICH

„Als Chauffeur von öffentlichen Verkehrsmitteln folge ich meinen Schichten, welche sich von einem Tag zum Anderen ändern können. Ich bin viel unterwegs. Nur für die Mittagspause halte ich an. Normalerweise fahre ich von einer Haltestelle zur Nächsten. Da wo ich spezielle Fahrstreifen für mich habe, stört mich der Verkehr zu Stosszeiten nicht. Ich merke jedoch oft, dass ich aus Sicht der anderen Verkehrsteilnehmern viel Platz brauche und bekomme dafür wenig Verständnis.“

## BEDÜRFNISSE

- **Pünktlichkeit**  
Er ist abhängig von guten Verkehrsbedingungen, um seine Arbeit pünktlich erledigen zu können
- **Geordneter/ aufgeräumter Strassenraum**  
Damit er auf unerwartete Ereignisse und Bedürfnisse seiner Passagiere reagieren kann, muss der alltägliche Verkehr reibungslos verlaufen
- **Rücksicht von Verkehrsteilnehmenden**  
Nur durch Rücksichtnahme von Anderen kann er seinen Fahrplan einhalten

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Fahrzeuge auf Busfahrstreifen**  
Fahrzeuge ohne Erlaubnis halten auf den Busfahrstreifen und stören damit den Verkehr
- **Unaufmerksame Verkehrsteilnehmende**  
Manche Fussgänger und andere Fahrzeuge sind nicht aufmerksam und nehmen keine Rücksicht
- **Platzbedarf**  
Bei Stosszeiten ist es schwierig mit einem langen Fahrzeug genug Platz auf der Strasse zu haben

## INTERAKTIONEN

- Mit den Kunden

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

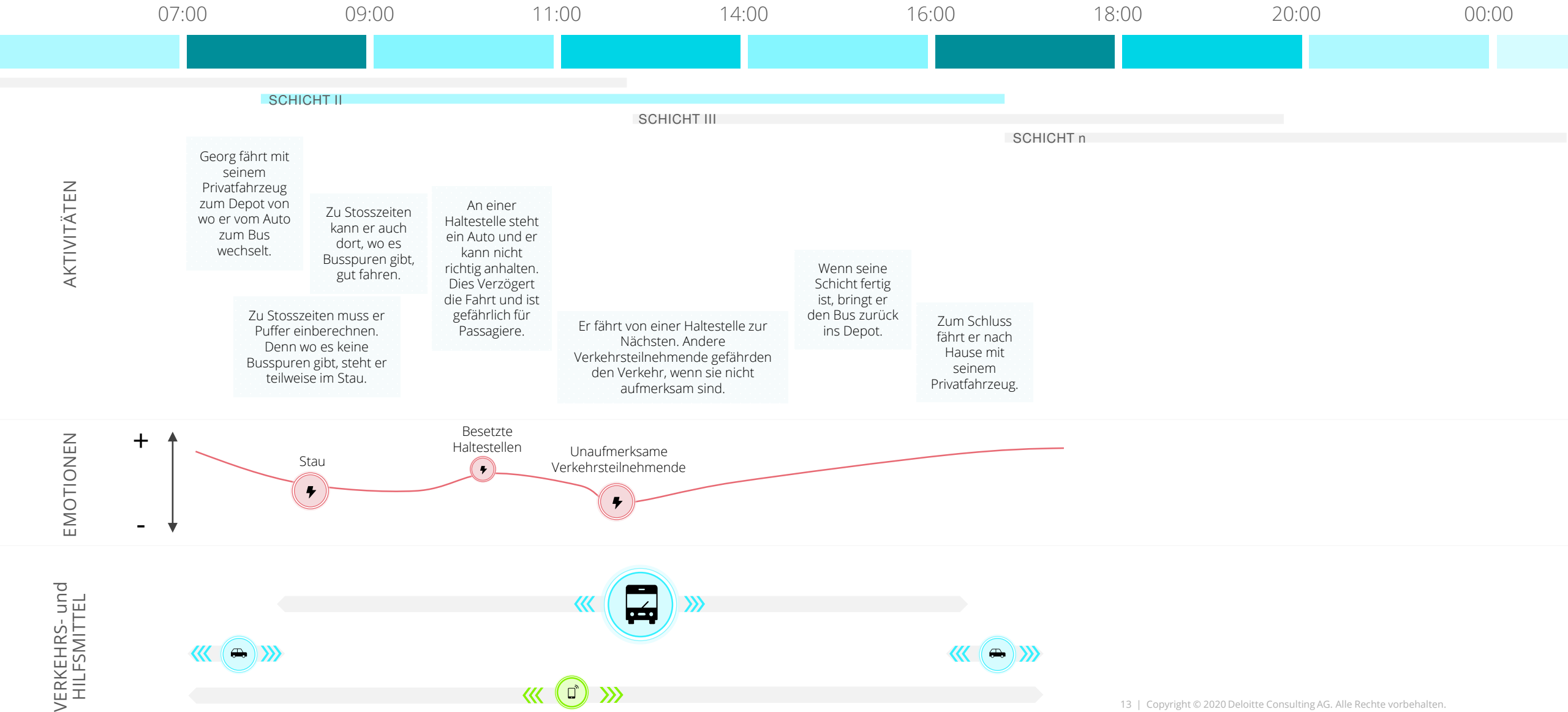
untersch. Routen  ähnl. Routen






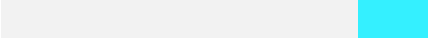

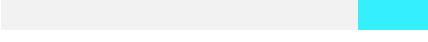

## WEITERE MERKMALE

- Im Winter wird er von den anderen Verkehrsteilnehmenden gebremst

# Georg, der öffentliche Chauffeur



# Merkmale des Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Marcel,

## Der gewerbliche Chauffeur



### WER BIN ICH

„Mit meinen Kollegen teilen wir uns mehrere Schichten auf, um rund um die Uhr zur Verfügung zu stehen. Kunden halten uns an wenn wir zurück zum Halteplatz fahren und buchen uns per Telefon, Mail oder App. Unsere Aufträge sind in der Regel spontan. Gewisse Arbeiten sind jedoch planbar und geben unserem Tagesablauf eine gewisse Struktur. Vor allem bei Stosszeiten finde ich meine Arbeit stressig, da andere Verkehrsteilnehmende einen grossen Einfluss auf meine Leistung haben und ich den Verkehr als aggressiv empfinde.“

### BEDÜRFNISSE

- **Verfügbare Halteplätze**  
Genügend gut situierte Halteplätze sind wichtig, um Leerfahrten zu vermeiden
- **Verständnis von Verkehrsteilnehmenden**  
Ist zentral, um seine Kunden möglichst nah zum eigentlichen Zielort zu bringen.

### HÜRDEN IM ALLTAG

- **Fehlende Halteplätze ausserhalb Zug**  
Mehr Halteplätze in Nachbargemeinden werden erwünscht
- **Stimmung im Verkehr**  
Aggressiver Verkehr bei Stosszeiten haben einen direkten Einfluss auf Marcells Wohlbefinden
- **Unerfahrene Verkehrsteilnehmende**  
Neue Verkehrsmittel (bspw. E-Trotti) werden als gefährlich betrachtet

### INTERAKTIONEN

- Mit Fussgänger, welche auf der Strasse wenig Aufmerksamkeit zeigen
- Mit den Kunden
- Mit der Zentrale, die manchmal Aufträge weiterleitet
- Mit weiteren Verkehrsteilnehmenden da Marcel 80% der Zeit im Verkehr aktiv ist

### ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



### WEITERE MERKMALE

- Marcel wünscht sich, mehr Busspuren mitbenutzen zu können. Dies würde sein Leben erleichtern
- Zu Stosszeiten und in späten Stunden am Wochenende sind mehr private Chauffeure im Einsatz

# Marcel, der gewerbliche Chauffeur

05:00

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

20:00

SCHICHT I

SCHICHT II

SCHICHT n

AKTIVITÄTEN

Marcel fährt zur Arbeit.

Marcel beginnt seinen Tag in der Zentrale, wo er sein Dienstfahrzeug abholt.

Kurz vor Beginn der Stosszeit trifft er viele Kollegen in der Zentrale und tauscht sich aus.

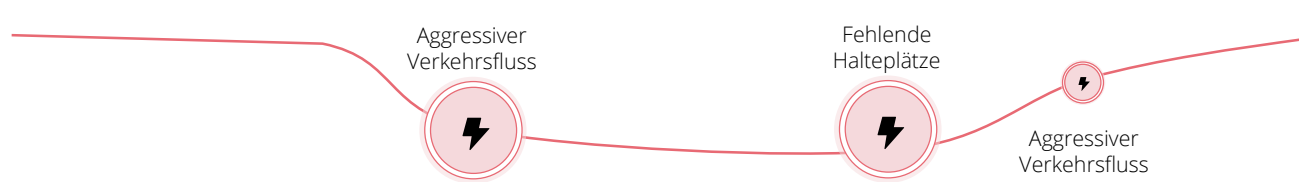
Marcel wartet beim Halteplatz auf seinem ersten/nächsten Kunden.

Zu Stosszeiten braucht er mehr Zeit, um Kunden zu befördern und kann dadurch weniger Kunden bedienen.

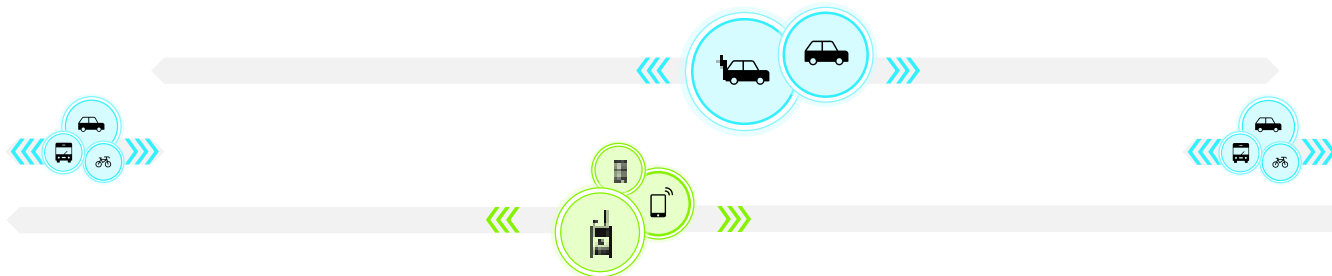
Manche Kunden winken ihn heran. Andere werden über die Zentrale, über Funk, vermittelt.

Wenn seine Schicht fertig ist, fährt er in die Zentrale zurück und wechselt das Fahrzeug.

EMOTIONEN

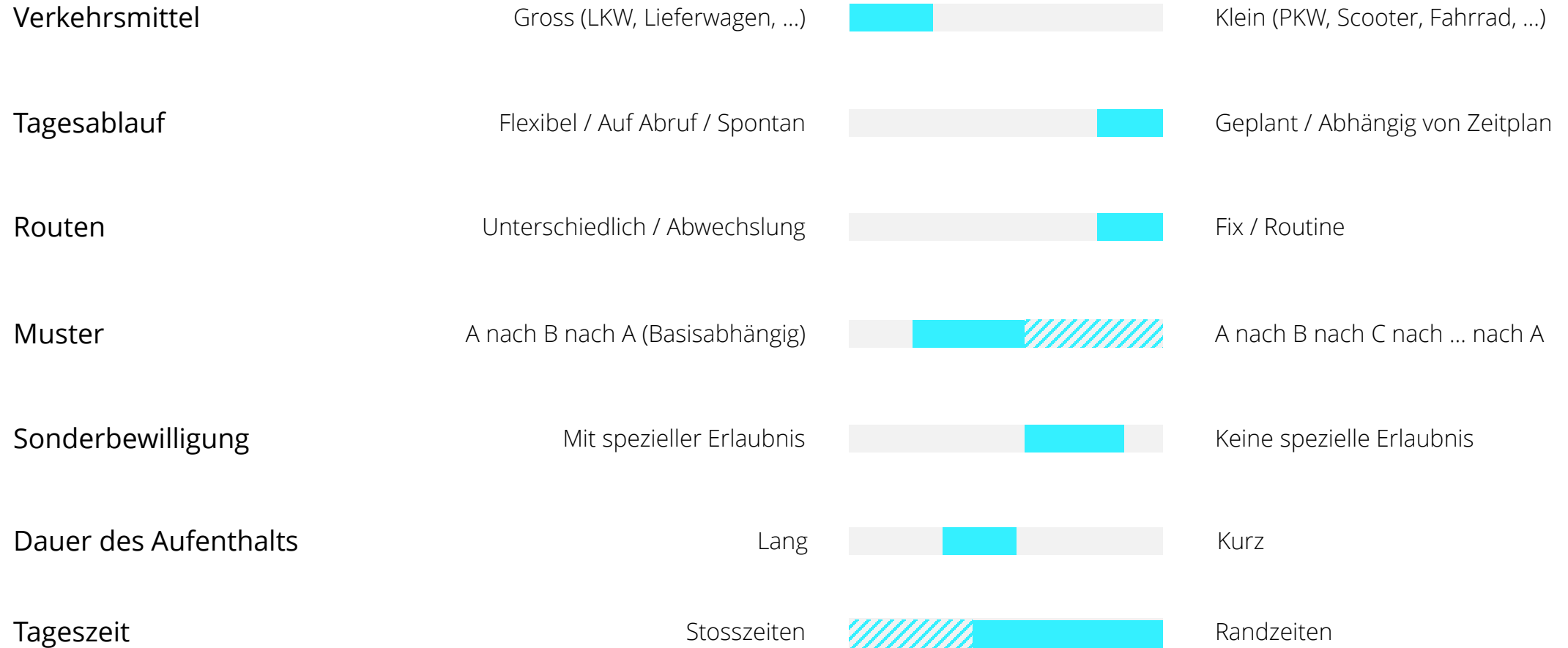


VERKEHRS- und HILFSMITTEL





# Merkmale des Verkehrsverhaltens



# Christoph, Der Grosslieferant

## WER BIN ICH

„Als Grosslieferant arbeite ich anti-zyklisch zu Stosszeiten im Verkehr. Ich bin meist schon sehr früh unterwegs und erledige meine ersten Mandate noch bevor die anderen Verkehrsteilnehmende auf der Strasse sind. Ich bleibe in der Regel 15 bis 45 Minuten bei einem Kunden (Restaurant und Grosshandeln Filialen) und fahre dann zum Nächsten. Oft muss ich mehrmals zum gleichen Kunden zurück. Zwischen Kunden fahre ich oft in die Zentrale zurück, um Ware zu entsorgen und neue Ware zu laden.“

## BEDÜRFNISSE

- **Freie Güterumschlagzonen**  
Um einen effizienten und unkomplizierten Warenumsschlag zu sichern, braucht es Güterumschlagzonen. Wenn möglich mit festen Abladerampen direkt bei den Verkaufsstellen
- **Zuverlässiger Verkehrsfluss**  
Verspätungen in der Lieferung haben grosse Konsequenzen. Seine Kunden sind auf ihn angewiesen
- **Breite Parkplätze ausserhalb der Stadt**  
Um einen Teil des LKWs abzustellen

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Schwierige Anlieferung**  
Aufgrund schlechten Rampen, zu kleinen/ fehlenden/ von Privatwagen besetzten Güterumschlagzonen. Verursacht Suchverkehr
- **Legale Einschränkungen**  
Beschränkte Zufahrten am Abend und Fahrverbote gehören zu den Frustrationen
- **Stau**  
Die Ware muss in einem fixen Zeitraum geliefert oder entsorgt werden. Der Stau ist jedoch schwer einschätzbar

## INTERAKTIONEN

- Andere Verkehrsteilnehmende sind vor der Grösse des Fahrzeugs überfordert, zeigen wenig Verständnis und sind ungeduldig
- Guter Kontakt mit den Kunden, um Vertrauen zu gewinnen und teilweise freier Zugang zum Lager zu sichern
- Wissensaustausch mit Mitbewerbern
- Mit Polizei in Kontakt wegen Abstellplätze

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Im Sommer fängt Christoph eine Stunde früher an
- Die letzte Schicht endet um 21.00
- Am Samstag hat er mehr Mühe seine Tätigkeiten zu erledigen aufgrund hohem Einkaufsverkehr
- Tipps und Tricks im Verkehr kennt nur er, da er schon lange als Grosslieferant arbeitet

# Christoph, der Grosslieferant

03:00

05:00

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

SCHICHT I

SCHICHT II

SCHICHT n

AKTIVITÄTEN

Christoph fängt seinen Tag zwischen 3 und 4 Uhr an. Er fährt mit seinem Privatfahrzeug zur Zentrale.

Er stellt sicher, dass die Ware in seinen Lastwagen geladen wird.

Dann fährt er zu der ersten Filiale und kommt zwischen 5 und 6 Uhr dort an.

Er sucht eine freie Güterumschlagzone und bleibt 15mn bis 45mn vor Ort.

Sobald der Auftrag erledigt ist, fährt er weiter zur nächsten Filiale. Jetzt gibt es mehr Verkehr und er verspätet sich.

Dort sucht er eine Güterumschlagzone. Leider ist die vor der Filiale besetzt und er sucht während 20 Minuten eine Neue.

Dann fährt er zurück in die Zentrale, entsorgt was zu entsorgen ist und lädt neue Ware ein.

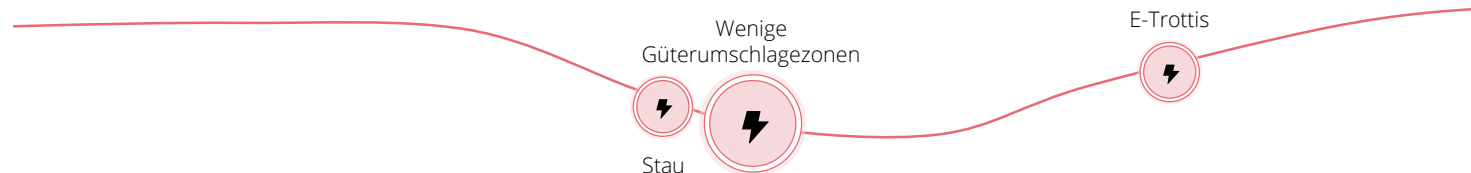
Er fährt zur nächsten Filiale und macht dasselbe bis sein LKW leer ist.

Er nimmt in jeder Filiale auch alles mit, was zu entsorgen ist.

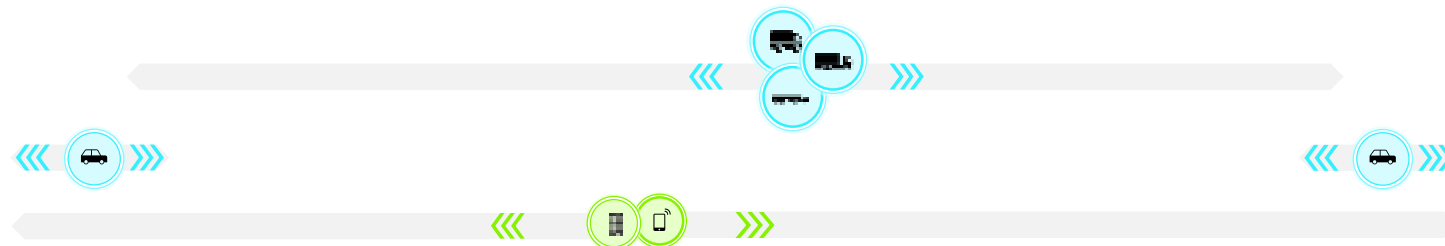
Später fährt er zu den letzten Filialen und erledigt somit seine letzten Aufträge. Am meisten stressen ihn unaufmerksame Fussgänger und E-Trottis.

Wenn seine Schicht fertig ist, fährt er mit seinem Privatfahrzeug zurück nach Hause.





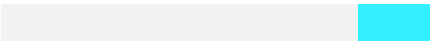
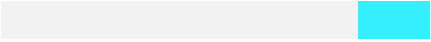

EMOTIONEN



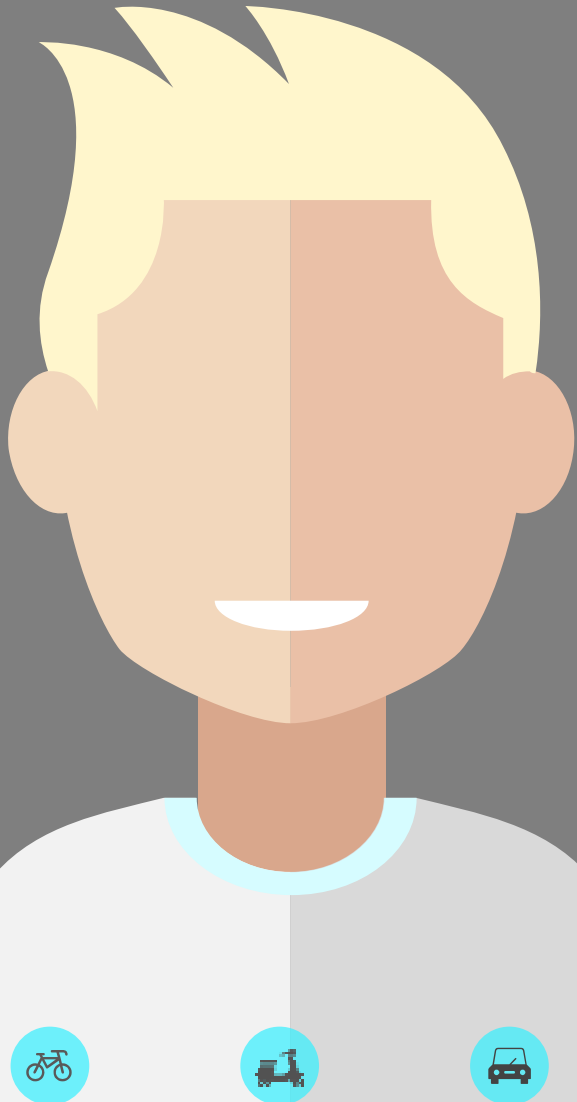
VERKEHRS- und HILFSMITTEL



# Merkmale des Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Lukas, Der Kleinlieferant



## WER BIN ICH

„Als Angestellter eines Gewerbes in der Stadt Zug, liefere ich auf Abruf (Spontanaufträge) und manchmal auch geplant (Daueraufträge) Ware. Ich halte nur kurz bei jedem Kunden für den Güterumschlag an und fahre dann direkt zum nächsten Kunden weiter. Da ich abhängig von meiner Basis bin, muss ich regelmässig wieder zurück. Zusätzlich zu der Ware, die ich liefere brauche ich wenige Hilfsmittel. Ich bin wenn möglich mit dem Fahrrad/ Motorrad unterwegs und steige auf das Auto um, wenn ich grössere Aufträge habe oder das Wetter schlecht ist.“

## BEDÜRFNISSE

- **Pünktlichkeit**  
Lukas ist auf gute Verkehrsbedingungen/ einen zuverlässigen Verkehrsfluss angewiesen
- **Platz zum Anhalten**  
Möglichkeit, um vor der Tür/ am Zielort kurz anhalten zu können
- **Hochqualitative Auftragserfüllung**  
Strassenzustand, welcher es ihm ermöglicht, sicher zu seinem Zielort zu kommen/ unbeschädigte Ware zu liefern

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Stau auf Hauptverkehrsachsen**  
Da er Stosszeiten nicht vermeiden kann, muss er Puffer einplanen. Der Druck und Stress steigt, um rechtzeitig in guter Qualität liefern zu können
- **Baustellen-/ Quartierzufahrten**  
Quartierzufahrten sind schwierig. Er verliert Zeit
- **Schlechte/ Gefährliche Beding. für Velos**  
Autos und Schnee (im Winter) versperren die Velostreifen

## INTERAKTIONEN

- Mit anderen Verkehrsteilnehmenden, welche oft unkonzentriert oder schlecht sichtbar sind
- Mit Kunden
- Telefonisch oder via Software (App) mit den Kollegen im Büro
- Interaktion mit Behörden. Auf ein Entgegenkommen der Polizei angewiesen

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Im Winter muss er auf das Auto umsteigen und ist somit langsamer und kann weniger Aufträge erfüllen
- Er wünscht sich mehr Velowegen
- Er muss immer öfter in einem bestimmten Zeitfenster oder am Abend liefern

# Lukas, der Kleinlieferant

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

20:00

00:00

SCHICHT I: bspw. ein Velokurier

SCHICHT II: bspw. Ein Lieferant einer Druckerei

SCHICHT n: bspw. Ein Pizzalieferant

AKTIVITÄTEN

Lukas fährt ins Office, um die ersten Aufträge abzuholen.

Ob Spontan- oder Daueraufträge, Lukas fährt von einem Kunden zum Nächsten. Er hält nie lange an und sucht deshalb keinen offiziellen Parkplatz. Er will jedoch so nah an der Tür sein wie möglich.

Nachdem er die Ware bei ein paar Kunden geliefert hat, muss Lukas zurück in die Zentrale.

Dort lädt er die neue Ware ein und fährt zu den nächsten Kunden.

Ob Spontan- oder Daueraufträge, Lukas fährt von einem Kunden zum Nächsten. Bei Stosszeiten plant er Puffer ein, um seine Aufträge rechtzeitig liefern zu können.

Eine Mittagspause macht er wenn es zeitlich passt. Manchmal später am Nachmittag.

Wenn seine Schicht fertig ist, fährt er zurück in die Zentrale.

Dann wechselt er das Fahrzeug und fährt zu seinen privaten Terminen.



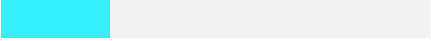




EMOTIONEN



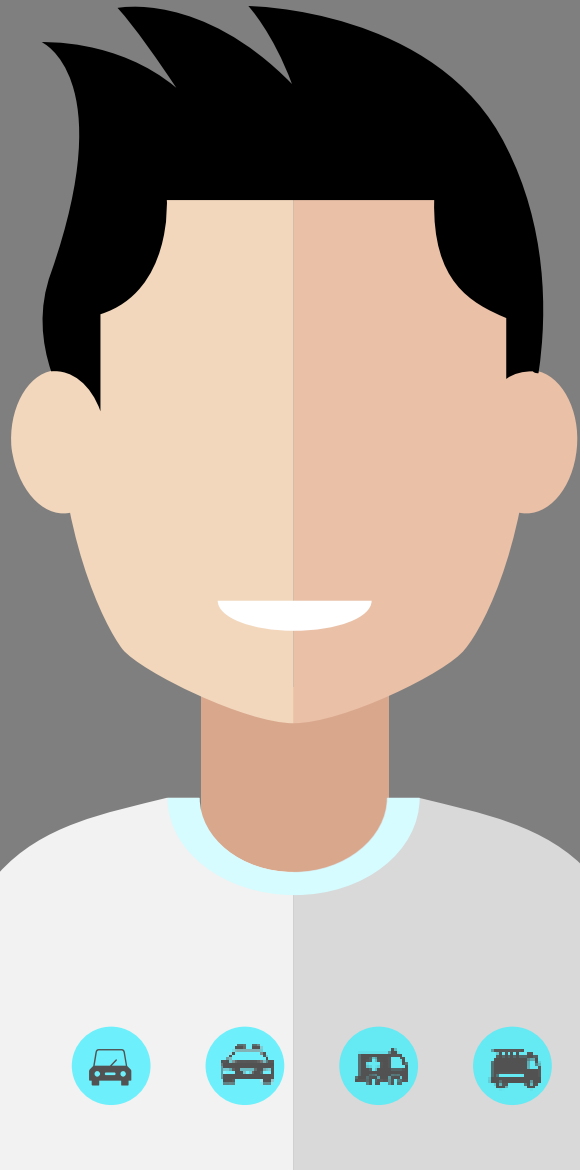
VERKEHRS- und HILFSMITTEL



# Merkmale des Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Vincent, Der Helfer



## WER BIN ICH

„Als Helfer, bin ich auf Abruf im Einsatz. Ich muss immer Einsatzbereit sein und habe deshalb meinen Fahrzeug immer in der Nähe. Aus diesem Grund bin ich auf Parkplätze in der Nähe meines Startorts angewiesen. Ich fahre entweder direkt zum Einsatzort oder zu meinem Stützpunkt. Wenn wir dann am Einsatzort sind, nehmen wir uns den Platz für Fahrzeuge, den wir brauchen. Unsere Routen sind nicht planbar aber wir fahren immer über die Hauptachsen, um möglichst direkt zu unserem Ziel zu fahren.“

## BEDÜRFNISSE

- **Guter Verkehrsfluss**  
Er muss fahren können, um schnell und sicher zum Einsatzort und Stützpunkt zu kommen. Auch ohne Blaulicht
- **Privatfahrzeug am Startort abstellen**  
Er muss parken können, sowohl am Stützpunkt als auch am Arbeitsort
- **Aufmerksamkeit**  
Er hängt von aufmerksamen Verkehrsteilnehmenden ab, um schnell zu seinem Ziel zu kommen

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit**  
Diese Zonen bremsen oder machen Vincent strafbar. Bodenschwellen sind für ihn gefährlich und sehr ärgerlich
- **Hürden am Rand der Strasse**  
Aufgrund Baustellen/ Hecken/ Bäumen ist es schwierig, für Andere auszuweichen
- **Hürden auf der Strasse**  
Bushaltestellen und Engpässe auf der Strasse haben einen schlechten Einfluss auf den Verkehrsfluss

## INTERAKTIONEN

- Die anderen Verkehrsteilnehmende reagieren unterschiedlich, manche sind überfordert, aber die meisten versuchen auszuweichen. Die Verkehrsteilnehmende, die überfordert sind, verhindern Vincent, wenn er auf dem Weg zum Einsatzort ist
- Vincent interagiert mit der Zentrale und seine Kollegen via Funk und Telefon

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  \_\_\_\_\_ planbar

parken \_\_\_\_\_  fahren

untersch. Routen \_\_\_\_\_  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Hohe Abhängigkeit an einem spezifischen Fahrzeug, welches er sehr gut kennen muss
- Schnelles und ausserplanmässiges Einrücken



# Vincent, der Helfer

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

20:00

00:00

SCHICHT I

SCHICHT II

SCHICHT n

AKTIVITÄTEN

Vincent fährt jeden Morgen mit seinem Privatfahrzeug zur Arbeit.

Er fängt seinen normalen Arbeitstag an.

Oft fährt über die Hauptachsen, um schnell zu sein.

Einmal vor Ort, stellt er sein Fahrzeug da ab wo es gerade passt.

Dort sucht er einen Parkplatz in der Nähe, so dass er bei Bedarf möglichst schnell einrücken kann. Er findet nicht immer einen.

Sobald er aufgerufen wird, holt er sein Auto und fährt zum Stützplatz. Ohne Blaulicht hat er keine spezielle Erlaubnis.

Andere Verkehrsteilnehmende stehen ihm im Weg.

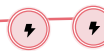
Bodenschwellen nerven ihn, da sie ihn bremsen und gefährlich sein können.

Er erledigt seinen Auftrag und fährt zurück zur Arbeit oder nach Hause.

EMOTIONEN



Stau



Unsicherheit

20-/30-Tempo Zonen

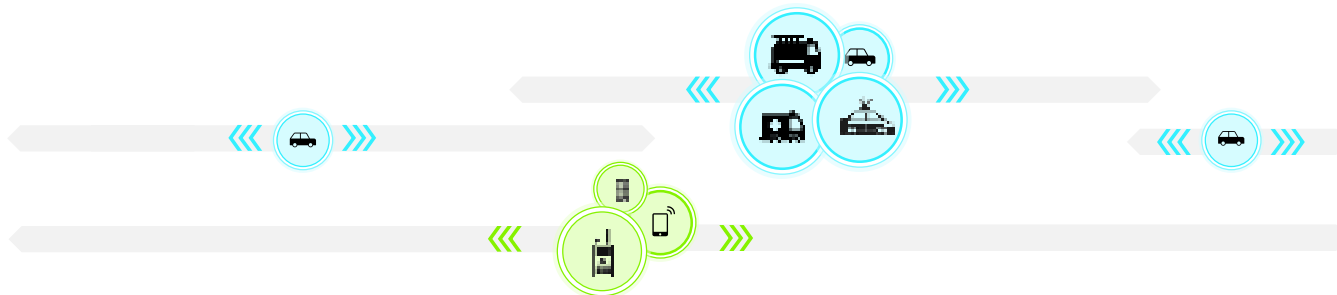


Hürden am Rand der Strasse


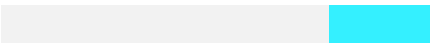
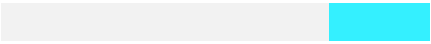
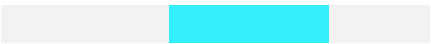
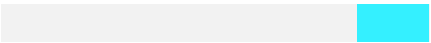




Bodenschwellen

VERKEHRS- und HILFSMITTEL



# Merkmale des Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Stefanie, Die Botin



## WER BIN ICH

„Als Produktlieferant (Briefe, Pakete, Mahlzeiten, usw.), mache ich jeden Tag eine fixe Route. Ich liefere Ware, teilweise gegen Unterschrift, und fahre direkt zum nächsten Kunden. Mein Ziel ist es, alles rechtzeitig zu liefern und, möglichst früh fertig zu sein. Ich habe in der Planung den hohen Verkehr zu Stosszeiten einberechnet und somit meine Route optimiert. Je dichter meine Planung, umso besser.“

## BEDÜRFNISSE

- **Guter Verkehrsfluss**  
Um bei möglichst vielen Kunden in einem kleinen Zeitraum Pakete/ Ware liefern zu können, ist sie auf einen geordneten und aufgeräumten Strassenraum angewiesen
- **Gegenseitige Rücksicht**  
Nur mit Rücksicht von anderen Verkehrsteilnehmenden und Einwohnern kann sie ihre Arbeit schnell erledigen

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Zufahrten zur Tür/ zum Briefkasten**  
Geparkte Fahrzeuge stehen im Weg
- **Erhöhtes Unfallrisiko**  
Neue Verkehrsmittel (bspw. E-Trottis) erhöhen den Verkehrsvolumen mit unerfahrenen Fahrer
- **Stau**  
Da sie einen fixen Zeitplan folgen muss, kann sie Stosszeiten nicht vermeiden. Je länger sie im Stau bleibt, umso länger muss sie arbeiten

## INTERAKTIONEN

- Mit (unzufriedenen) Anwohnern, da sie oft im Weg steht
- Mit Fussgänger, welche auf der Strasse wenig Aufmerksamkeit zeigen
- Manchmal mit den Kunden (bspw. wenn sie eine zusätzliche Leistung erbringen muss)

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Sie ist 100% abhängig von ihrem Fahrzeug und könnte ohne ihre Arbeit nicht erledigen
- Manchmal kann sie mit dem Zustellfahrzeug nach Hause. Ansonsten fährt sie zurück ins Zentrum (bspw. Postverteilzentrum) und holt ihren PW ab
- Immer öfter muss am Abend zugestellt werden

# Stefanie, die Botin

05:00

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

20:00

SCHICHT I

SCHICHT II

SCHICHT n

AKTIVITÄTEN

Stefanie fängt ihren Tag um 05:00 an.

Sie fährt in die Zentrale (Bspw. Kantonsspital, Postverteilzentrum) und wechselt ihr Fahrzeug.

Sobald sie die Ware geladen hat, fängt sie ihre Tour an und fährt von einer Tür zur Nächsten.

Zu Stosszeiten kann sie den Stau nicht umgehen und verliert Zeit.

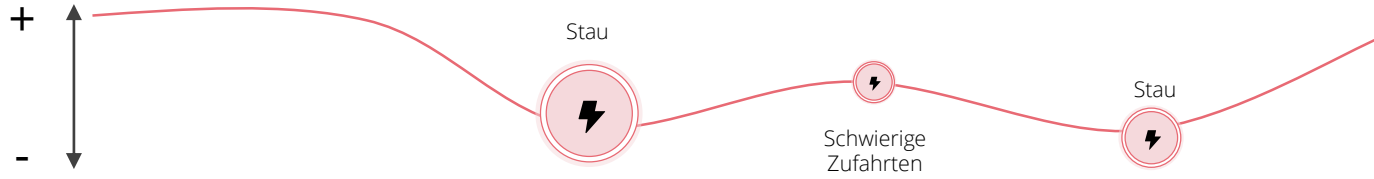
Sie hält nie lange an ausser wenn sie eine Zusatzleistung erbringen muss (bspw. Unterschrift bekommen)

Sie kennt ihre Route gut aber manche Zufahrten sind einfach schwierig. Es ist für sie schwierig mit ihrem Fahrzeug bis zum Briefkasten/ zur Tür zu kommen.

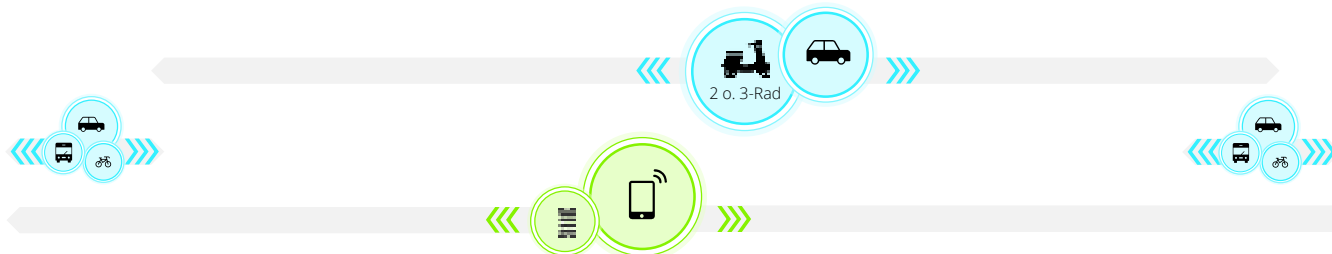
Über den Mittag ist es schwierig, das Fahrzeug abzustellen. Deshalb macht sie lieber keine Pause. Sie verliert zusätzlich Zeit über den Mittag, da das Verkehrsvolumen grösser wird.

Da sie mit ihrer Schicht fertig ist, bringt sie ihr Fahrzeug in die Zentrale zurück. Manchmal fährt sie mit ihrem Zustellfahrzeug nach Hause.



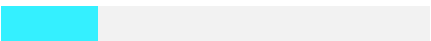




EMOTIONEN



VERKEHRS- und HILFSMITTEL



# Merkmale seines Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Stefan, Der Handwerker



## WER BIN ICH

„Als Handwerker fahre ich täglich mit meinem Servicewagen zu meinen Kunden. Jeder Tag ist unterschiedlich, manchmal besuche ich 8 Kunden pro Tag, manchmal nur 1. In der Regel bleibe ich lang vor Ort, um meinen Auftrag zu erledigen. Mit meiner Handwerkerkarte kann ich auf vorgegebenen Parkplätze parken. Leider ist die Anzahl zu gering oder der Standort oft zu weit weg von meinem Einsatzort, dass ich mein Fahrzeug an einem anderen Ort abstellen muss.“

## BEDÜRFNISSE

- **Möglichst nah parken**  
Er braucht eine hohe Anzahl an Handwerkerplätze, welche möglichst nah an dem Einsatzort sind und länger als 30 Minuten zur Verfügung stehen
- **Rücksicht von Verkehrsteilnehmende**  
Da er oft an unbekanntem Orte im Einsatz ist und nicht immer weiss wo parken, braucht er Verständnis von Verkehrsteilnehmende (und Anwohnern)

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Schwierige Zufahrten**  
Wenn er weit weg parken muss, ist es schwierig, weil sein Werkzeug schwer ist
- **Stau in die/ aus der Stadt**  
Er fährt täglich am Morgen in die Stadt und am Abend aus der Stadt, da seine Aufträge in der Stadt sind
- **Dichtestress**  
Stefan hat mit seinem Servicewagen Mühe mit den engen und vollen Strassen

## INTERAKTIONEN

- Mit Fussgänger, welche auf dem Handy sind oder Musik hören
- Mit Velofahrer, welche die Regeln nicht einhalten
- Mit dem Chef/ der Chefin für Folgeaufträge
- Mit dem Kunden

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Stefan darf sein Servicewagen nach Hause nehmen und kann somit seinen Tag von zu Hause anfangen. Er muss nicht zuerst zur Zentrale fahren
- Er ist auf sein Fahrzeug angewiesen, da er sein Werkzeug von einem Kunden zum Nächsten bringen muss

# Stefan, der Handwerker

05:00

07:00

09:00

11:00

14:00

16:00

18:00

20:00

AKTIVITÄTEN

Kurz vor 07:00 fängt Stefan seinen Tag an. Er fährt mit seinem Servicewagen direkt zu seinem ersten Kunden. Wenn er am Vorabend nicht mit dem Servicewagen nach Hause gefahren ist, fährt er zuerst in die Zentrale, um sein Fahrzeug und Werkzeug abzuholen.

Dort sucht er einen Handwerkerplatz und stellt sein Serviceauto so nah wie möglich zu seinem Einsatzort ab.

Er lässt sein Auto am gleichen Ort bis er seinen Auftrag erledigt hat.

Dann fährt er zum nächsten Kunden.

Die Zufahrt zu seinem nächsten Kunden ist schwierig. Er parkt weiter weg und muss sein schweres Werkzeug tragen.

Eine Mittagspause macht er da wo er gerade seinen Auftrag erledigt. Er vermeidet den Stadtzentrum, um keine Zeit zu verlieren.

Er lässt sein Auto am gleichen Ort bis er seinen Auftrag erledigt hat.

Um 17:00 geht sein Arbeitstag zu Ende und er fährt nach Hause. Da er zu Stosszeiten aus der Stadt fährt, steckt er regelmässig im Stau.

EMOTIONEN

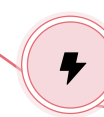


Schwierige Zufahrten



Lage der Handwerkerparkplätze

Stau



VERKEHRS- und HILFSMITTEL



# Merkmale seines Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten



# Stefano,

## Der junge Bürger



### WER BIN ICH

„Ich bin ein junger Bürger, der in der Ebene wohnt. Allgemein, bin ich mit der Verkehrssituation und mit den Freiräumen sehr zufrieden. In meiner Freizeit bin ich oft zu Fuss unterwegs, ansonsten bewege ich mich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln – ich besitze ein Halbtax – oder mit dem Velo. Da ich ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein habe, besitze ich kein Auto.“

### BEDÜRFNISSE

- **Guter Fahrplankontakt & Pünktlichkeit**  
Da er stark auf die Qualität des öffentlichen Verkehrs angewiesen ist
- **Viele Freiräume ohne Verkehr**  
Er wünscht sich eine hohe Anzahl und qualitativ gute Freiräume in seiner Wohnungsumgebung
- **Ausreichende Velowege**  
Der Ausbau der Veloinfrastruktur würde sein Alltag erleichtern

### HÜRDEN IM ALLTAG

- **Mangelnde Sicherheit im Strassenverkehr**  
An verschiedenen Stellen wird die Sicherheit bemängelt, besonders in Bezug auf den Veloverkehr
- **Schlechte Bedingungen für den Veloverkehr**  
Eine zu geringe Anzahl an Velowege und wenig Aufmerksamkeit von anderen Verkehrsteilnehmenden gehören zu den Frustrationen des jungen Bürgers

### INTERAKTIONEN

- Mit anderen Verkehrsteilnehmenden

### ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren


untersch. Routen  ähnl. Routen



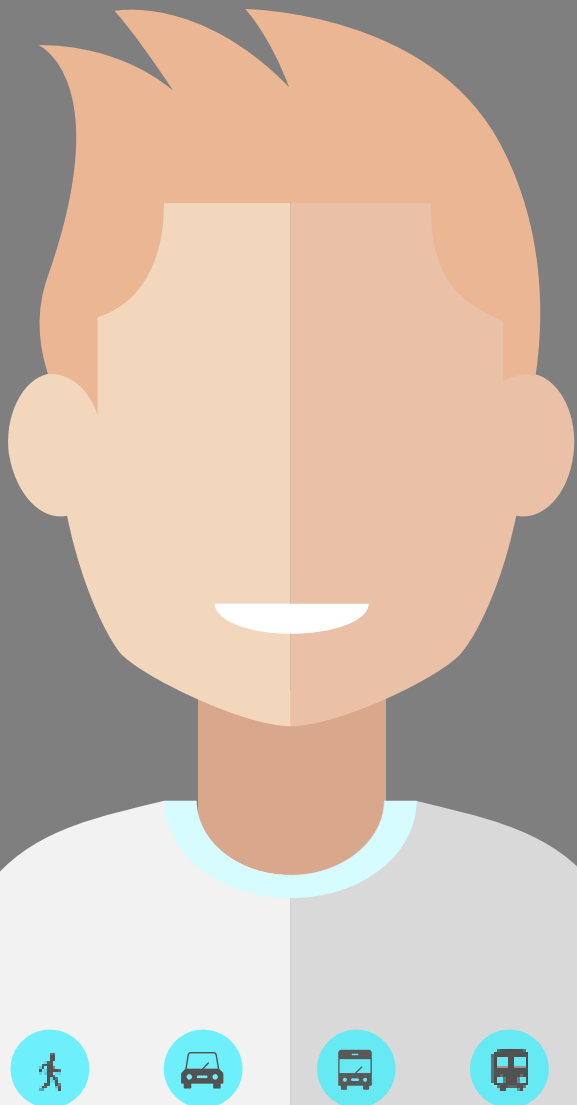
### WEITERE MERKMALE

- Stefano erkennt das Potenzial von Mobilitäts-Apps
- Er steigt auf das Veloverleihangebot um, wenn sein Velo gerade nicht zur Hand ist

# Merkmale seines Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan		Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung		Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)		A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang		Kurz
Tageszeit	Stosszeiten		Randzeiten

# Benjamin, Der Berufstätige



## WER BIN ICH

„Ich wohne am Zugerberg und arbeite in Zürich. Als Familienvater, besitze ich ein Auto, weil das für mich sehr praktisch ist. Ich bin mit der Verkehrssituation zufrieden, fahre jedoch auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und besitze ein Halbtax. In der Freizeit bin ich oft zu Fuss unterwegs. Ich bin auch mit den Freiräumen in Zug zufrieden.“

## BEDÜRFNISSE

- **Guter Verkehrsfluss**  
Da er oft mit seinem Auto unterwegs ist, und dies auch zu Stosszeiten
- **Unterhalt des Strassennetzes**  
Benjamin wünscht sich zuverlässige/ gute Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Verkehrsüberlastungen zu Stosszeiten**  
Verstopfte Strassen und Staus zählen zu seinen Frustrationen
- **Parkplatzmangel**  
Er berichtet von geringer Verfügbarkeit an Parkplätzen am Wohn- oder Zielort
- **Mangel an Sicherheit im Strassenverkehr**  
Eine Gefährdung von Fussgängern/innen durch E-Bikes oder (E-)Trottis wird wahrgenommen

## INTERAKTIONEN

- Mit anderen Verkehrsteilnehmenden

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



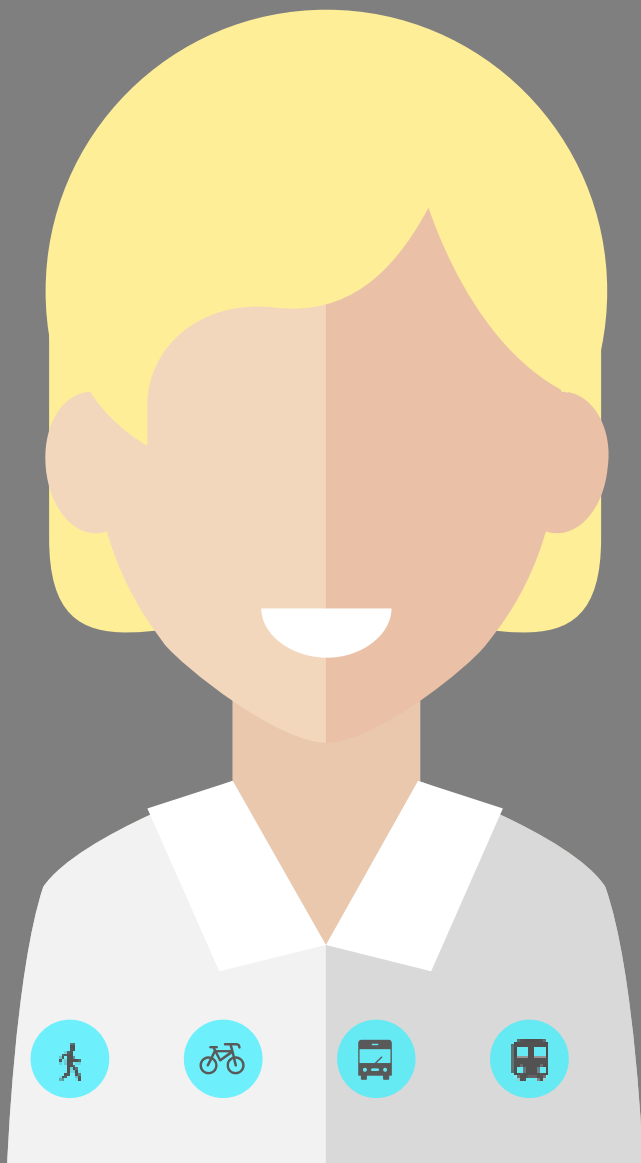
## WEITERE MERKMALE

- Benjamin könnte sich vorstellen, das eigene Fahrzeug auf einer Carsharingplattform anzubieten

# Merkmale seines Verkehrsverhaltens

Verkehrsmittel	Gross (LKW, Lieferwagen, ...)		Klein (PKW, Scooter, Fahrrad, ...)
Tagesablauf	Flexibel / Auf Abruf / Spontan	 n/a	Geplant / Abhängig von Zeitplan
Routen	Unterschiedlich / Abwechslung	 n/a	Fix / Routine
Muster	A nach B nach A (Basisabhängig)	 n/a	A nach B nach C nach ... nach A
Sonderbewilligung	Mit spezieller Erlaubnis		Keine spezielle Erlaubnis
Dauer des Aufenthalts	Lang	 n/a	Kurz
Tageszeit	Stosszeiten	 n/a	Randzeiten

# Patricia, Die Rentnerin



## WER BIN ICH

„Ich bin vor Kurzem in Ruhestand gegangen. Allgemein, bin ich mit den Freiräumen und der Mobilitätssituation zufrieden. Ich bin öfters mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, da ich ein Generalabonnement (oder Mehrfahrtenkarten) besitze. Ansonsten bewege ich mich auch mit meinem E-Bike und in der Freizeit, zu Fuss.“

## BEDÜRFNISSE

- **Guter Fahrplankontakt**  
Ein guter Fahrplankontakt trägt ihrer Meinung nach zur Qualität des öffentlichen Verkehrs bei
- **Pünktlichkeit**  
Sie muss sich auf den öffentlichen Verkehr verlassen können
- **Möglichst viele Freiräumen ohne Verkehr**  
Sie wünscht sich eine hohe Anzahl und qualitativ gute Freiräume in ihrer Wohnungsumgebung

## HÜRDEN IM ALLTAG

- **Mangel an Sicherheit im Strassenverkehr**  
Eine Gefährdung von Fussgängern/innen durch E-Bikes oder (E-)Trottis wird wahrgenommen
- **(Leichte) Lärmbelastung**  
Sie ist von dem Lärm der anderen Verkehrsteilnehmenden belastet
- **Schlechte Bedingungen für den Veloverkehr**  
Mangelnde Velowege und wenig Aufmerksamkeit von anderen Verkehrsteilnehmenden

## INTERAKTIONEN

- Mit anderen Verkehrsteilnehmenden

## ARBEITSWEISE

Wenn unterwegs...

spontan  planbar

parken  fahren

untersch. Routen  ähnl. Routen



## WEITERE MERKMALE

- Patricia ist an der Technologie interessiert und würde gerne Mobilitäts-Applikationen ausprobieren

# Was erwarten Verkehrsteilnehmende von der Stadt Zug?

	Der öffentliche Chauffeur	Der gewerbliche Chauffeur	Der Grosslieferant	Der Kleinlieferant	Der Helfer	Die Botin	Der Handwerker	Der junge Bürger	Der Berufstätige	Die Rentnerin
1. Die Sicherheit auf den Strassen erhöhen	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
2. Den Verkehrsfluss zu Stosszeiten / bei erhöhter Anzahl Verkehrsteilnehmenden verbessern	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
3. Die Planbarkeit des Verkehrsflusses durch Echtzeit Information erhöhen <sup>1</sup>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
4. Den Zugang zu Quartieren und Baustellen vereinfachen				<input checked="" type="radio"/>		<input checked="" type="radio"/>				
5. Die Bedingungen des Veloverkehrs verbessern				<input checked="" type="radio"/>				<input checked="" type="radio"/>		<input checked="" type="radio"/>
6. Verkehrsleitelemente <sup>2</sup> wie Temposchwellen den Bedürfnissen gewerblicher Verkehrsteilnehmenden anpassen			<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		<input checked="" type="radio"/>			
7. Gesetze und Vorgaben <sup>3</sup> stärker an sich veränderten Kundenbedürfnissen des gewerblichen Verkehrs anpassen			<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		<input checked="" type="radio"/>			
8. Die Verfügbarkeit von spezifischen Halteplätze optimieren		<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				<input checked="" type="radio"/>			

<sup>1</sup> Wie kann mittels Informationen zu Baustellen oder Unfällen den Individualverkehr befähigt und Stau vermieden werden?

<sup>2</sup> Verkehrsleitelemente wie verkehrsberuhigende Elemente oder Verkehrsschilder zur Information von Hindernissen (z.B. enge Strassenabschnitte)

<sup>3</sup> Gesetze und Vorgaben wie Ruhezeiten oder Zufahrtsbewilligungen

# Was löst diese Bedürfnisse aus? (I/III)

## Bedürfnisse

1. Die Sicherheit auf den Strassen erhöhen

2. Der Verkehrsfluss zu Stosszeiten/ bei erhöhter Anzahl Verkehrsteilnehmenden verbessern

## Verbesserungspotenzial

- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Freihaltung der E-Trottis von Parkplätzen und Bürgersteigen sicherstellen, sodass die Strassensicherheit verbessert wird?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Aufmerksamkeit von E-Trotti Fahrer sicherstellen, sodass für erhöhte Strassensicherheit gesorgt ist?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Aufmerksamkeit von Fussgängern sicherstellen, sodass die Strassensicherheit gegeben ist?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Fussgänger sichtbar machen, sodass die Strassensicherheit gegeben ist?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Regeleinhaltung von Fahrradfahrern sicherstellen, sodass für Strassensicherheit vorgesorgt ist?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmer die Sichtbarkeit und Konzentration untereinander fördern, sodass die Verkehrssicherheit verbessert wird?
- Wie können wir für den öffentlichen Verkehr das Anhalten von Fahrzeugen auf den Busstreifen, resp. Bushaltestellen verhindern, sodass für erhöhte Strassensicherheit gesorgt ist?
- Wie können wir für Blaulicht, resp. grosse Verkehrsteilnehmende, die übrigen Verkehrsteilnehmenden sensibilisieren, sodass diese bei Verkehrssituationen nicht überfordert sind?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende den Verkehr zu Stosszeiten auf den Hauptverkehrsachsen und bei den Nadelöhren so beeinflussen, sodass dieser nicht aggressiv oder stressig rüberkommt?
- Wie können wir für Verkehrsteilnehmende den Verkehrsfluss bei Grossveranstaltungen steuern, sodass dieser besser ist und Stau vermieden werden kann?

# Was löst diese Bedürfnisse aus? (II/III)

Bedürfnisse	Verbesserungspotenzial
3. Die Planbarkeit des Verkehrsflusses erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende allfällige Baustellen und Unfälle aufzeigen, sodass unerwarteter Stau und Routenwechsel vermieden wird?</li> </ul>
4. Den Zugang zu Quartiere und Baustellen vereinfachen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende Quartier- und Baustellenzufahrten sicherstellen, sodass diese frei sind?</li> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende Platz bei Quartier- und Baustellenzufahrten sicherstellen, sodass diese anhalten können?</li> </ul>
5. Die Bedingungen des Fahrradverkehrs verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für Fahrräder die Verkehrsbedingungen (bspw. Anzahl Fahrradwege, Ausweichmöglichkeiten) anpassen, sodass sich diese verbessern?</li> <li>• Wie können wir für Fahrräder die Verkehrsbedingungen anpassen, sodass diese sicher sind?</li> <li>• Wie können wir für Fahrräder die Fahrradwege anpassen, sodass diese von Autos nicht versperrt werden?</li> <li>• Wie können wir für Fahrräder die Fahrradwege von Schnee im Winter freihalten, sodass diese nutzbar sind?</li> </ul>
6. Die Verkehrsleitelemente (bspw. Temposchwellen) den Bedürfnissen gewerblicher Verkehrsteilnehmenden anpassen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende die Verkehrsleitelemente in Zonen mit begrenztem Tempo anpassen (bspw. Temposchwellen), sodass diese den Anforderungen gerecht werden?</li> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende Ausweichmöglichkeiten sicherstellen, sodass diese wenn nötig ausweichen können? (bspw. Baustellen, Hecken, Bäume)</li> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende (besonders mit grösseren Verkehrsmitteln) zu Stosszeiten Platz auf der Strasse sicherstellen, sodass dieses nicht von Stosszeiten behindert werden?</li> </ul>



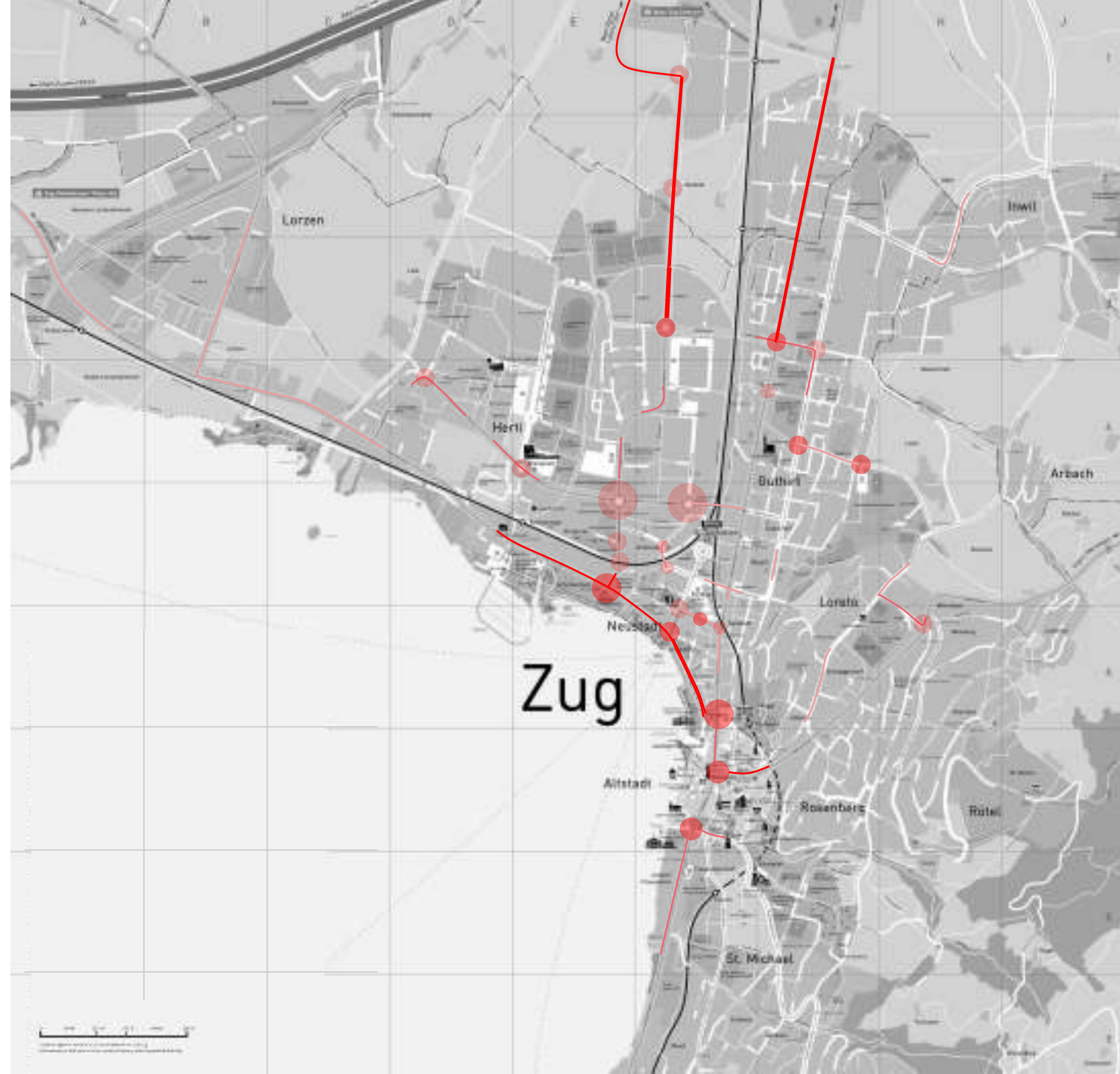
# Was löst diese Bedürfnisse aus? (III/III)

Bedürfnisse	Verbesserungspotenzial
<p>7. Gesetze und Vorgaben stärker an sich veränderten Kundenbedürfnissen des gewerblichen Verkehrs anpassen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für gewerblichen Verkehr die Vorgaben ändern, sodass diese auf die veränderten Kundenbedürfnisse angepasst sind?</li> <li>• Wie können wir für Verkehrsteilnehmende begrenzte Zufahrten und Fahrverbote ändern, sodass diese auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden angepasst sind?</li> </ul>
<p>8. Die Verfügbarkeit von spezifischen Halteplätze optimieren</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie können wir für Berufsverkehrsteilnehmende Halteplätze sicherstellen, sodass diese verfügbar sind?</li> <li>• Wie können wir für gewerbliche Chauffeure Möglichkeiten schaffen, sodass Leerfahrten und Sucherverkehr vermieden werden?</li> <li>• Wie können wir für Berufsverkehrsteilnehmende die Halteplätze (bspw. Taxihalteplatz, Lieferantenparkplatz, Güterumschlagzone, Handwerkerparkplatz) so platzieren, sodass diese am relevanten Standort für die jeweilige Zielgruppe sind?</li> <li>• Wie können wir für Lieferanten die Infrastruktur anpassen, sodass diese den Anforderungen der Lieferanten (bspw. bzgl. Rampen) genügt?</li> <li>• Wie können wir für Berufsverkehrsteilnehmende die Freihaltung spezifischer Halteplätze sicherstellen, sodass diese auch deren Halteplätze nutzen können?</li> </ul>

# Einschätzung der Hindernisse<sup>1</sup>

## SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG DER PAIN POINTS

- Die Fussgänger sind nicht aufmerksam (bspw. Neustadt, Gubel- und Dammstrasse)
- Es gibt zu viele Ampeln, die den Verkehr verlangsamen (bspw. Baarerstrasse)
- Am Abend, gibt es oft Stau nach Aussen (bspw. Inwilerriedstrasse). Am Morgen, gibt es oft Stau nach Innen (bspw. Chamerstrasse)
- Tiefe (<4M.) Durchfahrten (bspw. Guggiweg)
- Es gibt systematisch Stau bei Kreuzungen wo der Verkehr von oben kommt (bspw. Aegeristrasse, Zugerbergstrasse)
- 30er Zonen mit Schwellen sind für den Blaulicht Verkehr gefährlich (bspw. Widenstrasse und Tellenmattstrasse)
- Stau auf Hauptachsen auch wegen Bussen (und bei Kreiseln) und bei Stosszeiten können kaum vermieden werden



# Inhalt

## 1 **Verkehrsverhalten** Ergebnisse aus den Fokusgruppen und der GFS Studie

## 2 **Synthese** Herausforderungen in Zug

# Verkehrsverhalten: Abgeleitete Fragestellungen<sup>1</sup>

## Alle Verkehrsteilnehmende

---



- Wie können wir die Sicherheit auf den Strassen erhöhen?
- Wie können wir den Verkehrsfluss zu Stosszeiten / bei erhöhter Anzahl Verkehrsteilnehmenden verbessern?
- Wie können wir die Einschätzbarkeit des Verkehrsflusses erhöhen?

## Spezifische Verkehrsteilnehmende

---



- Wie können wir den Zugang zu Quartiere und Baustellen vereinfachen?
- Wie können wir die Bedingungen des Veloverkehrs verbessern?
- Wie können wir Verkehrsleitelemente<sup>2</sup> (bspw. Bodenschwellen) den Bedürfnissen gewerblicher Verkehrsteilnehmenden anpassen?
- Wie können wir Regulierungen stärker an sich veränderten Kundenbedürfnissen des gewerblichen Verkehrs (eCommerce) anpassen?
- Wie können wir die Verfügbarkeit von spezifischen Halteplätzen optimieren?

<sup>1</sup> Die Fragestellungen wurden aus den vier Fokusgruppen abgeleitet

<sup>2</sup> Verkehrsleitelemente wie verkehrsberuhigende Elemente oder Verkehrsschilder zur Information von Hindernissen (z.B. enge Strassenabschnitte)