Herzlich Willkommen!

Unterägeri

Workshop – Verkehrsberuhigende Massnahmen

Höfnerstrasse

Mühlegasse

Lindengasse

Lorzenstrasse

20. Februar 2025 (Kultroom 15)

Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Ziele

Folgende Themen sollen mit Ihnen geklärt werden:

- Akzeptanz von verkehrsberuhigenden Massnahmen
- Bedürfnisse: Entflechtungen, Parkplätze, Wegverbindungen, etc.
- Anliegen: Defizite, Lärm, Sicherheit, Aufwertungen etc.
- Bereitschaft private Grundstücke mit einzubeziehen

Ablauf

Ablauf des heutigen Abends

19:00	Input-Präsentation
19:40	Workshop Teil 1
20:20	Pause (mit Verpflegung)
20:35	Workshop Teil 2
21:15	Zusammenfassung Workshop / Ausblick

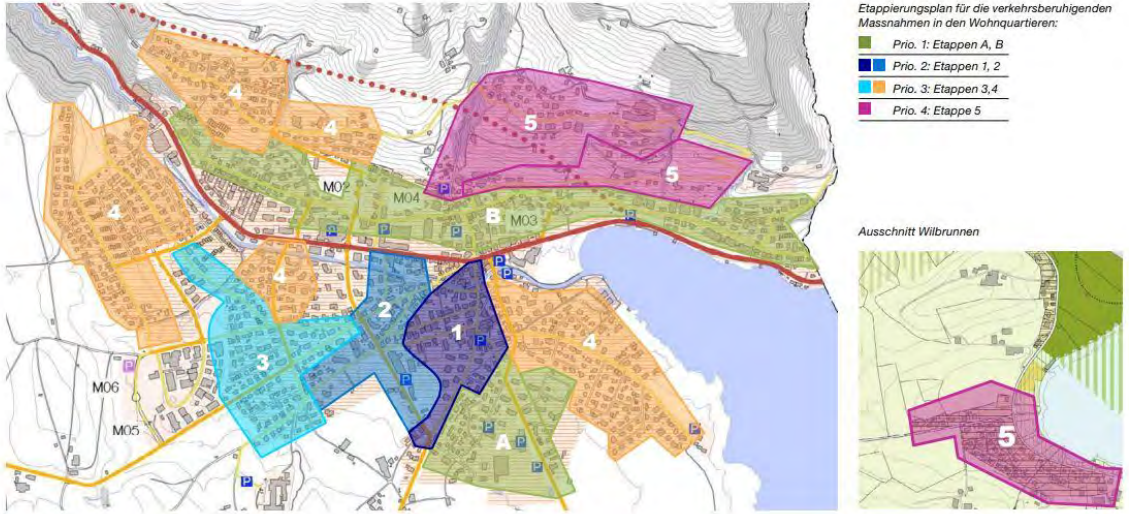
Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Ausgangslage

- Richtplanung 2023: Prüfung Einführung verkehrsberuhigte Zonen in den Quartierstrasse
- Pilotprojekt Schönenbühlstrasse in Umsetzungsphase
- Alte Landstrasse in Umsetzungsphase

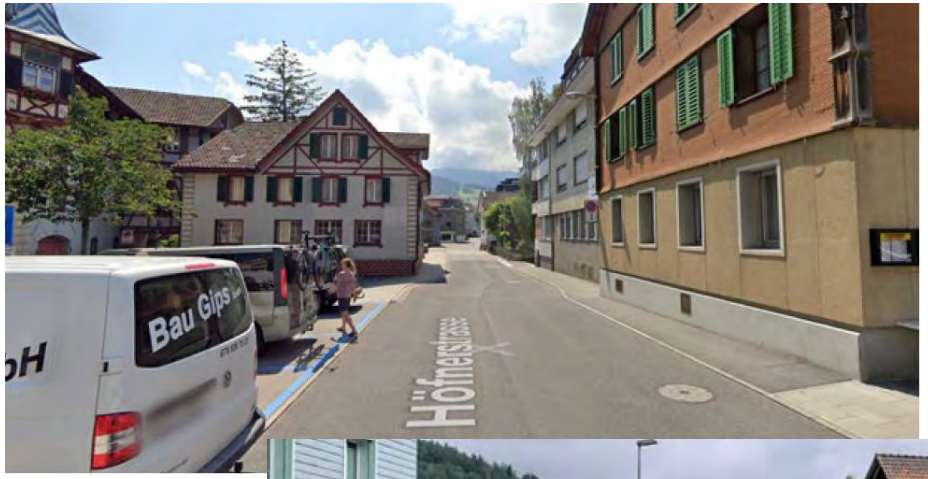
Unterägeri setzt auf Verkehrssicherheit: Einführung von Tempo-30-Zonen mit partizipativer Planung

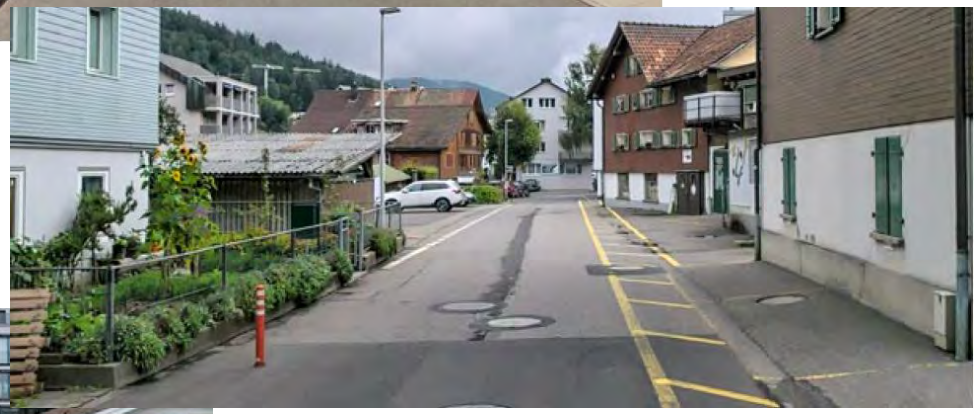


Ausgangslage

Defizite:

- Schmale Fahrbahnbreiten
- Befahrbare Trottoirs (tiefer Randabschuss)
- Viele Wechsel der Strassenseite für Fussgänger/innen
- Unklare Vortrittsregelungen an Kreuzungen
- Teilw. 50 km/h zu hohes Tempo für die Situation
- Sichtweiten
- Unklare Markierungen





Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"

Für die Einführung einer **Begegnungszone ist die Erstellung eines Verkehrsgutachtens nicht mehr vorgeschrieben.** Da sich aber die Vortrittsregelung zu Gunsten der Fussgänger ändert, ist für die Signalisationsbewilligung ein Projekt mit den baulichen Massnahmen nach wie vor zentral.

Einfacheres Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen
Ab 1.1.2023 können Tempo-30-Zonen wie die übrigen Verkehrsanordnungen und -beschränkungen, aus den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen eingeführt werden (mit Publikation und Rechtsmittel).

Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"

- In Wohnquartieren muss die Begegnungszone als ein Garten mit fliessendem Übergang zu den angrenzenden Wohnhäusern gedacht werden.
- Damit eine Begegnungszone funktioniert, reicht es nicht aus, wenn die Autos mit Tempo 20 fahren.
- Vielmehr muss die Strasse ein «Möglichkeitsraum» sein. Man muss sich dort wohlfühlen.
- Damit das gelingt, muss man sich mit der «Kultur der Strasse» vertraut machen.

Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"

Herausforderungen

Auflösung der gewohnten Ordnung: mit Fahrverkehr gemeinsam genutzte Flächen

…erfordern Kompetenzen zur Interaktion und Kommunikation.

Fehlt aufgrund Seheinschränkung die Übersicht…

…fehlt die Möglichkeit, mittels Augenkontakt oder Handzeichen zu kommunizieren

…können Konflikte nicht aktiv vermieden werden.

Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"

Es gibt gute Gründe, in Begegnungszonen Bereiche zu schaffen, in denen das Gehen und der Aufenthalt für eine Ruhepause, ein Gespräch oder ein Spiel ohne Konflikte mit dem Fahrverkehr möglich sind.

Sensible Nutzergruppen, allen voran Kinder, Menschen mit altersbedingten, psychischen, sensorischen oder Mobilitätseinschränkungen benötigen Gehbereiche, die frei von Fahrverkehr sind.

Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"

Fazit

- Zukünftig wird eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Quartierstrassen eher die Regel als die Ausnahme sein.
- Die Einführung wird zwar vereinfacht werden, trotzdem ist der Strassenraum so zu gestalten, dass die Geschwindigkeit der Autofahrer angepasst wird.
- Eine Begegnungszone (20 km/h) bedeutet ein Wechsel der Vortrittsregelung und muss sehr sorgfältig umgesetzt werden.
- Der Strassenraum ist noch sorgfältiger zu gestalten und soll auf die Situation (Quartier / Zentrum) abgestimmt sein. Zum Gelingen muss auch der "betriebliche Zustand" (genügend Belebung) stimmen.

Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen

- Temporeduktion gemeindeweit auf den Erschliessungsstrassen innerhalb von Wohnzonen
- Wichtige Sammelstrassen und Hauptstrasse bleiben Tempo 50
- Siedlungskammern mit einheitlichem Zonencharakter; einheitliche Zonenregimes, Option inkl. geregelter Parkierung
- Option Tempo 30 im Zentrum auf der Hauptstrasse (Zeitachse eher nach Inbetriebnahme Umfahrungstunnel)

Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen

Massnahmen (Konzept)

- Eingangstor
- Klarer Zonenübergang
- Tor
- Rack
- …oder auch nur Signal

Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen

Massnahmen (Konzept)

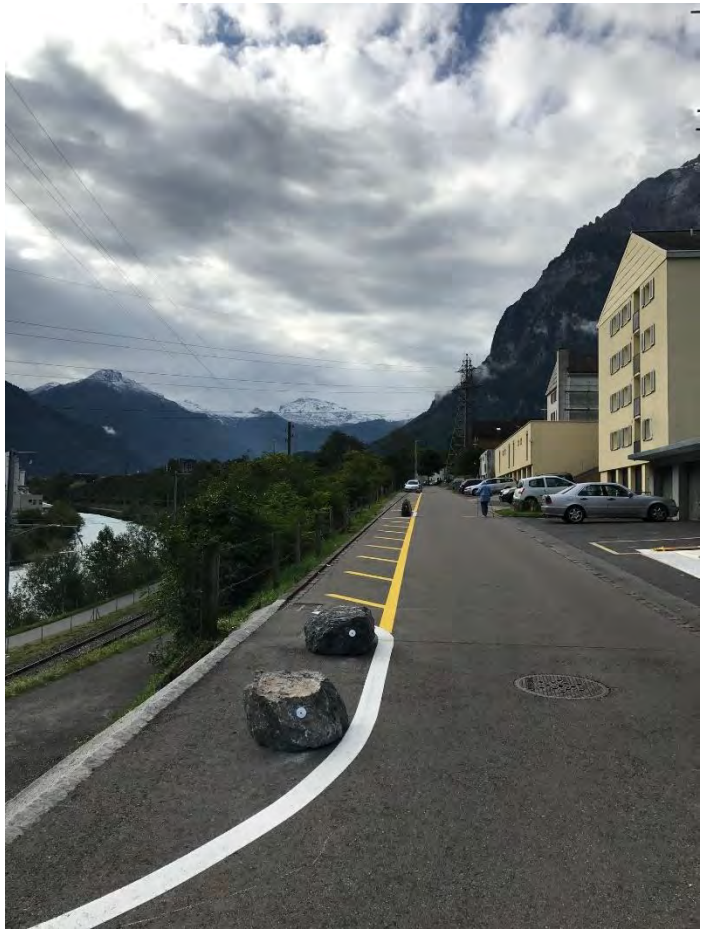
- Rechtsvortritt als Regel

auf Nebenstrasse

Grundkonzept verkehrsberuhigende Massnahmen

Massnahmen (Konzept)

- Seitliche Einengungen

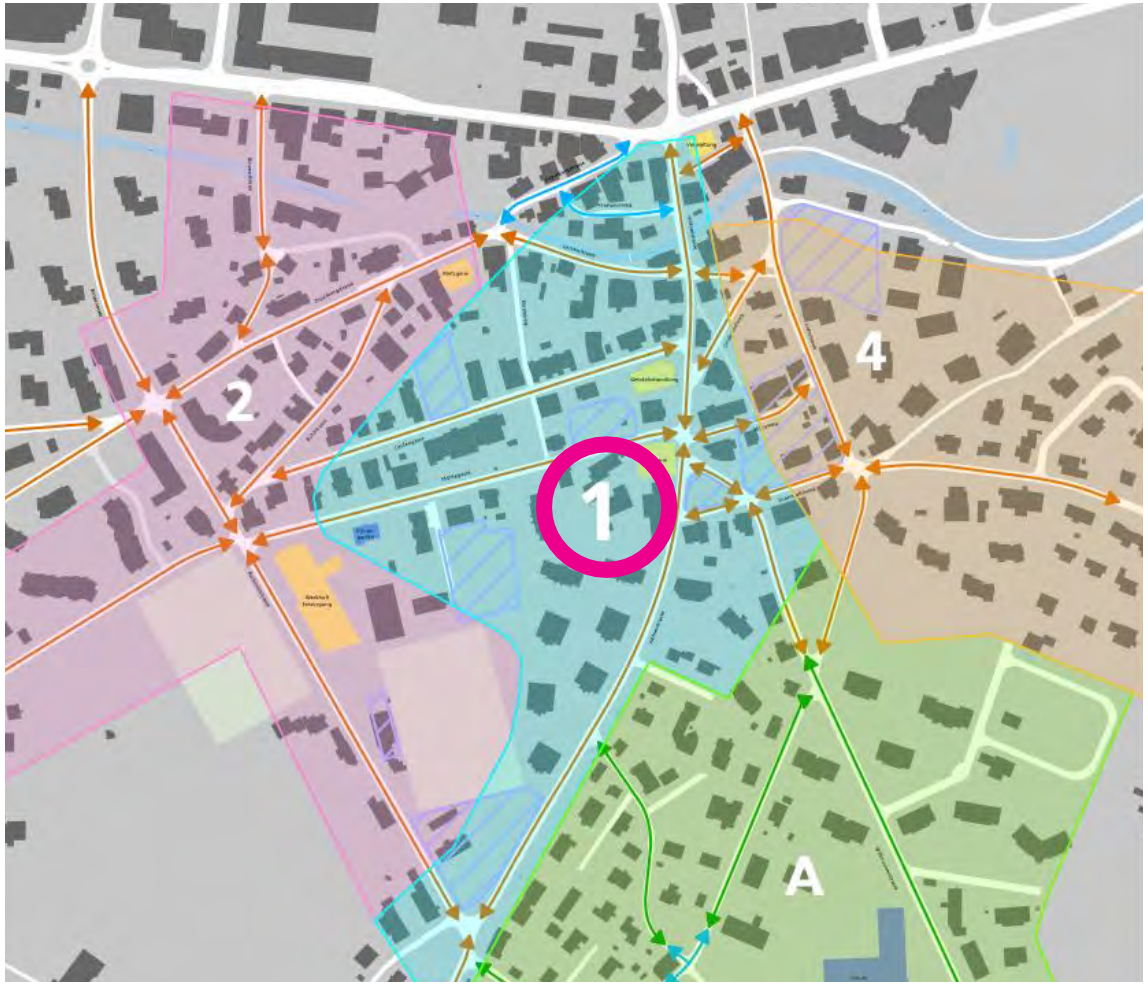


Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept Verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Geplante Niedergeschwindigkeitszonen



Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Strassenklassierung gemäss Verkehrsrichtplan

Legende

- Projektperimeter
- Hauptstrasse
- Sammelstrasse
- kommunale Erschliessungsstrasse

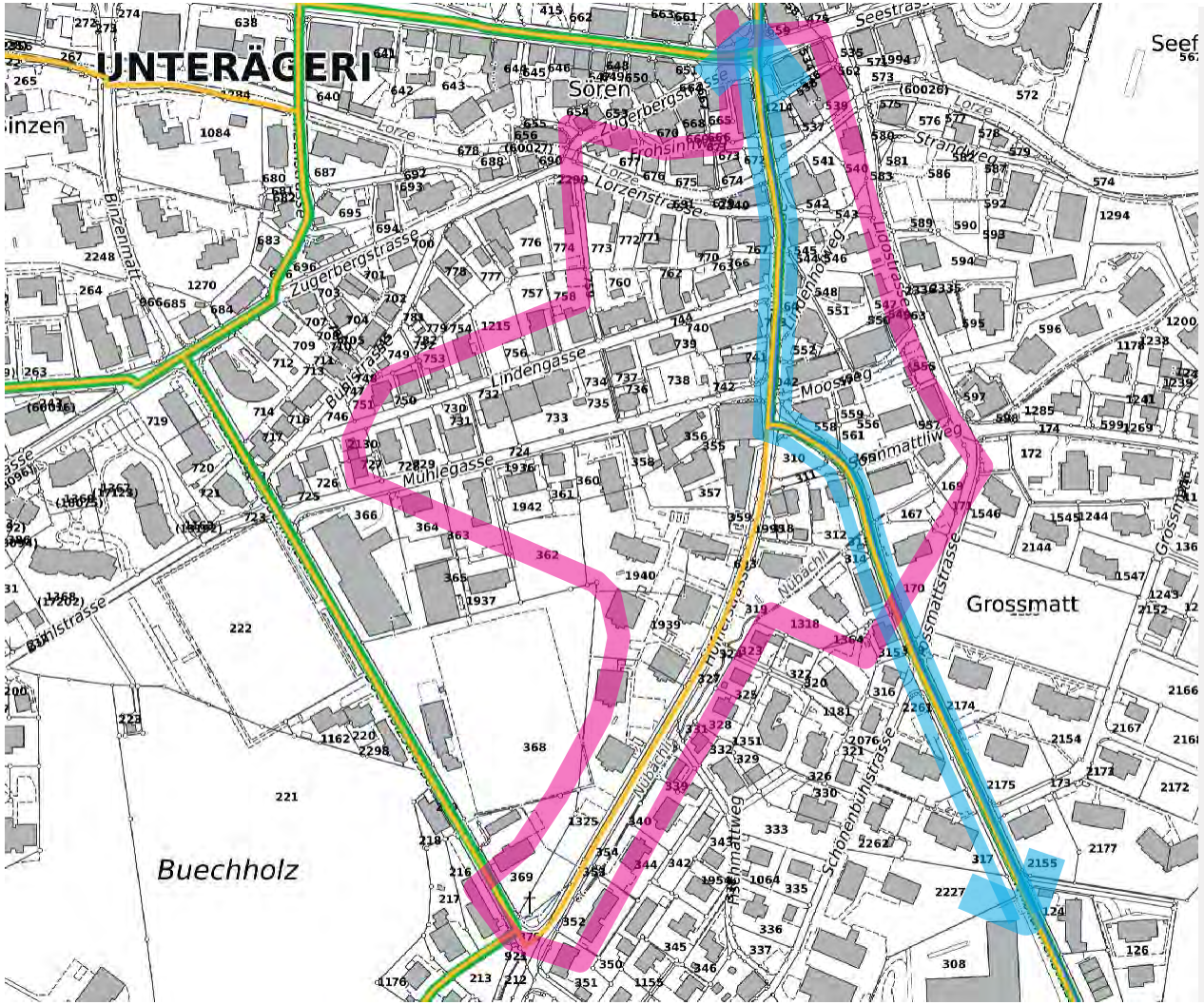
Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Verkehrsaufkommen; Zählung November 2014

- **Höfnerstrasse Nord:**
  DTV = 1830 bis 2600 Fahrzeuge
- **Höfnerstrasse Süd:**
  DTV = ca. 550 Fahrzeuge
- **Lindengasse:**
  DTV = 280 bis 390 Fahrzeuge
- **Mühlegasse: DTV = 1150 Fahrzeuge**
- **Lorzenstrasse: DTV = 830 Fahrzeuge**
- Zugerbergstrasse West:
  DTV = 2200 bis 2500 Fahrzeuge
- Zugerbergstrasse Ost (BZ):
  DTV = ca. 1000 Fahrzeuge

Analyse des Ortes

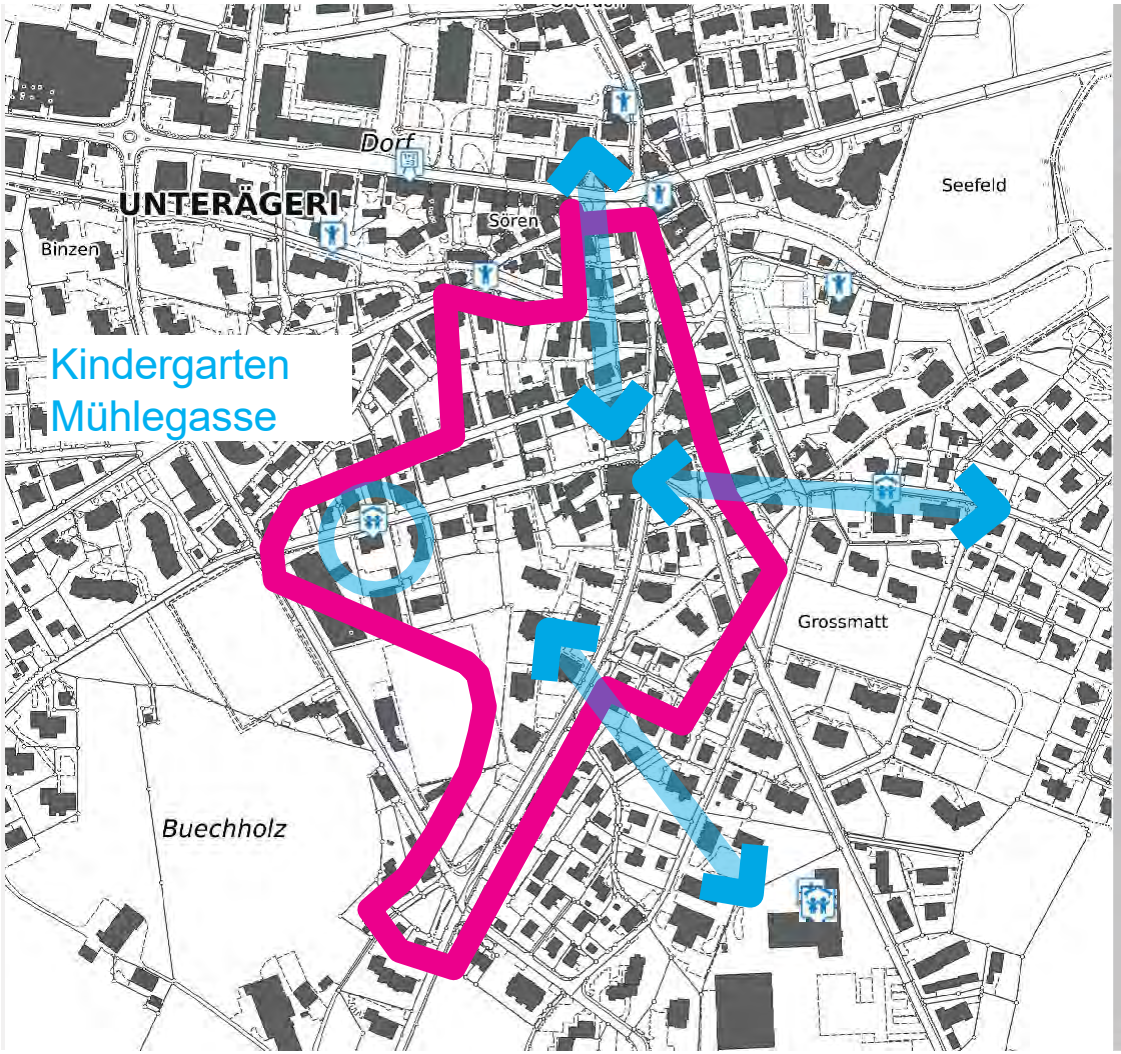
Strassencharakterisierung
Fuss- und Veloverkehr; SchweizMobil, kantonale Klassierungen



- Gelb: Wanderwegnetz
- Grün: SchweizMobil Wanderwege: Unterägeri-Weg (Höfnerstrasse - Wilbrunnenstrasse, hindernisfrei)
  Alpenpanorama-Weg: Zug - Unterägeri (Zugerbergstrasse - Binzenstrasse)
- Blau: SchweizMobil Velorouten Herzroute: Zug - Einsiedeln (Höfnerstrasse - Wilbrunnenstrasse)

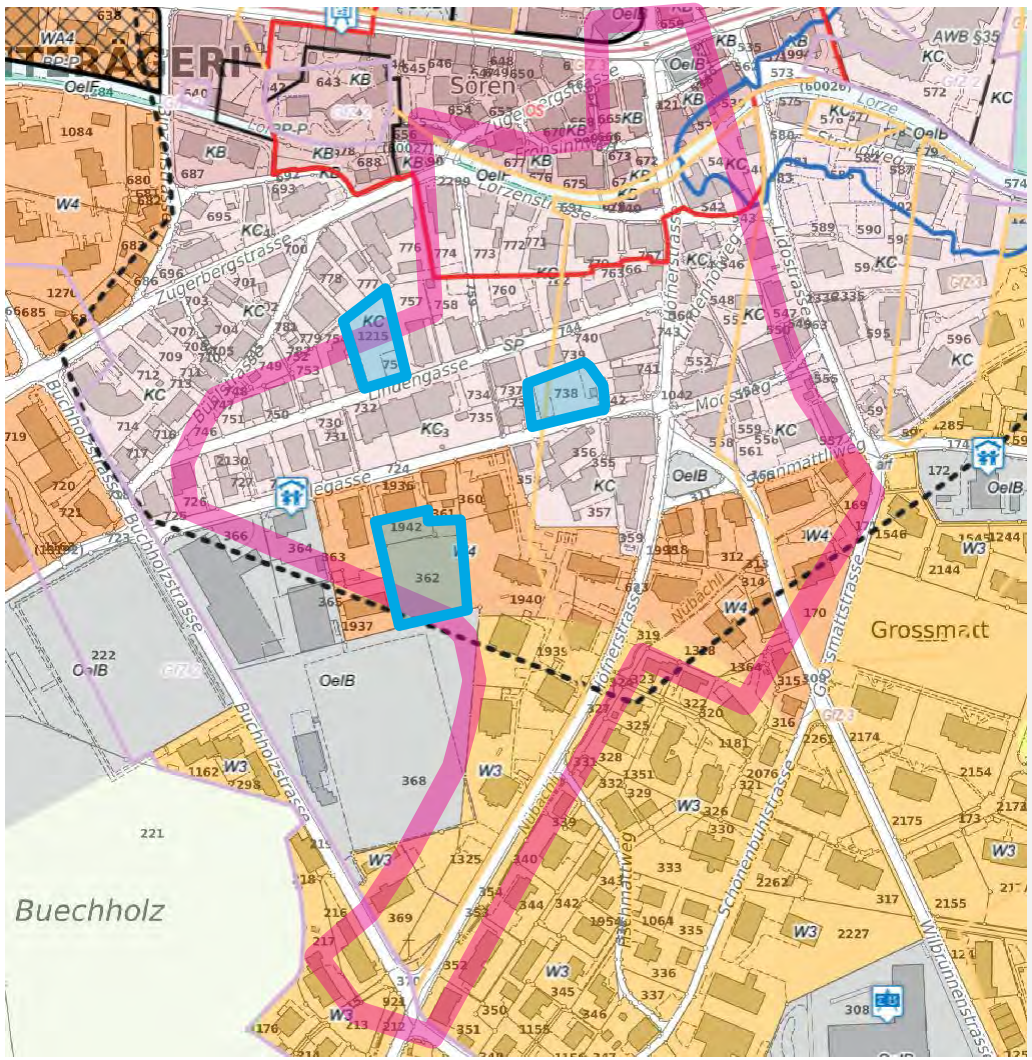
Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Fussverkehr; Schulwegsicherheit



Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Siedlungsstruktur / Raumentwicklung



Nutzungsstruktur

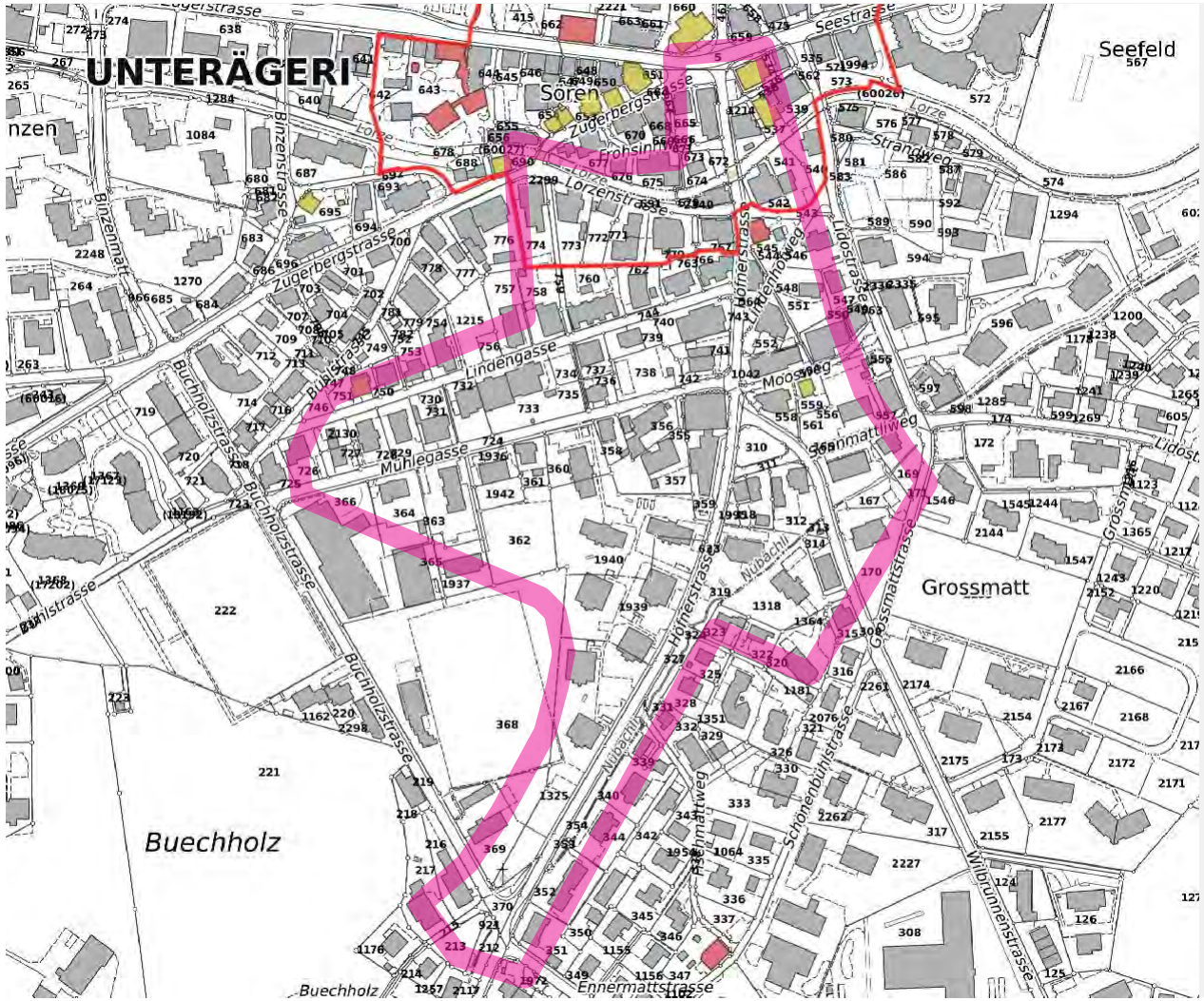
- Kernzone B
- Kernzone C
- Wohnzone 3
- Wohnzone 4

Am südwestlichen Perimeterrand: Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen

- Nur wenige unbebaute Parzellen im Projektperimeter
- teilweise Arealüberbauungen mit SNP im Gange
- grössere Baulandreserven in Grossmatt und Ännermatt

Analyse des Ortes

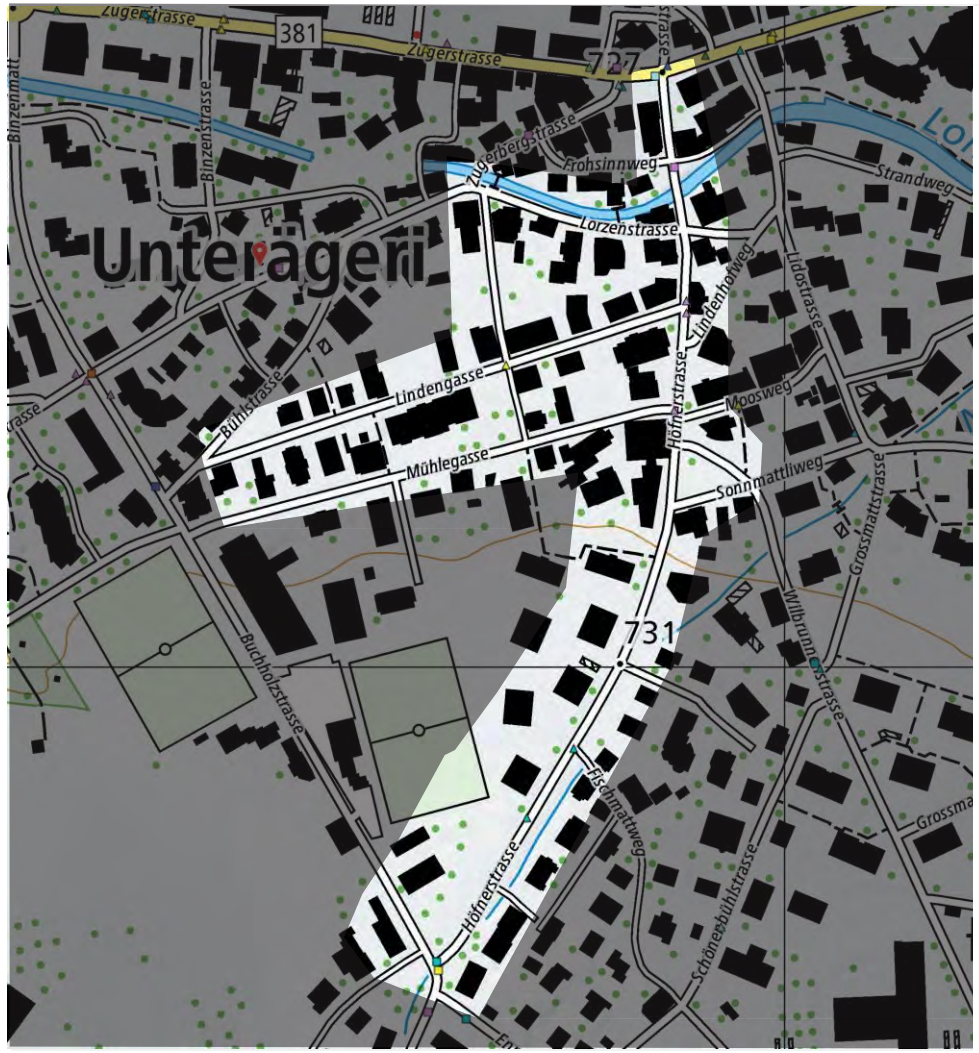
Strassencharakterisierung
Siedlungsstruktur / Ortsbildschutz



- einige geschützte Bauten (gelb)
- eine schützenswerte Baute (rot)
- Höfnerstrasse Nord, Lorzenstrasse, Zugerbergstrasse und Frohsinnweg liegen in Ortsbildschutzzone

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Unfallstatistik seit 2011



Unfallschwere - Gravité de l'accident - Grav

	Unfall mit: Accident avec:	
⊞	Getöteten Tués	U(G) U(G)
□	Schwerverletzten Blessés graves	U(SV) U(SV)
△	Leichtverletzten Blessés légers	U(LV) U(LV)

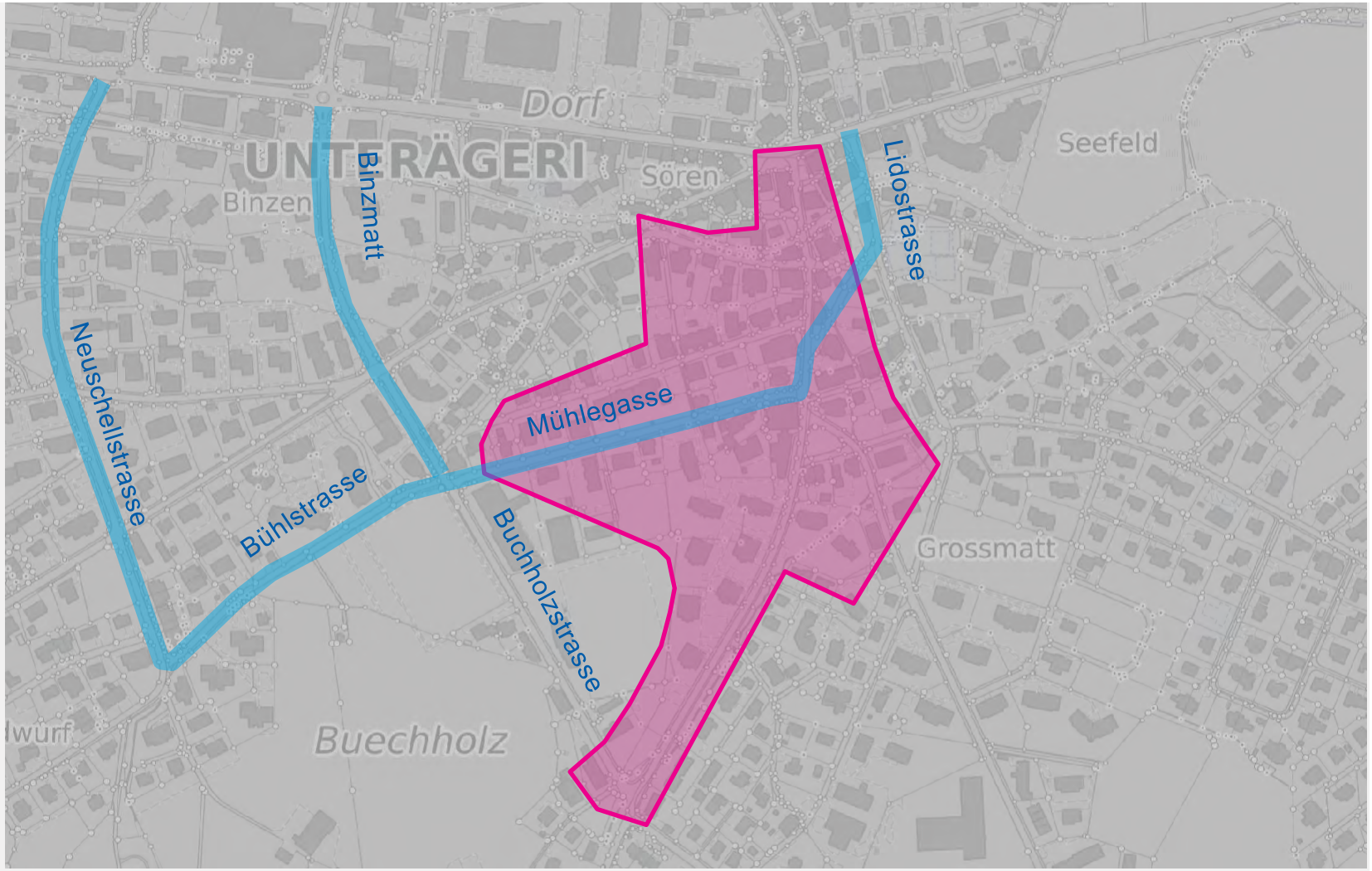
Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incident

- 0 Schleuder- oder Selbstunfall / 0 Dérap. ou perte de maîtrise
- 1 Überholunf., Fahrstreifenw. / 1 Dépas. ou chang. de voie
- 2 Auffahrunfall / 2 Tamponnement
- 3 Abbiegeunfall / 3 Acc. en quittant une route
- 4 Einbiegeunfall / 4 Acc. en s'eng. sur une route
- 5 Überqueren der Fahrbahn / 5 Acc. en traversant une route
- 6 Frontalkollision / 6 Collision frontale
- 7 Parkierunfall / 7 Acc. en parquant
- 8 Fussgängerunfall / 8 Acc. impliquant des piétons
- 9 Tierunfall / 9 Acc. impliquant des animaux
- 00 Andere / 00 Autres

- seit 2011 acht Unfälle mit Personenschaden polizeilich registriert. **Sieben davon auf der Höfnerstrasse.**
- vier Unfälle mit Fahrradbeteiligung.
- ein Fussgängerunfall.
- vier Schleuder - oder Selbst- unfälle, davon einer mit einer schwerverletzten Person.
- drei Einbiegeunfälle, davon einer mit einer schwerverletzten Person.

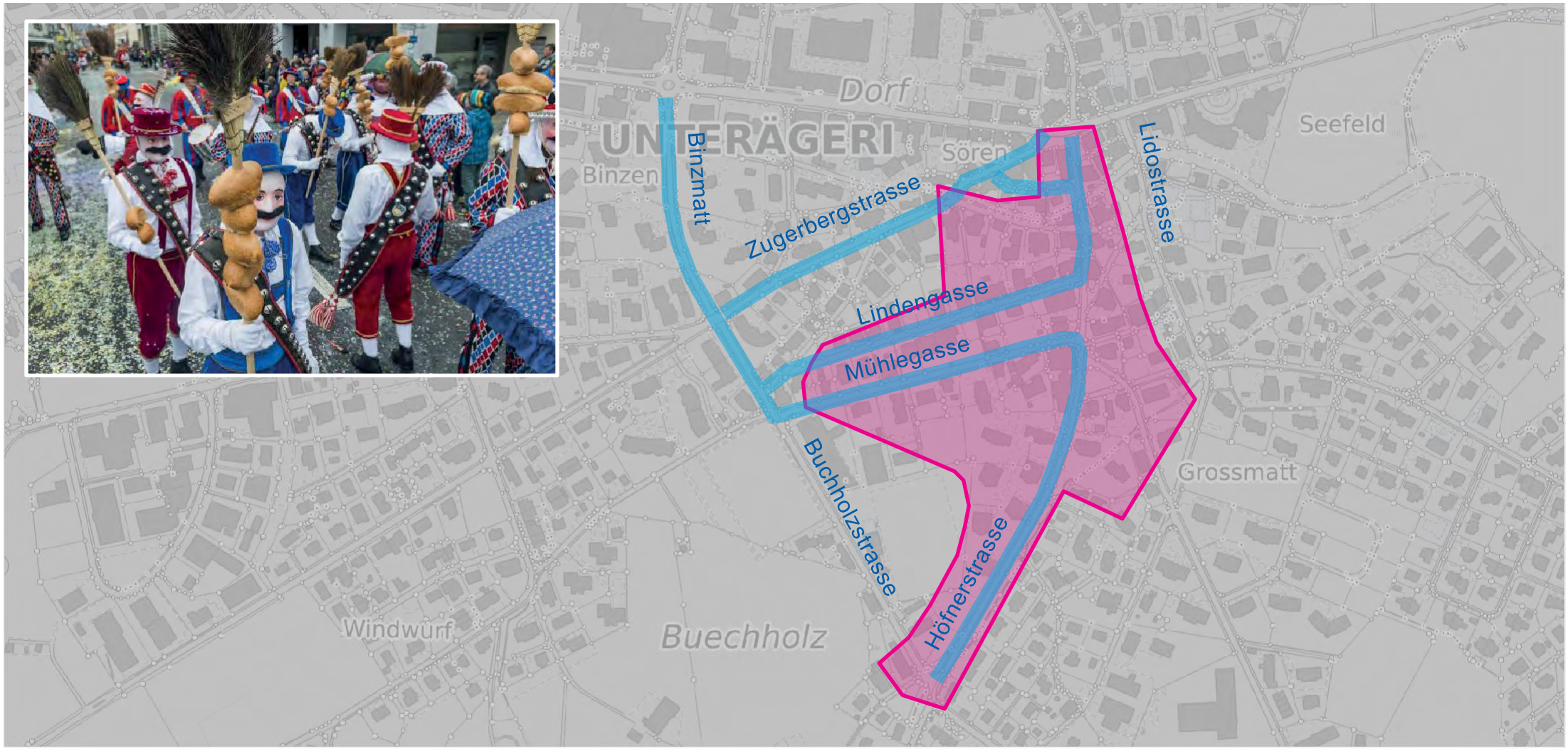
Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Temporäre Verkehrsführung OeV
Ägerimächt (1 x pro Jahr) **/ Fasnachtsumzüge** (an 3 – 4 Tagen pro Jahr)



Analyse des Ortes

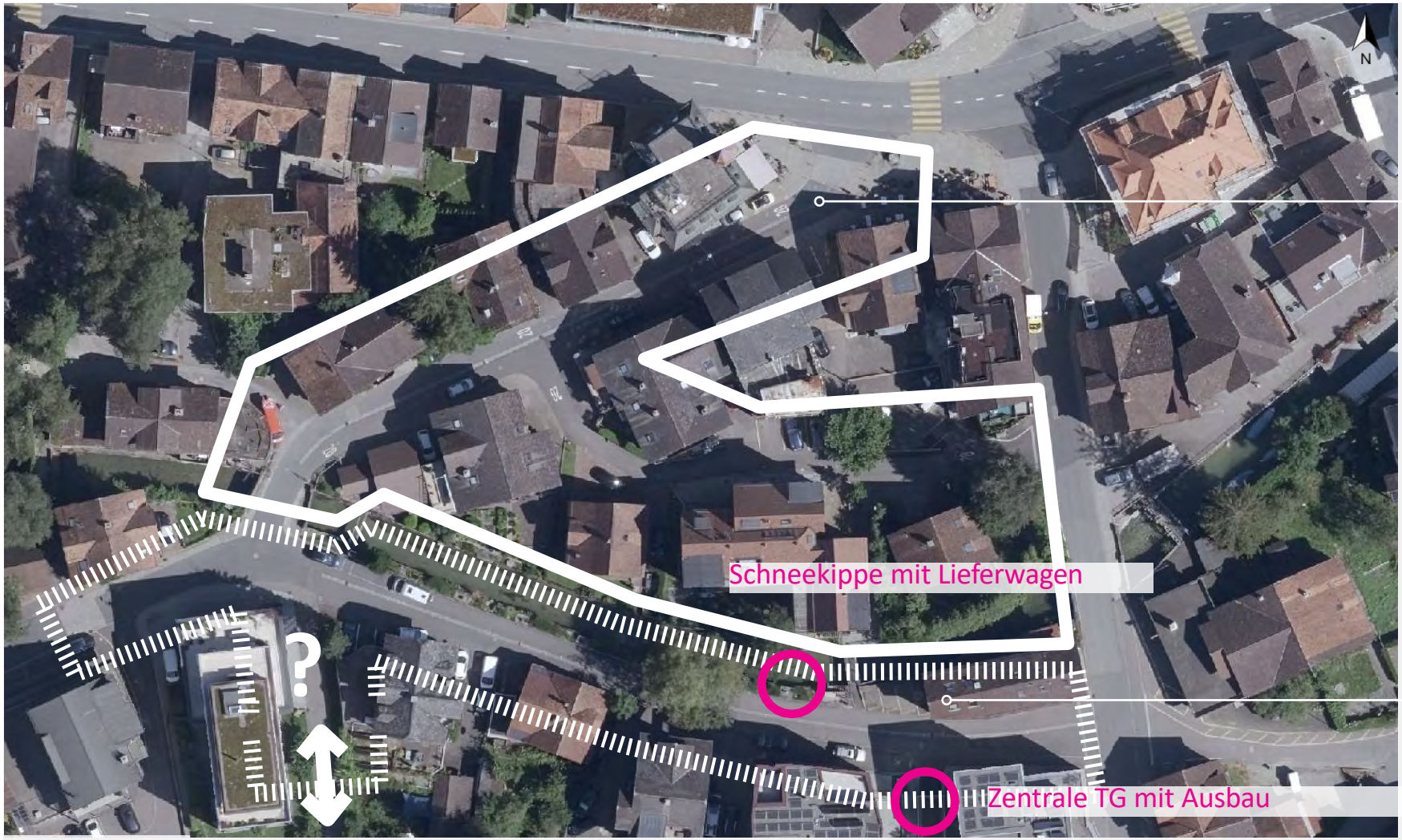
Strassencharakterisierung
Route Fasnachtsumzüge (an 3 – 4 Tagen pro Jahr)



Analyse des Ortes

Varianten Verkehrsregime

Variante 03 plus: Verkehrsberuhigung mit baulichen Elementen, Erweiterung Begegnungszone im Dorfkern



verfügte Begegnungs-zone Zugerbergstrasse und Frohsinnweg

optional erweiterbare Begegnungszone auf Lorzenstrasse

Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept Verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

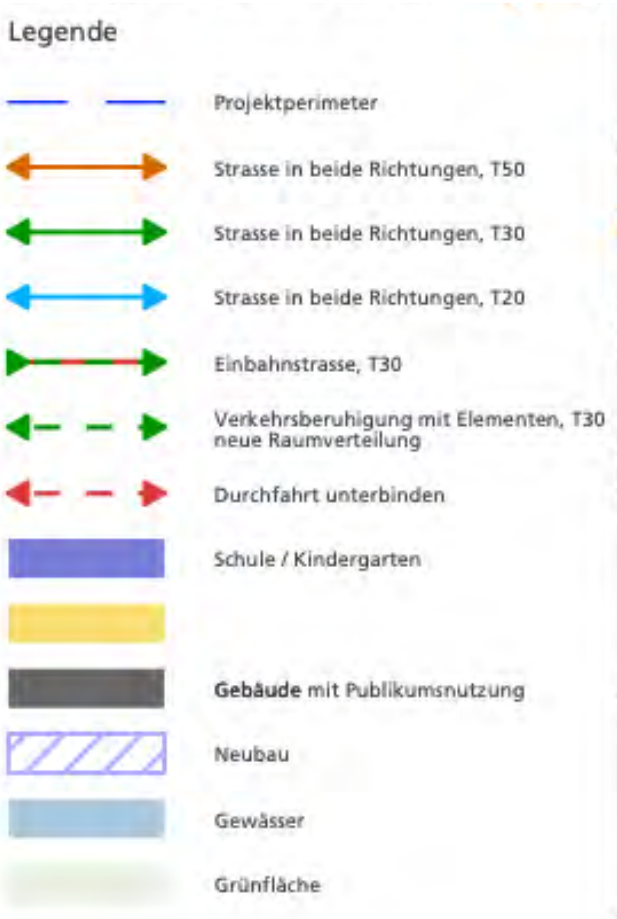
Erste Ideenskizzen

Projektierungsgrundsätze

- T30 / Begegnungszone als Basis für eine temporeduzierende Verkehrsraumverteilung.
- Verkehrssicherheit, im Speziellen die Schulwegsicherheit, erhöhen.
- Aufwertung der Quartierstrassen.
- quartierfremden Verkehr abhalten
  → Durchfahrtswiderstand erhöhen.
- Eindeutige Fahrbahnprofile bereitstellen,
  heute mögliche Begegnungsfälle grundsätzlich gewährleisten.
- Minimaler bzw. kein Infrastrukturausbau anzielen
  → Landerwerb wenn möglich vermeiden.

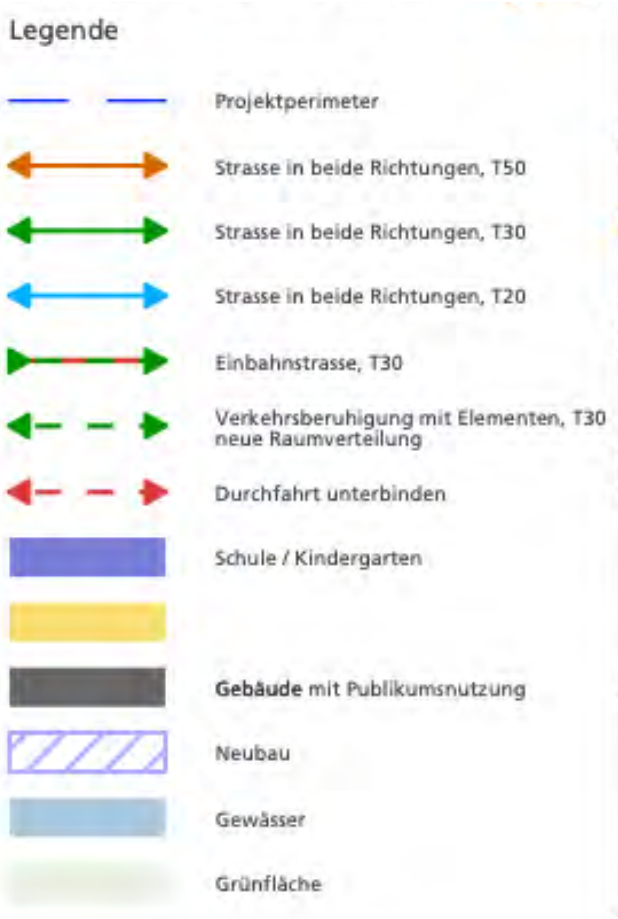
Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime
Variante 01: Einbahnregime Höfnerstrasse Richtung Süden



Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime
Variante 02: Einbahnregime Höfnerstrasse Richtung Norden



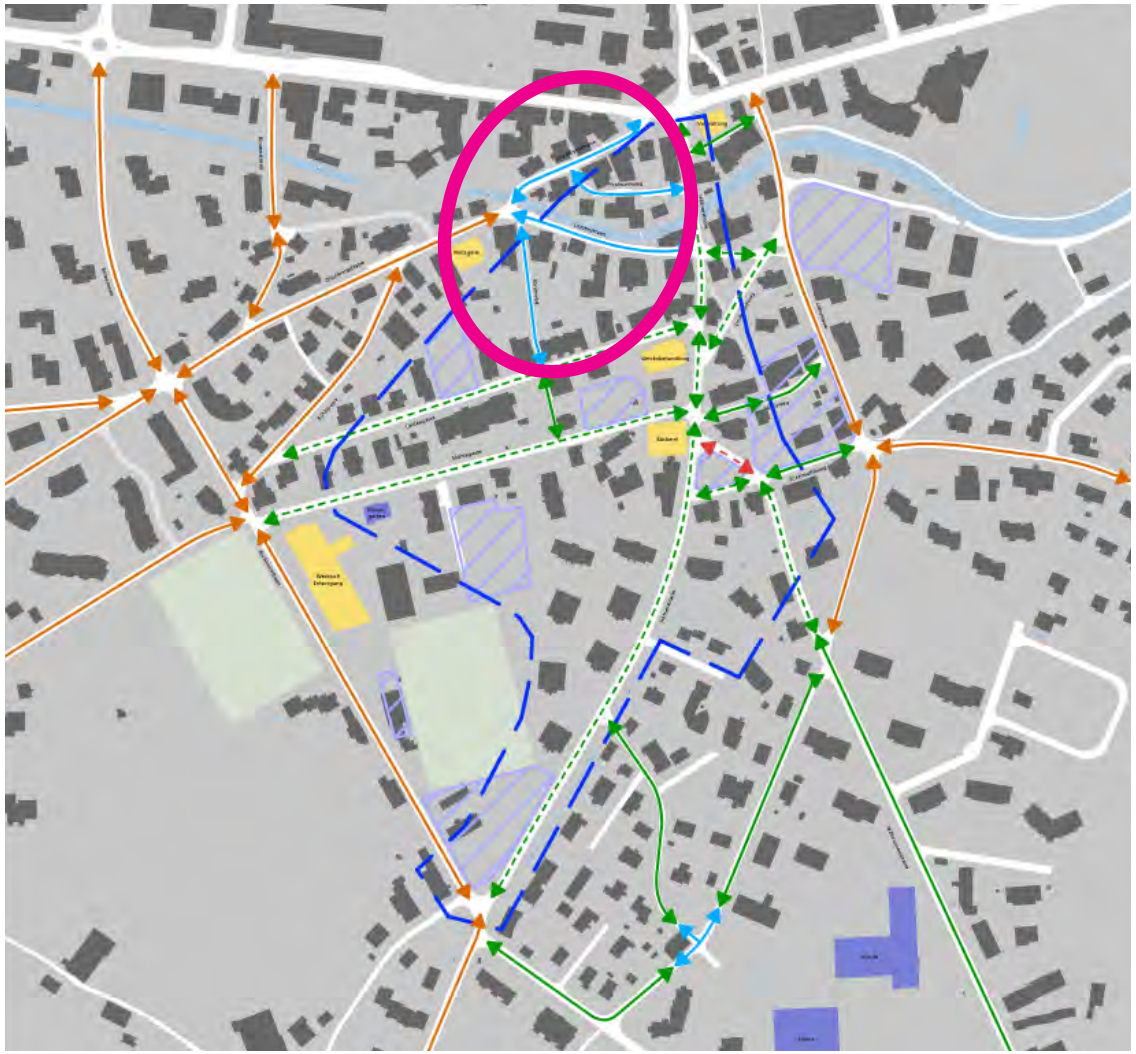
Erste Ideenskizzen

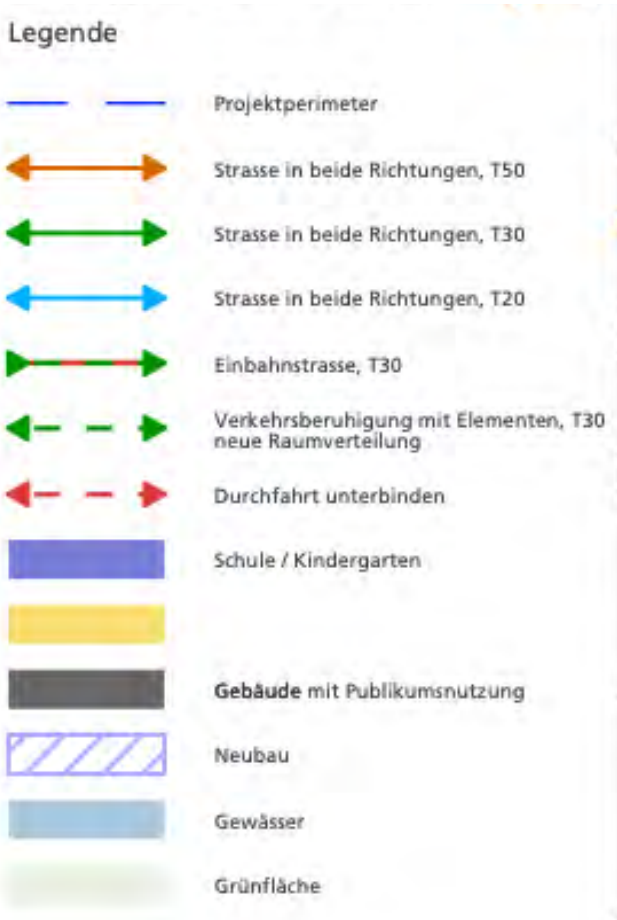
Varianten Verkehrsregime
Variante 03: Verkehrsberuhigung mit baulichen Elementen

Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime

Variante 03 plus: Verkehrsberuhigung mit baulichen Elementen, Erweiterung Begegnungszone im Dorfkern





Erste Ideenskizzen

Grobanalyse Projektperimeter

Kreuzung Linden- gasse / Bühlstrasse
Fehlendes Trottoir Lindengasse

Kindergarten Mühlegasse

Kreuzung Höfner-/ Buechholzstrasse

Parkplatz Gemeindehaus

Lorzebrücke

Nord-Süd-Achse
Fussverkehr Sörenweg

Chrüzmühliplatz
Fehlendes Trottoir Nordost

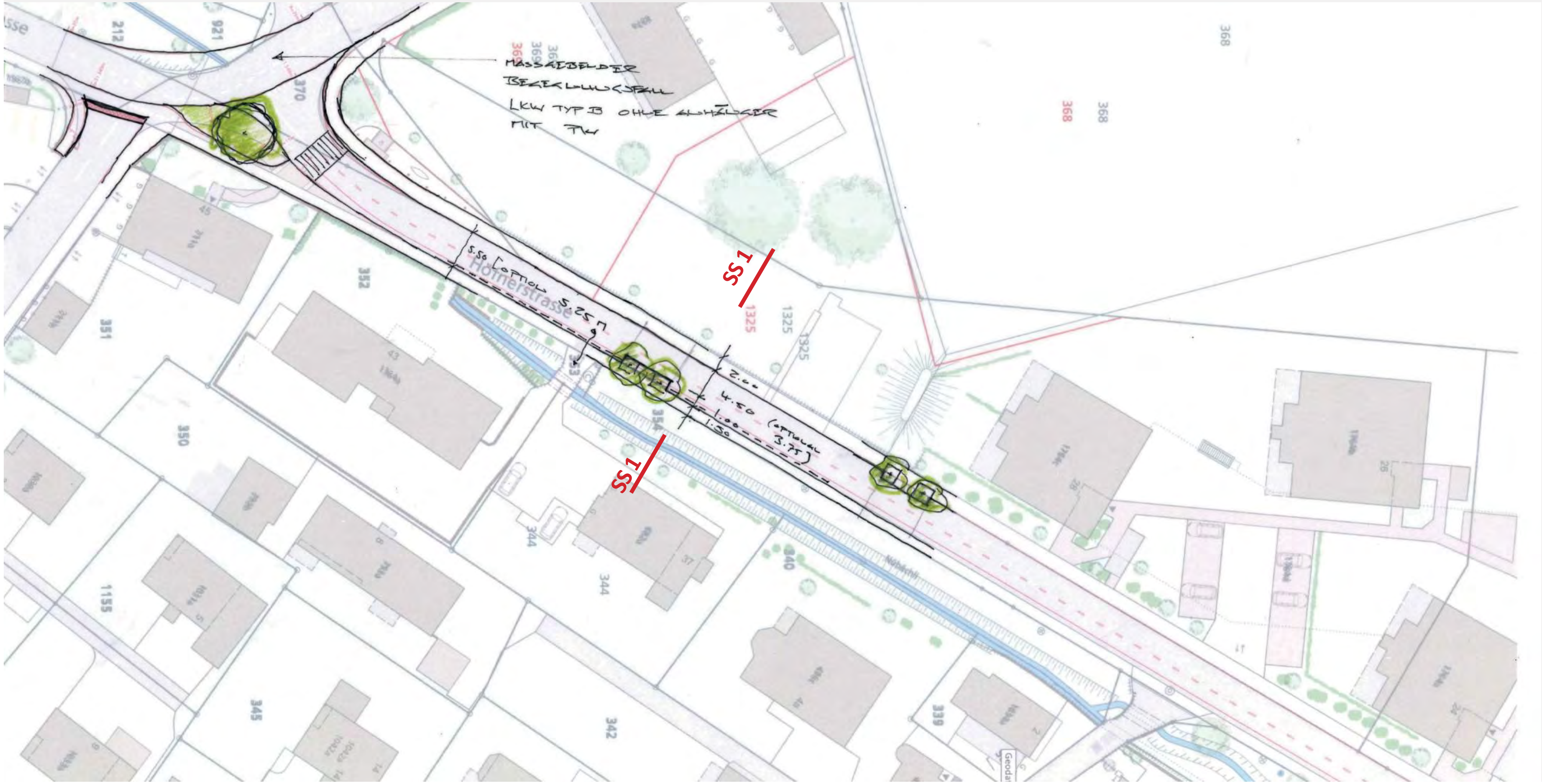
Erste Ideenskizzen

Kreuzung Höfner-/Buchholzstrasse
Bestand Situation

Abschnitt Ennermatt-strasse bis Mühlegasse	Fahrbahn b = 5.00 bis 5.50 m	Ostseitig auf öffentlichem Grund b = 1.50 m Westseitig auf privatem Grund b = 2.00 m

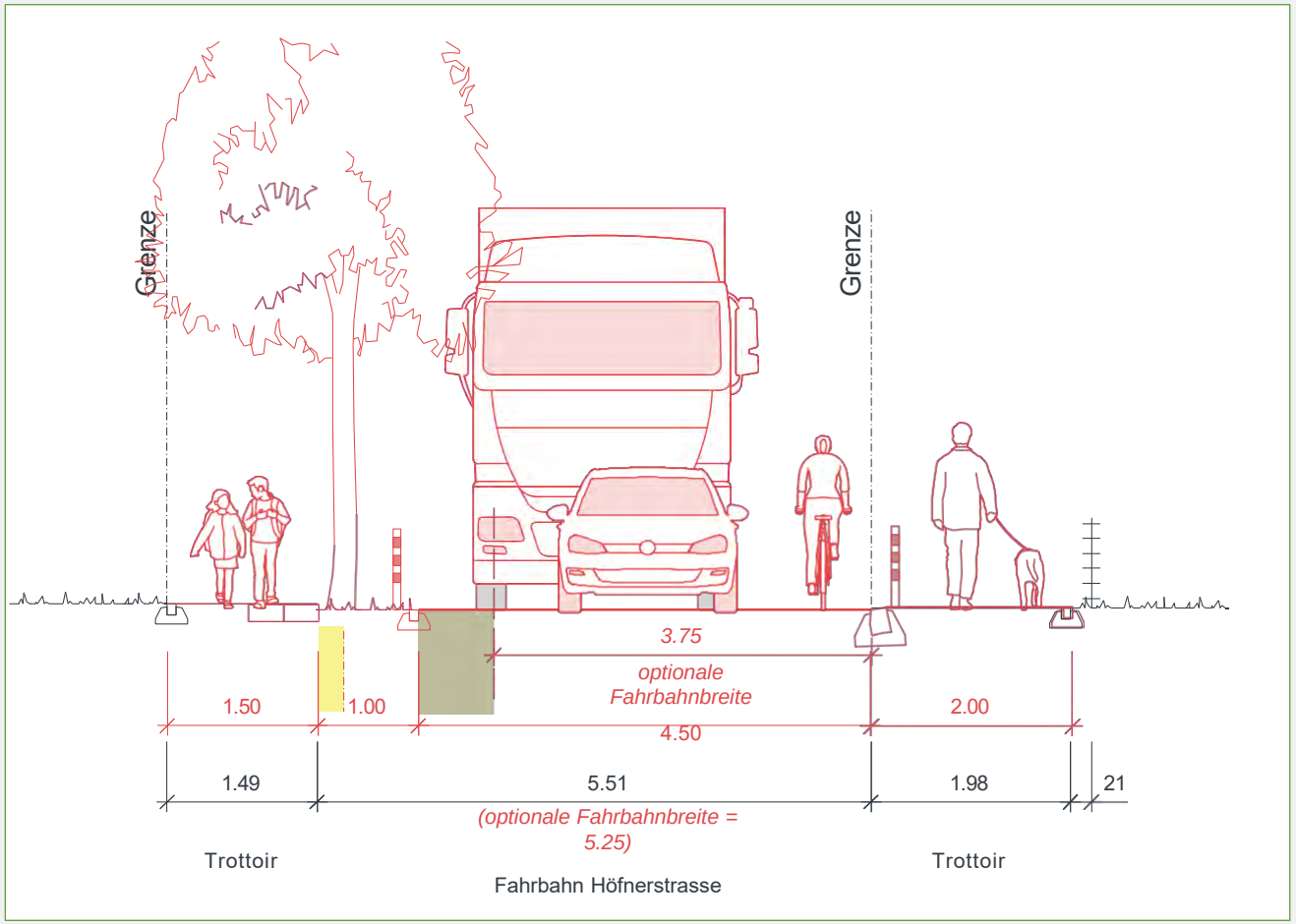
Erste Ideenskizzen

Kreuzung Höfner-/Buchholzstrasse
Projektidee (Skizze) Situation



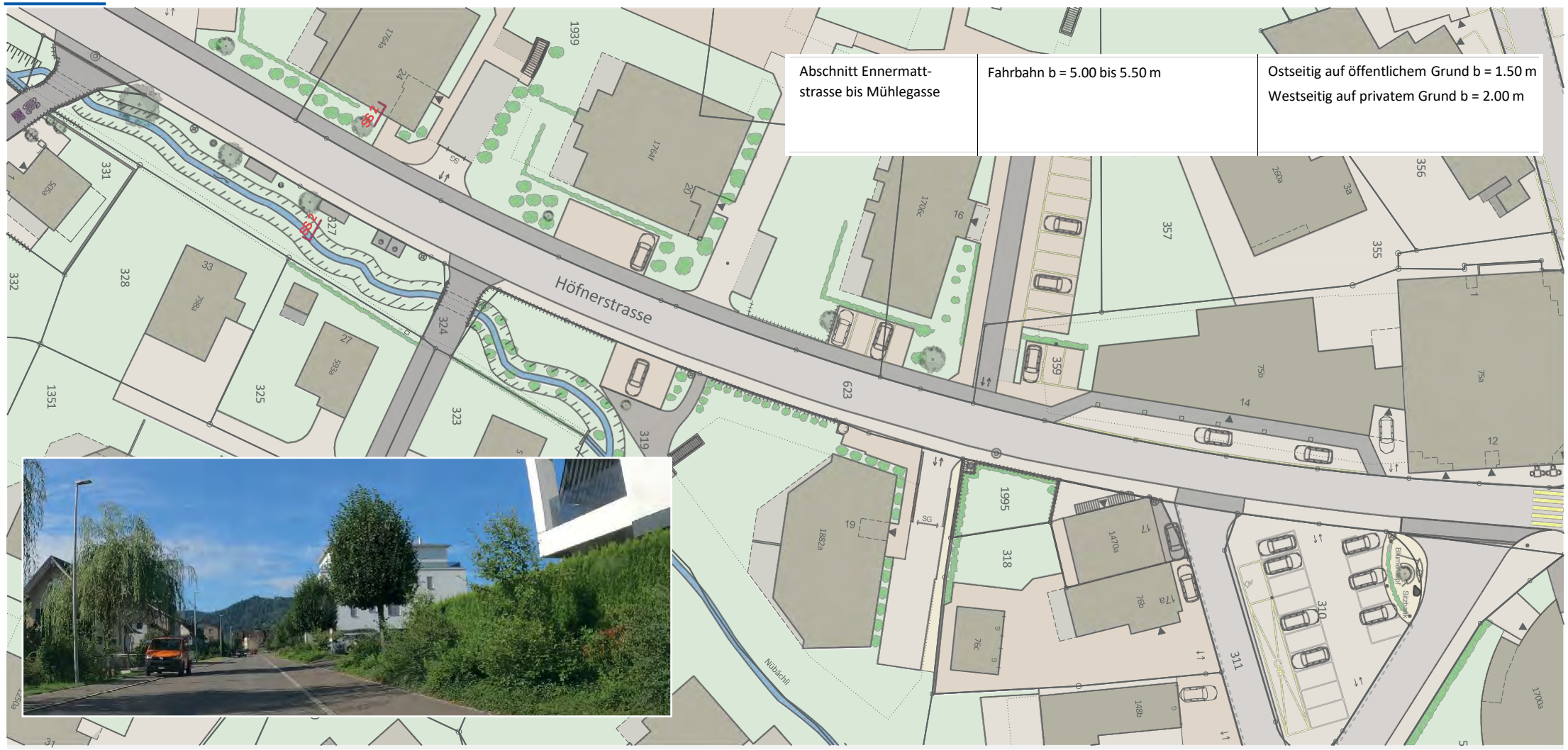
Erste Ideenskizzen

Kreuzung Höfner-/Buchholzstrasse
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 1



Erste Ideenskizzen

Höfnerstrasse Süd
Bestand Situation



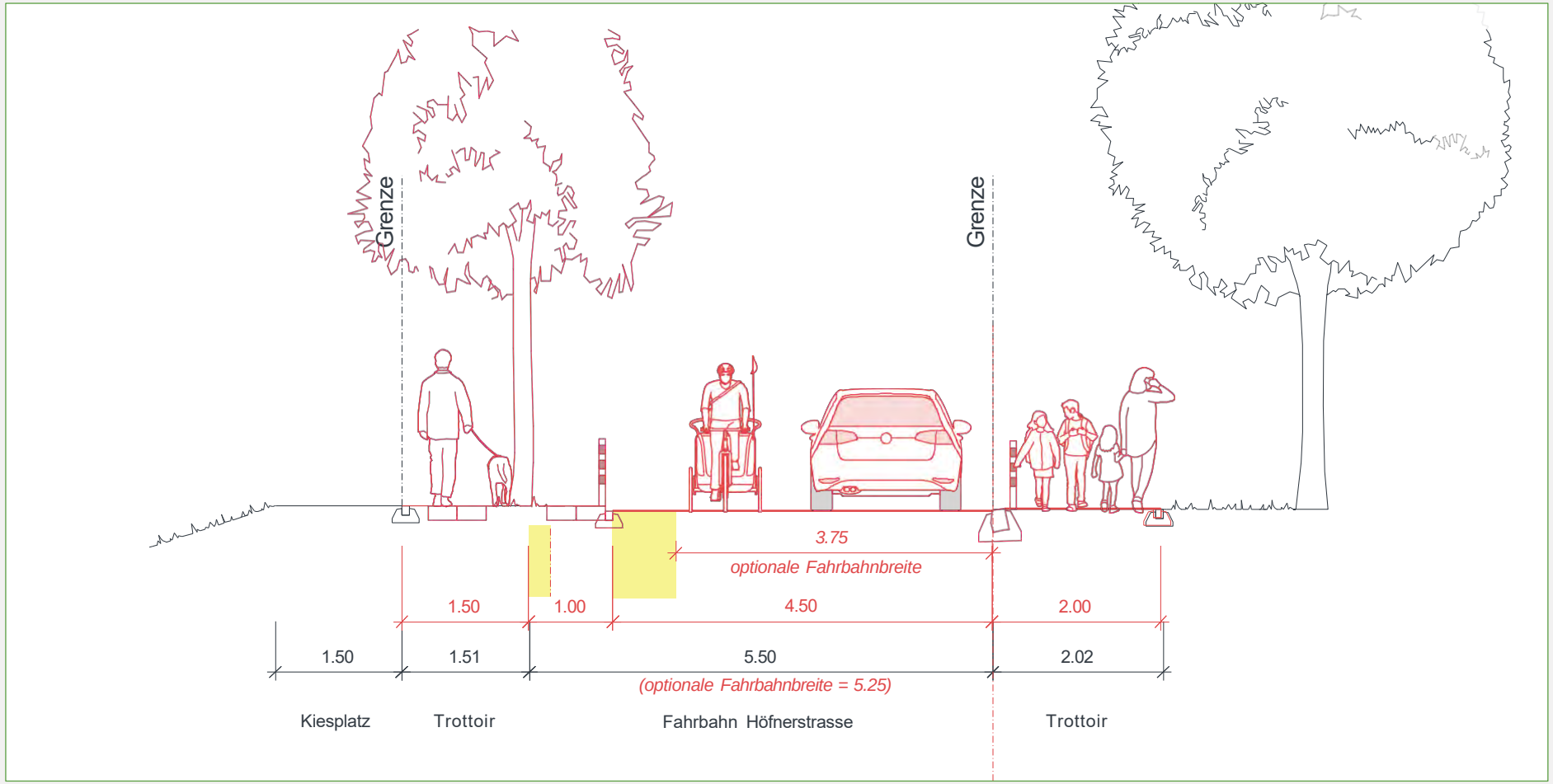
Abschnitt Ennermatt-strasse bis Mühlegasse	Fahrbahn b = 5.00 bis 5.50 m	Ostseitig auf öffentlichem Grund b = 1.50 m Westseitig auf privatem Grund b = 2.00 m

Erste Ideenskizzen

Höfnerstrasse Süd
Projektidee (Skizze) Situation

Erste Ideenskizzen

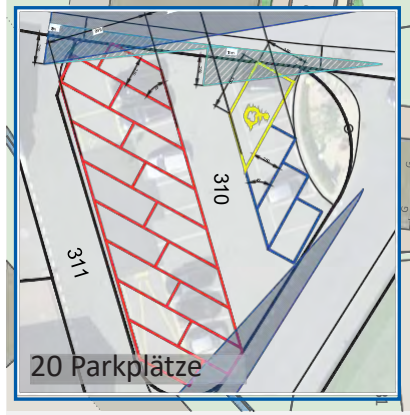
Höfnerstrasse Süd
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 2



Erste Ideenskizzen

Höfnerstrasse Chrüzmühliplatz
Bestand Situation

Abschnitt Mühlegasse bis Lorze	Fahrbahn b = 4.50 bis 5.50 m	Ostseitig teilweise auf privatem Grund b = 1.70 m, Netzlücke Linden- hofweg bis Moosweg Westseitig teilweise auf privatem Grund b = 2.00 m, Netzlücke Lorzebrücke



16 Parkplätze

Höfnerstrasse

Lindenhofweg

Moos

Erste Ideenskizzen

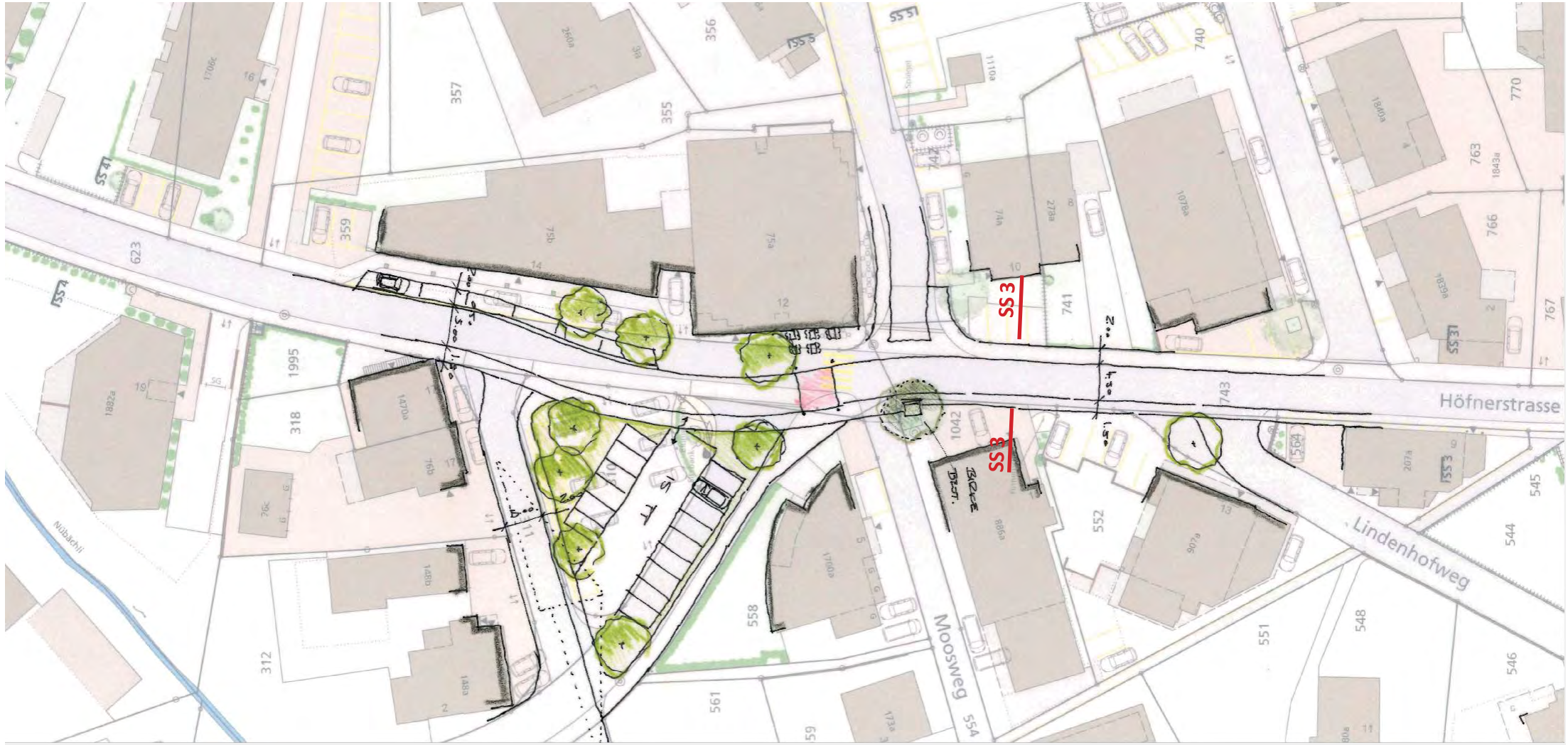
Höfnerstrasse Chrüzmühliplatz

Projektidee (Skizze) Situation; Variante 01

Erste Ideenskizzen

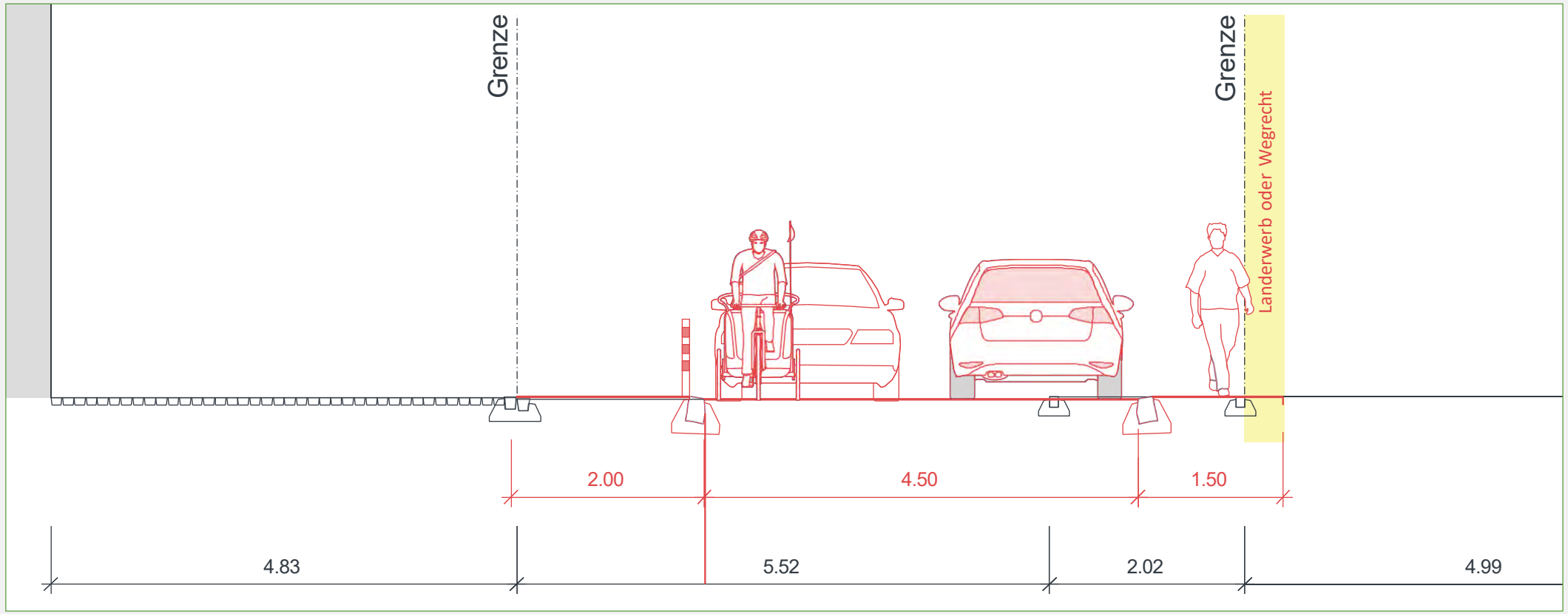
Höfnerstrasse Chrüzmühliplatz

Projektidee (Skizze) Situation; Variante 02



Erste Ideenskizzen

Höfnerstrasse Chrüzmühliplatz
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 3



Erste Ideenskizzen

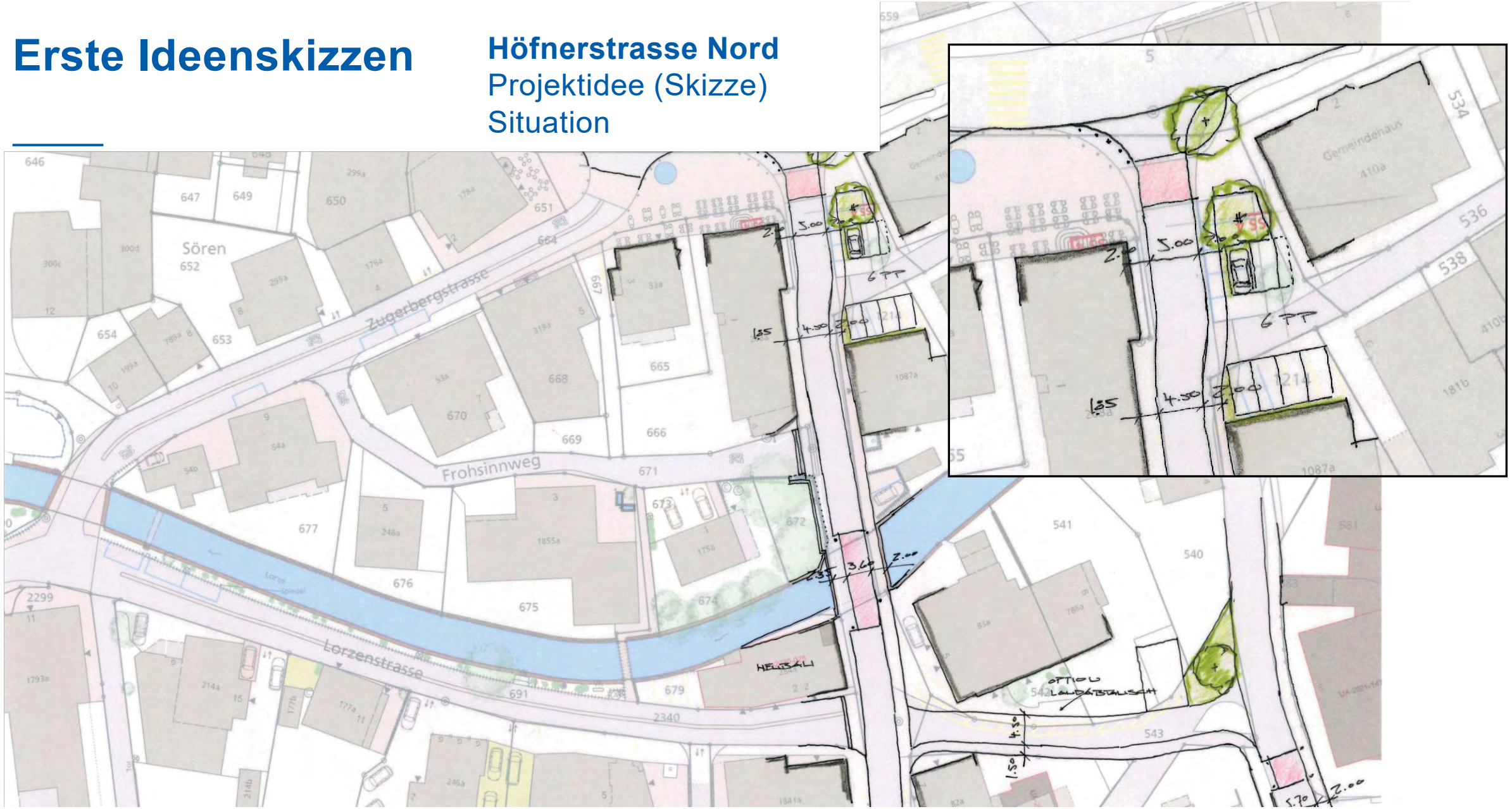
Höfnerstrasse Nord
Bestand Situation

Abschnitt Lorze bis Zugerstrasse	Fahrbahn b = 5.00 bis 5.90 m	Ostseitig teilweise auf privatem Grund b = 2.00 m, im Zentrum kriti- sche Linienführung um Parkplätze Westseitig teilweise auf privatem Grund b = 1.30 bis 2.00 m, Netzlücke Lorzebrücke

Erste Ideenskizzen

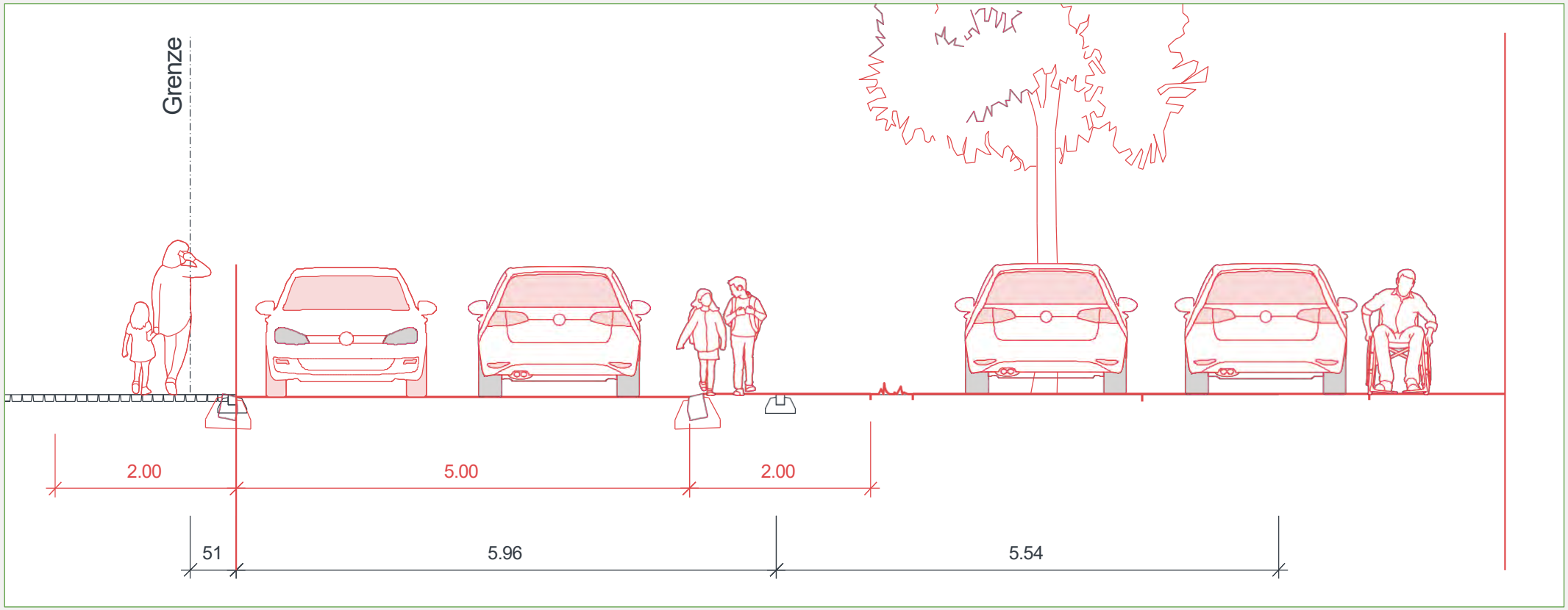
Höfnerstrasse Nord

Projektidee (Skizze)
Situation



Erste Ideenskizzen

Höfnerstrasse Nord
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 4



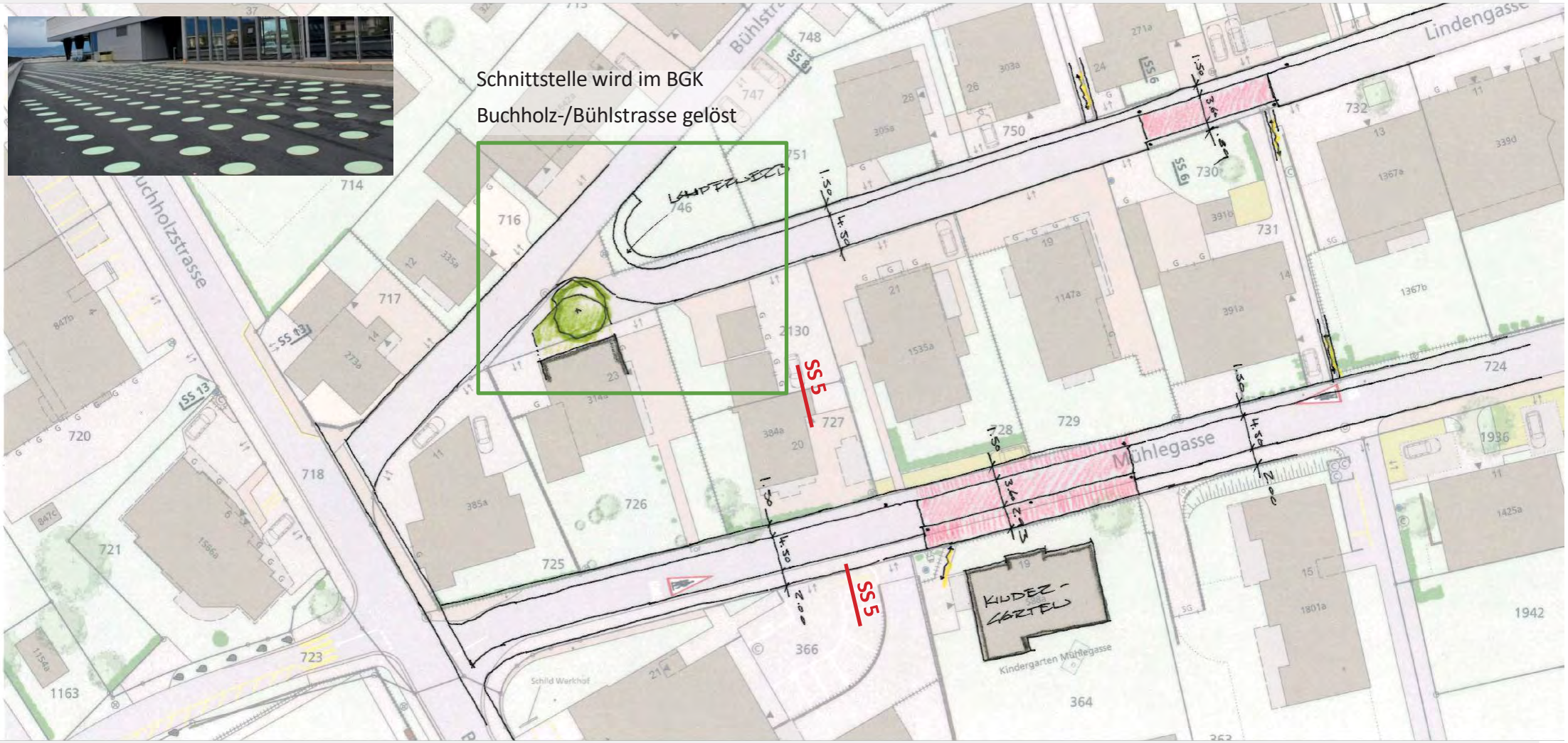
Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse West
Bestand Situation

Mühlegasse	Fahrbahn b = 6.15 m, Bereich Ost reduziert auf b = 5.50 m	Einseitiges, südliches Trottoir b = 2.00 m, teilweise auf privatem Grund, über ca. 80 m lediglich mar- kiert (SSV Nr. 6.19, Längsstreifen für Fussgänger)
Lindengasse	Fahrbahn b = 5.70 bis 6.00 m Mischverkehr	Kein separates Trottoir

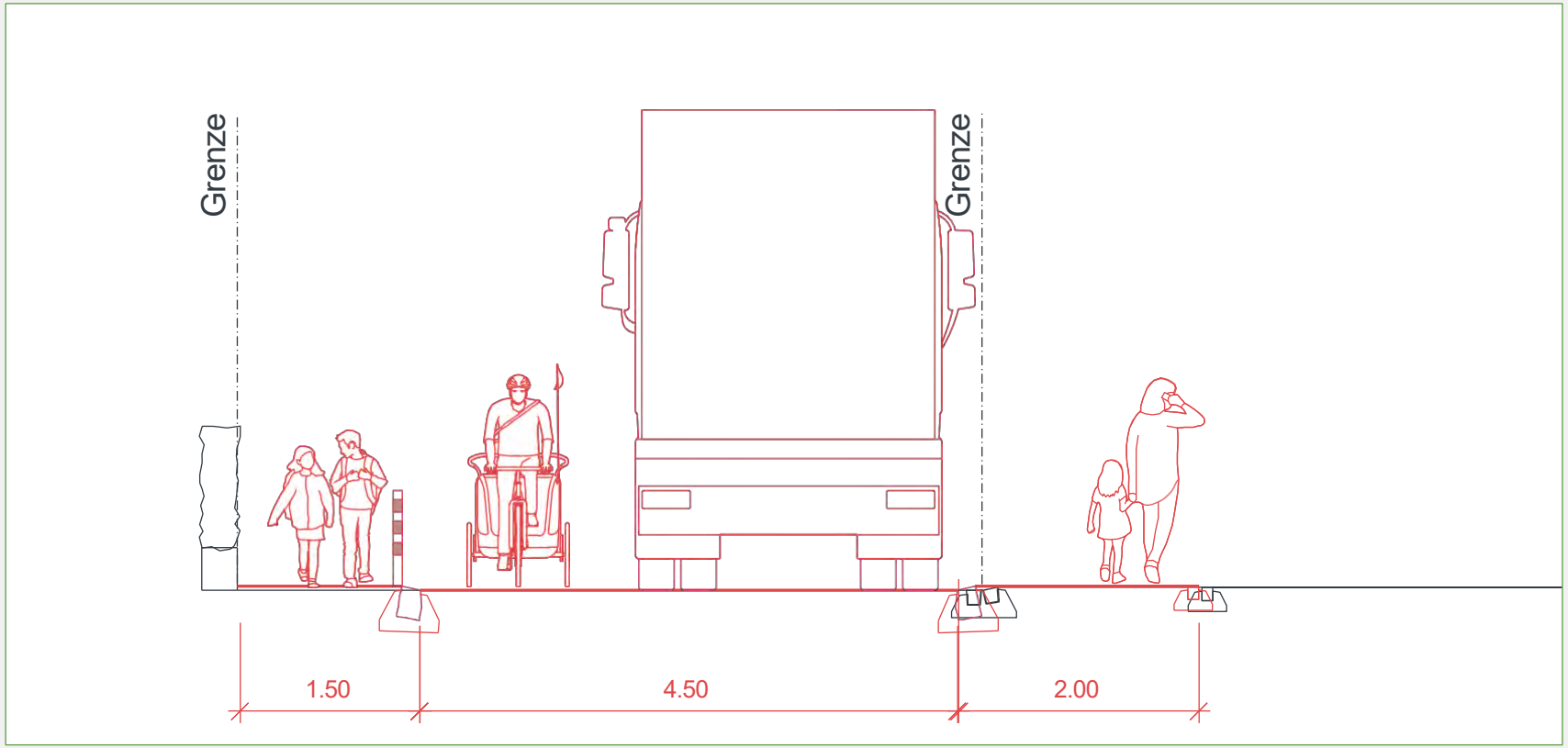
Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse West
Projektidee (Skizze), Situation



Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse West
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 5



Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse Ost
Bestand Situation

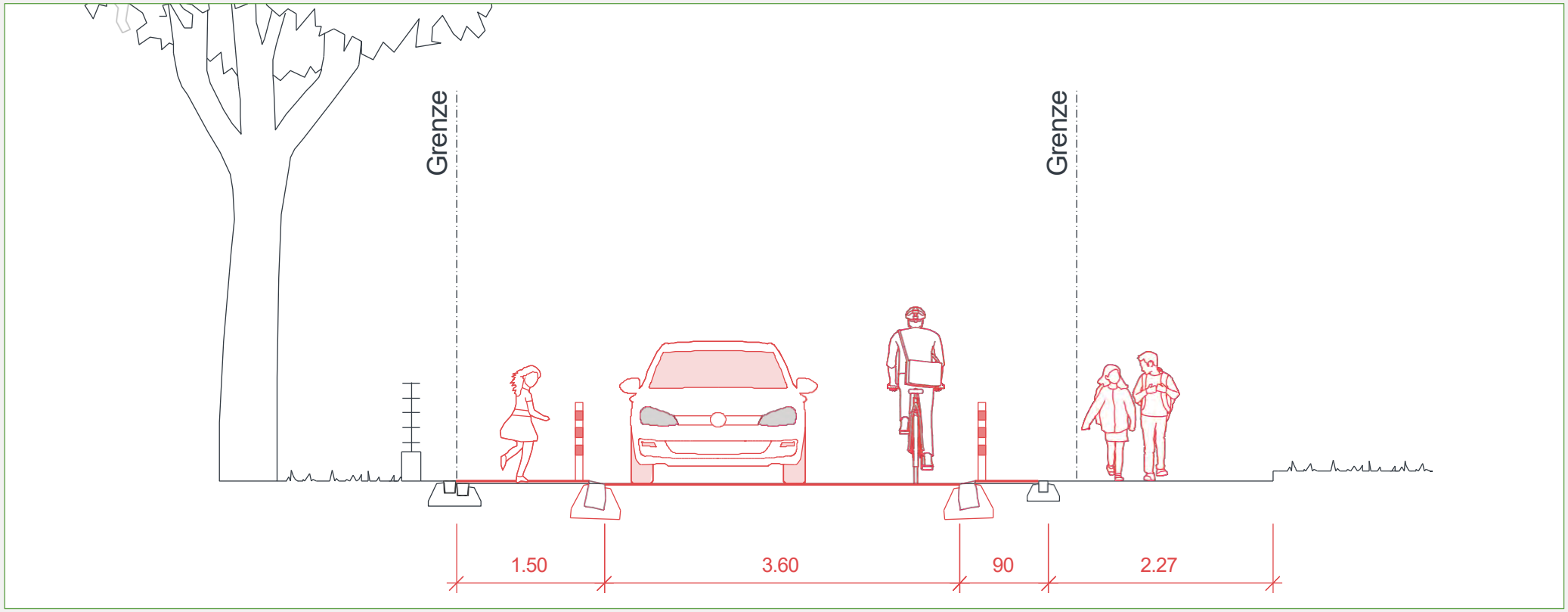
Mühlegasse	Fahrbahn b = 6.15 m, Bereich Ost reduziert auf b = 5.50 m	Einseitiges, südliches Trottoir b = 2.00 m, teilweise auf privatem Grund, über ca. 80 m lediglich mar- kiert (SSV Nr. 6.19, Längsstreifen für Fussgänger)
Lindengasse	Fahrbahn b = 5.70 bis 6.00 m Mischverkehr	Kein separates Trottoir

Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse Ost
Projektidee (Skizze)

Erste Ideenskizzen

Lindengasse / Mühlegasse Ost
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 6



Agenda

1. Begrüssung / Ziele / Ablauf	Fridolin Bossard
2. Ausgangslage	Fridolin Bossard
3. Verkehrsberuhigende Massnahmen "Werkstattbericht"	Marc Lutzmann
4. Grundkonzept Verkehrsberuhigende Massnahmen	Marc Lutzmann
5. Analyse des Orts	Jan Wenzel
6. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
7. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Workshop / Organisatorisches

Themen

1. Defizite beim Langsamverkehr
2. Akzeptanz von verkehrsberuhigenden Massnahmen
3. Bereitschaft private Grundstücke mit einzubeziehen
4. Bedürfnisse: Entflechtungen, Parkplätze, Wegverbindungen, etc.
5. Anliegen: Lärm, Sicherheit, Aufwertungen (Bäume)

Workshop / Organisatorisches

	Teil 1 20:00 – 20:35	Teil 2 20:40 – 21:15
• **Workshop 1 / Fridolin Bossard:** Verkehrssystem	Kultroom	Kultroom
• **Workshop 2 / Marc Lutzmann:** Verkehrssystem	Samariter	Samariter
• **Workshop 3 / Natalie Barth:** Massnahmen	Feuerwehr	Feuerwehr
• **Workshop 4 / Jan Wenzel, asa:** Massnahmen	Kultroom	Kultroom

Workshop

Zusammenfassung Workshop

- Werkstatt 1 + 2 / Fridolin Bossard, Marc Lutzmann

  Verkehrssystem

- Werkstatt 3 + 4 / Jan Wenzel, Natalie Barth

  Massnahmen

Ausblick

Genereller Projektablauf Verkehrsberuhigungsmassnahmen

- Umsetzung Richtplan Verkehr: gebiets-/ quartierweise Planungen in Etappen
- Projektentwicklung mit Verkehrsingenieur in Zusammenarbeit mit der Strassenkommission
- Einbindung Anwohner / Öffentlichkeit (heutiger Workshop)
- Abschluss Konzept aufgrund Workshop
- Erstellen Vorprojekt in Zusammenarbeit Strassenkommission

  > inkl. 4 - 5 Interessierte aus dem Workshop

  19. Mai 2025, 18.00 Uhr

  1. September, 18.00 Uhr
- Strassenverkehrsrechtliche Publikation
- Ziel erste Umsetzungen ab 2026