Herzlich Willkommen!

Unterägeri



Workshop – Verkehrsberuhigende Massnahmen

Lidostrasse
Grossmattstrasse
Seehofstrasse
Strandweg

Privatstrassen im Projektperimeter:
Seematt, Grossmatt,
Seehofmatt, Riedmattstrasse

24. August 2026 (Kultroom 15)

Agenda

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

Ziele

Folgende Themen möchten wir mit Ihnen diskutieren / klären:

- Konzeptionelle Festlegungen: Verkehrsführung und Temporegime
- Optimierungsbedarf aus dem Quartier:
  Defizite beim Langsamverkehr, Lärm, Verkehrssicherheit, Aufwertungen (Bäume) etc.
- Ergänzende Anliegen / Ideen aus der Anwohnerschaft → Bezug zur Auftragsanalyse:
  z.B. Entflechtungen der Verkehrsteilnehmenden, Parkplätze, fehlende Wegverbindungen etc.
- Akzeptanz von verkehrsberuhigenden Massnahmen

Ablauf

Ablauf des heutigen Abends

19:30 Input-Präsentation

20:15 Pause (mit Verpflegung)

20:25 Workshop

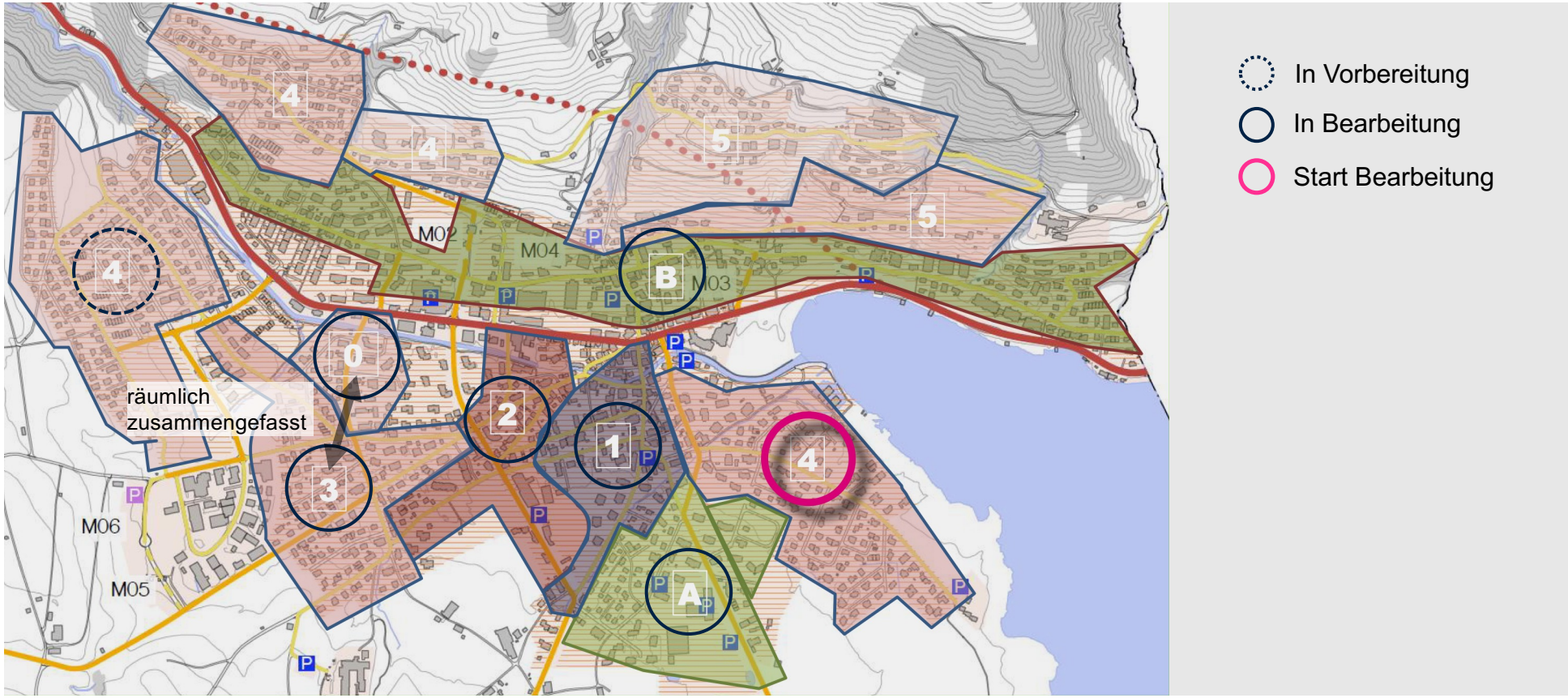
21:20 Zusammenfassung Workshop / Ausblick

Agenda

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

Ausgangslage

Strassencharakterisierung
Überprüfung Niedergeschwindigkeitszonen



Ausgangslage

Defizite:

- Schmale Fahrbahnbreiten
- bei signalisiertem Tenmpo 50 km/h situativ unangepasste Fahrweise
- linear befahrbare Trottoirs (abgesenkter Randabschuss), z.T. knapp dimensioniert
- Kritische Querungsstellen für Fussgänger/innen (u.a. Zugang Kindergarten)
- Unklare Vortrittsregelungen an Kreuzungen
- Kritische Sichtweiten







Agenda

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

Verkehrsberuhigende Massnahmen

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 auf Nebenstrassen

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 - Begegnungszonen

- In **Wohnquartieren** muss die Begegnungszone als ein Garten mit fliessendem Übergang zu den angrenzenden Wohnhäusern gedacht werden.



In belebten Strassenräumen im **Zentrum** wird die gewohnte Ordnung aufgehoben.
Das erfordert Strassenraumgestaltungen die:

- Orientierung aufgrund fehlender Übersicht bieten;
- Interaktion und Kommunikation (Seheinschränkung, fehlende Übersicht) ermöglichen, damit Konflikte aktiv vermieden werden können.



Verkehrsberuhigende Massnahmen

Massnahmen (Konzept)

- Eingangstor mit Rack

> Klarer Zonenübergang

- …oder auch nur Signal bei untergeordneten Strassen und Wegen

Verordnung über Tempo-30-Zonen (741.213.3)

Art. 5 Gestaltung des Strassenraums
[1] Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.





Verkehrsberuhigende Massnahmen

Massnahmen (Konzept)

- Rechtsvortritt als Regel auf Nebenstrasse
- Seitliche Einengungen





Verkehrsberuhigende Massnahmen

Fazit

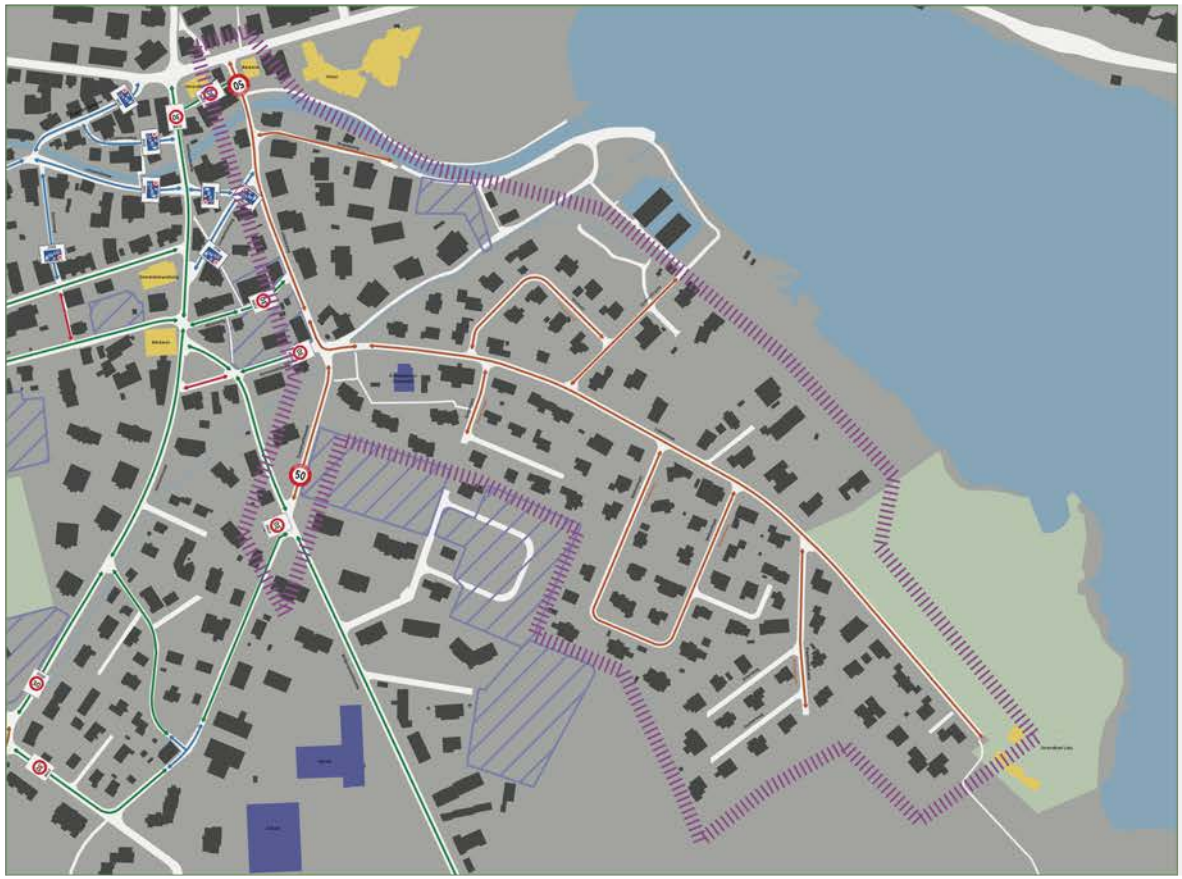
- Zukünftig wird eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in Quartierstrassen eher die Regel als die Ausnahme sein.
- Die Einführung wurde zwar vereinfacht werden, trotzdem ist der Strassenraum so zu gestalten, dass die Geschwindigkeit der Autofahrer angepasst wird.
- Eine Begegnungszone (20 km/h) bedeutet ein Wechsel der Vortrittsregelung und muss sehr sorgfältig umgesetzt werden.
- Der Strassenraum ist in Begegnungszonen 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	Marc Lutzmann
4. Analyse des Orts	Jan Wenzel
5. Erste Ideenskizzen	Jan Wenzel
6. Workshop / Organisatorisches	Fridolin Bossard

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Verkehrsregime und signalisierte Tempi im Bestand

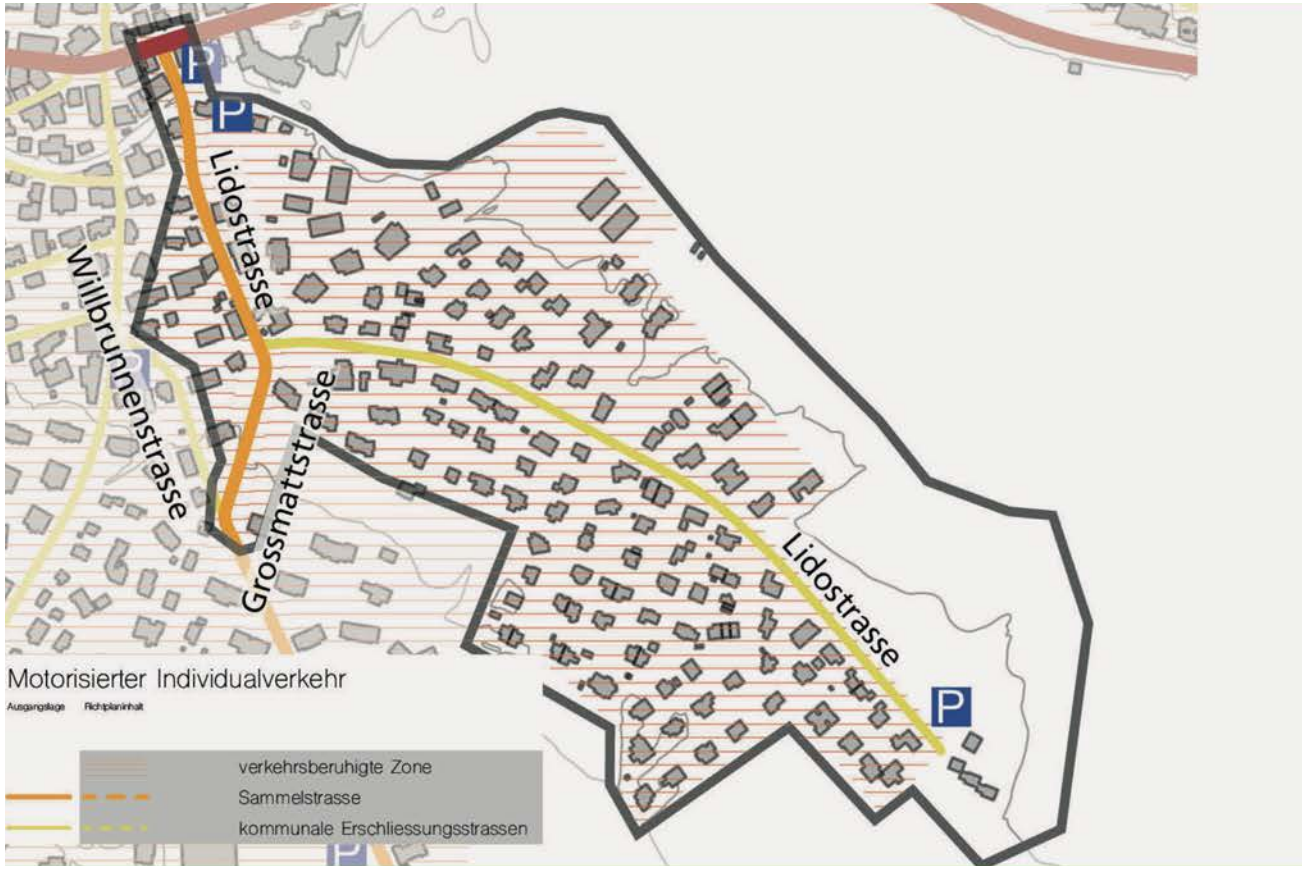


Legende

- Projektperimeter
- Strasse in beide Richtungen, T50
- Strasse in beide Richtungen, T30
- Strasse in beide Richtungen, T20
- T30 mit Elementen, T30
- Netzlücke Fussverkehr
- Schule / Kindergarten
- Gebäude mit Publikumsnutzung
- Gebäude
- Neubau
- Gewässer
- Sportplatz

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Strassenklassierung gemäss Verkehrsrichtplan



Legende

- Projektperimeter
- Hauptstrasse
- Sammelstrasse
- kommunale Erschliessungsstrasse

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Verkehrsaufkommen; Zählung November 2014

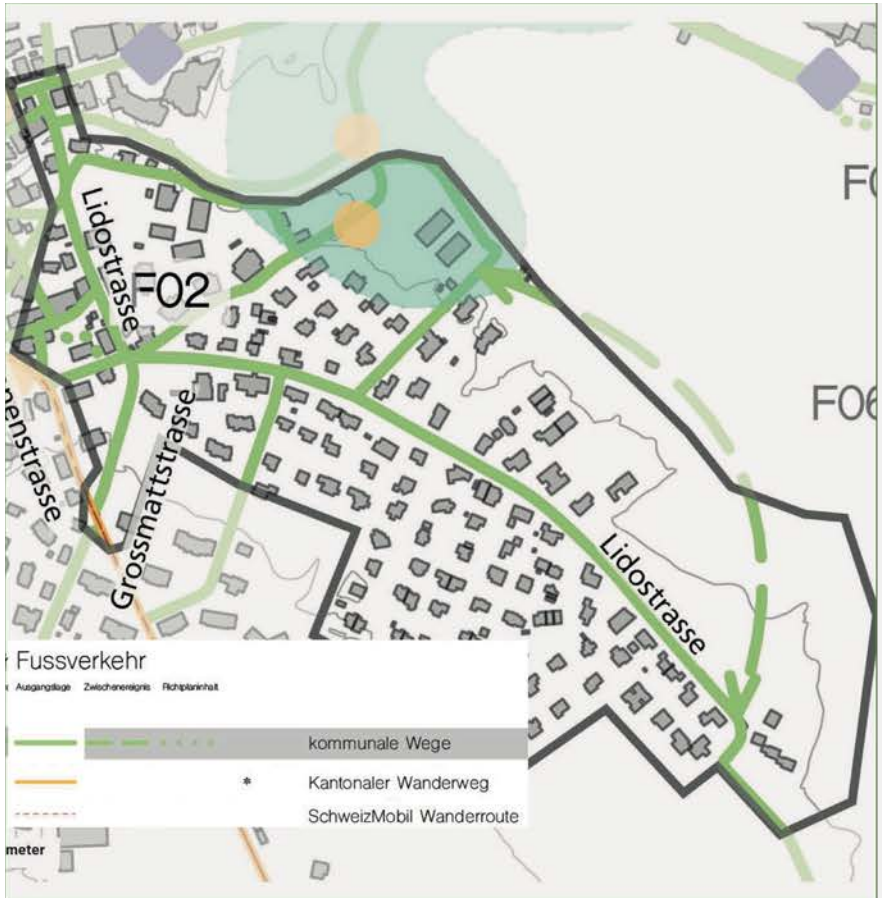


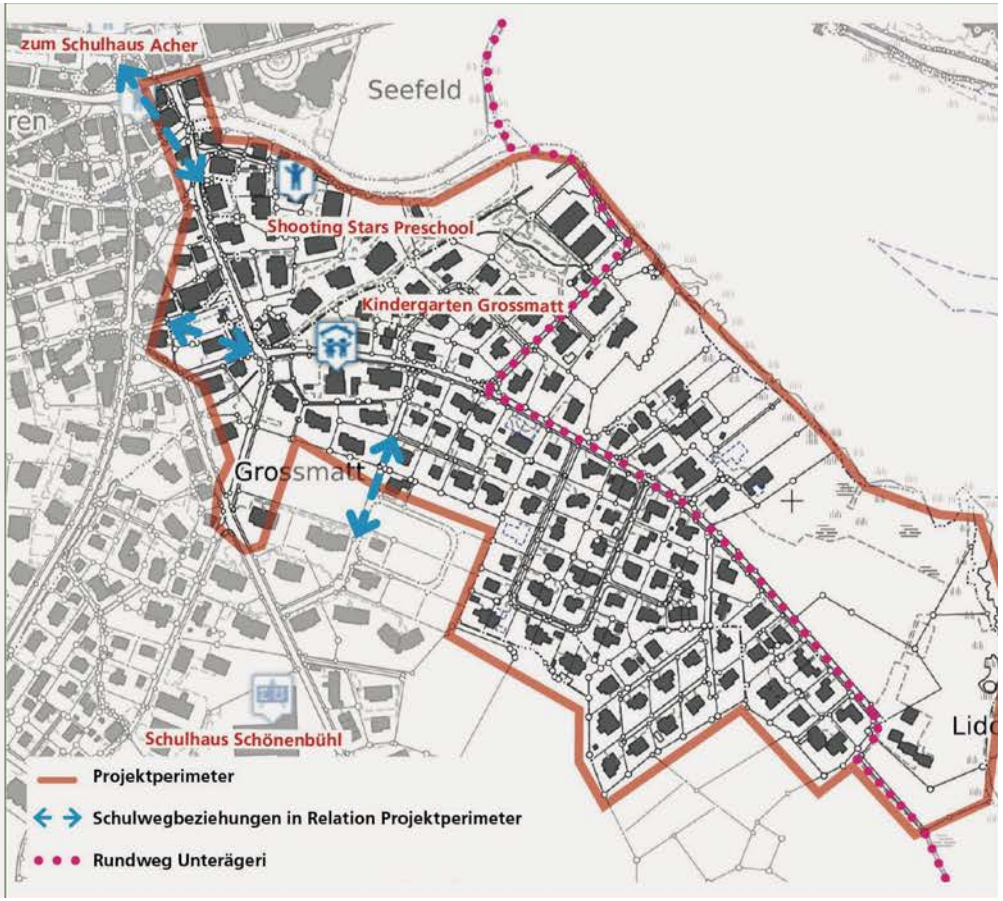
- **Lidostrasse Nord:**
  DTV = ca. 955 bis 1'075 Fz.
  ca. 1'100 bis 1'235 Fz*)
- **Lidostrasse Südost:**
  DTV = ca. 395 bis 525 Fz. **(ca 455 bis 600 Fz*)**
- **Grossmattstrasse Nord:**
  DTV = ca. 560 Fz. **(ca. 645 Fz*)**

* Hochrechnung gemäss Zunahme Motorisierungsgrad Kanton Zug 2014 ggü. 2024 (+15%)

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Fussverkehr;
Kommunaler Richtplan Verkehr, Schulwegsicherheit





Analyse des Ortes

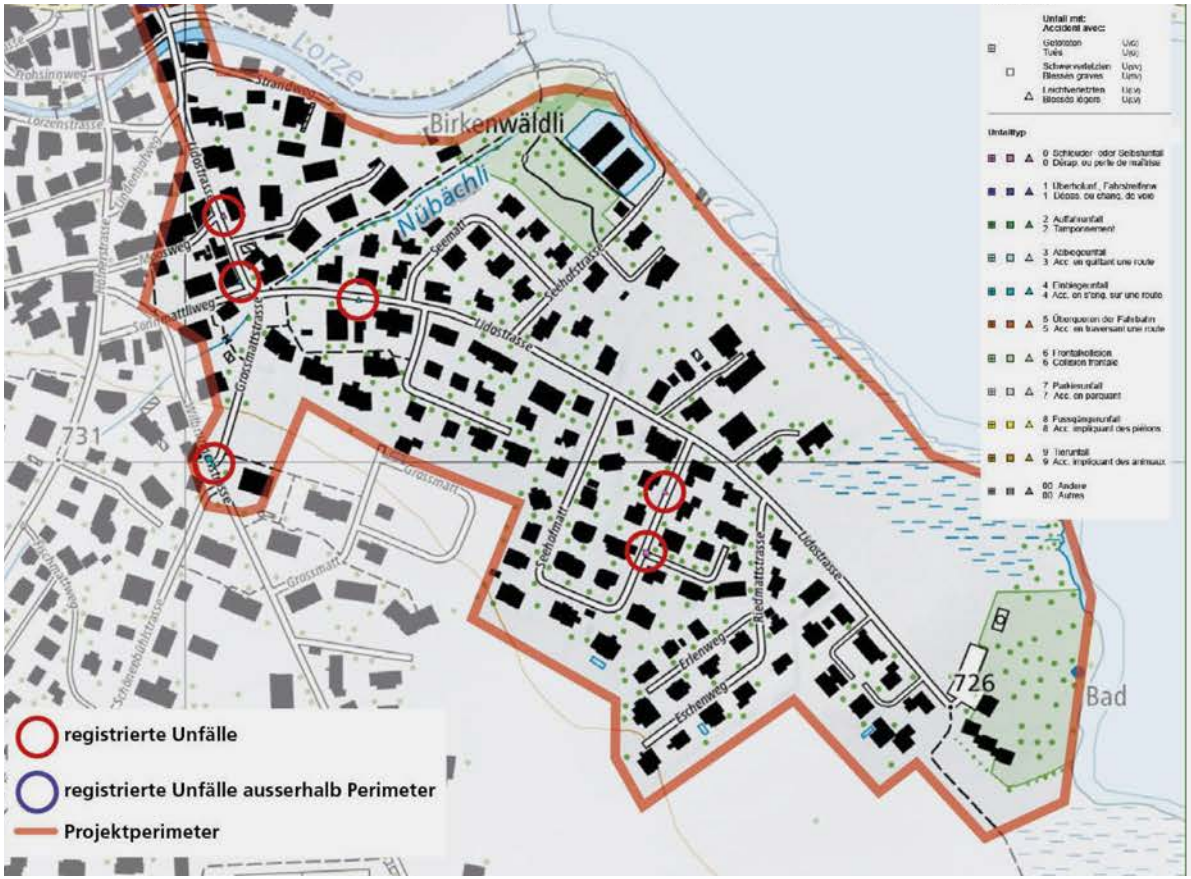
Strassencharakterisierung
Veloverkehr;
Kommunaler Richtplan Verkehr, kantonaler Velonetzplan





Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Unfallstatistik seit 2011

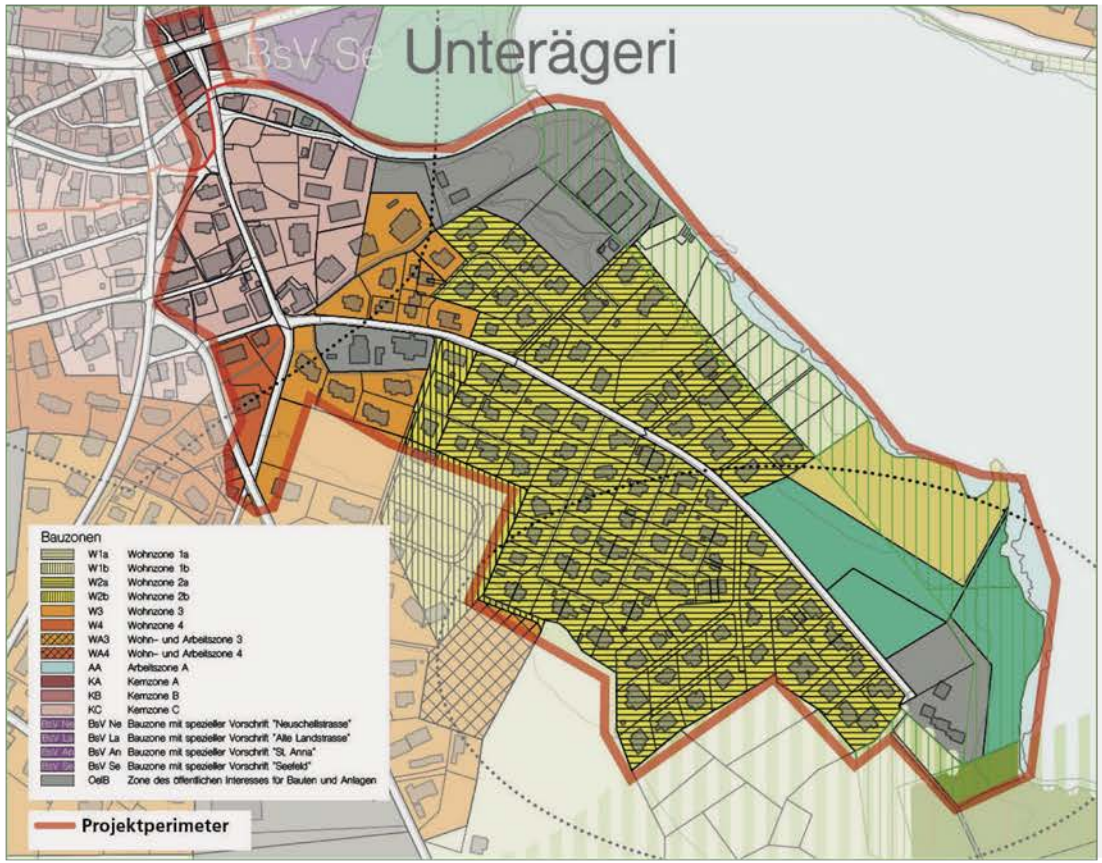


- Seit 2011 sieben Unfälle mit Personenschaden polizeilich registriert.
- Bei keinem Ereignis waren Fussgänger:innen oder Motorräder beteiligt
- Drei Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Zwei Schleuder - oder Selbstunfälle mit Fahrrad, beide davon mit einer schwerverletzten Person.
- Bei vier Unfällen waren velofahrende Personen involviert (zwei davon waren selbstverschuldet).

Ein generelles Sicherheitsdefizit an der Verkehrsanlage kann mit dieser Statistik ausgeschlossen werden

Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Siedlungsstruktur / Raumentwicklung
Nutzungsplanung (Zonenplan 2025)



- Das Verkehrsnetz erschliesst im Projektperimeter vorwiegend Wohnzonen W2, W3, W4 sowie die Kernzone C.
- Im Südosten das Strandbad Lido und Erholungszonen
- Im Einflussbereich der Naherholung (Seezugang)

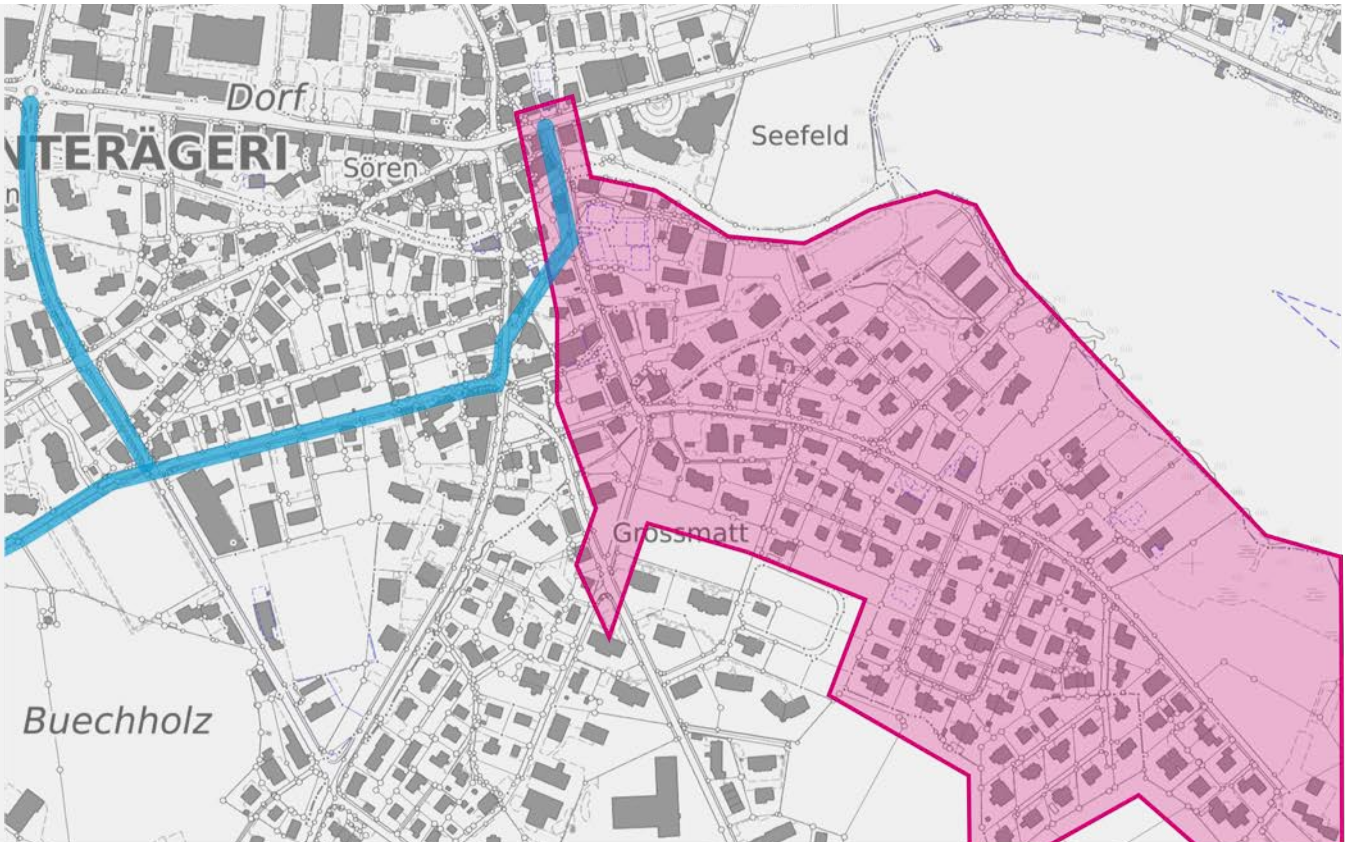
Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Temporäre Verkehrsführung OeV:
Ägerimärcht (1 x pro Jahr) **Fasnachtsumzüge** (an 3 bis 4 Tagen pro Jahr)



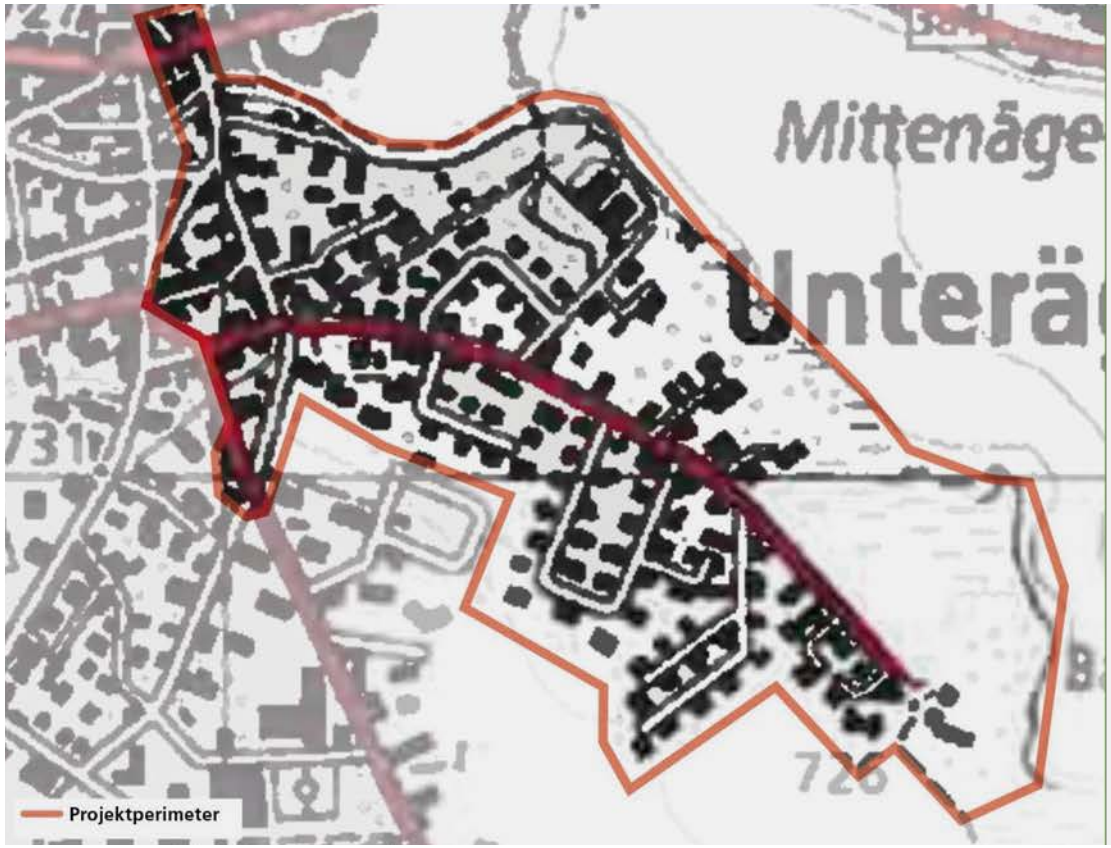






Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Anforderungsprofil Feuerwehr
Einsatzdispo: Ein-/Ausrückrouten (Lidostrasse, Sonnmattliweg)





Analyse des Ortes

Strassencharakterisierung
Anforderungsprofil Landwirtschaft
Transportrouten / Bewirtschaftung (Wilbrunnenstrasse)



- Bewirtschaftung Wies-/Riedland im Bereich Lidoparkierung

Agenda

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

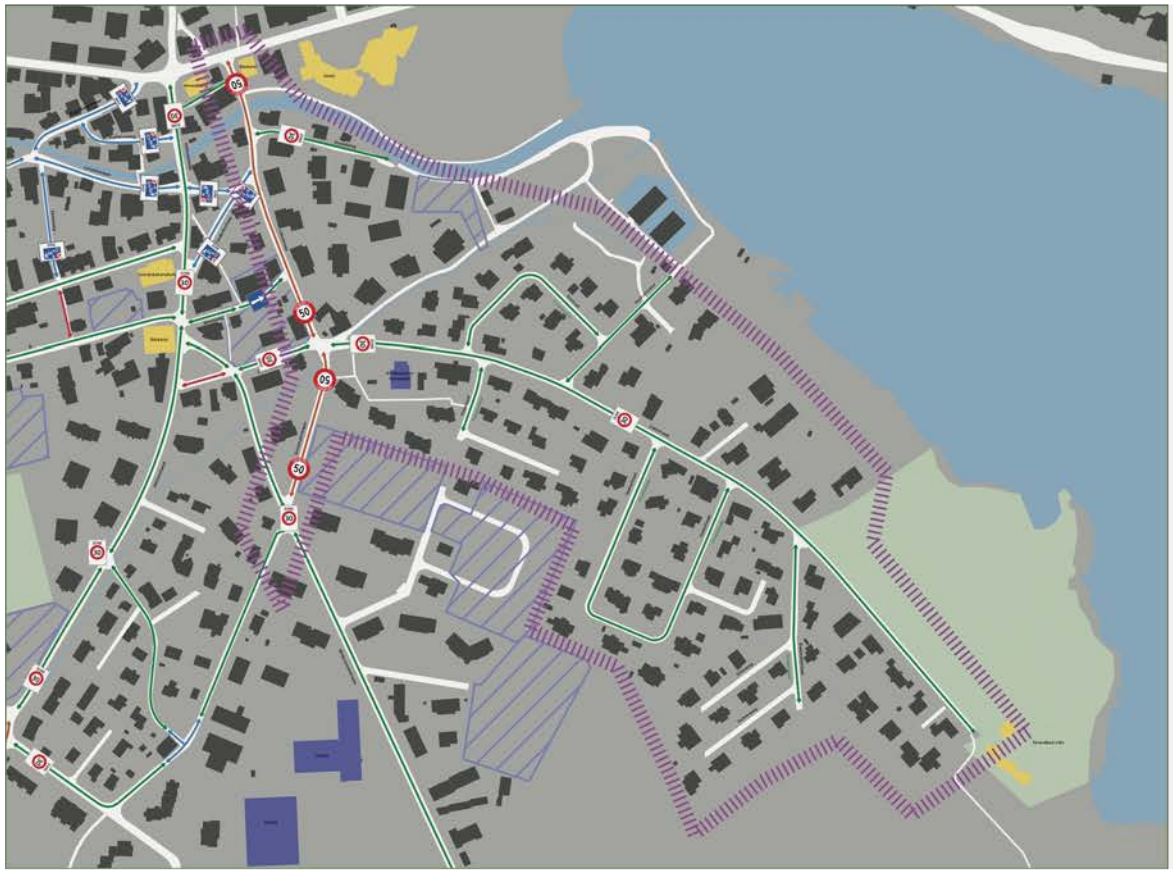
Erste Ideenskizzen
Projektierungsgrundsätze

- **Verkehrssicherheit (Schulwegsicherheit, Kindergarten) erhöhen.**
- **T30/BZ als Basis für eine temporeduzierende Verkehrsraumverteilung → Spezialfälle Lidostrasse Nord und Grossmattstrasse**
- **Aufwertung der Quartierstrassen.**
- **Eindeutige Fahrbahnprofile bereitstellen, heute mögliche Begegnungsfälle grundsätzlich gewährleisten.**
- **Sorgfältige Interessenabwägung bezüglich der Ansprüche «Feuerwehr»**
- **Minimaler bzw. kein Infrastrukturausbau anzielen → Landerwerb wenn möglich vermeiden.**

Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime

Var. 01 : Tempo 50 km/h: Lidostrasse Nord und Grossmattstrasse
Tempo 30 km/h: Verbleibende Strassen im Projektperimeter

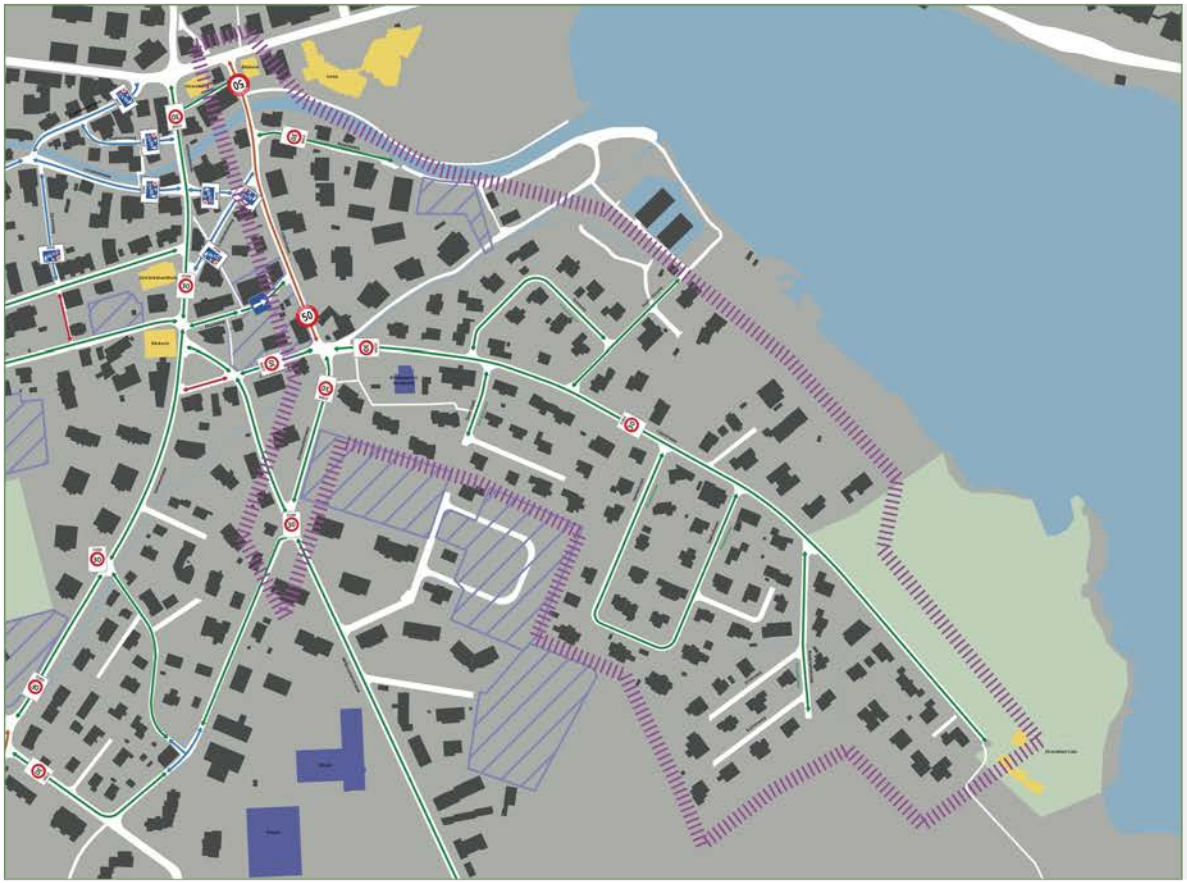




Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime

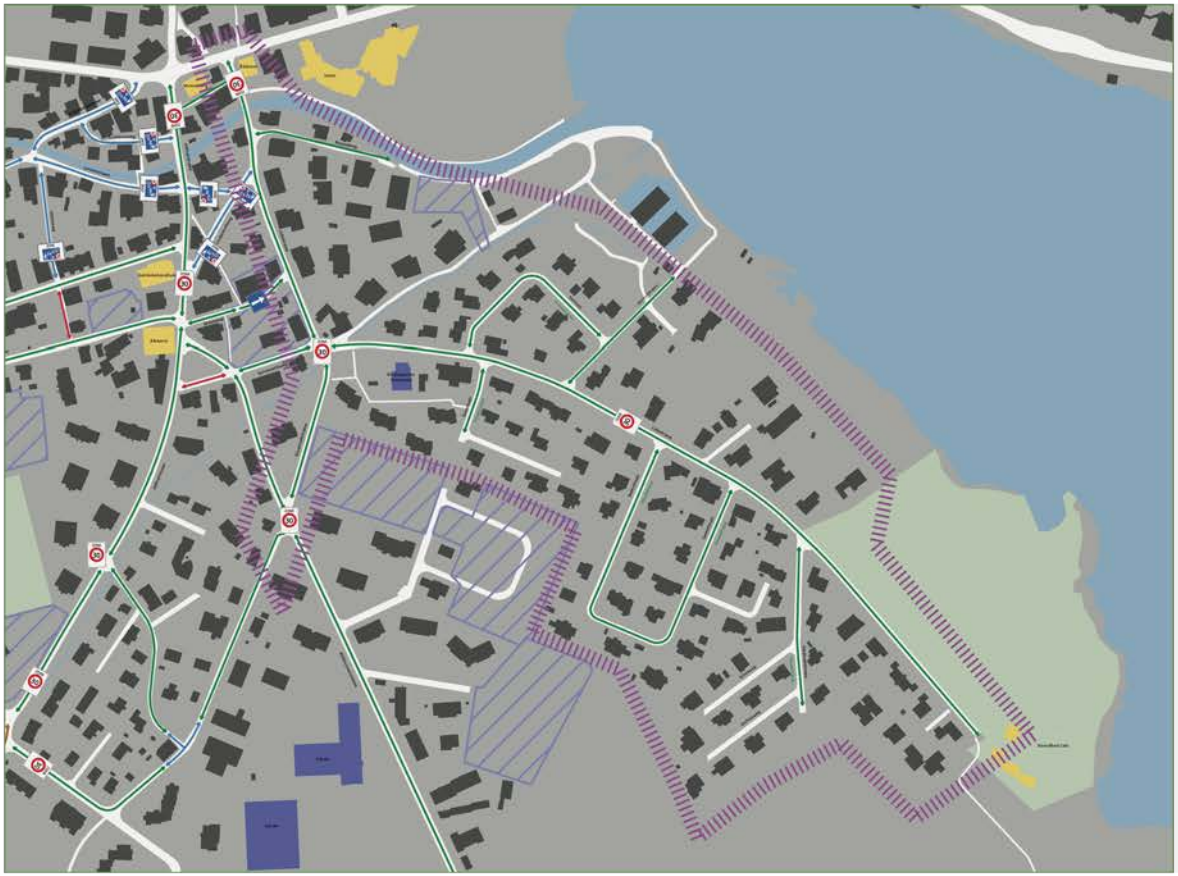
Var. 02: Tempo 50 km/h: Lidostrasse Nord
Tempo 30 km/h: Verbleibende Strassen im Projektperimeter





Erste Ideenskizzen

Varianten Verkehrsregime
Var. 03: Flächendeckend Tempo 30 km/h im Projektperimeter





Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Bestand Situation

Klassiert:
Sammelstrasse



Strasse	Fahrbahn	Trottoir / Fussgängerbereich
Lidostrasse		
Abschnitt Nord bis Grossmattstrasse	Fahrbahn b = 5.50 m (darin inkludiert 0.50 m Pflästerung am westlichen Fahrbahnrand)	Ostseitiges Trottoir auf öffentlichem sowie teilweise privatem Grund, b = 1.80 – 2.00 m
	Punktuelle Fahrbahnverengungen 4.70 bis 5.00 m	Westseitig keine Infrastruktur
		Randabschlüsse → Rand- oder Bundstein einreihig, Randstein überfahrbar (ostseitig)
		Bord- und Wasserstein (ostseitig, zwischen Lorzenbrücke und Moosweg)
		Pflasterstreifen vierreihig (westseitig)

Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Sammelstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 01

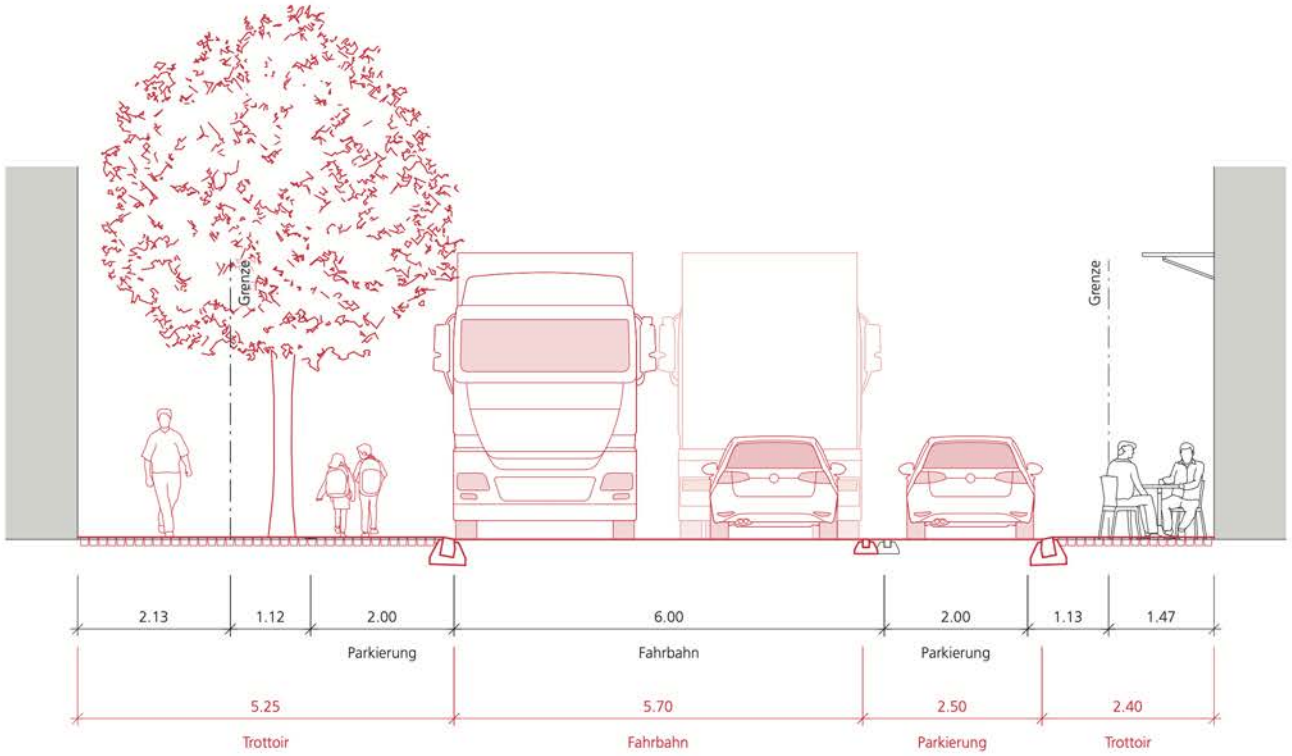
Klassiert:
Sammelstrasse



Lage Schemaschnitt



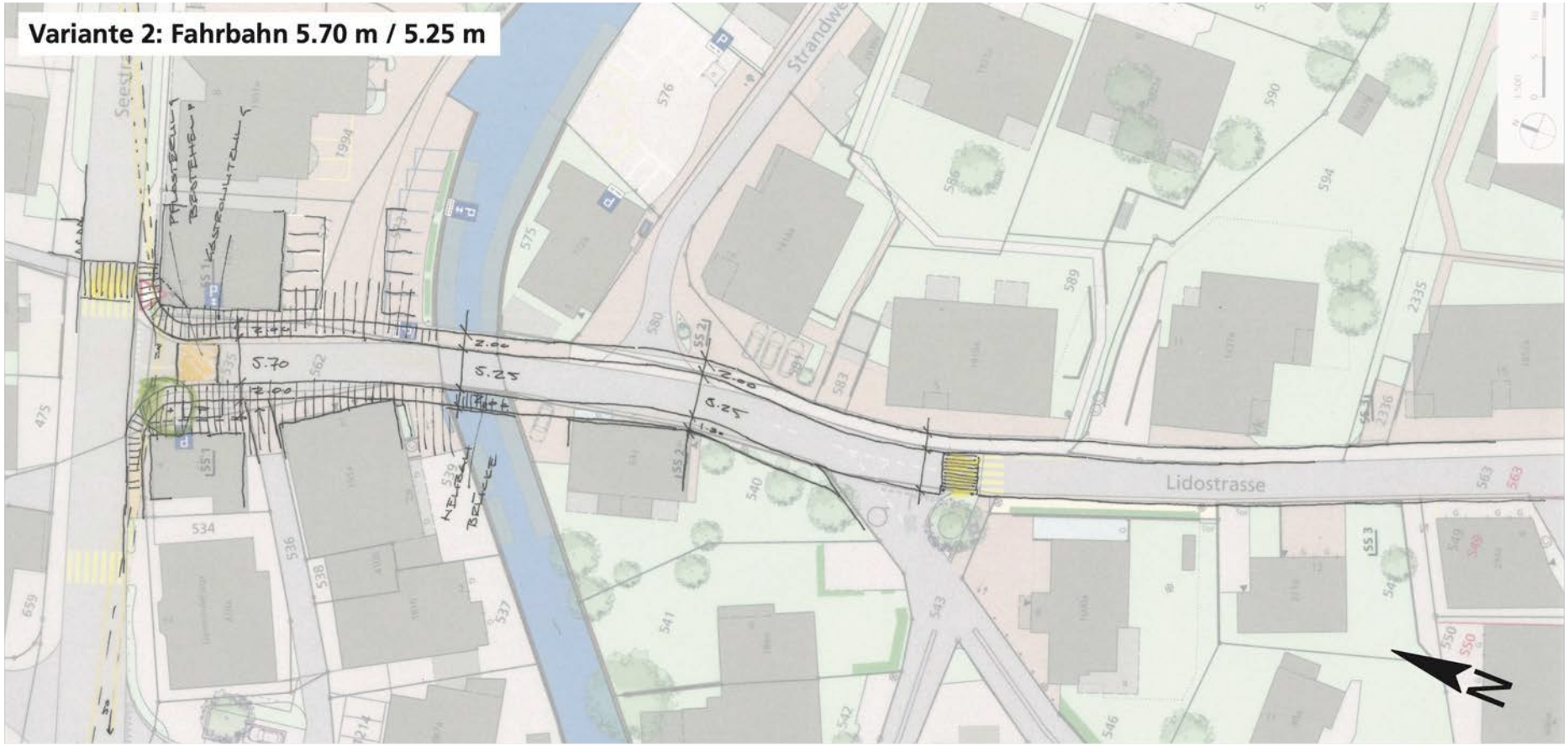
Variante 1: Fahrbahn 5.70 m, PW-Längsparkierung vor Bäckerei



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Sammelstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 01

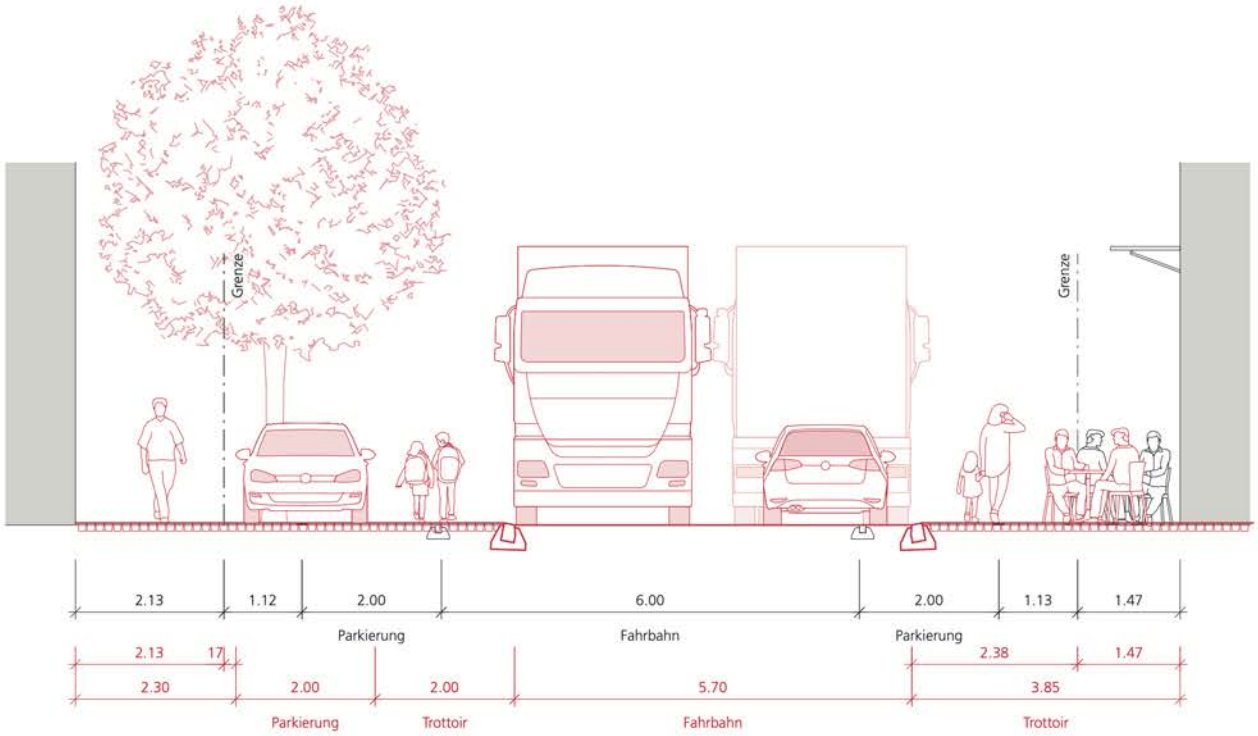
Klassiert:
Sammelstrasse



Lage Schemaschnitt



Variante 2: Fahrbahn 5.70 m / 5.25 m, PW-Längsparkierung vis à vis Bäckerei



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 02

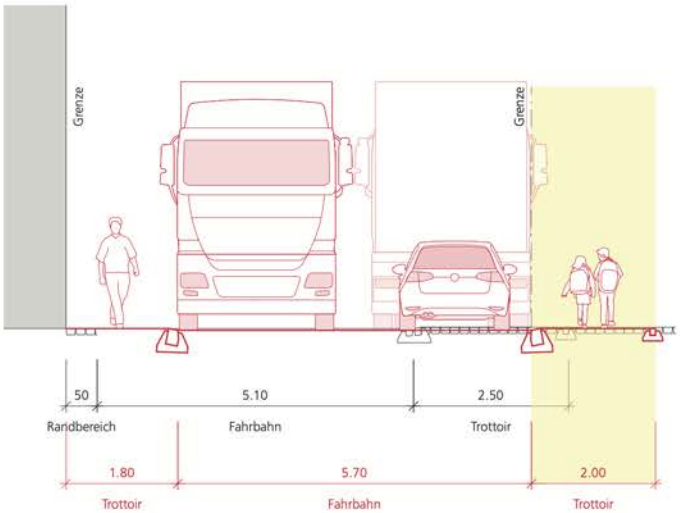
Klassiert:
Sammelstrasse



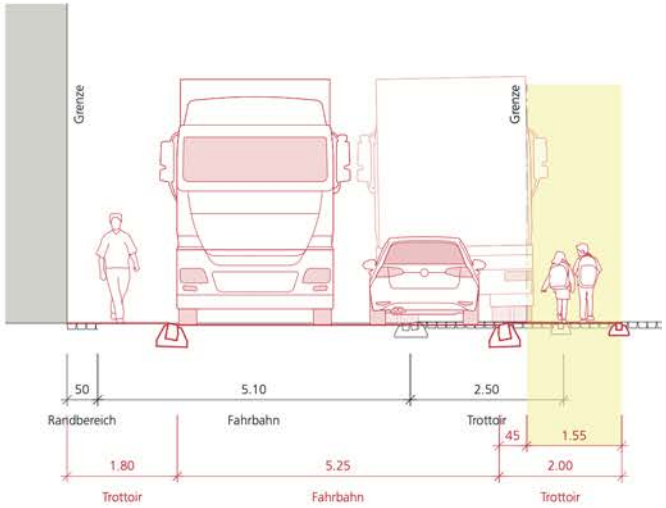
Lage Schemaschnitt



Variante 1: Fahrbahn 5.70 m



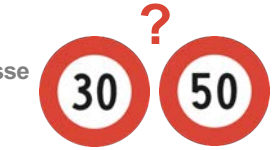
Variante 2: Fahrbahn 5.25 m



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 03

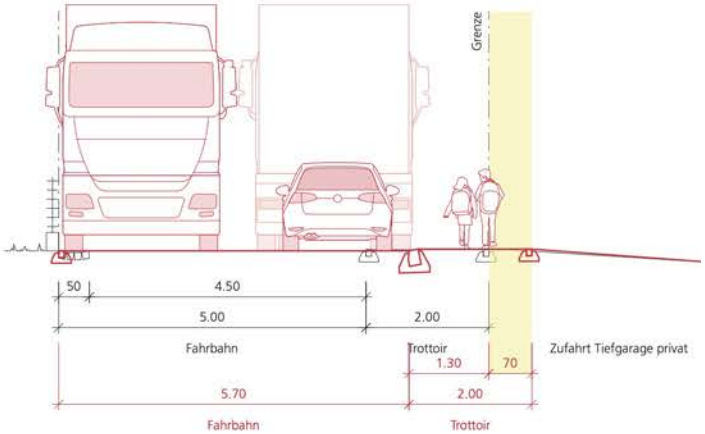
Klassiert:
Sammelstrasse



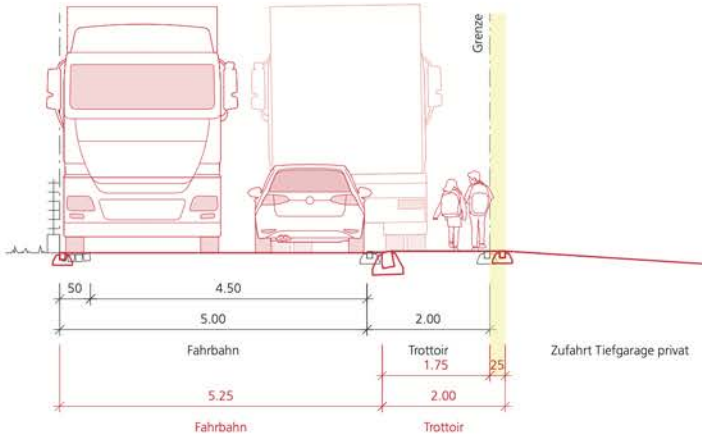
Lage Schemaschnitt



Variante 1: Fahrbahn 5.70 m



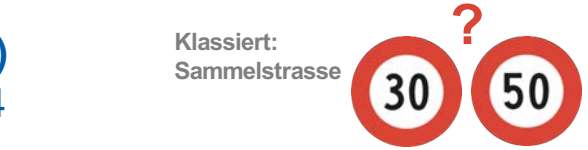
Variante 2: Fahrbahn 5.25 m



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seestr. – Grossmattstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 04

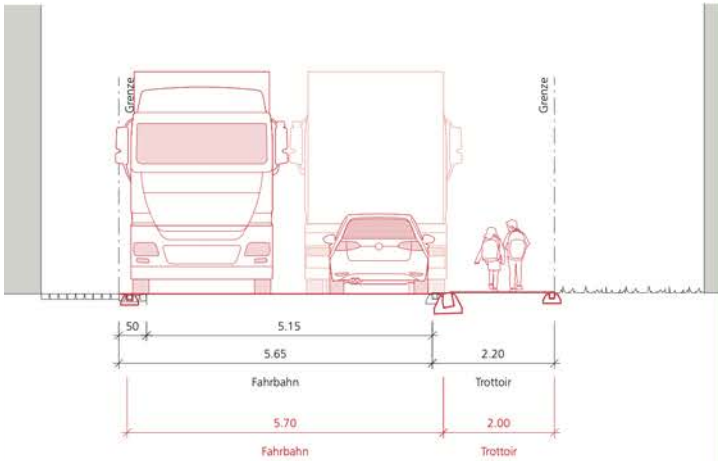
Klassiert:
Sammelstrasse



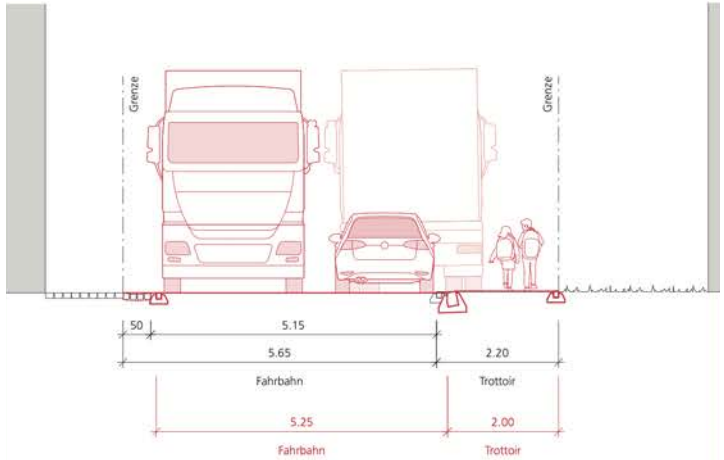
Lage Schemaschnitt



Variante 1: Fahrbahn 5.70 m



Variante 2: Fahrbahn 5.25 m



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Grossmattstr. – Seehofstr.)
Bestand Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse

30

Strasse	*Fahrbahn*	*Trottoir / Fussgängerbereich*
Abschnitt Südost Grossmattstrasse bis Strandbad Lido	Fahrbahn b = 5.00 – 5.20m	Südseitiges Trottoir auf öffentlichem Grund, b = 1.50 m (Grossmattstrasse bis Grossmatt) Südseitiges Trottoir auf öffentlichem Grund, b = 2.00 m (Grossmatt bis Strandbad Lido) Randabschlüsse → Bord- und Wasserstein, überfahrbar Rand- und Wasserstein, nicht überfahrbar (nur über kurze Abschnitte)

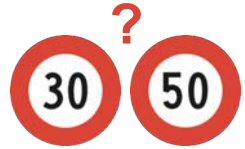


Erste Ideenskizzen

Kreuzung Grossmatt- / Lidostrasse
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert: Sammel-
/Erschliessungsstrasse





Variante 1: Trottoirüberfahrt Lidostrasse



Variante 2: Rechtsvortritt



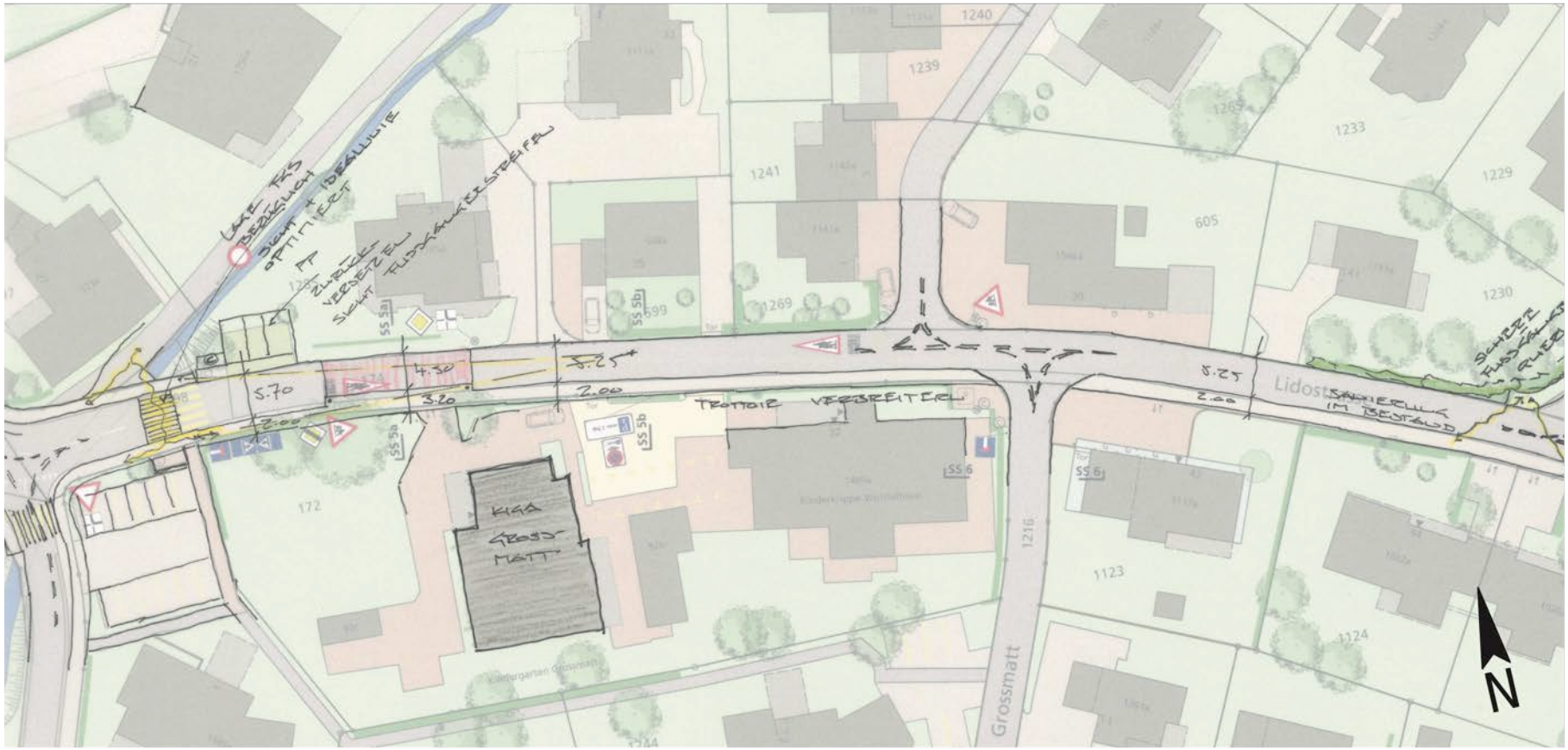


Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Grossmattstr. – Seehofstr.)

Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Grossmattstr. – Seehofstr.)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 05a/b

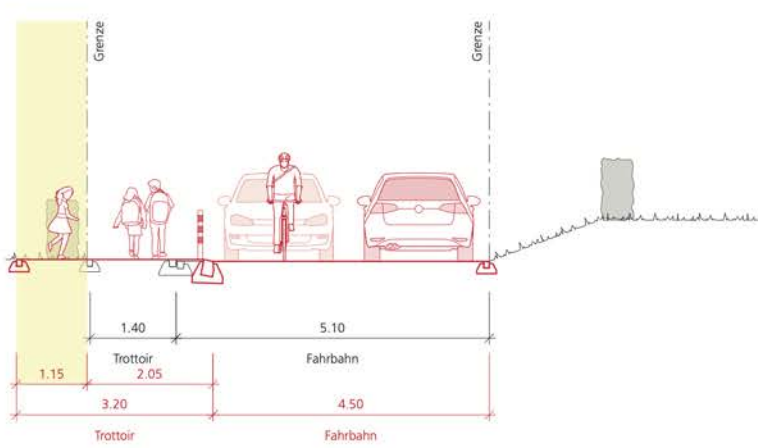
Klassiert:
Erschliessungsstrasse

30

Lage Schemaschnitt

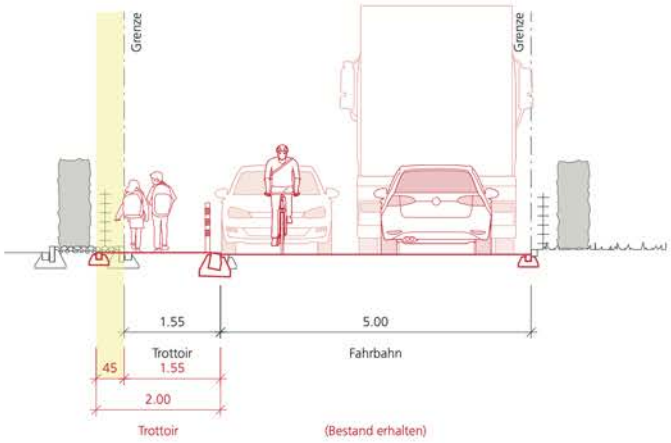


Schemaschnitt: 05a: Punktuelle seitliche Einengung



Schemaschnitt 05b: Fahrbahn 5.25 m

Wenn die Fahrbahn auf den bestehenden 5.00 m belassen werden soll, erachten wir Pollersetzungen als zwingend.



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seehofstr. – Seehofmatt)
Bestand Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seehofstr. – Seehofmatt)

Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse (Seehofstr. – Seehofmatt)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 07

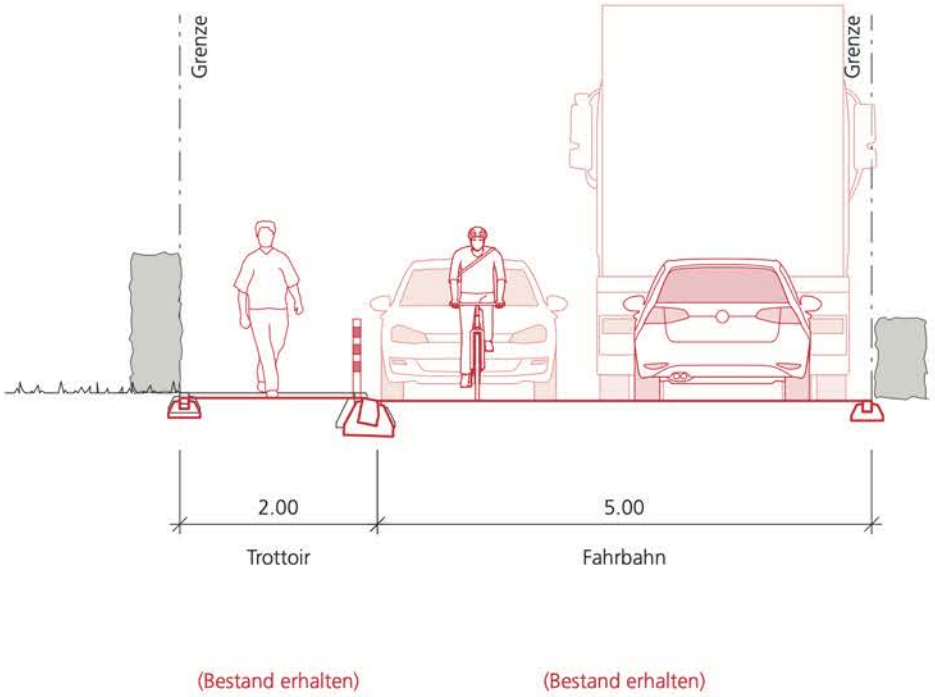
Klassiert:
Erschliessungsstrasse





Lage Schemaschnitt





Erste Ideenskizzen

Lidostrasse
(Seehofmatt – Höhe Eschenweg)
Bestand Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Erste Ideenskizzen

Lidostrasse
(Seehofmatt – Höhe Eschenweg)
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



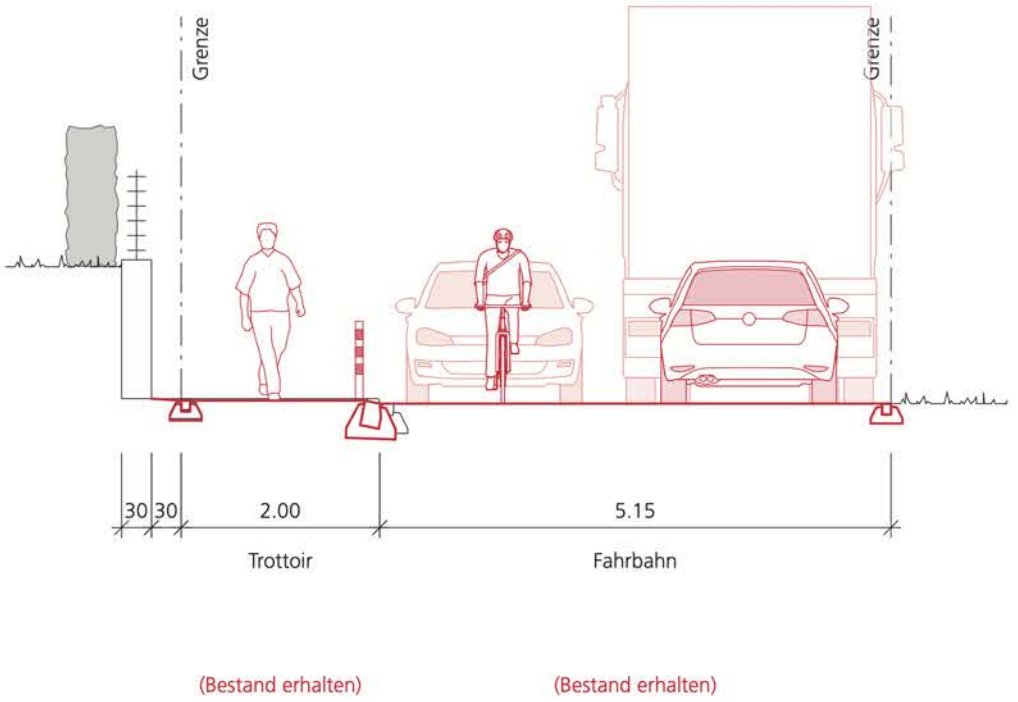
Erste Ideenskizzen

Lidostrasse
(Seehofmatt – Höhe Eschenweg)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 08

Klassiert:
Erschliessungsstrasse

Lage Schemaschnitt





Erste Ideenskizzen

Lidostrasse
(Höhe Eschenweg – Strandbad Lido)
Bestand Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Strasse	*Fahrbahn*	*Trottoir / Fussgängerbereich*
Abschnitt Südost Grossmattstrasse bis Strandbad Lido	Fahrbahn b = 5.00 – 5.20m	Südseitiges Trottoir auf öffentlichem Grund, b = 1.50 m (Grossmattstrasse bis Grossmatt) Südseitiges Trottoir auf öffentlichem Grund, b = 2.00 m (Grossmatt bis Strandbad Lido) Randabschlüsse → Bord- und Wasserstein, überfahrbar Rand- und Wasserstein, nicht überfahrbar (nur über kurze Abschnitte)

Erste Ideenskizzen

Lidostrasse
(Höhe Eschenweg – Strandbad Lido)
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Erschliessungsstrasse



Erste Ideenskizzen

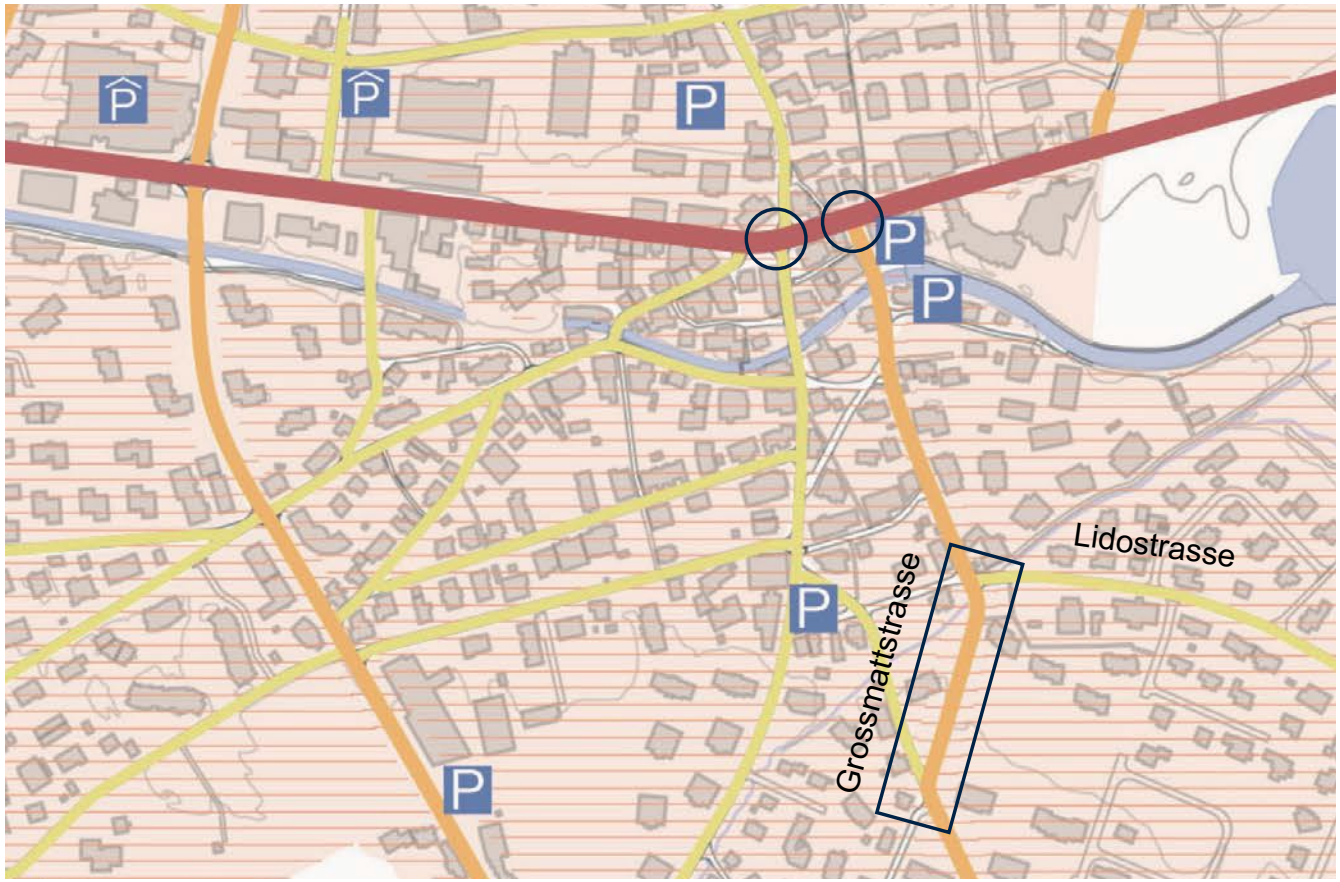
Grossmattstrasse
Bestand Situation

Klassiert:
Sammelstrasse



Erste Ideenskizzen

Grossmattstrasse
Netzbetrachtung in Relation zur
Strassenklassierung gemäss Verkehrsrichtplan



Erste Ideenskizzen

Grossmattstrasse
Projektidee (Skizze) Situation

Klassiert:
Sammelstrasse



Erste Ideenskizzen

Grossmattstrasse
Projektidee (Skizze) Situation

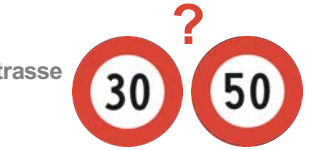
Klassiert:
Sammelstrasse



Erste Ideenskizzen

Grossmattstrasse
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 09

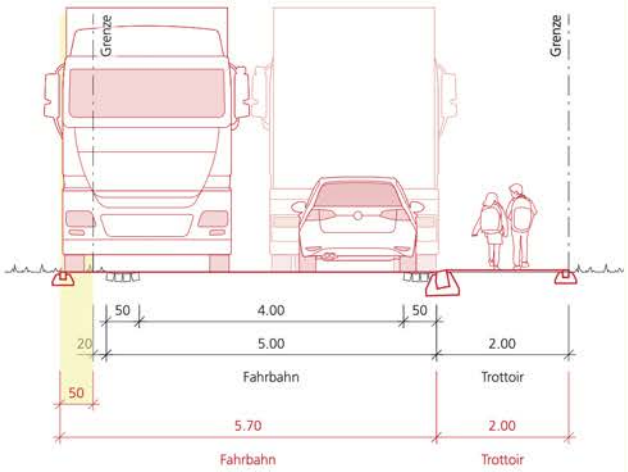
Klassiert:
Sammelstrasse



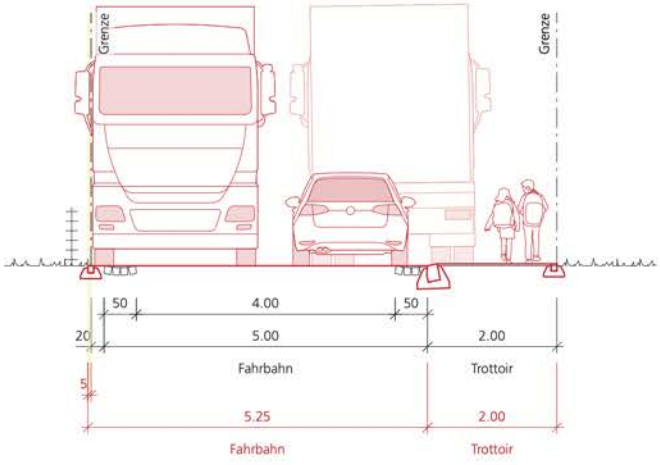
Lage Schemaschnitt



Variante 1: Fahrbahn 5.70 m



Variante 2: Fahrbahn 5.25 m



Erste Ideenskizzen

Grossmatt (Ost–West–Verbindung)
Bestand Situation

Privatstrasse

30



Strasse	Fahrbahn	Trottoir / Fussgängerbereich
Grossmatt	Zufahrtsstrasse mit Wendeanlage mit Stichstrasse ohne Wendeanlage Fahrbahn b = 4.50 bis 5.00 m Mischverkehr (Verbindung zur Wilbrunnenstrasse bereits ausparzelliert)	Kein separates Trottoir Randabschlüsse → Bord- und Wasserstein bzw. Bundstein

Erste Ideenskizzen

Grossmatt (Ost–West–Verbindung)
Projektidee (Skizze) Situation

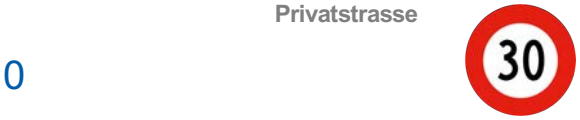
Privatstrasse



Erste Ideenskizzen

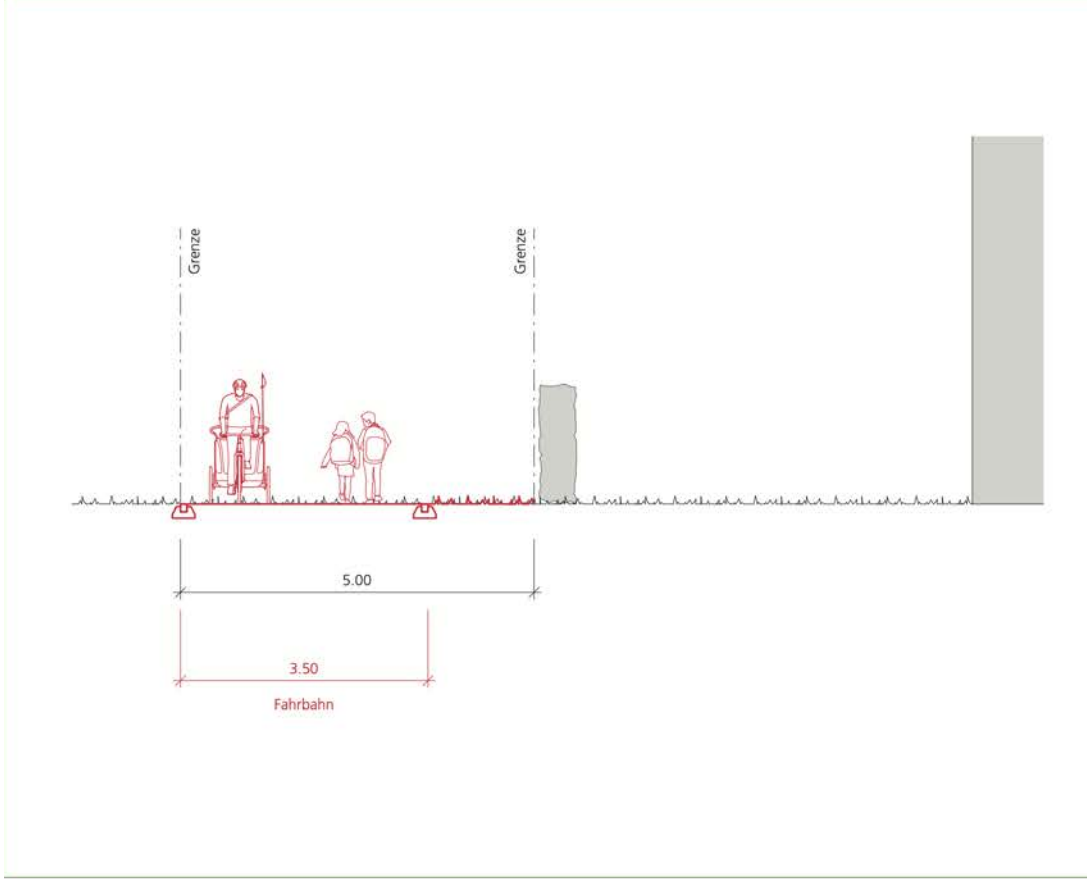
Grossmatt (Ost–West–Verbindung)
Projektidee (Skizze), Schemaschnitt 10

Privatstrasse



Lage Schemaschnitt





Agenda

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

Workshop / Organisatorisches

Themen

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

Workshop / Organisatorisches

20:25 – 21:20

- **Workshop 1 / Fridolin Bossard:** Kultroom
- **Workshop 2 / Marc Lutzmann:** Samariter
- **Workshop 3 / Natalie Barth:** Foyer
- **Workshop 4 / Jan Wenzel, asa:** GFS
- **Workshop 5 / Florian Egli, asa:** Kultroom

Workshop



Zusammenfassung Workshop

Quintessenz aus den fünf Werkstätten durch die Gruppenleitung



Ausblick

- StraKo Präsentation Variantenskizzen:
  22. Juni 2026
- Workshop Anwohnerschaft:
  Montag, 24. August 2026
- StraKo inkl. Delegation aus Workshop:
  Präsentation Variantenfächer BGK: Montag, 28. September 2026
- StraKo inkl. Delegation aus Workshop:
  Präsentation finalisiertes BGK: Montag, 16. November 2026
- Anschliessend Antrag an Sicherheitsdirektion: 2. Quartal 2027
- Strassenverkehrsrechtliche Publikation: 4. Quartal 2027
- Ziel → erste Umsetzungen ab 2029