



T direkt 041 728 53 56
marc.pianzola@zg.ch
Zug, 15. Juni 2015

**Protokoll 1. Mitwirkungsveranstaltung Ortsdurchfahrt Menzingen
Vorprojekt Kantonsstrasse Q, Kernbereich Menzingen**

Datum: 2. Juni 2015
Zeit: 19:30 Uhr - 21:30 Uhr
Ort: Zentrum Schützenmatt, Menzingen

Teilnehmende

- Landammann und Baudirektor Heinz Tännler
- Gemeinderat Menzingen Martin Kempf
- Kantonsingenieur Zug Urs Lehmann
- Projektleiter Tiefbauamt Zug Marc Pianzola
- TEAMverkehr.zug ag Adrian Arquisch

Mitwirkung von rund 90 Personen, dem vollzähligen Gemeinderat Menzingen, Kantonsräten und Mitgliedern der kantonsrätlichen Tiefbaukommission.

Zusammenfassung der Wortmeldungen aus der Plenumsdiskussion

Nr.	Beschluss / Auftrag	Wer / Termin
1	Begrüssung / Einleitung Landammann Heinz Tännler und Kantonsingenieur Urs Lehmann begrüssen die Teilnehmenden. Mitwirkung ist nicht gleich Mitbestimmung, dennoch werden im Rahmen der ersten Veranstaltung alle Wortmeldungen berücksichtigt und es werden keine Themen ausgeschlossen. Die Kantonsstrasse muss nach wie vor ihre Funktion erfüllen und eine gewisse Leistungsfähigkeit für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr erfüllen. Die Möglichkeit zur Mitwirkung wird durch das Plenum begrüsst und die vorgesehene Aufwertung des Dorfkerns als wichtig erachtet.	
2	Fussverkehr Die Verkehrssicherheit im Dorfkern wird bemängelt, da vom Restaurant Löwen bis zum Institut Menzingen kein Fussgängerstreifen vorhanden ist. Das Queren der Kantonsstrasse und die Routen entlang der Hauptstrasse sind insbesondere mit Kinderwagen gefährlich. Kritisch beurteilt wird die Situation, dass die Kinder bei der Bushaltestelle von Zug her kommend über die Strasse rennen. Aufgrund des flächigen Querungsbedürfnisses liegt der Fussgängerstreifen	

	<p>am falschen Ort. Es wird angezweifelt, ob generell ein Bedarf an Fussgängerstreifen vorhanden ist. Falls keine Temporeduktion erfolgt, werden Fussgängerstreifen zwingend gefordert.</p> <p>Besonderes Augenmerk ist auf die Schulwege zu legen. Als Beispiel wird eine Lenkung der Schülerinnen und Schüler über die Alte Landstrasse zum Schulhaus erwähnt.</p> <p>Gefordert werden durchgehende Verbindungen für den Fussverkehr entlang der Hauptstrasse. Die Schliessung der Lücke soll mit einer Arkade bei der Kapelle erfolgen. Dies ist planungsrechtlich und im langfristigen Horizont bereits mittels Baulinien gesichert. Ein Versuch zur Realisation einer Arkade bei der Kapelle wurde bereits 1970/71 unternommen. Zur Durchgängigkeit der Arkade wird der Abbruch des Gebäudes 49a gefordert. Die Abklärung seitens der Gemeinde Menzingen hat ergeben, dass ein Abbruch durch die kantonale Denkmalpflege abgelehnt wird. Anstelle eines Abbruchs sind deshalb Anpassungen an der Fassade zur Sicherung der Arkade auf lange Sicht vorzunehmen.</p>	
3	<p>Geschwindigkeitsregime</p> <p>Mehrere Voten aus dem Plenum fordern eine Reduktion des Geschwindigkeitregimes auf der Hauptstrasse. Aufgrund der engen Kurve auf Höhe Holzhäusernstrasse entsprechen die gefahrenen Geschwindigkeiten ohnehin nicht den signalisierten Tempolimiten. Es werden sowohl eine Begegnungszone mit 20 km/h und flächigem Vortrittsrecht für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch eine Tempo-30-Zone mit Vortrittsrecht für den motorisierten Individualverkehr vorgeschlagen. Gegenstimmen befürchten Schleichfahrten über die Alte Landstrasse.</p> <p>Bei der Prüfung einer verkehrsberuhigten Zone ist eine Ausweitung des Perimeters in der Länge und in der Breite zu prüfen, zum Beispiel bis Neuhausstrasse, Löweneck bis Spritzenhaus.</p>	
4	<p>Bushaltestelle Menzingen</p> <p>Der Kanton Zug ist verpflichtet, die Bushaltestelle gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes behindertengerecht umzubauen. Damit kann auf die Mitwirkung des Chauffeurs mittels Rampe verzichtet werden. Der niveaugleiche Ein- und Ausstieg mit einem Kasseleronderbord (Anschlag 16 cm) vereinfacht nicht nur für die Behinderten das Ein- und Aussteigen und wird begrüsst. Im Zusammenhang mit dem Queren der Strasse für zu Fuss Gehende und der Anlieferung für das lokale Gewerbe wird die Erhöhung des Strassenrandes durch das Kasseleronderbord kritisch beurteilt.</p>	

5	<p>Verkehrsregime</p> <p>Der Lastwagenverkehr durch das Dorfzentrum wird als störend empfunden und stellt aufgrund des engen Querschnitts und den Lärm- und Erschütterungsemissionen ein Problem dar. Vorgeschlagen wird eine Lenkung der Lastwagen über die Verbindung via Hirzel oder ein Lastwagendurchfahrtsverbot. Die Einflüsse der Tangente Zug/Baar auf die Verkehrssituation werden geprüft.</p> <p>Zur Reduktion des Verkehrs im Dorfkern werden eine Kernumfahrung oder eine längere Umfahrung von Edlibach und Menzingen im Tunnel zur Prüfung vorgeschlagen, wie dies bereits in früheren Jahren der Ortsplanung zur Diskussion stand. Diese Vorschläge werden aufgrund des insgesamt tiefen Verkehrsaufkommens und des hohen Kosten-/Nutzenverhältnisses kritisch beurteilt.</p> <p>Zur Aufwertung des Dorfplatzes wird ein Verkehrsregime mit shared space vorgeschlagen. Dabei sollen sich die verschiedenen Verkehrsarten den Strassenraum im Sinne des Koexistenzprinzips teilen. Es wird weitestgehend auf Signalisationen, Markierungen und geschwindigkeitsfördernde lineare Elemente verzichtet. Die Materialisierung kann als Pflasterung des Platzes umgesetzt werden.</p> <p>Damit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann, wird ein Einbahnregime auf der Holzhäuserstrasse in Richtung Kantonsstrasse vorgeschlagen. Ebenso wird ein Einbahnregime in Kombination mit einer Begegnungszone auf der Alten Landstrasse vorgeschlagen, zusammen mit der Kantonstrasse ergibt dies eine Art Kreisverkehr.</p> <p>Gegenstimmen üben Kritik, dass bei Einbahnregimes durch die Kanalisierung der Verkehrsströme die Geschwindigkeiten zunehmen.</p> <p>Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Sperrung der Gubelstrasse zwischen Hauptstrasse und Gemeindehaus als kurzfristige Massnahme vorgeschlagen.</p>	
6	<p>Parkfelder</p> <p>Verschiedene Voten fordern die Beibehaltung der oberirdischen Parkfelder für die Gastronomiebetriebe und das lokale Gewerbe. Ein Gegenvotum fordert eine Aufhebung der Parkfelder zugunsten des Güterumschlags.</p> <p>Zur Prüfung vorgebracht wird die Nutzung des Parkplatzes vor dem Rathausplatz.</p> <p>Moniert wird, dass insgesamt auf dem Gemeindegebiet zu wenige Parkfelder vorhanden sind.</p>	

7	Sichtweiten bei Einmündungen Die Sichtweiten der Linkseinmündung Neuhusstrasse/Hauptstrasse (Grundstück 133) werden als gefährlich bemängelt und es wird der Antrag gestellt, die Montage eines Spiegels zu prüfen. Ebenfalls als gefährlich wird das Linksabbiegen aus der Hauptstrasse in die Holzhäusernstrasse beurteilt.	
8	Diverses Bei Änderungen der Strassenränder ist die aktuelle Strassenentwässerungsproblematik zu lösen, um Schäden an den Gebäudefasaden zu verhindern. Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wird die Umsetzung der Interpellation des Kantonsrates Vorlage Nr. 1468.1 - 12148 gefordert.	

Für das Protokoll

.....
Adrian Arquisch

Ohne Ihren Gegenbericht innerhalb von zehn Tagen gilt dieses Protokoll als genehmigt.