

fon direkt: 041 748 21 07
mail: juri.schuler@gruner.ch

Protokoll 2. Mitwirkungsveranstaltung Ortsdurchfahrt Menzingen

Vorprojekt Kantonsstrasse Q, Kernbereich Menzingen

Datum: 23. September 2015
Zeit: 19:00 Uhr – 21:00 Uhr
Ort: Zentrum Schützenmatt Menzingen

Teilnehmer/innen:

Landammann und Baudirektor	Heinz Tännler	
Kantonsingenieur Zug	Urs Lehmann	
Projektleiter Tiefbauamt Zug	Marc Pianzola	Swati Singh (Protokoll)
Gruner Berchtold Eicher AG	Juri Schuler	Sandra Grab (Protokoll)
TEAMverkehr.zug ag	Adrian Arquisch	Simon Weimer (Protokoll)
Appert Zwahlen Partner AG	Erich Zwahlen	Andrea Raymann (Protokoll)

Mitwirkung von rund 40 Personen (unter anderem gesamter Gemeinderat Menzingen, Kantonsräte, Mitglieder Tiefbaukommission Kantonsrat Zug)

Gruppe Juri Schuler / Sandra Grab
Fuss- und Veloverkehr
<i>Gibt es Stellen, an denen Sie sich als FussgängerIn/VelofahrerIn nicht sicher fühlen? Wie kann die Sicherheit erhöht werden?</i>
- Im Bereich der Drogerie, wo das Trottoir zu schmal ist und man mit einem Bein auf der Strasse gehen muss.
- Die ehemalige Drogerie, wo das Trottoir uneben ist und im Winter sich das Wasser sammelt und gefriert (Glatteis)
- Bei der Kirche fehlt der Fussgängerstreifen oder eine sichere Führung für Fussgänger.
- Das Trottoir muss breit genug sein für Rollator, Rollstuhl und Kinderwagen.
- Das Trottoir ist zu verbreitern und die Unebenheiten sind auszugleichen.
- Fussgängerstreifen an allen 3 Kreuzungen (Alte Landstrasse / Holzhäusernstrasse / Ochsenplatz)
- Im Dorfkern soll eine Temporeduktion (30 km/h) umgesetzt werden.
<i>Soll im Dorfzentrum an jeder Stelle die Strasse gequert werden können?</i>
- Nein, für die Schüler ist es wichtig, dass Sie lernen die Strasse via Fussgängerstreifen zu queren.
- Es wäre sinnvoll, wenn alle 3 Kreuzungen gleich aufgebaut wären (Fussgängerstreifen).
<i>Ist bei Tempo 30 am Knoten Neudorfstrasse / Mattenstrasse ein Fussgängerstreifen erforderlich?</i>
- Ja der ist zwingend notwendig
- Der Fussgängerstreifen beim Ochsenplatz kann verschoben werden.
Geschwindigkeits- und Verkehrsregime
<i>Welches Verkehrsregime eignet sich zur Umsetzung im Dorfkern (Einbahn, Tempo-30- oder Begegnungszone)?</i>
- Einbahn - NEIN
- Begegnungszone - NEIN
- Vortritt bei der Hauptstrasse evtl. mit Trottoirüberfahrt regeln
- Linksabbiegeverbot kommt nicht in Frage, Mehrfahrten in Schulhausnähe wären die Folgen, wird heute von einigen bereits so gelebt!
- Tempo 30 - Ja, aber es ist wichtig, dass der Vortritt auf der Hauptstrasse erhalten bleibt.
<i>Welchen Perimeter würden sie für eine T-30-Zone oder Begegnungszone sinnvoll finden?</i>
- Die T-30-Zone muss vor der Kreuzung Neudorfstrasse/ Mattenstrasse beginnen.
- Die T-30-Zone sollte bis zum Institut verlängert werden.
- Die T-30-Zone erweitern "Alte Landstrasse" und "Mattenstrasse", aber der Vortritt muss auf der Hauptstrasse bleiben (Idee: Regelung mit zusätzlichen Trottoirüberfahrten)
<i>Können Sie sich vorstellen, dass die Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr vortrittsbe-rechtigt die Strasse queren können (Begegnungszone)?</i>
- Nein, für die Schulkinder ist es wichtig, dass Sie lernen mit dem Fussgängerstreifen die Strasse zu überqueren.
Öffentlicher Verkehr
<i>Sind sie mit der aktuellen Lage und dem Komfort der Bushaltestelle zufrieden?</i>

- Die Bushaltestellen sind am richtigen Ort.
- Es ist wichtig, die Bushaltestellen behindertengerecht zu bauen.
- Eine kleine Überdachung aber kein Warteunterstand wäre erwünscht.
- Die meisten steigen bei der Post ein und aus.
- Die erhöhte Bordsteinkante bei den Bushaltestellen kann für die Velofahrer gefährlich sein.
- Auch die Bushaltestelle bei der Post sollte behindertengerecht sein .
Aufwertung / Materialisierung Dorfkern
<i>Sind Sie mit der aktuellen Dorfkerngestaltung zufrieden?</i>
- Schall und Verkehrslärm sind zu reduzieren (keine Pflasterung, Natursteine).
- Fahrbahn und Trottoir müssen unterschiedlich und klar erkennbar sein.
- 1. Priorität für die Aufwertung der nördliche Teil, 2. Priorität der südliche Teil
- Schneeräumung einplanen (vor allem in den engen Stellen)
- Überspannte Beleuchtung besser als Strassenlampen, da diese wieder Platz benötigen
- Noch keine Antwort bezüglich des Versuchs zur Umsetzung der Arkade (Gespräch mit Eigentümer wird gefordert)
<i>Besteht das Bedürfnis nach mehr Grün- oder Aufenthaltsqualität?</i>
- Nein, da die Strasse jetzt schon zu wenig Platz bietet.
- Fussgängerfreundlicher ist wichtiger als mehr Grün- oder Aufenthaltsqualität
<i>Sind Sie mit der aktuellen Parkierungssituation zufrieden?</i>
- Ja, die Anzahl der Parkplätze muss erhalten bleiben, falls es mal eine Situation gibt, in welcher man Hilfe benötigt beim Ein- oder Ausparken, dann wird geholfen.
<i>Ist zugunsten einer gestalterischen Aufwertung des Zentrums eine Reduktion der Parkplatz-Stückzahl oder eine andere Anordnung denkbar?</i>
- Nein, die Parkplätze dürfen nicht reduziert werden.
- Bei der Frage, ob eine Aufwertung oder die Beibehaltung der Parkplätze priorisiert wird, sollen klar die Parkplätze beibehalten werden.
- Man muss auch bedenken, dass im Winter der Schnee irgendwo abgeladen werden muss.

Zug, 24. September 2015 - Juri Schuler / Sandra Grab

Gruppe Adrian Arquisch / Simon Weimer
Fuss- und Veloverkehr
<i>Gibt es Stellen, an denen Sie sich als FussgängerIn/VelofahrerIn nicht sicher fühlen? Wie kann die Sicherheit erhöht werden?</i>
- Im Bereich der Drogerie, Grundstück Nr. 2, wo das Trottoir nur schmal ist und ein Absatz vorhanden ist.
- Eine Arkade soll in Zusammenhang mit dem bestehenden Gebäude GS 2 erstellt werden.
- Die Leute bewegen sich eher auf der nördlichen Strassenseite, dies hat mit dem neuen Coop zugenommen.
- Insbesondere im Winter ist die Arkade nicht attraktiv und wird teilweise mit Bretter abgedeckt (Wasser, Schnee in der Arkade).

- Durch die Ergänzung der Arkade Adler wird sich die Situation verbessern.
<i>Soll im Dorfzentrum an jeder Stelle die Strasse gequert werden können?</i>
- Ja, dies soll möglich sein.
<i>Ist bei Tempo 30 am Knoten Neudorfstrasse / Mattenstrasse ein Fussgängerstreifen erforderlich?</i>
- Nein, seitens des Gruppenchefs wird darauf hingewiesen, dass in einer Tempo-30-Zone keine Fussgängerstreifen möglich sind. Für die Teilnehmer ist dies in Ordnung, weil diese den ganzen Knoten in einer Tempo-30-Zone haben wollen.
Geschwindigkeits- und Verkehrsregime
<i>Welches Verkehrsregime eignet sich zur Umsetzung im Dorfkern (Einbahn, Tempo-30- oder Begegnungszone)?</i>
- Eine Tempo-30-Zone eignet sich für die Umsetzung. Für einen Teilnehmer wäre eine Begegnungszone vorstellbar, aber auch eine Tempo-30-Zone in Ordnung.
- Ein Einbahnregime über die Alte Landstrasse ist nicht vorstellbar.
- Ein Linksabbiegeverbot zur Holzhäusernstrasse hin wird als unnötig erachtet.
<i>Welchen Perimeter würden sie für eine T-30-Zone oder Begegnungszone sinnvoll finden?</i>
- Die T-30-Zone muss vor der Kreuzung Neudorfstrasse/ Mattenstrasse beginnen. Die Alte Landstrasse und die Mattenstrasse / Holzhäusernstrasse soll in die Tempo-30-Zone integriert werden.
- Der Gruppenchef weist darauf hin, dass die Einführung auf die umliegenden Strassen des Sanierungsstücks Sache der Gemeinde sei. Ein Teilnehmer meint, dass ein Teil der Mattenstrasse im jetzigen Konzept auch in einer T-30-Zone sei und dies sei ein Widerspruch.
- Obwohl T-30-Zonen in der Vergangenheit in der Gemeinde abgelehnt worden seien, könnte sich die Meinung verändert haben.
- Mögliche Massnahmen wie Einengungen können den Winterdienst einschränken.
<i>Können Sie sich vorstellen, dass die Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr vortrittsberechtigt die Strasse queren können (Begegnungszone)?</i>
- Weil eine T-30-Zone im Vordergrund steht, nein.
Öffentlicher Verkehr
<i>Sind sie mit der aktuellen Lage und dem Komfort der Bushaltestelle zufrieden?</i>
- Die Bushaltestellen sind am richtigen Ort.
- Der Warteraum ist heute zu klein. Insbesondere am Morgen, wenn viele Leute in Richtung Zug wollen.
- Sitzgelegenheiten bei der Haltestelle in Richtung Zug wären wünschenswert.
- Bezüglich Witterungsschutz ist die heutige Situation in Ordnung.
- Die 10.00m lange Haltekante wird in Frage gestellt und es wird gefragt, ob eine ausklappbare Rampe nicht ausreichend wäre.
- Die Anlegekante wird mit dem Niveauübergang mehr als 10.00m lang sein. Dies wirkt sich negativ aus (Querung Strasse, Parkierung usw.).
- Die Haltestelle muss den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Aufwertung / Materialisierung Dorfkern
<i>Sind Sie mit der aktuellen Dorfkerngestaltung zufrieden?</i>
- Eine Gestaltung mit Pflastersteinen ist nicht zielführend. Die Gründe sind insbesondere die Schneeräumung und der Lärm.
- Ein Flüsterbelag wird vorgeschlagen.
- Der Belag soll eine andere Gestaltung/Farbe haben, damit das Zentrum erkennbar wird.
- Die Ränder sollen so ausgebildet werden, dass die Fassaden nicht mit Wasser oder Schneematsch angespritzt werden.
- Überspannte Beleuchtung ist gut, weil Kandelaber wiederum Platz benötigen hätten.
<i>Besteht das Bedürfnis nach mehr Grün- oder Aufenthaltsqualität?</i>
- Ja es besteht das Bedürfnis nach mehr Grün / Bäume.
- Als möglicher Standort für eine Aufwertung wird der Bereich beim Brunnen diskutiert, wo die Einmündung zukünftig gesperrt werden soll.
<i>Sind Sie mit der aktuellen Parkierungssituation zufrieden?</i>
- Seitens des Gewerbes werden die Parkplätze als notwendig erachtet.
<i>Ist zugunsten einer gestalterischen Aufwertung des Zentrums eine Reduktion der Parkplatz-Stückzahl oder eine andere Anordnung denkbar?</i>
- Die Meinungen sind unterschiedlich. Einige könnten sich vorstellen, dass 1-2 Parkplätze zu Gunsten einer Aufwertung aufgehoben werden könnten oder die Anordnung angepasst werden müsste. In diesem Zusammenhang könnten Sitzgelegenheiten / Aufenthaltsmöglichkeiten angeboten werden.

Zug, 25. September 2015 - Adrian Arquisch / Simon Weimer

Gruppe Erich Zwahlen / Andrea Raymann
Fuss- und Veloverkehr
<i>Gibt es Stellen, an denen Sie sich als FussgängerIn/VelofahrerIn nicht sicher fühlen? Wie kann die Sicherheit erhöht werden?</i>
- Die Teilnehmer empfinden den Ochsenplatz als gefährlich.
<i>Soll im Dorfzentrum an jeder Stelle die Strasse gequert werden können?</i>
- Dies wurde nicht speziell thematisiert.
<i>Ist bei Tempo 30 am Knoten Neudorfstrasse / Mattenstrasse ein Fussgängerstreifen erforderlich?</i>
- Wenn die T-30-Zone bei der Neudorfstrasse beginnt, dann wäre ein Verzicht des Fussgängerstreifens denkbar
- Ob Fussgängerstreifen erforderlich sind, wurde kontrovers diskutiert. Eine Meinung war, dass ein Fussgängerstreifen erforderlich ist, damit die Kinder lernen über den Fussgängerstreifen zu gehen. Die andere Haltung war, dass kein Fussgängerstreifen erforderlich ist, damit die Kinder lernen Rücksicht zu nehmen.
Geschwindigkeits- und Verkehrsregime
<i>Welches Verkehrsregime eignet sich zur Umsetzung im Dorfkern (Einbahn, Tempo-30- oder Begegnungszone)?</i>
- Einbahn (grosser Kreisel) ist eher problematisch, da es an zwei Stellen sehr eng ist und im Winter

werden Autos/Lastwagen im Schnee stecken bleiben.
- Einbahn eher nein, weil man neue Bushaltekanten konzipieren muss.
- Tempo 20 nein, weil dann die Fussgänger die Strasse queren, ohne sich umzublicken und sich die Unfallgefahr vergrössert.
- Tempo 20 nein, weil in naher Zukunft vermehrt E-Autos/E-Bikes auf der Strasse sein werden, welche man nicht hört und somit das Unfallpotenzial steigt.
- Tempo 20 nein, weil man schnell aus dem Dorf raus- und wieder reinkommen muss.
- Tempo 20 nein, weil Menzingen kein Dorf für Begegnungszone ist, Menzingen ist Durchgangsort mit Quellverkehr.
- Tempo 30 ja, weil bereits heute im Zentrum nicht viel schneller als 30 km/h gefahren wird.
- Linksabbiegeverbot ja, aber nur wenn Einbahn bei Holzhäusernstrasse
- Das Potenzial für eine bessere Platzgestaltung nimmt mit dem Linksabbiegeverbot zu.
- Mit dem Linksabbiegeverbot wird mehr Verkehr bei der Mattenstrasse generiert.
- Generell Linksabbiegeverbot nein!
<i>Welchen Perimeter würden sie für eine T-30-Zone oder Begegnungszone sinnvoll finden?</i>
- T-30-Zone soll bereits anfangs Neudorfstrasse beginnen und die Alte Landstrasse sowie die Mattenstrasse miteinbeziehen.
<i>Können Sie sich vorstellen, dass die Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr vortrittsberechtigt die Strasse queren können (Begegnungszone)?</i>
- Nein! Die Strasse soll kein Spielplatz werden.
Öffentlicher Verkehr
<i>Sind sie mit der aktuellen Lage und dem Komfort der Bushaltestelle zufrieden?</i>
- Wenn die Haltekante erhöht wird, dann wird die Bushaltestelle bei der Raiffeisen ein Stolperstein.
- Wenn möglich sollen die Haltekanten in der Höhe reduziert werden.
Aufwertung / Materialisierung Dorfkern
<i>Sind Sie mit der aktuellen Dorfkerngestaltung zufrieden?</i>
- Ja, diese kann so bleiben wie sie ist.
- Der Strassenraum könnte aufgewertet werden.
<i>Besteht das Bedürfnis nach mehr Grün- oder Aufenthaltsqualität?</i>
- Das vorhandene Grün reicht aus, da man kein "Gärtli" im Dorfzentrum will.
- Der Strassenraum könnte aufgewertet werden (Beispiel Brunnen Bahnhofstrasse).
- Bei der Gestaltung des Strassenraumes soll mit den Anwohnern zusammengearbeitet werden.
- Eine sanfte Neugestaltung wird erwünscht, die Nutzung soll jedoch so bleiben, wie sie ist.
- Keine Pflasterung, da die Bauzeit verlängert wird, die Schneeräumung problematisch ist und die Kosten verteuert werden. Zudem ist das Material nicht recycelbar und der Belag nicht für Stöckelschuhe geeignet. Eine Begegnungszone im Dorfkern ist nicht möglich, weil die Begegnungen in den Läden stattfindet.
<i>Sind Sie mit der aktuellen Parkierungssituation zufrieden?</i>
- Ja, man muss im Zentrum parkieren können.

Ist zugunsten einer gestalterischen Aufwertung des Zentrums eine Reduktion der Parkplatz-Stückzahl oder eine andere Anordnung denkbar?

- Nein, Parkplätze sind notwendig.

Cham, 28. September 2015 - Erich Zwahlen / Andrea Raymann

Gruppe Marc Pianzola / Swati Singh

Fuss- und Veloverkehr

Gibt es Stellen, an denen Sie sich als FussgängerIn/VelofahrerIn nicht sicher fühlen? Wie kann die Sicherheit erhöht werden?

- Die Gruppe ist sich einig, dass der bestehende Fussgängerstreifen am falschen Ort ist. Obwohl dieser stärker frequentiert ist, wird von den Schülerinnen und Schülern eher der benachbarte Fussgängerstreifen auf der Neudorfstrasse benutzt.
- Die gefährlichste Stelle ist die Strassenquerung vor dem Restaurant Ochsen. Die Unfallzahlen bestätigen dies.
- Bei einem Bushalt entsteht eine gefährliche Situation durch überholende Autos, eine Sicherheitslinie könnte dies verhindern. Die Anschlüsse im ÖV müssen weiterhin sichergestellt sein.
- Am bestehenden Fussgängerstreifen soll eine elektronische Signalisation als Warnlicht angebracht werden, wenn ein Bus an der Haltestelle die Sicht verdeckt.
- Der bestehende Fussgängerstreifen im Dorfzentrum weist viele Unfälle auf. Man soll die Beleuchtung und die Erkennbarkeit verbessern.
- Die Fussgänger benutzen für die Route entlang der Hauptstrasse vor allem den nördlichen Bereich, deshalb ist die Umsetzung der Arkaden südlich der Hauptstrasse eine Fehlplanung. Das subjektive Sicherheitsempfinden in den Arkaden ist ungenügend.
- Gehbereiche ohne erhöhten Randabschluss bieten keinen Schutz für Fussgänger und sind kritisch.

Soll im Dorfzentrum an jeder Stelle die Strasse gequert werden können?

- Die Erhebung zeigt, dass die zu Fussgehenden den Dorfplatz überall queren. Deshalb stellt sich die Frage, ob es überhaupt einen Fussgängerstreifen braucht.
- Die Möglichkeit die Hauptstrasse an jeder Stelle zu queren wird begrüsst.

Ist bei Tempo 30 am Knoten Neudorfstrasse / Mattenstrasse ein Fussgängerstreifen erforderlich?

- Bei Tempo 30 ist im Dorfkern nicht zwingend ein Fussgängerstreifen zu realisieren.
- Der Fussgängerstreifen auf der Neudorfstrasse ist als Bestandteil des Schulweges wichtiger als der bestehende Fussgängerstreifen.

Geschwindigkeits- und Verkehrsregime

Welches Verkehrsregime eignet sich zur Umsetzung im Dorfkern (Einbahn, Tempo-30- oder Begegnungszone)?

- Das Einbahnregime wird einstimmig abgelehnt, da die Geschwindigkeit zu- und die Verkehrssicherheit abnimmt. Die Nutzung der Alten Landstrasse ist aufgrund der Schulhäuser ungeeignet.
- Eine Begegnungszone wird abgelehnt, da diese Massnahme zu weit geht und eine Begegnungszone eher in ein Wohngebiet passt.
- Das Linksabbiegeverbot in die Holzhäuserstrasse bringt nichts und die Mehrfahrten sind unnötig.

- Da die gefahrenen Geschwindigkeiten bereits einem Tempo-30-Regime entsprechen, wird ein solches begrüsst. Das Geschwindigkeitsregime im Dorfzentrum ist herunterzusetzen.
- Menzingen darf als Ausweichroute bei Stau auf dem Hirzel nicht attraktiv sein, insbesondere der Dorfplatz ist für Mehrverkehr ungeeignet.
- Ein generelles Lastwagenverbot ist nicht erforderlich, allerdings sollen die schweren Lastwagen von mindestens 28t nur als Zubringer zugelassen werden (Interpellation vom 16.08.2015).
<i>Welchen Perimeter würden sie für eine T-30-Zone oder Begegnungszone sinnvoll finden?</i>
- Die T-30-Zone sollte über den Kreuzungsbereich vor dem Restaurant Ochsen erweitert werden.
<i>Können Sie sich vorstellen, dass die Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr vortrittsberechtigt die Strasse queren können (Begegnungszone)?</i>
- Nein, Vortritt sollen die Autofahrer haben.
Öffentlicher Verkehr
<i>Sind sie mit der aktuellen Lage und dem Komfort der Bushaltestelle zufrieden?</i>
- Die Bushaltestelle ist am richtigen Ort.
- Es ist insgesamt ein Mehrnutzen die Bushaltestelle behindertengerecht zu bauen.
- Die Anzahl Parkplätze sind beizubehalten.
- Die Bushaltekante sollte nur punktuell erhöht werden, damit die Strasse komfortabler gequert werden kann.
Aufwertung / Materialisierung Dorfkern
<i>Sind Sie mit der aktuellen Dorfkerngestaltung zufrieden?</i>
- Ein Fahrbahnrand ohne Vertikalersatz wird auf dem Dorfplatz erwünscht, nicht aber entlang der Hauptstrasse.
- Die Gruppe ist mit der aktuellen Dorfkerngestaltung zufrieden.
- Auf eine Pflasterung ist vor allem bezüglich Lärmemissionen zu verzichten.
- Die Entwässerungsrinne als durchgehendes Band macht im Dorfkern Sinn, an der Hauptstrasse sollen die Randabschlüsse vertikal bleiben.
<i>Besteht das Bedürfnis nach mehr Grün- oder Aufenthaltsqualität?</i>
- Bäume zur Gestaltung eines Tors zur Tempo-30-Zone sind nicht zugelassen.
- Mehr Grünflächen werden nicht gewünscht, deshalb soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
<i>Sind Sie mit der aktuellen Parkierungssituation zufrieden?</i>
- Die Gruppe ist mit der aktuellen Situation zufrieden.
<i>Ist zugunsten einer gestalterischen Aufwertung des Zentrums eine Reduktion der Parkplatz-Stückzahl oder eine andere Anordnung denkbar?</i>
- Grundsätzlich soll die Anzahl Parkplätze beibehalten werden.

Zug, 30. September 2015 - Marc Pianzola / Swati Singh