



Kanton Zug



Verkehrsforum UCH

Zweite öffentliche Veranstaltung, 11. November 2013, 19.00 Uhr

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel, Rückblick

Heinz Tännler, Baudirektor Kanton Zug

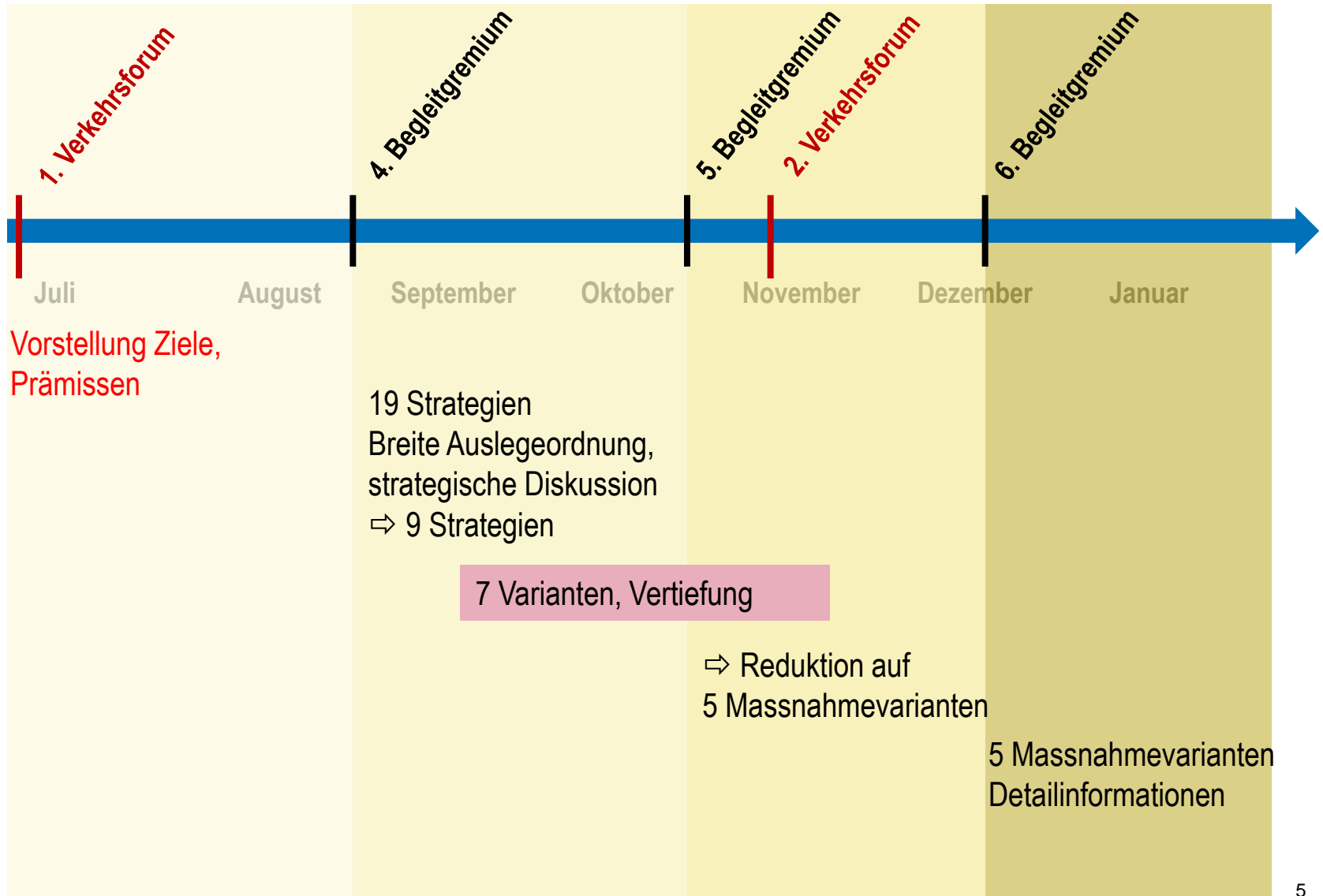
Ablauf

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel, Rückblick
Heinz Tännler, Baudirektor Kanton Zug
2. Lösungsstrategien
Urs Lehmann, Kantonsingenieur
3. Lösungsstrategien – Diskussion an Infopoints
Teilnehmende in Gruppen
4. Kurze Plenumsdiskussion
Teilnehmende, Fachleute, Behördenmitglieder
5. Schlusswort und Ausblick
Heinz Tännler, Baudirektor Kanton Zug
6. Apéro

2. Lösungsstrategien

Urs Lehmann, Kantonsingenieur

Wo stehen wir im Auswahlprozess?

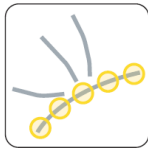


Welche Lösungsstrategien wurden entwickelt?

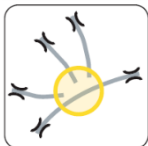
- Insgesamt wurden **19 Lösungsstrategien** erarbeitet:
 - Fachleute: Erarbeitung grobe Stossrichtungen, Abdeckung Variantenspektrum
 - Inputs aus BG: Werden 1:1 als Lösungsstrategie übernommen
- Die 19 Strategien wurden in **4 Strategiegruppen** unterteilt:



Strategie "Netzwerk"



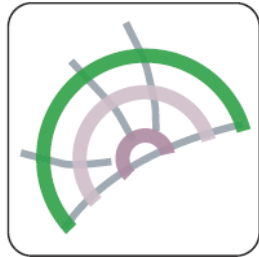
Strategie "Fokus Seeachse"



Strategie "Laterale Dosierung"



Strategie "Unterbrechung"

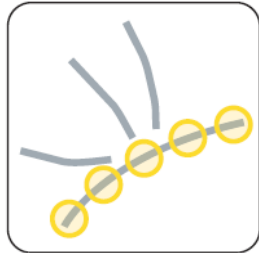


Strategie "Netzwerk"

- Massnahmen auf allen Zufahrtsachsen zum Ortszentrum verteilt
- Durch Änderung der Vortritte, gestalterische Massnahmen und/oder zusätzliche Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Reisezeit und Komforteinschränkung
- Ausschliesslich Lösungsansätze mit geringen Einschränkungen

Wirkung: Verlagerung durch Reisezeitverlängerung und Komforteinbussen in der Ortsdurchfahrt

- Verkehr wird auf die Umfahrung verdrängt; Benutzung der Umfahrung wird zeitlich und vom Komfort her attraktiver

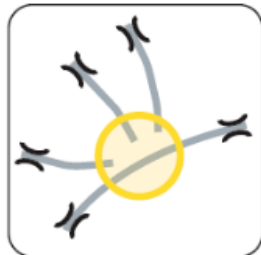


Strategie "Fokus Seeachse"

- Massnahmen sind überwiegend entlang der Seeachse angeordnet
- Beschränkung der Durchfahrtsmengen und generieren von Wartezeiten
- Lösungsansätze weisen geringe Einschränkungen auf

Wirkung: Verlagerung durch Reisezeiterhöhung und Komforteinbussen in der Ortsdurchfahrt

- Verkehr wird auf die Umfahrung verdrängt; Benutzung der Umfahrung wird zeitlich und vom Komfort her attraktiver



Strategie "Laterale Dosierung"

- An den Zufahrten zum Chamer Ortskern wird der Verkehr so beeinflusst, dass der Verkehr im Zentrum stark reduziert wird
- An Lichtsignalanlagen werden die Durchfahrtsmengen beschränkt oder Wartezeiten generiert
- An einzelnen Orten ist Durchfahrt nur für Berechtigte denkbar
- Die Strategie mit unterschiedlichen Restriktionsgraden

Wirkung: Verlagerung durch Reisezeiterhöhung; Verkehrslenkung durch Unterbrechung

➤ Verkehr wird verdrängt und auf die Umfahrung umgeleitet



Strategie "Unterbrechung"

- Die Seeachse wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) an einem oder mehreren Orten für die direkte Durchfahrt unterbrochen
- Dies führt zwar zu Umwegfahrten, entlastet aber das Ortszentrum
- Die Lösungsansätze beinhalten einen hohen Restriktionsgrad

Wirkung: Konsequente Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die UCH;
Massgebender Anteil Ziel-/Quellverkehr muss die UCH benutzen

➤ Verkehr wird auf die Umfahrung umgeleitet

Gründe warum bestimmte Strategien ausgeschieden wurden:

- Technisch: Machbarkeit und Umsetzung nicht möglich
- Verkehrlich: Strategien erreichten die geforderten Entlastungsziele nicht
- Juristisch: Umsetzung aus rechtlicher Sicht, oder aufgrund der heutigen Gesetzesbasis nicht gewährleistet
- Finanziell: Finanzierung innerhalb des Projektkredits nicht umsetzbar

5 Varianten zur Diskussion

- Autoarmes Zentrum
- Begegnungszone Ortskern
- Temporäre Unterbrechung Neudorf
- Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse
- Temporäre Unterbrechung Seeachse

Autoarmes Zentrum



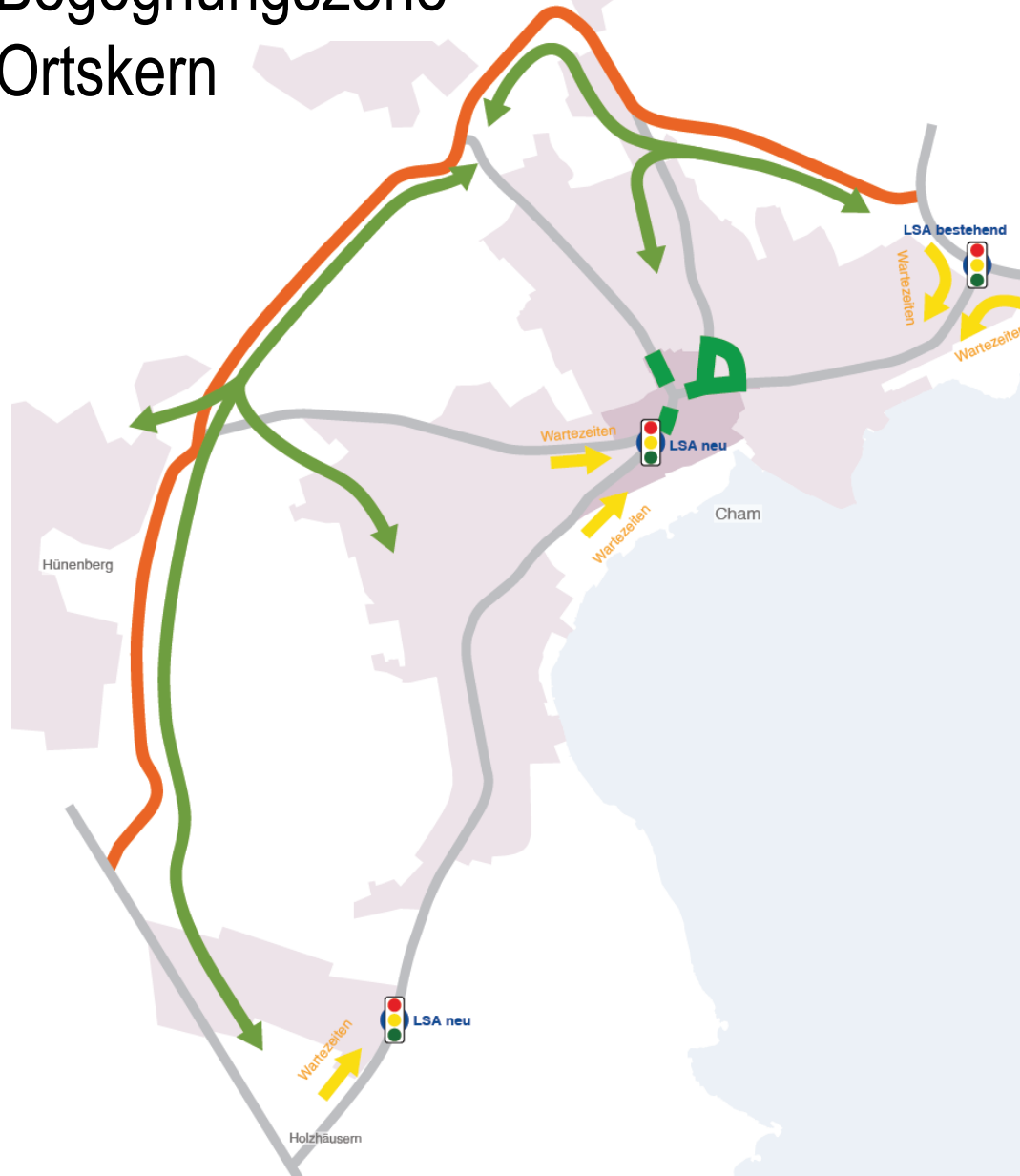
Idee

- Direkte Durchfahrt durch Zentrum nicht möglich - minimale Aufenthaltszeit im Zentrum erforderlich
- Zentrum über 'Einfahrtstore' aus allen Richtungen weiterhin erreichbar
- Zentrum kann jederzeit über das gewählte Einfahrtstor verlassen werden

Flankierende Massnahmen

- Vier Einfahrtstore mit Zu- und Ausfahrtskontrolle zur Verhinderung von Durchgangsverkehr
- Temporeduktion im Ortskern
- Gestalterische Aufwertung des Ortskerns zu Begegnungszone
- Verkehrsberuhigung
Umgestaltung Zythus

Begegnungszone Ortskern



Idee

- Möglichst flächendeckende Begegnungszone im Ortskern
- Neue Lichtsignalanlagen Bösch und Rabenplatz zur Dosierung
- Temporeduktionen bis zur Siedlungsgrenze zur Verkehrsberuhigung

Flankierende Massnahmen

- Begegnungszonen im Ortskern
- Temporeduktion auf allen Achsen
- Aufwertung der öffentlichen Bereiche im Ortskern und auf allen Zufahrtsachsen
- Lichtsignalanlagen Bösch, Raben und Alpenblick zur Erzeugung von Wartezeiten

Temporäre Unterbrechung Neudorf



Idee

- Zugerstrasse wird im Bereich Neudorf unterbrochen
- Sperrung ist auf Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen beschränkt
- Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern zur Verkehrsberuhigung

Flankierende Massnahmen

- Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse bei Neudorfzentrum
- Unterbrechung Neudorfstrasse
- Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern
- Umgestaltung im Bereich Zythus

Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse



Idee

- Zugerstrasse wird zwischen Bärenplatz und Knonauerstrasse unterbrochen
- Sperrung ist auf Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen beschränkt
- Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern zur Verkehrsberuhigung

Flankierende Massnahmen

- Temporäre Unterbrechungen im Bereich Bärenplatz und Knonauerstrasse
- Umgestaltung der Knoten Bärenplatz und Neudorf wird angestrebt
- Temporeduktion und Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern
- Umgestaltung im Bereich Zythus

Temporäre Unterbrechung Seeachse



Idee

- Zugerstrasse wird im Bereich Städtli und Luzernerstrasse im Bereich Bösch unterbrochen
- Sperrung ist auf Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen beschränkt
- Aufwertung der öffentlichen Räume zur Verkehrsberuhigung

Flankierende Massnahmen

- Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse im Bereich Städtli
- Unterbrechung Luzernerstrasse im Bereich Bösch oder Zythus
- Temporeduktion und Aufwertung der öffentlichen Räume im Ortskern und auf der Seeachse
- Umgestaltung im Bereich Zythus

Haben Sie Verständnisfragen?

3. Lösungsstrategien – Diskussion an Infopoints

Teilnehmende in Gruppen

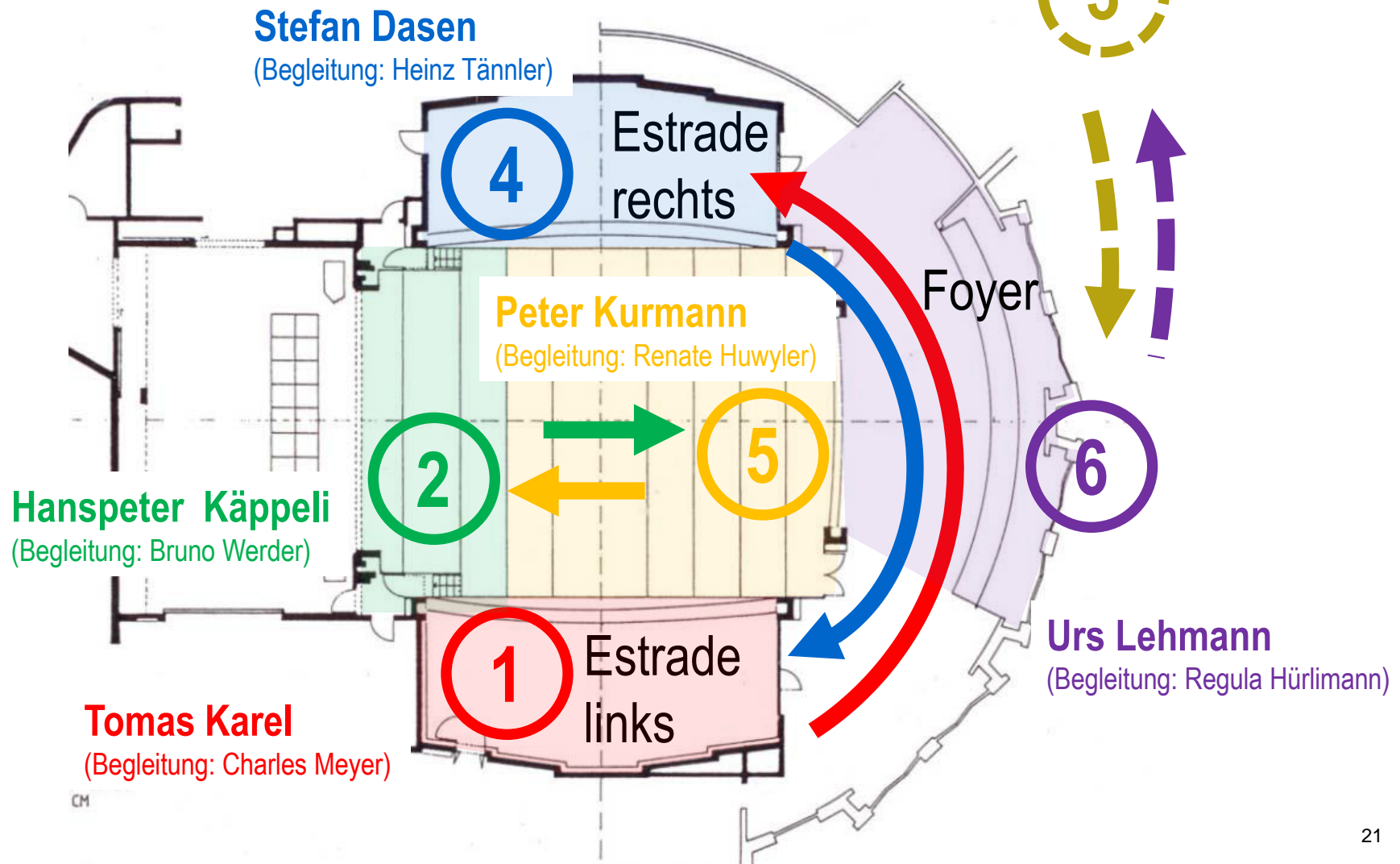
Ablauf

- 3 x 2 Infopoints mit je 2 bzw. 3 Lösungsvarianten
- Teilnehmende verteilen sich auf die 6 Infopoints
- Fachperson führt kurz ein, der/die Reiseleiterin moderiert Frage- und Inputrunde
- Nach 45 Minuten führen die Reiseleiter/innen die Gruppen zum anderen Infopoint, nochmals 30 Minuten Diskussion, nachher zurück ins Plenum

Diskussionsziele

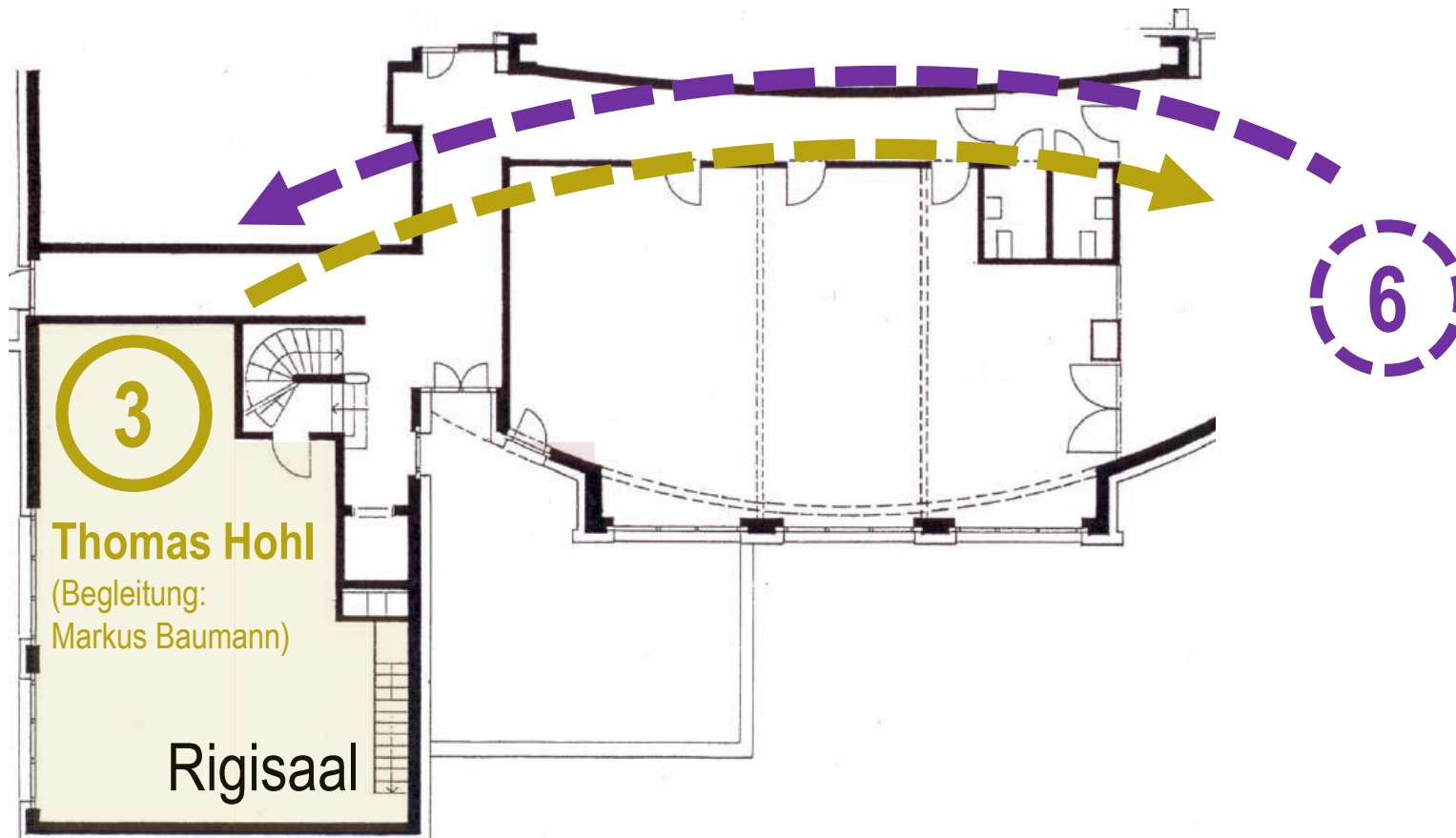
- Lösungsvarianten und fachliche Beurteilung werden verstanden
- Teilnehmende sind in der Lage, weitere Inputs und Meinungen einzubringen
- Beurteilung der wünschbaren Aufenthalts-/Lebensqualität je nach Variante

Infopoints und Rotationsrichtung Lorzensaal - grosser Saal (EG)



Infopoints und Rotationsrichtung

1. Obergeschoss



4. Plenumsdiskussion

Teilnehmende, Fachleute, Behördenmitglieder

Ablauf

- Kurzes Fazit von den Infopoints
- Stimmungsbild: Was kommt gut an, was weniger
- Weitere Inputs

5. Schlusswort und Ausblick

Heinz Tännler, Baudirektor Kanton Zug

Termine

- 3. Verkehrsforum am 5. Mai 2014
 - Wirkung der Varianten
 - Wahl Konzept-Variante
 - Entscheid Best-Varianten mit Einzelmassnahmen

- 4. Verkehrsforum am 24. September 2014
 - Info zu Planaufgabe

Informationen im Netz / Kontaktadressen

- Informationen im Internet unter: www.zg.ch/uch
 - Allgemeine Informationen zum Projekt
 - Download der heutigen Präsentation
 - Ergebnisbericht 2. Verkehrsforum
- Anregungen und Vorschläge zum Projekt direkt an das Tiefbauamt: info.tba@zg.ch
- oder direkt an Gesamtprojektleitung: arnold.holdener@zg.ch



Kanton Zug



Besten Dank für Ihr Interesse