

Nr.	Eingabe von	Eingabegruppe	Teil	Zustimmung	Antrag / Begründung
1	ARE	0_Bund		ja	Der Gemeinderat von Unterägeri hat festgestellt, dass die zurzeit in Varianten eingetragene Ortsumfahrung Unterägeri im Widerspruch zu wesentlichen Zielen der Ortskernentwicklung steht. Die Gemeinde beantragte, alle Varianten mit Ausnahme der Variante 10a («Mittel»: Anschluss bei der Alten Landstrasse/Tenniscenter) aus dem Richtplan zu streichen. Die Variante 10a Für die Umfahrung Unterägeri soll im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung festgesetzt werden. Die ENHK hat sich mit Gutachten bzw. Stellungnahmen vom 19. November 2010, 12. Juli 2011 und 29. Juni 2012 zu verschiedenen Projektvarianten in der Umgebung des ISOS-Spezialfalls Neuägeri/Innere Spinnerei sowie des BLN-Objekts Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhronenkette und Schwantenu» geäußert. In Bezug auf die Variante 10a hat die ENHK festgestellt, dass diese zu keinen negativen Auswirkungen durch bauliche Eingriffe auf das BLN-Objekt führt und höchstens eine leichte Beeinträchtigung des Ortsbilds zu erwarten ist. Die ENHK stimmt der Festsetzung zu. Das BAK schliesst sich der Beurteilung der ENHK an.
2	Einwohnergemeinde Oberägeri	1_Gemeinden		ja, Langvariante	Für die Bevölkerung von Oberägeri ergäbe sich der Vorteil, dass die Reise in Richtung Zug schneller und attraktiver wäre, dafür besteht die Befürchtung, dass ein Tunnel in Unterägeri zu einer Zunahme der Verkehrszahlen beim Durchgangsverkehr in Oberägen führen könnte. Für Personen aus dem Kanton Schwyz würde die Verbindung in Richtung Zug und insbesondere Richtung Baar, mit der dort realisierten Tangente, nochmals attraktiver. Wie realistisch diese Befürchtung ist, kann zurzeit schlecht eingeschätzt werden, deshalb müssen in den weiteren Planungsschritten unbedingt die Auswirkungen auf Oberägeri aufgezeigt und allenfalls auch flankierende Massnahmen geplant werden. Die Entlastung in Unterägeri läge je nach Variante, die realisiert würde, bei max. 50 % der Fahrten. Am zielführendsten würde aus Oberägerer Sicht die Variante N+ ohne Zentrumsanschluss sein, weil diese auch das Nadelöhr bei der Spinnerei in Unterägeri umschiff und keinen Verkehr ins Zentrum zieht. Auch mit Blick auf den angestrebten bergwärts führenden Radweg/Radstreifen, welcher entlang der Kantonsstrasse noch realisiert werden soll, macht diese Variante am meisten Sinn. Der Gemeinderat Oberägeri befürwortet deshalb die Variante N+ ohne Zentrumsanschluss sowie die beantragte Zuordnung der Priorität 2 . Er ist der Ansicht, dass die Planung des Tunnels jetzt politisch diskutiert und vertieft geklärt werden soll. Wenn die weiteren Planungsschritte und Abklärungen für eine Realisierung sprechen, soll diese zeitnah angegangen werden. Zeigt sich dann, dass ein Tunnel nicht realisierbar ist, das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt oder nicht die gewünschte Wirkung bringt, ist er aus dem kantonalen Richtplan zu streichen, wodurch auch die bestehenden Einschränkungen in Bezug auf einen möglichen späteren Bau eines Tunnels aufgehoben wären.
3	Einwohnergemeinde Unterägeri	1_Gemeinden		ja, Langvariante	<i>ausführliche Stellungnahme > PDF</i> V 3.2 Kantonsstrasse: Die Festsetzung des Neubaus Umfahrung Unterägeri im Richtplan ist mit der Linienführung Variante N+ (Richtplankarte) vorzusehen. V 3.9: Der Übernahme der alten Kantonsstrasse nach Abschluss des Umfahrungstunnels wird zugestimmt. V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben: Der Zuteilung der Massnahmen V 3.2.9, Neubau Umfahrung Unterägeri in die Priorität 2 (Baubeginn vor 2035) wird zugestimmt. Gesamtbeurteilung durch die Gemeinde •Unterägeri wird durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstrasse stark in Mitleidenschaft gezogen. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Deshalb wird die vorliegende Richtplananpassung, dass die Umfahrung Unterägeri auf die Prioritätsstufe 2 angehoben und damit ein Baubeginn vor 2035 angestrebt wird, ausdrücklich begrüsst. •Ein möglicher Zentrumsanschluss steht im Widerspruch zu den angestrebten wesentlichen Zielen der Ortskernentwicklung im Rahmen der Ortsplanungsrevision. Deshalb wird die vorgesehene Streichung des Zentrumsanschlusses gemäss "Raumplanerischem Bericht" begrüsst. •In seiner Abwägung zwischen der Variante 10a und der Variante N+ entlang der oben ausgeführten Kriterien kommt der Gemeinderat Unterägeri zum Schluss, dass die Variante N+ der Variante 10a vorzuziehen ist und im Richtplan als definitive Variante festgesetzt werden soll. •Das Dorf Unterägeri kann so insgesamt vom Verkehr effektiver entlastet werden (nicht nur das Zentrum). Das Kosten-Nutzenverhältnis spricht unter Berücksichtigung aller relevanten Faktoren trotz den etwas höheren Kosten klar für die Variante N+. •Es ist dem Gemeinderat Unterägeri ein grosses Anliegen, dass parallel zur Umfahrung Unterägeri auch der durchgehende Radweg nach Zug endlich realisiert wird. Generelle Einschätzung // Priorität // Planungsstand // Linienführung // Wirkungsgrad der Verkehrsverlagerung // Siedlungsverträglichkeit // Kosten // ISOS; BLN // Auswirkungen für den Veloverkehr
4	Einwohnergemeinde Walchwil	1_Gemeinden		ja	
5	Alternative - die Grünen Kanton Zug	2_Parteien		ja, aber	Die Haltung der Gemeinde Unterägeri scheint unklar zu sein (aktuelle Medienberichte). Im Detail verweisen wir auf die Vernehmlassung der Alternative - die Grünen Unterägeri. Für eine saubere Beurteilung fehlt nicht nur das kantonale Mobilitätskonzept, sondern auch ein Mobilitätskonzept im Ägerital . Ein Tunnel wird den hausgemachten Verkehr nicht aus dem Zentrum bringen, dazu sind anderweitige Massnahmen notwendig. Gleichzeitig wäre es allenfalls sinnvoll, eine Umfahrung weiter als nur um die Gemeinde Unterägeri zu prüfen.
7	die Mitte	2_Parteien		ja, Langvariante	Die Mitte begrüsst, dass die vorgeschlagene Anpassung zur Umfahrung Unterägeri im Mobilitätskonzept anfangs 2023 im Kantonsrat behandelt wird. Die ursprünglich angesetzte, zeitliche Verschiebung zur weiteren Bearbeitung auf das Jahr 2035 war nicht akzeptabel. Die Mitte lehnt die Variante 10a ab. Es soll die Langvariante N+ ohne Zentrumsanschluss im Richtplan festgesetzt werden. Aufgrund der bislang aufgetragenen Argumente kann die Variante 10a nicht als Bestvariante klassiert werden. Die Variante N+ nimmt den Durchgangsverkehr auf, ohne ein Wohnquartier zu beschädigen. Eine Tunneleinfahrt anfangs Dorf und mitten in einem Wohngebiet passt nicht ins Ortsbild, was bei der Langvariante N+ siedlungsverträglicher gestaltet werden kann. Zudem würde ohne die Langvariante N+ das Nadelöhr beim Spinnloch weiter bestehen.
8	FDP Kanton Zug	2_Parteien		ja, aber	Die Umfahrung von Unterägeri soll als wichtiges Verkehrselement weiterhin im Richtplan erfasst bleiben. Aus Sicht der FDP soll jedoch nur die kurze Variante aus dem Richtplan gestrichen werden. Die Variante 10a (mittel) und «Variante N+» (lang) sollen als Optionen für die Realisierung zur Verfügung stehen. Beide Entlastungsvorhaben sind mit der Priorität 2 festzusetzen.
10	SP Kanton Zug	2_Parteien		nein	Die Aufenthaltsqualität im Dorfkern von Unterägeri soll verbessert werden. Die Gemeinde und die Baudirektion sehen mit dem Bau eines Tunnels Chancen, wollen aber nicht denselben. Die grossen Risiken sind nicht von der Hand zu weisen. Es werden mit dem Bau eines Tunnels in jedem Fall nicht nur Probleme gelöst, sondern andernorts erst neue geschaffen. Diese Problemverschiebung gilt es aus unserer Sicht zu vermeiden. Die Lang-Variante N+ ist am siedlungsverträglichsten, schafft aber nur eine ungenügende Verkehrsverlagerung. Die Variante 11 ist am siedlungsunverträglichsten und wird wohl zu vielen Einsparungen führen, brächte aber die grösste Verkehrsverlagerung. Die beiden längeren Varianten stellen einen Eingriff ins Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler und der schützenswerten Ortsbilder dar. Nur die Variante N+ entlastet auch das Nadelöhr Spinnerei und würde Vorteile für den Veloverkehr und Fussgänger:innen bringen. Der Eingriff in die Landschaft ist aber hoch und es ist die teuerste Variante. Die neuen Kostenschätzungen von 2022 hängen ein grosses Preisschild an sämtliche Varianten. Es darf hinterfragt werden, ob die Vorteile tatsächlich überwiegen. Wird, wenn man das Ortsbild anschaut, die Aufenthaltsqualität insgesamt wirklich verbessert? Zum heutigen Zeitpunkt kann keine Variante überzeugen.
11	SVP Kanton Zug	2_Parteien		ja, Langvariante	Wir unterstützen die Langvariante N. Trotz höheren Kosten, ist das die Variante die das Problem am besten löst. Die Gemeinde Unterägeri ist auch für diese Variante.

12	SVP Sektion Unterägeri	2_Parteien	ja, Langvariante	<p>Variante N+ ist im Richtplan festzusetzen. Der Durchgangsverkehr aus Oberägeri, aber vor allem aus dem angrenzenden Kanton Schwyz, ist das wahre Problem von Unterägeri. Von daher ist der Tunnel in Unterägeri ein Umfahrungstunnel und soll somit den Dorfkern vom immer intensiver werdenden Durchgangsverkehr entlasten. Der Verkehr im Dorf wird sowieso bleiben, er wird aber verträglich sein und kann mit geeigneten Massnahmen gesteuert werden, wenn der Durchgangsverkehr weg ist.</p> <p>Aus unserer Sicht ist die Variante N+ die bestmögliche Variante um das Dorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten und deshalb der Variante 10a ("Mittel") vorzuziehen.</p> <p>Durch die Lang-Variante wird der Abschnitt Neuägeri-Spinnerei entlastet und die Verkehrssituation wird auch für Velofahrer und den ÖV verbessert werden.</p> <p>Es ist nicht sinnvoll, den Verkehr erst durch das Nadelöhr an der Zugerstrasse, unter dem Übergang bei der Spinnerei hindurch zu lotsen und ihn erst danach in den Umfahrungstunnel zu führen. Ausserdem ist die Strecke für Velofahrer gefährlich und es ergibt sich immer wieder Rückstau, weil die Velos nicht überholt werden können. Mit der Tunneleinfahrt nach der Spinnerei wird das Verkehrsaufkommen im Abschnitt Neuägeri-Spinnerei gleich hoch bleiben. Zudem sind an der Stelle, wo der Kreisel entstehen soll, noch die Zufahrten der alten Landstrasse, sowie von Tenniscenter/Zimmel. Dass das unweigerlich zu einer enormen Belastung für diesen Kreisel führen wird ist offensichtlich. Die Folgen davon wären ganz klar Rückstau, Richtung Neuägeri und Unterägeri. Das Ziel der Verkehrsberuhigung im Dorf wäre verfehlt.</p> <p>Betreffend Verkehrsverlagerung: Aus dem Raumplanerischen Bericht ist zu entnehmen, dass bei der Variante 10a die Verkehrsverlagerung besser abschneidet, als bei der Variante N+. Diese Mehrfahrten bei der Variante 10a sind demnach vor allem dorfinterne, oder nach Oberägeri gerichtete Fahrten. Es geht aber vor allem um die Belastung während der Rush-hour. Von daher spielt die Benutzung des West-Portals für Fahrten vom Dorf Richtung Oberägeri eine untergeordnete Rolle. Eher wahrscheinlich ist, dass das Ost-Portal bei der Lang-Variante ein grösseres Einzugsgebiet haben wird, da dies bei Fahrten von und nach Zug einen erheblichen Zeit- und Komfortgewinn generiert.</p> <p>Das Gebiet Spinnerei hat grosses Entwicklungspotenzial, ein Tunnelportal inkl. grossem Verkehrskreisel würde diese Entwicklung verhindern. Es ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll einen derart grossen Verkehrsknotenpunkt im Siedlungsgebiet zu erstellen. Einerseits geht wertvoller, teurer, Boden verloren. Andererseits wäre die Belastung der Anwohner durch Lärm und Emissionen enorm hoch. Gerade auf die Belastung der Anwohner sollte ein grosses Augenmerk gelegt werden. Ziel des Umfahrungstunnels ist es, das Dorf vom Verkehr zu entlasten. Von daher ist es nicht zumutbar, dass die Bewohner am Dorfrand derartig grossen Belastungen ausgesetzt werden. Das West-Portal der Variante N+ würde sich viel besser in die Landschaft integrieren lassen, als ein West-Portal nach der Spinnerei. Mit guter Zusammenarbeit und einigen Anpassungen, wird die ENHK sicherlich grünes Licht für dieses Portal geben.</p> <p>Bei Variante 10a ist mit vielen Einsparungen zu rechnen, was das Projekt unnötig verzögern würde. Falls die Variante 10a umgesetzt würde, wären einige Land- und Liegenschaftsbesitzer direkt betroffen und es müssten sogar Häuser abgerissen werden. Wenn sich die Besitzer weigern würden, käme es gar zu Enteignungen. Wir erachten Enteignungen als sehr problematisch.</p> <p>Zentrumsanschluss: Aus unserer Sicht würde ein Zentrumsanschluss durchaus Sinn machen und steht nicht im Widerspruch zur Ortskernentwicklung. Die Einwohner des ganzen Ägeritals, sowie aus Allenwinden bis hin zu Menzingen tätigen ihre Einkäufe zu grossen Teilen in Unterägeri. Dieser Verkehr wird also auch trotz Umfahrungstunnel bleiben und weiter durchs Dorfzentrum rollen. Mit einem Zentrumsanschluss könnte dieser Einkaufsverkehr direkt in die nächste Nähe der grossen Einkaufszentren von Unterägeri gelotet werden. Das Dorf würde demnach sogar weiter entlastet werden. Wir bitten Sie, unsere Argumente für die Variante N+ in ihre Planungen einzubeziehen, um die bestmögliche Lösung für Unterägeri zu erhalten.</p>
16	Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung	4_Nachbarkantone	ja	<p>Auf Antrag der Gemeinde Unterägeri sollen mehrere Varianten dieser als geplant eingetragenen Umfahrungstrasse aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden, weil diese im Widerspruch zu wesentlichen Zielen der Ortskernentwicklung stehen. Die einzige verbleibende Variante wäre demnach die Variante 10a. Diese soll neu als Festsetzung bezeichnet werden (bisher: Zwischenergebnis). Wir haben keine Einwände gegen diese Anpassung des kantonalen Richtplans.</p>
17	BAU FORUM ZUG	5_Organisationen	ja, aber	<p>Dank Umfahrungen können Ortszentren verkehrsentlastet werden. Die Gemeinden und die Stadt sollen im gleichen Fahrplan konkrete Massnahmen zur Aufwertung ihrer umfahrenden Siedlungen erarbeiten. Die Tunnelportale haben sich äusserst sorgfältig in das Landschafts- und Siedlungsbild zu integrieren. Zur Ausarbeitung der Gestaltung von Tunnelportalen sind dringlich ausgewiesene Architekten beizuziehen, besonders in Ägeri zuzüglich Landschaftsarchitekten. Wir weisen darauf hin, dass Umfahrungstunnels keine Umweltschutzprojekte sind und das Kernproblem der hohen individuellen Mobilität mit teilweise überdimensionierten Fahrzeugen nicht löst. Sollte nicht das kantonale Mobilitätskonzept neue Ansätze aufzeigen?</p>
18	Baumeisterverband Zug BVZ	5_Organisationen	ja, Langvariante	<p>Wir unterstützen die Langvariante N. Trotz höheren Kosten, ist das die Variante die das Problem am besten löst. Die Gemeinde Unterägeri ist auch für diese Variante.</p>
20	IG Opumu: Bumbacher, Peter	5_Organisationen	ja, Langvariante	<p><i>identisch mit Nr. 78</i></p>
23	Pro Velo Zug	5_Organisationen	nein	<p>Die Befürworter:innen sprechen davon, dass sich die Situation für Radfahrer:innen bei der Realisierung des Zentrumstunnels Zug verbessern würde. Nachdem sich jedoch das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt und insbesondere auf der Neugasse trotz des Zentrumstunnel längerfristig nur beschränkt verringert, ist der Vorschlag angesichts der weitreichenden Folgen für die Bewohner:innen der Stadt Zug während des Baus sowie wegen des beschränkten Nutzens und der enormen Kosten klar abzulehnen. Der Bau des Zentrumstunnels würde zudem verhindern, dass andere fortschrittliche Lösungen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Zug gesucht und realisiert würden. Dasselbe gilt auch für die Umfahrung von Unterägeri.</p>
26	Zuger Heimatschutz	5_Organisationen	ja, aber	<p>Dank Umfahrungen können Ortszentren verkehrsentlastet werden. Die Gemeinden und die Stadt sollen im gleichen Fahrplan konkrete Massnahmen zur Aufwertung ihrer umfahrenden Siedlungen erarbeiten. Die Tunnelportale haben sich äusserst sorgfältig in das Landschafts- und Siedlungsbild zu integrieren. Zur Ausarbeitung der Gestaltung von Tunnelportalen sind dringlich ausgewiesene Architekten beizuziehen, besonders in Ägeri zuzüglich Landschaftsarchitekten. Wir weisen darauf hin, dass Umfahrungstunnels keine Umweltschutzprojekte sind und das Kernproblem der hohen individuellen Mobilität mit teilweise überdimensionierten Fahrzeugen nicht löst. Sollte nicht das kantonale Mobilitätskonzept neue Ansätze aufzeigen?</p>
27	Zuger Wirtschaftskammer	5_Organisationen	ja, Langvariante	<p>Wir unterstützen die Langvariante N. Trotz höheren Kosten, ist das die Variante die das Problem am besten löst. Die Gemeinde Unterägeri ist auch für diese Variante.</p>
28	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	5_Organisationen	2 von 2 ja, aber	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mit der Abklassierung der Strassen verliert der Kanton auch Mittel zur Umsetzung seiner übergeordneten Mobilitätskonzepte sowie die operative Steuerung und Lenkung. Daher lehnen wir eine Abklassierung der Strassen ab. 2. Die drei Varianten sind mit einem verkehrlichen Gesamtkonzept zu ergänzen und die Beurteilungskriterien sind dementsprechend anzupassen, bevor eine Variante im Richtplan festgesetzt wird. 3. Im Richtplan ist für beide Tunnelprojekte festzusetzen, dass gesamtheitliche Projekte vorzulegen sind, damit auch flankierende Massnahmen für alle Verkehrsträger integraler Bestandteil der Vorhaben sind, welche unabhängig der staatlichen Ebenen innerhalb einer vorgegebenen Frist umzusetzen sind. <p>Die ZVB ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht generell gegen diese Projekte. Wir sehen den Bedarf von zukunftsfähigen Lösungen sowie die Entlastung des Stadt-Zugers und Unterägeris Zentrum vom Verkehr, was wir aktiv unterstützen. Die Wirksamkeit dieser Projekte muss jedoch umfänglich geprüft werden.</p> <p>Mit unserem Wissensstand anhand der Unterlagen, erachten wir das Vorgehen und die schnelle Variantenauswahl, im Verhältnis zu den bisherigen Vorgehensweisen, als fragwürdig. Gerne unterstützen wir Sie in der Vertiefung der Fragestellungen, damit ein verkehrstechnisch optimales Projekt im Sinne der Gesamtkonzeption entstehen kann.</p>
37		6_Private	ja, Langvariante	<p>Die vorgeschlagene Kurzvariante 10a zur Umfahrung in Unterägeri, beginnt mitten im Wohngebiet und wird zum Abriss oder Enteignung von betroffenen Gebäuden führen.</p> <p>Mit der längeren Variante (Start ausserhalb Wohngebiet nach der Mazdagarage in Neuägeri) wäre die Umfahrung deutlich ausserhalb des Dorfes und würde niemanden stören. Bei einem Start nach der Spinnerei, wären div. Häuser vom Verkehr betroffen und dies würde zu keiner Verbesserung der Lebenssituation in Unterägeri führen.</p>

38		6_Private	ja, Langvariante	Die vorgeschlagene Kurzvariante 10a zur Umfahrung in Unterägeri, beginnt mitten im Wohngebiet und wird zum Abriss oder Enteignung von betroffenen Gebäuden führen. Diese Variante 10a greift deshalb im Sinne einer echten Wohn- und Lebensqualität in Unterägeri viel zu kurz und sollte meiner Meinung nach abgelehnt werden. Mit einer längeren Variante (Tunnel-Beginn zwischen Rössli und vor der Spinnerei) könnte die Umfahrung ohne Eingriff in das Wohngebiet vorgenommen werden können. Die Realisierungskosten werden höher sein, aber die Lebensqualität und Standort-Attraktivität im Aegerital wird dadurch weiter erhöht.
55		6_Private	ja, aber	<p>___ Verlegung Ostportal in das Gebiet Lutisbach / Einmündung alte Landstrasse in die Seestrasse.</p> <p>___ Immissionen und Landverbrauch beim Ostportal landschaftsverträglicher, umweltbewusster und vor allem nachbarschaftssensibler (ebenfalls entschädigungsbewusster) gestalten.</p> <p>___ Automatischer Miteinbezug und Mitspracherecht bei der Ausgestaltung der Tunnelplanung von sämtlichen durch die projektierten Baulinien direkt betroffenen Parteien.</p> <p>___ Vollumfängliche materielle Abgeltung für zu erleidenden/bereits erlittenen Schaden und zukünftige Vermögenseinbussen</p> <p>- Erhaltung des Naherholungsgebiets mit direktem Seeanstoss in Unterägeri</p> <p>- Reduzierung der Lärm- und Verkehrsemissionen im Naherholungsgebiet</p> <p>- Verkehrsentlastung Seestrasse und insbesondere alte Landstrasse aufgrund Mehrverkehr aus Oberägeri via Erlibergstrasse, der aktuell fast komplett direkt via alte Landstrasse in Richtung Dorfkern Unterägeri abgeführt wird (anstelle via Seestrasse)</p> <p>- Maximale Lärmreduktion infolge Bau und Betrieb des Tunnels bzw. Ostportals. Lärmbelastung darf aktuelle Situation ohne Tunnel nicht übersteigen, ansonsten droht massiver Wertverlust der Grundstücke/Immobilien.</p> <p>- Beeinträchtigung der Aussicht für Anwohner oberhalb des Ostportal ist absolut zu vermeiden, vor allem weil dies wiederum entsprechenden Wertverlust der Grundstücke/Immobilien zur Folge hat.</p> <p>- Landschaftsbild muss bestmöglich bewahrt werden, da Unterägeri ohnehin bereits sehr wenig öffentlich nutzbaren Seeanstoss für die breite Bevölkerung zur Verfügung hat.</p> <p>- Damit die Anwohner nicht zusätzlich durch Immissionen belastet werden, muss der Installationsplatz (Tunnelausbruch, Baumaschinen-Platz, Materiallager) für den Tunnelbau anderweitig positioniert werden</p> <p>- Bis dato werden zwar grobe Baulinien rein politisch diskutiert, jedoch direkt Betroffene werden seitens Gemeinde und Kanton komplett ignoriert, was entsprechenden Unmut gegenüber dem Projekt hervorruft.</p> <p>- Direkt Betroffene möchten aktiv miteinbezogen und gehört werden, damit überhaupt eine allseits verträgliche Tunnel Lösung/Kompromiss gefunden werden kann.</p> <p>- Die aktuell privilegierte und absolut hochpreisige Wohnlage im Bereich des geplanten Ostportals wird mittels Tunnelbau in höchstem Masse abgewertet und verunstaltet. Dies muss adäquat und vollumfänglich abgegolten werden.</p> <p>- Schon alleine aufgrund der jetzigen Projektierung sind die betroffenen Grundstücke und Immobilien durch das Tunnel-Projekt auf dem Immobilien-Markt negativ vorbelastet.</p>
79		6_Private	ja, Langvariante	Die Variante N+ ist im Richtplan festzusetzen entlasten den Dorfkern, das West-Portal darf nicht im Siedlungsgebiet stehen, Abschnitt Zugerstrasse-Spinnerei wird entlastet
113		6_Private	ja, Langvariante	<p>Die Umfahrungsvariante 10a sei aus dem Richtplan zu streichen und durch die Variante N+ zu ersetzen!</p> <p>Seit der ersten Projektierung der Variante 10a ist das Siedlungsgebiet um das Westportal enorm gewachsen. Die aufgelegten Richtpläne zeigen so nicht mehr die aktuelle Situation. Im Gebiet Eu wird damit vorgetäuscht, dass dort keine Häuser stehen. Tatsächlich sind alleine auf der "EU" vier Mehrfamilienhäuser und zwei Einfamilienhäuser entstanden.</p> <p>Die Baulinie (im Offenbau) führt damit unmittelbar durch dicht besiedeltes Gebiet. Der Tunneleingang im Westportal steht ebenfalls mitten in dicht besiedeltem Wohngebiet. Der Bau des Westportals bewirkt durch einen mehrjährigen Tagbau Immissionen und enormen Baulärm, welcher die Lebensqualität im Wohngebiet massgeblich beeinträchtigt. Der Tunnelbau erfolgt in schlechtem Baugrund mit Seekreide und begünstigt unabsehbare Schäden an den angrenzenden Liegenschaften (Gebäudeschäden, Mieterschäden etc.). Immense Schadenforderungen werden die unausweichlichen Folgen sein. Dem Tagbau müssen gar mehrer Liegenschaften weichen (Abriss von jahrelang gepflegten Häusern). Familien werden enteignet und aus ihrem sozialen Umfeld vertrieben. Die Variante 10a tangiert von allen bisher diskutierten Varianten am meisten private Grundstücke. Die Variante N+ ist nur unwesentlich teurer, dafür Umweltschonend und eine echte Umfahrung des Ortes. Die Umfahrung beginnt vor dem Dorfeingang ohne das Dorf selber zu tangieren. Die Variante 10a hingegen stellt de facto keine wirkliche Umfahrung des Ortes dar, da ihr Westportal mitten im Wohngebiet wäre. Die Variante 10a bietet auch keine langfristige Lösung für das mit zunehmender Bevölkerung nicht kleiner werdende Wachstum des ortsinternen Autoverkehrs, da sie keinen Zentrumsanschluss hat.</p> <p>Der Antrag des Gemeinderates gründet wohl eher auf Eigeninteresse und nicht auf dem Volkswillen.</p>
125		6_Private	ja, Langvariante	<p>Die Variante N+ soll im Richtplan festgesetzt werden.</p> <p>Die Lang-Variante entlastet den Abschnitt Neuägeri-Spinnerei, die Verkehrssituation wird auch für Velofahrer und den ÖV verbessert. Es ist nicht sinnvoll, den Verkehr erst durch das Nadelöhr an der Zugerstrasse, unter dem Übergang bei der Spinnerei hindurch zu lotsen und ihn erst danach in den Umfahrungstunnel zu führen. Ausserdem ist die Strecke für Velofahrer gefährlich und es ergibt sich immer wieder Rückstau, weil die Velos nicht überholt werden können. Mit der Tunneleinfahrt nach der Spinnerei wird das Verkehrsaufkommen im Abschnitt Neuägeri-Spinnerei gleich hoch bleiben. Zudem sind an der Stelle, wo der Kreisel entstehen soll, noch die Zufahrten der alten Landstrasse, sowie von Tenniscenter/ Zimmel. Dass das unweigerlich zu einer enormen Belastung für diesen Kreisel führen wird ist offensichtlich. Dieser Tunnel soll allen Bewohnern von Unterägeri zu mehr Lebensqualität verhelfen. Von daher ist es ein Widerspruch, dass die Bewohner am Dorfanfang sich quasi „opfern“ müssen und Lärm- und Emissionslasten bis hin zur Enteignungen hinnehmen müssen, damit der Dorfkern entlastet wird.</p> <p>Bei Variante 10a ist mit vielen Einsprachen zu rechnen, was das Projekt unnötig verzögern würde. Falls die Variante 10a umgesetzt würde, wären einige Land - und Liegenschaftsbesitzer direkt betroffen und es müssten sogar Häuser abgerissen werden. Wenn sich die Besitzer weigern würden, käme es gar zu Enteignungen.</p> <p>Zentrumsanschluss: Ein Zentrumsanschluss würde durchaus Sinn machen und steht nicht im Widerspruch zur Ortskernentwicklung. Die Einwohner des ganzen Ägeritals, sowie aus Allenwinden bis hin zu Menzingen tätigen ihre Einkäufe zu grossen Teilen in Unterägeri. Dieser Verkehr wird also auch trotz Umfahrungstunnel bleiben und weiter durchs Dorfzentrum rollen. Mit einem Zentrumsanschluss könnte dieser Einkaufsverkehr direkt in die nächste Nähe der grossen Einkaufszentren von Unterägeri gelotet werden. Das Dorf würde demnach sogar weiter entlastet werden</p>
142		6_Private	ja, Langvariante	Nur Langvariante N+ soll beibehalten werden. Falls ein Notfall im Tunnel ist, wegen einem Autounfall, wäre auch eine Zwischenausfahrt bei der Migros sehr notwendig! Damit man an drei verschiedenen Ausgängen den Unfallort schneller erreichen kann, und nicht nur an zwei Ausgängen! Falls einer oder beide blockiert sind.

143	105 x	6_Private	ja, Langvariante	<p>Z.B. "Die Variante 10a ist nicht beizubehalten", "Die Langvarianten, insbesondere N+, sollen vertieft geprüft und ausgearbeitet werden", "Das Tunnelportal West ist ausserhalb des Wohngebietes zu planen" oder "Der Variantenfächer muss uneingeschränkt offen gehalten werden".</p> <p>z.B.: Die Variante 10a ist nicht optimal, da sie den Durchgangsverkehr nicht vollständig aufnimmt. Die nicht unerhebliche Zahl an auswärtigen Personen, die aufgrund der attraktiven Läden regelmässig in Unterägeri einkaufen, müssten nach wie vor die normale Hauptstrasse in den Ort nehmen.</p> <p>z.B: Die Variante 10a bietet keine zukunftsorientierte Lösung für das mit zunehmender Bevölkerung stetig grösser werdende Wachstum des ortsinternen Autoverkehrs (viele Einwohnerinnen und Einwohner der über 9000 Personen zählenden Gemeinde haben 2 Autos), da sie keinen Zentrumsanschluss hat, über den ein erheblicher Teil des ortsinternen, sprich hausgemachten Verkehrs ebenso in den Tunnel verlagert werden könnte.</p> <p>z.B: Die Variante 10a tangiert mit dem Westportal von allen Varianten am meisten private Grundstücke sowie Gewerbe und zerstört ein intaktes Wohnquartier.</p> <p>z.B.: Eine Langvariante mit Zentrumsanschluss würde den Durchgangs- als auch Binnenverkehr optimal kanalisieren und die Chance auf eine echte Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde bieten. Die Variante 10a ist deshalb auf verschiedensten Ebenen viel zu kurz gedacht.</p> <p>z.B.: Die Variante 10a lässt das verkehrstechnische Nadelöhr zwischen Neuägeri und der Spinnerei Unterägeri ungelöst und ermöglicht keinen sicheren, garantierten Zugang zum Tal, wenn in der Zukunft wieder mal durch Unwetter die Kantonsstrasse westlich der Spinnerei verschüttet wird.</p>
147		6_Private	ja, Langvariante	<p>Anzustreben sind die Varianten N+ oder 10 mit einem Zentrumsanschluss</p> <p>Bei der Variante 10a ist das westliche Tunnelportal heute bereits schon im Wohngebiet und somit keine vollwertige Umfahrung. Es würde keine gewünschte Verkehrsberuhigung und Entlastung für das Dorf bringen. Mit der Einfahrt bei der Windegg wäre kein bewohntes Quartier betroffen und es müssten auch keine Häuser abgerissen werden oder deren Besitzer entschädigt werden. Die Variante 10a löst auch nicht das Nadelöhr zwischen Neuägeri und der Spinnerei Unterägeri. Die Variante N+ würde auch einen sicheren Zugang zum Tal sichern.</p> <p>Betr. Kerngestaltung Unterägeri kann durch den Zentrumsanschluss (später) eine zentrumsnahe Unterniveau-Parkierung erstellt werden. Diese ist bei angedachten verkehrsfreien Zonen im Dorf unverzichtbar. Zur Zeit ist es noch möglich diesen Zentrumsanschluss im Gebiet Schützenmatt sicherzustellen. Dies ist ein Glücksfall der nicht verpasst werden darf. Auch wird der gesamte westliche Dorfteil nur durch diese Zentrumsanbindung vom eigenen Durchgangsverkehr entlastet.</p>
149		6_Private	ja, Langvariante	<p>JA zur Langvariante N+ OHNE Zentrumsanschluss; NEIN zur Variante 11 und zu 10a und generell zu Zentrumsanschlüssen</p> <p>Nein zu Zentrumsanschluss/Zwischenanschlüssen der Variante 10a: Nein zur Variante 11: Begründung: Damit wird das Zentrum von Unterägeri mit neuen Tunnelausfahrten belastet und weiter unattraktiv gestaltet. Dies würden zusätzliche Strassen und Beton bedeuten. Zudem liegt die Ausfahrt der 10a Variante neben der Schule im Zentrum. Statt den Verkehr von Kindern und Schulen fernzuhalten, bringt man Ihnen eine Tunnelausfahrt vor das Schulhaus!?. Auch das Wohnquartier am Hang, welches mit eher noch kleineren Wohneinheiten, das Gesamtbild der Ortschaft positiv beeinflusst, die Aegerihalle oder die Kirche, welche soziale Treffpunkte sind, werden mit einer nahegelegenen Tunnelausfahrt belastet. Eine noch grössere Belastung wäre die Variante 11.</p> <p>Wenn das Ziel ist, Verkehr vom Dorfzentrum Unterägeri fernzuhalten, ist meiner Meinung die Variante N ohne Zentrumsanschluss die einzig konsequente Wahl. Damit könnte der Durchgangsverkehr von Zug nach Oberägeri, Morgarten, Raten usw. vom Dorfzentrum Unterägeri ferngehalten werden. Bei der Variante 10a scheint mir ein solch aufwendiger Tunnel für eine derart kurze Strecke in keinem Verhältnis. Bei der Tennishalle ist der Verkehr trotzdem bereits im Dorf und es gibt bis zu diesem Punkt keine 2. Strassenführung, wie bei der Langvariante, welche bereits einen Teil umgeleitet hat. Die Variante 10a entlastet nur eine kurze, bereits 3 spurig plus links und rechts mit Trottoir betonierte breite Zentrumsstrasse. Will man wirklich ein attraktives Zentrum machen, so muss man anschliessend auch diese breite Betonstrasse mit Baumen und Grünflächen aufwerten.</p>
150		6_Private	ja, aber	<p>Der Umfahrungstunnel wird begrüsst jedoch ohne jeglichen Zwischenanschluss zum Zentrum; Die Varianten N+ und 10a sind zu begrüssen. Favorisiert wird die Variante N+. Von einem Zwischenanschluss zum Zentrum ist bei beiden Varianten jedoch abzusehen, da die Nachteile überwiegen und wichtige Chancen verwehrt werden.</p> <p>Folgende Vorteile bringt ein Umfahrungstunnel ohne Zwischenanschluss zum Zentrum mit sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Verkehrsberuhigung ohne Zwischenanschluss zum Zentrum ist eine Aufwertung des Zentrumgebiets möglich und somit die Steigerung der allgemeinen Lebensqualität (Einkaufen, Flanieren, etc.) • Minimierung des Gefahrenpotential der über 600 Kinder des Schulhaus Acher, welches sich in der Nähe des Zentrumsanschlusses befindet • Kürzere Reisezeit des Transits ohne Zwischenanschluss • Geringere Lärm- und Schadstoffbelastung wie auch Sogwirkung gegenüber der Variante mit Zentrumsanschluss • Verhinderung eines Nadelöhrs • Kosten / Nutzen - Verhältnis • ÖV stärkend • Beibehaltung der sicheren Velo- und Fussgängeroute über die Alte Landstrasse
173		6_Private	ja, Langvariante	<p>Die Umfahrungsvariante 10a sei aus dem Richtplan zu streichen und durch die Variante N+ zu ersetzen!!</p> <p>Seit der ersten Projektierung der Variante 10a ist das Siedlungsgebiet um das Westportal enorm gewachsen. Die Lienienführung führt heute unmittelbar durch dicht besiedeltes Wohngebiet.</p> <p>Der Bau des Westportals bewirkt durch einen mehrjährigen Tagbau Immissionen und Baulärm, welcher die Lebensqualität massgeblich beeinträchtigt. Schlechter Baugrund mit Seekreide begünstigt unabsehbare Schäden an den angrenzenden Liegenschaften. Immense Schadenforderungen werden die Folge sein. Dem Tagbau müssen gar ganze Liegenschaften weichen!! Familien werden wohl "enteignet" und aus ihrem sozialen Umfeld vertrieben. Die Variante 10a tangiert von allen bisher diskutierten Varianten am meisten private Grundstücke. Die Variante N+ ist nur unwesentlich teurer, dafür Umweltschonend, eine echte Umfahrung des Ortes. Die "Umfahrung" beginnt vor dem Dorfeingang ohne das Dorf selber zu tangieren.</p> <p>Die Variante 10a stellt de facto keine wirkliche Umfahrung des Ortes dar, da ihr Westportal mitten im Wohngebiet wäre. Sie bietet auch keine Lösung für das mit zunehmender Bevölkerung nicht kleiner werdende Wachstum des ortsinternen Autoverkehrs, da sie keinen Zentrumsanschluss hat.</p> <p>Ein Antrag des Gemeinderates Unterägeri auf eine Variante 10a ist eine Missachtung des Volkswillens.</p>
174		6_Private	ja, Langvariante	<p>Inklusive einer Variante für einen Zentrumsanschluss mit Parkgelegenheiten. Nur Langvariante N+ soll beibehalten werden.</p>
181		6_Private	nein	<p>Gemäss Einsprache vom 12. August 2009</p>

196		6_Private	ja, Langvariante	<p>Nur Langvariante N+ soll beibehalten werden. Müssten sich die Anwohner aus Mittenägeri (Ostportal) auch politisch organisieren, damit sie etwas direkter einbezogen werden?</p> <p>Was könnte auf Gemeindeebene unternommen werden, dass die Lärmbelastung (besonders an einem Sonntag) erstens wahrgenommen (gemessen ? zum Beispiel im Busunterstand Buechli) wird und zum Beispiel durch einen Flüsterbelag (nicht erst im 2035) rasch und massiv reduziert wird.</p>
207		6_Private	ja, Langvariante	<p>Nur die Langvariante N+ soll beibehalten und vertieft ausgearbeitet werden. Die Varianten 10, 10a, 11 und 20 stammen aus dem Jahr 2004 und basieren auf den damaligen prognostizierten Siedlungs- und Verkehrsverhältnissen. Diese haben sich in den letzten 20 Jahren aber überproportional entwickelt. Es sind weiter die (Transit-) Verkehrsströme des Ägeritals (Oberägeri, Ratenpass, Morgarten, Sattel) stärker einzubeziehen, da auch diese sich vervielfacht haben.</p>
209		6_Private	ja, Langvariante	Antrag Langvariante mit Ausfahrt Zentrum Unterägeri; Zentrumsausfahrt ist wichtig
211		6_Private	ja, aber	Antrag Gemeinde nein, so nicht! Der Tunneleingang-West gehört raumplanerisch nicht ins Wohngebiet.