

Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse Nuolen

Planungsbericht

Gemeinde Wangen SZ

30. September 2021



Auftraggeberin

Gemeinde Wangen SZ

Arbeitsgruppe

Daniel Hüppin, Gemeindepräsident

Armin Zonder, Gemeinderat, Hochbau- und Liegenschaftspräsident

Urs Reichmuth, technischer Leiter Gemeinde Wangen

Patricia Meier, Leiterin Bauverwaltung Gemeinde Wangen

Andreas Strässle, Projektkoordinator Gemeinde Wangen

Bearbeitet durch

KOLLEKTIV NORDOST, Goliathstrasse 12, 9000 St. Gallen

Roman Häne

Steiner Wille Steiner Architekten AG, Kollegiumstrasse 5, 6430 Schwyz

Lucas Steiner

PLANE RAUM.

Badenerstrasse 18

CH-8004 Zürich

+41 44 291 04 04

www.planeraum.ch

Fabio Trussardi, Bryan Rey

PRN 30039

Inhalt

1. Ausgangslage	4
1.1 Anlass	4
1.2 Aufgabe und Vorgehen	6
1.3 Grundlagen	8
2. Rahmenbedingungen	9
2.1 Übergeordnete Vorgaben	9
2.2 Aktuelle Bauvorhaben	12
2.3 Orientierung und Sichtbeziehung	17
2.4 Fussverkehr	18
2.5 Veloverkehr	19
2.6 Öffentlicher Verkehr	20
2.7 Motorisierter Verkehr	21
2.8 Unfallgeschehen	22
3. Zielsetzung	23
4. Betriebskonzept	24
4.1 Betriebsvariante Trottoir	24
4.2 Betriebsvariante Promenade	26
4.3 Variantenentscheid	28
5. Gestaltungskonzept	32
5.1 Grundhaltung	32
5.2 Bushaltestellen	33
5.3 Ausweichstelle	34
5.4 Fahrbahneinengungen	35
5.5 Entsorgungsanlage	36
5.6 Beleuchtung	37
5.7 Begrünung	38
5.8 Randabschlüsse	38
5.9 Materialisierung	38
6. Rahmenbedingungen für die Weiterbearbeitung	39

Planbeilagen

Konzeptplan 1:500

Heutige Situation 1:500

1. Ausgangslage

1.1 Anlass

Studienauftrag

Im Jahr 2019 haben die Gemeinde Wangen SZ (Federführung), der Kanton Schwyz, die KIBAG AG, die Mächler Grund + Bau AG sowie die CKU AG und die Familie Bürgi einen einstufigen Studienauftrag auf Einladung durchgeführt.

Mit dem Studienauftrag wurde die Vision, welche im Rahmen des kommunalen Teilrichtplans Nuolen See erarbeitet wurde, genauer entwickelt. Der Studienauftrag ermöglicht aufgrund einer Gesamtbetrachtung eine abgestimmte Entwicklung der einzelnen Bausteine und darauf abgestützt die Ausarbeitung der planungsrechtlichen Festlegungen zur vorgabengerechten Realisierung, respektive der Anpassung eines bereits vorliegenden Gestaltungsplans in einem Teilgebiet. Mit den Resultaten sollen die planungsrechtlichen Verfahren individuell gestartet werden können. Die Seestrasse soll dabei das Rückgrat der zukünftigen Entwicklung bilden. Der Gestaltungsansatz mit einer Promenade war ein Bestandteil des Resultats des Studienauftrags.



Syntheskizze aus dem
Schlussbericht des
Studienauftrags
Entwicklung Nuolen See

Heutige Situation

Die Seestrasse ist ein wichtiger Bestandteil des Ortsteils Nuolen. Entsprechend vielfältig sind die Anforderungen an die Nutzbarkeit dieses öffentlichen Raumes; zum Beispiel müssen die Betriebe und Liegenschaften gut erreichbar sein, die Verkehrssicherheit muss für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein und das Erscheinungsbild muss einladen sich im Raum aufzuhalten. Die Gestaltung und der Betrieb des Strassenraumes sowie die Abstimmung zwischen baulicher Nutzung und Verkehr bestimmt in starkem Masse die Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeit des Dorfes Nuolen.

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) umfasst die Seestrasse im Abschnitt zwischen der Kirche und dem Baugelände CKU/Bürgi. Dabei wird der gesamte Strassenraum und falls angemessen und zweckmässig von Fassade bis Fassade bzw. bis Seeufer bearbeitet.

Der Betrachtungsperimeter umfasst neben der Strassenparzelle auch die angrenzenden Bauten und Anlagen sowie deren Nutzungen und privaten Zu-/Wegfahrten. Der Betrachtungsperimeter bildet zudem den Perimeter für die analytischen Aussagen.



Bearbeitungsperimeter
BGK Seestrasse Nuolen

Zielsetzungen

Aus dem Prozess des Studienauftrags ging die Synthese bester Ideen und Lösungsansätze hervor sowie zehn Empfehlungen für die Weiterbearbeitung. Die Verkehrsführung soll in Zukunft weiterhin über den historischen Verlauf der Seestrasse abgewickelt werden.

Grundsätzlich soll mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept die Integration der Seestrasse in den bestehenden Siedlungsraum und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Ziel ist eine Temporeduktion, durch bauliche und gestalterische Massnahmen, zu erreichen. Gefordert sind sichere Querungsstellen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Fussgängerübergänge sind hinsichtlich Wunschlinien zu verifizieren und die Bushaltestellen sind, mit Berücksichtigung der zukünftigen Busführungen, gemäss Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zu gestalten. Die Frage der Erschliessung der privaten Zu- und Wegfahrten sowie der privaten und öffentlichen Parkierung entlang des Strassenzugs sind zu klären.

1.2 Aufgabe und Vorgehen

Aufgabenstellung

Der Ortsteil Nuolen wird via Zürcherstrasse – Allmeindstrasse – Seestrasse und via Zürcherstrasse – Büelgasse – Bubentalstrasse – Seestrasse erschlossen. Die durchführende Seestrasse ist eine Verbindungsstrasse im Besitz der Gemeinde Wangen. Die Gemeinde Wangen möchte die Seestrasse baulich erneuern und optimieren. Mit gestalterischen Elementen ist die zukünftige Seestrasse aufzuwerten und siedlungsverträglich zu führen, um ein tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Es sind Massnahmen zur Entschleunigung der Seestrasse und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einzuplanen. Dabei sind auch Sofortmassnahmen aufzuzeigen, die rasch umsetzbar sind (evtl. im Sinne von Übergangslösungen). Die neue Badi soll über den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Hierzu ist die Buslinie zu verlängern und es ist an geeigneter Stelle eine neue Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit vorzusehen. Zudem soll die Thematik bezüglich einer neuen zentralen Kehrachtsammelstelle für mehrere Quartiere geprüft werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll neben den auf die künftigen Strassenfunktionen abgestimmten Querschnitten für die Seestrasse auch auf das Fuss- und Veloverkehrsnetz (Seeuferweg, Obersee-Rundweg usw.) abgestimmt sein und Aussagen zu den Freiräumen bzw. der Bepflanzung beidseitig der Seestrasse machen, um u.a. Anhaltspunkte für die extensiv

genutzten Freiräume der Parzellen KIBAG und Mächler zu erhalten. Ausserdem soll die graduelle Abstufung vom öffentlichen über den halböffentlichen zum privaten Raum in das Konzept mit einfließen.

Um den Gestaltungsspielraum für diese zentrale Verkehrs- und Aufenthaltsachse sicherzustellen, muss auch geprüft werden, ob die heutige Strassenparzelle nordseitig vergrössert werden soll und kann.

Ebenfalls sind Aussagen zu machen, ob die für die Überbauungen nötigen Infrastrukturen vorhanden sind (deutliche Zunahme der Einwohnerzahl) und wo allenfalls noch öffentliche Parkplätze sinnvoll sind.

Planungsablauf



1.3 Grundlagen

Die folgenden Dokumente standen für die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zur Verfügung:

- Studienauftrag Entwicklung Nuolen See und Grundlagen vom 8.9.2019
- Planungsinstrumente: Übergeordnete und kommunale Richtplanung, Baureglement, Entwurf Teilzonenplan Nuolen See vom 22.6.2020, Zonenpläne
- Gestaltungsplan "Seepark Nuolen" Stand Vorprüfung, Remund + Kuster, Pfäffikon vom 30.6.2020
- Wohnüberbauung Linthgasse Nuolen, Stähli Architekten, Lachen vom 17.6.2021
- Grobkonzept Revitalisierung Seeufer Nuolen, Fischwerk Werner Dönni, Luzern vom 20.11.2019
- Plangrundlagen: Katastergrundlagen der amtlichen Vermessung 1:500, Übersichtsplan 1:2'500, Orthofoto, Werkleitungspläne
- Unfallstatistik Tiefbauamt Kanton Schwyz vom 01.01.2016 - 31.12.2020
- Verkehrsmessungen, Tiefbauamt Gemeinde Wangen 2019 / 2020

2. Rahmenbedingungen

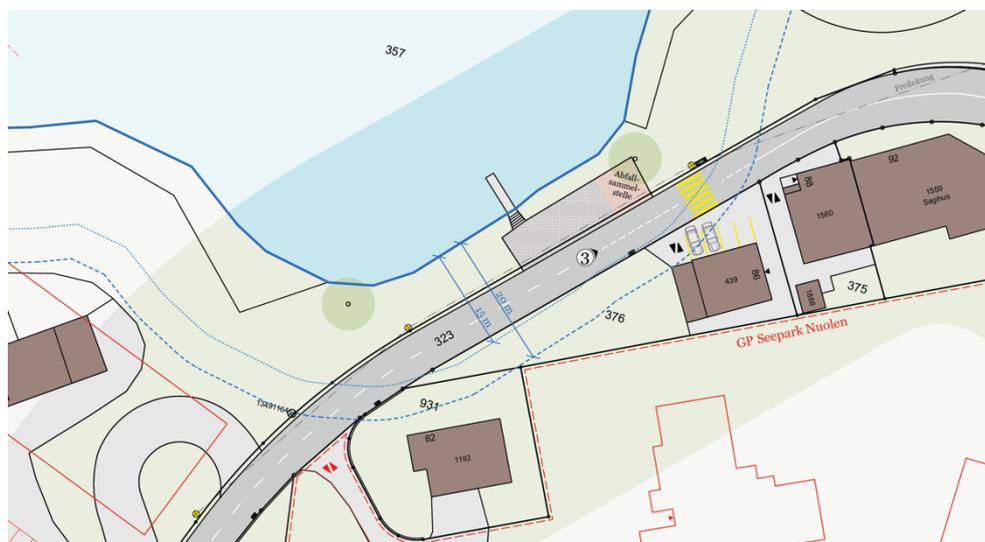
2.1 Übergeordnete Vorgaben

Gewässerschutz

Die Seestrasse führt im nördlichen Abschnitt an mehreren Stellen nahe dem Seeufer entlang. Hier ist gemäss Gewässerschutzgesetzgebung (GSchG/GSchV) der Gewässerraum einzuhalten. Der Gewässerraum nach Art. 41 b Gewässerschutzverordnung (GschV) wurde in der Gemeinde Wangen noch nicht festgelegt und unterliegt noch den Übergangsbestimmungen der GschV. Bei stehenden Gewässern mit einer Wasserfläche von mehr als 0,5 ha ist ein Uferstreifen von 20 m frei zu halten.

Bei einer Festlegung des Gewässerraumes in die kommunalen Planungsinstrumente kann die Breite des Gewässerraumes, gemessen ab der Uferlinie, 15 m (mindestens) betragen, soweit die Anforderungen gemäss Art. 41b Abs. 2 GschV gewährleistet sind. Da die Gemeinde Wangen die Festlegung des Gewässerraumes in die Planungsinstrumente künftig vorsieht, wird im vorliegendem Betriebs- und Gestaltungskonzept mit einem Gewässerraum von 15 m (Breite ab Uferlinie) ausgegangen.

Die Seestrasse ist an den nachfolgend abgebildeten Stellen von diesem Gewässerraum betroffen.

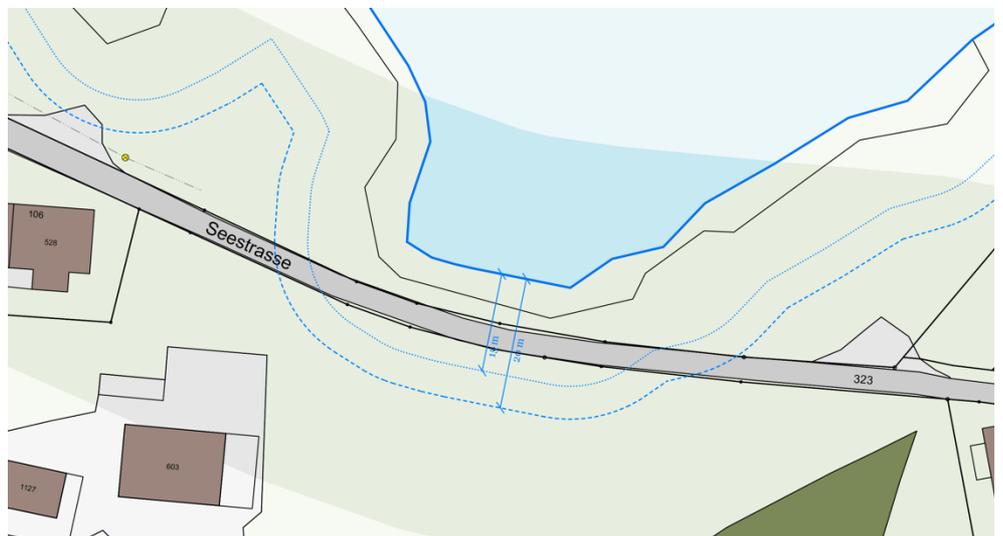


Seestrasse, Ausschnitt
Analyseplan Bereich
Seestrasse 82
Gewässerraum:
(blau punktierte Linie)
Uferstreifen:
(Blau gestrichelte Linie)

Seestrasse, Ausschnitt
 Analyseplan Bereich
 Seestrasse 100
 Gewässerraum:
 (blau punktierte Linie)
 Uferstreifen:
 (Blau gestrichelte Linie)

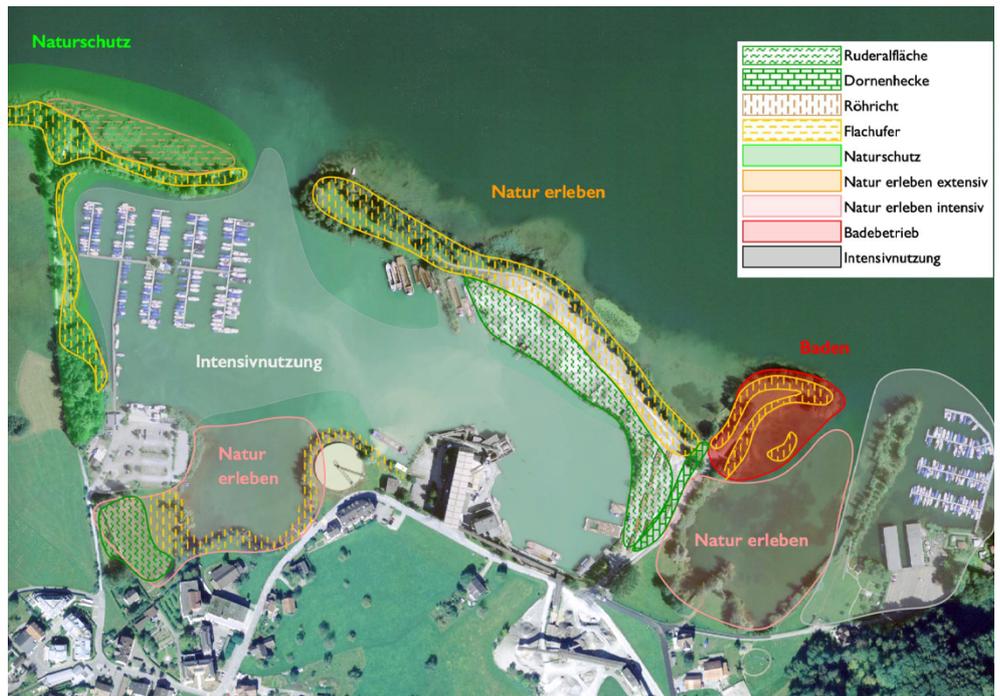


Seestrasse, Ausschnitt
 Analyseplan Bereich
 Seestrasse 603
 Gewässerraum:
 (blau punktierte Linie)
 Uferstreifen:
 (Blau gestrichelte Linie)



Revitalisierung Seeufer

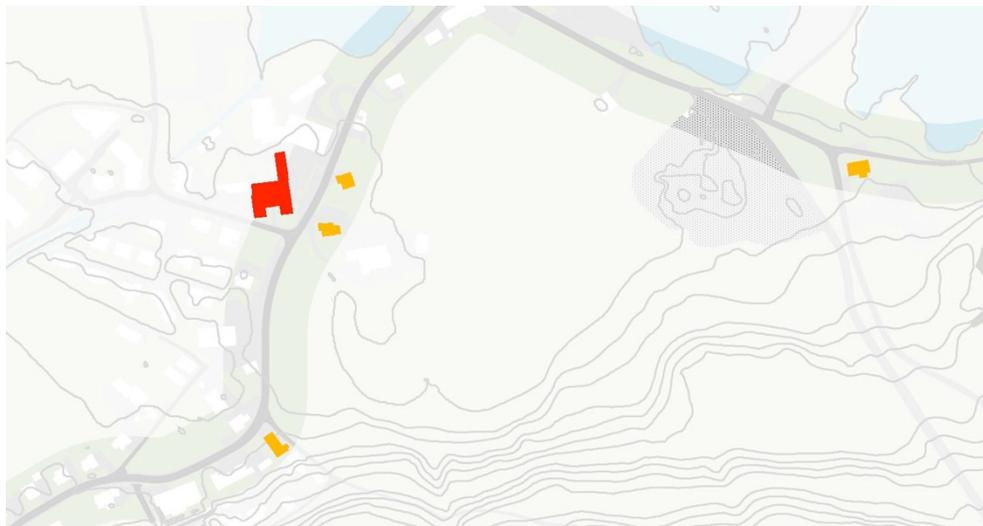
Mit dem Teilrichtplan «Nuolen See» wurde unter anderem ein Leitbild für die Revitalisierung der Seeufer erarbeitet. Für die Umsetzung dieses Leitbildes hat das Amt für Umweltschutz des Kantons Schwyz (AfÜ) eine erste Projektskizze sowie ein Grobkonzept erarbeitet. Das Grobkonzept sieht in erster Linie die Schaffung flacher Uferbereiche und Flachwasserzonen vor. Mit der Umgestaltung der Seestrasse ist zu berücksichtigen, dass sich der Freizeitverkehr mit der geplanten Revitalisierung erhöhen wird. Die Zugänglichkeit der für den Menschen erlebbaren Räume sind mit der Umgestaltung der Seestrasse sicherzustellen.



Leitbild Teilrichtplan
Gemeinde Wangen

Schützenswerte Bauten

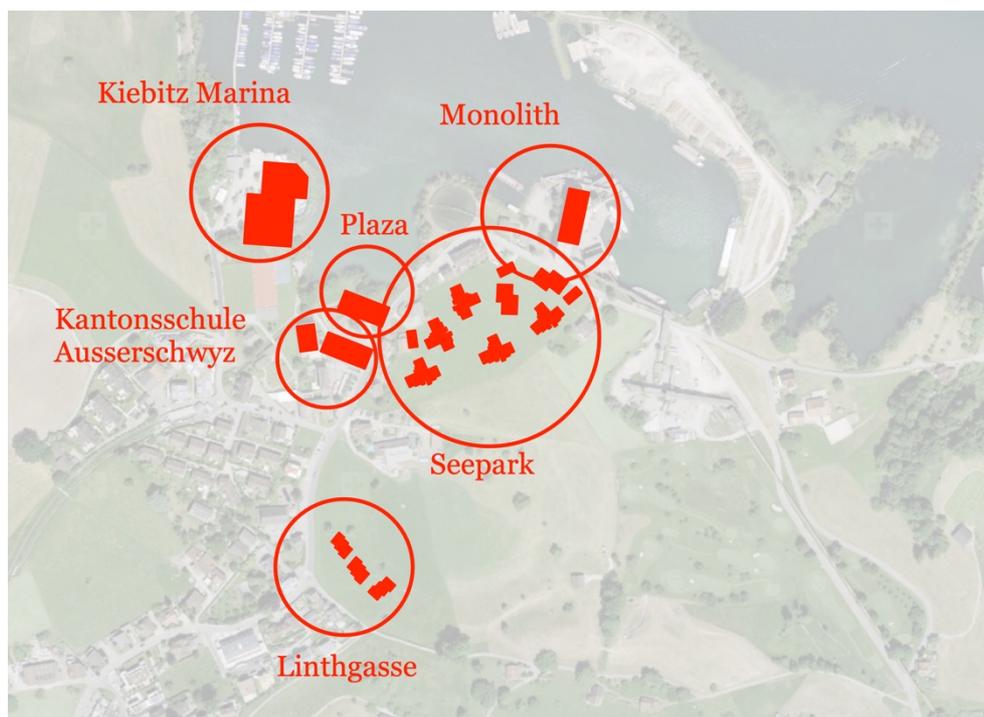
Entlang der Seestrasse befinden sich mehrere Schutzobjekte der kantonalen Denkmalpflege. Darunter vier Wohngebäude von lokaler Bedeutung sowie das frühere Mineralbad (heute Teil der die Kantonsschule Ausserschwyz KSA) von regionaler Bedeutung, die mit Sorgfalt bei der Umgestaltung der Seestrasse zu berücksichtigen sind.



Übersicht der Denkmalschutzobjekte von lokaler (gelb) und regionaler (rot) Bedeutung

2.2 Aktuelle Bauvorhaben

Es bestehen die nachfolgend erläuterten Planungen im Beobachtungsperimeter.



Übersicht der Planungen
Luftbild: swisstopo

Gestaltungsplan Kiebitz Marina

Beim heutigen Jachthafen Kiebitz ist eine neue Hafenanlage geplant. Gemäss Planungsgrundlagen der Kibag sollen im Untergeschoss zwei Bootshallen und im Erdgeschoss eine Werkstatt und ein Winterlager entstehen. Das Lager soll über die Sommermonate als Parkierungsanlage mit voraussichtlich 74 Parkplätze für Boote genutzt werden.



Grundriss Obergeschoss
GP Kiebitz Marina

Kantonsschule Ausserschwyz

Die Kantonsschule Ausserschwyz (KSA) wird aktuell in Pfäffikon und in Nuolen geführt. Das Bauprojekt für eine zusammengeführte Kantonsschule in Pfäffikon wurde von den Stimmberechtigten am 24. November 2019 abgelehnt. An den beiden Standorten soll deshalb auch in Zukunft festgehalten werden. Sowohl in Pfäffikon als auch in Nuolen besteht ein ausgewiesener Sanierungsbedarf. Die Gebäude in Nuolen sollen saniert und teilweise neu gebaut werden. Es ist vorgesehen, die bestehenden Gebäude aus den Jahren 1967 und 1982 technisch und energetisch zu sanieren. Der aus dem Jahr 1947 stammende Backsteinbau soll durch einen Neubau ersetzt werden. Für die Aula, die Mensa und die Turnhalle müssen neue Lösungen gefunden werden. Bei der Planung wird von einem Bedarf von 10 bis 12 Klassen mit rund 160 bis 240 Schülerinnen und Schülern ausgegangen. Es ist ein Projektwettbewerb vorgesehen, um die Planung bis zu einem vollständigen Bauprojekt inklusive Kostenvoranschlag weiterzuführen.

Plaza mit Hafenplatz

Angrenzend an die Seestrasse soll das «Plaza» und ein neuer öffentlicher Platz entstehen («Hafenplatz» genannt). Das Bauvorhaben mit einer Grundfläche von rund 1000 m² soll 4 Vollgeschosse und ca. 18 Wohnungen aufweisen und sieht gemäss Kibag öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vor, die den Hafenplatz beleben sollen. Die Obergeschosse sollen mehrheitlich für Wohnzwecke genutzt werden. Für die Parkierung sind 50 Parkfelder in der Tiefgarage sowie 20 öffentliche Parkfelder oberirdisch vorgesehen.

Auf der nördlichen Seite des Hafenplatzes ist als Option ein neuer Anlegesteg geplant. Einstweilen soll der bestehende, öffentliche Anlegesteg jedoch bestehen bleiben.



Grundriss Erdgeschoss
mit Gewerbenutzung Plaza

Wohnüberbauung Monolith

Im geplanten Bauvorhaben «Monolith» mit einer Gebäudegrundfläche von 1'100 m² und 6 Vollgeschossen sollen ca. 48 Wohnungen entstehen. Die Tiefgarage im Untergeschoss mit rund 87 Parkfelder soll über eine offene Rampe erschlossen werden. Oberirdisch sind 3-4 Parkierungsmöglichkeiten für die Kurzzeit-Parkierung/Besucher und Anlieferung sowie als Behinderten-Parkplätze angedacht. Die geplante Grünfläche steht grösstenteils der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ausgenommen davon sind die Grünbereiche vor den Terrassenbereichen der Wohnungen im Erdgeschoss.

Grundriss
Erdgeschoss Monolith



Wohnüberbauung Seepark

Der Gestaltungsplan Seepark Nuolen befindet sich noch im Planungsverfahren. Geplant sind sieben Baubereiche für insgesamt sieben Mehrfamilienhäuser. Die Erschliessung des motorisierten Verkehrs ist über die Seestrasse an drei Zufahrten vorgesehen. Für die Durchlässigkeit des Fussverkehrs sieht der Gestaltungsplan eine zusätzliche Fusswegverbindung auf der Höhe der Kantonsschule von der Seestrasse in das Areal Seepark vor.

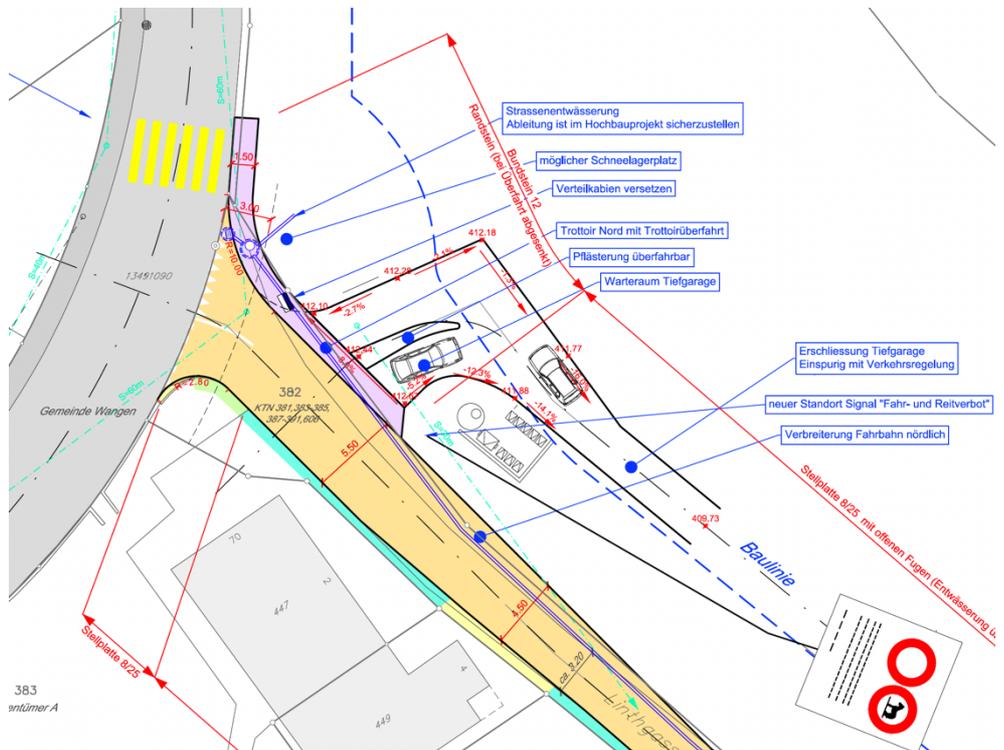
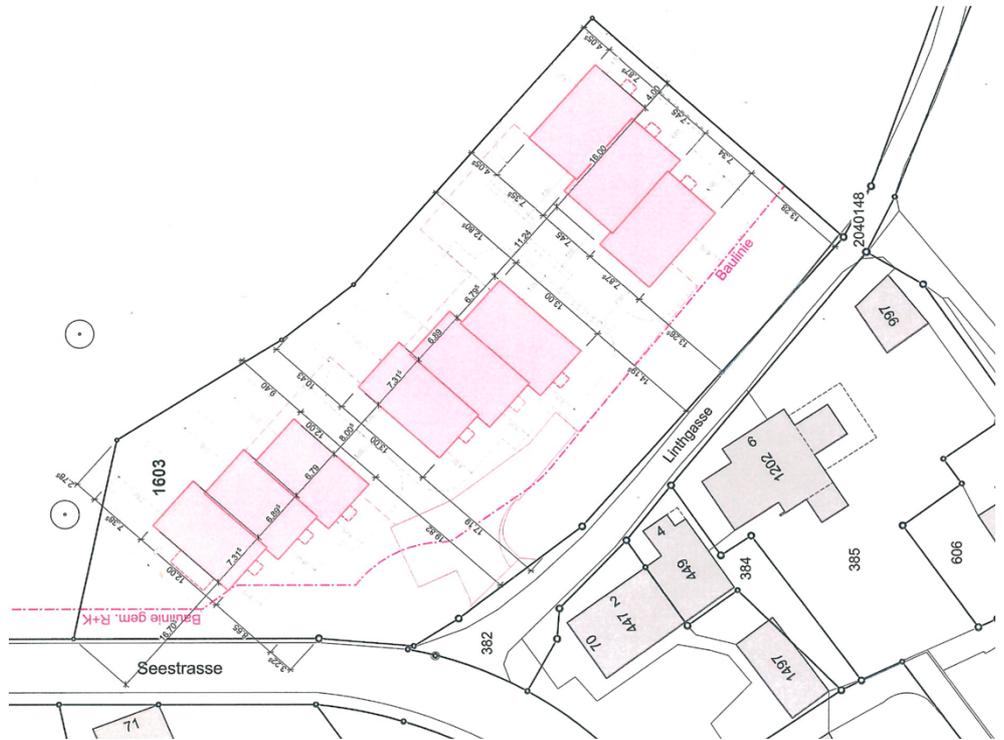
Umgebungsplan
Richtprojekt Bütikofer
Schaffrath, Adliswil
mit MIV-Zufahrten (rote
Pfeile) und zusätzliche
Fussweg-Erschliessung
(blauer Pfeil)



Wohnüberbauung Linthgasse

Auf der Parzelle-Nr. 1603 (Wohnzone W2) sind drei Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Die Erschliessung der Tiefgarage erfolgt über die Linthgasse, die in die Seestrasse mündet. Bei der Zu- und Wegfahrt ist ein neues Trottoir geplant.

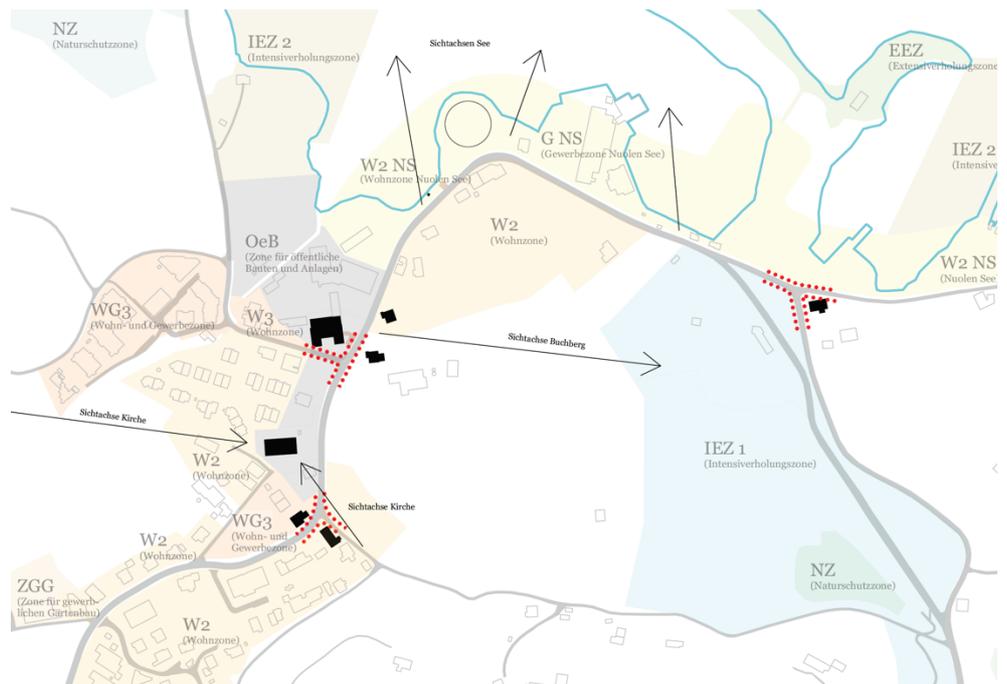
Umgebungsplan
Wohnüberbauung
Linthgasse Nuolen,
Stähli Architekten AG,
Lachen



Grundstückszufahrt
Wohnüberbauung
Linthgasse Nuolen

2.3 Orientierung und Sichtbeziehung

Die Seestrassse bildet ein zentrales Element in der Siedlungsstruktur des Ortsteils Nuolen. Entlang dieser Achse orientieren sich die Bauten und Anlagen. Die historischen und schützenswerten Bauten mit ihren Wegver-gabelungen sind wichtige Orientierungspunkte und somit wichtig für die Identität, Stimmung, Atmosphäre und das Zusammenleben im Dorf Nuolen. Auch der öffentliche Seeanstoss und die verschiedenen Sichtachsen zum See tragen einen wesentlichen Anteil dazu bei. Diese wichtigen Orte bzw. Orientierungspunkte werden mit der bestehenden Seestrassse direkt und gut miteinander verbunden. Die Seestrassse hat als historisches Rück-grat der Erschliessung das Potenzial als Ordnungslinie für die bestehenden Bauten sowie auch für die geplanten Neubauten zu dienen. Dazu muss der öffentliche Raum der Seestrassse gestärkt werden.

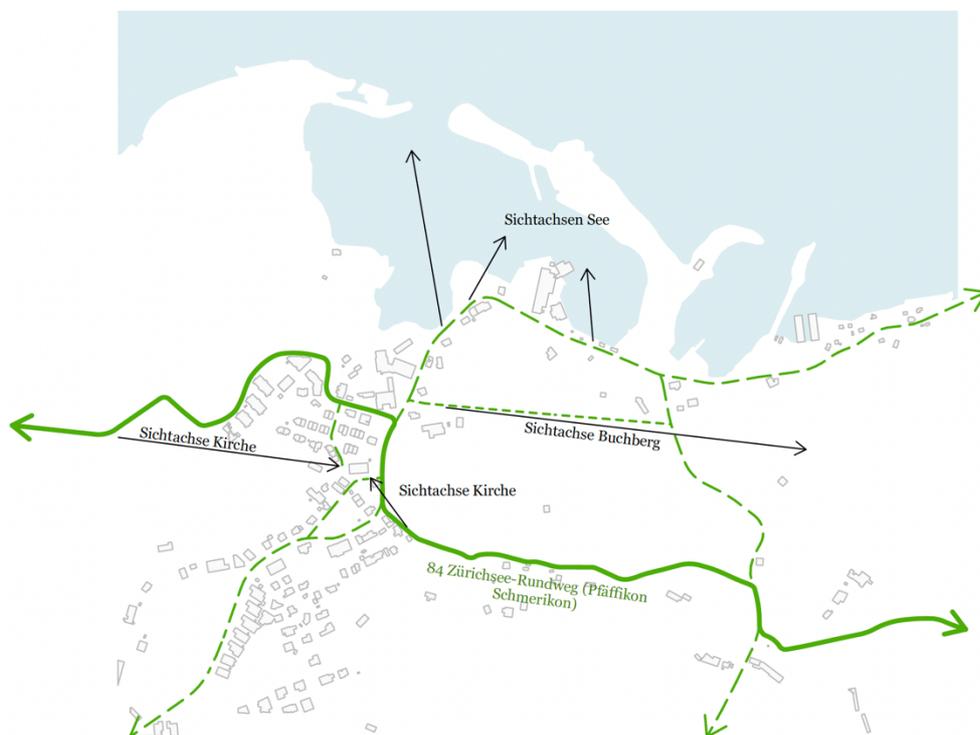


Orientierung und Sichtbeziehungen entlang der Seestrassse

2.4 Fussverkehr

Eine wichtige Fussverkehrsverbindung bildet den Zürichstrasse-Rundweg Nummer 84, der über ein Teilstück der Seestrasse führt und den Ortsteil Nuolen durchquert. Die Seestrasse weist durch dessen Lage am See ein sehr hohes Potenzial für den Fussverkehr auf. Die schönen Sichtachsen in Richtung See und Buchberg sowie die Nähe zum Wasser geben der Seestrasse eine hohe Bedeutung auch für den Freizeitverkehr.

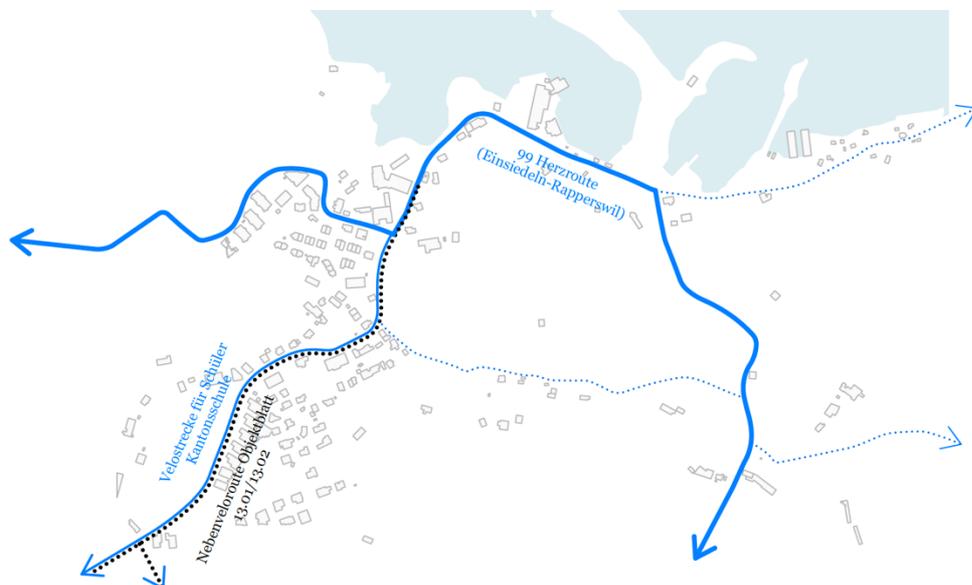
In der heutigen Situation ist die Verkehrsinfrastruktur für den Fussverkehr stark mangelhaft. Im südlichen Abschnitt besteht ein einseitiges, jedoch schmales Trottoir bis zur Kantonschule Ausserschwyz. In der Kurve, im Bereich der Seestrasse 93 befindet sich ein verbreitertes Bankett, das als schmaler Fussweg genutzt wird. Entlang den restlichen Abschnitten der Seestrasse sind keine Verkehrsinfrastrukturen für den Fussverkehr vorhanden.



Wichtige Fusswegverbindungen in Nuolen

2.5 Veloverkehr

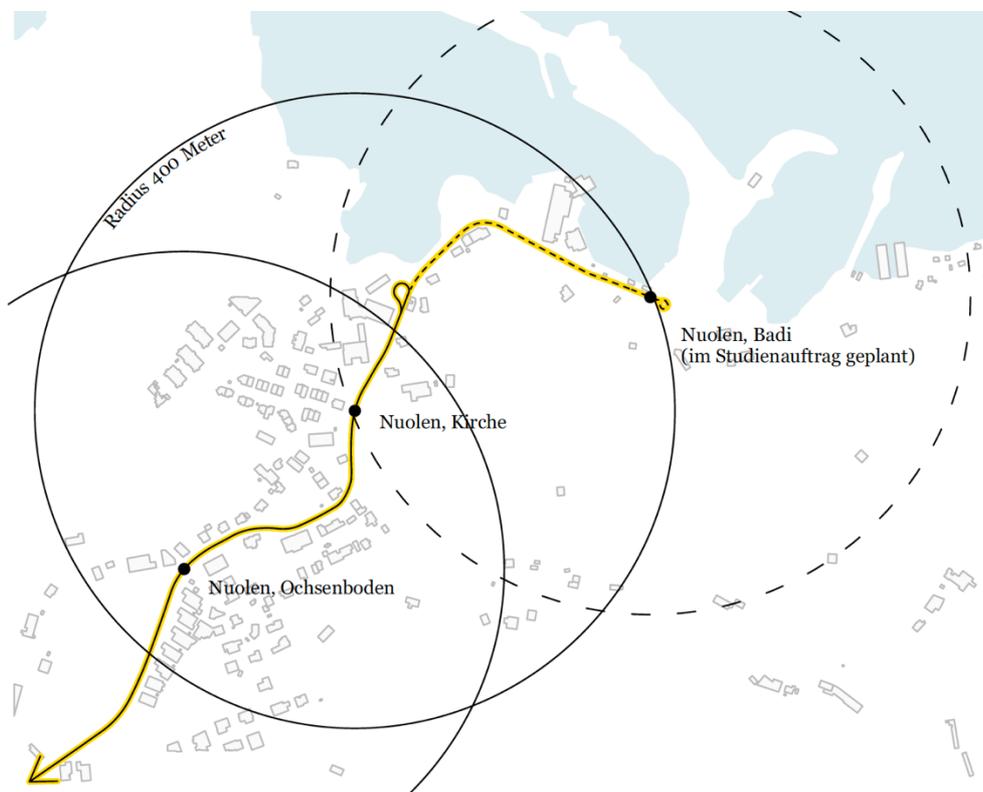
Das kantonale Veloroutenkonzept vom 31. August 2015 hält eine als «Herzroute» bezeichnete Veloführung fest, die eine überregionale Vernetzung sicherstellt. Diese Herzroute führt über die Bruggholzstrasse, über die Seestrasse entlang des Seeufers und über die Buebentalstrasse weiter nach Tuggen. Desweiteren wurde im Veloroutenkonzept eine Nebenroute im südlichen Abschnitt der Seestrasse ab der Kreuzung Bruggholzstrasse festgehalten (Dorf Siebnen – Nuolen via Bahnhofstrasse und Seestrasse). Die Schüler der Kantonsschule nutzen diesen Abschnitt der Seestrasse ebenfalls mit dem Velo.



Wichtige Velowegverbindungen in Nuolen

2.6 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 522 verkehrt auf der Strecke Nuolen – Siebnen-Wangen – Pfäffikon SZ. Die Fahrzeit zwischen der nächstgelegenen S-Bahn Haltestelle Siebnen-Wangen und der Endhaltestelle Nuolen Kirche beträgt acht Minuten. Busse verkehren im Stundentakt, zu Spitzenzeiten, wenn viele Schüler unterwegs sind, im Halbstundentakt. Im Studienauftrag «Entwicklung Nuolen» aus dem Jahre 2019 wurde eine neue Bushaltestelle «Nuolen Badi» angedacht um das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Bereich der beabsichtigten Bauvorhaben «Gestaltungsplan Seepark» und «Monolith» zu erhöhen. Die Lage der Bushaltestellen wird mit dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept geprüft und allenfalls neu verortet.



Linienführung der Buslinie 522 mit Einzugsgebiete der Bushaltestellen

2.7 Motorisierter Verkehr

Die Seestrasse wird im Gegenverkehr befahren. Die Höchstgeschwindigkeit ist ab der Ortsgrenze Nuolen auf 40 km/h beschränkt. Die Verkehrsbelastungen sind gering und wurden auf 1800 Fahrzeuge DTV bis zum Areal der KIBAG und 500 Fahrzeuge DTV weiter östlich geschätzt (Stand Juli 2017). Vom November 2019 bis März 2020 wurden Verkehrsmessungen an der Seestrasse 54 durchgeführt (südlich, ausserhalb des Bearbeitungsperimeters). Im Durchschnitt lag der DTV bei 1'350 Fahrzeuge, der Schwerververkehrsanteil bei 3 %, die Geschwindigkeitsübertretungen (von Tempo 40) lagen bei etwa 45 %.

Es verkehren mehrachsige LKWs sowie Sattelschlepper und vereinzelt Tief-lader. Weitere Lastwagenfahrten durch den östlich des Betrachtungsperi-meters liegenden Steinbruch Kuster kommen hinzu.

Bei der Nuoler Kirche befinden sich 15 öffentliche Parkplätze, wovon vier Parkplätze während der Schulzeit für Lehrpersonen reserviert sind. Durch den Betrieb der KIBAG AG werden – bedingt durch den Umschlag der Spundwände auf dem Werkareal – pro Woche ca. fünf Lastwagenfahrten und ca. zwei Sondertransporte (bis 120 Tonnen) verursacht. Die Tendenz ist gleichbleibend bis abnehmend.



Analyse motorisierter
Verkehr

2.8 Unfallgeschehen

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die vom Tiefbauamt durchgeführte Unfallstatistik über fünf Jahre vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2020 ausgewertet. Im Beobachtungsperimeter ereigneten sich in dieser Zeitspanne insgesamt 3 Verkehrsunfälle. Es wurde weder der Fuss- noch der Veloverkehr beteiligt. 2 Unfälle ereigneten sich auf der Seestrasse, davon 1 im Bearbeitungsperimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Hierbei handelt es sich um einen Schleuder- oder Selbstunfall.

3. Zielsetzung

Aufgrund der Situationsanalyse lassen sich für die einzelnen Verkehrsteilnehmer bzw. den Strassenraum die folgenden Ziele für das Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse Nuolen formulieren.

Allgemein

- Strassenraum siedlungsorientiert gestalten und auf das Ortsbild abstimmen
- Seestrasse als Rückgrat der zukünftigen Ortsentwicklung stärken
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen
- Abstimmung auf die geplanten Bauvorhaben gewährleisten
- Trennwirkung der Seestrasse reduzieren
- Neue zentrale Entsorgungsstelle vorsehen

Fussverkehr

- Durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Seestrasse vorsehen
- Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr erhöhen
- Sichere Querungsstellen gewährleisten

Veloverkehr

- Durchgehende und attraktive Veloführung sicherstellen
- Angemessene Anzahl Veloabstellplätze vorsehen

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Angemessenes und flächendeckendes Angebot durch eine neue Bushaltestelle sicherstellen
- Wendemöglichkeit für den Busverkehr vorsehen
- Bushaltstellen behindertengerecht ausgestalten

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Maximal zulässige Verkehrsgeschwindigkeit reduzieren (Entschleunigung der Seestrasse)
- Sichtweiten bei Ein- und Ausfahrten sowie Knoten gewährleisten
- Bedarfsgerechtes und auf die Zukunft abgestimmtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen vorsehen

4. Betriebskonzept

Betriebsvarianten «Promenade» und «Trottoir»

Im Synthesepan des Studienauftrags «Entwicklung Nuolen» 2019 wurde eine seeseitige Promenade entlang der Seestrassen festgehalten. Die Idee der Promenade wurde im vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept als Betriebsvariante ausgearbeitet. Auf Wunsch der Gemeinde wurde zur Prüfung einer Querschnittsverringering eine weitere Betriebsvariante «Trottoir» ausgearbeitet. Die beiden Betriebsvarianten «Promenade» und «Trottoir» wurden je mit zwei unterschiedlichen Querschnittsvarianten vertieft. Die Ergebnisse wurden in der Arbeitsgruppe besprochen und beurteilt. Nachfolgend werden die insgesamt vier Betriebsvarianten beschrieben.

4.1 Betriebsvariante Trottoir

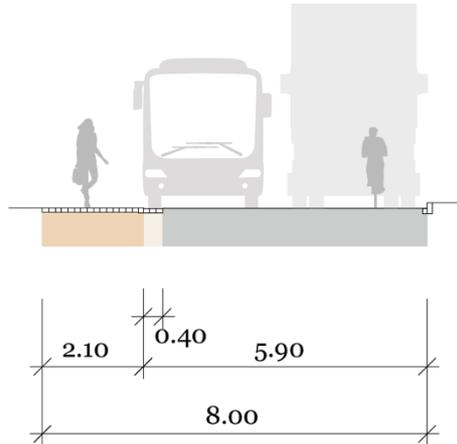
Mit der Betriebsvariante «Trottoir» wird entlang der ganzen Seestrassen ein durchgehendes seeseitiges Trottoir von der Einmündung Linthgasse bis zur Kreuzung Buebentalstrassen für den Fussverkehr vorgesehen. Durch die reduzierte Fahrbahnbreite werden die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs reduziert, auf die Tempo-30-Zone abgestimmt und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Velofahrende werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Mittels eines befahrbaren Entwässerungsbands soll das Trottoir von der Fahrbahn getrennt werden. Ein Vorteil der Konzeptvariante «Trottoir» liegt im schmalen Querschnitt, der eine Gesamtbreite von 8.00 m aufweist und so nur wenig Raum in Anspruch nimmt. Die Unterteilung dieser Gesamtbreite in Fahrbahn und Trottoir wurde mit zwei unterschiedlichen Querschnitten geprüft und wird nachfolgend aufgezeigt.



Planausschnitt
Betriebsvariante "Trottoir"

Querschnitt Variante A

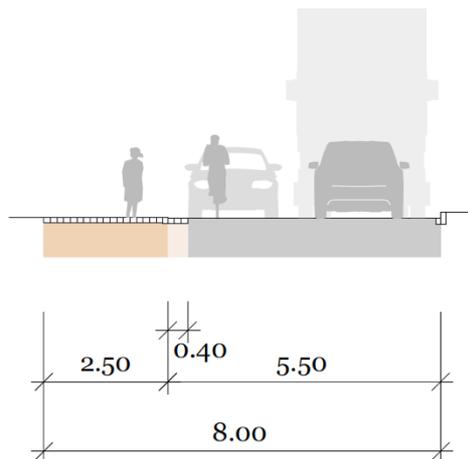
Mit einer Fahrbahnbreite von 5.90 m ist gemäss REGnorm VSS 40 201 ein Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h möglich. Bei einer Gesamtbreite der Seestrasse von 8.00 m ergibt dies eine minimale Trottoirbreite von 2.10 m für die zu Fuss Gehenden.



Begegnungsfall
Lastwagen-Lastwagen
bei Tempo 20 km/h

Querschnitt Variante B

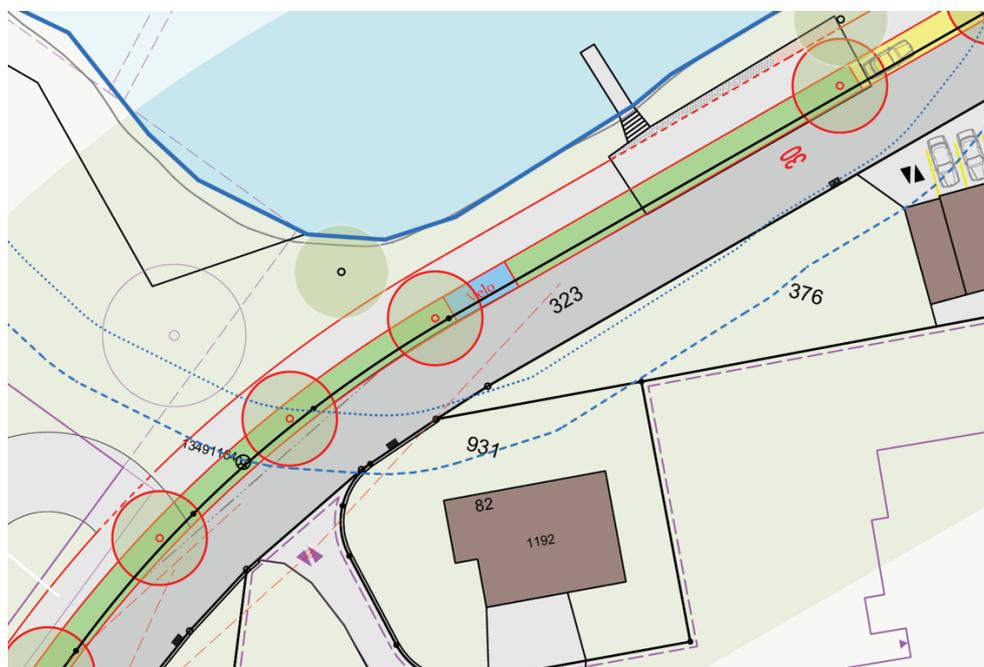
Mit einer Fahrbahnbreite von 5.50 m ist gemäss REGnorm VSS 40 201 der Begegnungsfall Personenwagen – Lastwagen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h gewährleistet. Dagegen ist der Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen nur mit dem Ausweichen auf einen privaten Vorplatz möglich. Die Trottoirbreite von 2.50 m erlaubt einen leicht erhöhten Gehkomfort für zu Fuss Gehenden. Es können bis zu drei Fussgänger nebeneinander gehen.



Begegnungsfall
Lastwagen-
Personenwagen
bei Tempo 30 km/h

4.2 Betriebsvariante Promenade

Die Betriebsvariante «Promenade» sieht ebenfalls eine durchgehende see-seitige Fussverkehrsverbindung entlang der Seestrasse von der Einmündung Linthgasse bis zur Kreuzung Bubenthalstrasse vor. Diese soll als Promenade mit einem zusätzlichen Mehrzweckstreifen ausgebildet werden. Im Mehrzweckstreifen zwischen Fahrbahn und Fussgängerbereich können Bäume sowie die notwendigen Infrastrukturen wie z.B. Velo-Abstellplätze, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Strassenbeleuchtung angeordnet werden. Die grosszügige Promenade mit deren Baumanordnung führt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Seestrasse. Zwei unterschiedliche Querschnitte zur Konzeptvariante «Promenade» wurden geprüft und werden nachfolgend aufgezeigt.

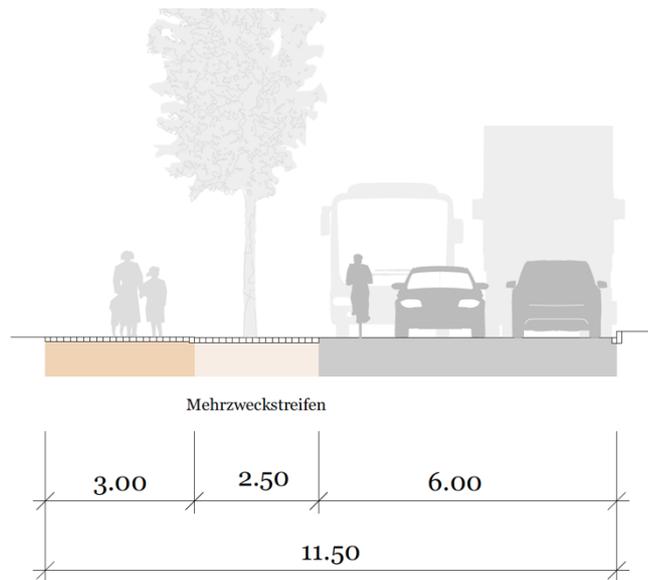


Planausschnitt
Betriebsvariante
"Promenade"

Querschnitt Variante A

Mit einer Fahrbahnbreite von 6.00 m ist gemäss REGnorm VSS 40 201 ein Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h möglich. Der Mehrzweckstreifen kann als vollwertiges Möblierungsband für Abstellplätze Personenwagen und Velos, Begrünung, Beleuchtung sowie weitere Infrastrukturen benützt werden. Mit einem grosszügigen Gehbereich mit einer Breite von 3.00 m, einem Mehrzweckstreifen von 2.50 m und einer Fahrbahnbreite von 6.00 m, wird mit insgesamt 11.50 m ein entsprechend grösserer Landerwerb notwendig.

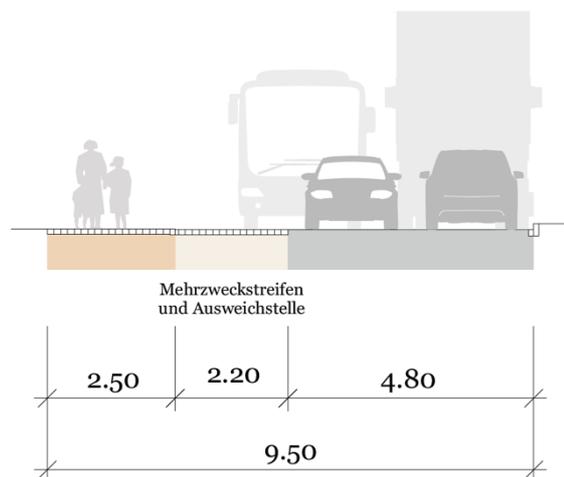
Begegnungsfall
 Personenwagen -
 Personenwagen - Velo
 bei Tempo 30 km/h
 und
 Begegnungsfall
 Lastwagen - Lastwagen
 bei Tempo 20 km/h



Querschnitt Variante B

Die Fahrbahn wird auf den Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen bei 30 km/h gemäss REGnorm VSS 40 201 ausgelegt und somit auf eine schmale Fahrbahnbreite von 4.80 m dimensioniert. Damit sich Lastwagen und Personenwagen bzw. Lastwagen und Lastwagen trotzdem begegnen können, kann der Mehrweckstreifen stellenweise als Ausweichstelle genutzt werden. Die Trottoirbreite von 2.50 m erlaubt einen erhöhten Gehkomfort für zu Fuss Gehenden. Die Gesamtbreite beträgt bei dieser Variante 9.50 m.

Begegnungsfall
 Personenwagen -
 Personenwagen bei
 Tempo 30 km/h
 und
 Begegnungsfall
 Lastwagen - Lastwagen
 im Bereich der
 Ausweichstellen



4.3 Variantenentscheid

Betriebsvariante Promenade, Variante B

Mit Schreiben vom 10. Mai 2021 hat sich die kommunale Arbeitsgruppe für die Betriebsvariante Promenade, Variante B mit einer Fahrbahnbreite von 4.8 m und einer Gesamtbreite von 9.5 m ausgesprochen. Zusätzlich ergaben sich noch folgende Bemerkungen, die in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt wurden:

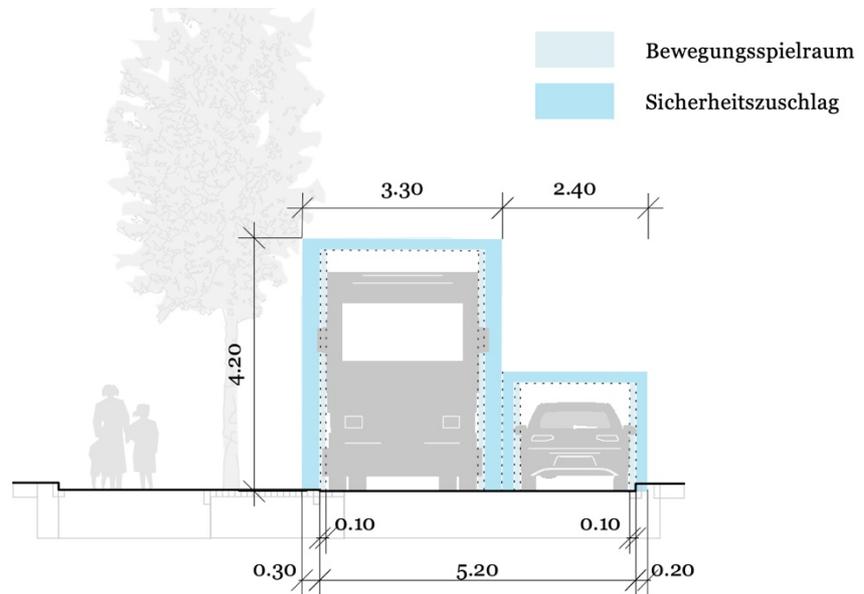
- Mit der Reduktion der Fahrspur besteht allenfalls mehr Spielraum, die Einsprachesituation bei der Gartenanlage Seestrasse Nr. 80 zu entschärfen. Allerdings sollten auch die Bedürfnisse der Kibag, welche möglichst wenig Land abtreten möchte, angemessen mitberücksichtigt werden.
- Der geplante neue Anlegesteg beim Hafenplatz wurde weiter nach Norden verschoben und zu einer Option zurückgestuft. Einstweilen bleibt der bestehende, öffentliche Anlegesteg bestehen.
- Die Kibag hat am Gespräch vom 1. April 2021 Vorbehalte gegen die Parkplätze im Mehrzweckstreifen geäußert. Sie befürchtet einen Gefahrenherd für spielende Kinder, die hinter den Autos nicht rechtzeitig bemerkt und unvermittelt auf der Fahrbahn auftauchen könnten.
- Beim Hafenplatz (Restaurant Plaza) sind auf dem Areal der Kibag 20 öffentliche Parkplätze vorgesehen, welche bewirtschaftet werden sollen.
- Die KIBAG und die CKU haben sich für den Buswendebereich nördlich der Seestrasse ausgesprochen. Im Vergleich zum Konzeptentwurf sollte dieser aber noch in Richtung Werkstrasse Kibag verschoben werden, um den Landverbrauch zu optimieren.
- Es besteht zudem Konsens in der Arbeitsgruppe, dass die neue Bushaltestelle Badi/Monolith in Richtung des Neubaus Monolith verschoben werden soll.

Massgebender Begegnungsfall

Bei einer minimalen Fahrbahnbreite von 4.80 m ist der Begegnungsfall Lastwagen/Bus-Personenwagen nicht möglich, weshalb das Risiko besteht, dass bei einem solchen Begegnungsfall komplizierte Ausweichmanöver stattfinden, z.B. rückwärtsfahren oder ausweichen auf private Vorplätze. Um den Begegnungsfall Lastwagen/Bus-Personenwagen mehrheitlich entlang der Seestrasse zu ermöglichen, wurde deshalb die effektive Fahrbahn auf 5.20 m verbreitert. Um die optische Wirkung der schmalen Fahrbahn beizubehalten, wird die Fahrbahn mit einem Entwässerungsband aus Natursteinen optisch verschmälert und lediglich auf eine Breite von 4.80 m asphaltiert.

Als Grundbegegnungsfall ist somit der Begegnungsfall zwischen einem Personenwagen und einem Lastwagen/Bus bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30km/h vorgesehen. Gemäss der REGnorm VSS 40 201 ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Fahrbahnbreite von 5.20 m notwendig.

Geometrisches
Normalprofil
Begegnungsfall
Lastwagen/Bus –
Personenwagen
bei 30 km/h gemäss
REGnorm VSS 40 201

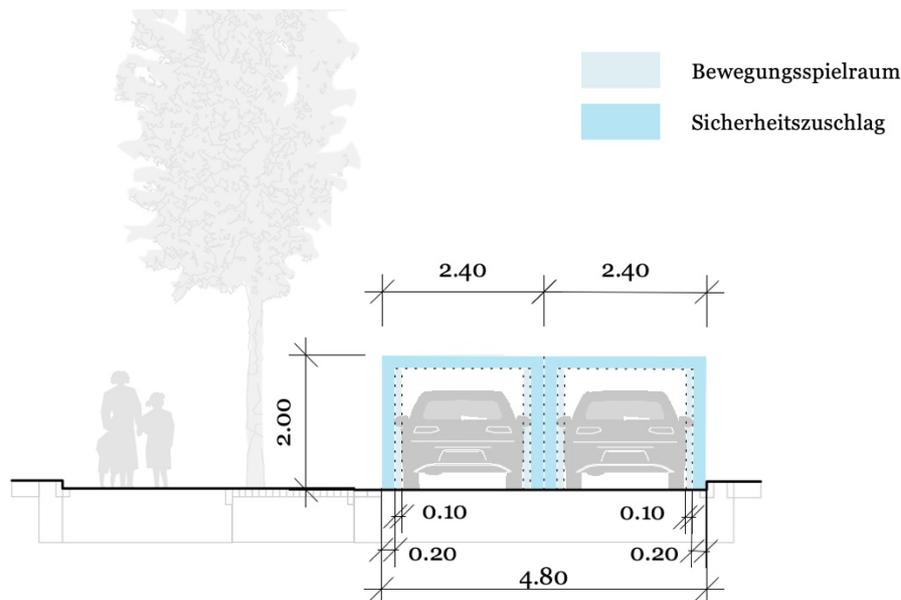


Geschwindigkeitsregime und Mischverkehr

Mit der Neugestaltung der Seestrasse soll das Temporegime neu als eine Tempo-30-Zone signalisiert werden. Der neue Regelquerschnitt ist auf ein Geschwindigkeitsregime von 30 km/h im Mischverkehr ausgelegt. Der Regelquerschnitt soll einheitlich von der Kirche bis zum Badizugang realisiert werden. Die Fahrbahn wird seitlich im Fahrbahnbereich mit je einem Naturstein-Pflasterungsband optisch verschmälert. Dies führt zu einer Verstetigung des rollenden Verkehrs sowie zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und somit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auf die Leistungsfähigkeit sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Der asphaltierte Bereich der Fahrbahn (ohne seitliches Naturstein-Pflasterungsband) wird auf den Begegnungsfall Personenwagen - Personenwagen mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h dimensioniert. Bei einem Begegnungsfall zweier Personenwagen ist gemäss der REGnorm VSS 40 201 mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 30 km/h eine Fahrbahnbreite von 4.80 m nötig. Dies entspricht der vorgesehenen optisch reduzierten Fahrbahnbreite.

Geometrisches
Normalprofil
Begegnungsfall
Personenwagen –
Personenwagen
bei 30 km/h gemäss
REGnorm VSS 40 201



Betriebsregime an Knoten

In der Regel werden Knoten in Tempo-30-Zonen als Rechtsvortritt gemäss Art. 4 Abs. 1 der Verordnung zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen betrieben, um die gefahrenen Geschwindigkeiten tief zu halten und keinen Knotenarm zu bevorzugen. Die Bruggholzstrasse befindet sich in der Nähe eines Kindergartens und im Bereich der Promenade mit entsprechender Gestaltung. Um dieser Situation gerecht zu werden wird ihre Einmündung mittels Trottoirüberfahrt betrieben, welche ihrer speziellen Funktion gerecht wird und fussgängerfreundlicher ist, als ein Knoten mit Rechtsvortritt.

Bei der Linthgasse und der Abschnitt der Seestrasse ab der Buebentalstrasse (im Konzeptplan als mögliche Variante dargestellt) handelt es sich nur um untergeordnete Zufahrtswege mit Mischverkehr. Sie werden als Trottoirüberfahrten betrieben.

Umgang mit dem Gewässerraum Zürichsee

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse Nuolen sieht an zwei Stellen eine Beanspruchung des Gewässerraums des Zürichsees vor.

Im Bereich der Anlegestelle Nuolen wird die Seestrasse ausschliesslich see-seitig erweitert. Grund für die einseitige Verbreiterung der Seestrasse sind die bestehenden Gebäude der Liegenschaften Seestrasse Nr. 80 bis 92, die nicht abgebrochen werden können/sollen und deren Vorplätze weiterhin funktionieren müssen.

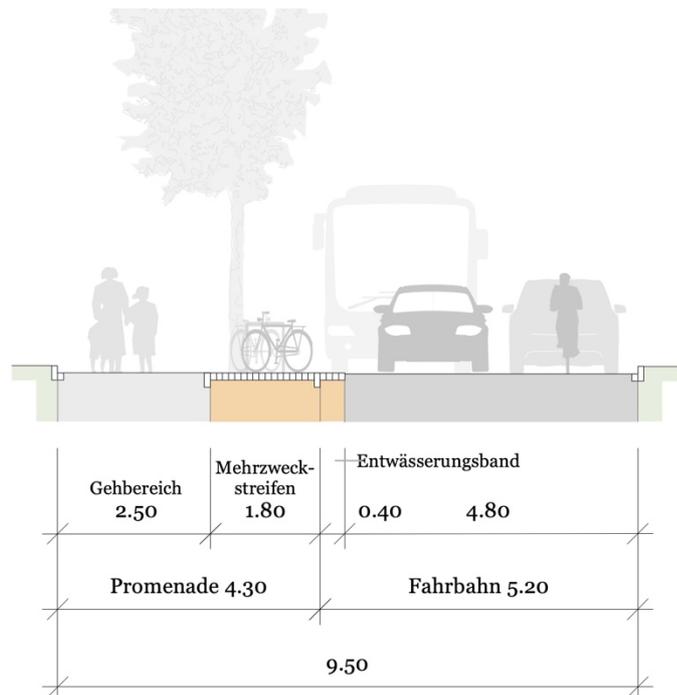
Im Bereich der KIBAG-Bucht (zwischen Bauvorhaben Monolith und neuem Buswendebereich) ist hingegen ein beidseitiger Strassenausbau vorgesehen (seeseitig und landseitig). Die Seestrasse wurde in der Konzeption soweit möglich landseitig verschoben, mit Berücksichtigung der bestehenden Bauten und Anlagen sowie einer angemessenen und geradlinigen Strassenführung.

5. Gestaltungskonzept

5.1 Grundhaltung

Der Strassenraum der Seestrasse wirkt heute verkehrsorientiert und wenig auf das Siedlungsbild von Nuolen abgestimmt. Durch eine Neugestaltung des Strassenraumes sollen die besonderen Vorzüge der Ortschaft hervorgehoben werden. Die bestehende Seestrasse wird zu einem Ordnungselement sowie Orientierungslinie für die Entwicklung Nuolen See aufgewertet. Mit der Umgestaltung wird die Seestrasse als öffentlicher Raum mit seeseitiger Promenade verbreitert und mit attraktiven räumlichen Ausweitungen gestärkt (Kirche, Hafenplatz, Anlegestelle am See, Uferpark und Badizugang). Die Fahrbahn wird seeseitig mit einer Promenade bestehend aus Gehbereich und Mehrzweckstreifen ergänzt. Der Mehrzweckstreifen dient als erweiterter Gehbereich sowie als multifunktionaler Raum und erlaubt zum Beispiel die Anordnung von strassenbegleitenden Bäumen, Veloabstellplätze, Wartebereich Bushalt, Abfallbehälter und Beleuchtung.

Der Fuss- und Veloverkehr wird gefördert und der motorisierte Individualverkehr hingegen mit der Einführung einer Tempo-30-Zone über das ganze Siedlungsgebiet des Ortsteils Nuolen beruhigt. Die Verkehrssicherheit für die zu Fuss Gehenden und insbesondere für die Kinder, SchülerInnen und Betagten soll mit der Umgestaltung verbessert werden. Deshalb ist die klare Fussgängerführung, auch für sinnesbehinderte Personen, ein wesentlicher Bestandteil des Gestaltungskonzepts. Als Führungselement dient ebenfalls der 1.80 m breite Mehrzweckstreifen.



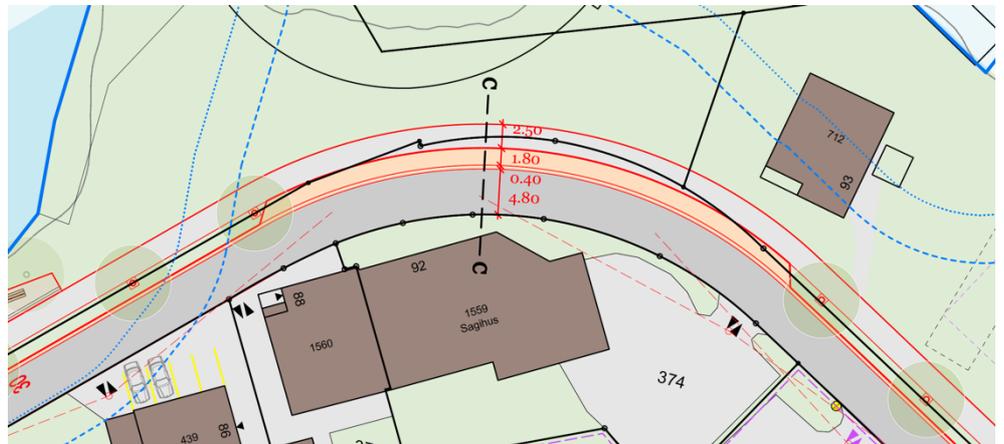
Regelquerschnitt Seestrasse

Witterungsschutz

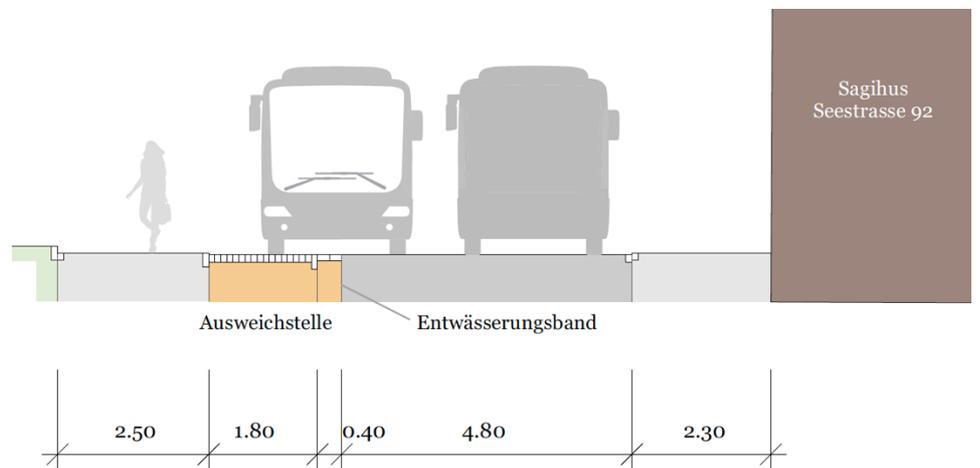
Bei den beiden Bushaltestellen sind seeseitig die Errichtung von überdeckten Wartebereichen mit den benachbarten Grundstücken zu prüfen. Im Bereich der Bushaltestelle «Altes Bad» betrifft es den Vorplatz der Kantonsschule. Da dieser Vorplatz gemäss dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts Seestrasse ohnehin umgestaltet werden muss, kann einen Witterungsschutz allenfalls, im Zusammenhang mit der Sanierung der Kantonsschule, im Bereich der Fassade der Kantonsschule platziert werden. Bei der Bushaltestelle «See» ist die Errichtung eines Witterungsschutzes im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Monolith zu klären.

5.3 Ausweichstelle

Im Kurvenbereich der Seestrasse (Bereich Sagihus) wird der Mehrzweckstreifen zu Gunsten einer Ausweichstelle für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Die Ausweichstelle ermöglicht den eher seltenen Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen bzw. Lastwagen-Bus in der engen und unübersichtlichen Kurve. Das unerwünschte Ausweichen auf private Vorplätze entlang der Seestrasse kann dadurch vermindert werden.



Ausschnitt Konzeptplan:
Bereich Sagihus



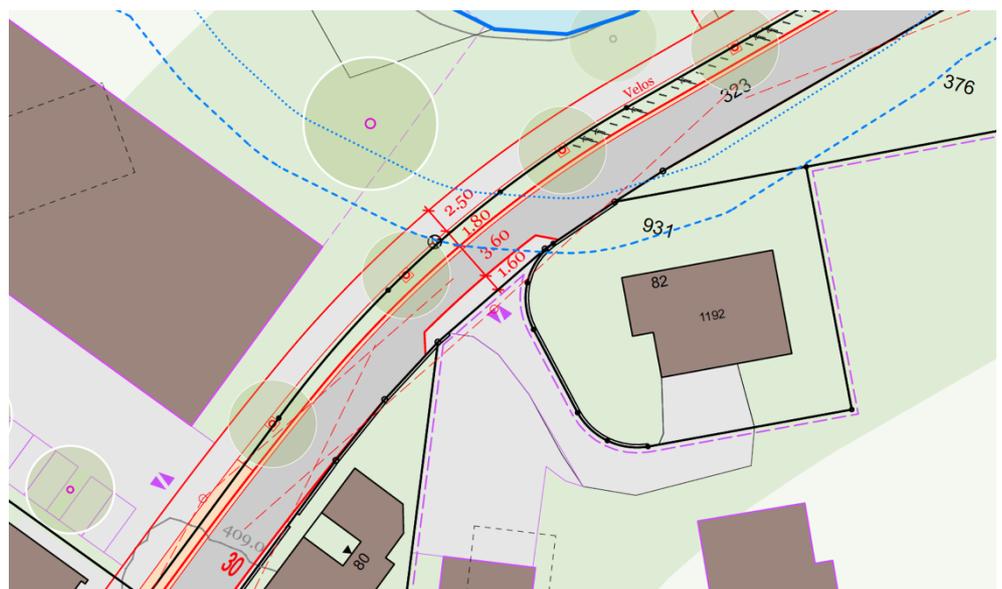
Konzeptschnitt
Begegnungsfall
LW/Bus – LW/Bus
bei 30 km/h mit
Ausweichstelle

5.4 Fahrbahneinengungen

Bei der Einmündung der Linthgasse in die Seestrasse (Querungsstelle Wanderweg) und bei der Ein- und Ausfahrt der Seestrasse 62 (neuer Zugang Gestaltungsplan Seepark Nuolen) werden Einengungen der Fahrbahn vorgesehen. An diesen Stellen ist der Begegnungsfall Personenwagen und Velofahrender oder die Durchfahrt von einem Lastwagen bzw. Bus möglich. Dadurch wird der Verkehr zusätzlich beruhigt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer durch bessere Sichtweiten beim Queren der Seestrasse bzw. Einbiegen in die Seestrasse erhöht.



Ausschnitt Konzeptplan:
Bereich Einmündung
Linthgasse

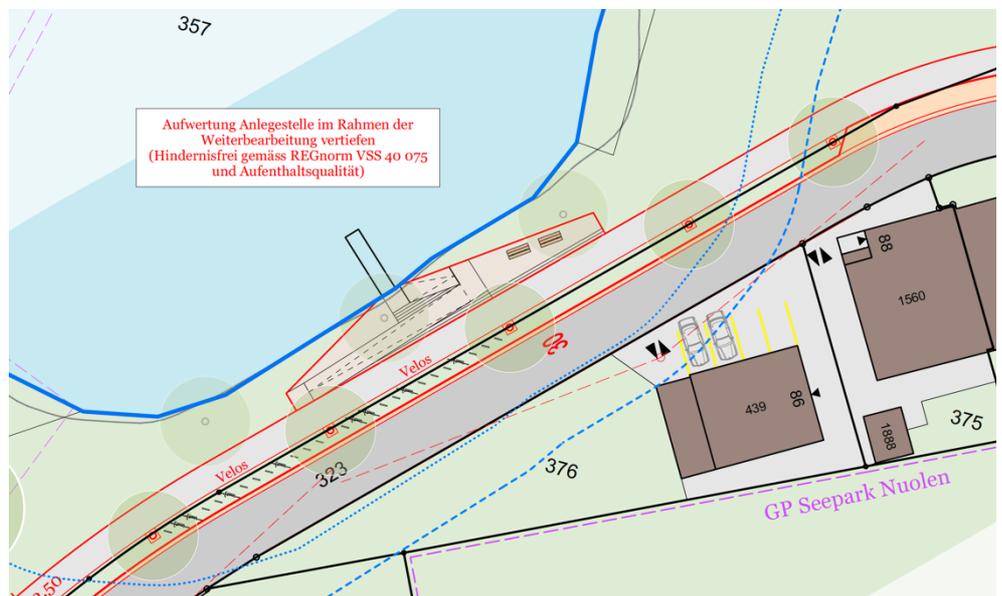


Ausschnitt Konzeptplan:
Bereich Ein- und Ausfahrt
Seestrasse 82

5.5 Entsorgungsanlage

Die heutige öffentliche Entsorgungssammelstelle befindet sich neben der Anlegestelle (Parzelle Nr. 357) zwischen der Seestrasse und dem Seeufer. Dieser Standort wurde für eine Entsorgungsanlage im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzept als ungeeignet beurteilt. Einerseits befindet sich die heutige Entsorgungsanlage im Gewässerraum. Andererseits ist vorgesehen diesen attraktiven öffentlichen Raum mit dem Seeanstoss und der Anlegestelle im Rahmen der Weiterbearbeitung aufzuwerten. Aus diesen Gründen wird die Entsorgungsanlage im Betriebs- und Gestaltungskonzept neu vor dem Kindergarten auf der Parzelle Kat. Nr. 359 und somit an zentraler Lage angeordnet.

Ausschnitt Konzeptplan:
Bereich Aufwertung
Anlegestelle (heutiger
Entsorgungsstandort)



Ausschnitt Konzeptplan:
Bereich Kindergarten
(neuer Entsorgungs-
standort)



5.6 Beleuchtung

Die vorhandene Strassenbeleuchtung entlang der Seestrasse ist uneinheitlich und wechselseitig der Strasse angeordnet. Es sind verschiedene Beleuchtungskörpertypen und Lichtfarben vorhanden.

Die Seestrasse bzw. der öffentliche Raum erhält durch eine ortsbildgerechte Beleuchtung eine höhere Aufenthaltsqualität. Dabei wird nicht nur die Orientierung verbessert, sondern durch entsprechende Gestaltung auch das Sicherheitsgefühl erhöht. Nicht «mehr Licht» sondern «anderes Licht» heisst dabei die Devise. Die Beleuchtung der Seestrasse soll die Geheimnisse und die Poesie der Nacht nicht zerstören, weshalb die Dunkelheit der Nacht beibehalten werden soll. Dunkelheit ist wesentlich für die Qualität und die Wahrnehmung des gestalteten Lichtes.

Entsprechend diesem Konzept soll die Seestrasse zukünftig mit einer Leuchtenfamilie (z.B. Leuchtentyp Bahnhof Siebnen-Wangen) ausgestattet werden. Dabei werden die Fahrbahn und die Promenade durch gerichtetes Licht beleuchtet. Blendeffekte und sichtbare Lichtpunkte auch vom See her sollen zukünftig vermieden werden, um die Dorfsilhouette in der Dunkelheit nicht zu beeinträchtigen. Die Lichtquellen leuchten primär Promenade, Fahrbahn und evtl. Fassaden an (z.B. Kirche und “Altes Bad“) und verblenden nicht den öffentlichen Raum. Mit einer Leuchtenreihe (Abstand ca. 25 m) im Mehrzweckstreifen angeordnet, die an Kandelabern mit unterschiedlichen Lichtpunkthöhen angebracht sind, werden die Fahrbahn und die Promenade präzise beleuchtet.



Wechselseitige
Leuchten-Standorte
entlang der Seestrasse

5.7 Begrünung

Die Begrünung besteht aus zwei Komponenten, den strassenbegleitenden Alleebäumen und dem extensiv begrünten Mehrzweckstreifen im mittleren Abschnitt zwecks ökologischer Trittsteine (übergeordnetes ökologisches Ziel: Biodiversitätsförderung im Grenzgebiet des BLN).

5.8 Randabschlüsse

Grundsätzlich wird als Fahrbahnabschluss ein 10 cm hoher Randstein mit einem 40 cm breiten Entwässerungsband verwendet. Im Bereich der Zufahrtstrasse oder Hauszufahrten wird ein Bund-/Wasserstein mit 3 cm Kantenhöhe eingesetzt. Der Promenadenabschluss (Gehbereich) zu den angrenzenden Parzellen wird situativ mittels Bundstein oder Stellplatte ausgeführt. Bei einmündenden Wegen, Zufahrtstrasse oder Hauszufahrten mittels eines Bundsteines.

5.9 Materialisierung

Die Fahrbahn der Seestrasse und der Gehbereich der Promenade werden in Asphalt ausgeführt. Der Mehrzweckstreifen der Promenade sowie das Entwässerungsband werden mit einer einheitlichen Pflasterung aus Natursteinen erstellt. In Abschnitten wird der Mehrzweckstreifen als linearer Grün- oder Chaussierungstreifen ausgebildet. Die Pflasterung im Bereich der Baumgruben muss sickerfähig ausgeführt werden und in ihrer Fläche jeweils mindestens 6 m² pro Baum aufweisen.

6. Rahmenbedingungen für die Weiterbearbeitung

Phasengerechte Projektierung

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse Nuolen ist zu einem Bauprojekt zu vertiefen. Im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts sind die folgenden Elemente in Zusammenarbeit mit Spezialisten im Detail zu gestalten und festzulegen.

Im weiteren Verlauf der Projektierung müssen Massnahmen ergriffen werden, um die Beibehaltung des «Roten Fadens» des Betriebs- und Gestaltungskonzepts in allen Phasen bis zur Bauausführung sicherzustellen. Wir empfehlen deshalb die Arbeiten von einer externen Fachperson begleiten zu lassen, damit die konzeptionellen Gestaltungsideen geschärft werden und somit ihre gewünschte Wirkung entfalten können.

Materialwahl

Die Wahl der Beläge und der Materialien der neu gestalteten Seestrasse ist ein sehr wichtiger Aspekt für das neue Erscheinungsbild. Die Materialwahl der Natursteine und des Asphaltbelags ist deshalb von grosser Bedeutung und im Bauprojekt vertieft abzuklären. Die Naturstein-Pflästerungen bei den bestehenden Vorplätzen, welche langlebig und robust sind, dienen als erste Referenz.

Vorplätze

Die öffentlich zugänglichen Vorplätze und Freiflächen entlang der Seestrasse erfahren mit der Möblierungen und der Neugestaltung eine markante Grosszügigkeit. Entsprechend sind wenige und präzise gesetzte Gestaltungselemente (Pflanzen/Bäume, Sitzbänke, Abfallbehälter) vorzusehen. Diese öffentlich zugänglichen Aussenräume sind wichtige Elemente für die Transformation der Seestrasse Nuolen in ein siedlungsorientiertes Erscheinungsbild mit hoher Aufenthaltsqualität.

Aufwertung Anlegestelle

Damit die Anlegestelle den Anforderungen der Barrierefreiheit gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entspricht, müsste diese entsprechend angepasst werden. Im Zuge der Anpassung bietet sich eine Aufwertung der Anlegestelle mit Sitzgelegenheiten und einer Beschattung mit Bäumen an.

Aufwertung Badizugang

Der Badizugang ist als Fussgängerweg mit hohem Öffentlichkeitscharakter aufzuwerten und wenn möglich zu beschatten.

Beleuchtung und Möblierungselement

Bei der Erarbeitung des Bauprojekts sind die Strassenbeleuchtung sowie die Möblierungselemente im Allgemeinen zu vertiefen. Die vorgeschlagenen Leuchten-Standorte sowie die Wahl der Leuchten sollen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen angrenzenden Grundeigentümern und deren Bauabsichten abgestimmt werden. Das Beleuchtungskonzept soll der neu gestalteten Seestrasse ein attraktives nächtliches Gesicht verleihen. Es soll nicht nur die Orientierung verbessern, sondern durch entsprechende Gestaltung auch das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöhen.

Die Beleuchtungsanlage sowie das ganze Mobiliar von den Sitzgelegenheiten über die Abfalleimer bis zu Schildern und Tafeln sollen aufeinander abgestimmt werden und helfen, den Charakter des Strassenraums zu prägen.

Bäume

Im Rahmen des Bauprojekts ist die Art der geplanten Bäume entlang der Seestrasse festzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass laubabwerfende und wenn möglich einheimische Bäume in Alleebaumqualität ausgewählt werden. Ausserdem ist für den Baumwurzelbereich der Handlungsbedarf bezüglich Anpassungen bei den bestehenden Werkleitungen abzuklären. Aufgrund der komplexen Anforderungen an Strassenbäume (Salz, einheimische Auswahl, Biodiversität, Staunässe, Hitzestandort, Ortsbild, Fernwirkung, etc.) ist ein Baumkonzept auszuarbeiten.

Gutachten Tempo-30-Zone

Für die Tempo-30-Zone Nuolen ist ein Gutachten nach Art. 32 SVG erforderlich. Dieses muss gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Das Gutachten hat innerhalb dem Bearbeitungsgebiet auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Seestrasse zu basieren und muss mit der Polizei besprochen und zur Vorprüfung eingereicht werden, um einen Signalisationsvorentscheid zu erhalten. Allfällige Bemerkungen der Polizei können Auswirkungen auf das Bauprojekt haben und daher kostenrelevant sein.

Mit den geplanten baulichen Massnahmen können die Anforderungen im Bearbeitungsgebiet erfüllt werden. Im Gutachten sind zudem die folgenden Themen zu klären:

- Zonenbegrenzung der Tempo-30-Zone “Nuolen“;
- Möglichkeit Einbezug der Allmeindstrasse (Tempo 60) in die Tempo-30-Zone “Nuolen“;
- Einheitliche Gestaltung der Eingangstore Tempo-30-Zone “Nuolen“;
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle “Ochsenboden“, evtl. auch als Kap-Haltestelle in Analogie zur Bushaltestelle “Altes Bad“ und mit allfälliger Verschiebung des heutigen Standorts in Richtung Westen.

Anhang Planbeilagen

Plan «Heutige Situation»
im Massstab 1:500 liegt
separat bei



Betriebs- und
Gestaltungskonzept,
Konzeptplan im Massstab
1:500 liegt separat bei

