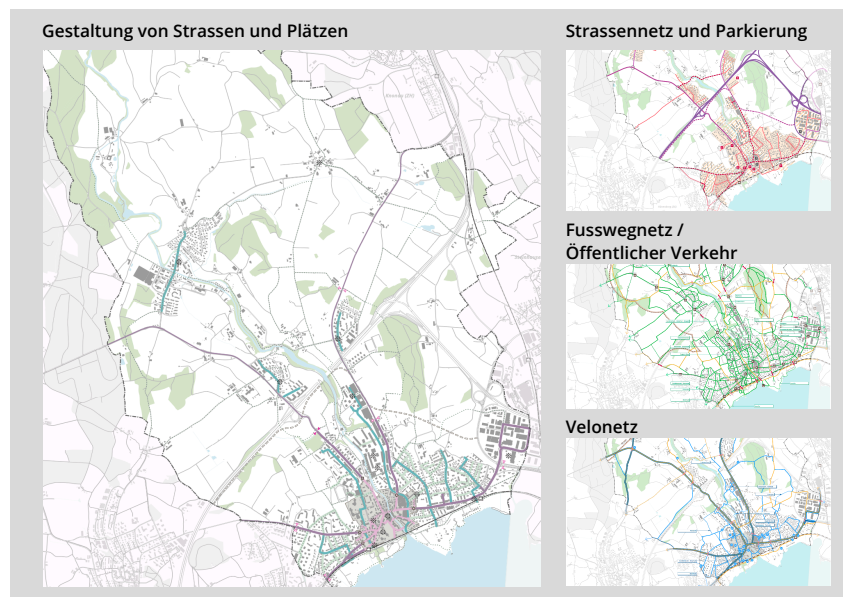


Ortsplanungsrevision

Entwurf: Stand für
die Mitwirkung

GEMEINDLICHER RICHTPLAN VERKEHR UND STRASSENÄRÄUME

Richtplantext mit Erläuterungen nach Art. 47 RPV



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

futurafrosch

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
1.1	Anlass	3
1.2	Neukonzeption Richtplanung	5
1.3	Verbindlichkeit, Bestandteile und Verfahren	8
1.4	Verweis auf die übergeordneten Vorgaben	10
2	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	11
3	KOMMUNALE FESTLEGUNGEN	12
3.1	Gestaltung von Strassen und Plätzen	12
3.2	Strassennetz und Parkierung	19
3.3	Fussverkehr und öffentlicher Verkehr	22
3.4	Veloverkehr	25
4	VERFAHREN	27
4.1	Beratung in den zuständigen Kommissionen	27
4.2	Ergebnis des informellen Mitwirkungsverfahrens	27
4.3	Ergebnis der kantonalen Vorprüfung	27
4.4	Ergebnis der öffentlichen Auflage	27
4.5	Beschlussfassung durch den Gemeinderat	27
5	AUSWIRKUNGEN	28

Auftraggeber

Gemeinde Cham

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Gabriela Brack
Futurafrosch
Kornelia Gysel

Titelbild

Teilrichtpläne Verkehr

1 EINLEITUNG

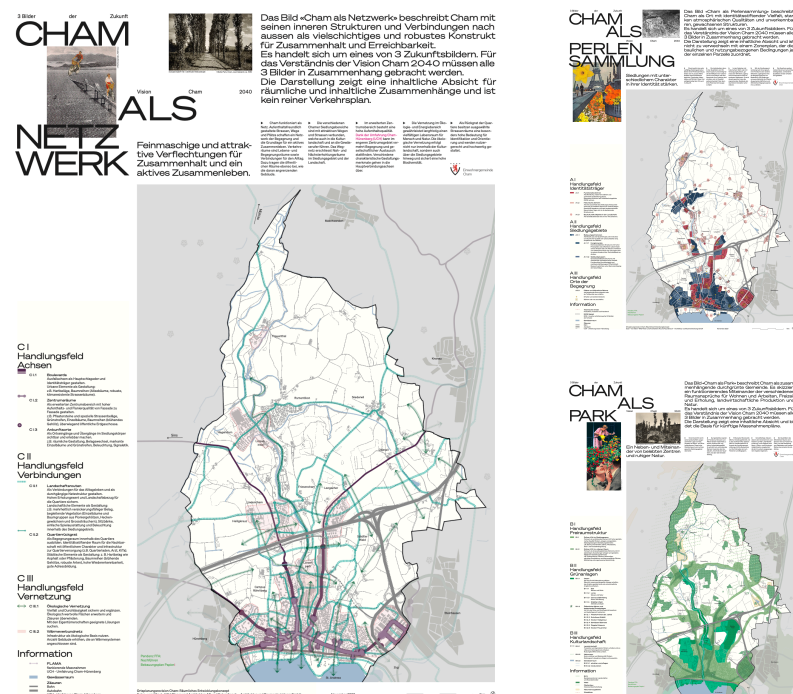
1.1 Anlass

Revision der Ortsplanung

Als Grundlage für die künftige Gemeindeentwicklung hat der Gemeinderat ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet.

Das REK zeigt, wie sich Cham im Jahr 2040 räumlich präsentieren will. Dabei liegt der Fokus auf den Qualitäten von Cham, die zu erhalten, zu stärken oder neu zu schaffen sind. Drei "Bilder der Zukunft" fügen sich zusammen zur "Vision 2040" und decken ein breites Spektrum an Themenfeldern ab. Das REK bildet das Fundament für die Revision der kommunalen Planungsmittel, namentlich auch für die Revision des gemeindlichen Richtplans Verkehr.

Drei Zukunftsbilder



Gemeindliche Richtplanung

Im Kanton Zug ist es den Gemeinden freigestellt, einen kommunalen Richtplan zu erlassen. Die gemeindlichen Richtpläne Siedlung und Landschaft, Verkehr sowie der Richtplantext mit den Richtplankarten Weiler wurden am 3. April 2006 durch den Gemeinderat beschlossen und durch den Kanton am 20. März 2007 genehmigt. Die Richtplanfestlegungen sind nach rund 15 Jahren veraltet.

Da ein umfassendes REK erarbeitet wurde, hat der Gemeinderat entschieden, lediglich den gemeindlichen Richtplan Verkehr und Strassenräume entsprechend den strategischen Überlegungen im REK zu überarbeiten und insbesondere auch auf die übergeordneten Festlegungen im kantonalen Richtplan abzustimmen.

Ausschnitt rechtskräftige Richtplankarte
Verkehr



Umsetzung REK

Quelle: Abteilung Planung Hochbau
Einwohnergemeinde Cham

Die nachfolgende Übersicht zeigt, in welchen Planungsmitteln die REK-Vision 2040 umgesetzt werden.

PHASE 1 ZIELBILD, „VISION 2040“

**RAUMENTWICKLUNGS-
KONZEPT REK**

- drei „Bilder der Zukunft“ beschreiben den Zielzustand 2040 für verschiedene Themen
- strategisch
- Richtschnur für Gemeinderat u. Verwaltung
- Grundlage zur Revision Planungsmittel
- verschiedene Mitwirkungsformate inkl. öff. Vernehmlassung
- Raumentwicklungskommission
- Beschluss durch Gemeinderat

„ÜBERSETZUNGSHILFE“

**FREIRAUM- UND
SPORTANLAGEN-
KONZEPT**

- beschreibt den Zielzustand für Frei- und Bewegungsräume mit Fokus Nutzung
- strategisch
- Befragung Gruppierungen u. Organisationen
- Planungskommission
- Beschluss durch Gemeinderat

PHASE 2 REVISION PLANUNGSMITTEL

**NUTZUNGS-
PLANUNG**

- Zonenplan und Bauordnung: grundeigentümergebunden und parzellenscharf
- Möglichkeit zu Anträgen von Grundeigentümerschaften und Mitwirkung von Anspruchsgruppen
- Ad-Hoc-Kommission (PLK + BK)
- Beschluss durch Souverän (Urne)

**RICHTPLAN
VERKEHR**

- Ziele zu Verkehr / Mobilität und zur Qualität von Strassenräumen und Plätzen
- behördenverbindlich
- Mitwirkung von Anspruchsgruppen
- Verkehrskommission
- Beschluss durch Gemeinderat

**LANDSCHAFTS-
ENTWICKLUNGS-
KONZEPT LEK**

- Massnahmen im Bereich Natur-, Kultur- und Siedlungslandschaft zu Ökologie, Klima und Nutzung
- behördenverbindlich
- Mitwirkung durch Begleitgruppe
- Planungskommission
- Beschluss durch Gemeinderat

Grundlagen

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans fusst auf folgende Grundlagen:

Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS

Kommunale Planungen

- Raumentwicklungskonzept Vision Cham 2040
- Gemeindlicher Richtplan Verkehr 2006
- Langsamverkehrskonzept 2014
- Gesamtprojekt UCH und FLAMA
- Diverse Verkehrskonzepte und Studien

Informelle und formelle Mitwirkung

Die Richtplaninhalte werden mit den Vertretern verschiedener Interessensgruppen im Rahmen eines Workshops diskutiert. Der aufgrund dieser Meinungsbildung bereinigte Richtplanentwurf wird im Anschluss durch den Gemeinderat zuhanden der formellen Mitwirkung verabschiedet.

Die Gesamtbevölkerung kann sich im Rahmen der öffentlichen Auflage einbringen und Einwendungen einreichen.

1.2 Neukonzeption Richtplanung

Revision Verkehrsplan

Der rechtskräftige Richtplan Verkehr besitzt einen klassischen, technischen Aufbau. Er legt die Verkehrsnetze nach den Verkehrsarten fest (Fusswege, Velowege, MIV und ÖV) und bezeichnet die geplanten Netzergänzungen. Das Strassennetz ist darin gestützt auf die VSS-Norm in die Kategorien Hochleistungsstrassen, Hauptverbindungsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen klassiert. Zudem legt der Plan fest, wie die damals neu ausgeschiedenen Bauzonen zu erschliessen sind, welche Strassen umzugestalten sind, welche Knoten umzubauen und wo verkehrsberuhigte Zonen zu schaffen sind. Die übergeordneten Festlegungen im kantonalen Richtplan sind ebenfalls abgebildet, jedoch nicht formeller Gegenstand der Planfestlegung.

REK: Drei Bilder für die Zukunft

Das Raumentwicklungskonzept der Gemeinde Cham besteht aus „drei Bildern der Zukunft“. Das Bild „Cham als Perlensammlung“ beschreibt die Absicht, die identitätsstiftende Vielfalt zu erhalten, die atmosphärischen Qualitäten zu stärken und die gewachsenen Strukturen weiterzuschreiben. Das Bild „Cham als Park“ beschreibt die Absicht, Cham als zusammenhängende, durchgrünte Gemeinde erlebbar zu machen. Das Zukunftsbild „Cham als Netzwerk“ beschreibt Cham und seine inneren Strukturen und Verbindungen als vielschichtiges und robustes Konstrukt für inneren Zusammenhalt und Erreichbarkeit. Für das Verständnis der Vision Cham 2040 müssen alle drei Bilder der Zukunft in Zusammenhang gebracht werden.

Die Neuausrichtung des gemeindlichen Richtplans Verkehr erfolgt dabei insbesondere auf den folgenden, im REK definierten Grundhaltungen:

- Cham funktioniert als Netz. Dabei gilt den öffentlichen Räumen die gleich hohe Aufmerksamkeit wie den daran angrenzenden Gebäuden. Aufenthaltsfreundlich gestaltete Strassen, Wege und Plätze schaffen ein Netzwerk der Begegnung und die Grundlage für ein aktives Zusammenleben.
- Die Verkehrsräume werden zu Verbindungen für das Alltagsleben und zu Begegnungsräumen im Quartier. Sie vermitteln zur Kulturlandschaft und den Seeanlagen. Als Rückgrat der Quartiere besitzen sie eine hohe Bedeutung für Identifikation und Orientierung und werden dementsprechend gut gestaltet.
- Strassenräume sind auch „Grünräume“. Viele Quartiere besitzen bereits heute ein durchgrüntes Erscheinungsbild. Dieser grüne „Kitt“ ist zu stärken. Strassenraum, Baumbestände und die angrenzenden privaten Vorzonen mit Vorgärten sind als Einheit zu betrachten.
- Das bereits vorhandene attraktive Netz für die Naherholung ist zu verdichten. An ausgewählten Orten sind punktuelle Attraktionen und zurückhaltende Möblierungen anzulegen.

- Die Umfahrung Cham Hünenberg (UCH) ist die grosse Chance zur Aneignung des engeren Zentrumsgebiets für Begegnung und gesellschaftlichen Austausch. Im erweiterten Zentrumsbereich soll eine hohe Aufenthaltsqualität entstehen. Die Strassenräume und die Bebauungen in den historisch gewachsenen sowie in den funktionalen Zentrumsbereichen sind als integrale ortsbauliche Aufgabe zu verstehen.

Neue Ausgangslagen

Seit der letzten Revision haben sich zudem die Rahmenbedingungen wesentlich geändert. Die zu beachtenden Vorhaben sind im Grundlagenbericht "Standortbestimmung" vom 30. März 2019 beschrieben:

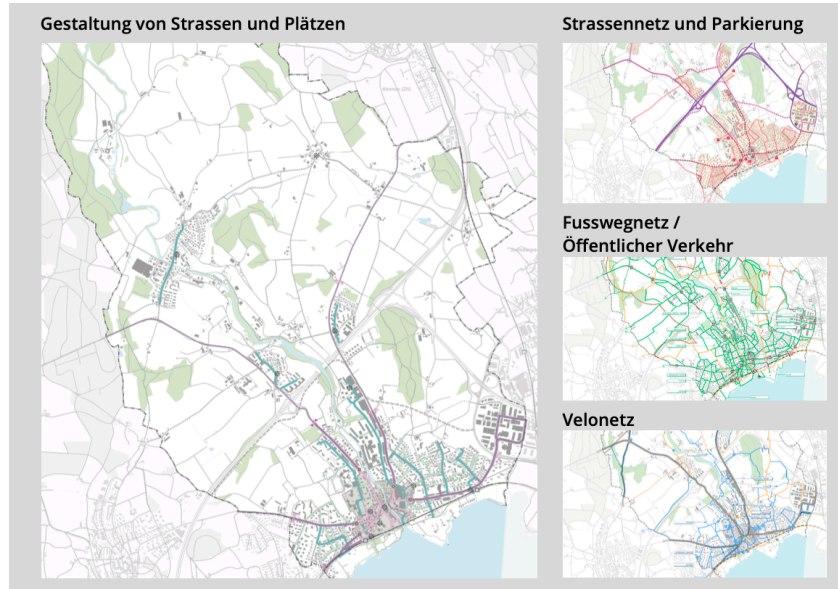
- Der kantonale Richtplan wurde grundlegend revidiert und auf die Vorgaben des Bundesrechts angepasst. Im kantonalen Richtplan sind die Netze und Netzausbauten bezeichnet, die im gemeindlichen Richtplan Verkehr und Strassenräume zu übernehmen sind.
- Die UCH ist planerisch weit fortgeschritten. Die Projektabsichten und insbesondere die Chancen zur Umgestaltung des Dorfzentrums sind im gemeindlichen Richtplan Verkehr und Strassenräume abzubilden.
- Mit dem Bau des Zimmerberg-Basistunnels profitieren die Zuger Gemeinden zudem von schnelleren Direktverbindungen Richtung Zürich. Überdies soll es gemäss der Zuger Regierung bis zu vier zusätzliche Regio-Express-Züge pro Stunde geben, die in Rotkreuz, Cham, Zug und Baar anhalten. Dies entlastet die Stadtbahn markant. Die Standortgemeinden, darunter auch Cham, profitieren von vielen schnellen Direktverbindungen. Die Gemeinde hat diesbezüglich erste konzeptionelle Überlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofareals erarbeitet.

Informelle Mitwirkung

Als Basis für das informelle Mitwirkungsverfahren wurde der gemeindliche Richtplan Verkehr und Strassenräume grundlegend überarbeitet und insbesondere auf die Inhalte des REK und der übergeordneten Planungsinstrumente abgestimmt. Der Richtplan Verkehr und Strassenräume wurde dabei insbesondere um die Ebene der stadträumlichen Bedeutung der verschiedenen Strassenzüge und um eine gestalterische Grundhaltung ergänzt.

Der vorliegende Entwurf wurde am XX.XX.XXXX durch den Gemeinderat zuhanden der informellen Mitwirkung zur Kenntnis genommen. Es folgt das informelle Mitwirkungsverfahren. Gestützt auf die Meinungsbildung wird der Richtplanentwurf überarbeitet und dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht, bevor er während 30 Tagen öffentlich aufgelegt wird (formelle Mitwirkung).

Struktur und Aufbau des gemeindlichen
Richtplans Verkehr und Strassenräume



Fokusthemen der Revision

Fokusthemen der Revision sind:

- Verankerung der verkehrspolitischen Ziele (Mobilitätsziele Innenentwicklung und Velo- und Fussverkehr, Flächeneffizienz, Parkierung im Zentrum und bei verkehrsintensiven Nutzungen, Verkehrssicherheit etc.)
- Verankerung Grundhaltung zur Netzkonzeption (verkehrsberuhigter Kern, verkehrsberuhigte Quartierkammern, Flächenverteilung zugunsten Velo- und Fussverkehr)
- Gestalterische Grundhaltung im Sinne des REK
- Strassenraumaufwertungen
- Fuss- und Velowegergänzungen / Behebung von Defiziten
- Verbesserung der Signalisation der Fuss- und Velowegbeschriftung

1.3 Verbindlichkeit, Bestandteile und Verfahren

Rechtswirkung

Der gemeindliche Richtplan Verkehr und Strassenräume ist ein strategisches Planungsinstrument. Er zeigt auf, wie sich die Gemeinde Cham hinsichtlich der Mobilität im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen positionieren will. Die Inhalte sind nicht parzellengenau.

Der Richtplan ist behördenverbindlich. Er bildet die Grundlage für Raumsicherungen, Strassenbauprojekte, Sondernutzungspläne und Bauvorhaben. Überdies wird die Koordination mit den Nachbargemeinden sichergestellt. Er bedarf der kantonalen Vorprüfung und Genehmigung. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton die kommunalen Festlegungen auch in Bezug auf eigene Planungsvorhaben.

Nach der kantonalen Genehmigung sind die Festlegungen für die Verwaltung und den Gemeinderat verbindliche Richtschnur für die Umsetzung. Die Ziele und Massnahmen sind als Auftrag an die Behörden zu verstehen. Diese sollen bei ihren Entscheidungen darauf achten und die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die Gesamtmobilität auf dem Gemeindegebiet im geplanten Sinne organisiert wird und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum weiter gesteigert wird.

Verfahren

Das formelle Planungsverfahren ist gleich wie bei den Nutzungsplänen (§ 37 PBG). Nach der kantonalen Vorprüfung folgt die öffentliche Auflage (Mitwirkung). Im Unterschied zu den Nutzungsplänen wird der gemeindliche Richtplan Verkehr und Strassenräume durch den Gemeinderat beschlossen. Der Beschluss ist nicht rekurabel. Mit der kantonalen Genehmigung wird der Richtplan behördenverbindlich.

Bestandteile des Verkehrsplans

Die Festlegungen sind in diesem Bericht grau hinterlegt und in den zugehörigen Plänen dargestellt:

- Teilrichtplan 1 Gestaltung von Strassen und Plätzen
- Teilrichtplan 2 Strassennetz und Parkierung
- Teilrichtplan 3 Fussverkehr und öffentlicher Verkehr
- Teilrichtplan 4 Veloverkehr

Alle übrigen Inhalte des Richtplans dienen der Erläuterung.

Planungshorizont

Der gemeindliche Richtplan Verkehr und Strassenräume ist auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren ausgerichtet. Die Massnahmen sollen mit Rücksicht auf die finanzpolitischen Möglichkeiten in diesem Zeitraum umgesetzt werden.

Anpassungen des Richtplans innerhalb dieses Zeitraums sind möglich, wenn sich die Verhältnisse und Randbedingungen ändern.

Festlegungen und Priorisierung

Die als "bestehend" bezeichneten Inhalte entsprechen der heutigen Situation oder waren mehrheitlich bereits im gemeindlichen Richtplan Verkehr von 2006 aufgeführt. Die als "geplant" bezeichneten Inhalte stehen im Fokus der Folgeplanungen.

Im Richtplan sind auch die Inhalte des kantonalen Richtplans dargestellt. Diese können durch die Gemeinde nicht abgeändert werden.

Anordnungsspielraum bei der Umsetzung

Bei der Realisierung von geplanten Anlagen besteht ein Anordnungsspielraum. Kleinräumige Anpassungen der in den Situationsplänen bezeichneten Netzverläufen bedingen keine Anpassung des Richtplans.

Die Grundeigentümer werden erst durch einen grundeigentümerverbindlichen Erlass betroffen (z.B. Baulinien, Bauprojekte etc.). Die Möglichkeit zur Mitwirkung und Anhörung richtet sich nach der entsprechenden Spezialgesetzgebung.

1.4 Verweis auf die übergeordneten Vorgaben

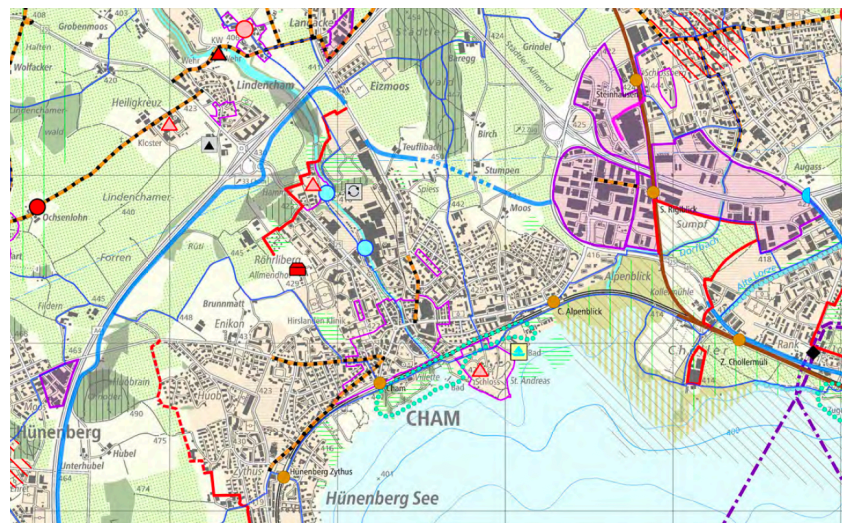
Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan enthält Festlegungen zu den Themen:

- Zuger Verkehrspolitik (V1.1 bis V1.7)
- Nationalstrassen (V2.1 bis V2.5)
- Kantonsstrassen (V3.1 bis V3.10)
- Nationaler und internationaler Bahnverkehr (V4.1 bis V4.8)
- Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler (V5.1 bis V5.3)
- Busverkehr / Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee (V6.1 bis V6.10)
- Bahn-Güterverkehr (V7.1 bis V7.6)
- Flugverkehr (V8.1 bis V8.3)
- Veloverkehr (V9.1 bis V9.3)
- Kantonales Wanderwegnetz (V10.1, V10.2)
- Flankierende Massnahmen (V11.1 bis V11.3)
- Prioritäten bei Verkehrsvorhaben (V12.1, V12.2)

Die Festlegungen im kantonalen Richtplan sind für die Gemeinde Cham behördenverbindlich. Die übergeordneten Vorgaben, Ziele und Massnahmen sind im gemeindlichen Richtplan Verkehr und Strassenräume zur Information abgebildet. Die entsprechenden Inhalte sind nicht Gegenstand des gemeindlichen Festsetzungsbeschlusses.

Auszug kantonalen Richtplan



Gemeindliche Festlegungen

Der gemeindliche Richtplan Verkehr und Strassenräume ergänzt und verfeinert die kantonale Netzkonzeption. Mit Ausnahme der Bushaltestellen sind das Angebot und die Linienführung des öffentlichen Verkehrs nicht Thema der gemeindlichen Richtplanfestlegungen, da dies auf kantonaler Stufe abgedeckt ist.

2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

Auf der Basis des REK werden folgende verkehrspolitische Ziele für die Organisation der innerörtlichen Mobilität festgelegt.

Z1
Flächeneffiziente und
ressourcenschonende Mobilität

Die Gemeinde Cham richtet die Verkehrsnetze mit Blick auf die Innenentwicklung auf flächeneffiziente und ressourcenschonende Verkehrsmittel aus. Der öffentliche Verkehr, der Velo- und Fussverkehr werden gefördert.

Z2
Abstimmung Siedlung und
Verkehr

Der Verkehr in Cham ist nachhaltig, siedlungsverträglich und grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren. Das durch die künftige Siedlungsentwicklung generierte zusätzliche Verkehrsaufkommen ist durch den gezielten Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und die Förderung des Velo- und Fussverkehrs zu bewältigen.

Z3
Motorisierter Individualverkehr
kanalisieren

Der motorisierte Individualverkehr wird konsequent auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und kanalisiert. Durch die UCH und der damit verbundenen Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr wird eine Aufwertung möglich.

Z4
Ortsteile attraktiv vernetzen

Die verschiedenen Chamer Siedlungsbereiche weisen eine verlässliche Erreichbarkeit auf und sind mit attraktiven Wegen und Strassen direkt und sicher miteinander vernetzt.

Z5
Verkehr quatierveträglich
organisieren

Der Ziel- und Quellverkehr wird in den Quartieren sicher und quatierveträglich organisiert und entschleunigt.

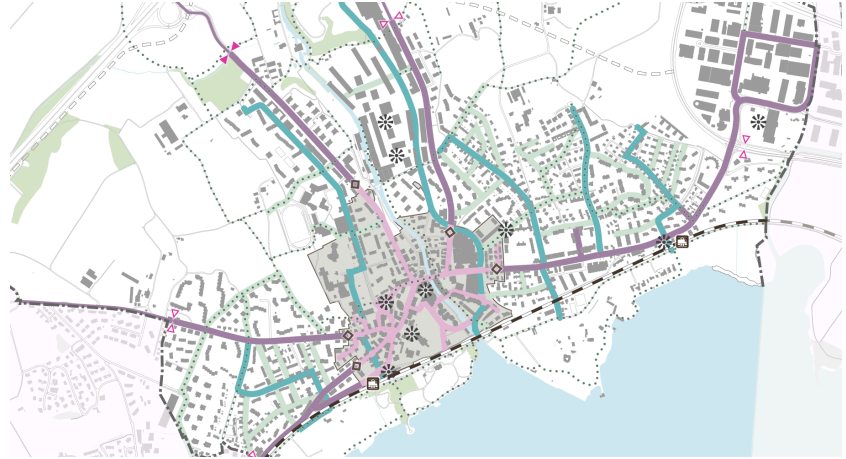
Z6
Strassenräume zu
Begegnungsräumen umgestalten

Strassen, Wege und Plätze werden als Begegnungsorte und als Grundlage für ein aktives Zusammenleben konzipiert. Sie sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Benutzenden, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas sowie der ortsbaulichen Qualität zu gestalten.

3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

3.1 Gestaltung von Strassen und Plätzen

Auszug Richtplankarte



Stossrichtung

Die Strassenräume, Plätze und anderer öffentlicher Grund sind entsprechend ihrer Lage und Funktion sicher, aufenthaltsfreundlich und klimasensibel als Begegnungsorte zu gestalten und angemessen zu möblieren. Den Orten, an denen das öffentliche Leben eine besondere Bedeutung hat, gilt ein besonderes Augenmerk.

Zu folgenden fünf Strassenraumtypen legt der gemeindliche Richtplan Ziele zur Raumcharakteristik fest:

- Quartierstrasse
- Quarterrückgrat
- Zentrumsraum
- Siedlungsorientierte Boulevards
- Landschaftsorientierte Boulevards

SB1 Festlegung Strassenraumgestaltung

Die in der Richtplankarte bezeichneten Strassen sind im Rahmen von Sanierungsprojekten oder Sondernutzungsplanungen in der Regel auf der Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und i.d.R. unter Einbezug eines Landschaftsarchitekturbüros differenziert zu gestalten. Die beschriebenen Raumcharakteren sind Richtschnur für die Gestaltung. Die privaten Vorzonen und die Strassenräume bilden eine gestalterische Einheit und sind zu koordinieren.

Quartierstrasse

Referenzbild und Situationsplan

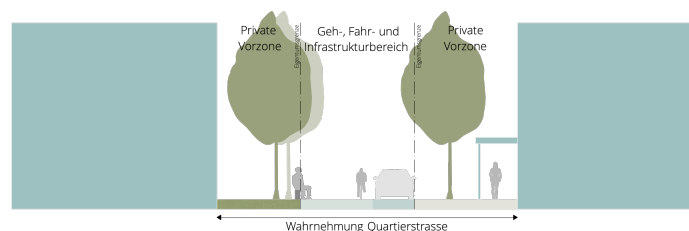


Anvisierter Raumcharakter

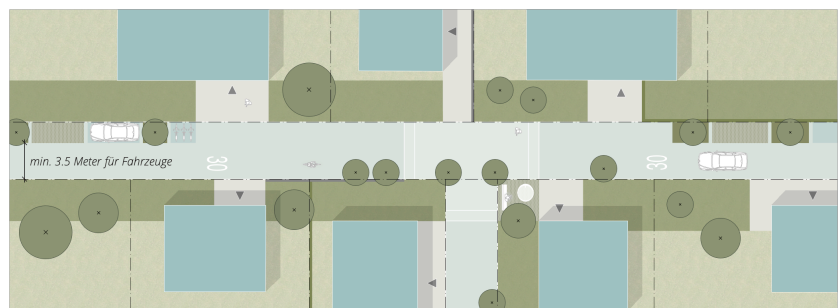
- Verkehrsberuhigter Strassenraum mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr und einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Grünflächen, Brunnen, Sitzbank)
- Durchgrünter Strassenraumcharakter mit einer klimasensiblen und biodiversitätsfreundlichen Gestaltung (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnah Flächen, Wasser)
- Offene, durchgrünte private Vorzonen (hoher Grünanteil und Minimierung der befestigten Flächen) mit Bezug zum Strassenraum und zurückhaltenden Abgrenzungselementen (keine hohen Mauern und Hecken)

Umsetzung: Neugestaltungen mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität erfolgen im Rahmen von umfassenden Strassensanierungen sowie bei Sondernutzungsplanungen (i.d.R. Einbezug Landschaftsarchitekturbüro)

Prinzipschnitt

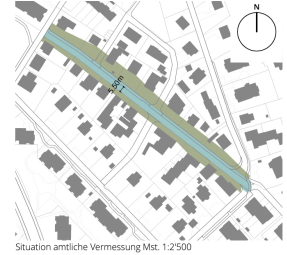


Prinzipskizze



Quarterrückgrat

Referenzbild und Situationsplan

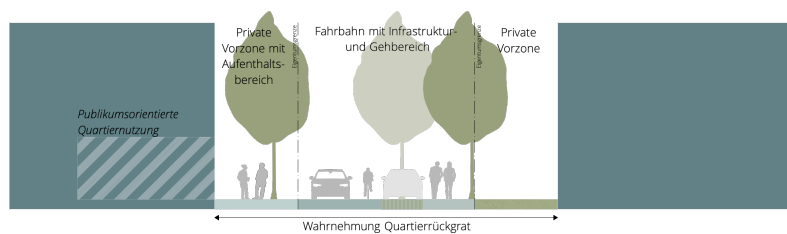


Anvisierter Raumcharakter

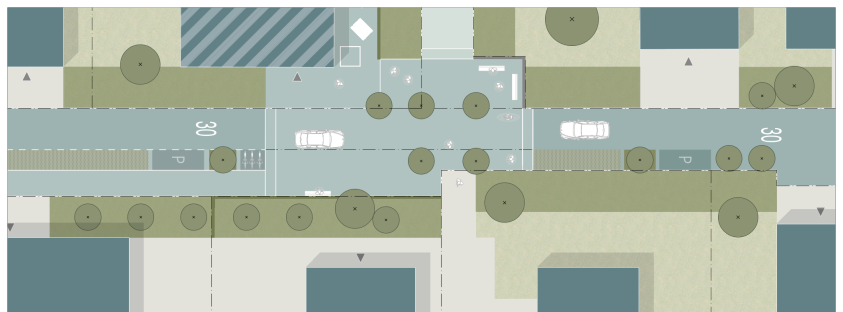
- Verkehrsberuhigter Strassenraum mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr und einseitig angeordnete Infrastruktur und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Grünflächen, Brunnen, Sitzbank)
- Durchgrünter Strassenraumcharakter mit einer klimasensiblen und biodiversitätsfreundlichen Gestaltung (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnah Flächen, Wasser)
- Offene, durchgrünte private Vorzonen (hoher Grünanteil und Minimierung der befestigten Flächen) mit Bezug zum Strassenraum und zurückhaltenden Abgrenzungselementen (keine hohen Mauern und Hecken)

Umsetzung: Neugestaltungen mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität erfolgen im Rahmen von umfassenden Strassensanierungen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept) sowie bei Sondernutzungsplanungen (i.d.R. Einbezug Landschaftsarchitekturbüro).

Prinzipschnitt

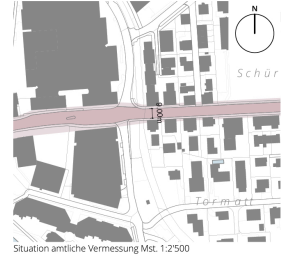


Prinzipskizze



Zentrumsraum

Referenzbild und Situationsplan

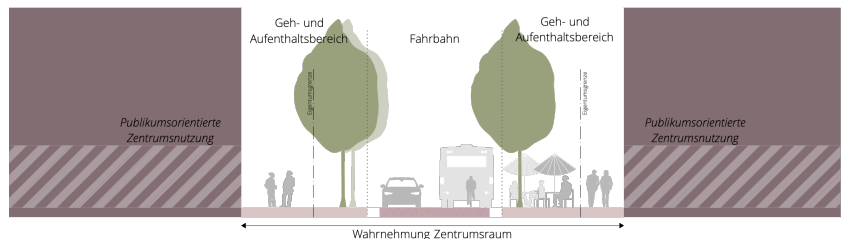


Anvisierter Raumcharakter

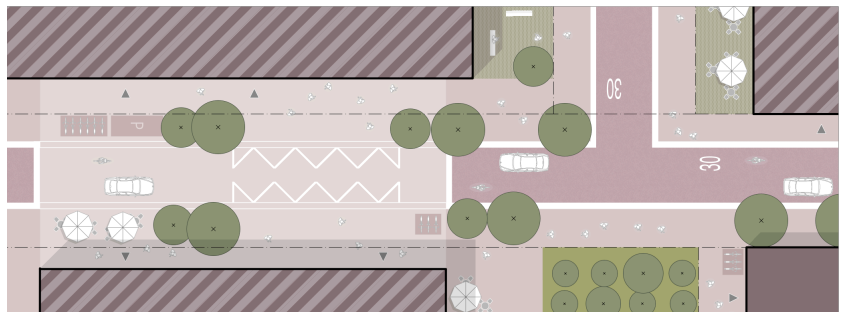
- Homogenes Erscheinungsbild mit einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade
- Zentrumsraum (T30) mit hoher Aufenthaltsqualität und Gleichberechtigung Velo und Auto
- Optische Einengung der Fahrbahn und punktuelle Auflösung des Strassenraums
- Fahrbahnhaltestellen für den Bus
- Attraktive Vorzone mit grossen Einzelbäumen und Grünelementen
- Breiter Gehbereich und aufenthaltsfreundliche Platzsituationen mit Bezug zu publikumsorientierten Nutzungen
- Adressierung der Bauten Richtung Strassenraum
- Einzelne, untergeordnete Kurzzeitparkplätze, grundsätzlich erfolgt die Langzeitparkierung unterirdisch

Umsetzung: Die Neugestaltung des Zentrumsraumes erfolgt mit der Umsetzung der UCH und der FLAMA. Das Gestaltungskonzept wird in einem Konkurrenzverfahren ermittelt.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze



Siedlungsorientierter Boulevard

Referenzbild und Situationsplan



©: Google Street View, 2019



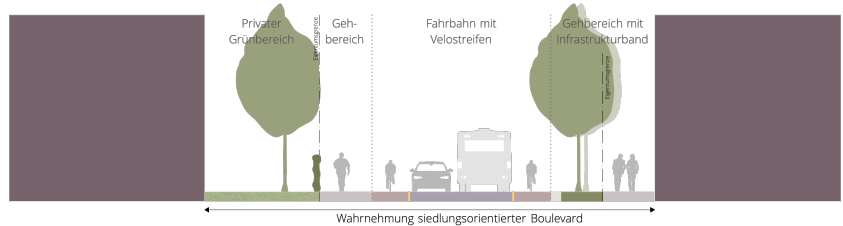
Situation amtliche Vermessung Mst. 1:2'500

Anvisierter Raumcharakter

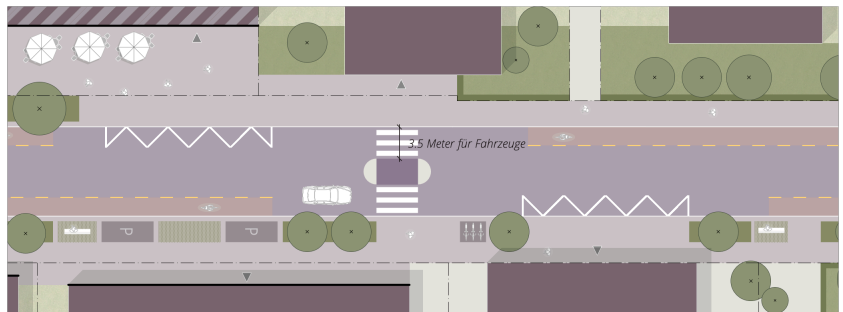
- Homogenes Erscheinungsbild mit einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade oder Fassade zu Grünraum
- Velofreundliche Fahrbahn mit breitem und akzentuiertem Velostreifen und regelmässigen Querungshilfen mit Mittelinseln für den Fussgängerverkehr
- Fahrbahnhaltestellen für den Bus
- Strassenraumbegleitendes Infrastrukturband mit einer Baumreihe (grosskronige Bäume) und naturnahen Grünflächen sowie Abstellflächen für Velos oder Autos.
- Breiter Gehbereich mit punktuelltem Bezug zu den Erdgeschossnutzungen
- Adressierung der Bauten mehrheitlich Richtung Strassenraum, Einfriedungen und Hecken sind zurückhaltend und biodiversitätsfreundlich und auf den Strassenraumgestaltung abgestimmt, Einfriedungen treten maximal mit 1 m Höhe in Erscheinung

Umsetzung: Neugestaltungen erfolgen im Rahmen von umfassenden Strassensanierungen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept (Einbezug eines Landschaftsarchitekturbüros). Die Ausbildung der privaten Vorzonen ist zu koordinieren.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze

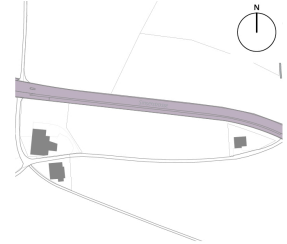


Landschaftsorientierter Boulevard

Referenzbild und Situationsplan



Foto: Google Street View, 2014



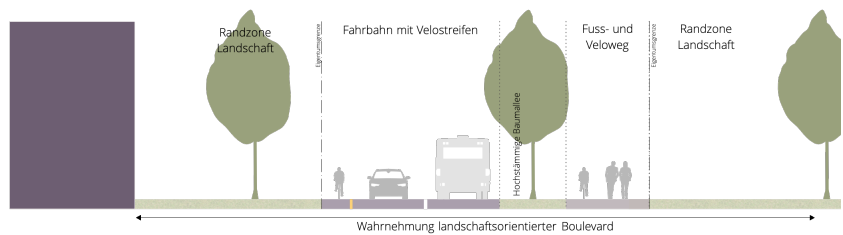
Situation amtliche Vermessung Mst. 1:2'500

Anvisierter Raumcharakter

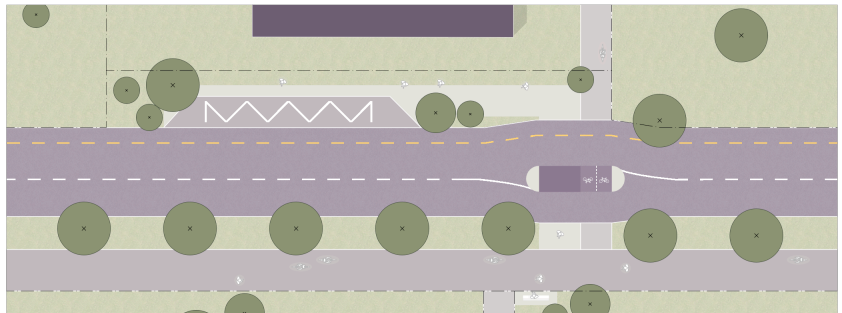
- Ausserortsstrasse mit Mittellinie und einseitigem Velostreifen sowie separat geführtem Velo- und Fussweg (Mischverkehr)
- Regelmässige Querungshilfen für den Velo- und Fussverkehr
- Einseitige Baumreihe zwischen Strasse und Velo- und Fussweg
- Offene Landschaft mit punktuellen Baumgruppen und Einzelbäume
- Landschaftsverträgliche Ausbildung der Ränder (privater Grund)
- Punktuelle Möblierung (Sitzgelegenheit, Brunnen etc.) entlang des Velo- und Fussweges

Umsetzung: Mit dem Kanton landschaftsverträgliche Lösungen suchen.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze



**SB2 Festlegung
Platzgestaltung kommunale
Bedeutung**

Die Gemeinde sichert mit geeigneten Planungsinstrumenten den Raum für öffentlich zugängliche Plätze und Begegnungsorte. Für die Lage der geplanten Plätze und Begegnungsorte gilt ein Anordnungsspielraum.

Die Gestaltung wird mit einem gesamtheitlichen Blick und unter Einbezug von kompetenten Fachplanern festgelegt.

Erläuterung

Die in der Richtplankarte bezeichneten Plätze sind von kommunaler Bedeutung. Sie haben eine Vielzahl an Funktionen zu erfüllen und sollen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Die Plätze sind einerseits Transiträume, welche vom öffentlichen Verkehr, von Velofahrenden und von Fussgängern genutzt werden. Andererseits dienen die Plätze auch als Orte der Begegnung, der Erholung und des Verweilens für die Bewohner/-innen und die Beschäftigten von Cham. Auf den Aufenthaltsflächen soll der motorisierte Individualverkehr eine untergeordnete Rolle spielen. Die Anlieferung der Zentrumsnutzungen ist frühzeitig in die konzeptionellen Überlegungen einzubeziehen.

Mit einer hochwertigen Gestaltung und einer Möblierung, die zum Verweilen einlädt, soll eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden. Das Zusammenspiel von offenen Bereichen, Bepflanzung, Beschattung und Rückzugsorten mit Sitzgelegenheiten ist auf die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen abzustimmen (Kinder, Jugendliche, Senioren). Die Flächen sind klimasensibel und biodiversitätsfreundlich zu gestalten.

**SB3 Festlegung
Ankunftsorte/Torsituationen**

An den in der Richtplankarte bezeichneten Stellen sind im Rahmen von Strassenbauprojekten Torsituationen zu realisieren, die den Innerortsbereich von Cham verdeutlichen.

Erläuterung

Die Ankunftsorte sollen gut gestaltet sein und den Übergang zwischen Ausserorts und Innerorts verdeutlichen. Änderungen im Querschnitt und der Führung des Velo- und Fussverkehrs sind sicher auszugestalten.

3.2 Strassennetz und Parkierung

Auszug Richtplankarte



Stossrichtung

Der motorisierte Individualverkehr wird angebotsorientiert organisiert. Im Zusammenhang mit der Innenentwicklung ist mit entsprechenden Massnahmen sicherzustellen, dass die bestehende Infrastruktur nicht überlastet wird.

SP1 Festlegung Verkehrsverlagerung (ohne Abbildung im Plan)

Insbesondere der Mehrverkehr als Folge der baulichen Verdichtung bei Sondernutzungsplänen soll konsequent auf den ÖV und den Velo- oder Fussverkehr verlagert werden.

Erläuterung

Bei Sondernutzungsplänen, die eine Erhöhung der Personendichte ermöglichen, soll das Parkplatzangebot in der Regel nicht über das Mass der Einzelbauweise erhöht werden können.

Im Rahmen der Sondernutzungsplanungen sind Mobilitätskonzepte zu erarbeitet. In den Mobilitätskonzepten sind die Massnahmen im Umgang mit einem beschränkten Parkplatzangebot aufzuzeigen. Die Massnahmen sind rechtlich zu sichern.

SP2 Festlegung Groberschliessungsnetz

Die bezeichneten Sammel- und Erschliessungsstrassen stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Dimensionierungsgrundsätze richten sich nach den einschlägigen Normen. Im Rahmen von T30- und T20-Zonen sind Abweichungen von den Normquerschnitten zulässig. Angestrebt werden gut gestaltete Strassenräume im Sinne der Festlegung SB1.

Erläuterung

Die Teilrichtplankarte "Strassennetz und Parkierung" bezeichnet das Groberschliessungsnetz für den motorisierten Individualverkehr. Das Groberschliessungsnetz ist grösstenteils erstellt. Es sind keine Neuer-schliessungen von Bauzonen vorgesehen.

Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Quartieren und führen ihn auf das übergeordnete Netz ab. Sie übernehmen auch Erschliessungsfunktionen. Auch auf Sammelstrassen sind Tempo-reduktionen und gestalterische Massnahmen möglich, um die Ver-kehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zu erhöhen.

Festlegung SP3 Langsamfahrzonen

Cham stellt dank gestalterischen und betrieblichen Massnahmen ein auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmtes Geschwindigkeits-niveau sicher und fördert die Koexistenz der verschiedenen Ver-kehrsteilnehmenden.

Die bestehenden Langsamfahrzonen werden in Etappen ausgeweitet.

Erläuterung

In den Wohnquartieren und im Zentrum sollen flächendeckend Langsamfahrzonen eingeführt werden. Die Temporeduktion auf 30 km/h oder weniger (Begegnungszone 20 km/h) erhöht die Sicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren. Die tieferen Geschwindigkeiten führen zu einem ruhigeren Fahrverhalten, reduzieren die Abgas- und Lärmemissionen und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Die Gemeinde stellt die etappenweise Erweiterung der bestehenden Langsamfahrzonen sicher.

Festlegung SP4 Besonderer Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehrsinfra- struktur

Die im Situationsplan bezeichneten Strassen sind knapp bemessen. Im Zusammenhang mit der Innenentwicklung und der möglichen baulichen Verdichtung in den Quartieren sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und/oder zur Verkehrsverlagerung auf den Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehr zu prüfen.

Erläuterung

Im Zusammenhang mit der Zweitbebauung von Grundstücken wer-den mehr Wohneinheiten realisiert. In einigen Quartieren stellt sich die Frage, ob die Erschliessungsinfrastruktur den künftigen Anfor-de-rungen genügt. Strassenausbauten sind vielerorts mit einem starken Eingriff in die Quartierstruktur verbunden. Daher ist von einer ange-botsorientierten Erschliessungslösung auszugehen. Die bauliche Ver-dichtung soll daher nicht zu Mehrverkehr führen (vgl. SP1). Im Park-platzreglement ist die rechtliche Grundlage für Parkplatzabmin-derungen zu schaffen.

**Festlegung SP5
Öffentliche Parkierungsanlagen**

Im Zentrumsgebiet sollen öffentliche Parkierungsanlagen primär unterirdisch angeordnet werden.

Mit der Planung für das Bahnhofquartier ist der Bau einer zentralen, unterirdischen Parkierungsanlage, z.B. unter dem Kirchplatz, zu prüfen.

Die heute durch oberirdische Parkierungsanlagen besetzten Flächen werden gestalterisch aufgewertet.

Erläuterung

Die Gemeinde setzt sich für eine Verlagerung der öffentlichen Parkplätze in unterirdische Parkierungsanlagen ein. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Erreichbarkeit zu berücksichtigen (Kurzzeitparkplätze). Die durch eine Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen frei werdenden Flächen sind umzugestalten.

**Festlegung SP6
Umbau Knoten**

Die im Situationsplan bezeichneten Knoten sind verkehrstechnisch und / oder gestalterisch zu optimieren.

Erläuterung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der UCH entsteht Spielraum, die bestehenden, verkehrsdominierten Knoten ortsbildgerecht umzugestalten.

3.3 Fussverkehr und öffentlicher Verkehr

Auszug Richtplankarte



Stossrichtung Fussverkehr

Ein dichtes und sicher ausgestaltetes Fusswegnetz stellt die Verbindung zwischen den Ortschaften, den Quartieren und den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Post, Einkaufsläden, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicher.

Das bestehende Netz wird bedarfsgerecht weiterentwickelt und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet. Die Qualität des Netzes definiert sich dabei nach den folgenden Kriterien.

Attraktiv

Ein attraktives Netz zeichnet sich durch direkte Wegverbindungen mit einem hohen Komfort und hoher Qualität des Umfelds aus. Die Wegbreiten werden entsprechend den Frequenzen differenziert festgelegt und gestaltet.

Einzelbäume, Baumreihen, Alleen und ökologisch gestaltete Grünflächen sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen und Erholen ein.

Sicher

Ein sicheres Fussgängernetz wird durch separat geführte und möglichst breite Gehbereiche oder im Mischverkehr durch eine Temporeduktion des motorisierten Verkehrs (Tempo 30 oder Begegnungszone) erzielt. Strassenquerungen sind auf den Wunschlinien der Fussgänger/-innen anzuordnen und wo nötig mit Querungshilfen wie Fussgängerstreifen, seitlichen Einwendungen oder Mittelinseln auszugestalten.

Unter- oder Überführungen der Autobahn und der Bahnlinie werden auch in Bezug auf das subjektive Sicherheitsempfinden aufgewertet (Vermeidung von Nischen und Sichtbarrieren / gute Beleuchtung etc.).

Zusammenhängend und dicht

Das Fusswegnetz muss zusammenhängend und dicht sein sowie eine verständliche, der Orientierung dienende Wegführung aufweisen.

Hindernisfrei

Die Hindernisfreiheit im Sinn des Behindertengleichstellungsgesetzes ist im öffentlichen Raum bei allen Neuplanungen und Umbauten zu berücksichtigen. Dies dient nicht nur Menschen mit Behinderung im engeren Sinn, sondern auch alten Menschen, Personen mit Kindern, mit Gepäck oder mit temporären körperlichen Einschränkungen.

**Festlegung F1
Schliessung von Netzlücken**

Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die geplanten kommunalen Fusswege und baut das Netz in Etappen aus.

Erläuterungen

Die Einträge in der Teilrichtplankarte sind als Auftrag an den Gemeinderat zu verstehen, mit den Grundeigentümern entsprechende Verhandlungen zu führen, damit die Wegverbindungen erstellt werden können. In der Regel werden die Einzelheiten in Dienstbarkeitsverträgen geregelt.

**Festlegung F2
Optimierung Strassenquerungen**

Die Querungsstellen der höher frequentierten Strassen werden sicher ausgestaltet. Die im Situationsplan bezeichneten Strassenquerungen verfügen in der Regel über einen Fussgängerstreifen und je nach örtlichen Verhältnissen zusätzlich über eine Mittelinsel, sofern die Verkehrssicherheit nicht über die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erhöht wird (z.B. T30-Zone).

Erläuterungen

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für die Fussgänger umgesetzt. Es verbleiben einige Schwachstellen, die zu beheben sind. Wo die Massnahmen Kantonsstrassen betreffen, erfolgt die Umsetzung durch den Kanton.

**Festlegung F3
Über- oder Unterführungen**

Die im Situationsplan bezeichneten Über- beziehungsweise Unterführungen werden sichergestellt und gestalterisch aufgewertet.

Erläuterungen

Die Autobahn und die Bahnlinie schränken die Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete am See und in der Landschaft ein. Die Personenströme werden auf wenige Durchlässe kanalisiert. An den bezeichneten Lagen sind neue Verbindungen erwünscht.

Die bestehenden Querungsstellen sollen unter Beachtung des subjektiven Sicherheitsempfindens attraktiv ausgestaltet werden.

Stossrichtung öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist für die Bevölkerung und die Beschäftigten von Cham attraktiv und bildet gemeinsam mit dem Velo- und Fussnetz das Rückgrat der zukünftigen Mobilitätsentwicklung.

**Festlegung ÖV 1
Bushaltestellen**

Die Gemeinde Cham sorgt für attraktive, witterungsgeschützte und hindernisfreie Bushaltestellen und sichert den dafür erforderlichen Raum. Die Bushaltestellen werden im Siedlungsgebiet in der Regel auf der Fahrbahn angeordnet.

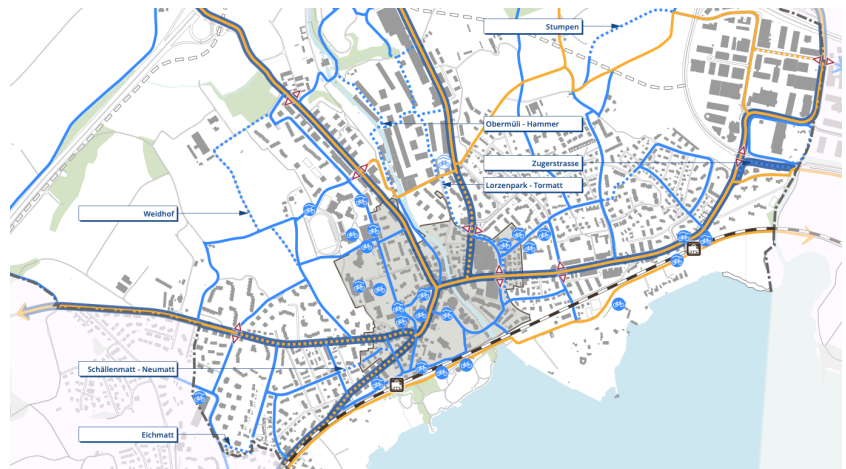
Die Lage der Haltestellen Löbernmatt und Pavatex werden mit Blick auf die bauliche Entwicklung angepasst.

Erläuterung

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Cham ist mit der Stadtbahn S1 sowie den Buslinien 6, 7, 41, 42, 43 und 48 gut ausgebaut. Das Netz wird bedarfsgerecht ausgebaut. Der Nutzungskomfort der Bushaltestellen wird situationsgerecht verbessert.

3.4 Veloverkehr

Auszug Richtplankarte



Stossrichtung

Velofahren ist auf sämtlichen für den Veloverkehr geöffneten Strassen sicher. Das bestehende Velonetz soll bedarfsgerecht ausgebaut und optimiert werden.

Wichtige Zielorte sind aus allen Ortsteilen und Quartieren mit direkten und sicher ausgestalteten Veloverbindungen erreichbar.

Attraktive Velowege werden gefördert. Wo möglich, werden für einen attraktiven und sicheren Veloverkehr die Strassenflächen zugunsten des Veloverkehrs optimiert. Unterschieden werden Veloverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets und Veloachsen, die insbesondere für die Arbeitspendelnden zwischen den Ortschaften attraktiv ausgestaltet sein sollen.

Festlegung V1 Veloverbindungen

Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die im Situationsplan als geplant bezeichneten kommunalen Veloverbindungen. Vorhandene Netzlücken werden in Etappen geschlossen.

Schwachstellen im Netz werden behoben. Die dazu notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen sind jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und den örtlichen Gegebenheiten definiert.

Erläuterung

Das Velo soll als flächeneffizientes und umweltschonendes Verkehrsmittel in Cham künftig an Bedeutung gewinnen. Insbesondere in Kombination mit dem ÖV ist der Veloverkehr auch über längere Distanzen ein Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten.

Eine hohe Verkehrssicherheit für Velofahrende wird erreicht durch die Markierung von Velostreifen auf der Fahrbahn und insbesondere durch separat geführte Velowege.

Wo die Richtplankarte Veloverbindungen bezeichnet, sind die Strassen, Knoten und Querungen velofreundlich zu gestalten.

Auf den Quartierstrassen ist nach Möglichkeit auf wechselseitig angeordnete Parkfeldern zu verzichten. Fahrbahnbreiten, die zu einem Konflikt mit dem motorisierten Verkehr führen, sind betrieblich zu optimieren (schmale Querschnitte zwischen 3 m und 3.5 m sowie Strassenquerschnitte zwischen 6 m und 7 m).

Festlegung V2 Veloachsen

Im Fokus der betrieblichen Optimierungen stehen namentlich die in der Richtplankarte bezeichneten Veloachsen. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung dieses Netzes ein.

Erläuterung



Quelle: SVI Merkblatt Veloschnellrouten
2018 / Beispiel 2.5 m breiter Velostreifen
Wankdorf, Bern

Die Veloachsen sollen eine rasche Verbindung von A nach B ohne Umwege bieten. Diese Achsen sind primär auf geübte und schnelle Zweiradfahrende ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist.

Um dem Zeitfaktor Rechnung zu tragen, werden diese Routen parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen geführt. Die Flächen für den Veloverkehr werden bedarfsgerecht verteilt.

Das Sicherheitsempfinden ist zu verbessern. Knotensituationen sind bezüglich der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden zu optimieren. Im Zentrum wird mit Tempo 30 das Velo dem motorisierten Vermehr gleichgestellt.

Festlegung V3 Veloabstellanlagen

Bei den wichtigen Zielgebieten sind an gut zugänglicher Lage nutzerfreundlich und sicher ausgestaltete Veloparkierungsanlagen mit genügend Abstellplätzen vorzusehen.

Erläuterung

Die Veloabstellanlagen im öffentlichen Raum können in der Kompetenz der Gemeinde umgesetzt werden. Die Veloparkierungsanlagen im Zusammenhang mit Nutzungen mit einem Kundenverkehr werden durch die Grundeigentümer erstellt. Das Parkierungsreglement definiert das zu erstellende Angebot und die Anforderungen an einen nutzerfreundlichen Betrieb der Abstellanlagen.

Zu beachten sind folgende Ziele:

Zielnähe: Veloabstellanlagen liegen möglichst nahe bei den Zielorten. Sie sind vom Strassennetz her sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.

Sicherheit: Veloabstellanlagen bieten Schutz vor Diebstahl, Beschädigung (z.B. durch Umfallen) und Vandalismus.

Komfort: Veloabstellanlagen ermöglichen ein einfaches Parkiermanöver. An wichtigen Zielorten bieten sie Schutz vor Nässe sowie ausreichend Platz, auch für Spezialvelos (z.B. mit Anhänger).

4 VERFAHREN

4.1 Beratung in den zuständigen Kommissionen

Der Entwurf wurde zweimal in der Verkehrskommission beraten und anschliessen vom Gemeinderat zuhanden der Mitwirkung verabschiedet.

4.2 Ergebnis des informellen Mitwirkungsverfahrens

Offen

4.3 Ergebnis der kantonalen Vorprüfung

Offen

4.4 Ergebnis der öffentlichen Auflage

Offen

4.5 Beschlussfassung durch den Gemeinderat

Offen

5 AUSWIRKUNGEN

Erläuterung

Offen