



Einwohnergemeinde
Cham

Autoarmes Zentrum Cham (AAZ)

Schlussbericht
Projektwettbewerb



Hinweis für die Leserin, den Leser:

Beim hier vorliegenden Dokument handelt es sich um den Schlussbericht zum Projektwettbewerb Autoarmes Zentrum (AAZ) mit Stand 28. September 2022. Darin werden alle eingereichten Wettbewerbsbeiträge inklusive dem Siegerprojekt «CHOM JETZT!» vorgestellt und gewürdigt. Das Siegerprojekt wurde im Nachgang an die Jurierung in einer intensiven Überarbeitungsphase gemeinsam mit einem Begleitgremium aus Vertretungen der Abteilung Verkehr und Sicherheit, der Abteilung Planung und Hochbau sowie Vertretungen der Wettbewerbsjury bezüglich einzelner Aspekte wie Ökologie, Einbindung angrenzender Räume und Plätze sowie verkehrlicher Rahmenbedingungen nochmals präzisiert. Diese überarbeitete Projektversion wird der Öffentlichkeit anlässlich einer Ausstellung im Mandelhof präsentiert. Am Dienstag, 28. März 2023, findet eine öffentliche Mitwirkung mit den Einwohnerinnen und Einwohnern der Gemeinde Cham statt. Dabei werden die Bedürfnisse der Bevölkerung abgefragt, bevor anschließend ein Vorprojekt als Grundlage für den Baukreditantrag erarbeitet wird.

Schlussbericht zum Projektwettbewerb Autoarmes Zentrum Cham



Impressum

Verfasst am: 28.09.2022, revidiert 22.02.2023

Version: 2.0


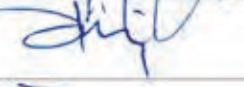
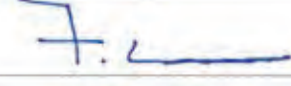

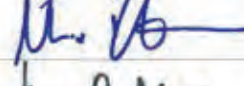

Verfasser: Dominique Honauer, Brandenberger+Ruosch AG



Anzahl Seiten (Total): 35

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Einleitung	5
1.1	Zielsetzungen	6
2	Perimeter und Aufgabenstellung	7
2.1	Strassenraum	7
2.2	Plätze	7
2.3	Raumentwicklungskonzept 2021	8
2.4	Verkehrsrichtplan 2021	8
2.5	Bearbeitungsperimeter	9
3	Organisation und Verfahren	10
3.1	Verbindlichkeit und Rechtsschutz	10
3.2	Vorbefassung	10
3.3	Entschädigung	10
3.4	Bereinigungsstufe	10
3.5	Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse	11
3.6	Beurteilungsgremium	11
3.7	Termine und Fristen	12
4	Beurteilungskriterien	13
4.1	Präqualifikation	13
4.1.1	Vorprüfung	13
4.1.2	Beurteilung	13
4.2	Projektwettbewerb	14
4.2.1	Vorprüfung	14
4.2.2	Beurteilung	14
5	Präqualifikation	15
5.1	Vorprüfung	15
5.2	Teilnehmende	15
5.3	Jurierung Präqualifikation	16
6	Projektwettbewerb	17
6.1	Teilnehmende	17
6.2	Vorprüfung	17
6.3	Expertenbeurteilung	17
6.4	Jurierung Projektwettbewerb / Siegerprojekt	17
7	Rangierte Projekte: Projektverfassende und Beschrieb der Projekte	19
7.1	Team 2 – CHOM JETZT!	20
7.2	Team 1 – CHAMÄLEON	24
7.3	Team 4 – CHAM BRUMMT	28
7.4	Team 3 – PARKSTADT	32

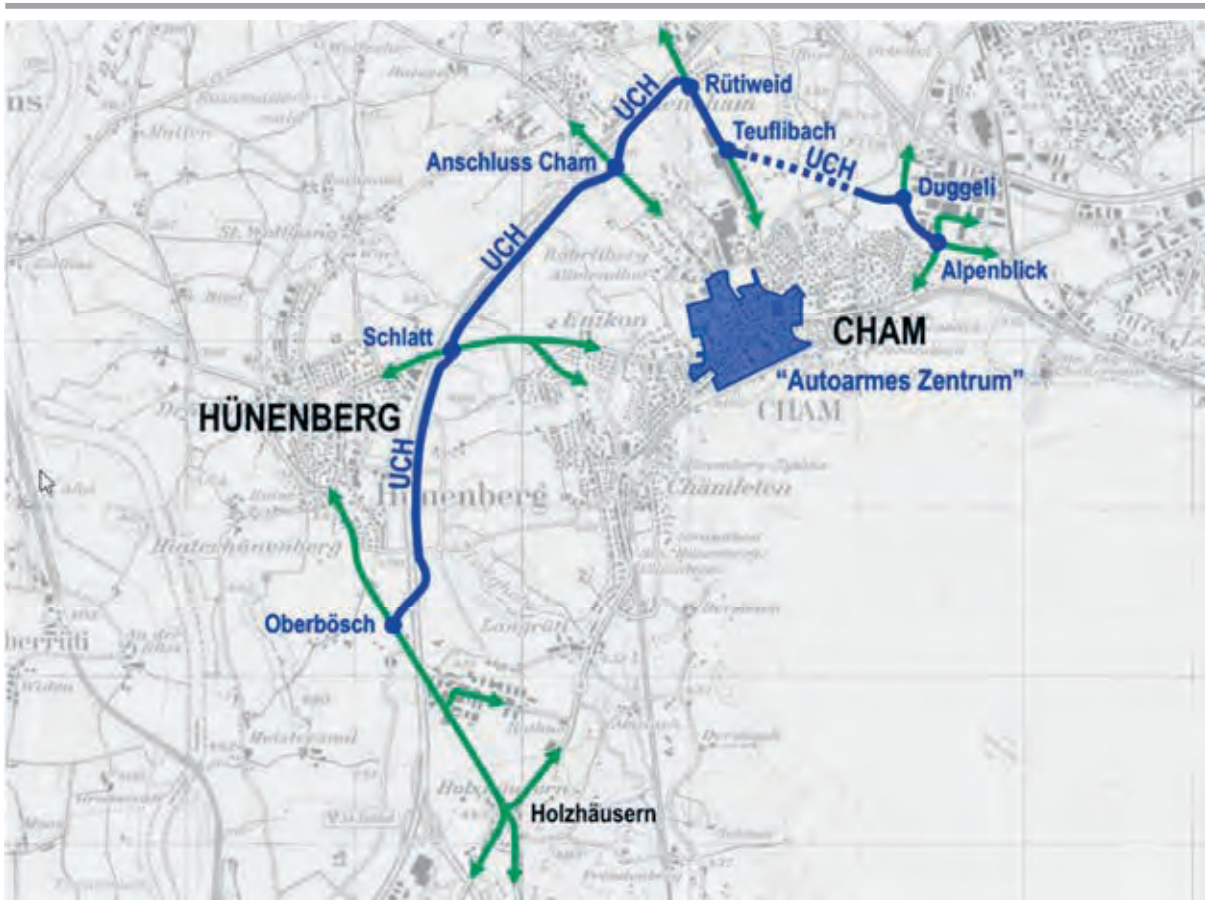
Genehmigung des Schlussberichts am 28. September 2022

Name	Unterschrift
Rainer Klostermann	
Georges Helfenstein	
Drin Alaj	
Florian Weber	
Marc Amgwerd	
Daniel Frischkopf	
Rosemarie Meyer-Strähl	
Christoph Meyer	
Philipp Rüber	
Stefan Rotzler	
Kornelia Gysel	
Oscar Merlo	
Alice Hollenstein	
Lukas Hodel	

1 Einleitung

Bereits im Jahr 2006 hat sich die Einwohnergemeinde Cham Gedanken über ein attraktiveres Ortszentrum gemacht und einen Studienauftrag für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erteilt.

Am 11. März 2007 haben die Stimmberechtigten des Kantons Zug den Rahmenkredit für die Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) angenommen. Die Umfahrungsstrasse UCH gilt als unverzichtbarer Teil der kantonalen Verkehrsrichtplanung. Um den Verkehr auf die Umfahrungsstrasse zu lenken und damit das Chamer Zentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sind zusätzliche flankierende Massnahmen notwendig. Die konkrete Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen war jedoch umstritten. Eine breit abgestützte Bestvariante konnte dank eines von der kantonalen Baudirektion und den kommunalen Behörden eingeleiteten Mitwirkungsverfahrens (mehrere Begleitgruppensitzungen und drei öffentlichen Verkehrsforen) ausgearbeitet werden. Daraus resultierte das "Autoarme Zentrum (AAZ)". In der Folge wurde das Konzept AAZ als fester Bestandteil in das Bauprojekt UCH eingearbeitet und im Jahr 2015 öffentlich aufgelegt.



Linienführung UCH mit dem Autoarmem Zentrum

Die öffentliche Auflage des Strassenprojekts fand vom 5. Juni bis 6. Juli 2015 statt. Dabei wurden 124 Einsprachen eingereicht. Drei Beschwerden wurden an das Bundesgericht weitergezogen und die letzte im Dezember 2020 abgewiesen. Damit ist die Baubewilligung der UCH rechtsgültig. Die Ausführungsplanung wird laut Baudirektion von 2021–2023 erfolgen, so dass ab 2022 mit den Vorarbeiten und voraussichtlich ab 2024 mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann. Die Inbetriebnahme der UCH soll Mitte 2027 erfolgen. Die verkehrslenkenden Massnahmen des AAZ sind in der rechtskräftigen Baubewilligung der UCH enthalten und werden im Rahmen dieses Projekts umgesetzt. Dazu gehören hauptsächlich die folgenden Elemente:

- Räumliche Ausdehnung des Autoarmen Zentrums (Lage der Eingangspforten sind bestimmt)
- Durchfahrtsverbot mit einem Mindestaufenthalt von 10 Minuten im Zentrum Cham
- Tempo-30-Zone

Nach der Eröffnung der UCH sollen die Strassenräume im Chamer Zentrum siedlungsorientiert umgestaltet werden. Die folgenden Beilagen wurden abgegeben: «UCH, Ortszentrum Cham, Technischer Bericht», «Raumentwicklungs-konzept der Gemeinde Cham» sowie «Verkehrsrichtplan (Entwurf)».

1.1 Zielsetzungen

Mit dem AAZ wird sichergestellt, dass das Zentrum wirkungsvoll vom Verkehr entlastet wird. Dadurch wird die Verkehrsmenge je nach Streckenabschnitt um 40-75 % reduziert. Cham erhält die einmalige Chance das Ortszentrum neu zu gestalten und aufzuwerten. Diese Chance soll ergriffen werden, um ein Zentrum mit hoher Aufenthaltsqualität und belebten Strassenräumen zu schaffen. Die Neugestaltung des Chamer Ortszentrums soll neben der Verkehrstauglichkeit auch andere Aspekte berücksichtigen und u.a. folgende Qualitätsmerkmale erfüllen (Aufzählung wertneutral und nicht abschliessend):

Dauerhaftigkeit

Lebensdauer der Bauelemente unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, Sanierungsmöglichkeiten unter Betrieb

Gebrauchstauglichkeit

Verkehrsfluss aller Verkehrsarten, angenehmes Stadtklima, Orientierungsfreundlichkeit und effiziente Wege, Angebot Parkplätze (Velo und MIV), Flexibilität in der Nutzung

Sicherheit

Sichere Querschnittsgestaltung, sichere Querungen, hohes Sicherheitsempfinden, Geschwindigkeitsregime Tempo-30-Zone

Sozialverträglichkeit

Aufenthaltsqualität, Behindertengerechtigkeit, städtebauliche Qualität, Stärkung des lokalen Charakters

Umweltverträglichkeit

Minimierte Lärm- und Schadstoffbelastung (Bau und Betrieb) wie auch Lichtverschmutzung, Natur im Siedlungsraum, ökologische Vernetzung, Mikroklima (Beschattung, Versiegelungsgrad, Grünräume und Regenwasserrückhalt)

Wirtschaftlichkeit

Bau- und Unterhaltskosten, Stärkung der Erdgeschossnutzungen (Detailhandel, Dienstleistungen und Restauration)

Der Ausschreibungsgegenstand ist ein einstufiges Projektwettbewerbsverfahren mit Präqualifikation. Die Preisrichter wählen in der Präqualifikation fünf Teams zur Projektausarbeitung aus; die Projektbeiträge werden anschliessend anonym eingereicht. Die fünf Wettbewerbsbeiträge werden öffentlich ausgestellt und das Siegerprojekt soll an einem Mitwirkungsanlass vorgestellt werden. Die Rückmeldungen der Bevölkerung werden im Rahmen der weiteren Ausarbeitung geprüft. Beabsichtigt wird, dass für die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts ein Ingenieurbüro zur Zusammenarbeit mit dem Wettbewerbsgewinner beauftragt wird. Das Vorprojekt wird wiederum an einem weiteren Mitwirkungsanlass vorgestellt, diskutiert und anschliessend bereinigt. Der Baukredit wird der Gemeindeversammlung basierend auf dem bereinigten Vorprojekt beantragt. Ziel ist es, dass die Baueingabe Anfang 2024 stattfinden kann. Mit dem Bau der Neugestaltung des Ortszentrums soll unmittelbar nach Eröffnung der UCH im Jahr 2027/2028 begonnen werden.

2 Perimeter und Aufgabenstellung

Der Wettbewerb soll die Bandbreite der Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen, um das ideale Projekt der Neugestaltung des Ortszentrums zu finden. Kirch-, Rigi- und Dorfplatz werden aus städtebaulichen Gründen ebenfalls in den Wettbewerb einbezogen. Bei diesen Plätzen sollen im Rahmen des Wettbewerbs abgestimmte Gestaltungsideen aufgezeigt werden.

2.1 Strassenraum

Der Strassenraum ist siedlungsorientiert umzugestalten, so dass die Strasse zum städtischen Raum und zum Freizeit-, Erholungs- und Naturraum wird. Der Strassenraum unterstützt auch die Nutzungsansprüche der Bewohnenden und Gewerbetreibenden im Chamer Zentrum. Die Durchfahrtsbreite von 6,5 Metern (Typ II.C) ist aufgrund des ÖV und der Erreichbarkeit durchgehend einzuhalten.

Das «Städtebauliche und Architektonische Leitbild» der Gemeinde Cham formuliert die Idee von Plätzen und Wegen «in der zweiten Reihe». Dabei handelt es sich um den Rigi- und den Dorfplatz sowie deren Verbindungen zum Kirchenplatz resp. zur Luzernerstrasse. Diese Verbindungen sind wichtig, damit sich die Plätze im Sinne einer funktionierenden Platzabfolge im bestehenden Gefüge etablieren.

2.2 Plätze

Dorfplatz

Beim Dorfplatz befinden sich der Veranstaltungsraum Lorzensaal, die Bibliothek, das Ärztehaus, zwei Kaffees sowie weitere öffentliche und halböffentliche Nutzungen in der zweiten Reihe. Der Dorfplatz soll besser in das Gesamtsystem eingegliedert werden. Während den wärmeren Jahreszeiten sind die Plätze der beiden Cafés jeweils bestuhlt und beim Lorzensaal werden Veranstaltungen teilweise auch im Aussenbereich durchgeführt. Der wöchentliche Dorfmarkt findet jeweils am Samstag auf dem Platz statt. Mit Ausnahme der Anlieferung/Zubringer zu den Gebäuden ist der Dorfplatz verkehrsfrei. Die Parkierung erfolgt in der unterirdischen Tiefgarage. Im Zusammenhang mit einer anstehenden Sanierung der Tiefgaragenabdeckung sollen Überlegungen zur Steigerung der Attraktivität des Platzes angestellt werden. Zur Gestaltung des Platzes wurden bereits verschiedenen Elemente umgesetzt (Sitzbänke, Pflanzenkübel, Schach, Mühlestein, Brunnen). Die Wirkung und Integration ist jedoch nicht in allen Teilen überzeugend.

Kirchenplatz

Der Kirchenplatz wird mit zwölf Apostelbäumen eingefasst, welche jedoch in einem schlechten Zustand sind. Die Nutzung des Kirchenplatzes als Parkplatz geht weit zurück (mindestens zu den 60er-Jahren). Seit 2003 findet der Chamer Weihnachtsmarkt u.a. auf dem Kirchenplatz statt. Die Veranstaltung "Jazz im Dorf" findet ebenfalls einmal jährlich auf dem Platz statt. Alle zwei Jahre endet auf dem Kirchenplatz der Fasnachtszug. Aufgrund der verschiedenen Ansprüche muss der Kirchenplatz multifunktional gestaltet bleiben.

Kirch- und Einwohnergemeinde planen einen Ersatz der bestehenden Kirchenbeleuchtung. Um die Lichtimmissionen zu verringern, sind zwei Beleuchtungsmasten auf dem Kirchenplatz notwendig. Es ist vorstellbar, diese Beleuchtungsmasten zur Beleuchtung des ganzen Platzes weiterzuführen. Es kann ein Mast mit einer Höhe von 5 bis 12 Metern eingesetzt werden. In der Beilage befindet sich die für die Beleuchtung der Kirche ideale Position der Masten. Bei der Platzierung der Masten ist auf eine gute Eingliederung und Befahrbarkeit des Platzes zu achten.

Rigiplatz

Der Rigiplatz hat für Cham eine grosse historische, aktuelle und zukünftige Bedeutung. Die Luzernerstrasse existiert in ihrer Lage seit 1840. Zuvor verlief der Verkehr von Fuhrwerken, Kutschen, Handwagen und Fussgänger/-innen über die Schulhausstrasse auf der Anhöhe des heutigen Rigiplatzes. Auch heute dient der Rigiplatz dem Langsam- und Individualverkehr als wichtiger Zielpunkt im Zentrum. In seiner heutigen Gestalt ist er jedoch von den Hauptverkehrsströmen abgeschnitten. Eine bessere Eingliederung ist anzustreben. Die gute Erreichbarkeit ergänzt sich mit vielfältigen Nutzungen zum eigentlichen Treffpunkt, zur Kurzzeitparkierung, zur Spielanlage sowie zum Veranstaltungsort für die Fasnacht und den traditionellen Jahrmarkt (Chomer Märt). In der Vergangenheit wurden mehrere Planungen zur städtebaulichen Aufwertung des Rigiplatzes gestartet. Im

September 2014 entschied sich die Jury für das Projekt «Dorado» von Albi Nussbaumer Architekten und Koni Hürlimann Architekten aus Zug sowie den Landschaftsarchitekten Appert und Zwahlen Partner AG aus Cham. Aufgrund von anstehenden, dringenderen Grossprojekten (insbesondere Schulraumplanung) wurde das im Wettbewerb integrierte Verwaltungsgebäude aus dem Investitionsplan gestrichen. Die Bebauung und Nutzung der gemeindlichen Bauparzelle (Teil der Parzelle 121, Assek. Nr 12a/b) soll mittel- bis langfristig wieder thematisiert werden. Obwohl durch den Verzicht auf das Verwaltungsgebäude ein massgebendes Element auf dem Rigiplatz entfällt, beabsichtigt der Gemeinderat eine Aufwertung des Platzes. Die Abteilung Verkehr und Sicherheit erstellte daraufhin ein Sanierungskonzept des Platzes. Das Sanierungskonzept und das Siegerprojekt «Dorado» lagen dem Wettbewerbsprogramm zur Orientierung bei. Der Rigiplatz soll zusammen mit den anderen Plätzen gesamthaft weiterentwickelt werden.

2.3 Raumentwicklungskonzept 2021

Das Raumentwicklungskonzept (REK) dient als strategische Grundlage, wie sich Cham bis ins Jahr 2040 entwickeln soll. Das REK setzt sich aus drei Bildern der Zukunft und einem Bericht zusammen. Das Bild «Cham als Netzwerk» beschreibt die Absicht, Cham mit seinen inneren Strukturen und Verbindungen nach aussen als vielschichtiges und robustes Konstrukt für Zusammenhalt und Erreichbarkeit weiterzuentwickeln. Aufenthaltsfreundlich gestaltete Strassen, Wege und Plätze schaffen ein Netzwerk der Begegnung und die Grundlage für ein aktives Zusammenleben. Eine der Leitideen ist die Stärkung der Grünräume entlang den Verkehrsachsen. Der so genannte «grüne Kit», dargestellt im Bild «Cham als Park», soll ein unverkennbares Bild schaffen und den Gemeindecharakter prägen. Der «grüne Kit» bildet die Basis eines klimasensiblen Städtebaus, fördert die Biodiversität und leistet einen wichtigen Beitrag zur Ökologie im Siedlungsgebiet. Die Strassenräume innerhalb des Zentrums sollen zu räumlich gefassten Räumen (Plätze, Platzabfolgen und Strassenräume) mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität von Fassade zu Fassade umgestaltet werden. Den drei Plätzen (Kirchen-, Rigi- und Dorfplatz) kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Das Ziel ist es, die drei Plätze als bestehende Orte der Begegnung zu stärken und aufzuwerten.

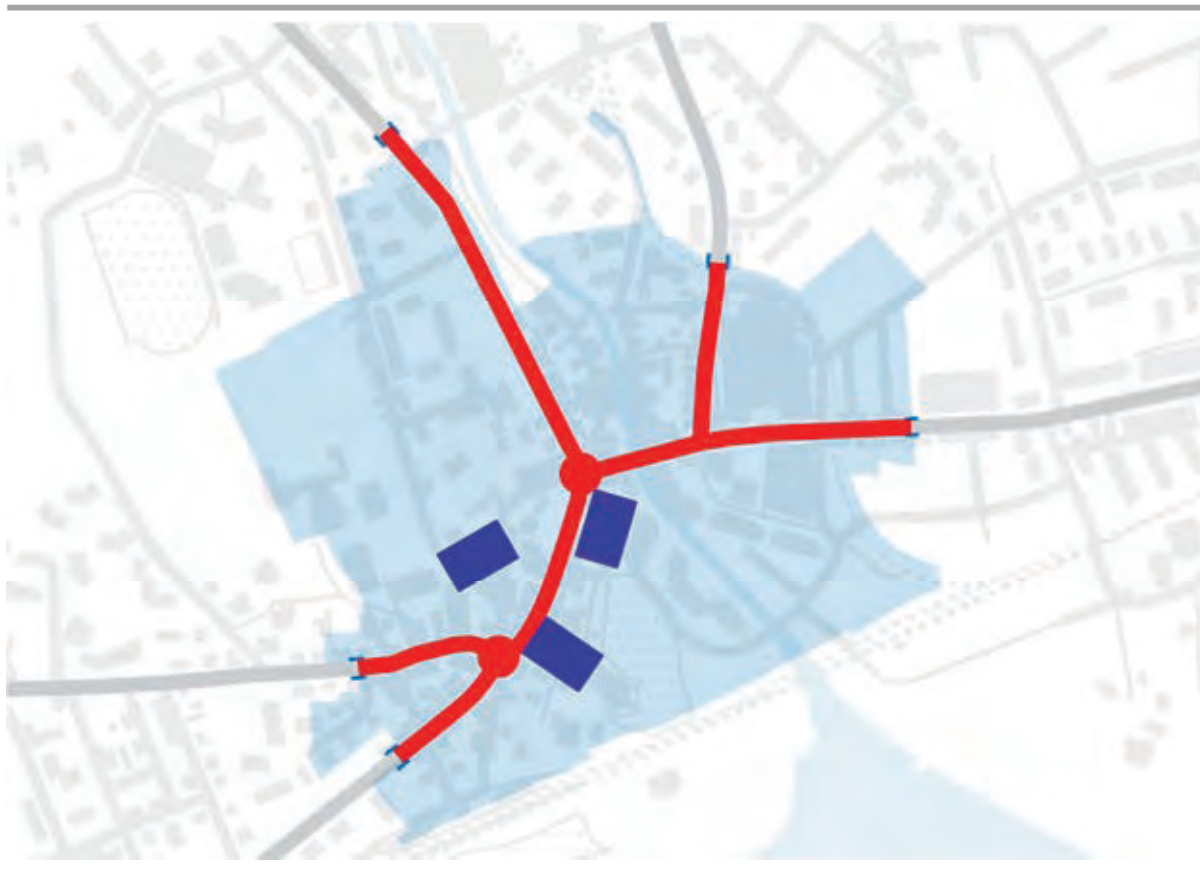
2.4 Verkehrsrichtplan 2021

Aktuell wird der Richtplan Verkehr der Gemeinde überarbeitet. Was das Autoarme Zentrum betrifft, sind die folgenden Ziele Z3 und Z6 besonders relevant:

- Z3: Der motorisierte Individualverkehr wird konsequent auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und kanalisiert. Durch die UCH und der damit verbundenen Entlastung vom Durchgangsverkehr, wird eine Aufwertung des Chamer Zentrums möglich.
- Z6: 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.

2.5 Bearbeitungsperimeter

Im Rahmen des Wettbewerbs sind die Hauptstrassenräume innerhalb des Autoarmen Zentrums von Fassade zu Fassade zu bearbeiten. Zusätzlich sind darauf abgestimmte Gestaltungsvorschläge für den Kirch-, Rigi- und Dorfplatz sowie deren Anbindung an die Hauptachsen aufzuzeigen. Zu beachten ist, dass auch auf sämtlichen untergeordneten Strassen innerhalb des Autoarmen Zentrums zukünftig mit Tempo 30 gefahren wird und sich daraus ebenfalls ein Gestaltungspotenzial ergibt.



Räumliche Ausdehnung «Gestaltung Autoarmes Zentrum» (hellblau) mit den neuzugestaltenden Strassenräumen (rot). Für den Kirchen-, Rigi- und Dorfplatz (dunkelblau) sollen abgestimmte Gestaltungsideen aufgezeigt werden.

Baurechtliche Grundordnung

Neben den Bestimmungen des Projekts UCH sind insbesondere das Strassengesetz des Kantons Zug, das Strassenreglement der Einwohnergemeinde Cham sowie die massgebenden VSS-Normen zu beachten.

Die Bushaltestellen sind nach dem Behindertengesetz auszugestalten. Die Ausführungsbestimmungen des Kantons Zug sind einzuhalten.

3 Organisation und Verfahren

Auftraggeberin

Gemeinde Cham
Herr Christoph Meyer
Dorfplatz 6
6330 Cham
Tel: 041 723 87 71

Organisation und Vorprüfung

Brandenberger+Ruosch AG
Herr Dominique Honauer
Habsburgerstrasse 31
6003 Luzern
Tel: 041 227 31 33

3.1 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Der Projektwettbewerb wurde als offenes Verfahren ausgeschrieben. Es handelte sich um einen einstufigen Projektwettbewerb mit Präqualifikation, geprüft nach der SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2009) im selektiven Verfahren. Die Veranstalterin und das Preisgericht erklärten die SIA-Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142 (Ausgabe 2009), die vorliegende Ausschreibung, das Programm und die Fragenbeantwortung als verbindlich. Mit der Einreichung einer Bewerbung (Präqualifikation) bzw. der Projektabgabe (Projektwettbewerb) anerkannten auch die Bewerberinnen und Bewerber respektive die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ausdrücklich die darin festgehaltenen Bestimmungen und die Entscheide des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Grundsätzlich konnten sich alle Landschaftsarchitekt/-innen sowie Städteplaner/-innen und Architekt/-innen mit den geforderten Fachkompetenzen als federführende Planer/-innen um eine Teilnahme am Projektwettbewerb bewerben. Für die Bearbeitung der Wettbewerbs-Aufgabe musste jedes Team aus den folgenden Planer/innen bestehen:

- Landschaftsarchitektur
- Städtebau / Architektur
- Verkehrsplanung (Eine Mehrfachbeteiligung der Verkehrsplaner war gestattet.)

Der Beizug zusätzlicher Fachrichtungen war erlaubt. Für weitere Fachrichtungen wie beispielweise das Bauingenieurwesen Tiefbau konnten keine Ansprüche gegenüber der Veranstalterin geltend gemacht werden. Es bestand kein Anspruch auf eine spätere Beauftragung.

3.2 Vorbefassung

Das Team um Karl-Andreas Appert und Erich Zwahlen von Appert & Zwahlen verfasste Analysen und Vorstudien zum Projekt AAZ. Die Vorgenannten galten im Wettbewerbsverfahren AAZ nicht als vorbereitend und waren für die Präqualifikation zugelassen.

3.3 Entschädigung

Die Teilnahme an der Präqualifikation wurde nicht entschädigt. Für das Verfahren stand dem Preisgericht ein Gesamtbetrag von CHF 120'000.- (exkl. MWST) für Entschädigungen, Preise und Ankäufe zur Verfügung. Dieser Betrag wurde voll ausgerichtet. Jedes zur Beurteilung zugelassene Team erhielt eine Entschädigung. Voraussetzung für die Auszahlung der Entschädigung war die Erfüllung der Wettbewerbsaufgabe sowie eine vollständige Abgabe. Die Auszahlung der Preise, Ankäufe und Entschädigungen erfolgte an die federführenden Planer/-innen. Für die Verteilung innerhalb eines Teams übernahm die Veranstalterin keine Haftung.

3.4 Bereinigungsstufe

Das Preisgericht hatte die Möglichkeit, das Verfahren für Projekte der engeren Wahl gegebenenfalls um eine anonyme Bereinigungsstufe zu verlängern.

3.5 Urheberrecht und Eigentumsverhältnisse

Das Urheberrecht an den Wettbewerbsbeiträgen verblieb bei den Teilnehmenden. Veranstalterin und Teilnehmende erhielten das Recht zur Veröffentlichung der Wettbewerbsbeiträge. Die geplante Publikation der Projekte zum Abschluss des Wettbewerbs wird durch die Veranstalterin unter vollständiger Angabe der Autorenschaft erfolgen. Ein spezielles Einverständnis hierfür wurde – aufgrund des damit verbundenen administrativen Aufwandes – nicht eingeholt bzw. seitens der Teilnehmenden mit der Abgabe gegeben. Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge gingen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

3.6 Beurteilungsgremium

Für die Beurteilung der Bewerbungen und Wettbewerbsbeiträge hat die Veranstalterin das folgende Preisgericht und die folgenden externen Expertinnen und Experten vorgesehen:

Fachpreisgericht

Jury-Präsident, dipl. Architekt ETH	Rainer Klostermann
Verkehr und Sicherheit, dipl. Bau- und Wirtschaftsingenieur FH	Christoph Meyer
Planung und Hochbau, dipl. Techniker HF Ingenieurbau	Philipp Rüber
Landschaftsarchitekt, dipl. HTL/HFS	Stefan Rotzler
Städteplanerin, dipl. Architektin ETH	Kornelia Gysel
Stadtpsychologin, MSc in Psychologie	Alice Hollenstein
Verkehringenieur, dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A	Oscar Merlo
Architekt MA Arch. FHNW/SIA	Lukas Hodel (<i>Ersatz</i>)

Sachpreisgericht

Vertreter Einwohnergemeinde Cham: Gemeindepräsident	Georges Helfenstein
Vertreter Einwohnergemeinde Cham: Vorsteher Verkehr und Sicherheit	Drin Alaj
Baudirektion Kanton Zug	Florian Weber
Vertreter Kanton Zug: Kantonsingenieur	Marc Amgwerd
Vertreterin Detailhandel	Rosemarie Meyer-Strähl
Vertreter Kirchengemeinde: Präsident Kirchengemeinde	Daniel Frischkopf

Expertinnen und Experten

Einwohnergemeinde Cham: Vorsteher Planung und Hochbau	Rolf Ineichen
Raumplanung: Bereichsleiterin Raumplanung	Mirjam Landwehr
Umwelt- und Naturschutz: Bereichsleiterin Umwelt	Manuela Hotz
Betrieb und Unterhalt: Bereichsleiter Werkhof	Roger von Ah
Soziales und Gesundheit	Christian Plüss
Vertreter Gewerbeverein	Jean Luc Mösch
Vertreter Gewerbeverein	Michael Stadelmann
Präsidentin Cham Tourismus	Sara Hübscher
Denkmalpflege (Kanton Zug)	Oliver Tschirky
Vertreter Kanton Zug: Tiefbauamt	Martin Gätzi (GPL UCH)
Bauingenieur dipl. FH/SIA/SVI, MAS Wirtschaftsingenieur	Emch+Berger WSB AG Hanspeter Käppeli
Verfahrensbegleitung	Brandenberger+Ruosch AG Dominique Honauer (Moderation)
Verfahrensbegleitung zur Vorprüfung	Brandenberger+Ruosch AG Yara Altenburger

3.7 Termine und Fristen

Für die Durchführung des Verfahrens sind nachfolgenden Termine und Fristen vorgesehen:

Projektwettbewerb

Bewerbungsende für Präqualifikation	11.02.2022
Jurierung Präqualifikation	07.03.2022
Versand Programm und Unterlagen	31.03.2022
Startveranstaltung und Begehung	04.04.2022
Schriftliche Fragebeantwortung	29.04.2022
Abgabe der Wettbewerbsbeiträge	08.07.2022
Jurierung Projektwettbewerb	12.09.2022
Ausstellung	März 2023

4 Beurteilungskriterien

4.1 Präqualifikation

4.1.1 Vorprüfung

Die Vorprüfung in der Präqualifikation wurde durch die Brandenberger+Ruosch AG durchgeführt.

- Fristgerechte Abgabe
- Prüfen der Referenzen
- Zulassungskriterien
- Vollständigkeit der Unterlagen

4.1.2 Beurteilung

Die Präqualifikation erfolgte durch das Preisgericht gemäss den nachfolgenden Eignungskriterien:

Eignungskriterien	Gewichtung
Leistungsfähigkeit der federführenden Firma	5 %
Referenzen der federführenden Firma von Aussenräumen im städtebaulichen Kontext	35 %
Referenz für die Kompetenz der federführenden Schlüsselperson, mit ähnlichen Nutzungsanforderungen eine anspruchsvolle Gestaltung im städtebaulichen Kontext zu entwerfen, projektieren und zu realisieren, wie auch für Erfahrung in Mitwirkungsverfahren	20 %
Referenzen der Firmen für Städtebau / Architektur oder Landschaftsarchitektur	20 %
Referenzen der Firma für Verkehrsplanung	20 %

Die Bewerbungen wurden durch das Preisgericht anhand der Eignungskriterien beurteilt. Jedes Kriterium wurde mit Hilfe einer Notenskala bewertet. Die Summe der gewichteten Noten ergab die Wertung. Es wurde die nachfolgende Notenskala verwendet:

- Note 1: keine Angaben, ohne Aussagekraft
- Note 2: ungenügend, die Anforderungen weitgehend nicht erfüllt
- Note 3: gut, die Anforderungen erfüllt
- Note 4: sehr gut, die Anforderungen teilweise übertroffen
- Note 5: ausgezeichnet, innovativ, weit über den Anforderungen

4.2 Projektwettbewerb

4.2.1 Vorprüfung

Die Vorprüfung im Projektwettbewerb wurde durch die Brandenberger+Ruosch AG gemäss den folgenden Kriterien durchgeführt:

- Fristgerechte Abgabe
- Anonymität
- Vollständigkeit der Unterlagen

4.2.2 Beurteilung

Die gewählten Beurteilungskriterien legten aus einer Gesamtsicht heraus Wirkungen bzw. Qualitäten und Defizite der Projekte offen. Die Reihenfolge enthielt keine Wertung bzw. Priorität.

Beurteilungskriterien

Projektidee / Gestaltung	<p>Vision, Identität und Ausstrahlung</p> <p>Städtebauliche Qualität der Gesamtlösung (Massstäblichkeit, Eingliederung und Bezug zur heutigen und künftigen Struktur)</p>
Nutzung / Funktionalität	<p>Funktionsnutzen und Qualität der Aussenräume</p> <p>Organisation und Logistik (beispielsweise Auf- und Abbau für Events und Vereinsnänsse, Nutzung von Synergien, leistungsfähige und konfliktfreie Personenströme)</p> <p>Zweckmässigkeit sowie Flexibilität der Nutzflächen (bspw. Möglichkeit für Parallelnutzungen)</p> <p>Durchlässigkeit des Langsamverkehrs</p> <p>Zweckmässigkeit der Erschliessung</p> <p>Einhaltung der Normen und Gesetzen</p>
Etappierbarkeit	Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsströme und Nutzungen
Kosten / Wirtschaftlichkeit	Kosten-Nutzen-Verhältnis bezüglich Investitions-, Unterhalts- und LifeCycle-Kosten
Nachhaltigkeit	Effizienz in Bezug auf den Material-, Energie- und Wasserverbrauch sowie langlebige Grünräume

5 Präqualifikation

Das Preisgericht sowie die Experten der Brandenberger+Ruosch AG tagten am 12.09.2022 im Kultur- und Kongresszentrum Lorzensaal (Seesaal) am Dorfplatz 3 in 6330 Cham. Daniel Frischkopf und Alice Holenstein waren an der Präqualifikation nicht oder nur teilweise anwesend.

5.1 Vorprüfung

Die Bewerbungen gingen bis am 11.02.2022 fristgerecht und vollständig bei der Brandenberger+Ruosch AG ein und wurden daraufhin wertungsfrei auf folgende Kriterien geprüft:

- Einhaltung der Termine und Vollständigkeit der Unterlagen
- Aussagekräftige und korrekte Referenzen
- Allgemeine Zulassungskriterien, wie z.B. Teamzusammensetzung, Standort usw.

Es wurden alle Bewerbungen durch das Preisgericht zur Präqualifikation zugelassen.

5.2 Teilnehmende

Bewerbungen als Projektteam

Team 1	Goldrand GmbH, Eggenspieler Architekten AG, AKP Verkehrsingenieure AG, ZEITRAUM Planungen AG
Team 2	Hager Partner GmbH, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, B3 Brühwiler AG
Team 3	Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Yellow Z - Urbanism Architecture AG, Schneiter Verkehrsplanung AG, d-lite lichtdesign grünhage + ziegler, sofa*p Soziologie für Architektur und Planung
Team 4	Exträ Landschaftsarchitekten AG, Leismann AG, Kontextplan AG
Team 5	Lorenz Eugster Landschaftsarchitekten AG, BHSF Architekten GmbH, Metron Verkehrsplanung AG
Team 6	Studio Vulkan Landschaftsarchitekten AG, bechtoldkrass space&options, IBV Hüsler AG, Barbara Emmenegger Soziologie&Raum

Bewerbungen für die Wildcard

Bei der Wildcard-Teilnahme konnten in den Bereichen Landschaftsarchitektur oder Städteplanung weniger umfangreiche Referenzen, Wettbewerbsbeiträge oder Master-, Diplom- und Studienarbeiten als Referenzprojekte eingereicht werden.

Team 7	Skala GmbH, Mentha Architekten GmbH, AKP Verkehrsingenieure AG
Team 8	SIMA Breer GmbH, RAUM404 GmbH, Raum 8vier GmbH
Team 9	Eder Landschaftsarchitekten BSLA, Atelier Marco Duarte Architekten GmbH SIA SWB, Rombo GmbH

5.3 Jurierung Präqualifikation

Um die Bewerbungen so effizient wie möglich kennenzulernen, wurde das Preisgericht in vier Gruppen unterteilt, damit sich diese gezielt auf die ausgewählten Teams fokussieren konnten.

Die Gruppen besichtigten in einem ersten Rundgang die ihnen zugeteilten Team-Projekte und stellten diese der restlichen Jury anschliessend vor. Es fand eine erste Beurteilung in Form eines Austausches statt. In die Bewertung flossen nur die definierten Beurteilungskriterien ein; eine zusätzliche Einschätzung der Team-Projekte aufgrund bisheriger Erfahrungen der Prüfenden beeinflusste die Beurteilung nicht.

Die Jurymitglieder diskutierten die vergebenen Punkte aus der Vorab-Bewertung des Jurypräsidenten und passten die Noten vor allem im direkten Vergleich der Fachbereiche an.

Vor der Konsolidierung der zum Projektwettbewerb zuzulassenden Teams wurden zwei Rückkommensanträge gestellt. Die beiden Teams 1 und 2 wurden noch einmal im direkten Vergleich gegenübergestellt. Die Bewertung wurde nach einer sachlichen Diskussion nicht verändert. Die Teams 4 und 2 wurden noch einmal im direkten Vergleich gegenübergestellt. Die Bewertung des Teams 4 wurde daraufhin leicht angehoben.

Die Jury entschied sich für die folgenden Teilnehmer am Projektwettbewerb:

Ausgewählte Teams für den Projektwettbewerb

Team 1	Goldrand GmbH, Eggenspieler Architekten AG, AKP Verkehrsingenieure AG, ZEITRAUM Planungen AG
Team 3	Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Yellow Z - Urbanism Architecture AG, Schneiter Verkehrsplanung AG, d-lite lichtdesign grünhage + ziegler, sofa*p Soziologie für Architektur und Planung
Team 5*	Lorenz Eugster Landschaftsarchitekten AG, BHSF Architekten GmbH, Metron Verkehrsplanung AG
Team 6	Studio Vulkan Landschaftsarchitekten AG, bechtoldkrass space&options, IBV Hüsler AG, Barbara Emmenegger Soziologie&Raum
Team 8 (<i>Wildcard</i>)	SIMA Breer GmbH, RAUM404 GmbH, Raum 8vier GmbH

*Team 5, Lorenz Eugster Landschaftsarchitekten AG, BHSF Architekten GmbH, Metron Verkehrsplanung AG verzichtet auf die Teilnahme am Projektwettbewerb.

6 Projektwettbewerb

Anlässlich der Jurierung für den Projektwettbewerb tagten das Preisgericht sowie das Expertenteam der Brandenberger+Ruosch AG am 12.09.2022 im Kultur- und Kongresszentrum Lorzensaal am Dorfplatz 3 in 6330 Cham. Daniel Frischkopf und Oliver Tschirky waren entschuldigt.

6.1 Teilnehmende

Team-Beiträge

Team 1	CHAMÄLEON
Team 2	CHOM JETZT!
Team 3	PARKSTADT
Team 4	CHAM BRUMMT

6.2 Vorprüfung

Die Bewerbungen sind firstgerecht und vollständig, bis am 08.07.2022 bei der Brandenberger+Ruosch AG eingegangen und wurden daraufhin wertungsfrei auf folgende Kriterien geprüft:

- Einhaltung der Termine und Vollständigkeit der Unterlagen
- Wahrung der Anonymität
- Allgemeine Zulassungskriterien

Es wurden alle Bewerbungen durch das Preisgericht zum Projektwettbewerb zugelassen. Der Vorprüfungsbericht wurde von der Jury unter Berücksichtigung einer Korrektur beim Team-Projekt «Parkstadt Cham» einstimmig genehmigt.

6.3 Expertenbeurteilung

Die Experten präsentierten dem Preisgericht in Vorbereitung auf die Jurierung ihre persönliche sowie fachliche Einschätzung der Projekte hinsichtlich des Umwelt- und Naturschutzes, der Raumplanung sowie der Verkehrsplanung und der Kosten. Dabei erläuterten sie sowohl das Potenzial der einzelnen Projekte als auch besonders kritische Aspekte, welche die Anforderungen der jeweiligen Expertengebiete nicht erfüllen.

Die Vorprüfenden empfahlen dem Preisgericht, alle Bewerbungen für den Projektwettbewerb zuzulassen.

6.4 Jurierung Projektwettbewerb / Siegerprojekt

Um die Bewerbungen so effizient wie möglich vertieft zu beurteilen, wurde das Preisgericht in vier Gruppen unterteilt, damit sich diese gezielt auf die ihnen zugeteilten Projekte fokussieren konnten.

Die Gruppen hoben in einem ersten Beurteilungsrundgang die Qualitäten der ihnen zugeteilten Team-Projekte hervor und gaben ihre Empfehlung ab, ob das jeweilige Projekt weiterkommen soll. Nach einer kurzen Diskussion im Plenum beschloss die Jury, alle vier Team-Projekte in die 2. Beurteilungsrunde mitzunehmen.

In der 2. Beurteilungsrunde wurden die einzelnen Team-Projekte detailliert durchleuchtet und insbesondere kritische Punkte diskutiert, woraus wichtige Erkenntnisse resultierten.

Nachdem Vertretende des Preisgerichts kurz ihre Einschätzung mitgeteilt hatten, folgte eine erste Abstimmungsrunde, in welcher im Sinne einer Erfassung der Stimmungslage sämtliche Jurymitglieder sowie Expertinnen und Experten für ein Projekt als Siegerprojekt stimmen konnten. Daraus resultierte das folgende Abstimmungsergebnis:

Projekt	Anzahl Stimmen
Team Projekt «Parkstadt Cham»:	0
Team Projekt «Cham brummt»:	2
Team Projekt «Chom jetzt!»:	10
Team Projekt «Chamäleon»:	5

Aus einer zweiten Abstimmungsrunde, in welcher nur noch die stimmberechtigten Fach- und Sachpreisrichter abstimmen durften, resultierte das folgende Abstimmungsergebnis (bei 1 Abwesenheit):

Projekt	Anzahl Stimmen
Team Projekt «Parkstadt Cham»:	0
Team Projekt «Cham brummt»:	1
Team Projekt «Chom jetzt!»:	9
Team Projekt «Chamäleon»:	2

Aufgrund des eindeutigen Abstimmungsergebnisses erklärte die Jury das Team-Projekt «Chom jetzt!» zum Siegerprojekt.

Aufgrund der evaluierten Schwachpunkte des Siegerprojektes definierte die Jury des Weiteren die folgenden Weiterbearbeitungsthemen für eine Überarbeitung vor der öffentlichen Ausstellung:

- Aufarbeitung der Mängel bezüglich Klimatauglichkeit und Natur
- Miteinbezug/Planung von verschiedenen Naturräumen (unter Berücksichtigung der Biodiversität)
- Gelbe Flächen auf der Planungsskizze: Delegation entsprechender Aufgaben an die Gemeinde
- Organisation einer neutralen Begleitgruppe, welche die Gemeinde unterstützt
- Eventuell Schaffung eines Qualitätssicherungsgremiums seitens der Gemeinde

Für die Preisvergabe beschlossen die stimmberechtigten Jurymitglieder einstimmig (12 : 0 : 0 bei 1 Abwesenheit), die Preissumme von CHF 120'000.- nicht nur unter drei Team-Projekten, sondern dem Abstimmungsergebnis entsprechend unter allen vier Team-Projekten wie folgt aufzuteilen:

Projekt	Preisgeld
Team Projekt «Chom jetzt!»:	CHF 38'000.-
Team Projekt «Chamäleon»:	CHF 34'000.-
Team Projekt «Cham brummt»:	CHF 28'000.-
Team Projekt «Parkstadt Cham»:	CHF 20'000.-

Weiter empfahl die Jury den Gemeindevertretenden, die Realisierung nicht in zu vielen Etappen, sondern in einem Zug, jedoch nachhaltig zu planen.

7 Rangierte Projekte: Projektverfassende und Beschrieb der Projekte

Im Projektwettbewerb AAZ Cham wurde anlässlich der neu geplanten Umfahrung Cham–Hünenberg, die Redimensionierung des Strassenraumes im Dorfzentrums von Cham ausgeschrieben. Der Wettbewerbsjury war es von Anfang an bewusst, dass der zu wählende und zur Weiterbearbeitung vorzuschlagende Projektbeitrag nicht einer vollumfänglich bis ins Detail ausgearbeiteten Lösung entsprechen würde. Vielmehr war ein starkes Konzept mit einer klaren Struktur gefragt, welches als Grundlage für die öffentliche Mitwirkung in Cham dient. Die noch vertieft auszuarbeitenden Bereiche sind gemeinsam in einem partizipativen Verfahren weiterzuentwickeln. Das gewinnende Wettbewerbsteam soll sodann die Bereitschaft aufzeigen, mit der Chamer Bevölkerung in einen aktiven Dialog zu treten.

Die Platzgestaltung war in allen Beiträgen mit einer hohen Priorität behandelt worden. Die Plätze haben zweifellos eine wichtige räumliche Wirkung in Cham. Die Strassengestaltung und die funktionierende Strassenführung als eigentliche Wettbewerbsaufgabe kamen dabei aber teilweise etwas zu kurz. Allgemein kann ebenfalls festgehalten werden, dass für ein lebendiges und funktionierendes Cham das Parken im Zentrum eine hohe Wichtigkeit besitzt. Diese Möglichkeiten wurden nicht in allen Projektbeiträgen gleich vertieft bearbeitet. Der vielseitige Ansatz einer Schwammstadt wurde zwar bei einigen Projektideen skizziert, aber nicht schlüssig weiterbearbeitet. Zudem wurden in den Projektvorschlägen auch die Themen einer nachhaltigen Entwässerung eher vernachlässigt.

Die Jury lernte bei der Beurteilung der Beiträge, dass das Behindertengleichstellungsgesetz gerade im öffentlichen Raum sehr ernst genommen werden muss. Die Differenzierung von geh-, seh- oder hörbehinderten Menschen muss dabei besonders betrachtet werden. Eine weitere Erkenntnis in Bezug auf das gesamtheitliche Denken war, dass Prämissen wie Strassenraum, Plätze, Entwässerung, Nachhaltigkeit und sozialverträgliches Leben nicht in der gleichen Wichtigkeit bearbeitet werden können. Es braucht dabei einen Fokus auf ein paar übergeordnete Punkte.

Mit dem Team «Chom jetzt!» wurde das vielversprechendste Team berücksichtigt, bei welchem sich die Jury sicher ist, dass die Visionen von Cham umgesetzt werden können. Die Idee von «Chom jetzt!» funktioniert gut für Cham. Die eher nüchternen wirkenden Strassenräume und die Themen der Nachhaltigkeit müssen in den weiter auszuarbeitenden «Kleinoden» noch gezielt gestärkt werden.

Nachfolgend werden die vier rangierten Projekte dokumentiert und beschrieben. Die Reihenfolge entspricht dem Rang des Projektteams.

7.1 Team 2 – CHOM JETZT!

1. Rang / 1. Preis**Preis: CHF 38'000.-**

LandschaftsarchitekturGoldrand GmbH
Eichstrasse 29
8045 Zürich

Adrian Ulrich

ArchitekturEggenspieler Architekten AG
Nordstrasse 1
6300 ZugChristoph Eggenspieler
Lukas Kosit**Verkehrsplanung**AKP Verkehrsingenieure AG
Habsburgerstrasse 26
6003 LuzernAdrian Leuenberger
Andreas Kaufmann**Städtebau**ZEITRAUM Planung AG
Hirschmattstrasse 25
6003 LuzernDaniel Stalder
Patrick Bachmann
Christina Megias

CHOM JETZT!

Goldrand GmbH Landschaftsarchitektur, Zürich

Das Projekt basiert auf einem strategisch geschickt aufgebauten Entwurfskonzept. Mittels mehrerer Betrachtungsebenen werden die Themen Strassenraum, tiefer liegende Platzräume, «Perlen und Nischen» als Raumaschen und strassenbegleitende, flexible Module in gestalterischen Schichten übereinander gelagert und zu einem neuen Zielbild gefügt. Die Vorgehensweise verschafft dem Ort nicht in erster Linie ein abschliessend entworfenes Gesamtprojekt, sondern vielmehr eine robuste Struktur für die weitere Entwicklung. Als Basis für die phasengerechte Präzisierung der technischen Aspekte und eine umfassende Integration der Anliegen aus REK und Richtplan sowie eine angemessene Partizipation der Interessengruppen bleibt für die Umsetzung die erforderliche, grosse Flexibilität bestehen. So kann das übergeordnete Bild schrittweise mit allen Beteiligten umgesetzt werden.

«CHOM JETZT!» besticht durch ein sehr solides Bild für die Hauptaufgabe des Projekts im unmittelbaren Strassenraum. Als übergeordnetes Gestaltungselement begleiten geschickt gewählte seitliche Betonbänder den gesamten Strassenraum. Sie integrieren die unterschiedlichsten Anforderungselemente, erlauben bedürfnisgerechte Ausformulierungen und vereinfachen insgesamt die Orientierung. Durch die einheitliche Ausführung vermögen die Elemente die spinnenartige Strassenfigur zu einem einheitlichen Bild zusammenzuführen. Der Anfang und das Ende der Betonbänder signalisieren dabei den Übergang zum autoarmen Zentrum. Die Gliederung in Abschnitte erlaubt es, mikro-lokale Bedeutungen und Bezüge hervorzuheben, und verspricht eine differenzierte Lesbarkeit des kontinuierlichen Strassenraumes.

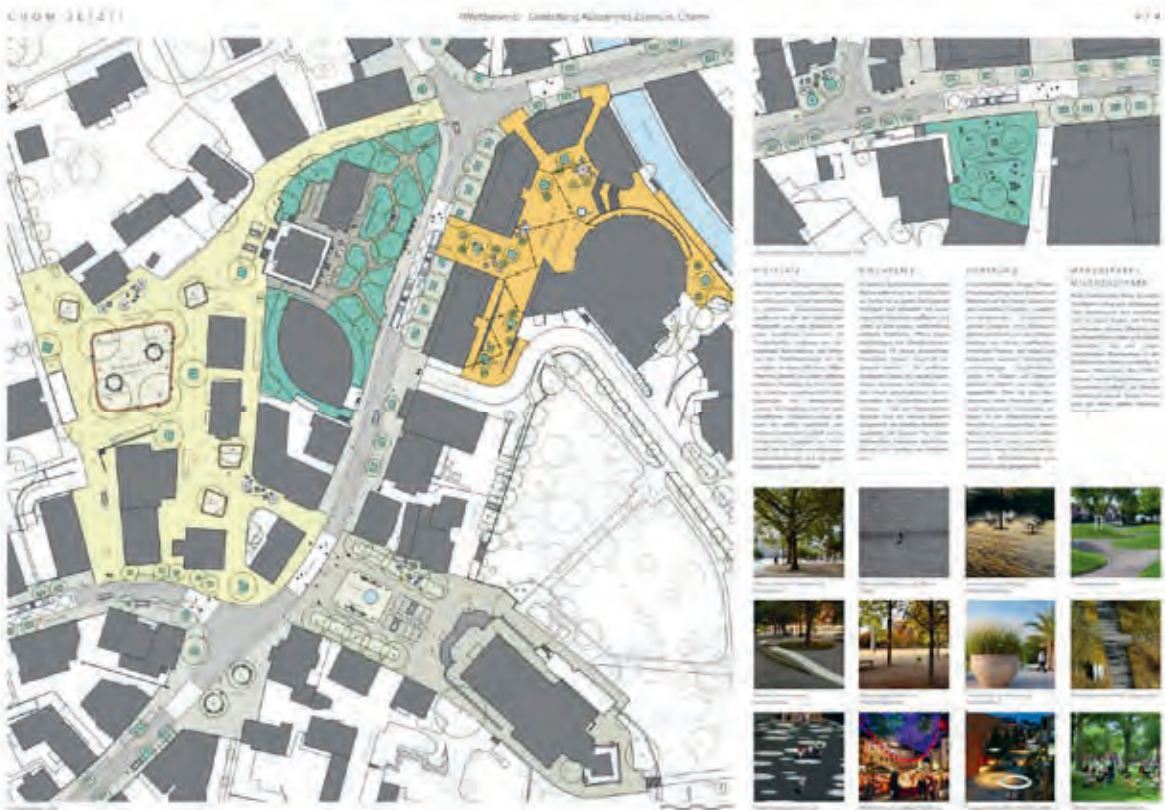
Aufbauend auf der reduzierten Fahrbahnbreite von 6.50 m, welche mit 60 cm breiten Betonbändern optisch noch weiter reduziert wird, entsteht eine auf das gewünschte Geschwindigkeitsniveau von Tempo 30 abgestimmte Erscheinung, welche für alle Verkehrsteilnehmenden eine angenehme und sichere Situation schafft. Dort wo grössere Querungsbedürfnisse oder Bushaltestellen vorhanden sind, verbreitert sich das Betonband quer über die Strasse. Der grosszügige Seitenbereich wird dabei immer bei den strassenbezogenen Nutzungen angeordnet. So werden die Begegnungsräume insgesamt gefördert und die Erdgeschossnutzungen gezielt unterstützt. Darüber hinaus ist der Seitenbereich beidseitig gleichmässig verteilt.

Die Seitenbereiche werden als eine Art Funktionsband ausgebildet und integrieren wo immer möglich seitliche Baumreihen. Die regelmässige Setzung der strassenbegleitenden Bäume widerspiegelt die übergeordnete Bedeutung, ohne in einen ortsfremden Monumentalismus zu verfallen. Die Abstände sind so gewählt, dass der Zwischenraum bedarfsabhängig sinnvoll genutzt werden kann für die Parkierung, Nutzung durch das Gewerbe oder für spezielle Anlässe. Ein sinnfälliges Reglement im Umgang mit diesen Flächen ist aus Sicht der Jury zwingend zu erstellen, ist doch der Anspruch auf die Raumnutzung hoch und gegen den Druck der Parkierung zu verteidigen, um das Dorfbild vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Attraktiv und für den vielgestaltigen Charakter des Dorfkerns tragend ist das Konzept zur Ausformulierung von deutlich unterscheidbaren Plätzen mit verschiedenen Angeboten (Perlen und Kleinode). Dabei bleibt der Entwurf im Einzelnen jedoch noch zu allgemein. Insbesondere wird verpasst, aufzuzeigen, welchen Beitrag sie zu den übergeordneten Themen Stadtklima und Biodiversität leisten können. Gerade in Ergänzung zum intelligent konzipierten, atmosphärisch aber eher nüchternen Strassenraum sollten reichhaltigere, sinnliche Rückräume zusammen mit der vorgeschlagenen Integration der privaten Anstösser die räumlichen, ökologischen und gestalterischen Potenziale besser ausschöpfen.

Letztlich überzeugt «CHOM JETZT!» als strukturelle Ausgangslage für die Neugestaltung des Ortszentrums von Cham und verspricht durch die verhältnismässige Offenheit in der Detailausgestaltung grosse Bereitschaft für eine Weiterführung des Diskurses innerhalb der Gemeinde und mit Dritten. Im Sinne einer weissen Leinwand ermöglicht das robuste Konzept, darauf aufzubauen und die zahlreichen, in ihrem Ausdruck heterogenen Räume zu verbinden. Leider verpassen es die Projektautorinnen und -autoren, die im Projekt begründete, mögliche Reichhaltigkeit und Poesie der Perlen und Kleinode angemessen darzustellen.

Das beschriebene Potenzial nicht nur herzustellen, sondern mit dem nötigen Ehrgeiz in der Umsetzung auch aktiv zu fördern und zu nutzen, bleibt die Aufgabe aller Beteiligten für die Vertiefung und Umsetzung des Projekts heute und in Zukunft.



7.2 Team 1 – CHAMÄLEON

2. Rang / 2. Preis**Preis: CHF 34'000.-**

LandschaftsarchitekturWestpol Landschaftsarchitektur GmbH
Hammerstrasse 123
4057 BaselAndy Schönholzer
Anna Müller
Karoline Hillger

Städtebau / ArchitekturYellow Z – Urbanism Architecture AG
Seestrasse 367
8038 ZürichAndreas Nütten
Michael Koch
Seline Grüter
Asya Petkova

VerkehrsplanungSchneiter Verkehrsplanung AG
Aeugstenstrasse 5
8755 Ennenda

Marc Schneiter

WeitereLichtplanung: d-lite lichtdesign grünhage + ziegler
Grubenstrasse 19
8045 ZürichGuido Grünhage
Pia ZieglerSoziologie: sofa*p Soziologie für Architektur und
Planung
Elisabethenstrasse 43
8004 ZürichChristina Schumacher
Stephanie Hering

CHAMÄLEON

Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

Die Projektautorinnen und -autoren schlagen ein Konzept vor, das differenziert auf die unterschiedlichen kontextuellen Gegebenheiten und funktionellen Anforderungen im Zentrum von Cham reagiert. In einer fundierten ortsbaulichen Analyse werden Identitäten und Bedeutungen benannt, die als Basis und Grundordnung des Vorschlags verwendet werden. Für die identifizierten Strassenabschnitte und Plätze werden funktionale und gestalterische Vorschläge ausgearbeitet und zu einem feinen und vielschichtigen Bild verdichtet.

Für den zentralen Strassenraum werden vier unterschiedliche «Typen» definiert, die bis auf Typ 1 – das historische Zentrum – wiederholt angewandt werden. In der Folge entstehen abwechslungsreiche Strassenräume mit individuellen Identitäten. Mit der Besetzung der Mitte – «Grüne Mitte» im Bereich Neudorf und beim Mandelhof – entstehen klar lesbare Strassenabschnitte. Im Bereich des Mandelhofs ist die Anordnung des grünen Mittelbereichs nachvollziehbar, da dort wenige Querbeziehungen bestehen. Beim Neudorf entsteht mehr eine Trennung als die erwünschte Verbindung der Strassenseiten. Die gewählten Fahrbahnbreiten von 6.50 m in den Abschnitten ohne Mittelstreifen und Fahrstreifenbreiten von 4.50 m bei den Mittelstreifen entsprechen den Anforderungen einer sicheren Veloführung.

Ergänzt und überlagert wird die Konzeption im Strassenraum mit den Plätzen und den Wegverbindungen in der «2. Reihe». Der Vorschlag mit den Verbindungen «Spangen» der verschiedenen am Autoarmen Zentrum angrenzenden Plätze stärkt das heute schon vorhandene sekundäre Fusswegnetz in Cham. An den richtigen Stellen werden Querungen des Strassenraums angeboten, die eine grösstmögliche Vernetzung unterstützen und bis an den Bahnhofplatz und den Villettepark reichen. Die wichtigen Plätze haben unterschiedliche Nutzungsprofile, einen einladenden Charakter und schaffen Raum für unterschiedliche Aktivitäten und Nutzergruppen. Die konsequente Einbindung der Platzsituationen und Wegverbindungen zeigt ein sehr differenziertes Bild des neuen Zentrums und vernetzt die vorhandenen Räume über das entlastete Zentrum hinweg. Die individuellen Ausgestaltungen steigern zwar die hohe Komplexität der unterschiedlichen Bausteine, verunklären dadurch aber die Orientierung im Dorfzentrum.

Aussagen zum Aspekt Klimawandel (Retention und Versickerung!) sowie zur Artenwahl der Pflanzungen (Biodiversität!) sind im Projektansatz nicht detailliert durchgearbeitet.

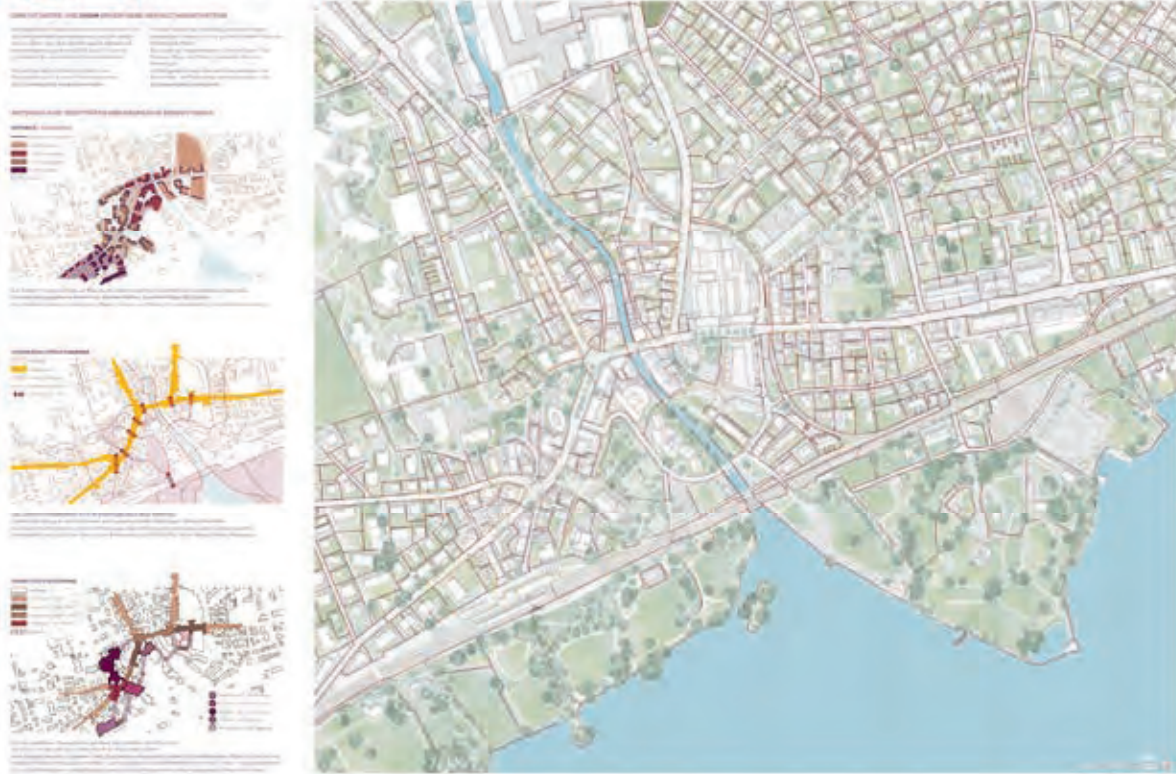
Mit dem Projekt «CHAMÄLEON» wird ein Vorschlag ausgearbeitet, der auf die vielfältigen Charaktere der ortsbaulichen Entwicklung von Cham reagiert und diese in einen fein abgestimmten Zusammenhang stellt. Der situative Umgang kreiert einen Baukasten, der auf unterschiedlichen Betrachtungsebenen eine interessante und vielfältige Entwicklung im Zentrum von Cham anbietet. Insgesamt empfindet das Beurteilungsgremium die angebotene Heterogenität an Lösungsvorschlägen als zu «kaleidoskopartig».

Durch die situative Betrachtung und seinen baukastenartigen Aufbau vermag das Konzept in seiner Vielfalt zwar zu faszinieren, kann aber die gewünschte Identität und Klarheit nicht aufbauen. Durch die wechselnden Strassenquerschnitte wird insbesondere die Navigation und Orientierung erschwert und deren Wirksamkeit im Strassenverlauf angezweifelt. In der Gesamtheit reagiert der Vorschlag zu differenziert auf die unterschiedlichen Anforderungen im Zentrum von Cham.

CHAMÄLEON

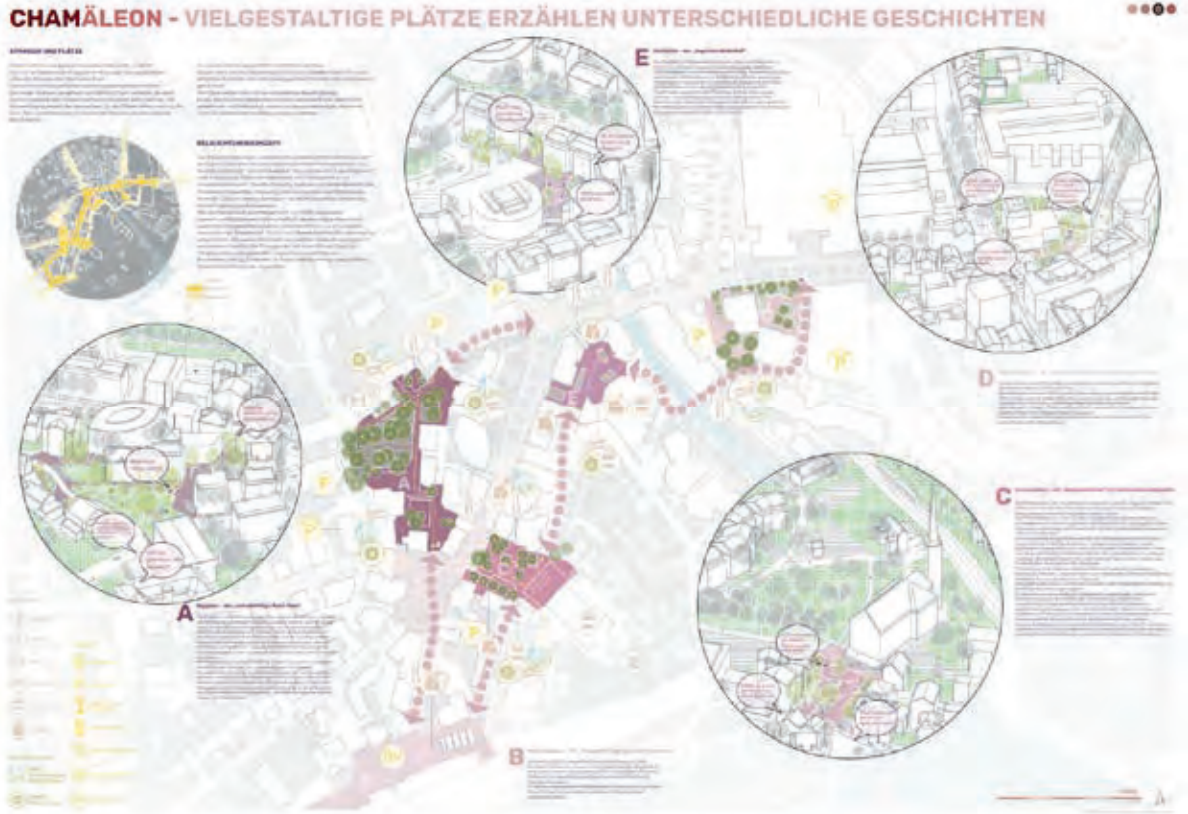
Westpol Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

CHAMÄLEON – DURCHFAHRTSSTRASSE WIRD STADTRAUM



CHAMÄLEON – ABWECHSLUNGSREICHE STRASSENÄUME MIT EIGENEN IDENTITÄTEN





7.3 Team 4 – CHAM BRUMMT

3. Rang / 3. Preis**Preis: CHF 28'000.-**

LandschaftsarchitekturSIMA | BREER GmbH
Lagerplatz 21
8400 WinterthurRolf Heinrich Breer
Christine Sima
Ramin Züllig
Cincia Cappelbo
Chriciten Sima

Städtebau / ArchitekturRAUM404 GmbH
Herbartstrasse 3
8004 Zürich

Oscar Busan

VerkehrsplanungRaum8vier GmbH
Lagerplatz 21
8400 Winterthur

Thomas Spörri

CHAM BRUMMT

SIMA | BREER GmbH

Die Teamarbeit schlägt einen minimal ausgestalteten Strassenquerschnitt vor, der in den seitlichen Räumen einen maximalen Spielraum erreichen will. Das Prinzip des vorgeschlagenen einfachen Strassenkonzeptes dehnt sich richtigerweise bis zum Bahnhof aus. Neben der Hauptachse identifiziert die Analyse eine gesellschaftliche, ökologische und verkehrliche Aufgabe. Die Jury schätzt die breite Sichtweise und den gleichmässigen Einbezug aller Themenbereiche in die Konzeption.

Durch die reduzierte Fahrbahn wird im Strassenquerschnitt dort Raum geschaffen, wo sich die Fussgänger/-innen bewegen. Es entsteht «der Flaneur», ein seitliches, multifunktionales Raumband: Mit der konsequent durchgezogenen, minimalen Fahrbahnbreite von 6.50 m wird seitlich gut nutzbarer Grünraum geschaffen. Die Fahrbahnbreite entspricht den Vorgaben und unterstützt das geplante, reduzierte Geschwindigkeitsregime Tempo 30 im Zentrum von Cham.

Mit der Gestaltung wird auch eine Identifikation über das ganze Zentrum verfolgt. Die verschiedenen Orte sollen ihre Eigenheiten haben und dennoch zusammengehören. Mit Trittsteinen werden zudem Schlüsselstellen identifiziert, die diesen Zusammenhalt herbeiführen und stärken. Der Ideenreichtum der Arbeit ist bemerkenswert und lässt eine konsequente Grundhaltung erkennen. Allerdings fallen in den Details beim Zusammenwirken von Verkehr, Ökologie und gesellschaftlichen Aspekten viele Unstimmigkeiten auf.

Auf der Süd- und Nordseite der Strasse – in der sogenannten ersten Reihe – entsteht ein grosszügiges grünes Band, das den Gehbereich abtrennt. Es ist jedoch nicht in allen Abschnitten nachvollziehbar, weshalb die grosszügige Seite teilweise von den strassenbezogenen Nutzungen abgewandt ist, und es fehlt teilweise ein plausibles Zusammenwirken von Zentrumsverkehr, Strasse, Vorräumen und Adressierungen. Vielleicht liegt dies an einer mangelnden präziseren Vertiefung an den einzelnen Örtlichkeiten. Etwas unüberlegt ist auch die kostspielige Materialisierung der Oberflächen mit einer Natursteinpflasterung, welche die Arbeit im Quervergleich zu anderen Projekten zur teuersten Lösung macht.

Die Vorschläge für die Platzgestaltungen und die entsprechenden Nutzungsvorstellungen lassen zu viele Fragen offen und bleiben undifferenziert. Es mag an der etwas unpräzisen Konzeption liegen oder an den dazugehörigen Darstellungen, dass die Lösungsvorschläge zu allgemein und zu generisch wirken. Die ungenügende Ausformulierung von Nutzungsvorstellungen und räumlichen Funktionen schwächt das an sich interessante, interdisziplinäre Denken.

Nicht erkennbar ist der Übergang zum Autoarmen Zentrum von Cham. Die geplanten «Pforten» sind räumlich nicht bezeichnet. Dafür gibt es viele prinzipielle Informationen zu Ausgestaltungsthemen im Detailbereich. Das regt an, müsste aber funktional weitergedacht werden. So kommen bei den Überlegungen zur Strassenentwässerung Zweifel an der Funktionalität und Gebrauchstauglichkeit auf: Sind die Wassereinlässe und das „Chamer Bord“ für Velos befahrbar oder werden sie zu einem Gefahrenmoment? Es gilt auf alle Fälle zu beachten, dass eine unkontrollierte Strassenentwässerung mit direkter Einleitung zur Versickerung problematisch ist (Salzeintrag, Schwebestaub, Verschmutzung, Havariefall).

Insgesamt wird mit der Arbeit eine sehr schöne, etwas idealisierende Vision für Cham aufgezeigt. Neben der textlich breit umschriebenen Sichtweise sind die relevanten Orte und Schlüsselstellen identifiziert. Auch die Hierarchie der Räume (erste und zweite Reihe) wird erkannt und ausgewertet. Bei den Plätzen und deren Ausgestaltung bleibt die Arbeit allerdings zu unpräzise und etwas indifferent. Eine klarere Haltung zum Alltagszweck, zur jahres- und tageszeitlichen Funktion wird vermisst. Insbesondere fehlt ein Bezug der Gestaltung zur vorgeschlagenen Funktion und zur örtlichen Architektur. Dadurch bekommt der gute Grundgedanke eine Undifferenziertheit und wirkt in der Bearbeitung etwas unfertig. Die ausgedehnten Grünzüge entlang der Strassen müssten funktional und räumlich besser verortet sein. Die Arbeit trägt aber eine vielversprechend vernetzte Denkweise in sich. Die gestalterische Umsetzung dieser Denkweise nimmt hier einen lobenswerten Anfang, auch wenn das Projekt noch etwas unreif wirkt.

CHAM BRUMMT
SIMA | BREER GmbH

CHAM BRUMMT **EINE REALE VISION FÜR DAS AUTOARME ZENTRUM CHAM** ■■■

Kernstadt

Kernstadt (Lage)

Das neue parisierte Teilfeld

Kernstadt

Kernstadt (Lage)

CHAM BRUMMT **CHAMER FLANEUR** ■■■

Kernstadt

Kernstadt (Lage)

Das neue parisierte Teilfeld

Kernstadt

Kernstadt (Lage)

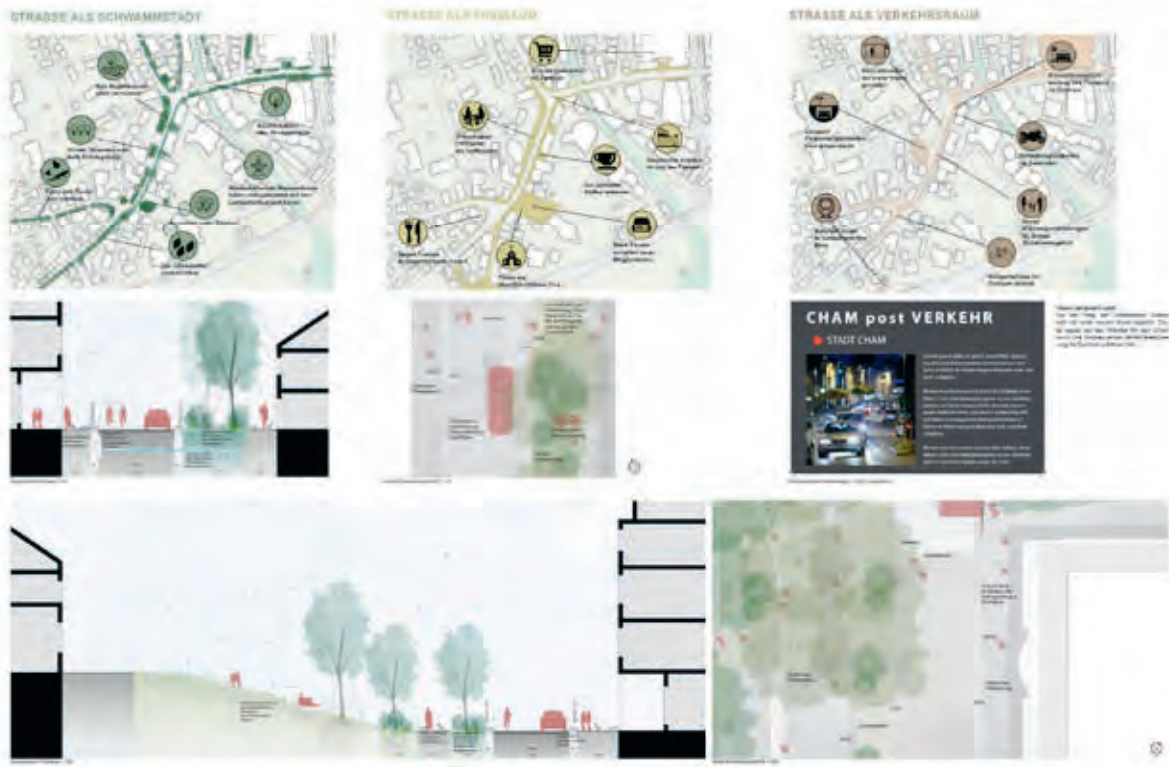
CHAM BRUMMT

CHAMER SEQUENZEN



CHAM BRUMMT

CHAMER BODEN



7.4 Team 3 – PARKSTADT

4. Rang / 4. Preis**Preis: CHF 20'000.-**

Landschaftsarchitektur

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
Vulkanstrasse 120
8048 Zürich

Dominik Bückers
Raphael Kleindienst
Jingfan Xue
Zoe Auberson

Städtebau / Architektur

bechtoldkrass space&options
Schützenstrasse 8a
76137 Karlsruhe

Philipp Krass
Martin Berchtold
Markus Kaltenbach

Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich

Luca Urbani
Janet Fasciati
Willi Hüsler

Weitere

Soziologie&Raum
Langstrasse 21
8004 Zürich

Barbara Emmenegger

PARKSTADT

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

Mit ihrem Projektansatz «Parkstadt» zeichnen die Verfasser/-innen das Bild einer durch und durch von Bäumen geprägten Vision für das Zentrum von Cham. Bäume stehen in der Strassenmitte, dominieren den Rigiplatz, adressieren den Bärenplatz, umrahmen den Kirchplatz, begleiten die sternförmig vom Zentrum ausgreifenden Strassenzüge. Mit so viel Grün in seiner Mitte verschmilzt das Dorfzentrum mit den Seeuferanlagen und nimmt selber parkartige Züge an.

So viel Grün ist visionär und verführerisch, denn wesentliche Forderungen des Klimawandels sind berücksichtigt (durchlässige Beläge, Schwammstadtprinzip, viel Schatten, hohe Biodiversität etc.).

Auf den zweiten Blick erweist sich das packende Narrativ allerdings als problematisch und gerät ins Stolpern: So viel Grün in der Strassenmitte braucht Platz und verdrängt Raum zu den Seiten hin – da wo er schlicht nicht vorhanden ist. Auch die generelle Umwandlung der Plätze in Baumhaine ist kritisch, weil sie angestammten Nutzungen (wie Markt, Fasnacht, Veranstaltungen) den Raum entzieht.

Seitens Verkehrsplanung wird bemängelt, dass die zwingende Positionierung der Pforten nicht abgebildet ist und dass die geforderten Parkplätze im Zentrum nicht ausgewiesen sind (ihre Verschiebung an periphere Standorte ist kein Ersatz für die geforderten und nötigen Parkplätze im Zentrum).

Problematisch ist auch der Strassenquerschnitt, weil die räumlichen Verhältnisse zu eng sind: Die Fahrbahnbreite von 3.50 m ist zum Überholen von Velos zu schmal und deshalb gefährlich (3.80 m wären aus Sicherheitsgründen nötig). Eine seitliche Verschlankung wäre wegen des engen Bestandsprofils nicht möglich und eine Beschneidung des mittigen Grün- und Sickerstreifens würde zulasten des Wurzelbereichs der Bäume und der Versickerung gehen. Im Weiteren werden die mangelnde Überfahrbarkeit der Mittelinsel, verschiedene Gehwegüberfahrten und die Materialisierung der Fussgängerquerungen mit Sickersteinen kritisiert.

Die «Raingardens» in Strassenmitte sind an sich ein sympathischer Ansatz für eine reduzierte Strassenentwässerung. Erfahrungen in Deutschland und Österreich weisen allerdings darauf hin, dass der direkte Salz-, Staub- und Öleintrag in den Wurzelraum der Bäume ohne Triagierung nicht funktioniert.

Aus sozialräumlicher Sicht wird der visionäre Ansatz mit viel Grün und angenehmem Mikroklima generell gewürdigt. Die angedachten Multifunktionsstreifen in den Seitenstrassen haben ein hohes Aneignungspotential für unterschiedlichste Bespielungen. Allerdings liegt der Grünstreifen in Strassenmitte eigentlich dort, wo er den Fussgänger/-innen am wenigsten bringt (weder Schatten noch Aufenthaltsqualität).

Bezüglich der voraussichtlichen Erstellungs- und Unterhaltskosten liegt das Projekt im obersten Drittel der eingereichten Projekte. Geschuldet sind die hohen Werte den vielen Bäumen und der Art der vorgeschlagenen Beläge.

Das Beurteilungsgremium würdigt insgesamt den visionären Charakter und das grüne Narrativ der «Parkstadt». In der verkehrlichen und technischen Durcharbeitung weist das Projekt allerdings deutliche Defizite auf, die im Rahmen der lokalen Gegebenheiten und Besonderheiten kaum zu beheben sind.

Einwohnergemeinde Cham
Abteilung Verkehr und Sicherheit

Dorfplatz 6

Postfach

6330 Cham

Telefon +41 41 723 87 81

E-Mail verkehr@cham.ch

www.cham.ch

Öffnungszeiten

Mo 8.00–11.45 / 13.30–18.00

Di–Fr 8.00–11.45 / 13.30–17.00

vor Feiertagen jeweils bis 16.30