



Einwohnergemeinde

Cham

Richtplan Verkehr und Strassenräume

RICHTPLANTEXT MIT ERLÄUTERUNGEN NACH ART. 47 RPV

Vom Gemeinderat für die informelle Mitwirkung freigegeben am: 23.8.2022

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein

Der Gemeindeschreiber: Martin Mengis

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: 30.5.2023

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein

Der Gemeindeschreiber: Martin Mengis

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug, den 22.12.2023

Der Baudirektor Florian Weber

Öffentliche Auflage

Publikation im Amtsblatt:

Nr.:

vom:

Ziffer:

Öffentliche Auflage auf der Gemeindekanzlei:

vom: 4. Oktober 2024

bis: 3. November 2024

Bescheinigung:

Der Gemeindeschreiber:

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeschreiber:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publikation im Amtsblatt:

Nr.:

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Ziffer:

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

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

futurafrosch

31099 – 2.7.2024

Inhalt	1 EINLEITUNG	3
	1.1 Anlass	3
	1.2 Neukonzeption Richtplanung	4
	1.3 Hintergrundinformationen zu Trends mit Auswirkungen auf die Mobilitätsformen	7
	1.4 Verbindlichkeit und Bestandteile	8
	1.5 Projektorganisation	10
	1.6 Revisionsablauf	10
	1.7 Informelle Mitwirkung	12
	1.8 Verweis auf die übergeordneten Vorgaben	13
	2 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	14
	3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN	15
	3.1 Gestaltung von Strassen und Plätzen	15
	3.2 Strassennetz und Parkierung	23
	3.3 Fussverkehr und öffentlicher Verkehr	26
	3.4 Veloverkehr	30
	4 ERGEBNIS DER KANTONALEN VORPRÜFUNG	33
	5 ERGEBNIS DER ÖFFENTLICHEN AUFLAGE	33
	6 BERICHTERSTATTUNG	34
	6.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung	34
	6.2 Sachpläne und Konzepte des Bundes	36
	6.3 Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben	40
	7 AUFHEBUNG BISHERIGEN RECHTS	41

Inhalt Dossier

- Richtplantext mit Erläuterungen nach Art. 47 RPV
- Richtplankarte Gestaltung von Strassen und Plätzen 1:8'500
- Richtplankarte Strassennetz und Parkierung 1:12'500
- Richtplankarte Fussverkehr und öffentlicher Verkehr 1:12'500
- Richtplankarte Veloverkehr 1:12'500
- Beilagebericht zur kantonalen Vorprüfung
- Aufhebung Richtplantext vom 20.3.2007
- Aufhebung Richtplankarte Siedlung und Landschaft 1:10'000 vom 20.3.2007
- Aufhebung Richtplankarte Verkehr 1:10'000 vom 20.3.2007

Auftraggeber

Gemeinde Cham

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Michael Camenzind, Angelica Eichenberger
Futurafrosch
Kornelia Gysel

1 EINLEITUNG

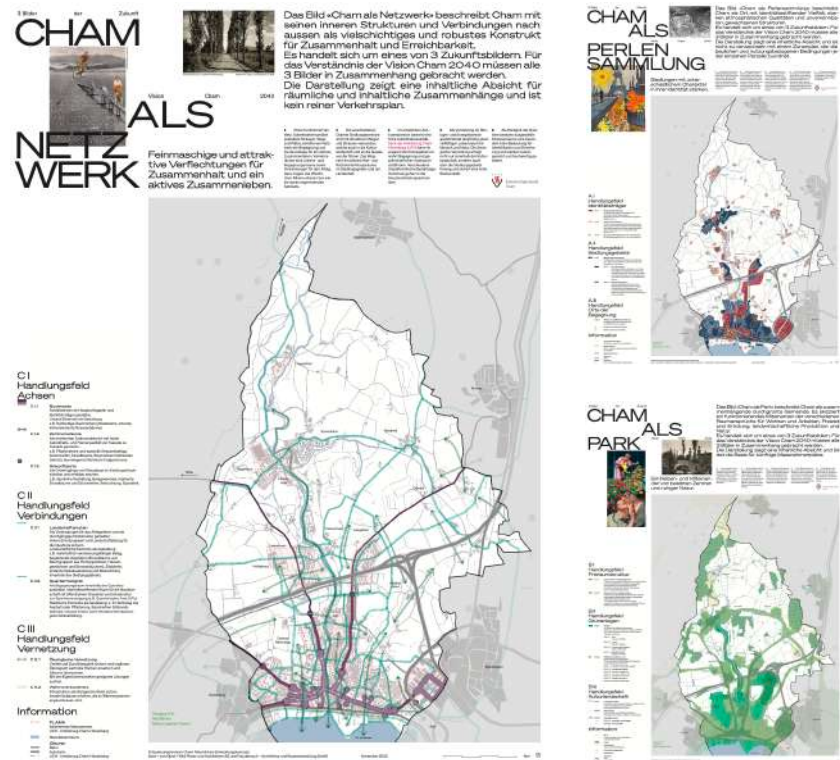
1.1 Anlass

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.

Formelle Aufhebung Richtplan Siedlung und Landschaft sowie Richtplantext

Der bestehende Richtplan Siedlung und Landschaft vom 20. März 2007 sowie der Richtplantext und die Richtplankarten Weiler werden formell aufgehoben. Der bestehende Richtplan Verkehr wird durch den neuen Richtplan Verkehr und Strassenräume ersetzt.

Ausschnitt rechtskräftige Richtplankarte Verkehr



Grundlagen

Die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans fusst auf folgenden Grundlagen:

Übergeordnete Planungen

- Kantonaler Richtplan
- Planungsgrundlagen gemäss kantonalem GIS

Kommunale Planungen

- Raumentwicklungskonzept Vision Cham 2040
- Gemeindlicher Richtplan Verkehr 2007
- Langsamverkehrskonzept 2014
- Gesamtprojekt UCH und FLAMA

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, welche Strassen umzugestalten, 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 den inneren Zusammenhalt und die 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 zu 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 die planerischen Rahmenbedingungen wesentlich geändert:

- 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.

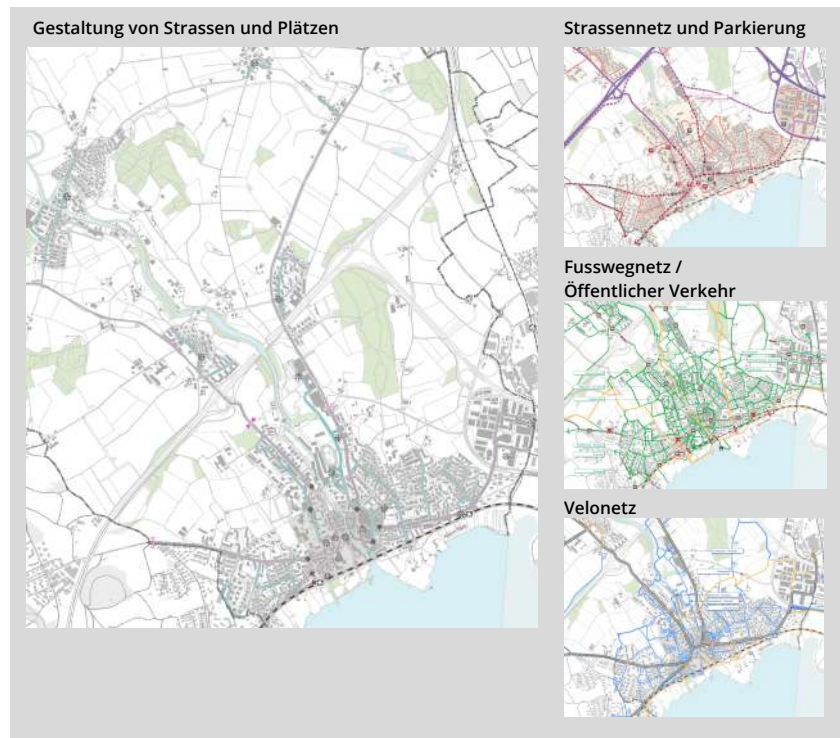
- Die UCH ist planerisch weit fortgeschritten. Die Projektabsichten und insbesondere die Chancen zur Umgestaltung des Dorfzentrums sind im gemeindlichen Richtplan Verkehr und Strassenräume abzubilden.
- Mit dem Bau des Zimmerberg-Basistunnels profitieren die Zuger Gemeinden zudem von schnelleren Direktverbindungen 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.

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 der Grundhaltung zur Netzkonzeption (verkehrsberuhigter Kern, verkehrsberuhigte Quartierkammern, Flächenverteilung zugunsten Velo- und Fussverkehr)
- Gestalterische Grundhaltung zu den Strassenräumen im Sinne des REK
- Fuss- und Velowegergänzungen, Schliessung von Lücken

Struktur und Aufbau des gemeindlichen Richtplans Verkehr und Strassenräume



1.3 Hintergrundinformationen zu Trends mit Auswirkungen auf die Mobilitätsformen

Bedeutung für die kommunale Richtplanung

Die kommunale Richtplanung bezeichnet die öffentlichen Netze für den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr, enthält Grundsätze zur Gestaltung des öffentlichen Raums und legt die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs fest.

Mit Blick in die Zukunft ist zu beachten, welche Trends das Mobilitäts-geschehen auf dem Gemeindegebiet beeinflussen werden. Die nach-folgende Übersicht fasst die wichtigsten Trends zusammen. Sie wur-den stufengerecht bei den Überlegungen zur Neukonzeption der kommunalen Richtplanung beachtet.

Personendichte

Gemäss den übergeordneten Prognosen wird eine jährliche Bevölke-rungszunahme von rund 1 % angenommen. Eine Zunahme der Be-völkerung bedeutet eine Zunahme der Mobilitätsnachfrage. Die Ge-meinde verfolgt diesbezüglich das Ziel, dass der Anteil der Personen-wege im ÖV und im Fuss- und Veloverkehr im Vergleich zum moto-risierten Individualverkehr überproportional zunehmen wird, zumal diese Verkehrsmittel flächeneffizient sind.

Die Personendichte im Siedlungsgebiet nimmt zu. Es bewegen sich somit künftig mehr Personen auf den Mobilitätsnetzen von Cham. Damit steigt die Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum weiter an. Gleichzeitig besteht darin aber auch die Chance, die Aufenthalts-qualität durch das Schaffen von Begegnungsorten und vermehrten sozialen Interaktionen zu steigern.

Flexiblere Arbeitsmodelle

Der Trend zu Homeoffice und dezentralen Arbeitsmodellen beein-flusst den Pendlerverkehr. Verkehrsspitzen können dadurch etwas geglättet werden. Die Bedeutung des Nahverkehrs und der inner-örtlichen Verbindungen nimmt zu.

Umwelt

Die Mobilität wird zunehmend elektrischer, schadstoff- und CO₂-ärmer. Die elektrischen Antriebsformen setzen eine Ladeinfrastruk-tur voraus, die aufgrund der Ungewissheiten in der weiteren Entwick-lung nicht in der kommunalen Richtplanung abgebildet werden kann.

Zu den grossen Herausforderungen zählt die Anpassung der Sied-lungsentwicklung an die künftigen klimatischen Bedingungen. Die Be-grünung und Entsiegelung im öffentlichen Raum zur Hitzeminderung sowie ein angepasstes Wassermanagement (Versickerung/Retention) sind von grosser Bedeutung. Insbesondere bei wenig befahrenen Quartierstrassen sollen vermehrt wasserdurchlässige Beläge ver-wendet werden. Platzflächen sind wo möglich nicht zu befestigen.

Technologie und Infrastrukturen

Für die Mobilitätsketten stehen künftig mehr Möglichkeiten zur Verfügung. Lastenvelos und Kleinstfahrzeuge (Mikromobilität) ergänzen das Mobilitätsangebot.

Automatisierte Fahrzeuge finden zunehmend den Weg auf die Strassen in der Schweiz. Aktuell passt der Bund die gesetzlichen Rahmenbedingungen dafür an. Die Verkehrsinfrastruktur wird smarter und vernetzter. Das Mobilitäts-Sharing gewinnt an Bedeutung. Die Automatisierung führt bei der privaten Anwendung je nach Ausgestaltung und Kosten zu Mehrverkehr.

In den öffentlichen Verbundsystemen kann damit die Kapazität markant erhöht werden. Auch bei der Güterverteilung und Logistik wurden in der Schweiz bereits automatisierte Systeme getestet. Lastenvelos bergen ein beträchtliches Potenzial für eine umweltfreundliche und flexible Feinverteilung von Gütern. Zur Realisierung dieses Potenzials sind sichere und attraktive Velowege unerlässlich.

Ressource Boden

Die Ressource Boden lässt sich nicht vermehren. Der Raum, der für die Mobilitätssysteme zur Verfügung steht, lässt sich insbesondere im Siedlungsgebiet kaum ausweiten.

Die Flächeneffizienz ist daher gesamthaft zu steigern. Die Flächenverteilung zugunsten der jeweiligen Mobilitätsarten ist anspruchsvoll und setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus.

1.4 Verbindlichkeit und Bestandteile

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 2007 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 Netzverläufe 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.

Verbindlicher Richtplantext

Der behördenverbindliche Richtplantext ist in diesem Bericht grau hinterlegt. Die übrigen, nicht grau hinterlegten Textstellen dienen der Erläuterung und entfalten keine Verbindlichkeit.

1.5 Projektorganisation

Arbeitsgruppe

Die Revisionsvorlage wurde durch eine gemeindliche Arbeitsgruppe erarbeitet:

- Rolf Ineichen, Vorsteher Planung und Hochbau, bis Ende 2022
- Georges Helfenstein, Gemeindepräsident und Vorsteher Planung und Hochbau, ab Januar 2023
- Drin Alaj, Vorsteher Verkehr und Sicherheit
- Mirjam Landwehr, Bereichsleiterin Raumplanung, Abteilung Planung und Hochbau
- Philipp Rüber, Abteilungsleiter Abteilung Planung und Hochbau
- Marc Amgwerd, Abteilungsleiter Abteilung Verkehr und Sicherheit, bis Ende 2021
- Christoph Meyer, Abteilungsleiter Abteilung Verkehr und Sicherheit, ab Februar 2022 bis November 2023
- Antonio Milone, Abteilungsleiter Abteilung Verkehr und Sicherheit, ab Dezember 2023
- Michael Camenzind, Suter • von Känel • Wild • AG
- Angelica Eichenberger, Suter • von Känel • Wild • AG

Kommissionen

Wichtige Zwischenentscheide zum Richtplan Verkehr und Strassenräume wurden in der Verkehrskommission beraten. Der Teilrichtplan Gestaltung von Strassen und Plätzen wurde zudem in der Baukommission beraten.

Gemeinderat

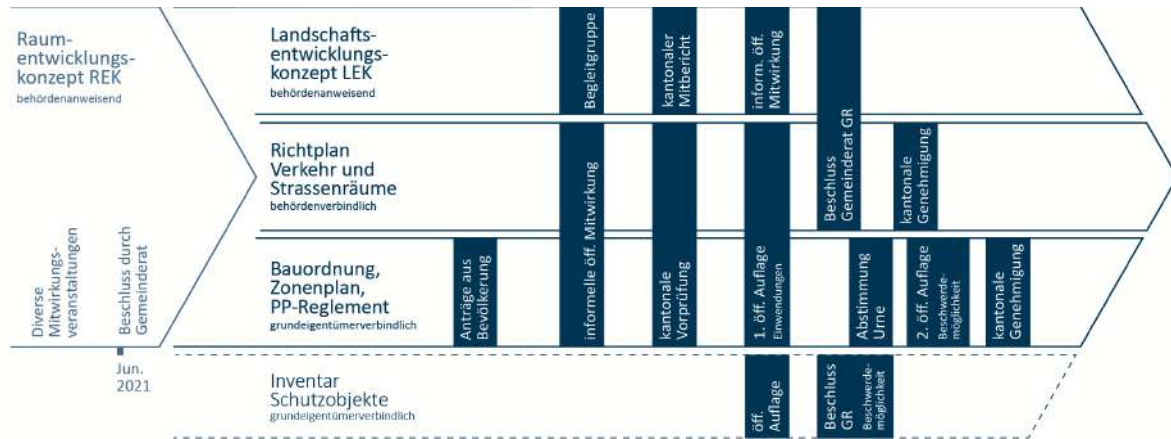
Die strategische Lenkung und Verabschiedung der Vorlage zuhanden der informellen Mittwirkung, kantonalen Vorprüfung, öffentlichen Auflage und Beschlussfassung obliegt dem Gemeinderat.

1.6 Revisionsablauf

Ablauf Ortsplanungsrevision

Die nachstehende Abbildung zeigt den Ablauf der gesamten Ortsplanungsrevision. Während der ersten Phase wurde das Raumentwicklungskonzept erarbeitet und vom Gemeinderat verabschiedet. Dieses bildet die Grundlage für die Überarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung in der zweiten Phase. Die zweite Phase besteht aus der Überarbeitung der folgenden Planungsinstrumente:

- Landschaftsentwicklungskonzept (separates Dossier)
- Richtplan Verkehr und Strassenräume
- Bauordnung, Zonenplan & Parkplatzreglement (separates Dossier)



Zusammenhängende Projekte der Revision der Planungsmittel; Quelle: Einwohnergemeinde Cham

Frühjahr 2019	Start Gesamtrevision Ortsplanung
2019–2021	Erarbeitung und Verabschiedung Raumentwicklungskonzept
2021	Start zweite Phase Ortsplanungsrevision
9.9.2022–1.11.2022	Informelle Mitwirkung Bauordnung, Zonenplan sowie Richtplan Verkehr und Strassenräume
Mai 2023	Verabschiedung Bauordnung, Zonenplan, Parkplatzreglement sowie Richtplan Verkehr und Strassenräume durch den Gemeinderat
Mai 2023	Verabschiedung Landschaftsentwicklungskonzept durch den Gemeinderat
Bis Ende 2023	Kantonale Vorprüfung Bauordnung, Zonenplan, Parkplatzreglement sowie Richtplan Verkehr und Strassenräume Kantonaler Mitbericht Landschaftsentwicklungskonzept
Bis Mitte 2024	Überarbeitung Bauordnung, Zonenplan, Parkplatzreglement sowie Richtplan Verkehr und Strassenräume und Landschaftsentwicklungskonzept
Ab Herbst 2024	Informelle Mitwirkung Landschaftsentwicklungskonzept 1. öffentliche Auflage Bauordnung, Zonenplan, Parkplatzreglement sowie Richtplan Verkehr und Strassenräume
Bis 1. Quartal 2025	Auswertung der Einsprachen Überarbeitung Planungsinstrumente nach informeller Mitwirkung resp. öffentlicher Auflage
2. Quartal 2025	Beschluss Gemeinderat zur Festsetzung des Landschaftsentwicklungskonzepts und des Richtplans Verkehr und Strassenräume
3. Quartal 2025	Urnenabstimmung Bauordnung, Zonenplan und Parkplatzreglement 2. öffentliche Auflage Bauordnung, Zonenplan und Parkplatzreglement und Rekursmöglichkeit während 30 Tagen
3. Quartal 2025	Genehmigung des Richtplans Verkehr und Strassenräume durch den Kanton
Bis Ende 2025	Genehmigung Bauordnung, Zonenplan und Parkplatzreglement durch den Kanton

1.7 Informelle Mitwirkung

Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das kantonale Planungs- und Baugesetz verpflichtet die Gemeinden, die Ortsplanung (Bauordnung/Zonenplan/Richtplan) bei einer Revision öffentlich aufzulegen, damit die Bevölkerung demokratisch mitwirken kann. Im Vorfeld dieses vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahrens hat der Gemeinderat Cham die Stimmbevölkerung dazu eingeladen, die im Entwurf vorliegenden Planungsinstrumente zu kommentieren und dem Gemeinderat eine Rückmeldung zu geben, welche Punkte der Ortsplanungsrevision gut sind und welche verbessert oder allenfalls geändert werden sollten.

Zeitraum

Die informelle Mitwirkung fand vom 9. September bis 1. November 2022 statt.

Rückmeldungen

Zum Richtplan Verkehr und Strassenräume gingen rund 240 Einzelanträge von 40 Personen und Organisationen ein. Die Ergebnisse der informellen Mitwirkung sind in einem ausführlichen Bericht zur Mitwirkung dokumentiert. Der Gemeinderat hat zu den einzelnen Anträgen Stellung genommen und erläutert, wo die Anträge zu Änderungen im Richtplanentwurf geführt haben und welches die Gründe bei einer Ablehnung waren (siehe Beilage 4 im Dossier zur Nutzungsplanungsrevision).

Knapp 40 Personen und Organisationen haben im Rahmen der informellen Mitwirkung die verkehrspolitischen Ziele bewertet. Die Grafik zeigt den Anteil der zustimmenden resp. nicht zustimmenden Voten.



1.8 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

Der kommunale Richtplan Verkehr und Strassenräume basiert auf folgenden verkehrspolitischen Zielen für die Organisation der innerörtlichen Mobilität.

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 Motorisierten 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 quaterverträglich organisieren

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

Z6 Strassenräume zu Begegnungsräumen umgestalten

Strassen, Wege und Plätze werden als bewegungs- und begegnungsfördernde Aussenräume und als Grundlage für ein aktives Zusammenleben konzipiert. Sie sind unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Benutzenden, der Sicherheit, der Umwelt, des Stadtklimas, der Gesundheit der Bevölkerung 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:

- Quartierstrassen und Quartierwege
- Quartierückgrat (Strassen und Wege)
- Zentrumsraum (Strassen und Wege)
- Siedlungsorientierte Boulevards
- Landschaftsorientierte Boulevards

**Festlegung SB1
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 unter Einbezug eines Landschaftsarchitekturbüros differenziert zu gestalten. Die beschriebenen Raumcharaktere sind Richtschnur für die Gestaltung. Die privaten Vorzonen und die Strassenräume bilden eine gestalterische Einheit und sind zu koordinieren. Bei der Gestaltung ist der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden besondere Beachtung zu schenken.

Erläuterung

Die Zielbilder der folgenden Strassenraumtypen haben informativen Charakter. Der Gemeinderat Cham setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die Zielbilder im Rahmen der Planung und Projektierung durch das kantonale Tiefbauamt bei der Interessensabwägung berücksichtigt werden.

Quartierstrasse

Referenzbild und Situationsplan



Anvisierter Raumcharakter

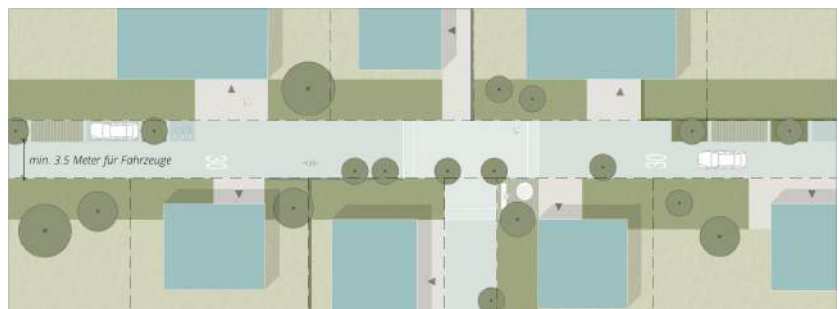
- Verkehrsberuhigter Strassenraum mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr und einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Grünflächen, Brunnen, Sitzbank)
- Durchgrünter Strassenraumcharakter mit einer klimasensiblen und biodiversitätsfreundlichen Gestaltung (Bäume, Hecken, unversiegelte sowie naturnahe 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



Quartierrückgrat

Referenzbild und Situationsplan



Foto: Abtezung Verkehr und Sicherheit, 2022



Situation amtliche Vermessung Mst. 1:2500

Anvisierter Raumcharakter

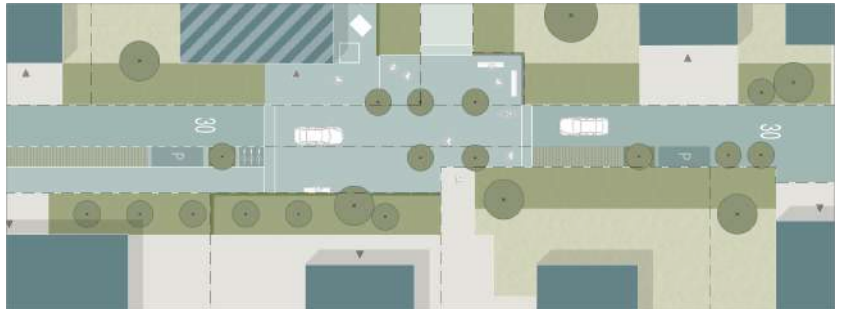
- Verkehrsberuhigter Strassenraum situationsbedingt im Mischverkehr oder mit einseitigem Trottoir
- Einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z. B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Brunnen, Sitzbank)
- Durchgrünter Strassenraumcharakter mit einer klimasensiblen und biodiversitätsfreundlichen Gestaltung (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnahe Flächen, Wasser)
- In regelmässigen Abständen aufenthaltsfreundliche Platzsituationen, ggf. in Kombination mit Quartiernutzungen
- 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

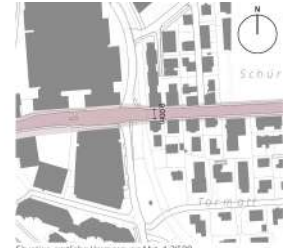


Zentrumsraum

Referenzbild und Situationsplan



Foto: Abteilung Verkehr und Sicherheit, 2022



Situation amtliche Vermessung Mst. 1:2500

Anvisierter Raumcharakter

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

Umsetzung: Die Neugestaltung des Zentrumsraums erfolgt mit der Umsetzung der UCH und der flankierenden Massnahmen (FLAMA). Das Gestaltungskonzept wird in einem Konkurrenzverfahren ermittelt. Bei Kantonsstrassen sind die Planungen mit dem Kanton und den Zugerland Verkehrsbetriebe zu koordinieren.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze



Siedlungsorientierter Boulevard

Referenzbild und Situationsplan



Foto: Abteilung Verkehr und Sicherheit, 2022



Anvisierter Raumcharakter

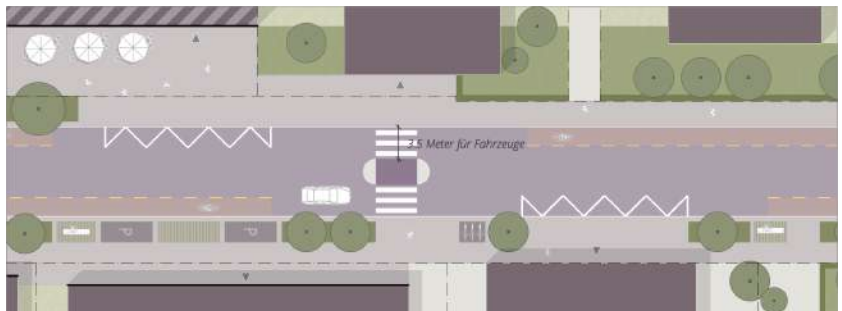
- Homogenes Erscheinungsbild mit einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade oder Fassade zu Grünraum
- Velofreundliche Fahrbahn mit breitem und akzentuiertem Velostreifen und regelmässigen Querungshilfen mit Mittelinseln für den Fussverkehr
- Vorzugsweise Fahrbahnhaltestellen für den Bus
- Strassenraumbegleitendes Infrastrukturband mit einer Baumreihe (grosskronige Bäume), naturnahen Grünflächen sowie einer hochwertigen und funktionellen Möblierung und 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 die 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. Massnahmen auf Kantonsstrassen setzen die Zustimmung des Strasseneigentümers voraus.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze

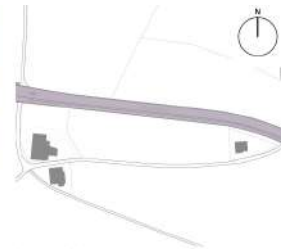


Landschaftsorientierter Boulevard

Referenzbild und Situationsplan



Foto: Abteilung Verkehr und Sicherheit, 2022



Situation amtliche Vermessung Mst. 1:2'500

Anvisierter Raumcharakter

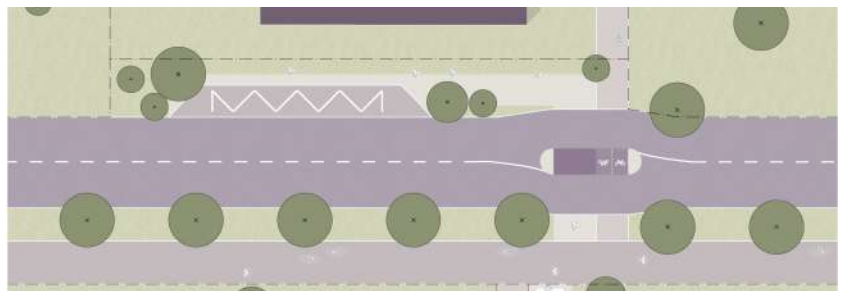
- Ausserortsstrasse mit Mittellinie sowie separat geführtem, kombiniertem Velo- und Fussweg
- Regelmässige Querungshilfen für den Velo- und Fussverkehr
- Einseitige Baumreihe zwischen Strasse und Velo- und Fussweg
- Offene Landschaft mit punktuellen Baumgruppen und Einzelbäumen
- Landschaftsverträgliche Ausbildung der Ränder (privater Grund)
- Punktuelle Möblierung (Sitzgelegenheit, Brunnen etc.) entlang des Velo- und Fusswegs
- Bushaltestellen als Buchten ausserhalb der Fahrbahn

Umsetzung: Mit dem Kanton sind landschaftsverträgliche Lösungen zu suchen.

Prinzipschnitt



Prinzipskizze



**Festlegung SB2
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 Struktur und Gestaltung wird frühzeitig mit einem gesamtheitlichen Blick und unter Einbezug von kompetenten Fachplanern festgelegt. Die begrüneten Bereiche sollen erhöhten ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

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 und sollen erhöhten ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

**Festlegung SB3
Ankunftsorte/Torsituationen**

An den in der Richtplankarte bezeichneten Stellen sind im Rahmen von Strassenbauprojekten – voraussichtlich frühestens ab 2028 – 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 in der Führung des Velo- und Fussverkehrs sind sicher auszugestalten.

**Festlegung SB4
Koordination mit kantonalem
Tiefbauamt**

Einträge in der kommunalen Richtplankarte, die Kantonsstrassen betreffen, bewirken, dass sich die Gemeinde beim kantonalen Tiefbauamt für entsprechende Massnahmen einsetzt. Mehrkosten gegenüber den kantonalen Ausbaustandards sind gemäss kantonalen Praxis durch die Gemeinde zu tragen.

Erläuterung

Die Gestaltungsgrundsätze zu den Strassentypen sind als generelle Zielsetzung zu verstehen. Wie weit diese Ziele im Einzelfall erreicht werden können, muss die Interessenabwägung auf Projektstufe zeigen.

Im Plan wird nicht zwischen den kantonalen und kommunalen Netzen differenziert, da die ortsbauliche Wirkung der Verkehrsinfrastruktur nicht abhängig vom Eigentum ist. Planung, Bau und Unterhalt der kantonalen Strassen und Wege sind jedoch Sache des Kantons.

Einträge in der kommunalen Richtplankarte, die Kantonsstrassen betreffen, bewirken, dass sich die Gemeinde beim kantonalen Tiefbauamt für eine ortsbildgerechte Gestaltung der Strassenräume einsetzt. Kosten für Massnahmen, die über den kantonalen Standard hinausgehen, sind gemäss der aktuellen Praxis durch die Gemeinde zu tragen.

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.

Festlegung SP1 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 erarbeiten. In den Mobilitätskonzepten sind die Massnahmen im Umgang mit einem beschränkten Parkplatzangebot aufzuzeigen. Die Massnahmen sind rechtlich zu sichern.

Festlegung SP2 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 Neuerschliessungen 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 Temporeduktionen und gestalterische Massnahmen möglich, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zu erhöhen.

Festlegung SP3 Langsamfahrzone

Cham stellt dank gestalterischen und betrieblichen Massnahmen ein auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau sicher und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Entsprechende Massnahmen auf Kantonsstrassen setzen die Zustimmung des Strasseneigentümers voraus. 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.

Der Kanton hat im Rahmen der Vorprüfung darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitsanpassungen auf Kantonsstrassen in den Zuständigkeitsbereich des Kantons fallen. Solche Geschwindigkeitsänderungen sollen nicht zulasten der Leistungsfähigkeit dieser Strassen gehen.

Die Ausweitung der Langsamfahrzonen beschränkt sich primär auf kommunale Strassen. Werden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Kantonsstrassen in Betracht gezogen, wird das kantonale Tiefbauamt frühzeitig einbezogen.

Festlegung SP4 Besonderer Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehrsinfrastruktur

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 werden mehr Wohneinheiten realisiert. In einigen Quartieren stellt sich die Frage, ob die Erschliessungsinfrastruktur den künftigen Anforderungen genügt. Strassenausbauten sind vielerorts mit einem starken Eingriff in die Quartierstruktur verbunden. Daher ist von einer angebotsorientierten Erschliessungslösung auszugehen. Die bauliche Verdichtung soll daher nicht zu Mehrverkehr führen (vgl. SP1). Im Parkplatzreglement ist die rechtliche Grundlage für Parkplatzabminderungen zu schaffen.

Festlegung SP5 Öffentliche Parkierungsanlage

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, beim Rigiplatz (Erweiterung bestehende Parkierung) oder beim Bahnhof, 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. Der Umbau von Knoten hat besonders der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu dienen. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der bezeichneten Knoten auf Kantonsstrassen ein.

Erläuterung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der UCH entsteht Spielraum, die bestehenden, verkehrsdominierten Knoten ortsbildgerecht umzugestalten. Beim Umbau von Knoten muss die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden von hoher Bedeutung sein.

3.3 Fussverkehr und öffentlicher Verkehr

Auszug Richtplankarte



Stossrichtung Fussverkehr

Ein dichtes und sicher ausgestattetes Fusswegnetz stellt die Verbindung zwischen den Ortschaften, den Quartieren und den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Post, Einkaufsläden, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sicher. Der Ausbaustandard der Fusswegverbindungen ist vom jeweiligen Verkehrszweck und von der Lage abhängig und richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen insbesondere die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessenausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

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 Einengungen oder Mittellinien auszugestalten.

Zusammenhängend und dicht	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.). Das Fusswegnetz muss zusammenhängend und dicht sein sowie eine verständliche, der Orientierung dienende Wegführung aufweisen.
Hindernisfrei	Die Hindernisfreiheit im Sinne 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
Fusswegverbindung**

Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die geplanten kommunalen Fusswege und baut das Netz in Etappen aus. Bei fehlenden Fusswegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessenausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

Erläuterungen

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

Neue Fuss- und Velowege sind grundsätzlich auf bestehenden Wegen zu planen und anzulegen. Der Ausbau des Wegnetzes ausserhalb des Siedlungsgebiets soll etappenweise und unter Berücksichtigung der Interessen der landwirtschaftlichen Produktionsbetriebe erfolgen.

Die Verbindung Rebstock tangiert eine Fruchtfolgefläche. Es besteht ein hohes öffentliches Interesse an dieser neuen Schulwegverbindung. Der neue Schulweg kann am Siedlungsrand geführt werden. Die Fläche kann chaussiert ausgestaltet werden. Auf Projektstufe sind gegebenenfalls Massnahmen zur Kompensation der Fruchtfolgefläche zu prüfen.

**Festlegung F2
Wichtige Querungsstelle**

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 Unterführung

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 Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Querungen der Kantonsstrasse KS4 beim Knoten Chamer-/Zuger-/Alte Steinhauserstrasse verbessert werden. Die geeigneten Massnahmen sind zusammen mit dem Kanton zu entwickeln.

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

Festlegung F4 Historische Verkehrswege

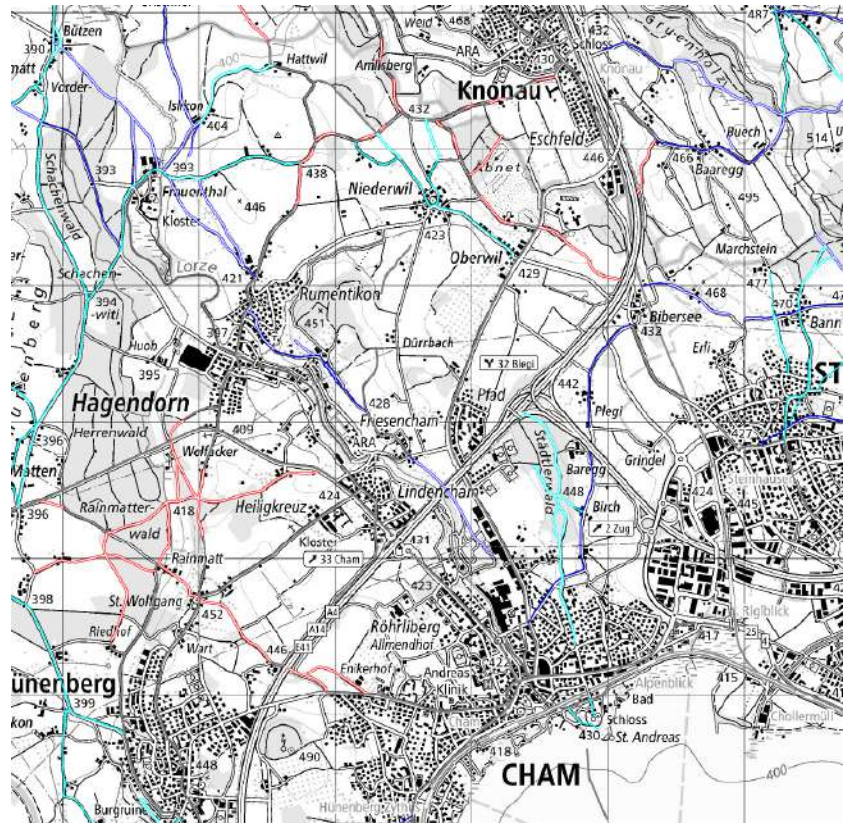
Im Rahmen von Strassenprojekten und Sanierungsprojekten sind die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) enthaltenen Schutzziele in die Interessenabwägung einzubeziehen.

Erläuterungen

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Wege, die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz aufgeführt sind. Der Charakter dieser historischen Verkehrswege soll erhalten bleiben. Wegkreuze und alte Grenzsteine sind zu erhalten.

Ausschnitt IVS (Quelle: geo.admin.ch)

- IVS National**
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
- IVS nationale Bed. hist. Verlauf**
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf
- IVS Regional und Lokal**
- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung**
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung**
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf



Stossrichtung öffentlicher Verkehr

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

**Festlegung ÖV1
Bushaltestelle**

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 wird 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.

**Festlegung ÖV2
Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Cham**

Der Bahnhof Cham wird zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist ein reibungsloser und effizienter Busbetrieb zu gewährleisten. Zudem ist die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Erläuterung

Mit dem geplanten Interregio-Halt ergibt sich die Chance, den Bahnhof Cham zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe umzugestalten. Der Fokus liegt auf der Optimierung des Busbetriebs und der Umsteigebeziehung Bus-Bahn. Das Angebot an P+R-Parkplätzen ist zu überprüfen. Es werden folgende Ziele verfolgt: attraktive Gestaltung / optimale und hindernisfreie Umsteigebeziehung Bus-Bahn / Priorisierung Busverkehr / gute Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr / nutzerfreundliche Veloparkierung / zweckmässiges Parkplatzangebot für den MIV.

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 Veloverbindung

Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die im Situationsplan als geplant bezeichneten kommunalen Veloverbindungen. Vorhandene Netzlücken werden in Etappen geschlossen. Bei fehlenden Velowegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessenausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

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. Zudem ist das Velofahren gesundheits- und bewegungsfördernd.

Der Ausbau des Wegnetzes ausserhalb des Siedlungsgebiets soll etappenweise und unter Berücksichtigung der Interessen der landwirtschaftlichen Produktionsbetriebe ausgebaut werden.

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 Parkfelder zu verzichten. Fahrbahnbreiten, die zu einem Konflikt mit dem motorisierten Verkehr führen, sind betrieblich zu optimieren (schmale Querschnitte zwischen 3 und 3.5 m sowie Strassenquerschnitte zwischen 6 und 7 m).

Festlegung V2 Veloachse

Die Veloachsen haben zum Ziel, die Ortschaften der Gemeinde Cham möglichst direkt miteinander zu verbinden. Die Situation für den Veloverkehr ist zu verbessern. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung dieses Netzes ein. Auf Nebenverbindungen und im dicht bebauten Gebiet steht kein Ausbau, sondern die Umgestaltung der Strassenräume zugunsten des Veloverkehrs im Vordergrund.

Erläuterung



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

Als Veloachsen werden Verbindungen bezeichnet, mit welchen die Ortschaften der Gemeinde Cham möglichst direkt miteinander verbunden werden. Diese Achsen sollen primär auf geübte und schnelle Zweiradfahrende ausgelegt werden, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Es handelt sich um ein Netz von kommunaler Bedeutung, das teilweise längs der kantonalen Hauptverbindungsstrassen aufgebaut werden soll. Dies setzt eine enge Koordination mit dem kantonalen Tiefbauamt voraus.

Auf den Nebenverbindungen Heiligkreuzstrasse, St. Wolfgang-Wolfaicher, Niederwilstrasse steht kein Ausbau, sondern die Optimierung der Strassenraumgestaltung für den Veloverkehr im Vordergrund. Der motorisierte Individualverkehr ist nach Möglichkeiten zu verlagern. Dazu sind geeignete Massnahmen zu prüfen.

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 Verkehr gleichgestellt.

Festlegung V3

Öffentliche Veloabstellanlage

Bei den Zielgebieten sind an gut zugänglicher Lage nutzerfreundlich und sicher ausgestaltete Veloparkierungsanlagen mit genügend Abstellplätzen vorzusehen. Sie sind mit den Anforderungen der Freiraumgestaltung abzustimmen.

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).

Festlegung V4

Wichtige Strassenquerung

Bei den wichtigen Querungsstellen sind verkehrssichere Lösungen sicherzustellen.

Erläuterung

Wichtige Querungsstellen sind für den Veloverkehr sicher auszugestalten. Wo die Massnahmen Kantonsstrassen betreffen, erfolgt die Umsetzung durch den Kanton. Im Rahmen der konkreten Umsetzungsprojekte werden sämtliche Konfliktstellen analysiert und Massnahmen getroffen für die Sicherstellung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

4 ERGEBNIS DER KANTONALEN VORPRÜFUNG

Verweis

Der Beilagebericht gibt Auskunft über die Anpassungen, die aufgrund der kantonalen Vorprüfung vorgenommen wurden.

5 ERGEBNIS DER ÖFFENTLICHEN AUFLAGE

Erläuterung

Das Kapitel wird nach Abschluss der öffentlichen Auflage ergänzt.

6 BERICHTERSTATTUNG

Einleitung

Die eidgenössische Verordnung über die Raumplanung (RPV) verlangt von der Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, dass sie zuhanden der kantonalen Genehmigungsbehörde einen Bericht ausfertigt. Dies gilt sinngemäss für Richtpläne, zumal diese ebenfalls in hohem Masse raumrelevante Festlegungen treffen, auch wenn diese nur behördenverbindlich sind.

Sinngemäss zur Berichterstattung bei Nutzungsplänen (Art. 47 RPV) wird nachfolgend umschrieben, wie die Planungen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG), die Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG), die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und den Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigen.

6.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung

Richtungsweisende Festlegungen

Die Auswirkungen der kommunalen Richtplanung haben den Zielen und Planungsgrundsätzen gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, SR 700) zu entsprechen.

Die Festlegungen in der kommunalen Richtplanung entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit der Genehmigung der Richtplanung wird der Gemeinderat angewiesen, den Verkehr auf den innerörtlichen Strassen und Wegen im Sinne der Richtplanfestlegungen zu organisieren.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die Wirkung des kommunalen Richtplans Verkehr und Strassenräume wie folgt zusammengefasst werden:

Wirkung

- Der Fokus des kommunalen Richtplans liegt auf einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Mit reduzierten Fahrgeschwindigkeiten in den Quartieren sollen die Verkehrssicherheit erhöht und der Komfort für den Veloverkehr verbessert werden.
- Das kommunale Velonetz ergänzt die kantonalen Haupttrouten. Das bezeichnete Netz schafft bei entsprechender Ausgestaltung gute Voraussetzungen, damit künftig mehr innerörtliche Wege und Wege zu den Nachbargemeinden per Velo zurückgelegt werden.
- Das vorhandene Fusswegnetz wird verdichtet und ergänzt. Bestehende Sicherheitsdefizite sind zu beheben.

- Die Verkehrsflächen und öffentlichen Anlagen sind wichtig für das Erscheinungsbild der Gemeinde Baar. Nicht nur der öffentliche Raum, sondern auch die daran angrenzenden privaten Vorbereiche sollen gut gestaltet sein. Die innerörtlichen Strassen sollen im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten entsprechend ihrer räumlichen Bedeutung gestaltet werden, was im Interesse der Aufenthaltsqualität und des Ortsbildes ist.
- Die Ortsplanungsrevision sieht folgende Massnahmen zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vor:
 - Mit der Eröffnung der UCH wird das Zentrum gestalterisch aufgewertet und verkehrsberuhigt. Damit wird ein zentraler Grundstein für die siedlungsverträgliche Neuausrichtung der gemeindlichen Mobilität geschaffen. Die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr wird massgeblich für den innerörtlichen Verkehr erhöht.
 - Mit dem Neubau des Zimmerberg-Basistunnels erfährt die Gemeinde Cham eine wesentlich bessere ÖV-Anbindung an die Zentren Luzern und Zürich. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass künftig mehr Arbeitspendler/-innen den ÖV nutzen und sich der Modalsplit zugunsten der nachhaltigen Mobilität verändert.
 - Die neuen Richtplankarten bezeichnen dichtere Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr, womit die Infrastruktur für diese flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmittel bedarfsgerecht ausgebaut werden kann.
 - Das neue Parkplatzreglement sieht für die Städtler Allmend neu tiefere Parkplatzzahlen vor, womit auf die dort ausgelastete Verkehrsinfrastruktur reagiert wird.
 - Das neue Parkplatzreglement sieht überdies zahlreiche Neuerungen zugunsten der flächen- und ressourcenschonenden Mobilität vor (autoarme Nutzungen / tiefere PP-Pflicht in der Zone A / Reduktion von Pflichtparkplätzen für die im Anhang des Reglements bezeichneten Gebiete mit ungenügender Erschliessungsqualität / Präzisierung der Vorgaben für die Erstellung von Zweiradabstellanlagen / Schaffung eines angemessenen Parkplatzangebots für weitere einspurige Fahrzeuge (Motorräder, Mofas, Scooter etc.) zusätzlich zu den Veloabstellplätzen / Begrünungspflicht von Aussenparkplätzen).
 - In der Bauordnung werden zudem Vorgaben zur Erstellung von Ladestationen für Elektroautos ergänzt.

6.2 Sachpläne und Konzepte des Bundes

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können. Er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.

Auf dem Gemeindegebiet von Cham bestehen keine Festlegungen in den Sachplänen des Bundes, die bei der kommunalen Richtplanung zu beachten wären.

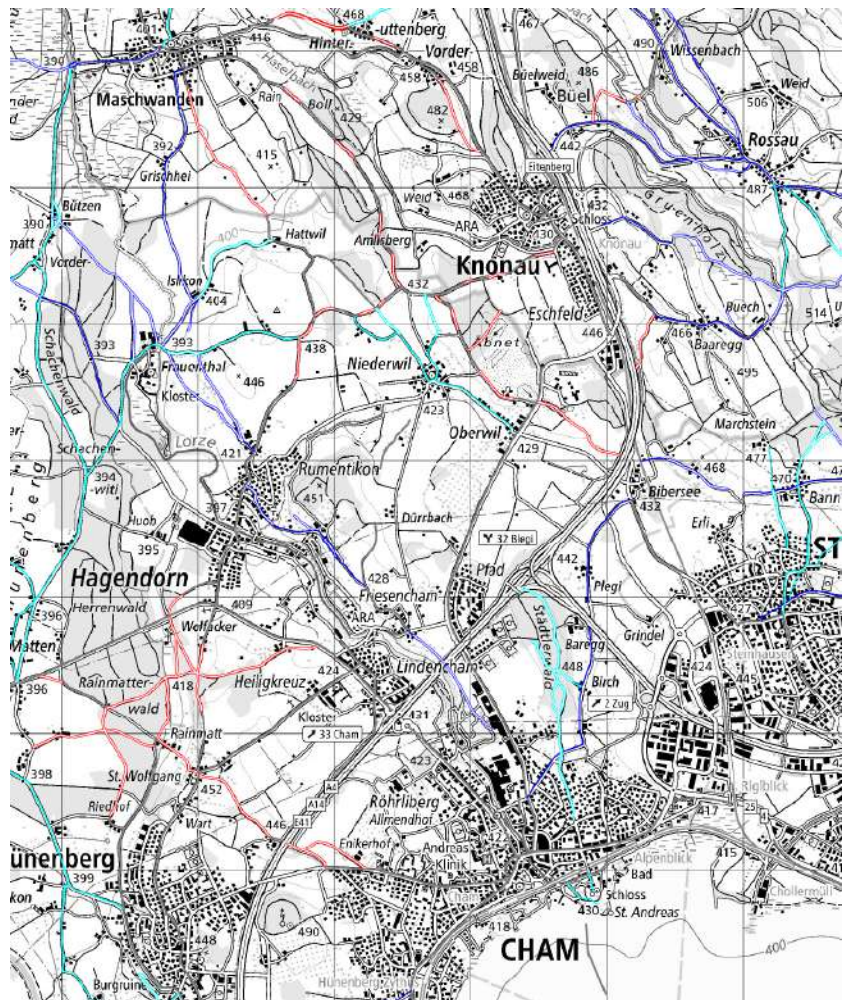
Auf dem Gemeindegebiet von Cham sind mehrere Wegabschnitte im Inventar der historischen Verkehrswege aufgeführt.

Im Rahmen von Strassenprojekten und Sanierungsprojekten sind die Schutzziele des IVS in die Interessenabwägung einzubeziehen.

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Ausschnitt IVS

- IVS National**
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
- IVS nationale Bed. hist. Verlauf**
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf
- IVS Regional und Lokal**
- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung**
- Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf



ISOS

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) umfasst schützenswerte Dauersiedlungen, die auf der ersten Ausgabe der Siegfriedkarte mindestens zehn Hauptbauten enthalten und auf der Landeskarte mit Ortsbezeichnung versehen sind.

Stellenwert des ISOS

Das ISOS dient in erster Linie als Entscheidungsgrundlage für den Bund bei der Erfüllung von Bundesaufgaben. Bei Bundesaufgaben entfaltet das ISOS gestützt auf Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) eine unmittelbare Wirkung. Durch diverse Bundesgerichtsentscheide hat das ISOS als Bundesinventar für Kantone und Gemeinden jedoch an Bedeutung gewonnen.

In mehreren Entscheiden wurde festgehalten, dass in der Richt- und Nutzungsplanung die Bundesinventare als besondere Form von Konzepten und Sachplänen des Bundes zu berücksichtigen sind.

Es wird jedoch nicht verlangt, dass die Kantone und Gemeinden die Ortsbildaufnahmen vorbehaltlos in ihre Nutzungsplanung aufnehmen, sondern dass diese im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung in die Interessenabwägungen einfließen.

Berücksichtigung

Das ISOS wurde bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der kommunale Richtplan Verkehr und Strassenräume bezeichnet in den ISOS-Gebieten keine Ausbauvorhaben, welche die Qualität der Ortsbilder von nationaler Bedeutung schmälern würden.

Die neue Richtplankarte Gestaltung von Strassen und Plätzen definiert behördenverbindlich Gestaltungsgrundsätze zu den Strassenräumen. Der öffentliche Raum soll dabei in Abstimmung auf die im ISOS formulierten Erhaltungsziele gestaltet und situationsgerecht auf die daran angrenzende Bebauungsstruktur abgestimmt werden.

Modell ISOS Cham



BLN

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

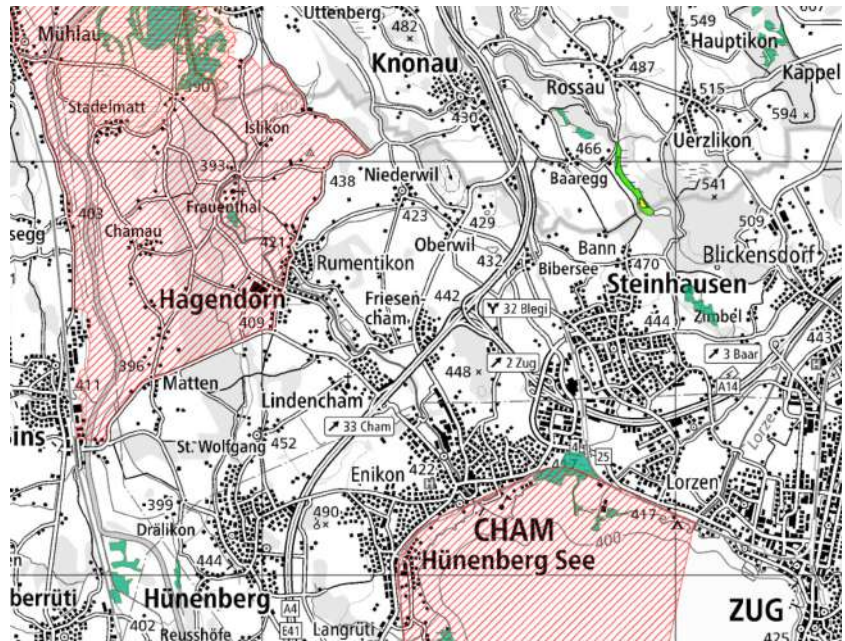
Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) umfasst einzigartige Landschaften, für die Schweiz typische Landschaften, Erholungslandschaften und Naturdenkmäler.

In der Gemeinde Cham gibt es zwei Landschaften, die im BLN inventarisiert sind:

- Objekt 1305 Reusslandschaft
- Objekt 1309 Zugersee

BLN und Schutzgebiete von nationaler Bedeutung

Quelle: map.geo.admin.ch



Berücksichtigung

Das BLN wurde bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der kommunale Richtplan Verkehr und Strassenräume bezeichnet in den BLN-Gebieten keine Ausbauvorhaben, welche die Qualität der Landschaften von nationaler Bedeutung schmälern würden.

Die neue Richtplankarte Gestaltung von Strassen und Plätzen definiert behördenverbindlich Gestaltungsgrundsätze zu den Strassenräumen. Auch die Strassenräume im Landwirtschaftsgebiet sollen dabei in Abstimmung auf die landschaftlichen Besonderheiten gestaltet werden. Der Richtplan definiert die diesbezüglichen Grundsätze (siehe Erläuterungen zu den Landschaftsboulevards im Kap. 3.1).

Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF)

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind die wertvollsten Landwirtschaftsflächen der Schweiz. Mit dem Sachplan FFF werden die besten Ackerflächen geschützt. Am 8. Mai 2020 hat der Bundesrat den überarbeiteten Sachplan FFF gutgeheissen.

Im Kanton Zug sind die Fruchtfolgeflächen auf zugmap.ch bezeichnet.

Fruchtfolgefleichen
Quelle: zugmap.ch



Berücksichtigung

Die Fruchtfolgefleichen wurden bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der kommunale Richtplan Verkehr und Strassenräume bezeichnet keine Ausbauten, welche die Quantität der Fruchtfolgefleichen schmälern würden.

Die Richtplanfestlegungen F1 und V2 legen behördenverbindlich fest, dass Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe zu berücksichtigen haben. Neue Wegverbindungen setzen einen Interessenausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und Bewirtschaftung voraus.

Die meisten in den Richtplankarten Fuss- und Veloverkehr bezeichneten neuen Wegverbindungen können auf bestehenden Bewirtschaftungswegen umgesetzt werden. Wo Wegrechte fehlen, bedingt dies die Zustimmung des betroffenen Landeigentümers.

Sofern durch Neubauten Fruchtfolgefleichen tangiert werden, sind entsprechende Ausgleichsmassnahmen zu prüfen:

- Optimierung der Linienführung mit minimaler Beanspruchung von FFF
- Chaussierung anstelle Asphaltierung
- Kompensations- und Bodenverbesserungsmassnahmen auf Bewirtschaftungsflächen auf die Qualität von FFF.

6.3 Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben

Kantonaler Richtplan

Mit den Festlegungen im kommunalen Richtplan wird der Richtplanvorgabe V 1.4 entsprochen:

Der Bund, der Kanton Zug und die Zuger Gemeinden sichern die Räume für die Vorhaben im Richtplan (Festsetzungen und Zwischenergebnisse). Gestützt auf die entsprechenden Projekte erlassen sie Sondernutzungspläne.

Der kommunale Richtplanung ergänzt und verfeinert die kantonale Netzkonzeption.

Die für die Gemeinde Cham relevanten Einträge im kantonalen Richtplantext sind im Kap. 1.8 zusammengefasst.

Kantonale Vorprüfung

Der Kanton wird den kommunalen Richtplanentwurf sowie die Aufhebung der rechtskräftigen Richtpläne vorprüfen. Gegebenenfalls sind aufgrund der Vorprüfung Festlegungen im kommunalen Richtplan anzupassen und zu justieren.

Auszug kantonalen Richtplan Verkehr



7 AUFHEBUNG BISHERIGEN RECHTS

Erläuterung

Mit der Rechtskraft der neuen Richtpläne werden die Richtpläne aus dem Jahr 2007 formell aufgehoben.

GEMEINDLICHER RICHTPLAN VERKEHR UND STRASSENÄRUME Richtplankarte Fussverkehr und Öffentlicher Verkehr 1:12'500

Vom Gemeinderat für die informelle Mitwirkung freigegeben am: 23.8.2022

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindegeschreiber: Martin Mengis

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: 30.5.2023

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindegeschreiber: Martin Mengis

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug, den 22. Dezember 2023 Der Baudirektor: Florian Weber

Öffentliche Auflage

Publiziert im Amtsblatt Nr.: vom: Ziffer:

Auflage auf der Gemeindekanzlei: vom: 4. Oktober 2024 bis: 3 November 2024

Bescheinigung durch den Gemeindegeschreiber

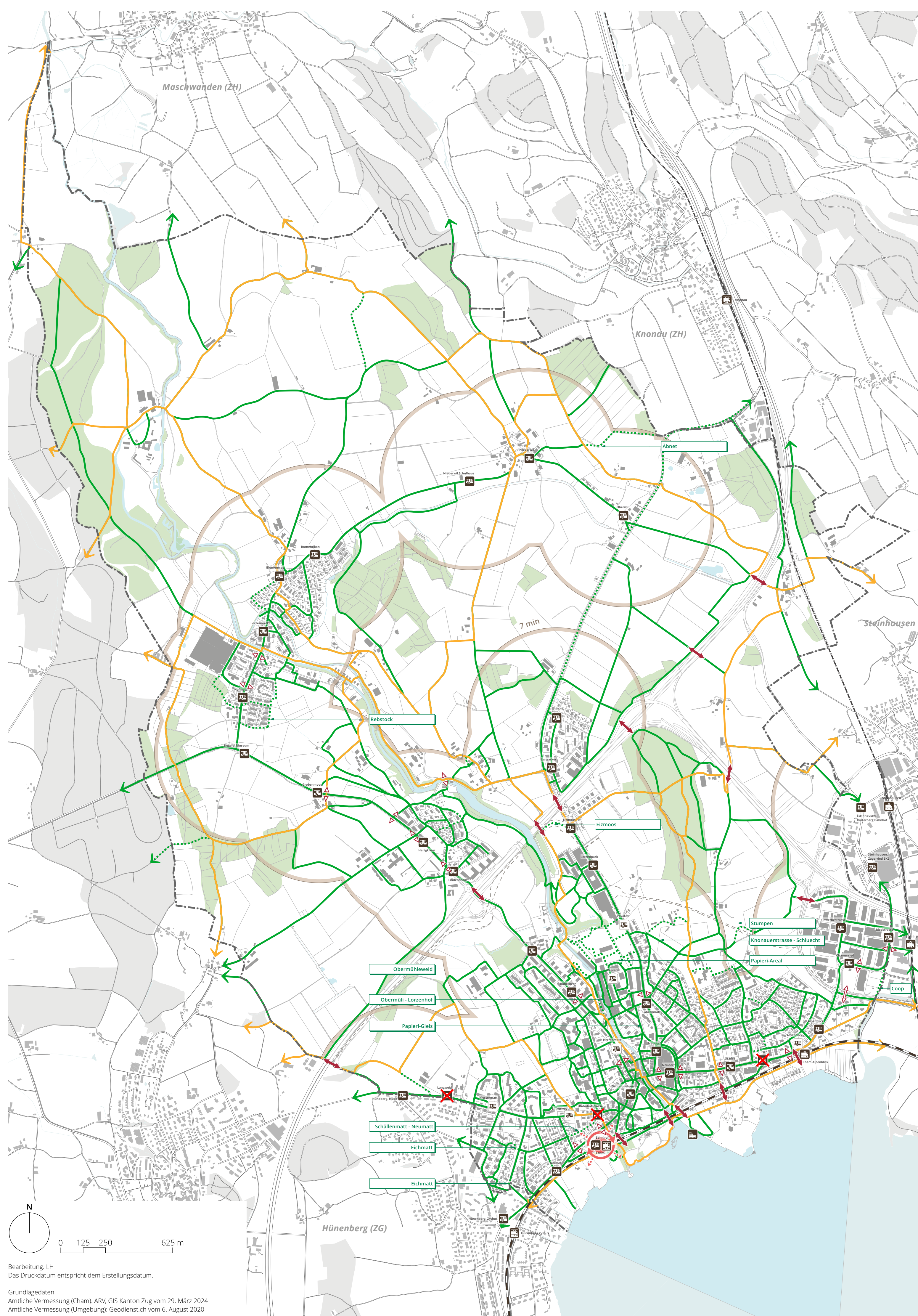
Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindegeschreiber:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publiziert im Amtsblatt Nr.: Vom Gemeinderat beschlossen am: Ziffer:

31099 - 2.7.2024



Bearbeitung: LH
Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.
Grundlagedaten
Amtliche Vermessung (Cham): ARV, GIS Kanton Zug vom 29. März 2024
Amtliche Vermessung (Umgebung): Geodienst.ch vom 6. August 2020

Teil Fussverkehr Kommunale Festlegungen (Planinhalt)

bestehend	geplant		Richtplantext
		Fusswegverbindung	F1
		Ausbau bestehende Fusswegverbindung	F1
		Wichtige Strassenquerung	F2
		Über- oder Unterführung	F3

Übergeordnete Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan (Informationsinhalte)

bestehend	geplant	
		Kantonaler Wanderweg

Teil Öffentlicher Verkehr Kommunale Festlegungen (Planinhalt)

bestehend	geplant		Richtplantext
		Bushaltestelle	ÖV1
		Aufhebung Bushaltestelle	ÖV1
		Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Cham	ÖV2

Übergeordnete Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan (Informationsinhalte)

bestehend	geplant	
		Bahnlinie/Bahnhof
		Schiffanlegestelle

Informationsinhalte

- Umfahrung Cham
Filma
- 7 min / 500 m Gehdistanz ÖV-Haltestelle
- Gemeindegrenze (Koordinationsbedarf)
- Wald
- Gewässer

Teil Öffentlicher Verkehr Kommunale Festlegungen (Richtplantext)

**Festlegung ÖV1
Bushaltestelle**

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 wird mit Blick auf die bauliche Entwicklung angepasst.

**Festlegung ÖV2
Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Cham**

Der Bahnhof Cham wird zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist ein reibungsloser und effizienter Busbetrieb zu gewährleisten. Zudem ist die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Teil Fussverkehr Kommunale Festlegungen (Richtplantext)

**Festlegung F1
Fusswegverbindung**

Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die geplanten kommunalen Fusswege und baut das Netz in Etappen aus. Bei fehlenden Fusswegrechten sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus.

**Festlegung F2
Wichtige Strassenquerung**

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. T-30-Zone).

**Festlegung F3
Über- oder Unterführung**

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

**Festlegung F4
Historische Verkehrswege**

Im Rahmen von Strassenprojekten und Sanierungsprojekten sind die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) enthaltenen Schutzziele in die Interessenabwägung einzubeziehen.

GEMEINDLICHER RICHTPLAN VERKEHR UND STRASSENÄRUME Richtplankarte Veloverkehr 1:12'500

Vom Gemeinderat für die informelle Mitwirkung freigegeben am: 23.8.2022

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindevizepräsident: Martin Mengis

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: 30.5.2023

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindevizepräsident: Martin Mengis

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug, den 22. Dezember 2023 Der Baudirektor: Florian Weber

Öffentliche Auflage

Publiziert im Amtsblatt Nr.: vom: Ziffer:

Auflage auf der Gemeindekanzlei: vom: 4. Oktober 2024 bis: 3 November 2024

Bescheinigung durch den Gemeindevizepräsidenten

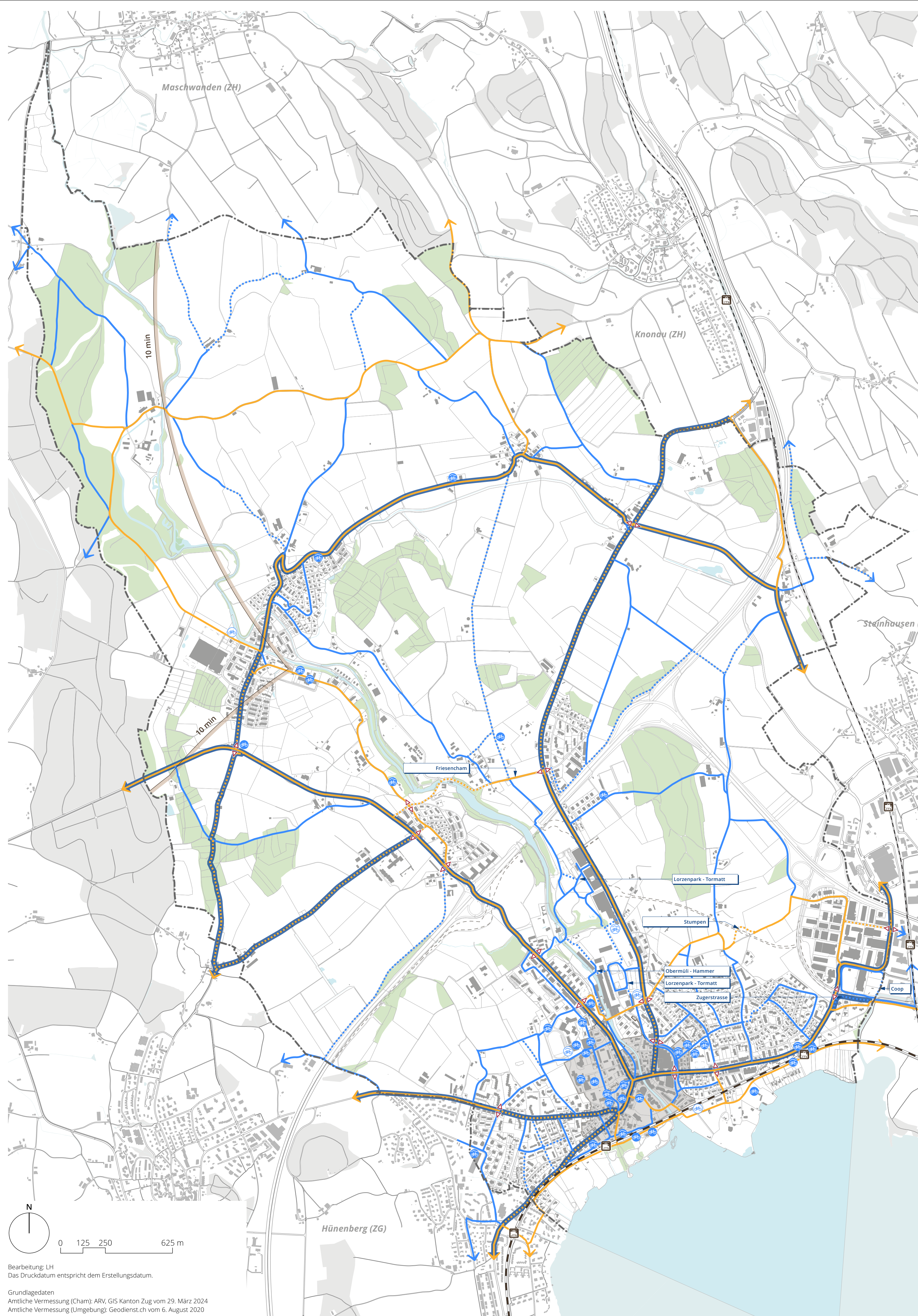
Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindevizepräsident:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publiziert im Amtsblatt Nr.: Vom Gemeinderat beschlossen am: Ziffer:

31099 - 2.7.2024



Bearbeitung: LH
Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.

Grundlagedaten
Amtliche Vermessung (Cham): ARV, GIS Kanton Zug vom 29. März 2024
Amtliche Vermessung (Umgebung): Geodienst.ch vom 6. August 2020

Kommunale Festlegungen (Planinhalt)

bestehend	geplant		Richtplanktext
		Veloverbindung	V1
		Ausbau bestehende Veloverbindung	V1
		Veloachse	V2
		Öffentliche Veloabstellanlage (gedeckt/ungedeckt)	V3
		Wichtige Strassenquerung	V4

Übergeordnete Festlegungen gemäss kantonalem Richtplan (Informationsinhalte)

bestehend	geplant	
		Kantonaler Veloweg

Informationsinhalte

	Umfahrung Cham Flama
	Perimeter Autoarmes Zentrum Flama
	Bahnlinie/Bahnhof
	10 min / 3.4 km Fahrdistanz Bahnhof
	Gemeindegrenze (Koordinationsbedarf)
	Wald
	Gewässer

Kommunale Festlegungen (Richtplanktext)

Festlegung V1 Veloverbindung	Die Gemeinde Cham sichert den Raum für die im Situationsplan als geplant bezeichneten kommunalen Veloverbindungen. Vorhandene Netzlücken werden in Etappen geschlossen. Bei fehlenden Veloverbindungen sind mit den betroffenen Strasseneigentümern Verhandlungen zu führen. Wegergänzungen im Landwirtschaftsgebiet berücksichtigen die Interessen der Landwirtschaftsbetriebe und setzen einen Interessensausgleich zwischen Naturschutz, Erholungsnutzung und der Bewirtschaftung voraus. 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.
Festlegung V2 Veloachse	Die Veloachsen haben zum Ziel, die Ortschaften der Gemeinde Cham möglichst direkt miteinander zu verbinden. Die Situation für den Veloverkehr ist zu verbessern. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Optimierung dieses Netzes ein. Auf Nebenverbindungen steht kein Ausbau sondern die Umgestaltung der Strassenräume zugunsten des Veloverkehrs im Vordergrund.
Festlegung V3 Öffentliche Veloabstellanlage (gedeckt/ungedeckt)	Bei den Zielgebieten sind an gut zugänglicher Lage nutzerfreundlich und sicher ausgestaltete Veloparkierungsanlagen mit genügend Abstellplätzen vorzusehen. Sie sind mit den Anforderungen der Freiraumgestaltung abzustimmen.
Festlegung V4 Wichtige Strassenquerung	Bei den wichtigen Querungsstellen sind verkehrssichere Lösungen sicherzustellen.

GEMEINDLICHER RICHTPLAN VERKEHR UND STRASSENÄRUME
Richtplankarte Strassennetz und Parkierung 1:12'500

Vom Gemeinderat für die informelle Mitwirkung freigegeben am: 23.8.2022

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindevizepräsident: Martin Mengis

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: 30.5.2023

Der Gemeindepräsident: Georges Helfenstein Der Gemeindevizepräsident: Martin Mengis

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug, den 22. Dezember 2023 Der Baudirektor: Florian Weber

Öffentliche Auflage

Publiziert im Amtsblatt Nr.: vom: Ziffer:

Auflage auf der Gemeindekanzlei: vom: 4. Oktober 2024 bis: 3 November 2024

Bescheinigung durch den Gemeindevizepräsidenten

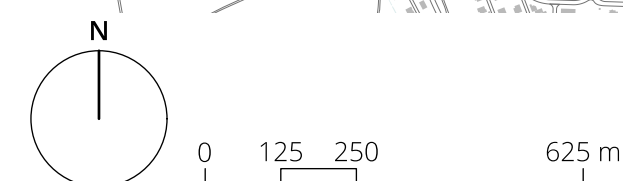
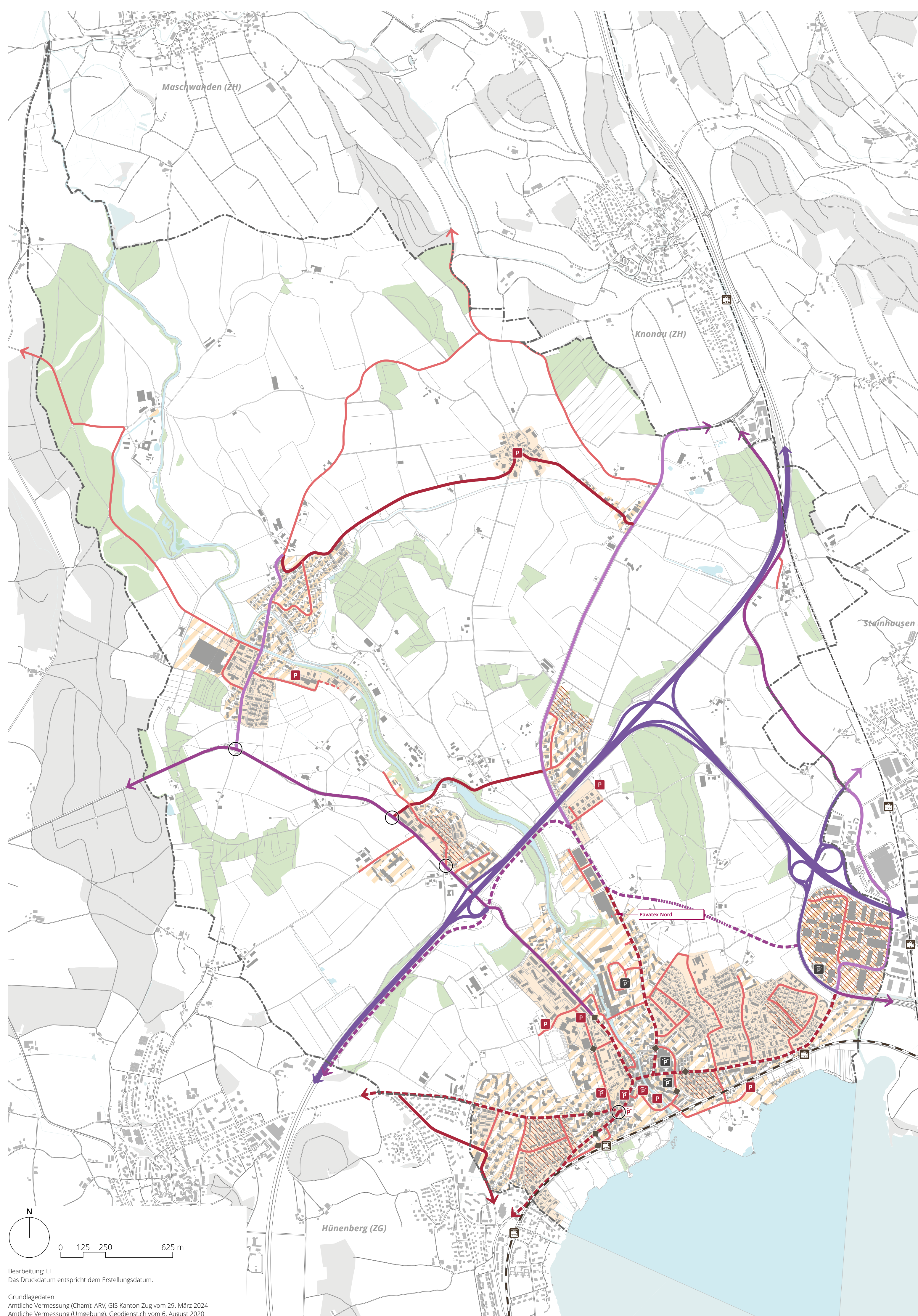
Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindevizepräsident:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publiziert im Amtsblatt Nr.: Vom Gemeinderat beschlossen am: Ziffer:

31099 - 2.7.2024



Bearbeitung: LH
Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.
Grundlagedaten
Amtliche Vermessung (Cham): ARV, GIS Kanton Zug vom 29. März 2024
Amtliche Vermessung (Umgebung): Geodienst.ch vom 6. August 2020

Kommunale Festlegungen (Planinhalt)		Richtplankarte
bestehend	geplant	
		Sammelstrasse
		Erschliessungsstrasse
		Neubau Strasse
		Langsamfahrzone T-20-/T-30-Zonen
		Besonderer Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehrsinfrastruktur
		Öffentliche Parkierungsanlage (gedeckt/ungedeckt) Schematische Lage
		Umbau Knoten
		SP2
		SP2
		SP2
		SP3
		SP4
		SP5
		SP6

Übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalte)		
bestehend	geplant	
		Hochleistungsstrasse
		Hauptverkehrsstrasse (offene Strecke/Tunnel)
		Verbindungsstrasse
		Pförtneranlage (Autoarmes Zentrum) Flama

Informationsinhalte	
	Bahnlinie / Bahnhof
	Private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlage (gedeckt)
	Gemeindegrenze (Koordinationsbedarf)
	Wald
	Gewässer

Kommunale Festlegungen (Richtplankarte)	
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.
SP2 Festlegung Groberschliessungsnetz (Sammel- und Erschliessungsstrasse)	Die bezeichneten Sammel- und Erschliessungsstrassen stellen die Groberschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Die Dimensionierungsgrundsätze richten sich nach den einschlägigen Normen. Im Rahmen von T-30- und T-20-Zonen sind Abweichungen von den Normquerschnitten zulässig. Angestrebt werden gut gestaltete Strassenräume im Sinne der Festlegung SB1.
Festlegung SP3 Langsamfahrzone	Cham stellt dank gestalterischen und betrieblichen Massnahmen ein auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau sicher und fördert die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Entsprechende Massnahmen auf Kantonsstrassen setzen die Zustimmung des Strasseneigentümers voraus. Die bestehenden Langsamfahrzonen werden in Etappen ausgeweitet.
Festlegung SP4 Besonderer Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehrsinfrastruktur	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.
Festlegung SP5 Öffentliche Parkierungsanlage (gedeckt/ungedeckt)	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, beim Rigiplatz (Erweiterung bestehende Parkierung) oder beim Bahnhof, zu prüfen. Die heute durch oberirdische Parkierungsanlagen besetzten Flächen werden gestalterisch aufgewertet.
Festlegung SP6 Umbau Knoten	Die im Situationsplan bezeichneten Knoten sind verkehrstechnisch und/oder gestalterisch zu optimieren. Der Umbau von Knoten hat besonders der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu dienen. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton für eine Optimierung der bezeichneten Knoten auf Kantonsstrassen ein.

Vom Gemeinderat für die informelle Mitwirkung freigegeben am: **23.8.2022**

Der Gemeindevize: Georges Helfferlein Der Gemeindevize: Martin Mengo

Vom Gemeinderat für die kantonale Vorprüfung freigegeben am: **30.5.2023**

Der Gemeindevize: Georges Helfferlein Der Gemeindevize: Martin Mengo

Vorprüfung durch die Baudirektion:

Zug den 22. Dezember 2023 Der Baudirektor: Florian Weber

Öffentliche Auflage

Publiziert im Amtsblatt Nr.: vom: Ziffer:

Auftrag auf der Gemeindevize: vom 4. Oktober 2024 bis 3. November 2024

Beschreibung durch den Gemeindevize:

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindevize: Der Gemeindevize:

Von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt am:

Publiziert im Amtsblatt Nr.: Vom Gemeinderat beschlossen am: Ziffer:

31099 - 27.2024

Kommunale Festlegungen (Planinhalt)		Richtplanart
	zu	SB1
	zu	SB1
	zu	SB1
	zu	SB1
	zu	SB1
	bestehend	SB2
	geplant	SB3

Übergeordnete Festlegungen (Informationsinhalt)

bestehend	geplant	Flora
		Flora
		Flora
		Flora

Informationsinhalte

	Bahnlinie / Bahnhof
	Gemeindegrenze (Koordinationsbedarf)
	Wald
	Gewässer

Kommunale Festlegungen (Richtplanketz)

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 Gestaltungsprofils und unter Einbezug eines Landschaftsarchitekturkonzepts zu gestalten. Die beschriebenen Raumcharaktere sind Richtschnur für die Gestaltung. Die privaten Vorzonen und die Strassenräume bilden eine gestalterische Einheit und sind zu koordinieren. Bei der Gestaltung ist der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden besondere Beachtung zu schenken.

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 Anordnungs- spielraum. Die Struktur und Gestaltung wird frühzeitig mit einem gesamtheitlichen Blick und unter Einbezug von kompetenten Fachplanern festgelegt. Die begrüntem Bereiche sollen erhöhten ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

SB3 Festlegung Ankunfts-/Torsituation
 An den in der Richtplankarte bezeichneten Stellen sind im Rahmen von Strassenbauprojekten - voraussichtlich frühestens ab 2028 - Torsituationen zu realisieren, die den Innenortsbereich von Cham verdeutlichen.

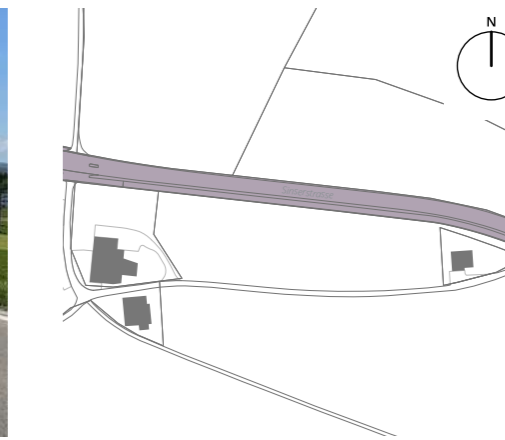
SB4 Festlegung Koordination mit kantonalem Tiefbauamt
 Einträge in der kommunalen Richtplankarte, die Kantonsstrassen betreffen, bewirken, dass sich die Gemeinde beim kantonalen Tiefbauamt für entsprechende Massnahmen einsetzt. Massnahmen gegenüber dem kantonalen Ausbaustandards sind gemäss kantonomer Praxis durch die Gemeinde zu tragen.



0 85 170 425 m
 Bearbeitung: LH
 Das Druckdatum entspricht dem Erstellungsdatum.
 Grunddaten:
 Amtliche Vermessung (Cham) ARV, GIS Kanton Zug vom 29. März 2024
 Amtliche Vermessung (Umgebung), Geodaten vom 6. August 2020

Kommunale Zielbilder (Informationsinhalt)

Landschaftsorientierter Boulevard
 Referenzbild und Situationsplan



Anvisierter Raumcharakter

- Ausserortsstrasse mit Mittelreihe sowie separat geführtem, kombinierten Velo- und Fussweg
- Regelmässige Querschnittslinien für den Fuss- und Veloverkehr
- Einseitige Baumreihe zwischen Strasse und Velo- und Fussweg
- Offene Landschaft mit punktuellen Baumgruppen und Einzelbäumen
- Landschaftsverträgliche Ausbildung der Ränder (privater Grund)
- Punktuelle Mobilisierung (Stützleihen, Brunnen etc.) entlang des Velo- und Fussweges
- Bushaltestellen als Buchten ausserhalb der Fahrbahn

Mit dem Kanton landschaftsverträgliche Lösungen suchen.

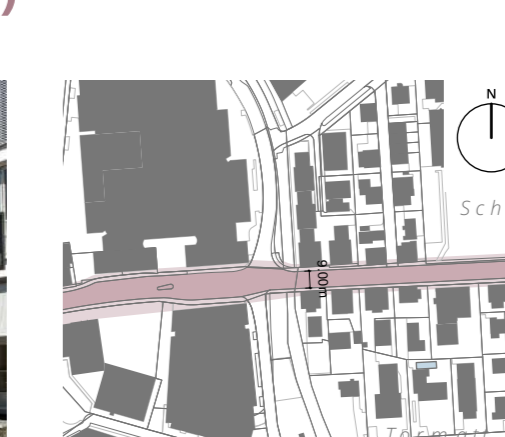
Siedlungsorientierter Boulevard
 Referenzbild und Situationsplan



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 Mittelreihe für den Fussgängerverkehr
- Vorzugsweise Fahrbahnhaltstellen für den Bus
- Strassenbegleitendes Infrastrukturband mit einer Baumreihe (grosskronige Bäume), naturnahen Grünflächen sowie einer hochwertigen und funktionalen Möblierung und Abstellflächen für Velos oder Autos
- Breiter Gehbereich mit punktuellen Bezug zu den Erdgeschossnutzungen
- Adressierung der Bauten mehrheitlich Richtung Strassenraum, Einfriedungen und Hecken sind zurückhaltend, biodiversitätsfreundlich und auf die Strassenraumgestaltung abgestimmt, Einfriedungen treten maximal mit 1 m Höhe in Erscheinung

Zentrumsraum (Strassen und Wege)
 Referenzbild und Situationsplan



Anvisierter Raumcharakter für die Strassen

- Homogenes Erscheinungsbild mit einer Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade
- Verkehrsberuhigter Zentrumsraum (30) mit hoher Aufenthaltsqualität und Gleichberechtigung Velo und Auto
- Optische Einengung der Fahrbahn und punktuelle Auflösung des Strassenraums
- Vorzugsweise Fahrbahnhaltstellen für den Bus
- Attraktive Vorzone der Erdgeschossnutzungen 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
- Hochwertige und funktionale Möblierung in kurzen Gehdistanzen

Die Neugestaltung des Zentrumsraums erfolgt mit der Umsetzung der UCH und der FLAMA. Das Gestaltungs-konzept wird in einem Konkurrenzverfahren erstellt. Projekte auf Kantonsstrassen sind mit dem kantonalen Tiefbauamt und den Zugeland Verkehrsbetrieblen abzustimmen.

Quarterrückgrat (Strassen und Wege)
 Referenzbild und Situationsplan



Anvisierter Raumcharakter für die Strassen

- Verkehrsberuhigter Strassenraum situationsbedingt im Mischverkehr oder mit einseitigem Trottoir
- Einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Brunnen, Sitzbänke)
- Durchunter Strassenraumcharakter mit einer klimasensiblen und biodiversitätsfreundlichen Gestaltung (Bäumen, Hecken, unversiegelte sowie naturnahe Flächen, Wasser)
- In regelmässigen Abständen aufenthaltsfreundliche Platzsituationen, ggf. in Kombination mit Quartiernutzungen
- Offene, durchunter private Vorzonen (hoher Grünanteil) und Minimierung der befestigten Flächen) mit Bezug zum Strassenraum und zurückhaltenden Abgrenzungselementen (keine hohen Mauern und Hecken)

Neugestaltungen mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität erfolgen im Rahmen von umfassenden Strassenanierungen mit Velo Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie bei Sondernutzungsplanungen (z.B. Einbezug Landschaftsarchitekturbüro).

Quartierstrassen und Quartierwege
 Referenzbild und Situationsplan

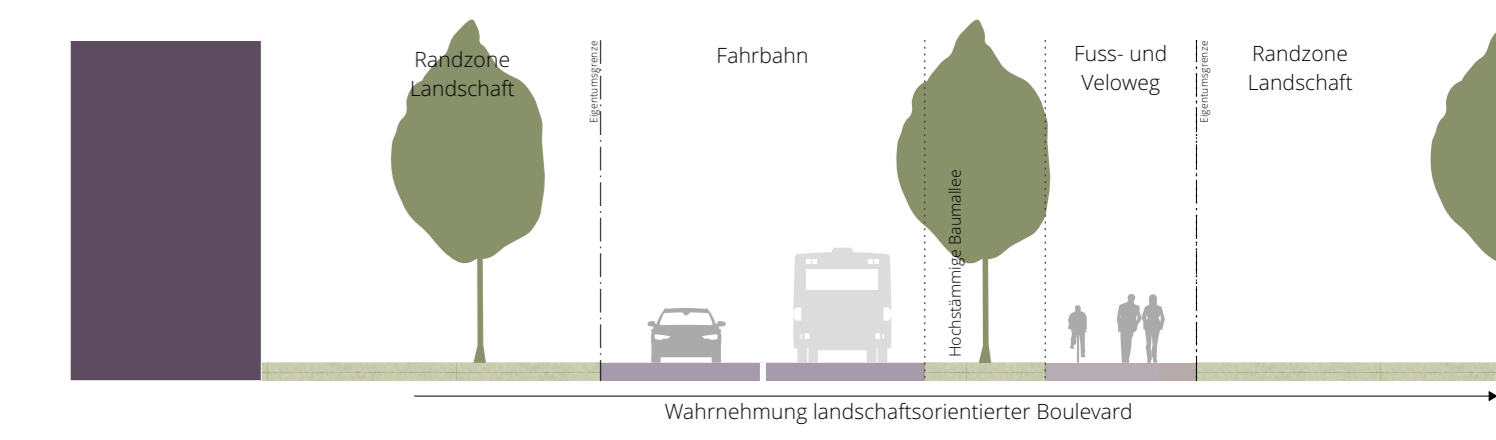


Anvisierter Raumcharakter für die Strassen

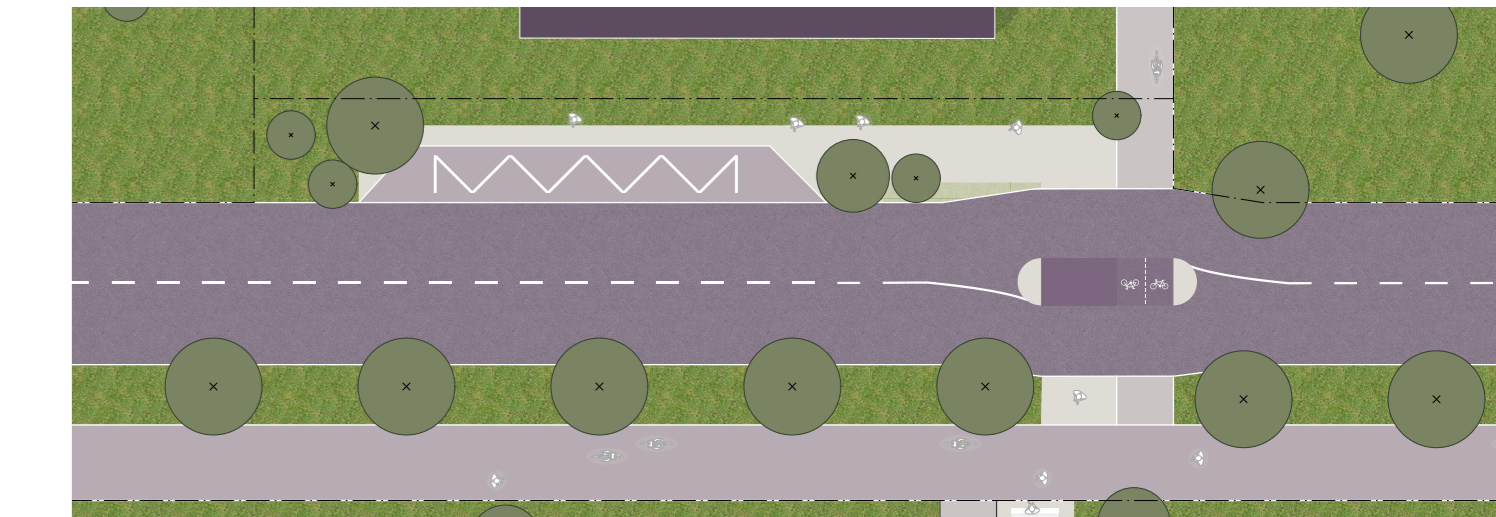
- Verkehrsberuhigter Strassenraum mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr und einseitig angeordnete Infrastruktur- und Ausstattungselemente, die auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner abgestimmt sind (z.B. einzelne Besucherparkplätze, Veloabstellplätze, Pflanztröge, Grünflächen, Brunnen,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

Neugestaltungen mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität erfolgen im Rahmen von umfassenden Strassenanierungen sowie bei Sondernutzungsplanungen (z.B. Einbezug Landschaftsarchitekturbüro).

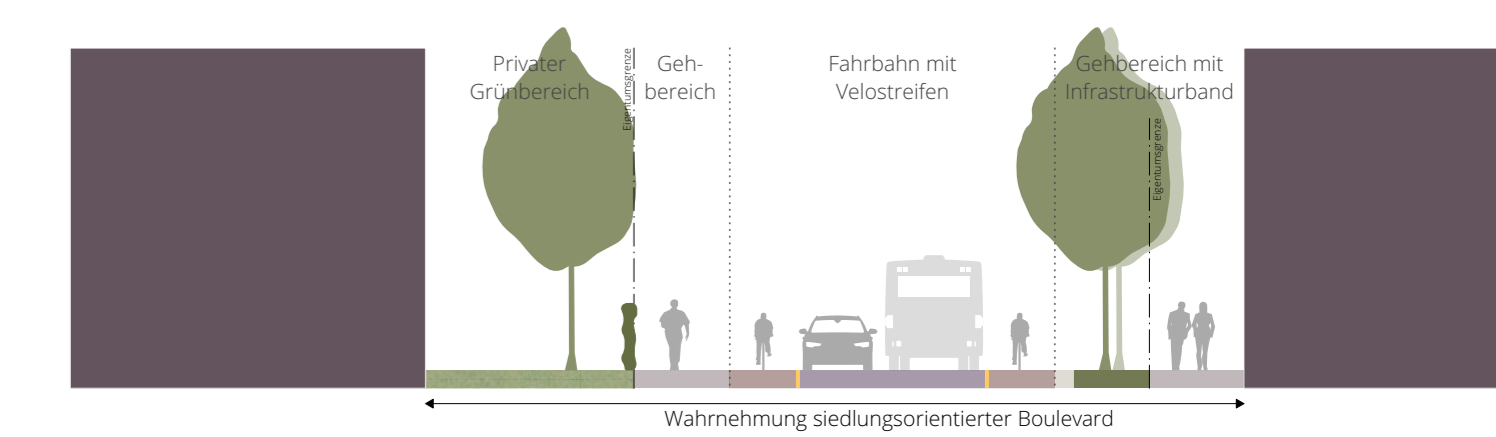
Prinzipschnitt



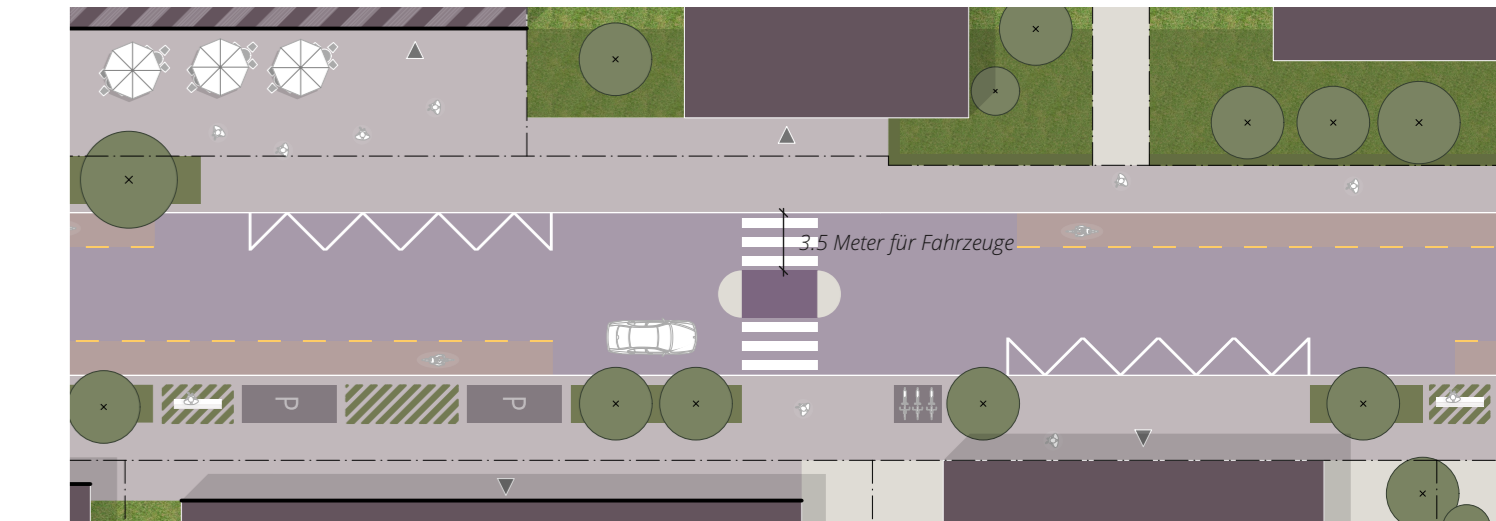
Prinzipskizze



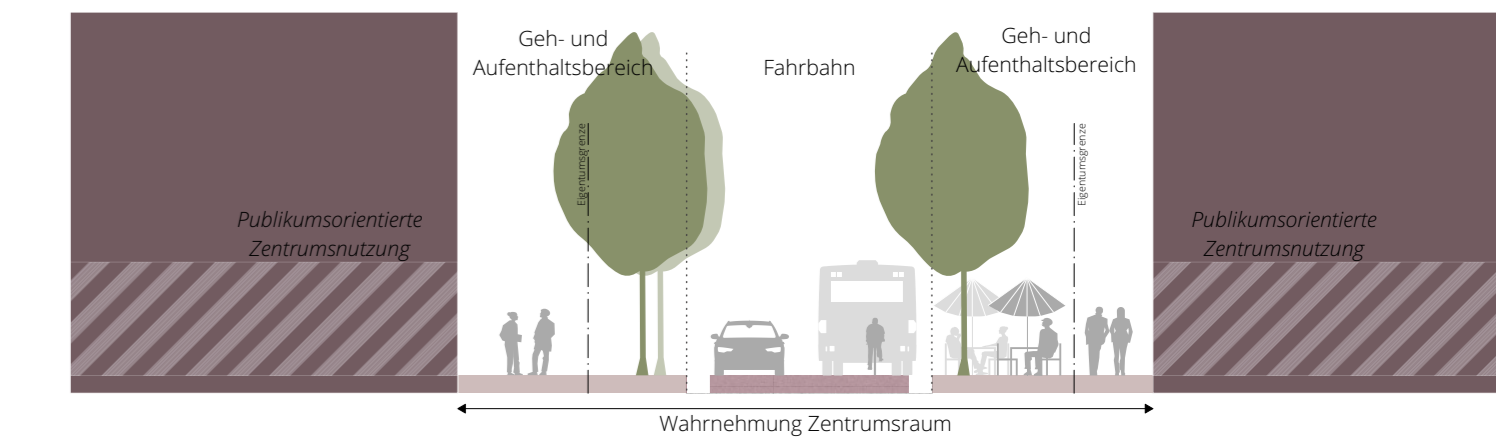
Prinzipschnitt



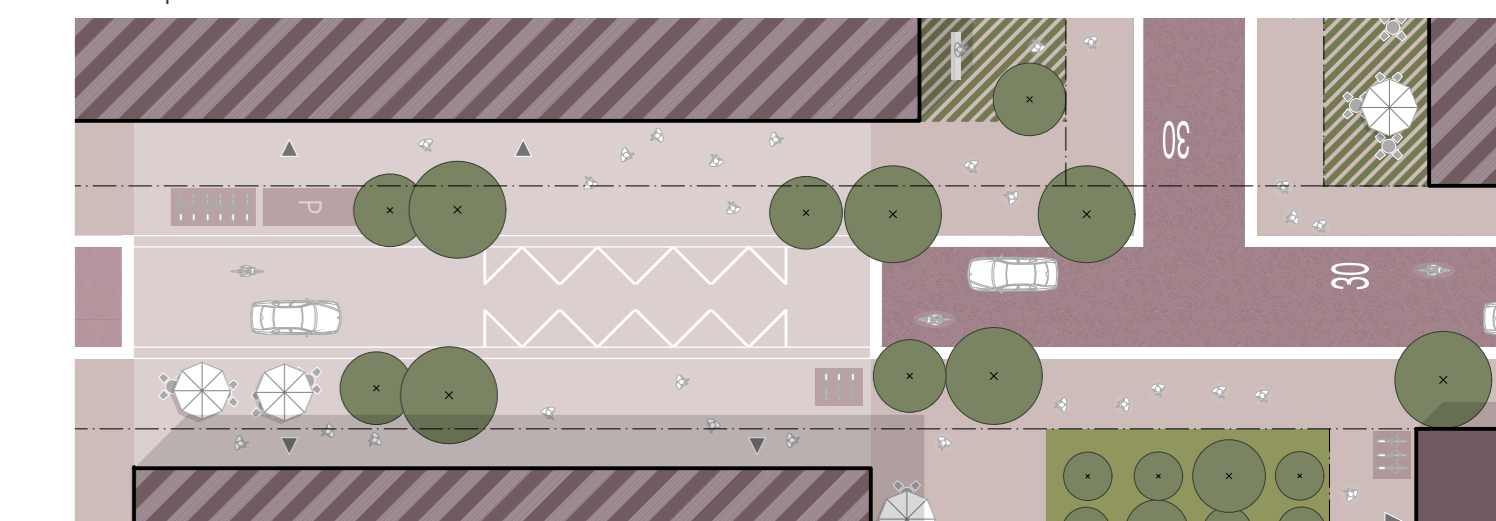
Prinzipskizze



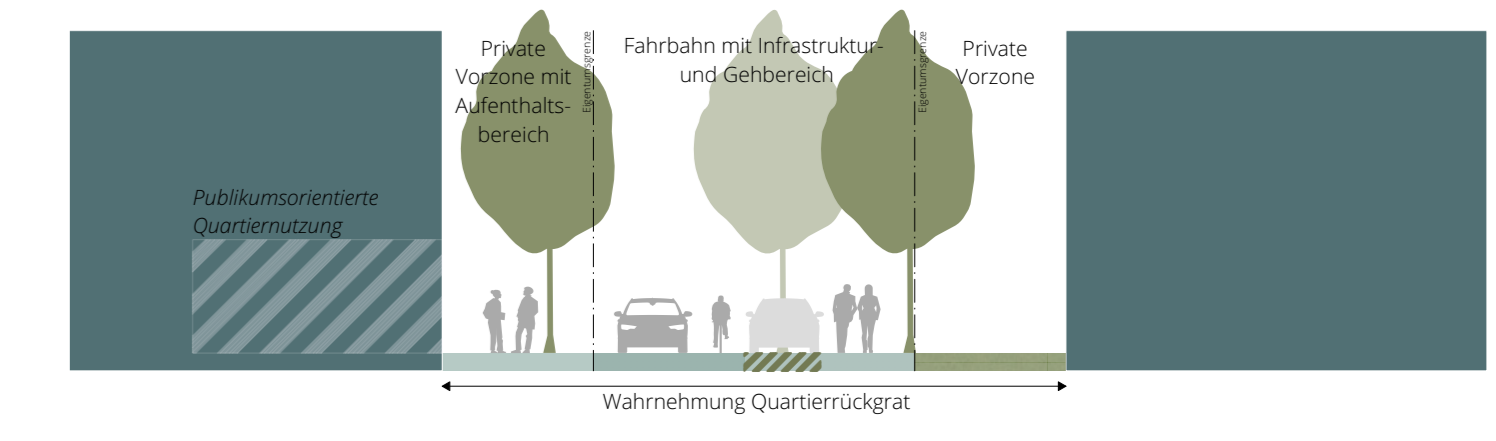
Prinzipschnitt



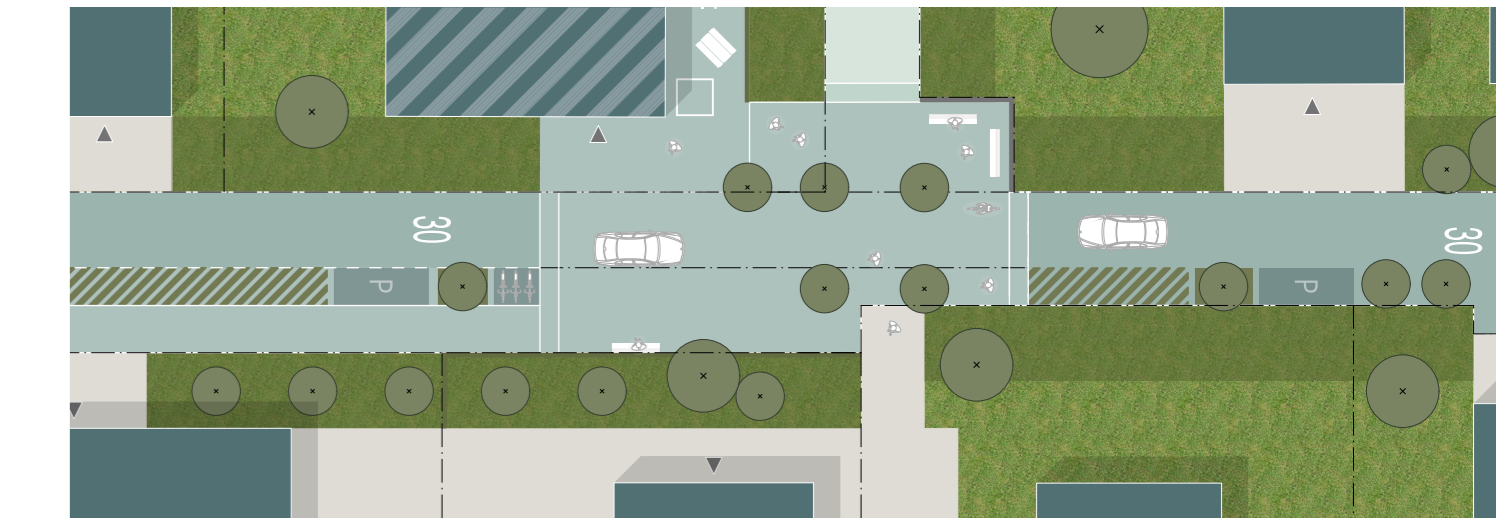
Prinzipskizze



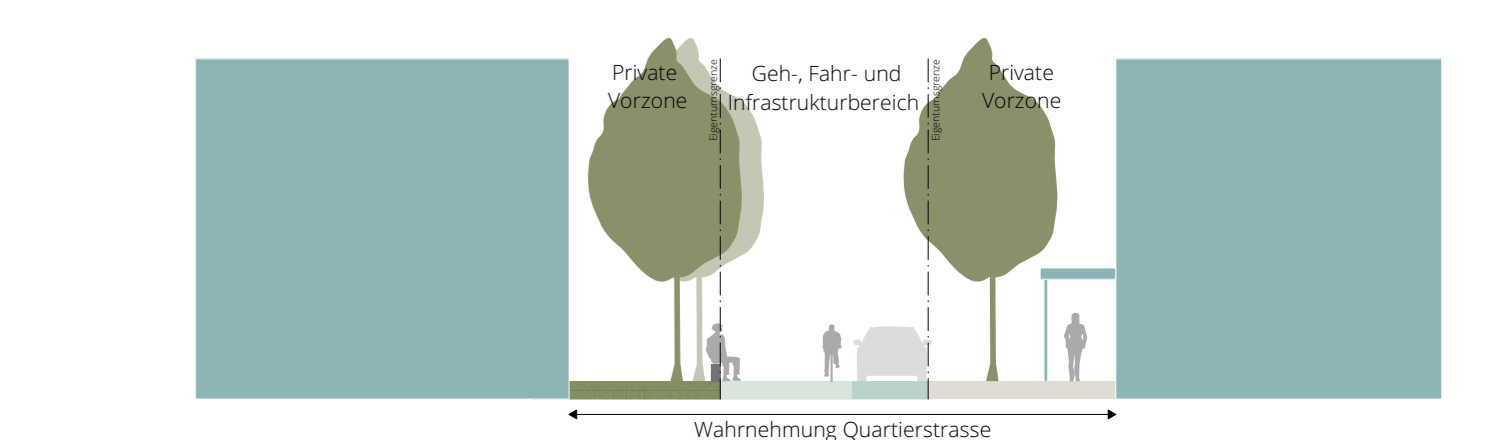
Prinzipschnitt



Prinzipskizze



Prinzipschnitt



Prinzipskizze

