



Arbeitsgruppe für  
Siedlungsplanung und  
Architektur AG

Gemeinde Cham

# **Kernrichtplan (Quartiergestaltungsplan Zentrum Cham)**

Erläuternder Bericht

Vom Gemeinderat erlassen am 30. August 2011



Arbeitsgruppe für  
Siedlungsplanung und  
Architektur AG

Spinnereistrasse 29  
8640 Rapperswil (SG)  
Tel. 055 220 10 60  
Fax 055 220 10 61

Bankstrasse 8  
8610 Uster  
Tel. 044 942 10 11  
Fax 055 220 10 61

[www.asaag.ch](http://www.asaag.ch)  
[info@asaag.ch](mailto:info@asaag.ch)

Bearbeitung:

Patricia Wenk  
Martin Eicher  
Stevan Skeledzic

Ryffel + Ryffel  
Landschaftsarchitekten BSLA/BSA  
Brunnenstrasse 14  
8610 Uster

Tel. 044 942 10 40  
Fax 044 942 10 62  
[ryffel.ryffel@bluewin.ch](mailto:ryffel.ryffel@bluewin.ch)

Bearbeitung:

Thomas Ryffel

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung und Ausganglage</b>	<b>4</b>
1.1 Auftrag	4
1.2 Studienauftrag „Gestaltung öffentliche Strassenräume und Plätze“	4
1.3 Umfahrung Cham – Hünenberg	4
1.4 Perimeter	5
1.5 Vorgehen und Beteiligte	5
1.6 Planungsablauf	6
1.7 Mitwirkung	8
1.8 Stellungnahme der Baudirektion	8
1.9 Konsultativabstimmung Unterbrechung Bärenbrücke	9
<b>2. Über- und nebengeordnete Planungen</b>	<b>9</b>
<b>3. Kernrichtplan Cham</b>	<b>10</b>
3.1 Allgemeines	10
3.1.1 Handlungsspielraum und Zeithorizont	10
3.1.2 Aufbau	10
3.1.3 Einbettung des Kernrichtplanes / Abstraktionsebenen	11
3.2 Teilrichtplan „Verkehr“ (vgl. Anhang 4.1)	12
3.3 Teilrichtplan „Bebauung und Freiräume“ (vgl. Anhang 4.2)	12
3.3.1 Grundlegendes	12
3.3.2 Städtebauliche Betrachtung, Muster und Merkmale	13
3.3.3 Pragmatische Einschätzung des angezeigten Strukturwandels	15
3.3.4 Chancen der Umfahrung Cham-Hünenberg für die Bebauung und Freiräume	15
3.4 Projekt- und Aufgabenblätter (vgl. Anhang 4.3)	16
3.4.1 Grundlegendes	16
3.4.2 Übersicht Projekt- und Aufgabenblätter	18
<b>4. Anhang 1: Kernrichtplan</b>	<b>19</b>
4.1 Teilplan Verkehr	20
4.2 Teilplan Bebauung und Freiraum	21
4.3 Projekt- und Aufgabenblätter	22
<b>5. Anhang 2: allgemeine Unterlagen zur Information</b>	<b>23</b>
5.1 Entscheid Gemeinderat zu den Anpassungen des Kernrichtplanes vom 30. August 2011	24
5.2 Stellungnahme der Baudirektion vom 26. März 2010	27
5.3 Tabelle Mitwirkung, Stand 17. November 2009	35

## **1. Einleitung und Ausganglage**

### **1.1 Auftrag**

Cham steht vor einer grossen Chance. Mit dem Bau der Umfahrung Cham - Hünenberg (geplante Eröffnung 2018) bietet sich die einmalige Möglichkeit, das Zentrum von Cham inklusive der Zufahrtsachsen vom Durchgangsverkehr wirkungsvoll und nachhaltig zu entlasten; dies mit dem Ziel, das Chamer Zentrum als Lebens-/Einkaufs- und Wohnort aufzuwerten.

Im ersten Halbjahr 2006 wurden in einem Studienauftrag/Wettbewerb unter Beteiligung von vier interdisziplinären Teams Ideen und Lösungsansätze für die Aufwertung des Chamer Zentrums gesucht. Hierbei wurde grossen Wert auf einen gesamtheitlichen Planungsansatz gelegt, der städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Aspekte miteinander verbindet. Aus diesem Studienauftrag ging das Projekt „LORZE“ des Teams asa/ryffel/vogt als Sieger hervor.

Im Dezember 2006 erteilte der Gemeinderat Cham der asa AG den Auftrag, basierend auf dem Ergebnis des Studienauftrages „Öffentliche Strassenräume und Plätze“ vom Juni 2006, einen neuen Kernrichtplan - im Sinne eines Quartiergestaltungsplanes (QGP), welcher als behördenverbindlicher, kommunaler Richtplan vom Gemeinderat festgesetzt werden kann - zu erarbeiten. Dieser soll den kommunalen „Kernrichtplan 1990“ ersetzen.

### **1.2 Studienauftrag „Gestaltung öffentliche Strassenräume und Plätze“**

Der Gemeinderat Cham hat am 26. Juni 2006 den Bericht des Beurteilungsgremiums „Studienauftrag Öffentliche Strassenräume und Plätze“ zur Kenntnis genommen (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums vom Juni 2006).

### **1.3 Umfahrung Cham – Hünenberg**

Am 4. Mai 2006 genehmigte der Kantonsrat Zug das Generelle Projekt der "Umfahrung Cham - Hünenberg" und beschloss am 1. Juni 2006 einen Rahmenkredit von 230 Mio Franken für die weitere Planung, den Landerwerb und die Realisierung aller vier Abschnitte A - D.

Nachdem gegen den Kantonsratsbeschluss ein überparteiliches Komitee das Referendum ergriffen und eine Urnenabstimmung erzwungen hatte, sagten die Stimmberechtigten des Kantons Zug am 11. März 2007 „JA“ (50,34 %) zur Umfahrung und folgten damit der Empfehlung von Regierungs- und Kantonsrat.

#### 1.4 Perimeter

Der Perimeter des zu erarbeitenden Kernrichtplanes wurde aufgrund des rechtskräftigen Zonenplanes wie folgt definiert (vgl. Abb. 1).

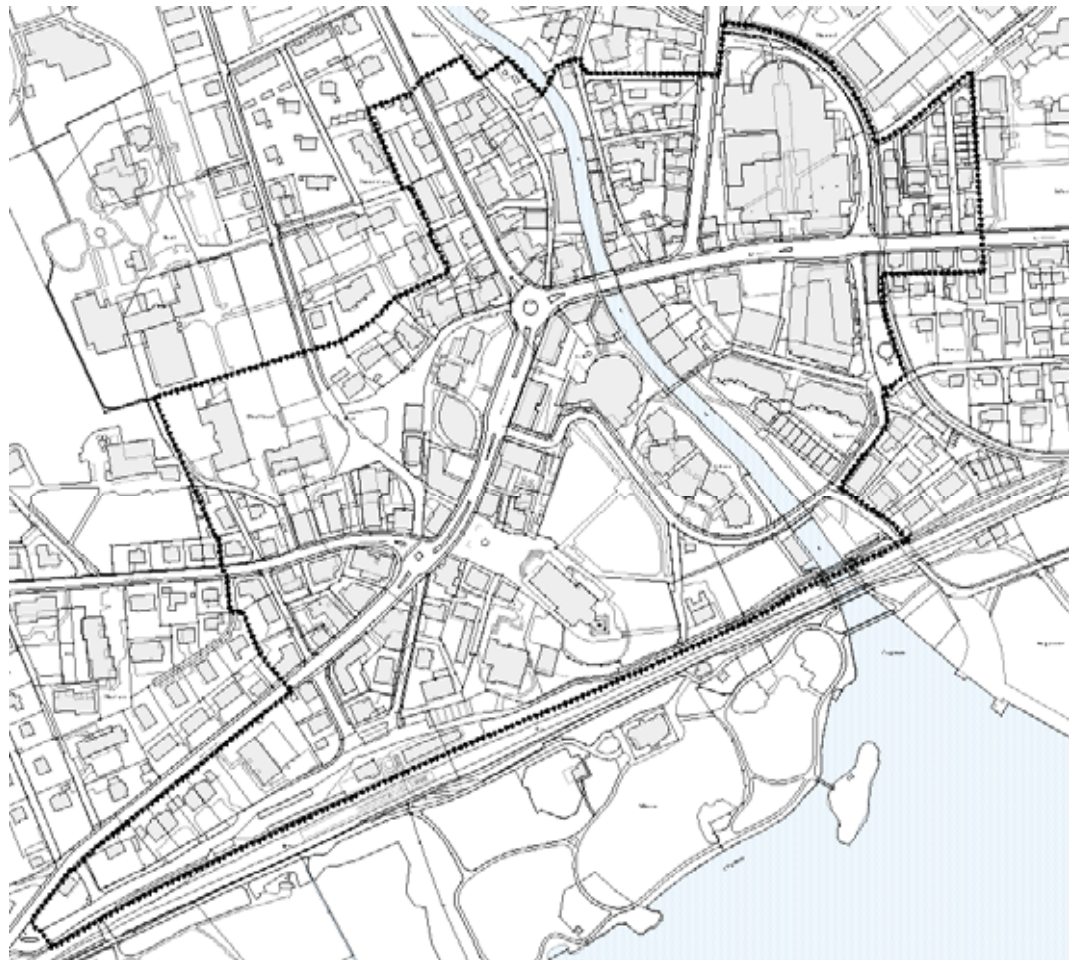
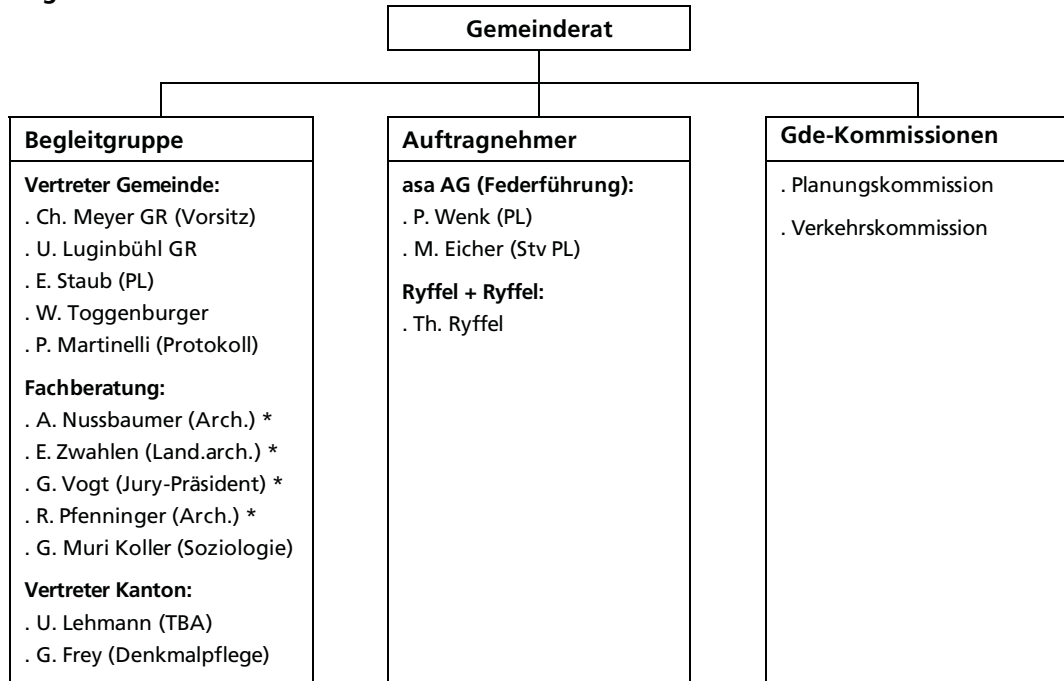


Abb. 1: Perimeter Kernrichtplan

#### 1.5 Vorgehen und Beteiligte

Die Erarbeitung des neuen Kernrichtplanes stützte sich grundsätzlich auf die Ergebnisse des Studienauftrages „Öffentliche Strassenräume und Plätze“ vom Juni 2006. Für die Auftraggeberin war es jedoch wichtig, dass gewisse Ergebnisse des Studienauftrages nochmals hinterfragt und vereinzelte Themenschwerpunkte vertiefter bearbeitet werden konnten. Die Planungsarbeiten wurden deshalb von einer Begleitgruppe begleitet und in dieser reflektiert. Auf diese Art konnten auch Ideen aus anderen Studienauftragsprojekten nochmals diskutiert werden, um für den Kernbereich von Cham eine optimale Lösung zu finden.

## Organisationsstruktur



\* A. Nussbaumer und E. Zwahlen wurden im Verlauf des Prozesses durch G. Vogt und R. Pfenninger ersetzt.

Abb. 2: Organisationsstruktur

### 1.6 Planungsablauf

Cham hat die Ortsplanung in den Jahren 2002 – 2007 revidiert. Dabei blieb der Kernrichtplan (behördenverbindliche Teil) des Kernzonen- und Richtplans von 1990 vorerst weiterhin rechtskräftig. Der Gemeinderat hat kommuniziert, dass der Kernrichtplan ebenfalls revidiert werden soll. Dazu hat die Gemeindeversammlung am 27. Juni 2005 den Kredit für den Studienauftrag für öffentliche Strassenräume und Plätze inkl. anschliessender Umsetzung in den Kernrichtplan beschlossen. Der Studienauftrag wurde 2006 durchgeführt. Alle Arbeiten wurden im Sommer 2006 präsentiert und öffentlich ausgestellt. Der Kernrichtplan wurde erstellt, die beauftragte Begleitgruppe hat den Kernrichtplan im Januar 2008 verabschiedet. Die Planung wurde im März 2008 in der Planungskommission und in der Verkehrskommission beraten. Im März 2008 hat der Gemeinderat die Freigabe für die öffentliche Mitwirkung beschlossen. Im Juni 2008 hat der Gemeinderat die Kommunikationsschritte festgelegt, dies führte zu 5 intensiven Dialogveranstaltungen mit der Bevölkerung zwischen August 2008 und März 2009. Im Juni/Juli 2009 wurde der Planungsstand 30 Tage öffentlich aufgelegt. Der Gemeinderat hat am 9. November 2009 die Entscheide zu den eingegangenen Anträgen gefasst. Die Planung wurde in wenigen Punkten angepasst.

Ende Januar 2010 wurde die Planung dem Amt für Raumplanung zur Stellungnahme zugestellt. Die kantonale Stellungnahme wurde uns am 26. März 2010 zugestellt (siehe Anhang 5.2).

Die Planung des Kernrichtplanes wurden durch das kantonale Projekt der Umfahrung Cham Hünenberg und durch das Marketingkonzept der Parkstadt Cham zusätzlich belastet. Aufgrund bevorstehender Urnenabstimmungen hat der Gemeinderat die vorläufige Sistierung des Kernrichtplanes beschlossen. Dieser Umstand führte dazu, dass der Gemeinderat einerseits eine Konsultativabstimmung betreffend Unterbrechung Bärenbrücke und andererseits eine Urnenabstimmung zu Stadtentwicklungsstrategie durchgeführt hat. Die beantragte Unterbrechung Bärenbrücke wurde an Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 deutlich abgelehnt. Am 27. November 2009 wurde der Stadtentwicklungsstrategie zugestimmt, gleichzeitig die Umbenennung zur Stadt Cham sowie der Marke ‚Parkstadt Cham‘ abgelehnt.

An der Strategiesitzung vom 8. März 2011 hat der Gemeinderat beschlossen, den Kernrichtplan zum Erlass vorzubereiten. Der Planungsinhalt sollte nicht grundsätzlich neu hinterfragt werden, sondern es sollten insbesondere die beiden negativen Urnenabstimmungen berücksichtigt und auch die Zeithorizonte in den Projektblättern überprüft werden. Ebenfalls wurde geprüft, ob die kantonale Stellungnahme vom 26. März 2010 Konsequenzen auf den Planungstand hat.

#### **Die einzelnen Planungsschritte:**

27. Juni 2005	Kredit für Studienauftrag (Gemeindeversammlung)
30. Januar 2006	Start Studienauftrag „Öffentliche Räume und Plätze“
8. Juni 2006	Entscheid des Beurteilungsgremiums
27. Juni – 14. Juli 2006	Ausstellung im Mandelhof
1. Juli 2006	Präsentation am Strassenfest
18. Dezember 2006	Weiteres Vorgehen aufgrund Resultat Studienauftrag
30. Januar 2008	Verabschiedung Kernrichtplan in Begleitgruppe
4. März 2008	Beratung in Planungskommission, Verkehrskommission
17. März 2008	Freigabe für Mitwirkung (Gemeinderat)
23. Juni 2008	Festlegung Kommunikation (Gemeinderat)
Aug. 08 – März 09	5 Dialogveranstaltungen
15. Juni 2009	Infoveranstaltung für Bevölkerung (inkl. Parkstadt Cham)
15. Juni – 14. Juli 2009	30 Tage öffentl. Mitwirkung, Anträge an Gemeinderat
17. November 2009	Entscheide bezüglich Anträge (Gemeinderat)
Januar 2010	Bereinigung Kernrichtplan

26. Januar 2010	Einreichung zur Stellungnahme an die Baudirektion
26. März 2010	Stellungnahme der Baudirektion
13. Juni 2010	Konsultativabstimmung zur Unterbrechung Bärenbrücke
8. März 2011	Gemeinderat beschliesst die Weiterbearbeitung bzw. Vorbereitung für den Erlass
2. Mai 2011	Beratung in Planungskommission für Erlass durch den Gemeinderat
Juli/August 2011	Bereinigung
30. August 2011	Erlass durch Gemeinderat

### **1.7 Mitwirkung**

Der Gemeinderat hat den Kernrichtplan mit Beschluss vom 17. März 2008 für die Mitwirkung freigegeben. Vor der Mitwirkung fanden zwischen August 2008 und März 2009 fünf Dialogveranstaltungen sowie am 16. Juni 2009 eine Informationsveranstaltung für Bevölkerung statt. Die Unterlagen zum Kernrichtplan wurden während 30 Tagen im Mandelhof ausgestellt, im Auflagezimmer aufgelegt und auch unter [www.cham.ch](http://www.cham.ch) zugänglich gemacht.

Während der Mitwirkung sind beim Gemeinderat neun Schreiben eingegangen. Die Hauptinhalte sind in der Tabelle im Anhang 5.3 zusammengefasst.

Nachstehend erfolgt ein Überblick über die Hauptergebnisse der Mitwirkung:

- Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen.
- Im Kernrichtplan ist die Option für ein unterirdisches Parkhaus unter dem Kirchenplatz vorzusehen.
- Die Unterbrechung der Brücke beim Stauwehr ist als Ausgangslage ebenfalls im Kernrichtplan darzustellen.

### **1.8 Stellungnahme der Baudirektion**

Ende Januar 2010 wurde der Kernrichtplan dem Amt für Raumplanung zur Stellungnahme zugestellt. Die kantonale Stellungnahme wurde uns am 26. März 2010 zugestellt (vgl. Anhang 5.2).

Am 2. Mai 2011 hat die Planungskommission den Planungsstand des Kernrichtplanes (nach negativem Abstimmungsergebnis zur Unterbrechung Bärenbrücke) und die Stellungnahme der Baudirektion besprochen. Gleichzeitig wurde beschlossen, in welchen Punkten die Planung überarbeitet werden soll. Für Details verweisen wir auf Anhang 5.2. Hauptsächlich wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Der Kernrichtplan gilt als Quartiergestaltungsplan. Somit liegt die abschliessende Kompetenz beim Gemeinderat Cham.



- Der Begriff „Begegnungszone“ wird ersetzt durch „Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung“
- Die Haltestellen für den Bus werden aus dem Teilplan Verkehr gestrichen

### **1.9 Konsultativabstimmung Unterbrechung Bärenbrücke**

Beim Siegerprojekt und bei der Weiterbearbeitung des Kernrichtplanes war die vorgesehene Unterbrechung der Bärenbrücke für den Individualverkehr der zentrale Gedanke. Aufgrund der Relevanz und der Resonanz hat der Gemeinderat beschlossen die Frage der Unterbrechung der Bärenbrücke anlässlich einer Konsultativabstimmung zu klären. Die beantragte Unterbrechung der Bärenbrücke wurde an der Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 deutlich abgelehnt. Deshalb wurden für den Erlass durch den Gemeinderat sämtliche Aussagen betreffend Unterbrechung der Bärenbrücke aus dem Kernrichtplan entfernt. Dieses Streichen ist die logische Konsequenz aus der Konsultativabstimmung.

## **2. Über- und nebengeordnete Planungen**

Folgende relevanten, über- und nebengeordneten Planungserlasse sind in die Erarbeitung des Kernrichtplanes eingeflossen bzw. wurden berücksichtigt:

- Kantonaler Richtplan vom Januar 2004
- Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung Kantonaler Richtplan vom 26. Nov. 2009; Teil Busverkehr / öffentlicher Feinverteiler
- Kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft vom 3. April 2006
- Kommunalen Richtplan Verkehr vom 3. April 2006
- Zonenplan vom 31.10.2007 (genehmigt vom RR am 20.03.2007)
- Inventarkarte Schutzobjekte vom 14.03.2005

### 3. Kernrichtplan Cham

#### 3.1 Allgemeines

##### 3.1.1 Handlungsspielraum und Zeithorizont

Der Kernrichtplan - als behördenverbindliches Planungsinstrument - zeigt die gewünschte Entwicklung des Chamer Zentrums auf für den Zeithorizont der nächsten 20-25 Jahre. Dabei spielt die Eröffnung der Umfahrung Cham - Hünenberg im Jahr 2018 zwar eine zentrale, nicht jedoch die einzige Rolle. Neben Aussagen zum Verkehr und zur gewünschten Gestaltung der Strassen-/Freiräume werden im Kernrichtplan auch Aussagen zur baulichen Entwicklung gemacht. Währenddem die Eröffnung der Umfahrung betreffend Verkehrsführung und Gestaltung der Strassen/Freiräume ganz neue Möglichkeiten schafft, wurde bezüglich Bebauung aufgrund des mehrheitlich guten Zustandes der vorhandenen Bausubstanz ein eher pragmatischer Ansatz gewählt.

##### 3.1.2 Aufbau

Der Kernrichtplan Cham besteht aus nachstehenden drei Teilen:

- 2 Teilrichtpläne: Teilrichtplan Verkehr / Teilrichtplan Bebauung und Freiraum
- 14 Projekt- und Aufgabenblätter
- Erläuternder Bericht

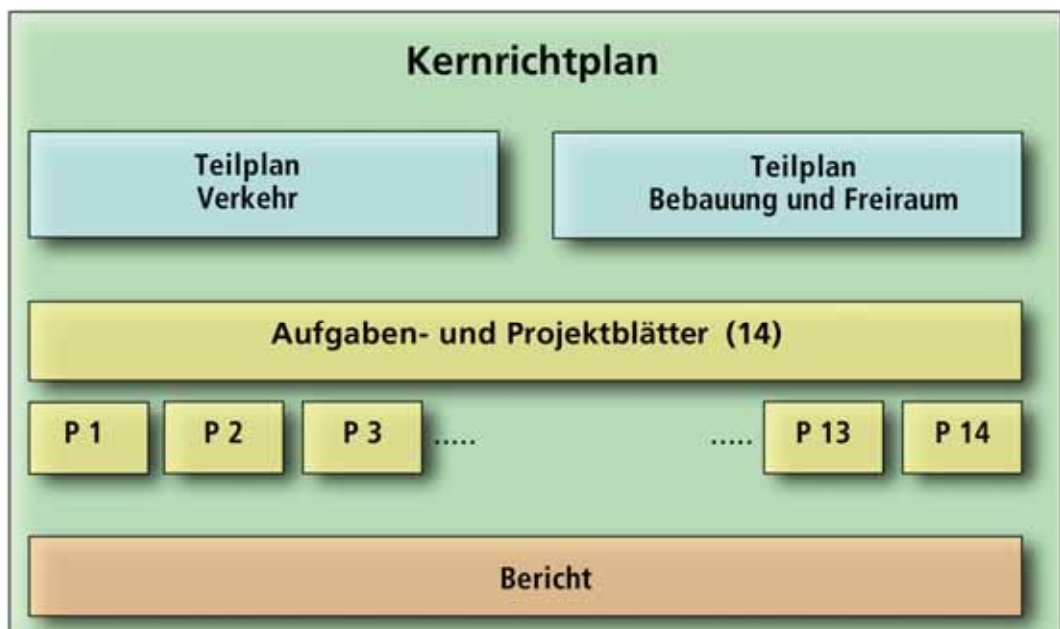


Abb. 3: Aufbau Kernrichtplan

### 3.1.3 Einbettung des Kernrichtplanes / Abstraktionsebenen

Das Instrument Kernrichtplan ist nur eines von zahlreichen Planungsinstrumenten zur Steuerung der Entwicklung von Cham. Wie es eingebettet ist und wie die Zusammenhänge zu vorangehenden aber auch zu nachkommenden Planungen sind, wird in nachstehender Schemaskizze dargestellt.

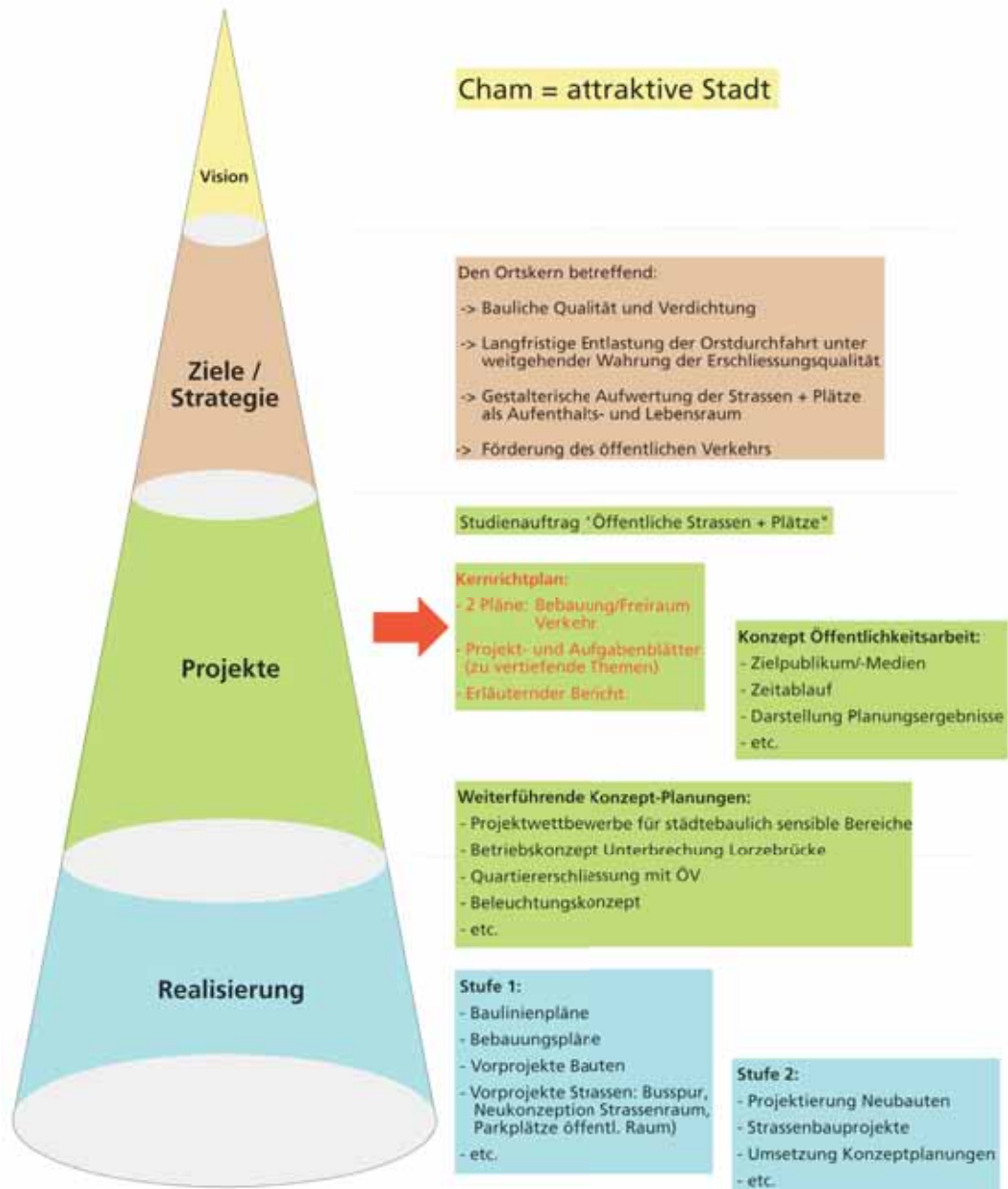


Abb. 4: Einbettung Kernrichtplan und Zusammenhänge

### **3.2 Teilrichtplan „Verkehr“ (vgl. Anhang 4.1)**

Die Inhalte und Festlegungen des Teilrichtplanes „Verkehr“ stützen sich insbesondere auf das Ergebnis des Studienauftrages „Öffentliche Strassenräume und Plätze“ vom Juni 2006 (vgl. Pläne im Anhang 5.3) sowie die Aussagen zum Verkehr des Kommunalen Richtplanes Verkehr vom 3. April 2006. Neben der MIV-Verkehrsführung und der Erschliessung der Parkieranlagen wurden auch die Fuss- und Radwegnetze überprüft und wo nötig ergänzt.

Die Unterbrechung der Bärenbrücke, welche ein zentraler Gedanke des Wettbewerbsprojektes war - wurde an der Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 deutlich abgelehnt. Im Kernrichtplan wurden deshalb alle diesbezüglichen Aussagen entfernt und auch auf die ursprünglich angestrebte „Begegnungszone“ im Kern wurde verzichtet. Erst recht wird – um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen und den Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu lenken – neben den notwendigen Pfortneranlagen an den Ortseingängen für die Strassen und Plätze im eigentlichen Zentrum eine siedlungsorientierte Neugestaltung angestrebt. Damit sollen die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs generell reduziert, die Attraktivität und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht und die Attraktivität für die an den Hauptachsen liegenden Geschäfte und Wohnungen erhöht werden. Im Kernrichtplan wird hierfür die Bezeichnung „Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung mit der Möglichkeit, dass Zufussgehende flächig queren können“ verwendet.

Es wurde bewusst darauf verzichtet, das im kantonalen Richtplan eingetragene „Hauptnetz des ÖV-Feinverteilers“ (Buslinien und Haltestellen) im Plan darzustellen, da die Planungshoheit hier beim Kanton liegt und das Netz laufenden Anpassungen unterworfen ist. Selbstverständlich besteht bei der Umsetzung der Massnahmen, welche das ÖV-Hauptnetz betreffen, ein Koordinationsbedarf mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und die Interessen des ÖV sind gebührend zu berücksichtigen.

### **3.3 Teilrichtplan „Bebauung und Freiräume“ (vgl. Anhang 4.2)**

#### **3.3.1 Grundlegendes**

Die Inhalte und Festlegungen des Teilrichtplanes „Bebauung und Freiräume“ stützen sich auf folgende Analysen bzw. Aspekte:

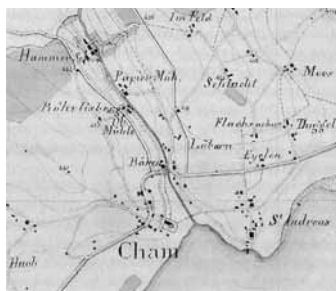
- Städtebauliche Betrachtung, Muster und Merkmale
- Pragmatische Einschätzung des angezeigten Strukturwandels in den nächsten 20-25 Jahren (Planungshorizont Kernrichtplan), aufgrund des Zustandes der vorhandenen Bausubstanz
- Chancen, die sich durch die Umfahrung Cham-Hünenberg für den öffentlichen Raum eröffnen (Ergebnis Studienauftrag „Öffentliche Strassenräume und Plätze“ vom Juni 2006)

Die Baumstandorte basieren auf dem Baumkataster der Gemeinde. Bei der Bearbeitung wurden zum Teil erhebliche Diskrepanzen zur Ist-Situation festgestellt. Wir haben uns im Kernrichtplan deshalb im Wesentlichen auf die Darstellung der stadträumlich relevanten sowie auf den öffentlichen Raum wirkenden Bäume beschränkt. Die einzelnen Baumstandorte sind jedoch ohne Gewähr.

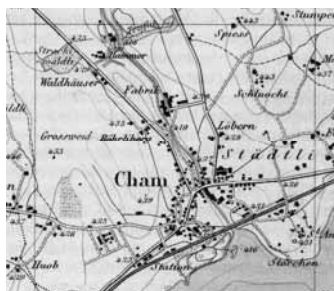
### 3.3.2 Städtebauliche Betrachtung, Muster und Merkmale

Obwohl mit der Gründung des „Städtli“ im Jahr 1360 (Marktrecht) der Grundstein für eine „Konkurrenzstadt“ zur Stadt Zug gelegt wurde <sup>1</sup>, hat Cham in der Folge keinen mittelalterlichen Stadt-Topos entwickelt. Die Burg St. Andreas konnte offenbar ihre Rolle als Katalysator für eine Stadtentwicklung, wie sie vielerorts stattgefunden hatte, nicht entfalten.

Der Blick auf die drei nachstehenden Karten zeigt, dass Cham bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts aus einem losen Muster von landwirtschaftlichen Höfen, Mühlen entlang der Lorze sowie den beiden Schwerpunkten Kirche St. Jakob und Schloss St. Andreas bestand. Erst mit dem Bau der Eisenbahn (1864) hat sich - aufgrund bestehender Wasserrechte (Mühlen, Hammerschmiede) – eine Industrieachse entlang des östlichen Lorzeufers herausgebildet.



Karte von Anselmier 1845



Siegfriedkarte 1887



Landeskarte 2006

Abb. 5: Das Siedlungsbild von Cham im Vergleich

Cham wird durch die Primärelemente „Lorze“ und „Eisenbahn“ in drei Segmente unterteilt (vgl. dazu nebenstehende Abbildung).



Abb. 6: Cham, 3 Segmente

<sup>1</sup> Quelle: J. Grünenfelder, Die ehemaligen Vogteien der Stadt Zug, Kunstdenkmäler des Kt. Zug, neue Ausgabe, Band II, 2006

Die einzelnen Segmente weisen nachstehende Qualitäten auf:

**a) Park am See**

Das Bahn-Trasse trennt ein Segment zum See hin ab; die funktionalen Verbindungen zum Ort sind auf wenige Verbindungen beschränkt. Als Folge der herrschaftlichen Ansprüche der Schlossherren (St. Andreas) und Villenbesitzer (Villette), welche keine direkte Nachbarschaft wünschten, hat sich eine grosszügige Parklandschaft herausgebildet. Der Eigennutz von damals erweist sich heute als Segen für Cham: die zusammenhängende Parklandschaft ist herausragend und weitgehend öffentlich begehbar.

**b) Kirchbüel**

Auf dem Kirchbüel - Siedlungsteil westlich der Lorze – bildet die Kirche St. Jakob, mit Platz und umliegenden Häusern das historische und städtebauliche Zentrum. Der monumentale Barockbau thront auf dem Hügel über der Villette, mit Blick auf den See und die Alpenkulisse.

Das Quartier im Kirchbüel beinhaltet fast alle öffentlichen Bauten von Cham: Kirchen, Stadthaus, Lorzesaal, Bahnhof, Klinik. Das Siedlungsmuster ist locker, stark durchgrünt und grösstenteils öffentlich zugänglich. Das Gelände um das alte Gemeindehaus und Stadthaus „Mandelhof“ bildet die „grüne“ Mitte von Cham und ist durch einen schönen Baumbestand geprägt. Die Räume sind ursprünglich fliesend und offen, die blockrandartige neue Bebauung südlich der Luzernerstrasse versucht demgegenüber urbanen Raum zu schaffen, was leider zum Verlust der Sichtbezüge „Altes Gemeindehaus – See - Alpen“ geführt hat.

Der Friedhof mit angrenzender Gärtnerei und anschliessendem Lorzeraum bilden einen prägnanten Grünraum, der historisch mit der Villette verbunden war (vor dem Bahn- und Villenbau u.a. Eigentum der Pfarrpfürnde<sup>2</sup>) und ähnliche strukturelle Merkmale (Parkcharakter) zeigt.

**c) „Städtli“ - Ansätze zur Fabrikstadt**

Das Stadtgebiet östlich der Lorze wird als „Städtli“ bezeichnet. Diese zaghafte Bezeichnung trifft den Zustand des Siedlungsmusters genau. Im 19. Jahrhundert hat sich hier eine Industrieachse herausgebildet die in Ansätzen dem volkstümlichen Bild der Stadt nahe kommt: Bauten direkt am Wasser, teilweise enge Häuserabstände bzw. Strassenräume, Asphalt von Fassade zu Fassade.

Das Einkaufszentrum im Zentrum dieses Stadtteils verunklärt allerdings die gewachsene Struktur in mehrfacher Hinsicht. Einerseits imitiert es mit seiner internen Galerie das Ambiente einer Stadt, wendet sich aber als introvertiertes Gebilde auf drei Seiten von der eigentlichen Stadt ab. Eine Neuinterpretation (z. B. Öff-

---

<sup>2</sup> Quelle: J. Grünenfelder, Die ehemaligen Vogteien der Stadt Zug, Kunstdenkmäler des Kt. Zug, neue Ausgabe, Band II, 2006

nung) des Einkaufszentrums im Bezug zum Ortsteil/Quartier „Städtli“ dürfte wesentlich zur Klärung und Aufwertung beitragen.

#### **Resumée: Park-Stadt Cham**

Zu Beantwortung der Frage in welche Richtung das Stadt-Bild von Cham entwickelt werden soll, hilft die Analyse der konstituierenden Elemente, welche stadtbildend sind, bzw. in Cham mehr oder eben weniger ausgeprägt sind. Zu diesen konstituierenden Elementen können gezählt werden (keine abschliessende Aufzählung):

- **Gestaltete Landschaft – öffentliche Parkanlagen:**  
Villette (Gartenarchitekt Th. Froebel) und St. Andreas sind herausragende Parkanlagen mit attraktiver Lage am See.
- **Monumentalbauten:**  
Mit der Villa in der Villette (Architekt L. Zeugheer), der Burg/Schloss St. Andreas, der Pfarrkirche St. Jakob, dem Schulhaus Kirchbüel, den Klöstern Frauenthal und Heiligkreuz sowie der Papierfabrik verfügt Cham über zahlreiche prominente Monumentalbauten.
- **Zentrale Einrichtungen für Wirtschaft, Pflege und Bildung:**  
Andreas-Klinik, Lorzensaal etc.
- **Dichte Stadt-Räume, belebte Strassen und Plätze:**  
Weil sich in Cham kein mittelalterlicher Stadtkern entwickelt hat, ist die Erfahrung von räumlicher Dichte kaum oder nur in Ansätzen im Quartier „Städtli“ erlebbar.

Diese kleine Übersicht zeigt, dass zahlreiche konstituierende Elemente, welche zur Stadtbildung beitragen, in Cham vorhanden sind. Herausragend ist dabei weniger die räumliche Dichte als das lockere Gewebe von Bauten und Parklandschaft – was mit dem Begriff „Park-Stadt Cham“ zusammengefasst werden kann.

#### **3.3.3 Pragmatische Einschätzung des angezeigten Strukturwandels**

Innerhalb des Perimeters des Kernrichtplanes hat in den vergangenen Jahren eine rege Bautätigkeit stattgefunden; zahlreiche Bauten sind neueren Datums und stehen in den nächsten Jahren nicht zur Disposition. Angesichts des Planungshorizontes des Kernrichtplanes von 20–25 Jahren, richtet sich der Fokus für eine Erneuerung der Bausubstanz auf einige wenige Gebiete: Knonauerstrasse, Sinslerstrasse, Bahnhofgebiet. Für diese Siedlungsteile sind im Kernrichtplan einige Festlegungen getroffen worden, welche sich auf die vorangehende Analyse stützen.

#### **3.3.4 Chancen der Umfahrung Cham-Hünenberg für die Bebauung und Freiräume**

Die Chance der Umfahrung liegt in der Entlastung der Kantonsstrasse (insbesondere Zuger- und Luzernerstrasse), welche heute das Zentrum von Cham belastet und die Aufenthaltsqualität stark einschränkt. Damit diese Entlastung langfristig wirksam bleibt, wurde im Rahmen des Studienauftrages (2004) die Unterbrechung der

Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr MIV vorgeschlagen und von Beurteilungsgremium und Gemeinderat als wirksame Massnahme für die nachhaltige Entlastung und Aufwertung des Kerns anerkannt. Diese wurde an der Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 jedoch deutlich abgelehnt.

Die im Kernrichtplan nun vorgesehene „Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung mit der Möglichkeit, dass Zufussgehende flächig queren können“ für die Strassen und Plätze im eigentlichen Zentrum ermöglicht dennoch eine teilweise „Rückeroberung“ des öffentlichen Raumes; hier ist in den nächsten 20 Jahren Handlungsbedarf. Durch die sukzessive Umgestaltung der Strassenräume und Plätze kann der öffentliche Raum für Fussgänger durchlässiger gestaltet und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Die heute durch die Achse Zuger-Luzernerstrasse zerschnittenen Siedlungsteile müssen wieder besser miteinander verbunden werden.

Kirchplatz, Rigiplatz, Bärenplatz und Rabenplatz werden in das Raumgefüge miteinbezogen und ebenfalls neu gestaltet. Der Entwicklung und Erhaltung von Grünräumen wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Durch die Umgestaltung des öffentlichen Raumes wird das vorhandene Bild der „Park-Stadt Cham“ sukzessive weiter verdichtet und an Ausstrahlung dazu gewinnen.

### **3.4 Projekt- und Aufgabenblätter (vgl. Anhang 4.3)**

#### **3.4.1 Grundlegendes**

Um die in den beiden Teilrichtplänen „Verkehr“ sowie „Bebauung und Freiräume“ enthaltenen Ideen zu verdeutlichen und zu vertiefen, wurden für die wichtigsten Bereiche bzw. Aspekte sogenannte Projekt- und Aufgabenblätter erstellt. In diesen werden Aussagen gemacht zu Priorität, Gegenstand, Ziel, beteiligte Stellen, Federführung / Verantwortung, Zeithorizont, Art der Regelung / Massnahmentyp, Stand der Koordination, Ausgangslage, Vorgehen / Massnahme, Nächste Schritte, Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf / Konflikte und Kosten. Sie dienen als „Handlungsanweisungen“ für die Behörden.

#### **Themenbereiche**

Die Projekt-/Aufgabenblätter sind nachstehenden Themenbereichen zugeordnet:

- Siedlung – städtebaulich sensibler Bereich
- Strassen und Verkehr – Verkehrsführung
- Strassen und Verkehr – Gestaltung öffentlicher Raum
- Verkehr – Öffentlicher Verkehr
- Controlling - Kommunikation
- Controlling - Lenkung



### **Zeithorizont**

Die in den Blättern gemachten Aussagen zur Terminierung von Planung und Realisierung der einzelnen Projekte/Aufgaben entsprechen folgenden Zeithorizonten:

- Kurzfristig = bis 2015
- Mittelfristig = 2015 – 2020
- Langfristig = ab 2020
- Fortlaufend = Daueraufgabe

### **Stand der Koordination**

Die in den Projekt- und Aufgabenblättern gemachten Aussagen weisen einen unterschiedlichen Konkretisierungsgrad auf. Um diesem unterschiedlichen Grad an bereits erfolgter Interessenabwägung gerecht zu werden, sind die Aufgaben- und Projektblätter nach folgenden Kategorien gegliedert:

- *Vororientierungen* bezeichnen mögliche Nutzungskonflikte. Es handelt sich um Tätigkeiten, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Es handelt sich um Projektideen, die weiterführende Planungen und Abklärungen benötigen. Vororientierungen binden die Behörden im Verfahren: Die Beteiligten setzen einander unaufgefordert in Kenntnis, wenn sich an den Umständen Erhebliches ändert.
- *Zwischenergebnisse* umfassen raumwirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind; oft handelt es sich um Nutzungskonflikte, die unbeeinträchtigt sind. Erst nach weiteren Schritten werden die Vorhaben in ein konkretes Projekt überführt. Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren: Der Kernrichtplan beschreibt, was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.
- *Festsetzungen* zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Der politische Wille zur Realisierung liegt vor. Festsetzungen stellen das Resultat ausgetragener Konfliktbereinigungen dar und umfassen jene Inhalte, die örtlich feststehen, in ihrer räumlichen Auswirkungen abgeschätzt werden können und eine Umschreibung erlauben, welche den Behörden den nötigen Ermessungsspielraum schaffen. Festsetzungen binden Behörden in der Sache und im Verfahren; sie fixieren konkret die Zuständigkeiten, die Aufgaben (Pflichten), den Zeitraum und die Tätigkeit.

### 3.4.2 Übersicht Projekt- und Aufgabenblätter

Die nachstehend aufgeführten Projekt- und Aufgabenblätter bilden einen integrierten Bestandteil des Kernrichtplanes.

Nr	Themengruppe	Gegenstand	Thema	Priorität
1	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Bereich Bärenbrücke	II
2	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Neudorf	I
3	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Rigiplatz	I
4	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Aufwertung Bahnhofplatz	II
5	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung	Innere Verdichtung Poststrasse	II
6	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Sinslerstrasse	I
7	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Aufwertung Kirchplatz	II
8	<b>Strassen und Verkehr</b> - Verkehrsführung	Betriebskonzept Hauptachsen Zentrum Cham / Gestaltung öff. Raum	Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung der Hauptachsen im Zentrum (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	I
9	<b>Strassen und Verkehr</b> - Gestaltung öffentlicher Raum	Gestaltung öffentlicher Raum	Neugestaltung Zufahrtsachsen	I
10	<b>Strassen und Verkehr</b> - Gestaltung öff. Raum	Gestaltung öffentlicher Raum	Beleuchtungskonzept	II
11	<b>Verkehr</b> - Öffentlicher Verkehr	ÖV-Erschliessung	Ortsbus / Quartiererschliessung	II
12	<b>Controlling</b> - Kommunikation	Adäquate Informationen	Öffentlichkeitsarbeit	I
13	<b>Controlling</b> - Lenkung	Kontrolle und Steuerung der Massnahmen	Controlling	I
14	<b>Controlling</b> - Lenkung	Koordination Planungsprozesse	Koordination mit Umfahrung Cham-Hünenberg	I

## **4. Anhang 1: Kernrichtplan**

4.1 Teilplan Verkehr

4.2 Teilplan Bebauung und Freiraum

4.3 Projekt- und Aufgabenblätter

#### **4.1 Teilplan Verkehr**

## **4.2 Teilplan Bebauung und Freiraum**

### 4.3 Projekt- und Aufgabenblätter

#### Übersicht

Nr	Themengruppe	Gegenstand	Thema	Priorität
1	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Bereich Bärenbrücke	II
2	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Neudorf	I
3	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Rigiplatz	I
4	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Aufwertung Bahnhofplatz	II
5	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung	Innere Verdichtung Poststrasse	II
6	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Innere Verdichtung und Aufwertung Sinslerstrasse	I
7	<b>Siedlung</b> - städtebaulich sensibler Bereich	Innere Verdichtung und Gestaltung öff. Raum	Aufwertung Kirchplatz	II
8	<b>Strassen und Verkehr</b> - Verkehrsführung	Betriebskonzept Hauptachsen Zentrum Cham / Gestaltung öff. Raum	Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung der Hauptachsen im Zentrum (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	I
9	<b>Strassen und Verkehr</b> - Gestaltung öffentlicher Raum	Gestaltung öffentlicher Raum	Neugestaltung Zufahrtsachsen	I
10	<b>Strassen und Verkehr</b> - Gestaltung öff. Raum	Gestaltung öffentlicher Raum	Beleuchtungskonzept	II
11	<b>Verkehr</b> - Öffentlicher Verkehr	ÖV-Erschliessung	Ortsbus / Quartiererschliessung	II
12	<b>Controlling</b> - Kommunikation	Adäquate Informationen	Öffentlichkeitsarbeit	I
13	<b>Controlling</b> - Lenkung	Kontrolle und Steuerung der Massnahmen	Controlling	I
14	<b>Controlling</b> - Lenkung	Koordination Planungsprozesse	Koordination mit Umfahrung Cham-Hünenberg	I

## **5. Anhang 2: allgemeine Unterlagen zur Information**

- 5.1 Entscheid Gemeinderat zu den Anpassungen des Kernrichtplanes vom 30. August 2011
- 5.2 Stellungnahme der Baudirektion zum Kernrichtplan vom 26. März 2010
- 5.3 Tabelle Mitwirkung, Stand 17. November 2009

## 5.1 Entscheid Gemeinderat zu den Anpassungen des Kernrichtplanes vom 30. August 2011

### Kernrichtplan Vorbereitung für Erlass durch den Gemeinderat

#### Bisheriger Planungsablauf

Cham hat die Ortsplanung in den Jahren 2002 – 2007 revidiert. Dabei blieb der Kernrichtplan (behördenverbindliche Teil) des Kernzonen- und Richtplans von 1990 vorerst weiterhin rechtskräftig. Der Gemeinderat hat kommuniziert, dass der Kernrichtplan ebenfalls revidiert werden soll. Dazu hat die Gemeindeversammlung am 27. Juni 2005 den Kredit für den Studienauftrag für öffentliche Strassenräume und Plätze inkl. abschliessender Umsetzung in den Kernrichtplan beschlossen. Der Studienauftrag wurde 2006 durchgeführt. Alle Arbeiten wurden im Sommer 2006 präsentiert und öffentlich ausgestellt. Der Kernrichtplan wurde erstellt, die beauftragte Begleitgruppe hat den Kernrichtplan im Januar 2008 verabschiedet. Die Planung wurde im März 2008 in der Planungskommission und in der Verkehrskommission beraten. Im März 2008 hat der Gemeinderat die Freigabe für die öffentliche Mitwirkung beschlossen. Im Juni 2008 hat der Gemeinderat die Kommunikations Schritte festgelegt, dies führte zu 5 intensiven Dialogveranstaltungen mit der Bevölkerung zwischen August 2008 und März 2009. Im Juni/Juli 2009 wurde der Planungsstand 30 Tage öffentlich aufgelegt. Der Gemeinderat hat am 9. November 2009 die Entscheide zu den eingegangenen Anträgen gefasst. Die Planung wurde in wenigen Punkten angepasst. Ende Januar 2010 wurde die Planung dem Amt für Raumplanung zur Stellungnahme zugestellt. Die kantonale Stellungnahme wurde uns am 26. März 2010 zugestellt. Die Planung des Kernrichtplanes wurden durch das kantonale Projekt der Umfahrung Cham Hünenberg und durch das Marketingkonzept der Parkstadt Cham zusätzlich belastet. Aufgrund bevorstehender Urnenabstimmungen hat der Gemeinderat die vorläufige Sistierung des Kernrichtplanes beschlossen. Dieser Umstand führte dazu, dass der Gemeinderat einerseits eine Konsultativabstimmung betreffend Unterbrechung Bärenbrücke und andererseits eine Urnenabstimmung zu Stadtentwicklungsstrategie durchgeführt hat. Die beantragte Unterbrechung Bärenbrücke wurde an Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 deutlich abgelehnt. Am 27. November 2009 wurde der Stadtentwicklungsstrategie zugestimmt, gleichzeitig die Umbenennung zur Stadt Cham sowie der Marke ‚Parkstadt Cham‘ abgelehnt.

An der Strategisierung vom 8. März 2011 hat der Gemeinderat beschlossen, dass der Kernrichtplan zum Erlass vorbereitet werden soll. Der Planungsinhalt soll nicht grundsätzlich neu hinterfragt werden, sondern soll die beiden negativen Urnenabstimmungen berücksichtigen. Dabei sollen auch die Zeithorizonte in den Projektblättern überprüft werden. Ebenfalls ist zu prüfen, ob die kantonale Stellungnahme vom 26. März 2010 Konsequenzen auf den Planungsstand hat.

Kantonale Stellungnahme	Entscheid Gemeinderat
Einleitung Kernrichtplan = Quartiergestaltungsplan. Kompetenz liegt beim Gemeinderat	Anpassen Bericht Kap. 1.6, Abschnitt bevorstehend. Anpassen Titelblätter bei Teilplan Verkehr sowie Behauung und Freiraum
2. Teilplan Verkehr 2.1. Empfehlung Begriff Begegnungszone 2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Antrag Förderung öV	Begriff Begegnungszone ersetzen durch Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung mit der Möglichkeit, dass die zu Fuss gehenden die Strassen flächig queren können (Tempozone) Ja. Im Bericht S.9 einbauen Nein in Projektblättern, da Ziele sehr generell umschrieben sind.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Antrag Hauptnetz öffentlicher Feinverteiler	Nein, nichts ändern in Projektblättern, Grundeigentümer sind aufgeführt.



<b>Kantonale Stellungnahme</b>	<b>Entscheid Gemeinderat</b>
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Antrag Frühzeitige Koordination	Nichts ändern. Koordination ist selbstverständlich, die Kompetenzen liegen beim Kanton
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Genereller Antrag Kantonratsbeschluss integrieren	Nein, inhaltlich keine Drittplanungen abbilden. Koordination ist selbstverständlich, die Zuständigkeiten liegen beim Kanton.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Antrag „Sperrung Bärenbrücke“	Antrag ist himffällig, da Konsultativabstimmung nein ergab.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Antrag Geschwindigkeitsregime	Nein, im Kernrichtplan keine Geschwindigkeiten definieren, da andere Planungshierarchie.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Hinweis Strassenraumgestaltung	Ja. Kennisnahme, nichts ändern.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.1. Hinweis Perimeter	Hinweis ist korrekt. Kernrichtplan ist nicht Wettbewerbsergebnis. Nicht ändern.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.2. Antrag Hauptnetz öffentlicher Feinverteiler	Nein, inhaltlich keine Drittplanungen abbilden. Koordination ist selbstverständlich, die Zuständigkeiten liegen beim Kanton.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.2. Antrag Haltestellen / Koordination	Ja, Koordination ist gesetzlich geregelt. Die Haltestellen werden durch den Gemeinderat in Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr festgelegt. Die Haltestellenstandorte sind aus dem Kernrichtplan zu streichen.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.2. 3 Hinweise	Die Haltestellenstandorte sind aus dem Kernrichtplan zu streichen.
2.2. Öffentlicher Verkehr 2.2.2. Antrag Bezeichnung	Ja. Bezeichnung Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers anstelle Planungskorridor Feinverteiler ändern.

<b>Kantonale Stellungnahme</b>	<b>Entscheid Gemeinderat</b>
2.2. Öffentlicher Verkehr	Nein. Ist nicht Kernrichtplan relevant. Details werden im Vorprojekt geklärt/definiert.
2.2.3. Antrag Neues Projektblatt Haltestellen	Ja.
2.2. Öffentlicher Verkehr	
2.2.3. Antrag Kanton als Beteiligte Stelle auführen	Nein.
2.2. Öffentlicher Verkehr	
2.2.3. Empfehlung Poststrasse als öV Feinverteiler	
2.2. Öffentlicher Verkehr	Nichts ändern. Die Dimensionierung der Fahrbahnbreiten richtet sich nach der Funktionalität, des Verkehrsregimes und der Verkehrsmenge entsprechend der VSS-Norm.
Hinweis Dimensionierung Strassenbreiten	
2.2. Öffentlicher Verkehr	Nein. Nichts ändern, die Zuständigkeiten sind übergeordnet definiert.
2.2.3. Antrag 2 Projektblätter für den öV	
2.2. Öffentlicher Verkehr	Ja, das hat der Gemeinderat im Schreiben an die Baudirektion gefordert... (ist leider bis heute ausstehend). Das Schema beim Projekt- und Aufgabenblatt 15 wird nicht abgebildet.
Hinweis Koordination mit UCH	
2.3. Langsamverkehr	Hinweis ist hinfällig, da Konsultativabstimmung nein ergab.
Hinweis Gestaltung Unterbrechung Bärenbrücke	
3. Teilplan Bebauung und Freiraum	Das freut uns.
3.1. Denkmalpflegerische Aspekte werden unterstützt	Ja. Nichts ändern.
3. Teilplan Bebauung und Freiraum	
3.2. Beleuchtungskonzept	
Hinweis: Empfehlungen und Merkblätter	

25. Juli 2011 / Erich Staub

## 5.2 Stellungnahme der Baudirektion vom 26. März 2010

Baudirektion  
Amt für Raumplanung

Amt für Raumplanung, Postfach, 6301 Zug

Gemeindeverwaltung Cham  
Abteilung Planung und Hochbau  
Mandelhof  
Postfach 265  
6330 Cham

T direkt 041 728 54 87  
alexandra.amstalden@bd.zg.ch  
Zug, 26. März 2010  
13833

### **Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan Cham; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2010 haben Sie uns den Kernrichtplan Cham zur Vorprüfung eingereicht.

Das Dossier umfasst folgende Dokumente:

- Kernrichtplan Cham, Erläuternder Bericht mit Plänen und Handlungsanweisungen (Aufgabenblätter) vom 19. Januar 2010
- Kernrichtplan, Teilplan Verkehr, Situation 1:1'000 vom 19. Januar 2010
- Kernrichtplan, Teilplan Bebauung und Freiraum, Situation 1:1'000 vom 19. Januar 2010
- Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Gemeinderates vom 26. Januar 2010

Beim vorliegenden Kernrichtplan Cham handelt es sich zwar um eine kommunale Richtplanung; diese bezieht sich jedoch nur auf einen Teil des Gemeindegebietes von Cham. Ein gemeindlicher Richtplan, welcher einer Genehmigung des Kantons bedarf, bezieht sich hingegen jeweils auf das gesamte Gemeindegebiet. Aus diesem Grund wird der Kernrichtplan Cham als Quartiergestaltungsplan eingestuft. Ein Quartiergestaltungsplan ist ein behördenverbindlicher, kommunaler Richtplan, welcher durch den Gemeinderat festgesetzt wird. Er ist somit für den Kanton nicht verbindlich. Falls dies von der Gemeinde gewünscht wird, kann der Kanton zu einem Quartiergestaltungsplan jedoch eine Stellungnahme - vor allem in Bezug auf nachgelagerte Verfahren - abgeben.

Wir nehmen zum Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan Cham wie folgt Stellung:

#### **1. Ausgangslage**

Mit dem Bau der Umfahrung Cham - Hünenberg bietet sich die einmalige Möglichkeit, das Zentrum von Cham inklusive der Zufahrtsachsen vom Durchgangsverkehr wirkungsvoll und

Seite 2/8

nachhaltig zu entlasten; dies mit dem Ziel, das Chamer Zentrum als Lebens- / Einkaufs- und Wohnort aufzuwerten.

Der Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan - als behördenverbindliches Planungsinstrument - zeigt die gewünschte Entwicklung des Chamer Zentrums für den Zeithorizont der nächsten 20-25 Jahre auf. Dabei spielt die Eröffnung der Umfahrung Cham - Hünenberg im Jahr 2015 zwar eine zentrale, nicht jedoch die einzige Rolle. Neben Aussagen zum Verkehr und zur gewünschten Gestaltung der Strassen- / Freiräume werden im Kernrichtplan auch Aussagen zur baulichen Entwicklung gemacht. Währenddem die Eröffnung der Umfahrung betreffend Verkehrsführung und Gestaltung der Strassen-/Freiräume ganz neue Möglichkeiten schafft, wurde bezüglich Bebauung aufgrund des mehrheitlich guten Zustandes der vorhandenen Bausubstanz ein eher pragmatischer Ansatz gewählt.

## **2. Teilplan Verkehr**

### **2.1. Grundsätzliches**

Grundsätzlich geht es um eine Aufwertung des Chamer Zentrums als Lebens-, Einkaufs- und Wohnort. Städtebauliche und verkehrliche Aspekte sollen so konzipiert werden, dass diese Ziele erreicht werden können. Mit dem Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan werden die Vorstellungen des Gemeinderates konkretisiert.

Mit der Signatur "Fussgänger-Basisachsen im Zentrum (Begegnungszone)" wird der ganze Verkehrsraum belegt. Dies und die Bezeichnung als "Begegnungszone" sind unglücklich oder sogar unzuweckmässig. In diesen Verkehrsräumen bewegen sich neben Fussgängern, Radfahrern und Bussen des öffentlichen Verkehrs auch, je nach Abschnitt, mehr oder weniger Autos.

Zudem ist der Begriff "Begegnungszone" verwirrend. Er stammt aus dem Strassenverkehrsgesetz und bedeutet, dass Fahrzeuge mit maximal 20 km/h fahren dürfen und Fussgänger Vortritt haben. Auf Stufe Richtplan / Quartiergestaltungsplan die Strassensignalisation zu bestimmen, kann es wohl nicht sein. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, auch in diesem Bereich als leistungsfähiger Feinverteiler verkehren zu können, werden so zumindest nicht berücksichtigt.

Es ist ein Begriff zu suchen, der besser passt. Zum Beispiel: "Siedlungsorientierte Strassen- und Platzgestaltung". Was darunter alles zu verstehen ist, kann im Bericht oder in der Legende des Teilplanes Verkehr beschrieben werden.

**Empfehlung:** Der Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan soll gestützt auf die obigen Erwägungen angepasst werden.

Seite 3/8

## 2.2. Öffentlicher Verkehr

### 2.2.1. Allgemeine Erwägungen zum Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan

#### **Kantonaler Richtplan als übergeordneter Planungserlass**

Mit der Realisierung der Umfahrung Cham - Hünenberg kann das stark beeinträchtigte Ortszentrum von Cham vom Durchgangsverkehr entlastet werden, um damit die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen (kantonaler Richtplan, Aufgabe V 3.1). Diesen übergeordneten Zielen hat der Kernrichtplan der Gemeinde Cham zu entsprechen.

Wir unterstützen die Sperrung der Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr, da das Ortszentrum dadurch wirkungsvoller entlastet werden kann und der öffentliche Verkehr dadurch weniger behindert wird.

Die Ziele des Kernrichtplanes / Quartiergestaltungsplanes sind sehr stark darauf konzentriert, den entlasteten öffentlichen Raum für Fussgänger durchlässiger zu gestalten, die Aufenthaltsqualität zu steigern und das Ortsbild zu verbessern. Diese Ziele sind verständlich. Es darf aber nicht vergessen werden, dass es die Verkehrsentslastung auch ermöglichen sollte, den öffentlichen Verkehr (ÖV-Feinverteiler) leistungsfähiger und komfortabler durch das Chamer Zentrum zirkulieren zu lassen. Nutzungskonflikte sind absehbar (Bevorzugungen, Geschwindigkeitsregime, Haltestellengestaltung, Haltestellendichte). Im aktuellen Kernrichtplan kommen die Anliegen des öffentlichen Verkehrs zu kurz. Die Interessen der Nutzniesser aus der Verkehrsentslastung sind ausgewogen zu berücksichtigen.

Zudem weisen wir darauf hin, dass der Volkswirtschaftsdirektor bereits am 27. Mai 2009 anlässlich einer Besprechung bei der Baudirektion gegenüber den Vertretern der Gemeinde Cham verlangt hat, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs (insbesondere des Feinverteilers) bei der Ausarbeitung des Kernrichtplans umfassend zu berücksichtigen sind.

**Antrag:** Der Auftrag für den Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan (u. a. Kap. 1.1 und "Ziele/Strategie" in Abb. 4 des Berichts sowie Projekt- und Aufgabenblätter Nrn. 9, 10 und 12) soll gemäss übergeordneter kantonaler Richtplanung mit dem zusätzlichen Ziel "Förderung des öffentlichen Verkehrs" ergänzt werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs ausgewogen mit den anderen Zielen berücksichtigt werden können.

**Antrag:** Die Koordination mit dem im kantonalen Richtplan gemäss Kantonsratsbeschluss vom 26. November 2009 festgesetzten Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers und mit dessen Anforderungen soll im Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan sichergestellt werden (Erläuternder Bericht, im Kernrichtplan Teilplan Verkehr und in den entsprechenden Projekt- und Aufgabenblättern Nrn. 1, 2, 4, 5, 9, 10, 11, 12).

**Antrag:** Für die weiteren Umsetzungsschritte mit Koordinationsbedarf zum öffentlichen Verkehr soll gemäss § 4 Abs. 6 Bst. f des Gesetzes über den öffentlichen Ver-

kehr (GöV) frühzeitig mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr Rücksprache genommen werden.

**Hauptnetz des öV-Feinverteilers** (vgl. kantonaler Richtplan, Anpassung 2009)

Die wichtigen Strassenachsen innerhalb des Perimeters des Kernrichtplanes / Quartiergestaltungsplanes sind gleichzeitig auch Bestandteil des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers (Zugerstrasse, Luzernerstrasse, Hünenbergerstrasse und Sinslerstrasse). Das Hauptnetz bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 23 km/h. Der öffentliche Feinverteiler zeichnet sich durch hohe Qualität, Zuverlässigkeit, erhöhte Reisegeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit aus. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.

Den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ist im Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan der Gemeinde Cham entsprechend Rechnung zu tragen.

**Genereller Antrag:** Der Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes vom 26. November 2009, insbesondere Teil "Busverkehr / öffentlicher Feinverteiler", soll als übergeordneter Planungserlass in den Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan aufgenommen werden (formal im Kap. 2) und er soll materiell in den gesamten Kernrichtplan integriert werden - unter anderem durch Darstellung des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers in den entsprechenden Plänen (z. B. Kernrichtplan Teilplan Verkehr, Anhang 4.1) sowie durch die Aufnahme der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs in die Projekt- und Aufgabenblätter im Anhang 4.3 (bei den Abschnitten Ziele, Massnahmen und Koordinationsbedarf).

**Geschwindigkeitsregime** (Projekt- und Aufgabenblätter 9 "Begegnungszone" und 10 "Neugestaltung Zufahrtsachsen")

Aus den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ergibt sich folgende Beurteilung hinsichtlich Verkehrsregime und Strassenraumgestaltung:

*Szenario "Sperrung Bärenbrücke":*

Trotz den erhöhten Anforderungen des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers bezüglich Reisegeschwindigkeit wird im Interesse des Gesamtkonzepts die Begegnungszone im Abschnitt Rabenkreisel bis zur Knonauerstrasse in Kauf genommen. Akzeptiert wird auch eine Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz zwischen Bushof und Poststrasse (d. h. ohne die drei Zufahrten ab der Luzernerstrasse).

**Antrag:** Auf den restlichen Streckenabschnitten des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers soll Tempo 50 gelten.

Seite 5/8

**Antrag:** Die für den motorisierten Individualverkehr gesperrte Bärenbrücke soll für den öffentlichen Verkehr ohne Behinderung passierbar gemacht werden (Projekt- und Aufgabenblatt Nrn. 8/9).

*Szenario "Ohne Sperrung Bärenbrücke":*

Falls die Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr nicht gesperrt wird, entfällt ein zentraler Baustein des Gesamtkonzepts. Zudem kann dann aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung aus unserer Sicht die Begegnungszone nicht umgesetzt werden.

**Antrag:** Das Geschwindigkeitsregime soll zwischen Bushaltestelle Gemeindehaus über den Bärenkreisel bis zur Knonauerstrasse auf Tempo 30 und auf den restlichen Strecken des Hauptnetzes des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers auf Tempo 50 ausgerichtet werden.

**Hinweis:** Die Strassenraumgestaltung soll in beiden Szenarien auf das jeweilige Geschwindigkeitsregime ausgerichtet werden.

**Hinweis:** Bezüglich des Perimeters der Begegnungszone bestehen Differenzen zwischen dem Teilplan Verkehr (Anhang 4.1) und dem Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 9.

2.2.2. Besondere Erwägungen zum Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan Teilplan Verkehr (Anhang 4.1)

**Antrag:** Zum Plan (betr. Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers): Das Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers soll gemäss Kantonsratsbeschluss vom 26. November 2009 (Festsetzung) dargestellt werden. Die entsprechende Darstellung hinsichtlich Farbe und Strichgebung soll aus dem kantonalen Richtplan zu übernommen werden.

**Antrag:** Zum Plan (betr. Haltestellen des öffentlichen Feinverteilers): Die neuen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen nach Rücksprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr festgelegt werden. Die von der Gemeinde geplante Verdichtung des Haltestellennetzes im Zentrum führt zu einer Abnahme der Reisegeschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit auf den Linien des Hauptnetzes des öffentlichen Feinverteilers. Wir tendieren deshalb zu einer Beibehaltung der Haltestelle Gemeindehaus und zu einem Verzicht auf die zwei neuen Haltestellen Bärenbrücke und Kirchplatz. Es besteht Koordinationsbedarf mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr.

**Hinweise:** Zum Plan (betr. Haltestellen des öffentlichen Feinverteilers):  
- Mit den neuen Haltestellen auf der Sinslerstrasse und der Knonauerstrasse sind wir einverstanden.

Seite 6/8

- Die bestehende Haltestelle auf der Knonauerstrasse (Fahrtrichtung Knonau) soll als Ausgangslage in der Karte dargestellt werden.
- Die einseitige Haltestelle Bahnhofstrasse in der Hünenbergerstrasse wird Richtung Zentrum verlegt und mit einem Halt Richtung Hünenberg ergänzt. Dieses Haltestellenpaar soll auf der Karte als neu und nicht als Ausgangslage dargestellt werden.

**Antrag:** Zur Legende (öffentlicher Verkehr, Richtplaninhalt): Die Legende "Planungskorridor Feinverteiler (...)" soll durch die im kantonalen Richtplan enthaltene Bezeichnung "Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers" (festgesetzt mit Kantonsratsbeschluss vom 26. November 2009) ersetzt werden.

### 2.2.3. Besondere Erwägungen zu den Projekt- und Aufgabenblättern (Anhang 4.3)

Der generelle Antrag bezüglich des Miteinbezugs der Anliegen des öffentlichen Verkehrs haben wir bereits unter Punkt 2.2.1 erwähnt. Die Projekt- und Aufgabenblätter sind entsprechend anzupassen.

Nachstehend folgen zusätzliche Bemerkungen zu den Projekt- und Aufgabenblättern:

**Antrag:** (Neues Projekt- und Aufgabenblatt "Gestaltung Haltestellen des öffentlichen Feinverteilers"): Die Haltestellen auf dem Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers haben erhöhten Ansprüchen zu genügen: hohe Haltekanten (Höhe mindestens 22 cm) für schnelles, bequemes und behindertengerechtes Ein- und Aussteigen, Fahrbahnhaltestellen mit geraden Haltekanten, witterungsgeschützte Warteräume, Billettautomaten auf der Haltestelle, elektronisches Fahrgastinformationssystem, Informationsstelen etc. Aufgrund dieser Anforderungen sind Nutzungskonflikte zu erwarten (Freiraum, Strassenraumgestaltung, Plätze). Es soll deshalb ein separates Projekt- und Aufgabenblatt für die Gestaltung der Haltestellen auf dem Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers erstellt werden.

**Antrag:** Zum Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 4: Unter den beteiligten Stellen soll auch der Kanton (Amt für öffentlichen Verkehr) aufgeführt werden. Beim Bahnhofplatz Cham handelt es sich um einen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsratsbeschluss vom 30. November 2006.

**Empfehlung:** Zum Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 5: Grundsätzlich wären wir interessiert, wenn die Poststrasse künftig auch für die Bedürfnisse des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers in Anspruch genommen werden könnte. Dabei wäre eine Zufahrt zum Bahnhof via Bahnhofstrasse und eine Wegfahrt via Poststrasse zu prüfen (oder besser umgekehrt, um das Linksabbiegen von der Luzernerstrasse in die Bahnhofstrasse auszuschliessen).



Seite 7/8

**Hinweis:** Zum Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 10 (betr. zukünftige Strassenbreiten): Bei der Dimensionierung der Strassenbreiten soll in der weiteren Planung auf die Bedürfnisse des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers Rücksicht genommen werden.

**Antrag:** Zum Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 12: Für den öffentlichen Verkehr sollen zwei separate Projekt- und Aufgabenblätter erstellt werden, da die Anforderungen hinsichtlich Quartierschliessung (z. B. Rufbus) und regionaler Feinerschliessung im öffentlichen Verkehr sehr unterschiedlich sind (Stichwort "leistungsfähiger öffentlicher Feinverteiler"):

- Ortsbus / Quartierschliessung (bisheriges Blatt anpassen);
- neues Projekt- und Aufgabenblatt "Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers" (Hinweis: Status "Festsetzung").

**Hinweis:** Zum Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 15: Die Beschreibung der Prozessabläufe soll überprüft und die Zeitachse soll aktualisiert werden.

### 2.3. Langsamverkehr

Der Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan, Teilplan Verkehr, beinhaltet ein feinmaschiges Netz an Radstrecken und Fuss-/ Wanderwegen. Das kantonale Netz dieser Langsamverkehrswege wird dabei durch die kommunalen Verbindungen ideal ergänzt und durch die Fusswegverbindungen im Siedlungsgebiet weiter verfeinert. Insgesamt ergibt sich damit für den Langsamverkehr eine hohe Durchlässigkeit und damit eine hohe Erschliessungsqualität. Im Weiteren profitiert der Langsamverkehr in hohem Masse von den geplanten Umgestaltungen und Aufwertungen der Zufahrtsachsen als auch der innerörtlichen Plätze und Strassen.

**Hinweis:** Besondere Beachtung ist der Gestaltung der Unterbrechung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr auf der Lorzenbrücke zu schenken, damit an dieser Stelle aus den gegensätzlichen Anforderungen heraus keine Gefahrensituation geschaffen wird.

## 3. Teilplan Bebauung und Freiraum

### 3.1. Denkmalpflegerische Aspekte

Der Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan Cham stützt sich auf das Ergebnis des Studienauftrags "Öffentliche Strassenräume und Plätze" vom Juni 2006. Die Denkmalpflege war an der Vorbereitung, Auslobung und Nachbearbeitung des Studienauftrags beteiligt. Deren Anliegen, Empfehlungen und Anregungen sind im vorliegenden Bericht berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die städtebaulichen Überlegungen in Kapitel 3.3 sowie den entsprechenden Teilplan

Seite 8/8

Bebauung und Freiraum. Die Denkmalpflege stimmt dem Kernrichtplan / Quartiergestaltungsplan Cham zu.

### **3.2. Beleuchtungskonzept**

Im Projekt- und Aufgabenblatt Nr. 11 zum Beleuchtungskonzept werden Bedürfnisse und Rahmenbedingungen definiert.

**Hinweis:** Die aktuellen Empfehlungen oder Merkblätter bezüglich Lichtverschmutzung sind zu berücksichtigen.

### **4. Weiteres Vorgehen**

Wenn unsere Anträge in der weiteren Bearbeitung nicht berücksichtigt werden, muss damit gerechnet werden, dass in nachgelagerten Verfahren entsprechende Vorbehalte angebracht werden müssten.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme zu dienen und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Amt für Raumplanung

René Hutter  
Kantonsplaner

Beilagen (3-fach):

- Kernrichtplan, Erläuternder Bericht mit Plänen und Handlungsanweisungen (Aufgabenblättern) vom 19. Januar 2010

Kopie an:

- Amt für Denkmalpflege und Archäologie
- Amt für öffentlichen Verkehr
- Amt für Umweltschutz
- Tiefbauamt, Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei
- Tiefbauamt, Abteilung Wasserbau und baulicher Gewässerschutz
- Amt für Raumplanung, Abteilung Ortsplanung und Baugesuche (Beilage: 1 Expl. Kernrichtplan, Erläuternder Bericht mit Plänen vom 19. Januar 2010)

## 5.3 Tabelle Mitwirkung, Stand 17. November 2009

## Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung

Während der Mitwirkung vom 15. Juni bis 14. Juli 2009 sind 9 Schreiben eingegangen. Die Inhalte wurden in die Tabelle übertragen. In fetter Schrift sind die Anträge für Änderungen beim Planungsstand dargestellt. Bei klar zu ort baren Anträgen wird auf die Projekt- und Aufgabenblätter (z.B. PA12 oder den Teilplänen) hingewiesen.

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
CVP Cham	Unterstützt den Planungsinhalt	Danke für die Mitwirkung und Unterstützung.
SVP Cham	Ziele der Planung sind nachvollziehbar und werden unterstützt.  Umgestaltung der wichtigsten Plätze wird mitgetragen.	Danke für Mitwirkung und Unterstützung.
SVP Cham	Teilplan Verkehr: Ziel: Durchgangsverkehr auf UCH verlagern <b>Auf Sperrung der Bärenbrücke für den MIV verzichten.</b>	Nein. Die Unterbrechung der Bärenbrücke für den MIV ist Projektbestandteil der kantonalen Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH). Die Auflage des Projektes UCH, wird im Frühjahr 2010 stattfinden. Nur mit der Unterbrechung der Bärenbrücke ist die erwünschte und nötige verkehrliche Wirkung möglich, gleichzeitig entsteht dadurch ein gestalterischer Freiraum für Parkierung, Anlieferungen, Aussenplätze und Bepflanzungen.
SVP Cham	<b>Konsultativabstimmung über Sperrung durchführen</b>	Ja. Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen.
SP Cham	Teilplan Verkehr: Unterbrechung der Lorzenbrücke ist logisch im Zusammenhang mit UCH	Ja, dies ist auch das Ziel des Gemeinderates.
SP Cham	<b>Neues Parkhaus unter Rigiplatz wird abgelehnt.</b>	Nein. Die Option für ein zusätzliches Parkhaus soll offen gehalten werden. Diese Option ist im Rahmen der Gesamtgestaltung Rigiplatz zu prüfen. Neben dem Raumbedürfnis für die Gemeindeverwaltung sind auch die Nutzung der Werkhofscheune (Umnutzung/Neubau) und auch die Aufwertung resp. Neugestaltung des Rigiplatzes inkl. Parkierung zu bearbeiten.
SP Cham	<b>Konsultativabstimmung über Sperrung durchführen (PA8)</b>	Ja. Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen.

**Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung**

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
SP Cham	<b>Pförtner auf Zufahrtsachsen realisieren (PA10).</b>	Nein. Die Unterbrechung der Bärenbrücke erfordert keine Pförtner auf den Zufahrtsachsen. Ein allfälliger Verzicht der Unterbrechung Bärenbrücke würde eine Änderung des kantonalen Umfahrungsprojektes Cham-Hünenberg bedingen.
SP Cham	<b>Neugestaltung Zufahrtsachsen für Langsamverkehr verbessern (PA10).</b>	Ja, dies ist auch das Ziel des Gemeinderates. Der Kernrichtplan zeigt den Handlungsbedarf. Erst mit der Planung der einzelnen Teilprojekte erfolgt die effektive Ausgestaltung. Mit dem Lorzenuferweg wird die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert.
SP Cham	<b>Eigentumsverhältnisse der Strassen heute/morgen?</b>	Verlässliche Aussagen sind in der jetzigen Phase nicht möglich. Die Klärung diese Frage erfolgt später. Eine Veränderung des heutigen Zustandes ist nur möglich, wenn der Kanton Zug als Grundeigentümer bereit ist.
SP Cham	<b>Quartiere mit Ortsbus besser an Zentrum anschliessen. ÖV ausbauen (PA12).</b>	Das ÖV-Angebot wird laufend den Bedürfnissen angepasst. So werden im Kernrichtplan bereits die Lagen der Bushaltestellen planerisch optimiert.
SP Cham	<b>Teilplan Bebauung und Freiraum</b> Ideen werden begrüsst. <b>Freiräume nicht zu Gunsten der Verdichtung einschränken. Stärker durchgrünen (PA1).</b>	Hauptziel des Kernrichtplanes ist die Aufwertung der öffentlichen Räume. U.a. auch des Strassenraumes, dank Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

## Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
SP Cham	Verdichtung und Aufwertung Neudorf ja (PA2).	Der Antrag entspricht den Absichten des Gemeinderates. Die Grundstücke mit dem Neudorf sind nicht im Besitz der Gemeinde. Gegenüber den Eigentümern haben wir einer baulichen Verdichtung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Offenheit signalisiert. Mit einer allfälligen baulichen Verdichtung sind gleichzeitig die öffentlichen Freiräume attraktiver auszubilden. Erste Priorität.
SP Cham	Verdichtung und Aufwertung Rigiplatz ja, aber weniger Verkehr/Parkplätze mehr Grün. Öffentliche Nutzung der Werkhofscheune und alter Turnhalle prüfen (PA3).	Im Rahmen der Gesamtgestaltung Rigiplatz sind verschiedene Optionen zu prüfen. Nebst dem Raumbedürfnis für die Gemeindeverwaltung sind auch die Nutzung der Werkhofscheune (Umnutzung/Neubau) und auch die Aufwertung resp. Neugestaltung des Rigiplatzes inkl. Parkierung zu bearbeiten. Erste Priorität.
SP Cham	Aufwertung Bahnhofplatz ja, Verkehrsführung ist unhaltbar, Parkplätze reduzieren (PA4).	Der Bahnhofplatz ist mehrheitlich im Eigentum der SBB. Der heutige Zustand wurde 1999 erstellt. Eine Neugestaltung kann nur zusammen mit den SBB und den angrenzenden Grundeigentümern erfolgen. Nicht erste Priorität.
SP Cham	Innere Verdichtung Poststrasse ja. Neubauten nicht ohne Strassenabstand zulassen (PA5).	Wird im Kernrichtplan nicht definiert, sondern als Merkmal umschrieben. Neubauten auf Strassenrand würden Baulinien und/oder Bebauungsplan benötigen. Mitwirkung würde gewährleistet. Nicht erste Priorität.
SP Cham	Aufwertung Kirchenplatz ja. Weniger Parkplätze kein Parkhaus (PA7).	Ja, dies ist auch die Stossrichtung des Gemeinderates. Die Option für ein Parkhaus unter dem Kirchenplatz ist im Kernrichtplan vorzusehen. Der Kirchenplatz ist im Besitz der Kath. Kirchengemeinde. Nicht erste Priorität.

**Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung**

<b>Antragssteller</b>	<b>Inhalt/Antrag</b>	<b>Entscheid Gemeinderat</b>
AndreasKlinik	<b>Sicherstellung und Realisierung des Verkehrszuganges zu AndreasKlinik.</b>	Das Verkehrskonzept gemäss Gemeindeversammlung vom 12. Dezember 2005 gilt. Darin ist auch der Verkehrszugang zur AndreasKlinik gewährleistet.
Kath. Kirchengemeinde Cham-Hünenberg	<b>Signatur auf GS 80 streichen.</b>	Nein. Die Signatur entspricht der Bauordnung (§ 24, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen) und deutet an, dass beim Bestand ein Manko besteht.
Gewerbeverein Cham	<b>Gesamtkonzept für Umnutzung/attractive Gestaltung der Häuser an Zuger- und Luzernerstrasse fehlt.</b>	Der Rahmen für bauliche Entwicklung sind der gültige Zonenplan und die Bauordnung (Grundeigentümerverbundlich). Darin sollen sich die Grundeigentümer eigenverantwortlich entwickeln können. Der vorliegende Kernrichtplan (behördenverbindlich) beinhaltet bewusst sehr wenig städtebauliche/architektonische Inhalte, sondern schwergewichtig organisatorische (Kap. 3.1.1. bezüglich Bebauung... wurde ein eher pragmatischer Ansatz gewählt). Die städtebauliche Weiterbearbeitung/Umsetzung erfolgt nach Rechtskraft des Bebauungsplanes themen- und ortsspezifisch nach den Projekt- und Aufgabenblättern. Der Strassenraum soll nach Abschluss des Kernrichtplanes in einem nächsten Schritt mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept weiterbearbeitet werden.
Gewerbeverein Cham	<b>Ausnützungsziffer erhöhen. Finanzieller Beitrag der Gemeinde oder ein ganzheitliches Fussgängerkonzept erstellen.</b>	Die Ausnützungsziffer kann in einem behördenverbindlichen Richtplan nicht erhöht werden. Dies kann nur mittels Bauordnung oder mittels Bebauungsplan erfolgen. In der Ortsplanungsrevision 2002 – 2007 wurde dies bewusst nicht gemacht. Im Rahmen des oben umschriebenen Betriebs- und Gestaltungskonzeptes werden auch die Anliegen der Fussgänger bearbeitet. Ob daraus finanzielle Beiträge an die Grundeigentümer resultieren ist konzeptabhängig. Die Kostenteilung für das Fussgängerkonzept zwischen Kanton und Gemeinde können erst nach Vorliegen eines Projektes definiert werden.

Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
Gewerbeverein Cham	Aussage fehlt zum Mix der Einkaufsläden.	Der Rahmen für die Nutzung geben der Zonenplan und die Bauordnung vor. Dieser Rahmen beinhaltet sehr grossen Spielraum. Darin sollen sich die Grundeigentümer entwickeln können. Die grösste Verantwortung und direkten Einfluss haben die Grundeigentümer und die Betreiber der Läden. Zusätzlich könnte der Gewerbeverein die Rolle des Leaders übernehmen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Führung in dieser Angelegenheit nicht Sache des Gemeinderates sein kann. Leider fanden die bisherigen Bemühungen des Gemeinderates hinsichtlich einer möglichen IG Zentrum auf sehr bescheidene Resonanz.
Gewerbeverein Cham	Sperrung der Bärenbrücke für MIV macht grosse Sorge. Tempo 30 oder temporäre Sperrstunden prüfen.	Der Gemeinderat hat sich aufgrund umfangreicher Abklärungen für die Unterbrechung entschieden. Im Betriebskonzept sind Aussagen für Berechtigte, allfällige Zeitsteuerung usw. zu prüfen.
Gewerbeverein Cham	Abstimmung über Sperrung durchführen.	Ja. Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen.
Andreas Rohrer im Auftrag von Anita und Jakob Baggenstos und Franz Abt.	Teilplan Verkehr: Kommunale Wander- und Fusswegverbindung auf GS 181 – 183 und 1442 nur um Kopfbau führen.	Nein, aber Fussweg nur bis zur Lorzenterrasse entlang der Lorze führen. Die inhaltliche Beantwortung erfolgte bereits mit dem GRB Nr. 282 vom 7. Juli 2009.

Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
Leonz Käppeli	<p>Teilplan Bebauung und Freiraum</p> <p>Mehr inhaltliche Verbindlichkeiten schaffen.</p>	<p>Der vorliegende Kernrichtplan beinhaltet bewusst sehr wenig städtebauliche/architektonische Inhalte, sondern schwergewichtig organisatorische (Kap. 3.1.1. bezüglich Bebauung ... wurde ein eher pragmatischer Ansatz gewählt). Die städtebauliche Weiterbearbeitung/Umsetzung erfolgt nach Rechtskraft des Bebauungsplanes themen- und ortsspezifisch nach den Projekt- und Aufgabenblättern. Die Verbindlichkeiten werden in den ausstehenden Teilprojekten geschaffen, dazu sind Kreditvorlagen notwendig. Damit wird auch die Mitwirkung der Bevölkerung sichergestellt.</p>
Leonz Käppeli	<p>Vorgelände AndreasKlinik in Kernrichtplan integrieren.</p>	<p>Nein. Perimeter entspricht der Abgrenzung im Zonenplan. Vorgelände ist für allfällige Unterniveaugrabe für die Klinik angedacht. Bisher vertrat die Gemeinde die Haltung, dass dieser Vorbereich nicht mit Hochbauten ergänzt werden sollte. Vorschlag: Hochbauten (Wohnen im Alter, Arztpraxen, Kinderbetreuung) in Kombination mit Unterniveaugrabe nicht ausschliessen.</p>
Leonz Käppeli	<p>Oberirdische Parkierungsflächen restriktiv planen, beziehungsweise durch Alternativen aufzulösen.</p>	<p>Ja, dies ist auch die Stossrichtung des Gemeinderates.</p>
Leonz Käppeli	<p>Konsequenzen der Unterbrechung für den MIV sind aufzuzeigen.</p>	<p>Ja. Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen. Dabei werden auch die Konsequenzen der Unterbrechung aufgezeigt.</p>



Einwohnergemeinde Cham - Kernrichtplan / Mitwirkung

Antragssteller	Inhalt/Antrag	Entscheid Gemeinderat
Leonz Käppeli	Mitsprache definieren und durch Rechtsmittelbelehrung erklären.	Bei der kantonalen Umfahrung Cham Hünenberg bestehen zwei Mitsprachemöglichkeiten, zuerst bei der Abstimmung und dann bei der Projektaufgabe (Frühjahr 2010). Beim Kernrichtplan wurde die Mitwirkung durchgeführt, ausstehend ist die Auflage und die Kernrichtplan ist ein gemeindlicher Richtplan, da Kenntnisnahme durch die Gemeindeversammlung. Der besteht gemäss Planungs- und Baugesetz keine Beschwerdemöglichkeit (§ 37). Bei den anstehenden Teilprojekten sind Kreditvorlagen notwendig, bei denen Beschwerdemöglichkeiten bestehen.
Leonz Käppeli	Alternative zur Unterbrechung aufzeigen und kommunizieren.	Ja. Am 13. Juni 2010 wird der Gemeinderat eine Konsultativabstimmung betreffend Zentrumsgestaltung und Unterbrechung der Bärenbrücke durchführen. Dabei werden auch die Konsequenzen der Unterbrechung aufgezeigt.
Leonz Käppeli	Den ‚Parkanlagen‘ innerhalb der Kernzone ist Durchfahrt für motorisierten Verkehr zu verunmöglichen und Alternativen aufzeigen.	Das Verkehrskonzept gemäss GV vom 12. Dezember 2005 gilt. Dieses beinhaltet Durchfahrten für den motorisierten Verkehr. Alternativen bestehen heute keine.
Benedikt Stähli	Teilplan Verkehr Unterbrechung auf Lorzenbrücke (beim Stauwehr) mit Signatur versehen.	Ja, Unter Ausgangslage als Unterbrechung der Durchfahrt für MIV darstellen.