



Umfahrung Cham - Hünenberg Flankierende Massnahmen - Gemeinsame Lösungssuche

Zweites öffentliches Verkehrsforum

**Montag, 11. November 2013, 19.00 - ca. 21.30 Uhr
Lorzensaal, Dorfplatz 3, Cham**

Seit dem letzten Verkehrsforum im Juni 2013 haben das Begleitgremium und die Fachleute mit Hochdruck an den Lösungsstrategien für die flankierenden Massnahmen der Umfahrung Cham-Hünenberg gearbeitet. Insgesamt sind 19 Lösungsstrategien diskutiert und beurteilt worden. 10 davon werden nicht mehr weiter verfolgt, weil sie zu wenig Wirkung entfalten oder schlicht nicht umsetzbar sind. Somit stehen noch 9 Lösungsstrategien zur Diskussion. Diese werden weiter vertieft und beurteilt.

Im Verkehrsforum vom 11. November 2013 erläutern wir Ihnen, nach welchen Kriterien das Feld der 19 Varianten eingegrenzt wurde. Wir laden Sie ein, Ihre Meinung einzubringen, insbesondere zu jenen Lösungsstrategien, welche derzeit noch in Frage kommen. Ihre Rückmeldung ist für uns wichtig, damit wir die möglichen Massnahmen optimieren und in eine Bestvariante überführen können.

Die zuständigen Behördenmitglieder und die Fachleute stehen Ihnen für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und einen interessanten Abend.

Baudirektion des Kantons Zug
Gemeinderat Cham und Gemeinderat Hünenberg

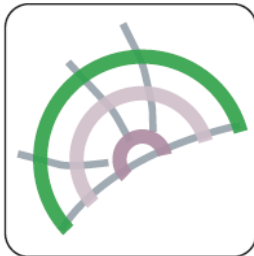
Weitere Informationen finden Sie unter www.zg.ch/uch



Der Weg zu einer Bestvariante

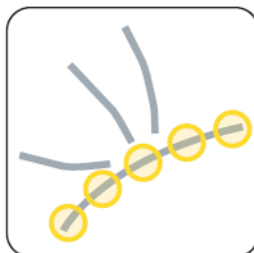
Das Begleitgremium und die Fachleute haben aufgrund der fachlichen, juristischen und finanziellen Beurteilung die ursprünglich 19 Lösungsstrategien auf 9 reduziert. Da gewisse Lösungen nur unwesentlich voneinander abweichen oder die verkehrliche Entlastung nicht nachgewiesen werden konnte, wurden einzelne Lösungsstrategien miteinander kombiniert und/oder mit einzelnen Massnahmen verstärkt.

Die 19 Lösungsstrategien, welche im Begleitgremium von Ende August 2013 diskutiert und beurteilt worden sind, lassen sich in vier Strategiegruppen unterteilen (siehe unten). Sie unterscheiden sich im Wesentlichen durch unterschiedliche Steuerungsprinzipien bzw. durch unterschiedliche Restriktionsgrade (tief = keine bis wenige Einschränkungen, hoch = mehr Einschränkungen).



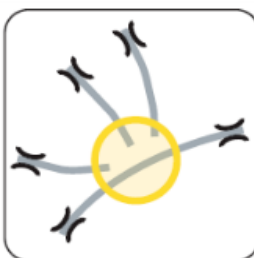
Strategie "Netzwerkung"

Durch Änderung der Vortritte, gestalterische Massnahmen (z.B. Mischflächen, Kreisell) und/oder zusätzliche Lichtsignalanlagen wird die Reisezeit verlängert und der Komfort für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert. Die Massnahmen werden auf alle Zufahrtsachsen zum Ortszentrum Cham verteilt. Die Strategie enthält somit ausschliesslich Lösungsansätze mit tiefem Restriktionsgrad.



Strategie "Fokus Seeachse"

Die Massnahmen sind überwiegend entlang der Seeachse angeordnet. Entlang dieser Achse werden die Durchfahrtsmengen beschränkt, Wartezeiten generiert und Verkehrsräume umgestaltet, sodass die Benutzung der UCH zeitlich und vom Komfort her vorteilhafter ist. Die Lösungsansätze weisen tiefe Restriktionsgrade auf.



Strategie "Laterale Dosierung"

An den Zufahrten zum Chamer Ortskern wird der Verkehr so beeinflusst, dass die Verkehrsmengen im Ortszentrum stark reduziert werden. An Lichtsignalanlagen werden die Durchfahrtsmengen beschränkt oder Wartezeiten generiert. An einzelnen Orten ist die Durchfahrt nur für Berechtigte denkbar. Die Strategie enthält Lösungsansätze mit unterschiedlichen Restriktionsgraden.



Strategie "Unterbrechung"

Die Seeachse wird für den motorisierten Individualverkehr (MIV) an einem oder mehreren Orten für die direkte Durchfahrt unterbrochen, damit die UCH attraktiver wird. Dies führt zwar zu Umwegfahrten, entlastet aber die Ortszentren. Die Lösungsansätze erfordern mittlere bis hohe Restriktionsgrade.