



T direkt 041 728 53 54
arnold.holdener@zg.ch
Zug, 19. November 2013

Protokollarischer Ergebnisbericht
UCH Flankierende Massnahmen
2. Verkehrsforum

Datum: 11. November 2013
Zeit: 19.00 - 22.00 Uhr
Ort: Lorzensaal in Cham

Protokoll

Walter Schenkel, synergo GmbH

Referenten

Regierungsrat Heinz Tännler, Baudirektor
Urs Lehmann, Kantonsingenieur
Walter Schenkel, synergo GmbH, Moderation

Fachpersonen an den Infopoints:

Tomas Karel, Rudolf Keller & Partner, Infopoint 1
Hanspeter Käppeli, Emch+Berger WSB, Infopoint 2
Thomas Hohl, Rudolf Keller & Partner, Infopoint 3
Stefan Dasen, SNZ, Infopoint 4
Peter Kurmann, Projektleitung, Infopoint 5
Urs Lehmann, Kantonsingenieur, Infopoint 6

Reiseleiter/innen bzw. Co-Moderator/innen an den Infopoints:

Charles Meyer, Gemeinderat Cham, Infopoint 1
Bruno Werder, Gemeindepräsident Cham, Infopoint 2
Markus Baumann, Gemeinderat Cham, Infopoint 3
Heinz Tännler, Baudirektor, Infopoint 4
Renate Huwyler, Gemeinderätin Hünenberg, Infopoint 5
Regula Hürlimann, Gemeindepräsidentin Hünenberg, Infopoint 6

Traktanden

1. Begrüssung, Rückblick, Veranstaltungsziel
 2. Lösungsstrategien – Präsentation und Verständnisfragen
 3. Lösungsstrategien – Diskussion an Infopoints und im Plenum
 4. Schlusswort und Ausblick
- Apéro

Zusammenfassung

Seit Anfang Jahr läuft das knapp zweijährige Mitwirkungsverfahren für die Erarbeitung flankierender Massnahmen für die Umfahrung Cham-Hünenberg. Das zweite öffentliche Verkehrsforum vom 11. November 2013 hat gezeigt, dass die Bevölkerung die gemeinsame Suche nach Verkehrslösungen für Cham und Hünenberg schätzt. Über 300 Personen haben daran teilgenommen.

Von den fünf an den Infopoints erläuterten und diskutierten Lösungsvarianten sind das „autoarme Zentrum“ und die „temporäre Unterbrechung Zugerstrasse“ auf viel Sympathie gestossen. Zu allen Lösungsvarianten sind viele Fragen und Verbesserungsvorschläge eingebracht worden.

Für die Verantwortlichen hat das zweite Verkehrsforum wichtige Erkenntnisse für die weitere Stossrichtung erbracht. Bis zum dritten Verkehrsforum vom 5. Mai 2014 werden die fünf Lösungsvarianten vertieft, ggf. miteinander kombiniert, und die Massnahmen konkretisiert. Gemeinsam mit dem Begleitgremium wird auf dieser Basis bis Frühjahr 2014 eine Bestvariante ausgearbeitet.

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel, Rückblick

Baudirektor Heinz Tännler begrüsst die Teilnehmenden. Er ist sehr erfreut über das grosse Interesse. Seit dem letzten Verkehrsforum im Juni 2013 ist viel gearbeitet worden. Auf der Basis der damals verabschiedeten Verkehrs- und Siedlungsziele ist ein breites Feld an Lösungsstrategien untersucht und im Begleitgremium diskutiert worden. Heute werden jene fünf Lösungsvarianten an sechs Infopoints vorgestellt und diskutiert, welche in Bezug auf ihre Wirkung und Machbarkeit vom Begleitgremium und den Fachleuten am besten beurteilt worden sind.

Ziel der heutigen Veranstaltung ist es, dass die Teilnehmenden die Lösungsvarianten und die fachliche Beurteilung nachvollziehen können, ihre Meinungen und Inputs einbringen sowie Präferenzen für die eine oder andere Lösungsvariante äussern.

2. Lösungsstrategien – Präsentation und Verständnisfragen

Urs Lehmann, Kantonsingenieur, zeichnet den Weg von den ursprünglich 19 Lösungsstrategien hin zu den fünf Lösungsvarianten auf (*siehe Präsentation*). Er fasst die vier Strategiegruppen „Netzwerk“, „Fokus Seeachse“, „Laterale Dosierung“ und „Unterbrechung“ kurz zusammen und erläutert die technischen, verkehrlichen, juristischen und finanziellen Beurteilungskriterien. Fachleute und Begleitgremium haben alle 19 Lösungsstrategien entlang dieser Kriterien beurteilt und die Anzahl schrittweise auf die heute zur Diskussion gestellten fünf Lösungsvarianten reduziert.

Er geht kurz auf die jeweilige Grundidee und die möglichen flankierenden Massnahmen pro Lösungsvariante ein. Die Teilnehmenden erhalten ein Handout mit detaillierten Informationen. Die Kernelemente der Lösungsvarianten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **„Autoarmes Zentrum“**: Portale (z.B. Barrieren, Poller, Nummernschilderkennung) auf den wichtigsten Einfallsachsen ins Zentrum von Cham stellen zwar die Erreichbarkeit sicher, verhindern aber, dass ohne Minimalaufenthalt (z.B. Einkaufen) das Ortszentrum von Cham durchquert werden kann.
- **„Begegnungszone Ortskern“**: Die Geschwindigkeiten auf den Kantonsstrassen innerhalb des UCH-Perimeters sowie auf der Eichmattstrasse werden gesenkt. Im Ortszentrum ist eine ausgedehnte Begegnungszone vorgesehen. Neben gestalterischen Massnahmen müssten Dosieranlagen auf der Seeachse (Alpenblick, Raben, Bösch) eingerichtet werden.
- **„Temporäre Unterbrechung Neudorf“**: Während Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen würde die freie Durchfahrt für den motorisierten Privatverkehr vor dem Einkaufszentrum Neudorf unterbrochen. Das Zentrum Neudorf bleibt aus allen Richtungen erreichbar (vom Westen her über die UCH).
- **„Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse“**: Die temporäre Unterbrechung käme zwischen Bärenplatz und Knoten Knonauerstrasse zu liegen. Sinser- bzw. Knonauerstrasse ermöglichen es, dass die Ortsteile östlich und westlich der Lorze direkt an die UCH angeschlossen werden. Auch hier wäre das Zentrum Neudorf aus westlicher Richtung nur über die UCH erreichbar.
- **„Temporäre Unterbrechung Seeachse“**: Die Seeachse würde während Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen in den Bereichen Bösch-Zythus und Städtli unterbrochen.

Aus dem Plenum werden ein paar wenige Verständnisfragen gestellt:

- Erreichen alle fünf Varianten die **angestrebten Verkehrs- und Siedlungsziele**? Grundsätzlich ja, wobei die Zielerreichung bei der „Begegnungszone Ortskern“ am schwierigsten sein dürfte.
- Welche Konsequenzen haben die Lösungsvarianten für die **im Ortskern lebenden Personen**? Zunächst: Aus dem Ortskern rausfahren, beispielsweise direkt auf die UCH, ist bei keiner Variante ein Problem. Für die im Ortskern wohnhaften Personen können gute Lösungen gefunden werden.

3. Lösungsvarianten – Diskussion an Infopoints und im Plenum

Walter Schenke, synergo, erläutert Ablauf und Organisation der Diskussion an den sechs Infopoints. Je eine Fachperson führt kurz ein. Anschliessend werden folgende Punkte diskutiert: Transparenz und Verständlichkeit des Auswahlverfahrens, Variantenpräferenz sowie Ergänzungen, Verbesserungen und weitere Inputs. Die zwei Diskussionsrunden dauern 45 Minuten und – nach dem Wechsel – 30 Minuten.

Zum Schluss haben alle Teilnehmenden alle Lösungsvarianten diskutiert und gehen zurück ins Plenum. Dort werden die Resultate pro Infopoint kurz zusammengefasst. Dazu stehen die Be-

hördenmitglieder Heinz Tännler, Baudirektor, Charles Meyer, Gemeinderat Cham, Markus Baumann, Gemeinderat Cham, Renate Huwyl, Gemeinderat Hünenberg, Regula Hürlimann, Gemeindepräsidentin Hünenberg, sowie – stellvertretend für Bruno Werder, Gemeindepräsident Cham – Arnold Holdener, Projektleiter, zur Verfügung. Die folgenden Ausführungen sind mit den jeweiligen Notizen ergänzt worden:

- An allen Infopoints ist unterstrichen worden, dass die fachlichen Grundlagen sehr gut und verständlich sind. Das Auswahlverfahren ist **transparent und nachvollziehbar**.
- In der Tendenz wird das „**autoarme Zentrum**“ am besten beurteilt. Hier wird angemerkt, dass ein temporärer Betrieb dieser Lösungsvariante geprüft werden soll. Die lokale Bevölkerung ist durch diese Lösung wenig eingeschränkt. Ob eine Begegnungszone innerhalb des autoarmen Zentrums eingerichtet werden soll, ist umstritten. Einig sind sich die Teilnehmenden, dass die Geschwindigkeit reduziert werden soll. Skepsis wird der Lösung mit Schranken an den Eingangsachsen entgegengebracht. Elektronische Lösungen werden bevorzugt. Weitere Inputs betreffen die Erkennung ausländischer Fahrzeuge (bei Videoüberwachung), der Umgang mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und das Notfallregime.
- Bei der „**Begegnungszone Ortskern**“ wird bezweifelt, dass der Verkehr in Spitzenzeiten tatsächlich bewältigt werden kann. Eine Gleichberechtigung von Fussgängern und Motorfahrzeugen wird es bei den Verkehrsmengen kaum geben. Es könnte zu langen Wartezeiten kommen. Zudem stellen sich Fragen in Bezug auf die Fuss- und Veloverkehrsführung. Für die Gestaltung des Strassenraums bietet diese Lösungsvariante Vorteile.
- Bei der „**temporären Unterbrechung Zugerstrasse**“ werden mehr Vor- als Nachteile gesehen. Bei allen Unterbrechungsvarianten sind die Sperrzeiten zur Zielerreichung, welche aktuell in Erarbeitung/Prüfung stehen, von Interesse. Sperrungen bzw. Sperrzeiten müssen frühzeitig angezeigt werden. Während den Sperrzeiten braucht es Wendemöglichkeiten. Gegenüber einer permanenten Sperrung werden bei der temporären Lösung auch Nachteile gesehen, u.a. bezüglich des Gestaltungspotentials und der Aufenthaltsqualität. Weitere Inputs betreffen Detailfragen, welche in den nächsten Vertiefungsschritten geprüft werden (z.B. Fussgängerquerung Neudorf, Zufahrten zu Migros und Coop, Platz beim Coop, Verzicht auf Poller/Lichtsignalanlage in Hünenberg-See).
- Generell werden einfache, für die Verkehrsteilnehmenden verständliche und gewerbefreundliche **Massnahmen** bevorzugt. Die Verkehrs- und Siedlungsziele müssen erreicht, die technische Machbarkeit gegeben sein.
- Die **temporären Unterbrechungen Neudorf und Seeachse** werden eher negativ beurteilt, u.a. weil im Gegensatz zur Unterbrechung Zugerstrasse das Gebiet Neudorf zu wenig beruhigt ist. Allenfalls ist zu prüfen, ob eine parallele Sperrung beim Zythus möglich ist.
- In Bezug auf das **weitere Vorgehen** wird vorgeschlagen, alle fünf Varianten zu vertiefen (Kosten, Sicherheit auf Schulwegen, Lärm, Umgang mit Lastwagenverkehr, Handlungsspielraum Gestaltung/Aufwertung, etc.).

Weitere im Plenum gestellte Fragen:

- Die Verkehrslösung sollte besser mit der künftigen **Siedlungspolitik** abgestimmt sein. Die Verkehrszahlen berücksichtigen das Wachstum bis 2030. Gemäss Charles Meyer ist bei-

spielsweise vorgesehen, dass die Entwicklung der Papieri mit der Erschliessung über die UCH einhergeht. Auch sollen die OeV-, Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof verbessert werden. Der Vorschlag, die bestehenden Geleise zum Papieri-Areal mit einer kleinen Bahn zu reaktivieren, ist kaum realisierbar (Barrieren). Hingegen soll dieser Korridor für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen nutzbar gemacht werden. Das Mitwirkungsverfahren Papieri-Areal läuft, die Bevölkerung kann sich daran beteiligen.

- Die Chamer und Hünenberger Behörden müssen in Bezug auf die **Eichmattstrasse** eng zusammenarbeiten, weil Strasse und Schulhaus gemeinsam realisiert worden sind. Überhaupt werden sich die Gemeinden noch einiges in Bezug auf die Gestaltung der Strassenräume überlegen müssen.
- Die Zielsetzung der **600 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrtrichtung** bezieht sich auf die Spitzenzeiten (siehe auch UCH-Vorlage). Beim durchschnittlichen Tagesverkehr (24h) geht man von einer Richtgrösse von 12'000 Fahrzeugen pro Ost-West-Fahrtrichtung aus.
- In Bezug auf die **Fussgängerstreifen** (z.B. Knonauerstrasse) sind die Kantonsingenieure schweizweit daran, neue Sicherheitsnormen zu entwickeln. Das könnte bedeuten, dass bestehende Fussgängerstreifen zurückgebaut werden müssen. Der Kanton Zug überprüft zudem die Beleuchtung an den Fussgängerstreifen.
- Der Umgang mit dem **Lastwagenverkehr**, insbesondere die Möglichkeiten für die Umlagerung auf die UCH, wird von der Projektleitung geprüft.

Fazit: Von den oben skizzierten Lösungsvarianten geniessen das „autoarme Zentrum“ und die „temporäre Unterbrechung Zugerstrasse“ viele Sympathien. Eher negativ wird die „temporäre Unterbrechung Seeachse“ beurteilt. In Bezug auf die anderen Lösungsvarianten sollten v.a. deren positive Elemente weiter im Auge behalten werden.

4. Schlusswort und Ausblick

Heinz Tännler bedankt sich für die engagierte Beteiligung. Das heutige Verkehrsforum hat deutliche Erkenntnisse für die weitere Stossrichtung aufgezeigt. Noch bleibt viel zu tun. Kanton und Gemeinden werden alles daran setzen, diese erfreuliche Zwischenbilanz bis zum **dritten Verkehrsforum vom 5. Mai 2014** in eine breit abgestützte Bestvariante umzusetzen. Der Zeitplan bis zum abschliessenden Verkehrsforum vom 24. September 2014 kann nach jetzigem Stand eingehalten werden.

Die Teilnehmenden werden zum Apéro und weiteren persönlichen Gesprächen eingeladen.

Weitere Informationen und Dokumente können über die Webseite www.zg.ch/uch bezogen werden, so auch die Präsentation und der Ergebnisbericht dieses Verkehrsforums. Ausserdem steht der Projektleiter, Arnold Holdener, für Fragen und Inputs zur Verfügung. Anregungen und Vorschläge zum Projekt können über info.tba@zg.ch oder arnold.holdener@zg.ch eingegeben werden.