



T direkt 041 728 53 54
arnold.holdener@zg.ch
Zug, 13. Mai 2014

Protokollarischer Ergebnisbericht
UCH Flankierende Massnahmen
3. Verkehrsforum

Datum: 5. Mai 2014
Zeit: 19.00 - 22.00 Uhr
Ort: Lorzensaal in Cham

Referenten

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

Fachpersonen an den Infopoints:

Erich Zwahlen, Appert Zwahlen Partner
Tomas Karel, Rudolf Keller & Partner
Thomas Hohl, Rudolf Keller & Partner
Hanspeter Käppeli, Emch+Berger WSB
Martin Buck, SNZ
Stefan Dasen, SNZ
Marc Amgwerd, Gemeinde Cham
Roland Ferrari, Brandenberger + Ruosch AG
Erich Eggenschwiler, Brandenberger + Ruosch AG
Peter Kurmann, Projektleitung
Arnold Holdener, Projektleitung
Urs Lehmann, Kantonsingenieur

BerichterstatterInnen:

Renate Huwyler, Gemeinderätin Hünenberg
Charles Meyer, Gemeinderat Cham
Bruno Werder, Gemeindepräsident Cham
Markus Baumann, Gemeinderat Cham
Beat Schilter, Gemeinderat Cham

Traktanden

1. Begrüssung, Rückblick, Veranstaltungsziel
2. Autoarmes Zentrum – Vergleich und Ausgestaltung
3. Diskussion an Infopoints und im Plenum
4. Schlusswort und Ausblick

Zusammenfassung

Das dritte Verkehrsforum hat gezeigt, dass die Lösung „Autoarmes Zentrum“ breit abgestützt ist. Über 400 Personen haben teilgenommen. Die erarbeiteten Grundlagen wurden an fünf betreuten Infopoints eingehend diskutiert. Das „Autoarme Zentrum“ ist eine optimale Lösung für Cham, hat aber eine Verkehrszunahme auf der Eichmattstrasse in Hünenberg zur Folge. Deshalb sind dort weitere Massnahmen zu prüfen. Auch die Ausdehnung des Perimeters für das „Autoarme Zentrum“ soll nochmals geprüft werden. Innerhalb des Perimeters wird voraussichtlich flächendeckend Tempo 30 eingeführt.

Am 2. Juni 2014 findet in Hünenberg eine separate öffentliche Veranstaltung zum Thema Eichmattstrasse statt. Auch das Begleitgremium wird weiter einbezogen. Die öffentliche Auflage im Herbst 2014 umfasst die UCH und das „Autoarme Zentrum“. So kann das Verkehrsregime verfügt werden. Auch die Eckpunkte des Gestaltungskonzepts werden vorliegen, die eigentliche Auflage erfolgt im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung. Das Bauprojekt für die Umgestaltung soll bis 2017 erarbeitet werden. Erst mit der Eröffnung der UCH – voraussichtlich 2020/21 – können auch die flankierenden Massnahmen umgesetzt werden.

1. Begrüssung, Veranstaltungsziel, Rückblick

Baudirektor Heinz Tännler begrüsst die Teilnehmenden und zeigt sich erfreut über die grosse Teilnehmerzahl. Er stellt die anwesenden Gemeinderäte aus Cham und Hünenberg vor. Heute sollen die wesentlichen Grundlagen für das Auflageprojekt abschliessend diskutiert werden.

2007 wurde die UCH in einer Abstimmung angenommen. Leider wurden die zwingend erforderlichen flankierenden Massnahmen nicht schon damals erarbeitet. Nach 2007 sind sämtliche Versuche gescheitert, Akzeptanz für die flankierenden Massnahmen zu schaffen (Sperrung Bärenbrücke, Spange Neudorf, etc.). Mit dem laufenden Mitwirkungsverfahren ist ein Neuanfang gemacht worden. Das Begleitgremium ist schon siebenmal zusammengekommen, die breite Öffentlichkeit wird mit dem heutigen Verkehrsforum zum dritten Mal einbezogen. Es hat intensive Diskussionen gegeben, stets aber sehr offen und an der Sache orientiert. Zuerst konnten die Prämissen und Ziele verabschiedet werden. Später sind die Lösungsstrategien ausgebreitet, bewertet und eingegrenzt worden. Das jetzt vorliegende „Autoarme Zentrum“ ist die Bestvariante, verglichen mit den ebenfalls bewerteten Varianten temporäre Unterbrechungen Zugerstrasse, Neudorf und Seeachse sowie die Begegnungszone Ortskern.

Mit dem „Autoarmen Zentrum“ kann die vorgegebene Verkehrsreduktion erreicht werden. Noch stehen aber Fragen an, die es zu prüfen gilt: so die Überprüfung der Ausdehnung des Perimeters, die minimale Aufenthaltsdauer im Zentrum, der Umgang mit dem Mehrverkehr auf der Eichmattstrasse sowie die Gestaltung Zythus.

2. Autoarmes Zentrum – Vergleich und Ausgestaltung

Urs Lehmann, Kantonsingenieur, fasst die vorliegenden Erkenntnisse über das „Autoarme Zentrum“ zusammen. Für detaillierte Informationen wird auf die gezeigte Präsentation verwiesen.

- Die Grundvariante beinhaltet Tempo 30, ein Durchfahrtsverbot, fünf Eingangstore mit Videoüberwachung. Die Verkehrsbelastung im Chamer Ortszentrum kann so auf rund einen Drittel des heutigen Verkehrs während den Stosszeiten reduziert werden.
- Sowohl aus fachlicher Sicht wie auch im Begleitgremium und in der Behördendelegation hat das „Autoarme Zentrum“ am besten abgeschnitten. Die Vergleichsvariante „Temporäre Unterbrechung Zugerstrasse“ ist weniger wirksam bei vergleichbaren Kosten.
- Für die Gemeinden eröffnen sich neue Gestaltungsmöglichkeiten, die Aufenthaltsqualität wird stark erhöht, der Fuss-, Velo- und Autoverkehr geht auf verträgliche Art und Weise nebeneinander her.
- Der Perimeter umfasst das Chamer Ortszentrum inkl. Bahnhof. An fünf Eingangstoren kann ins Zentrum hinein und auch wieder hinausgefahren werden. Die Ortsdurchfahrt ist mit einer minimalen Aufenthaltsdauer gestattet (im Bereich 5-15 Minuten, was noch festzulegen ist).
- Die Grundvariante mit Tempo 30 hat Vorteile für den öffentlichen Verkehr. Der Fussverkehr hat aber kein generelles Vortrittsrecht – dies im Unterschied zur Untervariante mit Begegnungszonen (inkl. Tempo 20).
- Für die Gestaltung des Strassenraums wird die Gemeinde Cham ein Gestaltungskonzept erstellen. Dieses wird im Rahmen der Projektauflage UCH gezeigt, die definitive Festsetzung und Auflage erfolgt später im Rahmen eines separaten Verfahrens.
- Auf der Eichmattstrasse in Hünenberg wird es Mehrverkehr geben (max. 4'400 Fahrzeuge pro Tag). Als kommunale Sammelstrasse hat die Eichmattstrasse genügend Kapazitäten für eine verträgliche Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens. Beim Mehrverkehr handelt es sich nicht um Durchgangsverkehr, sondern um Verkehr aus Hünenberg-See. Das bereits heute geltende Lastwagenfahrverbot wird beibehalten. Die Möglichkeit einer Temporeduktion wird geprüft. Bei Tempo 50 braucht das Auto rund 1.5 Minuten bis auf die UCH, bei Tempo 30 müsste mit 2 Minuten Fahrzeit gerechnet werden.
- Für die Gestaltung Zythus liegen zwei Varianten mit unterschiedlichen Ausprägungen vor. Für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden optimale Lösungen gesucht.
- Die Auflage UCH und „Autoarmes Zentrum“ ist im Herbst 2014 vorgesehen. Das Ausführungsprojekt UCH könnte somit bis 2017 erstellt werden, um nachher bis 2020/21 zu bauen. Das Gestaltungskonzept soll 2017 in die Auflage, um dann gleich nach der Eröffnung der UCH umgesetzt zu werden.

3. Diskussion an Infopoints und im Plenum

Walter Schenkel, synergo, erläutert Ablauf und Organisation der Diskussion an den fünf vorbereiteten Infopoints. Fachpersonen führen kurz ein. Anschliessend gilt es insbesondere den Perimeter, den Querschnitt sowie die Tempofrage im „Autoarmen Zentrum“ und auf der Eichmatt-

strasse zu diskutieren. An vier Infopoints steht das „Autoarme Zentrum“ im Fokus, an einem Infopoint diskutieren die Teilnehmenden aus Hünenberg. Zum Schluss fassen die Gemeinderäte Charles Meyer, Bruno Werder, Markus Baumann und Beat Schilter, Cham, sowie Renate Huwyl, Gemeinderätin Hünenberg, die Diskussionsergebnisse im Plenum zusammen:

- Renate Huwyl unterstreicht, dass die Hünenberger Teilnehmenden intensiv und kontrovers über die Eichmattstrasse diskutiert haben. Die IG Eichmatt hat den klaren Wunsch, Tempo 30 einzuführen. Die Eichmattstrasse ist als kommunale Sammelstrasse konzipiert, um den Verkehr von Hünenberg-See auf die UCH zu führen. Es handelt sich hierbei um eine sehr sichere Strasse mit durch Grünstreifen abgetrennte Rad- und Gehwegen. Der Sicherheit rund ums Schulhaus ist hohe Priorität einzuräumen. Kritisch ist die Siedlungsentwicklung und das damit zusammenhängende Verkehrswachstum hinterfragt worden. Die Meinungen gehen hierzu auseinander. Diese Entwicklungen sind aber in den Verkehrsprognosen mitberücksichtigt worden. An der Veranstaltung vom 2. Juni 2014 in Hünenberg sollen die offenen Fragen definitiv geklärt werden (Tempo, Fuss-/Veloverkehr, Dosierung im Bösch/Rothus, Entlastung Nacht/Wochenende, Parkierung, Siedlungsentwicklung, etc.). Die Hünenberger sind nicht gegen die Verkehrsberuhigung in Cham, möchten aber Nachteile auf Hünenberger Gebiet vermeiden.
- Markus Baumann fasst zusammen, dass in seiner Gruppe der Perimeter als zu eng angesehen wurde. So sollte das Schulhaus Städtli innerhalb des Perimeters sein. Es sind Befürchtungen geäussert worden, dass es zu mehr Umwegverkehr kommt. Allenfalls könnte das „Autoarme Zentrum“ auch temporär umgesetzt werden. In Bezug auf mögliche Begegnungszonen gab es unterschiedliche Meinungen. Auch ist die Frage gestellt worden, ob im ganzen Perimeter Tempo 20 eingeführt werden könnte. Ein interessanter Vorschlag war, die Kreisel nicht zu entfernen, um über Wendemöglichkeiten zu verfügen. Velofahrende äusserten gewisse Bedenken in Bezug auf den Querschnitt. Die Fahrbahnbreite von 6.5 Meter sei eng, die Velofahrenden müssten in den Fussgängerbereich ausweichen. Zudem wichtig scheint die rasche Definition der minimalen Aufenthaltsdauer zu sein. Falls es bei Tempo 30 im Ortszentrum bleibt, sollten die Fussgängerstreifen vor dem Neudorf beibehalten werden, weil dort ein wichtiger Schulweg durchführt. Generell wurde das „Autoarme Zentrum“ als innovative und gute Lösung beurteilt.
- Bei Charles Meyer war die Stimmung anfänglich skeptisch, hat dann aber in der Tendenz zugunsten „Autoarmes Zentrum“ gekippt. Viele Teilnehmende haben die Lösung heute zum erstenmal gesehen. Auch hier äusserten Velofahrende Bedenken wegen der Fahrbahnbreite. Möglichkeiten der Trennung von Auto-, Velo- und Fussgängerverkehr sollten nochmals geprüft werden. Ebenso ist auch in dieser Gruppe der Perimeter als zu eng beurteilt worden. Es bestehe die Gefahr einer „Zweiklassengesellschaft“, jene innerhalb und jene ausserhalb des Perimeters. Im Weiteren müssen die Ausnahmegewilligungen klar definiert werden (z.B. Handwerker). Auch das Papieri-Areal war Thema, wobei die zusätzlichen Fahrzeuge von dort dereinst direkt auf die UCH geführt werden sollen. Insgesamt wird die einfachere Lösung mit Tempo 30 bevorzugt, zumal Begegnungszonen mit Tempo 20 auch später noch eingeführt werden können.
- Auch bei Bruno Werder sollte der Perimeter, insbesondere im Bereich der Zugerstrasse und der Luzernerstrasse, nochmals geprüft werden. Die Meinungen dazu gehen aber auch

in dieser Gruppe auseinander. Die minimale Aufenthaltsdauer im Ortszentrum wird eher bei 15 als bei 5 Minuten gesehen. Sowohl Tempo 30 wie der Querschnitt sind in dieser Gruppe gut angekommen. So kann eine einheitliche Gestaltung umgesetzt werden. Insgesamt wurde das „Autoarme Zentrum“ sehr positiv aufgenommen.

- In der Gruppe von Beat Schilter ist der Perimeter als zu klein bemängelt worden. Auch gab es Ängste, dass eine „Zweiklassengesellschaft“ geschaffen wird. Die Ausnahmegewilligungen sind genau zu definieren (z.B. Handwerker). Im Weiteren sollte ein „temporäres autoarmes Zentrum“ geprüft werden. Der Querschnitt kam gut an, wobei grösstmögliche Sicherheit für Velofahrende anzustreben ist. Mehrheitlich wurde Tempo 30 unterstützt. Falls doch Begegnungszonen in Frage kommen, dann eher beim Raben/Kirchenplatz. Weitere Diskussionspunkte waren das Gestaltungskonzept sowie die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinde. Insgesamt wurde das „Autoarme Zentrum“ unterstützt.

In der Plenumsdiskussion werden eine Reihe von Fragen gestellt worden, die so weit als möglich von Behördenmitgliedern und Projektleitung beantwortet werden:

- **Können in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen erstellt werden? Gibt es andere Möglichkeiten?**
In der Regel brauchen Tempo-30-Zonen keine Fussgängerstreifen. Punktuelle Ausnahmen sind aber je nach Situation möglich. Es gibt dazu gesetzliche Vorgaben. An oberster Stelle steht die Verkehrssicherheit. Es sind durchaus andere Möglichkeiten der Markierung und Gestaltung für Fussgänger denkbar (z.B. Mittelinseln). Diese Frage wird geprüft.
- **Als Vorschlag wird die Aufhebung des „Autoarmen Zentrums“ in der Nacht eingebracht (z.B. 22-06 Uhr).**
Die Projektleitung ist hierzu skeptisch, weil das Verkehrsregime verkompliziert und dadurch schwierig kommunizierbar würde. Sie nimmt den Vorschlag zur Prüfung entgegen.
- **Hätte Tempo-30 auf der Eichmattstrasse Auswirkungen auf Cham?**
Nein
- **Kann im „Autoarmen Zentrum“ die Parkplatzsituation für das Gewerbe verbessert werden (z.B. Kurzzeitparkplätze bei den Läden)?**
Projektleitung und Begleitgremium haben diesen Vorschlag bisher nicht diskutiert. Er wird zur Prüfung entgegengenommen.
- **Beim Schulhaus Eichmatt ist die Parkplatzsituation sehr unbefriedigend. Es wird immer wieder „wild“ parkiert.**
Das Problem ist erkannt, die Zuger Polizei macht vermehrt Kontrollen. Die Eichmattstrasse ist am 2. Juni 2014 Thema. Die Parkplatzprobleme stehen aber nicht in direktem Zusammenhang mit dem „Autoarmen Zentrum“.
- **Innerhalb des AAZ-Perimeters gibt es zwei Schulhäuser. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schulkinder zu achten.**
Wird aufgenommen.
- **Wie wurde der Perimeter für das „Autoarme Zentrum“ definiert?**
Aus Sicht der Fachleute bietet der vorliegende Perimeter die beste Wirksamkeit, um den Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig eine bestmögliche Erreichbarkeit von zentralen Ein-

richtungen zu gewährleisten. Es entspricht in seiner Ausdehnung ungefähr der Zentrumszone, wie sie im Zonenplan festgelegt ist. Auch können so die Schleichwege verhindert werden. Je grösser der Perimeter desto komplizierter wird das System: mehr Eingangstore, mehr Schlupflöcher, mehr Verkehr.

- **Könnte auch zuerst die UCH gebaut und erst später, falls der Durchgangsverkehr nicht weg ist, die flankierenden Massnahmen?**
Nein, die flankierenden Massnahmen müssen zwingend Bestandteil der UCH sein. Ansonsten können die Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht erfüllt werden.
- **Gibt es keine Abstimmung mehr?**
Nein, die beste Lösung liegt jetzt vor. Dies war der Hauptzweck des Mitwirkungsverfahrens. Alle Einwohner/innen von Cham und Hünenberg konnten daran teilhaben. Es wird nie eine Lösung geben, die allen passt. Wichtig ist die Balance zwischen fachlichen und politischen Argumenten.
- **Wie hoch werden die Bussen sein? Wer bezahlt den betrieblichen Unterhalt?**
Die Höhe der Bussen wurde noch nicht diskutiert. Dazu gibt es den Ordnungsbussenkatalog für Missachtung von Fahrverboten. Der betriebliche Unterhalt liegt wohl beim Kanton.
- **Wie wird das „Autoarme Zentrum“ kommuniziert?**
Je einfacher das System, desto besser wird es verstanden. Im Detail muss die Signalisation und Information für die Verkehrsteilnehmenden noch ausgearbeitet werden. Das Kommunikationskonzept gehört nicht ins Auflageprojekt. Es wird später erstellt.

4. Schlusswort und Ausblick

Heinz Tännler bedankt sich für die engagierte Beteiligung. Er zeigt sich überzeugt, dass die Lösung auf hohe Akzeptanz stossen wird. Sie ist innovativ und wirksam. Dieser Schritt muss jetzt aber gemacht werden, sonst geht die Lösungssuche noch jahrelang weiter.

Die laufende Mitwirkung wird bis zur Auflage im Herbst 2014 fortgeführt. Auf die Frage, ob die Teilnehmenden nochmals ein Verkehrsforum wünschen, ist eine deutliche Mehrheit der Ansicht, dass es kein weiteres Verkehrsforum mehr braucht.

Am 2. Juni 2014 gilt es an der Informations- und Diskussionsveranstaltung in Hünenberg eine gute Lösung für die Eichmattstrasse zu finden. Perimeter- und Gestaltungsfragen werden im Begleitgremium weiter diskutiert.

Die Teilnehmenden werden zum Apéro eingeladen.

Ergebnisbericht und weitere Informationen sind über www.zg.ch/uch verfügbar.