



Gemeindliche Urnenabstimmung vom 13. Juni 2010

Erläuterungen des Gemeinderates

Konsultativabstimmung

Grundsatzentscheid Verkehrsberuhigung im
Zentrum Cham (Unterbrechung Bärenbrücke)



Weiterführende Informationen

Der Gemeinderat hat in Vorbereitung dieser Konsultativabstimmung bereits zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt. Diese sind als Podcast, Foliensatz oder auf der Fragen-/Antwortenliste auf dem Website der Gemeinde Cham unter www.cham.ch/kernrichtplan dokumentiert und zusammen mit weiteren Informationen rund um den Kernrichtplan und dieser Abstimmungsvorlage abrufbar.

Hinweis betreffend Stimmrecht

An der Urne stimmberechtigt sind die in der Gemeinde Cham wohnhaften Schweizer Bürgerinnen und Bürger, welche das 18. Altersjahr zurückgelegt haben und nicht wegen Geisteskrankheit (Art. 369 ZGB) bevormundet sind. Das Stimmrecht kann frühestens fünf Tage nach der Hinterlegung der erforderlichen Ausweisschriften ausgeübt werden.

Stimmzettel

Den Stimmrechtsausweis sowie die Stimmzettel zur Urnenabstimmung vom 13. Juni 2010 erhalten Sie zusammen mit diesen Abstimmungsunterlagen.

Denken Sie daran, bei der schriftlichen Stimmabgabe unbedingt den Stimmrechtsausweis **oben rechts zu unterzeichnen**. Ansonsten ist die Stimmabgabe ungültig, und Ihre Stimme kann nicht gezählt werden.

Wichtige Termine

10. Mai 2010 20 Uhr, Lorzensaal	Podiumsdiskussion zur Konsultativabstimmung Erläuterungen der Vorlage, Chancen/Risiken für das Zentrum
29. Mai 2010 Neudorf	Strassenfest vor dem Neudorf: Infostände zu den Varianten der flankierenden Massnahmen, Antworten auf Fragen
13. Juni 2010	Konsultativabstimmung



Quantität oder Qualität – wie den Verkehr im Chamer Zentrum beruhigen?

Die Vorlage auf einen Blick

Mit Ihrer Stimme bei dieser Konsultativabstimmung drücken Sie Ihren Wunsch aus, wie der Chamer Dorfkern nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg vom Verkehr entlastet werden soll: mit einer Dosierung am Dorfrand oder einer Unterbrechung im Zentrum.

Worum geht es?

Cham leidet seit Jahrzehnten unter dem Verkehr im Zentrum. Mit dem Projekt der Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg muss der Kanton Zug im Rahmen der Umweltverträglichkeit eine Reduktion des Verkehrs im Chamer Zentrum ausweisen.

Das Resultat der Abstimmung ist für den Regierungsrat, der über die Massnahmen zur Verkehrsreduktion entscheidet, rechtlich nicht bindend, aber der Gemeinderat Cham und der Kanton werden den Entscheid der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger respektieren. Darum: Nehmen Sie sich Zeit für diese Vorlage, besuchen Sie die geplanten Veranstaltungen, sprechen Sie uns an oder besuchen Sie den Informationsbereich zum Kernrichtplan auf der Website der Gemeinde Cham.

Um dieses Ziel zu erreichen, stehen zwei Lösungsansätze zur Diskussion: 1. Quantität: Eine Reduktion des Verkehrs, der ins Zentrum gelassen wird, auf rund die Hälfte des zukünftig zu erwartenden Verkehrs. Dies würde mit Dosieranlagen (z.B. Rotlichtern) am Dorfrand erreicht. 2. Qualität: Eine Unterbrechung des Autoverkehrs im Zentrum (Bärenbrücke), womit der Durchgangsverkehr gänzlich auf Autobahn und Umfahrungsstrasse umgelenkt würde und der Innerortsverkehr ge-



zielt über die heutigen Kantonsstrassen ungehindert ins Zentrum und die Umfahrungsstrasse rollt.

Wir beurteilen die Chancen für eine nachhaltige, qualitative Aufwertung des Chamer Zentrums bei der Unterbrechung des Autoverkehrs im Zentrum als eindeutig höher. Darum ist die zweite Variante die Empfehlung des Gemeinderates, der Behördendelegation des Kantons und der projektbegleitenden Experten.

Warum eine Unterbrechung?

Vier Planungsbüros haben sich in einem Studienauftrag mit dem Entwicklungspotenzial des Chamer Zentrums und Möglichkeiten zur Verkehrsreduktion und Aufwertung des Zentrums beschäftigt. Dabei hat ein Lösungsansatz, eben die Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum, überzeugt. Die Unterbrechung schafft wichtige Freiräume für die Aufwertung des Zentrums für das Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Einkehren und Ausgehen. Sie stellt eine nachhaltige, dauernde Verkehrsreduktion sicher. Und sie lässt die Zufahrt ins Zentrum aus allen Richtungen ungehindert offen, ohne dass an Ampeln an den Dorfrändern oder im Zentrum Staus mit langen Wartezeiten entstehen. Falls die Bärenbrücke für den Autoverkehr nicht unterbrochen wird, entfällt ein zentraler Bestandteil des Gesamtkonzepts. Zudem kann aufgrund der

zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung aus Sicht des Kantons keine Begegnungszone umgesetzt werden.

Gibt es Alternativen?

Im langen Prozess der Ausarbeitung dieses Lösungsansatzes und unter der Mitwirkung von Chamerinnen und Chamern wurde eine Vielzahl von Alternativen objektiv und vorbehaltlos geprüft. Sämtliche Alternativen wurden aber wieder verworfen. Auch der Kanton Zug ist vom ursprünglichen Konzept von Dosieranlagen am Dorfrand abgerückt und hat die Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum als bessere Lösung in sein aktuelles Projekt aufgenommen.

Der Schritt ist gross und zwingt zu Umdenken und Umwegfahrten. Er eröffnet aber ein grosses Aufwertungspotenzial und fördert andere Mobilitätsformen im Zentrum, da beispielsweise das Zufussgehen oder Velofahren wieder sicher und attraktiv werden.

Muss das sein?

Ein Fahrverbot für den Autoverkehr mitten im Zentrum erschreckt. Objektiv betrachtet ist die Massnahme aber gar nicht so einschneidend, und es profitieren bis auf wenige Ausnahmen alle Chamerinnen und Chamer, während mit Dosieranlagen oder anderen Massnahmen eine Lösung nicht nachhaltig, sondern nur kurzfristig erreicht

wird und Verkehrsbehinderungen für alle bedeutet. Denn machen wir uns nichts vor: Der Verkehr wird weiter wachsen, und unser Problem ist nicht nur der Durchgangs-, sondern auch der Innerortsverkehr (Binnenverkehr). Wir plagen uns seit über vierzig Jahren mit der Verkehrsproblematik im Zentrum. Mit der Eröffnung der Autobahn dachte man, dass Problem gelöst zu haben. Wenige Jahre später war der Verkehr im Zentrum wieder gleich dicht, heute noch mehr als je zuvor.

Dass soll kein zweites Mal passieren. Die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr ist die einmalige Chance für Cham. Es ist eine harte, aber gute Massnahme.

Was passiert nach der Abstimmung?

Die Konsultativabstimmung ist für den Regierungsrat in der Wahl der flankierenden Massnahmen zur Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg wie erwähnt rechtlich nicht bindend. Regierungs- wie Gemeinderat werden das Resultat der Abstimmung aber respektieren.

Die Abstimmung ist eine Etappe auf dem Weg zur Umfahrungsstrasse und zur verlangten und erwünschten Verkehrsreduktion. Auch nach der Konsultativabstimmung werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger noch verschiedene Kredite im Zusammenhang mit der Zentrumsentwick-

lung (Kernrichtplan) sprechen müssen und zu jedem weiteren Planungsschritt Stellung nehmen können. Die Lösungsfindung im Detail steht somit noch an. Tatsächlich muss die Lösung, wie sie vermutlich in fünf bis acht Jahren realisiert wird, noch in vielen Diskussionen entwickelt werden.

Was ist die Abstimmungsfrage?

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen folgende Frage zur Konsultativabstimmung: «Möchten Sie das Ortszentrum Cham aufwerten, indem der Durchgangsverkehr im Zentrum (Bärenbrücke) unterbunden wird?»

Gibt es Gegenargumente zum Lösungsvorschlag der Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr?

Ja, es gibt verschiedene Bedenken, vor allem seitens des Detailhandels. So wird bezweifelt, dass es die Unterbrechung braucht oder dass die in Betracht gezogenen Alternativen wirklich taugen. Man hat Angst um das Gewerbe und die Läden im Zentrum und darum, dass das Fahrverbot auf der Bärenbrücke für den Autoverkehr die Gemeinde teilt.

Wie nimmt der Gemeinderat Stellung?

Der Gemeinderat nimmt diese Bedenken sehr ernst und hat diese Fragen in einem langen Prozess unvoreingenommen studieren und klären lassen.



Er ist zusammen mit allen beteiligten Experten sowie vielen Chamerinnen und Chamern überzeugt davon, dass eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum den befreienden Schritt darstellt, der dem Chamer Zentrum einen Wachstums- und Aufwertungsschub verleiht sowie eine nachhaltige Reduktion des Verkehrs im Zentrum ermöglicht. Denn wir leiten den Durchgangsverkehr dorthin, wo er hingehört: auf die Umfahrungsstrasse.

Und wir haben weder vor den Rotlichtern der Pförtner noch im Zentrum Staus, sondern von allen Zugangsachsen her freie Fahrt ins Zentrum.

Darum empfiehlt der Gemeinderat zusammen mit den kantonalen Behörden am 13. Juni 2010 ein Ja zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum und damit ein Verzicht auf Dosierungsanlagen mit Rotlichtern an den Dorfrändern.

Der Gemeinderat empfiehlt Ihnen:

JA zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum Cham (Bärenbrücke) und damit ein Verzicht auf Ampeln am Dorfrand.

Jetzt besteht die Chance zur Lösung, auf die Cham vierzig Jahre gewartet hat!

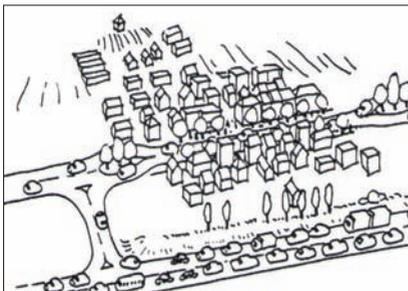
Die Vorlage im Detail



1968 war für das Chamer Zentrum eine Entlastungsstrasse mitten durch die Quartiere ange-dacht. Dieses Projekt wird später verworfen.

Vorgeschichte

Cham bildet seit Jahrhunderten einen Brückenübergang und ein Zentrum im Ennetsee. Das hat die Gemeinde zu dem gemacht, was sie heute ist. Seit Jahren verliert Cham aber stark an Attraktivität und kann seine Zentrumsfunktion nicht mehr erfüllen. Denn der Verkehr durch Cham ist so stark gewachsen, dass er sich regelmässig staut und so das Zentrum blockiert und entwertet.

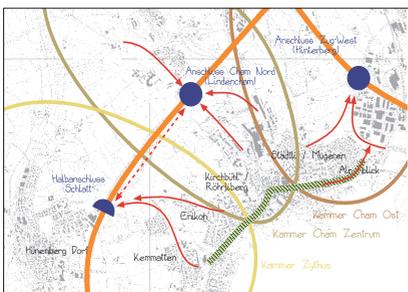


1983 wiesen die Experten bereits darauf hin, dass einzig starke Widerstände im Zentrum nachhaltige Verkehrsverlagerungen bewirken.

Was tun? Lösungen zur Situation sind seit vierzig Jahren bekannt und vielfach diskutiert worden: Es braucht erstens eine Umfahrung des Zentrums und zweitens nachhaltige Lenkungs-massnahmen, damit so viel Autoverkehr wie möglich auf diese Umfahrungsstrasse fliesst und der Verkehr im Zentrum nicht nach kurzer Zeit wieder übermässig zunehmen kann.

Flankierende Massnahmen kommen auf jeden Fall

Am 11. März 2007 sagten die Zugerinnen und Zuger Ja zur Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg. Damit wurde die Voraussetzung zur Lösung der Probleme im Chamer Zentrum geschaffen. Teil der Umfahrung sind flankierende Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs im Zentrum. Dazu sah der Kanton ursprünglich eine Reduktion des Verkehrs im Zentrum über Dosieranlagen an den Dorfrändern vor.



Kammerkonzept Ennetsee 2000: Jedes Quartier ist über die Umfahrungsstrasse erschlossen, der Verkehr im Zentrum kann reduziert werden.

Studienauftrag öffnet Augen

An der Gemeindeversammlung vom 27. Juni 2005 wurde der Gemeinderat beauftragt, einen Studienauftrag über die öffentlichen Strassenräume und Plätze durchzuführen. Dieser Studienauftrag hat sich entsprechend mit der Umfahrungsstrasse und der Zentrumsentwicklung beschäftigt. Sein Resultat ist die vorliegende Empfehlung des Gemeinderates und des inzwischen von dieser Lösung überzeugten Kantons, die Verkehrsreduktion im Zentrum über eine Unterbrechung des Autoverkehrs auf der Bärenbrücke nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse anzustreben und so auf die Dosierung zu verzichten.

Breite Mitwirkung

Nach dem Studienauftrag hat die Gemeinde Cham den Dialog mit Experten und Beteiligten aus Cham geführt. Sie hat insgesamt sechs runde Tische sowie zwei Treffen mit dem Chamer Gewerbe veranstaltet, um Möglichkeiten und Chancen rund um die Verkehrsplanung zu diskutieren. Im Sommer 2009 wurde zum Kernrichtplan, der die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr beinhaltet, ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Gemeinderat und Verwaltung haben aber auch stets das Gespräch mit den Chamerinnen und Chamern gesucht und 2010 in drei Informationsveranstaltungen über das Projekt der Umfahrungsstrasse und

die geplanten flankierenden Massnahmen informiert und sind Rede und Antwort gestanden. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens wurde von verschiedenen Seiten angeregt, eine Abstimmung über die Frage der Reduktion des Durchgangsverkehrs im Zentrum durchzuführen. Zudem hat die SVP Cham mit einer an der Gemeindeversammlung für erheblich erklärten Motion den Antrag auf eine Konsultativabstimmung gestellt. Der Gemeinderat hat diesen Antrag befürwortet.

Ein lokaler Entscheid

Die Abstimmung hat den Charakter einer rechtlich nicht bindenden Befragung (Konsultativabstimmung), weil die flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs im Chamer Zentrum Teil des Ausführungsprojekts der Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg sind. Dies ist ein kantonales Projekt, und entsprechend kann nicht eine Gemeinde Teile davon bestimmen. Dazu müssten wiederum die Stimmberechtigten des ganzen Kantons verbindlich befragt werden. Der Baudirektor des Kantons Zug, Regierungsrat Heinz Tännler, hat jedoch versichert, dass er den Willen der Chamerinnen und Chamer in der Planung der flankierenden Massnahmen ernst nehmen wird. Auch der Gemeinderat betrachtet das Resultat der Konsultativabstimmung als seine Empfehlung zum Auflageprojekt des Kantons Zug.



Wo stehen wir in Cham heute?

Die aktuelle Situation im Chamer Zentrum ist für viele unerfreulich. Regelmässig bricht der Verkehr im Zentrum zusammen und staut sich bis zum Alpeblick, auf der Hünenberger- und Luzernerstrasse, so dass weder der öffentliche noch der Individualverkehr vorankommen. Dies hat Folgen: Der Aufenthalt im Zentrum ist durch die starke Verkehrsbelastung unattraktiv. Der Strassenverkehrsraum trennt die Quartiere längs den Strassen, und die vielfältigen Plätze und Freiräume des Zentrums werden nicht vernetzt, sondern isoliert.

Die Situation kennt fast nur Verlierer: Die Bewohnerinnen und Bewohner des Zentrums leiden unter dem stark gestiegenen Verkehr und werden in ihrer Mobilität behindert. Die Gewerbebetriebe bleiben auf dem Weg von und zu ihren Kunden regelmässig im Stau stecken. Ladenflächen stehen lange leer, bis sie wieder vermietet werden können. Läden verbuchen sinkende Erträge und verlieren konti-

nuierlich Kunden an Geschäfte in Peripherielagen, die schneller erreichbar sind. Es gibt immer weniger Läden im Zentrum. Immobilien im Zentrum profitieren zwar von der Standortgunst des Kantons, verlieren aber wegen der Verkehrsbelastung an Wert. Für Besucherinnen und Besucher ist Cham per Auto und Bus während der Hauptverkehrszeiten schlecht erreichbar. Wer durch Cham fährt, erlebt die Gemeinde undifferenziert als Strassendorf. – Es muss etwas geschehen, rein kosmetische Massnahmen helfen uns nicht weiter.



Wo kann die Gemeinde Cham morgen stehen?

Cham nach der Unterbrechung der Bärenbrücke – Lassen wir die Gedanken schweifen: Da der Strassenraum im Zentrum nicht mehr für Einspurstrecken, Inseln, Bushaltestellen und hohe Verkehrsvolumen ausgelegt sein muss, wird Platz frei. Trottoirs werden breiter oder zum Strassenraum hin abgeflacht. Damit entsteht zusätzliche und sichere Zirkulationsfläche. In der Nähe von Läden sind mehr oberirdische Kurzzeitparkplätze möglich. Cafés und Restaurants können vor der Türe aufstischen, da nicht nur Platz frei wird, sondern der Aufenthalt im Freien zum Erlebnis wird. Läden können draussen Stände aufstellen oder besser auf ihr Angebot aufmerksam machen. Es wird attraktiv, von der einen Lorzenseite zur andern zu bummeln. Plätze hinter den Hauptverkehrsachsen wie der Gemeindehausplatz werden stärker in das Zentrum eingebunden. Die Fahrt ins Zentrum wird für Velos angenehmer. Kinder können sicherer mit dem Velo zur Schule fahren. Ältere Menschen können wieder

in Ruhe durch das Zentrum bummeln und einen Schwatz abhalten, da der Verkehr nicht mehr alles übertönt und die Fussgänger an den Rand drängt. Die Busse verkehren pünktlich, und die Anschlüsse am Bahnhof sind sichergestellt. Neue Ladenkonzepte werden entstehen, die ein neues Einkaufen im Dorf mit einer Mischung von Einkaufen, Einkehren und Ausgehen verbinden. Das Wohnen und Arbeiten im Zentrum wird wieder angenehmer. Und es werden innovative Angebote entstehen, die es völlig egal werden lassen, ob man nun auf der Kirchbühl- oder Neudorfseite wohnt oder zum Einkaufen parkiert hat.



Wie dosiert man Verkehr?

Obwohl die flankierenden Massnahmen nicht Teil der Abstimmungsvorlage zur Umfahrungsstrasse Cham-Hünenberg waren, wurden in den Abstimmungsunterlagen damals als Lösungsvorschlag zur Verkehrsreduktion im Chamer Zentrum Dosieranlagen an den Dorfeingängen vorgesehen, sogenannte Pfortner. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, die Verkehrsmenge zu steuern, beispielsweise durch Verengungen des Strassenraums, temporeduzierte Bereiche, Mischverkehr, Rotlichter oder Road-Pricing-Konzepte. Verengte Fahrbahnen und lange Zonen mit Temporeduktion bewirken nur eine geringe Verkehrsentlastung, behindern aber alle, besonders die Busse, welche rasch ins Zentrum gelangen wollen. Rotlichter zeichnen sich durch ihre Klarheit und Berechenbarkeit aus. Sie lassen genau so viel Verkehr durch, wie in einem vorge-

gebenen Reduktionsmodell definiert wird. Rotlichter haben aber wesentliche Schwächen: Sie unterscheiden nicht zwischen Durchgangsverkehr und Zielverkehr. Egal, ob jemand im Zentrum wohnt, arbeitet oder einkaufen will, er steht in der Warteschlange. Zudem benötigen Rotlichter grosse Stauräume. Modellrechnungen der Verkehrsplaner «Teamverkehr» zeigen, dass zu Hauptverkehrszeiten mit Wartezeiten von bis zu 20 Minuten vor dem Rotlichtpfortner im Alpenblick gerechnet werden muss, was keine Verbesserung zum heutigen Zustand verspricht. Road-Pricing-Konzepte (innerstädtische Strassenbenutzungsgebühren) wiederum können noch viele Jahre nicht eingeführt werden, da dazu die Rechtsgrundlage auf Bundesebene fehlt.

Wieso den Autoverkehr im Zentrum unterbrechen?

Ohne flankierenden Massnahmen passiert wenig

Seit rund vierzig Jahren diskutieren Kanton und Gemeinde über mögliche Massnahmen, um das Chamer Dorfzentrum vom Verkehr zu entlasten und damit attraktiver zu machen. Mit der Eröffnung der Autobahn hat sich der Verkehr im Zentrum für kurze Zeit reduziert, um dann aber bald ungebremst weiterzuwachsen. Heute haben wir mehr Verkehr im Zentrum als je zuvor. De facto fliesst der Verkehr im Zentrum an Werktagen und Samstagen zu den Hauptverkehrszeiten kaum mehr. Wer durchs Zentrum fahren will, muss viel Geduld aufbringen. Und dennoch, neben der grossen Zahl an Autofahrerinnen und Autofahrern, die ein Ziel innerhalb des Zentrums ansteuern, fahren stets noch zu viele durch das Zentrum, die ebenso über die Autobahn fahren könnten und dabei vermutlich viel schneller wären. Die Macht der Gewohnheit, der kleine Umweg und die Angst vor Staus auf der Autobahn überwiegen.

Nicht nur Durchgangsverkehr wird weiter wachsen

Die Region und Cham werden aber weiter wachsen, und damit wird der Autoverkehr noch mehr zunehmen, und zwar sowohl der Durchgangsverkehr wie auch der Verkehr vom und zum Zentrum sowie der Verkehr innerhalb des Zentrums. Der Weg durch das Zentrum bleibt für viele die

direkteste und schnellste Verbindung. Um wirkungsvoll und nachhaltig den Verkehr auf die Umfahrungsstrasse oder die Autobahn umzulenken, braucht es griffige Massnahmen, sanfte Massnahmen genügen nicht. Diese Erkenntnis besteht seit über zehn Jahren, als das Konzept der Umfahrung erarbeitet wurde. Sie deckt sich auch mit der Erfahrung aus vielen ähnlichen Projekten in der Schweiz und wird von unabhängigen Verkehrs- und Siedlungsplanungsexperten bestätigt.

Einzig Unterbrechung des Autoverkehrs im Zentrum überzeugt

Der Studienwettbewerb zum Kernrichtplan und die folgende Ausarbeitung unter Mitwirkung der Öffentlichkeit haben aufgezeigt, dass nur die Unterbrechung des motorisierten Individualverkehrs im Zentrum die erwünschte Wirkung nachhaltig erreicht. Dabei wurden sämtliche denkbaren Szenarien studiert. Zehn Hauptvarianten und zehn Kombinationen davon wurden im Detail analysiert, beurteilt und gewertet. Davon wurden sechs Varianten einer eingehenden Verkehrsberechnung unterzogen. Das Resultat dieser objektiven Bewertung ist eindeutig ausgefallen: Andere Massnahmen überzeugen mit ihren Folgen, beispielsweise langen Wartezeiten für alle und damit Staus vor Pfortneranlagen an den Dorfeingängen, nicht. Wieder andere Massnahmen wie grossräumige Zonen mit be-

ruhigem Verkehr (Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen) verlangsamen den Verkehrsfluss nur, ohne eine wesentliche Entlastung zu bewirken. Damit sinkt zwar die Anzahl Fahrzeuge, die durch das Zentrum fahren. Aber der Verkehr nimmt den Strassenraum weiterhin in Beschlag, und es wird nicht ausreichend Platz frei, auf dem sich das Gewerbe, Fussgängerinnen und Fussgänger und andere Formen der Mobilität neu entfalten können. Es standen aber auch Massnahmen zur Diskussion, die – wie Tunnellösungen – finanziell unrealistisch sind oder die sich über privates Grundeigentum hinwegsetzten, wie neue Zufahrten zu den Parkhäusern im Neudorf.

Unterbrechung eröffnet einzigartiges Potenzial für den Dorfkern

Der Gemeinderat ist in Einklang mit den involvierten Experten und dem Kanton überzeugt, dass mit der Unterbrechung des Durchgangsverkehrs für das Zentrum von Cham eine einzigartige Entwicklungschance entsteht: Das Zentrum erhält Raum zurück, der bisher vom Autoverkehr belegt wurde. So entsteht Platz für ein qualitatives Wachstum bei den Geschäften, Läden, Restaurants und Cafés. Die zwei Lorzenufer können wieder zusammenwachsen, da die Strasse durchlässiger wird und alle Verkehrsteilnehmer Platz nebeneinander finden werden. Und der Aufenthalt im Zentrum wird attraktiver, womit man wieder lie-

ber im Zentrum wohnt, arbeitet, einkauft, einkehrt und ausgeht. Läden im Dorfzentrum haben es in der ganzen Schweiz schwer. Eine Aufwertung des Zentrums eröffnet den Ladeninhabern aber einen kreativen Freiraum, um ihr Angebot attraktiver gegenüber den weniger profilierten Geschäften in den Gewerbebezonen, an Siedlungsändern oder in Shoppingcenter zu machen.

Kanton zieht heute auch Unterbrechung der Dosierung vor

Im Studienauftrag, den die Gemeinde 2006 ausgeschrieben hat, überzeugte das Gewinnerteam die Jury, dass die meisten Beteiligten nicht mit einer Dosierung des Verkehrs gewinnen, sondern mit einer Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum. Die anderen Projekte versprachen nicht dieselben positiven, nachhaltigen Effekte für das Zentrum.

Der Kanton Zug hat sich in der Folge diesem Konzept angeschlossen und sieht im aktuellen Auflageprojekt der Umfahrungsstrasse als flankierende Massnahme für den motorisierten Individualverkehr (Autoverkehr) eine Unterbrechung auf der Bärenbrücke vor. Diese Unterbrechung würde erst nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse erfolgen.

Bedenken gegen die Unterbrechung

In Gesprächen, in Leserbriefen und an den Informationsveranstaltungen wurden verschiedene Argumente gegen die von Kanton und Gemeinderat empfohlene Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Chamer Zentrum angeführt, welche der Gemein-

derat Cham ernsthaft aufgenommen und sorgfältig geprüft hat. Im Anhang finden Sie Fragen und Antworten rund um diese Vorlage, in denen der Gemeinderat auch auf die in diesem Zusammenhang aufgeführten Bedenken eingeht.



Empfehlung des Gemeinderates

Der Gemeinderat nimmt die vorgebrachten Bedenken sehr ernst. Es wäre tatsächlich schöner, wenn auf die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr verzichtet werden könnte. Aber alle Analysen zeigen, dass nur diese harte Massnahme einen optimalen und nachhaltigen Nutzen für die Mehrzahl der Beteiligten bringt. Oft sind nur die harten Massnahmen wirklich gut.

Dem Gemeinderat sind das Wohl des Gewerbes und ein gutes Angebot an Läden im Zentrum äusserst wichtig. Er stellt aber fest, dass die schrankenlose Durchfahrt durch das Zentrum die Läden im Zentrum bisher nicht gestärkt, sondern geschwächt hat. Er ist überzeugt davon, dass erst das Schaffen bleibender Freiräume im und um den Strassenraum des Zentrums kreativen Geschäften und Gewerbetreibenden neue Chancen eröffnet, die ihnen einen nachhaltigen Standortvorteil zu

Mitbewerbern mit bequemerer Zufahrt oder breiteren Angeboten erschliessen. In diesem Sinne weist er auf das Potenzial hin, das verkehrsfreie oder verkehrsberuhigte Zonen in Städten und Dörfern eröffnet haben. Auch hier war der Schritt weg von der unbeschränkten Durchfahrt ein Wagnis, das sich in der Regel aber langfristig ausbezahlt hat.

Ein Fahrverbot für den Autoverkehr auf der Bärenbrücke zwingt zu Umdenken und Umwegfahrten für Autofahrende. Wir sind aber überzeugt, dass wir weit mehr gewinnen als verlieren. Und die beteiligten Experten, aber auch die Erfahrung anderer Regionen in der Schweiz zeigen und stärken uns in der Überzeugung, dass nur der grosse Schritt Cham weiterbringt.

Der Gemeinderat hat den bisherigen Prozess unvoreingenommen und objektiv angegangen und ist überzeugt,

Die Abstimmungsfrage

lautet daher:

Möchten Sie das Ortszentrum Cham aufwerten, indem der Durchgangsverkehr im Zentrum (Bärenbrücke) unterbunden wird?

Wer dem zustimmen will, schreibe «Ja»,
wer dies verwerfen will, schreibe «Nein».

dass die vorgeschlagene Lösung der Unterbrechung des Autoverkehrs auf der Bärenbrücke auf das Wohl einer möglichst grossen Zahl Beteiligter ausgerichtet ist, also mehr Vorteile als Nachteile schafft.

In diesem Sinne empfiehlt der Gemeinderat zusammen mit den kantonalen Behörden ein Ja zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum und damit ein Verzicht auf Ampeln am Dorfrand.





Was geschieht nach dieser Konsultativabstimmung?

Was geschieht bei einem Ja?

Der Gemeinderat beantragt bei der kantonalen Behördendelegation die Unterbrechung des Durchgangsverkehrs auf der Bärenbrücke nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse Cham–Hünenberg. Baudirektion und Regierungsrat bestimmen den Inhalt des Auflageprojekts und legen dieses öffentlich auf. Der Gemeinderat beschliesst den Kernrichtplan, der die Unterbrechung beinhaltet.

Öffentlichkeit bleibt beteiligt

Die Konsultativabstimmung ist nur eine Etappe in der Beteiligung der Chamer Öffentlichkeit. In jedem weiteren Auflageverfahren im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung ist eine Mitwirkung der Öffentlichkeit sowie von Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen vorgesehen. Und bei jedem gemeindlichen Kreditbegehren können die Stimmberechtigten wiederum Stellung nehmen.

Was geschieht bei einem Nein?

Der Gemeinderat beantragt bei der kantonalen Behördendelegation keine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs auf der Bärenbrücke. Baudirektion und Regierungsrat bestimmen den Inhalt des Auflageprojekts und legen dieses öffentlich auf. Der Gemeinderat streicht die Unterbrechung im Kernrichtplan und ändert diesen.

Anhang:

Fragen und Antworten rund um die Vorlage

An den Informationsveranstaltungen der Gemeinde, über unsere Website sowie in Gesprächen wurden uns regelmässig Fragen gestellt, auf die wir im Folgenden gerne im Detail eingehen möchten.

Fragen zu Umwegfahrten, Umweltbelastung

Wenn der Verkehr auf der Bärenbrücke für den Autoverkehr gesperrt wird, müssen wir umdenken, werden wir zu Umwegfahrten gezwungen. Stirbt mit dem Fahrverbot auf der Bärenbrücke denn nicht das Gewerbe im Neudorf? Belasten die vielen Umwegfahrten die Umwelt nicht unnötig?

Ein Verzicht, der sich lohnt

Tatsächlich müssen wir auf gewohnte Wege verzichten, wenn die Bärenbrücke für den Autoverkehr unterbrochen sein wird. Aber unsere Studien, die Empfehlungen der Experten und die Erfahrung aus vergleichbaren Projekten zeigen, dass wir mehr gewinnen als verlieren. Denn die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr wirkt sich nicht negativ, sondern sehr positiv auf das Chamer Zentrum aus. Heute leidet der Kern unter dem übermässigen Verkehr, der zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zusammenbricht. Wer heute im Feierabendverkehr von Zug nach Cham fährt, steckt in Kolonnen fest. Damit fährt niemand spontan ins Zentrum

zum Einkaufen, sondern meidet den Dorfkern und weicht auf Läden an der Peripherie oder auf Shoppingcenter wie das Zugerland aus. Und vom Verkehr, der einfach durch das Zentrum fährt, hat das Gewerbe nichts. So bietet die Unterbrechung der Bärenbrücke dem Gewerbe die Chance, den Negativtrend, der sich seit Jahren abzeichnet, zu unterbrechen. Denn weniger Verkehr heisst mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Kurzzeitparkplätze, für Strassencafés und Verkaufsstände. Weniger Verkehr bewirkt, dass der Aufenthalt im Chamer Zentrum erfreulicher wird, dass man lieber und länger im Zentrum verweilt und dabei mehr konsumiert.

Der kürzeste Weg ist nicht der schnellste

Jeder Kilometer, den wir mehr fahren, ist unökologisch. Und durch die Unterbrechung der Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr werden wir zu Umwegfahrten gezwungen. Dieser Mehrverbrauch von Energie muss jedoch relativiert werden. Erstens ergeben sich lange Umwegfahrten von drei bis vier Kilometern nur für die Bewohnerinnen und Bewohner in einem engen Einzugsgebiet innerhalb des Zentrums und nur für Fahrten über die Lorze. Es sind aber genau diese Personen, welche im Zentrum wohnen, arbeiten oder sich im Zentrum aufhalten und von einer wesentlichen Verbesserung der Auf-

enthaltsqualität im Zentrum profitieren werden. Den Nachteil tragen also diejenigen, welche gleichzeitig auch den grössten Nutzen haben.

Zweitens wird die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr die Zentrumsqualitäten wesentlich verbessern. Während die Dominanz des Autoverkehrs im Zentrum zurückgeht, erhalten Fussgängerinnen und Fussgänger, Kinder, ältere Menschen sowie Velofahrerinnen und Velofahrer mehr Freiraum und Sicherheit. Dies wird unser Mobilitätsverhalten ändern. Plötzlich drängt es sich gar nicht mehr auf, auf der Neudorfseite zu parkieren, wenn man einkaufen geht, weil der Weg von den Parkhäusern auf der Kirchbühlseite zu den Läden im Neudorf sicher, angenehm und unterhaltsam sein wird. Denn vom Mandelhof zum Neudorf geht man nicht weiter, als die Kunden im Shoppingcenter Zugerland im Durchschnitt gehen. Damit wird sich ein Teil der Umwegfahrten erübrigen. Genauso, wie heute niemandem mehr das Auto fehlt, wenn er oder sie in Zürich vom Bahnhof zum Paradeplatz unterwegs ist.

Drittens ist das Verkehrsproblem in unserem Zentrum leider nicht damit gelöst, dass wir den Durchgangsverkehr am Dorfrand auf die Umfahrungsstrasse umlenken. Ein wichtiger Teil unseres Verkehrs ist sogenannter Binnenverkehr, also Fahrten von einem

Quartier zum anderen, beispielsweise vom Enikerfeld ins Neudorf oder vom Städtliquartier ins Kirchbühl. Fliesst weniger Durchgangsverkehr durch das Zentrum, wird es wieder attraktiv ins Zentrum zu fahren, und wie die Erfahrungen zeigen, werden wir in wenigen Jahren wieder denselben Stau im Zentrum haben wie vor der Eröffnung der Umfahrungsstrasse. Mit der Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr bleiben alle Quartiere bestens erschlossen, aber der Verkehr staut sich nicht mehr vor der Bärenbrücke und dem Neudorfcenter. Trotz Umwegfahrten wird die Gesamtbelastung der Umwelt (Luft und Lärm) bezogen auf die Gemeinde Cham in etwa dieselbe bleiben, hingegen wird das Zentrum wesentlich entlastet.

Fragen zur Trennung und Belastung von Quartieren

Teilen wir mit der Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr nicht Cham in zwei Hälften? Entsteht kein Schleichverkehr, der die Quartiere belasten wird?

Heute ist das Zentrum durch stehende Autokolonnen während der Hauptverkehrszeiten mit Abgasen, Lärm und Staub stark belastet. Mit den Umwegfahrten werden die Strassen im Zentrum wieder sicher begehbar, Überquerungen sind wieder jederzeit möglich, das Velofahren wird attraktiver, die Lärmbelastung wird stark reduziert. So können die vielfältigen Verkehrsachsen für den Langsamverkehr, die Cham durchziehen, endlich ihre Trümpfe ausspielen. Dadurch, dass das Nadelöhr Bärenbrücke nicht mehr vom Autoverkehr dominiert wird, verweben sich Kirchbühl und Neudorf auf ganz neue Weise. Die Chamerinnen und Chamer werden ihr Zentrum neu als Einheit erleben, werden entdecken, dass es angenehm und sicher sein wird, zu Fuss zu gehen, sich wieder getrauen, mit dem Velo zu fahren und andere Lebensqualitäten entdecken. Der heutige Verkehr im Zentrum trennt unser Dorf. Die Unterbrechung der Bärenbrücke wird das Zentrum stärker verbinden und aufwerten.

Da alle Lorzenübergänge im Zentrum wie auf der Seestrasse oder der Fa-

brikstrasse bereits für den Autoverkehr unterbrochen sind, entsteht kein Schleichverkehr durch Wohnquartiere. Denn das Zentrum ist aus allen Richtungen jederzeit bestens erreichbar. Lediglich die Durchfahrt über die Lorze ist für den grössten Teil des Autoverkehrs gesperrt.

Das westliche Zentrum Chams wird durch die Eichmattstrasse spürbar entlastet. Die Strasse wurde gemeinsam von den Gemeinden Cham und Hünenberg erstellt und so gebaut, dass der Verkehr zwischen den Gebieten Hünenberg See (Dersbach und Kemmatten) und dem Zugang zur Umfahrungsstrasse im Hünenberger Schlatt aufgenommen werden kann. Ein separater Fuss- und Radweg, der mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist, wird für eine hohe Sicherheit für den Langsamverkehr sorgen. Die Strasse ist breiter als viele Kantonsstrassen, sodass sich auch Busse ohne Probleme kreuzen können.

Übersicht: Für wen bleibt die Bärenbrücke offen?

Ist die Bärenbrücke ganz geschlossen oder dürfen gewisse Fahrzeuge noch durchfahren? Gibt es Ausnahmen vom Fahrverbot auf der Bärenbrücke? Wird die Bärenbrücke abgeriegelt?

Der Durchgangsverkehr über die Bärenbrücke wird mit einem Fahrverbot unterbrochen. Ungehinderter Durchlass ist gewährleistet für:

- › den Fussgängerverkehr
- › den Veloverkehr
- › den Busverkehr
- › die Rettungsdienste
- › die öffentlichen Werkfahrzeuge, soweit dienstlich erforderlich
- › Personen mit schriftlicher oder funktionaler Ausnahmegewilligung, beispielsweise Gewerbebetriebe im Zentrum oder «Pöstler»

Was gewinnen wir, wenn wir auf die Durchfahrt für Autos auf der Bärenbrücke verzichten?

Mit der Unterbrechung der Bärenbrücke kann das Verkehrsaufkommen wesentlich reduziert werden. Das Chamer Dorfzentrum erfährt eine wesentliche Aufwertung:

- › Das Flanieren im Zentrum wird attraktiver.
- › Es entstehen reizvolle Aussenräume mit guten Aufenthaltsqualitäten.
- › Flächen für Aussenverkaufsstellen werden frei.

- › Da der Autoverkehr weniger Strassenfläche benötigt, können mehr Kurzzeitparkplätze erstellt werden.
- › Das Zentrum wird optimal aufgewertet und noch lebenswerter.
- › Das Zentrum wird zu einem sicheren Begegnungsort aller Generationen.
- › Die schönen Freiräume entlang der Lorze sowie die beiden Quartiere Kirchbühl und Neudorf mit ihren Plätzen und Fuss- sowie Velowegen verbinden sich im Zentrum ungehindert vom Autoverkehr.

Was kann das Chamer Gewerbe gewinnen?

Das Chamer Gewerbe erhält eine einzigartige Chance für ein qualitatives Wachstum:

- › Es entsteht eine bessere Kunden- und Kaufkraftanbindung.
- › Der Anteil Kunden im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen verdreifacht sich.
- › Das Angebot und somit die Attraktivität des Zentrums wird aufgewertet.
- › Die Erreichbarkeit des Zentrums für Kunden wird wesentlich verbessert (kein Stau).
- › Cham wird zu einem attraktiv gestalteten Zentrum als Begegnungsort von Zug West/Ennetsee.

Was ist mit den Alternativen zur Verkehrsreduktion im Zentrum?

Es gibt ja viele andere Möglichkeiten, den Verkehr im Zentrum zu reduzieren. Warum lässt die Gemeinde keine Alternativen zu?

In der Erarbeitung des Kernrichtplans, der die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr vorsieht, wurden alle Möglichkeiten der flankierenden Massnahmen studiert, mit denen das Verkehrsaufkommen im Chamer Zentrum reduziert werden könnte. Zu diesen Massnahmen zählen die in den Abstimmungsunterlagen des Kantons erwähnten Dosierungen am Dorfrand mit Pförtnern im Bereich Alpenblick und Rothus/Zythus (Wartezeiten vor der Einfahrt in das Siedlungsgebiet) und die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr, aber auch das Potenzial von Begegnungszonen im Zentrum oder einer Tempo-30-Zone entlang der Zuger- und Luzernerstrasse (Erhöhung der Durchfahrtszeiten), zeitliche Beschränkungen (zeitlich befristete Fahrverbote), unterschiedliche Fahrberechtigungen (Lastwagenfahrverbot, Erlaubnis für Gewerbe oder Zubringerdienste usw.) und das sogenannte Road Pricing. Eine detaillierte Beurteilung der alternativen Massnahmen findet sich unter www.cham.ch/kernrichtplan.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass nur die Unterbrechung der

Bärenbrücke für den Autoverkehr eine einfache, nachhaltig wirkende und realistisch umsetzbare Lösung darstellt.

Die alternativen Massnahmen können nicht überzeugen:

- › Die **Dosieranlagen** am Dorfrand haben sich für die Gemeinde als ungenügend erwiesen, weshalb der Kanton in der Zwischenzeit von dieser Lösung abgekommen ist und im aktuellen Projekt die Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr vorsieht. Sie verursachen zudem zu Hauptverkehrszeiten Wartezeiten, die keine Verbesserung zur aktuellen Situation darstellen.
- › **Tempo-20-Zonen** alleine ohne Unterbrechung ergeben eine zu geringe Verkehrsentlastung. Zudem hat der Kanton Zug klar signalisiert, dass diese wegen der immer noch zu hohen Frequenzen nicht bewilligt würden.
- › **Tempo-30-Zonen** alleine ohne Unterbrechung haben das ganz grosse Manko, dass sie den Strassenraum kaum freigeben für neue Nutzungen. Auch wenn der Verkehr auf den Strassen langsamer fliesst, sie bleiben Strassen und werden nicht zu wertvollen Aufenthaltsräumen, beispielsweise für Strassencafés oder Verkaufsstände.

- › Die **zeitliche Unterbrechung** der Bärenbrücke ist machbar, aber schwierig zu kommunizieren. Letztlich profitiert das Zentrum aber nicht, da kein Strassenraum frei wird und je nach Zeitmodell eine Aufwertung beschränkt ist.

Gibt es noch andere Möglichkeiten als Dosierung oder Unterbrechung?

Warum ein Fahrverbot für den Autoverkehr auf der Bärenbrücke und nicht zwischen Neudorfcenter und Coop? Gibt es denn keine andere Lösungsansätze für diese Unterbrechung?

- › **Fahrberechtigungen** mittels besonderer Bewilligungen oder speziellen Signalisationen sind ebenfalls aufwendig zu kommunizieren und zu kontrollieren, aber ohne Probleme realisierbar. Sie machen aber erst dann Sinn, wenn der Gesamtverkehr parallel dazu massiv reduziert wird. Der Gemeinderat sieht vor, dass durch ein Betriebskonzept ein eingeschränkter Kreis Beteiligter eine Bewilligung zur Durchfahrt des Fahrverbots auf der Bärenbrücke erhält, beispielsweise Gewerbebetriebe mit Anlieferungen im Zentrum (pro Tag rund 400 Fahrten).

Es gibt noch andere Lösungsansätze. Die Gemeinde kann aber nur Lösungen weiter verfolgen, die rechtlich umsetzbar und finanzierbar sind sowie keine Abhängigkeiten Dritter beinhalten. Ein Beispiel: Es wird häufig bedauert, dass mit der Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr die Zufahrt zu den Parkhäusern im Neudorf nicht mehr möglich sein wird. Tatsächlich wäre es möglich, Zuger- und Knonauerstrasse beim Neudorf zu sperren. Um dann aber ins Parkhaus des Neudorfs zu gelangen, müsste eine neue Rampe auf der Seite Knonauerstrasse gebaut werden, denn der Verkehr von der Bärenbrücke her darf sich ja nicht mit dem Verkehr auf der Knonauer- und Zugerstrasse vermischen, weil sonst keine Unterbrechung entsteht oder Schleichverkehr möglich würde. Eine solche Lösung wäre aber nicht nur sehr teuer und von der Mitarbeit Dritter abhängig. Sie würde letztlich die Aufenthaltsqualität im Zentrum mindern.

- › Für ein **Road Pricing** schliesslich fehlt zurzeit die gesetzliche Grundlage.

Es ist viel realistischer, für eine Aufwertung der Passage vom Kirchbühl zum

Neudorf zu sorgen und den Zugang zu den Parkhäusern auf der Kirchbühlseite für Einkaufswagen komfortabler zu machen oder einen Pendelbus im Zentrum einzuführen, als unser Zentrum mit Verkehrsflächen und Rampen zu belegen.

Die Unterbrechung des Autoverkehrs auf der Bärenbrücke ist nach etlichen aufwendigen Beurteilungsrunden als einzige zweckmässige Lösung übrig geblieben, die den Verkehr im Zentrum nachhaltig – also nicht nur für ein paar Jahre – reduziert, ein grosses Aufwertungspotenzial für das Gewerbe und die Liegenschaften im Zentrum bewirkt und das Zentrum trotzdem aus allen Richtungen über die Umfahrungsstrasse unbehindert zugänglich belässt. Der Gewinn ist weit höher als der Verzicht, den man durch allfällige Umwegfahrten leisten muss.

Wer sich dennoch mit der Vorstellung der Unterbrechung der Bärenbrücke für den Autoverkehr nicht anfreunden kann, dem bleibt das ursprüngliche Konzept der Dosierung des Verkehrs am Dorfrand. Ein Konzept, von dem weder Kanton, Gemeinde noch die befragten Experten überzeugt sind, das aber wie das Konzept der Unterbrechung gleichermaßen breit abgestützt, intensiv diskutiert, rechtlich umsetzbar und finanzierbar ist und auch die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gibt es vergleichbare Situationen, die zeigen, dass sich eine Unterbrechung des Zentrums bewährt?

Verkehr ist etwas sehr Dynamisches. Darum lassen sich Verkehrssteuerungsmassnahmen nicht so einfach vergleichen. Dennoch zeigt die Erfahrung in der Schweiz, dass sanfte Verkehrsberuhigungen, wie sie beispielsweise im Baarer Zentrum umgesetzt wurden, mittelfristig zu wenig bewirken. Die Beruhigung lädt zur freien Fahrt ein, und nach und nach wächst der Verkehr wieder.

Es gibt aber ein Beispiel, das gerade mit seinen Auswirkungen auf das Gewerbe zum Vergleich mit der Chamer Lösung der Unterbrechung angeführt werden könnte: Bremgarten (AG). Hier wurde mit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse 1995 die historische Brücke über die Reuss und damit der einzige Übergang vom Zentrum zur gegenüberliegenden Flussseite für den Autoverkehr gesperrt. Die Freiflächen der Altstadt wurden aufgewertet und eine Flaniermeile zu den Einkaufszentren vor der Altstadt geplant.

Alles in allem hat sich die Sperrung für die Stadt ausgezahlt, wie der damalige Stadtammann Peter Hausherr meint: «Wir sind ausserordentlich froh, dass nicht mehr der ganze Verkehr durch die Stadt geht.»

Wer bestimmt am Schluss über die flankierenden Massnahmen?

Diese Abstimmung ist ja rechtlich nicht bindend. Was geschieht denn nun nach einem Ja oder Nein?

Das Abstimmungsergebnis ist für den Gemeinderat verbindlich, denn auch wenn die Abstimmung «nur» konsultativen Charakter hat, repräsentiert sie doch den Willen des Souveräns zu der gestellten Frage. Der Gemeinderat wird bei einem Nein den Antrag stellen, auf eine Unterbrechung der Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr zu verzichten.

Die flankierenden Massnahmen sind Bestandteil der Umfahrungsstrasse. Sie werden mit der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgelegt. Sie sind zwingend und verbindlich. Im Rahmen der Projektaufgabe kann Einsprache erhoben werden. Die Massnahmen können aber nicht von der Umfahrungsstrasse losgelöst behandelt werden.

Projektträger der Umfahrung Cham–Hünenberg ist der Regierungsrat. Er bestimmt die flankierenden Massnahmen und bezieht den Gemeinderat konsultativ mit ein.

Der Souverän hat am 11. März 2007 einen Objektkredit von CHF 230 Mio. gutgeheissen. Davon sind CHF 180 Mio. für den Bau der Umfahrungsstrasse freigegeben. Die übrigen CHF 50

Mio. sind strategische Reserven und müssen vom Kantonsrat bei Bedarf freigegeben werden. Dieser Kantonsratsbeschluss ist nicht referendumsfähig.

Der Souverän von Cham hat demnach keine direkte Einflussnahme auf die Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen der Umfahrung Cham–Hünenberg.

Wie sieht die Lösung bei Eröffnung der Umfahrungsstrasse aus?

Bis zur Eröffnung der Umfahrung Cham–Hünenberg vergehen noch mindestens fünf Jahre. Der Gemeinderat wird in diesem Zeitraum den Kernrichtplan weiter bearbeiten. Dazu muss der Souverän verschiedene Kredite sprechen und zu jedem Planungsschritt wieder Stellung nehmen. Die eigentliche Lösungsfindung für die Aufwertung des Zentrums von Cham steht also erst an. Je nach Abstimmungsergebnis stehen andere Lösungen zur Diskussion.

Abstimmungsempfehlung

Der Gemeinderat empfiehlt zusammen mit den kantonalen Behörden den Stimmberechtigten:

JA zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs im Zentrum und damit ein Verzicht auf Ampeln am Dorfrand.

Möchten Sie mehr wissen oder haben Sie Fragen?

Telefon 041 784 47 01
www.cham.ch/kernrichtplan
kernrichtplan@cham.zg.ch