

Gemeinde Cham  
Kernrichtplan

## Verkehrsführung Zentrum Cham - Varianten

Arbeitspapier für den Runden Tisch vom 4. November 2008

Rapperswil, 28. Oktober 2008

1118.2 / we

1118.2\_AP03\_Variantenbeschriebe\_281008neu.doc

### 1. Grundsätzliche Gedanken zur Unterbrechung für den MIV

Die Unterbrechung der Hauptverkehrsbeziehung Zugerstrasse-Luzernerstrasse für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) muss hauptsächlich auf den **Durchgangsverkehr** abzielen; dieser soll nachhaltig auf die Umfahrung umgeleitet werden.

Der **Ziel- und Quellverkehr** nach und vom Zentrum bzw. den Wohnquartieren Chams soll durch die Unterbrechung möglichst wenig behindert werden, ausser dass er sich – je nach Ziel/Quelle in Cham - vielleicht etwas umgewöhnen muss in der Routenwahl. Das heisst konkret für den **Zielverkehr** (von Auswärts kommend): Man bleibt länger auf der Autobahn bzw. der Umfahrung, bevor man dann auf der „richtigen“ Seite ins Zentrum hinein fährt. Und für den **Quellverkehr** (nach Auswärts fahrend): Die neue Umfahrung Cham-Hünenberg bzw. die Autobahn sollen vom Zentrum und von den Quartieren aus möglichst gut und ohne grosse Umwege erreichbar sein, so dass nicht zwingend durch das Zentrum gefahren werden muss.

Für die nachhaltige Entlastung des Zentrums ist aber auch der **Binnenverkehr** (selbstverursachter Verkehr innerhalb Chams) miteinzubeziehen. Für ihn ergeben sich bei einer Unterbrechung gewisse Umwege, sofern als Verkehrsmittel das Auto gewählt wird. Für alle anderen Verkehrsmittel (ÖV, Taxi, Velo, Fussgänger) wird es besser werden durch die Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs. Dies ist durchaus beabsichtigt, denn mit den geplanten Massnahmen soll im Binnenverkehr ganz bewusst auch eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs (Velo und Fussgänger) erreicht werden. Wie die Erfahrung zeigt, ist der grösste Anteil des Verkehrs in Agglomerationsgemeinden „hausgemacht“; dies dürfte auch in Cham nicht anders sein.

Um ein Umdenken in der Bevölkerung bezüglich Verkehrsmittelwahl erreichen zu können, braucht es neben den sogenannten *PUSH*-Massnahmen (z.B. Unterbrechung für den MIV) auch *PULL*-Massnahmen, wie die Aufwertung der Strassenräume für den Langsamverkehr, die Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum und auf Plätzen sowie eine gute ÖV-Anbindung der Quartiere (S-Bahn, Bus). Es soll in Zukunft attraktiv, sicher und angenehm sein, sich im Zentrum Cham zu Fuss und mit dem Velo zu bewegen bzw. sich dort aufzuhalten. Um diese Aufwertung des öffentlichen Raumes realisieren zu können, ist die nachhaltige Entlastung des Zentrums vom MIV eine wichtige Voraussetzung.

Durch eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl und/oder der Fahrtroute mit dem Auto werden auch die Wohnquartiere vom Verkehr entlastet. Dieser erwünschte Nebeneffekt kommt allen Einwohnenden zugute. Die Schulwege werden sicherer, die Wohnqualität steigt.

Die Attraktivität des Chamer Zentrums wird aber nicht allein durch die verbleibende Verkehrsmenge bestimmt. Die Erreichbarkeit des Zentrums (insbesondere der Parkhäuser) ab der Autobahn und der Umfahrung, die städtebauliche Einpassung der Entlastungsmassnahmen

und das durch sie gewonnene Gestaltungspotential für den öffentlichen Raum sind ebenfalls wichtige Kriterien für die Beurteilung der verschiedenen Varianten.

## 2. Warum aus Planersicht die Variante 0

Die Unterbrechung auf der Bärenbrücke erfüllt **zwei wichtige Ziele** „im gleichen Aufwisch“:

1. Sie unterbricht die am meisten Verkehr aufweisende Ost-West-Durchgangsverkehrsachse.
2. Sie zwingt einen grossen Anteil des Ziel-/Quellverkehr aus den Quartieren die Autobahn bzw. Regionale Ziele über die neue Umfahrung anzufahren.

Die **Erreichbarkeit des Zentrums** und der sich darin befindenden Parkhäuser kann - trotz der Unterbrechung der Achse Zuger-/Luzernerstrasse auf der Bärenbrücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) - als sehr gut beurteilt werden, was für ein attraktives und wirtschaftlich starkes Zentrum wichtig ist. Bei der Unterbrechung auf der Bärenbrücke verfügen beide „Teile“ des Zentrums über einen direkten Autobahnanschluss (Cham West über die Sinslerstrasse und Cham Ost über die Zugerstrasse/Alpenblick). Das Zentrum westlich und östlich der Lorze ist von der Erreichbarkeit und vom Entwicklungspotential her also gleichwertig. Auch von den **Quartieren** aus ist die Autobahn über die neue Umfahrung auf direktem Weg erreichbar – oder umgekehrt.

Für den **Binnenverkehr** innerhalb des Zentrums Chams ergeben sich gewisse Umwege, sofern als Verkehrsmittel das Auto gewählt wird bzw. werden muss. Dem „*Nachteil - nicht mehr über die Bärenbrücke fahren zu können*“, steht aber der „*Vorteil - weniger, langsamerer und dadurch siedlungsverträglicher Verkehr*“ gegenüber. Dieser Vorteil wirkt dabei nicht nur im Brückenbereich, sondern im ganzen Zentrum - vom Neudorf bis zum Rabenplatz.

In Bezug auf die **erzielte Verkehrsreduktion** sind wir überzeugt, dass die Massnahme „Unterbrechung Bärenbrücke“ in Kombination mit der Begegnungszone ausreichend und wirkungsvoll ist. Uns geht es nicht in 1. Linie darum, im Zentrum möglichst keinen Verkehr zu haben, sondern darum, die für eine Attraktivitätssteigerung notwendige Verkehrsreduktion zu erreichen, aber dennoch eine möglichst gute Erreichbarkeit (des Zentrums und der Quartiere) und eine möglichst grosse Bewegungsfreiheit für die ChamerInnen und BesucherInnen zu gewährleisten. Denn die Verkehrsmenge ist nur ein Kriterium von vielen für ein attraktives Zentrum.


Die **Verkehrsführung um das Neudorf-Center** als Grosskreisel führt dazu, dass die Querbeziehungen über die Zugerstrasse und Knonauerstrasse in diesem Bereich wesentlich verbessert werden können, da die Verkehrsmenge zusätzlich abnimmt und der Verkehr nur aus einer Richtung kommt. Gleichzeitig kann so eine optimale Erreichbarkeit der Geschäfte (auch mit grossen Fahrzeugen für die Anlieferung) und der Tiefgaragen Neudorf und Coop sichergestellt werden. Diese Verkehrsführung ist logisch und leicht verständlich und sie beinhaltet ein Entwicklungs- und Aufwertungspotential für alle die Strassen rund um das Neudorf-Center.

**Wir sind überzeugt, dass die Unterbrechung für den MIV auf der Bärenbrücke das Zentrum nicht zweiteilt sondern vielmehr verbindet! Durch die MIV-Unterbrechung entsteht erst die Chance, dass die beiden Teile Ost und West noch stärker als heute zusammenwachsen können, weil die Verbindung über die Bärenbrücke für diejenigen attraktiver wird, die das Zentrum beleben und nicht nur durchfahren!**


**Im Zentrum Cham sollen sich alle wohlfühlen; ob sie zum Arbeiten, zum Einkauf, zum Wohnen, zum Verweilen oder zu Besuch hierher gekommen sind.**

### 3. Variantenbeschriebe


#### 3.1 Variante 0 „Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke</li> <li>- Einrichtungsverkehr um das Neudorf-Center (Grosskreisel)</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimale Entlastungswirkung, im gesamten Zentrum Cham, da neben dem Durchgangsverkehr auch der Binnenverkehr zwischen Zentrum Ost und West entfällt.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosse Entlastungswirkung, da kein Schleichverkehr möglich / nötig.</li> <li>- Aus den einzelnen Quartieren sind alle Autobahnanschlüsse gut erreichbar.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung / Autobahn gut erreichbar.</li> <li>- Beide Zentrumsteile sind direkt an die Autobahn angeschlossen.</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen.</li> <li>- Erschliessungsqualität der Geschäfte / Wohngebiete rund um das Neudorf-Center ist gewährleistet (und „logisch“ -&gt; Grosskreisel).</li> <li>- Alle Quartiere sind gut erreichbar ab Umfahrung/Autobahn.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohe Attraktivität für Langsamverkehr im gesamten Zentrum (massive Verkehrsreduktion und niedrige Geschwindigkeit, mehr Platz für LV)</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf-Center (Verkehrsreduktion und Einrichtungsverkehr)</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosses Gestaltungspotential für den öffentlichen Raum</li> <li>- Löst Potential aus auch für städtebauliche Aufwertung des Zentrums</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- max. DTV 8'000 – 10'000 (Grobschätzung basierend auf Daten Wettbewerb 2006)</li> <li>- Verkehrsbelastung ermöglicht eine funktionierende Begegnungszone (BZ) im Zentrum Cham</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>sehr gut</u> beurteilt</li> <li>- Realisierbarkeit des Unterbruchs Bärenbrücke wird vom Planungsrechtlichen her (Kanton) als <u>sehr gut</u> beurteilt.</li> </ul>


### 3.2 Variante 1 „Unterbrechung MIV auf Zugerstrasse / Bereich Neudorf“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Zugerstrasse zwischen Neudorf und Coop</li> <li>- Ausbau Neudorfstrasse für 2-Richtungsverkehr) notwendig; Konflikt mit Industriegleise und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen sind zwingend!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Sehr schlechte Entlastungswirkung</u>, da keine Unterbrechung der Durchfahrt durchs Zentrum. Vor allem der Binnenverkehr zwischen Zentrum Ost und West wird nicht abnehmen.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u>; Schleichverkehr zur Umfahrung der Unterbrechung ist möglich.</li> <li>- Umfahungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden aus den Quartieren.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>uneingeschränkt</u> erreichbar.</li> <li>- Obwohl die Geschäfte im Zentrum in Fusswegdistanz liegen, wird es <u>Parkplatzsuchverkehr</u> innerhalb des Zentrums geben.</li> <li>- Erschliessungsqualität der Geschäfte / Wohngebiete rund um das Neudorf-Center ist gewährleistet.</li> <li>- Alle Quartiere sind gut erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; aber Rückstau an Pfortneranlagen.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich - auch bei Neugestaltung der Strassen - <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer sehr geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann. D.h. es sind kaum wesentliche Verbesserungen für den LV im gesamten Zentrum möglich.</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Zugerstrasse im Bereich Neudorf – Coop.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein, mit Ausnahme zwischen Neudorfcenter und Coop</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- max. DTV 12'000 – 15'000 (Grobschätzung basierend auf Daten Wettbewerb 2006)</li> <li>- <u>Zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ)</u> auf Achse Zuger-/Luzernerstrasse</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>kritisch</u> beurteilt (Verkehrsmenge).</li> </ul>


### 3.3 Variante 2 „Unterbrechung MIV auf Knonauerstrasse / Bereich Neudorf“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Knonauerstrasse Bereich Neudorf</li> <li>- Ausbau Neudorfstrasse für 2-Richtungsverkehr) notwendig; Konflikt mit Industriegleise und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen sind zwingend!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Sehr schlechte Entlastungswirkung</u>, da keine Unterbrechung der Durchfahrt durchs Zentrum. Vor allem der Binnenverkehr zwischen Zentrum Ost und West wird kaum abnehmen.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u>; Schleichverkehr zur Umfahrung der Unterbrechung ist möglich.</li> <li>- Umfahrungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>uneingeschränkt</u> erreichbar.</li> <li>- Obwohl die Geschäfte im Zentrum in Fusswegdistanz liegen, wird es <u>Parkplatz-Suchverkehr</u> innerhalb des Zentrums geben.</li> <li>- <u>Eingeschränkte Erschliessungsqualität der Geschäfte Knonauerstrasse. Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Knonauerstrasse ist fraglich</u>, da viele Ausnahmebewilligungen für Anlieger absehbar sind.</li> <li>- Alle Quartiere sind gut erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; aber Rückstau an Pfortneranlagen.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen - <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann. D.h. es sind kaum wesentliche Verbesserungen für den LV im gesamten Zentrum möglich.</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Knonauerstrasse im Bereich Neudorf.</li> <li>- Übergang Neudorf – Coop bleibt <u>ungelöst</u>.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein, mit Ausnahme Knonauerstrasse im Bereich Neudorfcenter</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- max. DTV 12'000 – 15'000 (Grobschätzung basierend auf Daten Wettbewerb 2006)</li> <li>- <u>Zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ) auf Achse Zuger-/Luzernerstrasse</u></li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>kritisch</u> beurteilt (Verkehrsmenge)</li> </ul>


### 3.4 Variante 3 „Unterbrechung MIV auf Zuger- und Knonauerstrasse / Bereich Neudorf“ (Kombination Variante 1 + 2)

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Zuger- und Knonauerstrasse im Bereich Neudorf</li> <li>- Ausbau Neudorfstrasse für 2-Richtungsverkehr) notwendig; Konflikt mit Industrieeisenbahn und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Entlastungswirkung, bzgl. Durchgangsverkehr</li> <li>- <u>Entlastungswirkung im Zentrum West</u> (Luzernerstrasse) <u>kleiner als bei Variante 0</u>, da Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird.</li> <li>- Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Benutzung Umfahrungsstrasse in etwa gleich wie bei Variante 0.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung gut erreichbar.</li> <li>- Beide Zentrumsteile sind direkt an die Autobahn angeschlossen.</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen.</li> <li>- <b>Obwohl die Brücke befahrbar bleibt, können die Tiefgaragen Neudorf und Coop von Westen her nicht erreicht werden; also keine Verbesserung gegenüber Variante 0. - Wendemöglichkeit?</b></li> <li>- <u>Eingeschränkte Erschliessungsqualität der Geschäfte Knonauerstrasse. Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Knonauerstrasse ist fraglich, da viele Ausnahmegenehmigungen für Anlieger absehbar sind.</u></li> <li>- Alle Quartiere sind gut erreichbar ab Umfahrung/Autobahn.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Attraktivität für Langsamverkehr im gesamten Zentrum (Verkehrsreduktion und niedrige Geschwindigkeit, mehr Platz für LV)</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf (Verkehrsreduktion).</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>mittel</u>, mit Ausnahme Knonauer-/Zugerstrasse im Bereich Neudorf.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im <u>Zentrum West</u>: etwas <u>höher</u> als bei Variante 0</li> <li>- Evtl. zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ) auf Luzernerstrasse</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird im <u>Zentrum West</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>eher kritisch</u> beurteilt (Verkehrsmenge Luzernerstrasse)</li> </ul>


3.5 Variante 4 „Unterbrechung MIV auf Zuger- / Knonauer- und Neudorfstrasse“  
(Kombination Variante 2 + 5)

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Entlastungswirkung, bzgl. Durchgangsverkehr</li> <li>- <u>Entlastungswirkung im Zentrum West (Luzernerstrasse) kleiner als bei Variante 0</u>, da Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird</li> <li>- Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Benutzung Umfahrungsstrasse in etwa gleich wie bei Variante 0.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Das Zentrum von Cham Teil Ost (Neudorf) ist ungenügend erschlossen</u> (schlechte Erreichbarkeit der Parkieranlagen).</li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung ist fraglich</u>, da viele Ausnahmebewilligungen für Anlieger absehbar sind.</li> <li>- <b>Obwohl die Brücke befahrbar bleibt, können die Tiefgaragen Neudorf und Coop von Westen her nicht erreicht werden; also keine Verbesserung gegenüber Variante 0. - Wendemöglichkeit?</b></li> <li>- <u>Siedlungsgebiete entlang Knonauerstrasse sind nur von Norden und Siedlungsgebiete östlich des Neudorfs nur vom Alpenblick her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist nicht verständlich.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Attraktivität für Langsamverkehr im gesamten Zentrum (Verkehrsreduktion und niedriges Geschwindigkeitsniveau, mehr Platz für LV)</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse (Verkehrsreduktion).</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>mittel</u>, mit Ausnahme Knonauer-/Zuger-/Neudorfstrasse im Bereich Neudorf-Center</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im <u>Zentrum West</u>: etwas <u>höher</u> als bei Variante 0</li> <li>- <u>Evtl. zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ) auf Luzernerstrasse</u></li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird im <u>Zentrum West</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>eher kritisch</u> beurteilt (Verkehrsmenge Luzernerstrasse)</li> </ul>

### 3.6 Variante 5 „Unterbrechung MIV auf Zuger- und Neudorfstrasse / Bereich Neudorf“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Zuger- und Neudorfstrasse im Bereich Neudorf</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Entlastungswirkung, bzgl. Durchgangsverkehr</li> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung im Zentrum West (Luzernerstrasse)</u>, da Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zu wenig berücksichtigt wird.</li> <li>- Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Umfahrungsstrasse muss kaum benutzt werden.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Das Zentrum von Cham Teil Ost (Neudorf) ist ungenügend erschlossen</u> (schlechte Erreichbarkeit der Parkieranlagen).</li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung ist fraglich</u>, da viele Ausnahmegewilligungen für Anlieger absehbar sind.</li> <li>- <b>Obwohl die Brücke befahrbar bleibt, kann die Tiefgarage Coop von Westen her nicht erreicht werden; nur teilweise Verbesserung gegenüber Variante 0.</b></li> <li>- <u>Siedlungsgebiete entlang Knonauerstrasse sind nur von Norden und Siedlungsgebiete östlich des Neudorfs nur vom Alpenblick her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist nicht verständlich</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mittlere Attraktivität für Langsamverkehr im gesamten Zentrum (Verkehrsreduktion nur im Zentrum Ost, niedriges Geschwindigkeitsniveau, mehr Platz für LV)</li> <li>- Verbesserung der Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse (Verkehrsreduktion).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nur geringe Verkehrsreduktion im Zentrum West</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein, mit Ausnahme Zuger-/Neudorfstrasse im Bereich Neudorf-Center</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im <u>Zentrum West</u>: nur <u>geringe Verkehrsreduktion</u></li> <li>- <u>Zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ) auf Luzernerstrasse</u></li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ im <u>Zentrum West vom Rechtlichen her</u> (Verfügung durch KaPo) <u>kaum möglich</u> (Verkehrsmenge)</li> </ul>


### 3.7 Variante 6 „Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse / Bereich Mandelhof“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse im Bereich Mandelhof</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen für Zentrum Ost sind zwingend!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Entlastungswirkung, bzgl. Durchgangsverkehr im Zentrum West Bereich Mandelhof; Schleichweg über Rigiplatz ist aber vorprogrammiert.</li> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung im Zentrum Ost und auf Bärenbrücke (Zuger-/Sinslerstrasse), da Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird (2 Autobahnanschlüsse).</u></li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechung sind möglich.</u></li> <li>- Umfahrungsstrasse muss – mit Ausnahme Quartiere Hünenberg-/Luzernerstrasse - kaum benutzt werden; Rückstau an Pfortneranlagen.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Zentrum Ost</u> (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>sehr gut</u> erreichbar; das <u>Zentrum West aber schlecht</u> erreichbar (nicht direkt ab der Autobahn).</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich zwar gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen. <u>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse aber nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</u></li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</u></li> <li>- Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse sind nur von <u>Westen her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist wenig logisch/verständlich</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen – im Zentrum Ost <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann.</li> <li>- Keine Verbesserung der Fahrbahnquerungen Luzerner-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf; Übergang Neudorf – Coop bleibt ungelöst.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein, mit Ausnahme Luzernerstrasse im Bereich Mandelhof</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im <u>Zentrum Ost</u>: nur <u>geringe Verkehrsreduktion</u></li> <li>- <u>Zu hohe Belastung für Begegnungszone (BZ) auf Zuger-/Sinslerstrasse</u></li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ im <u>Zentrum Ost</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) <u>kaum möglich</u> (Verkehrsmenge); Zentrum West aber i.O.</li> </ul>


3.8 Variante 6a „Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse / Tiefgarage Mandelhof und Lorze von zwei Seiten her erschlossen“ (Untervariante zu Variante 6)

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse im Bereich Mandelhof; <b>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze von beiden Seiten her erschlossen</b></li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Umbau PP Mandelhof; Ausbau Einmündungsbereich Seestrasse</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen für Zentrum Ost sind zwingend!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> <li>- Die Parkhäuser Mandelhof und Lorze sind auch von der Sinslerstrasse her erschlossen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> <li>- Wohnquartiere</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist sehr fraglich</u> bzw. schlechter als bei Variante 6a, da sie nur sehr punktuell wirksam ist und wegen der zu gewährleistenden Abbiegebeziehungen einfach umfahren werden kann. (Parkhaus Mandelhof, Seestrasse, Schleichweg Rigiplatz)</li> <li>- Für die Wegfahrt aus dem <u>PP Mandelhof</u> ist Bau einer <u>separate Ein-/Ausfahrt</u> nötig</li> <li>- Für Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse keine Verbesserung gegenüber Variante 6</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> <li>- auch im Bereich Luzernerstrasse bietet sich aber kaum Gestaltungspotenzial</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito 6a</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 6a</li> <li>- Umbau Ein-/Ausfahrt PP Mandelhof erforderlich</li> <li>- Ausbau Einmündung Seestrasse erforderlich (zusätzlicher Platzbedarf!)</li> </ul>

### 3.9 Variante 7 „Nur Begegnungszone“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsführung im Zentrum Cham wie heute</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen sind zwingend notwendig!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung</u> im gesamten Zentrum Cham, da zu wenig Widerstand erzeugt werden kann, um den Durchgangsverkehr, den Ziel-/Quellverkehr und auch den Binnenverkehr nachhaltig auf die Umfahrung umzuleiten.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u></li> <li>- Umfahungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden</li> <li>- Rückstau an Pfortneranlagen beeinträchtigt Erschliessungsqualität</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung / Autobahn <u>uneingeschränkt</u> erreichbar (2 Autobahnanschlüsse).</li> <li>- Alle Quartiere sind <u>uneingeschränkt</u> erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; aber Rückstau an Pfortneranlagen.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen – <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann. D.h. es sind kaum wesentliche Verbesserungen für den LV im Zentrum möglich.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleines Gestaltungspotential für den öffentlichen Raum, da nur geringe Verkehrsreduktion.</li> <li>- Kaum eine Vergrösserung des Potentials für städtebauliche Aufwertung des Zentrums gegenüber heute.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurzfristige kleine Verkehrsreduktion nach Eröffnung der Umfahrung; der Verkehr wird aber innert weniger Jahre wieder gleich hoch sein wie zuvor.</li> <li>- <u>Begegnungszone (BZ) im Zentrum Cham funktioniert nicht</u> (zu hohe Verkehrsmenge; starkes Ungleichgewicht Auto – Velo – Fussgänger)</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>sehr schlecht</u> beurteilt (hohe Verkehrsmengen; Gesetzliche Bedingungen sind schlichtweg nicht erfüllt).</li> </ul>

### 3.10 Variante 8 „Nur Tempo30-Zone“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsführung im Zentrum Cham wie heute</li> <li>- Tempo30-Zone im Bereich Luzernerstrasse/Bahnhofstrasse bis Zugerstrasse/Mugerenstrasse</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, Pförtneranlagen sind zwingend notwendig!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Sehr schlechte Entlastungswirkung</u> im gesamten Zentrum Cham, da viel zu wenig Widerstand erzeugt werden kann, um den Durchgangsverkehr, den Ziel-/Quellverkehr und auch den Binnenverkehr nachhaltig auf die Umfahrung umzuleiten.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u></li> <li>- Umfahungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden</li> <li>- Rückstau an Pförtneranlagen beeinträchtigt Erschliessungsqualität</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung / Autobahn <u>uneingeschränkt</u> erreichbar (2 Autobahnanschlüsse).</li> <li>- Alle Quartiere sind <u>uneingeschränkt</u> erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; aber Rückstau an Pförtneranlagen.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime; jedoch völlig unlogisch, wenn in den Quartieren nach wie vor Tempo50 gelten soll.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr</u>; im Gegenteil, es wird auf den Hauptachsen schlechter, da kaum eine Verkehrsreduktion erwartet werden kann; jedoch Radstreifen und Fussgängerstreifen (bei T30 von Gesetzes wegen) verschwinden müssten.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleines Gestaltungspotential für den öffentlichen Raum, da – wenn überhaupt - nur geringe Verkehrsreduktion.</li> <li>- Keine Vergrösserung des Potentials für städtebauliche Aufwertung des Zentrums gegenüber heute.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evtl. kurzfristig eine kleine Verkehrsreduktion nach Eröffnung der Umfahrung; der Verkehr wird aber innert Kürze wieder gleich hoch sein wie zuvor.</li> <li>- Tempo30-Zone (T30) im Zentrum Cham funktioniert nicht (zu hohe Verkehrsmenge; starkes Ungleichgewicht Auto – Velo – Fussgänger).</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der T30 wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>sehr schlecht</u> beurteilt (hohe Verkehrsmengen; Gesetzliche Bedingungen sind schlichtweg nicht erfüllt).</li> </ul>


### 3.11 Variante 9 „Tunnel Luzerner-Sinserstrasse und Zuger-Knonauerstrasse“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Tunnelverbindungen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>. Luzerner-Sinserstrasse und</li> <li>. Zuger-Knonauerstrasse</li> </ul> </li> <li>- Anschluss Hünenbergerstrasse an Tunnel über die Alpenstrasse</li> <li>- Verkehrsführung im Zentrum Cham ansonsten wie heute</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, Pfortneranlagen sind zwingend notwendig!</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung</u> im gesamten Zentrum Cham, da keine Entlastung vom West-Ost-Durchgangsverkehr sowie Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt werden. (Die oberirdischen Verkehrsbeziehungen müssen grundsätzlich bestehen bleiben wegen Erreichbarkeit Zentrum und Quartieranschlüsse.)</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u></li> <li>- Umfahungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden.</li> <li>- Rückstau an Pfortneranlagen beeinträchtigt Erschliessungsqualität</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung / Autobahn <u>zwar uneingeschränkt</u>, aber <u>nur oberirdisch</u> erreichbar (2 Autobahnanschlüsse).</li> <li>- Alle Quartiere sind <u>uneingeschränkt</u> erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; jedoch Rückstau an Pfortneranlagen.</li> <li>- <u>unlogisches Verkehrsregime</u>; für wen sollen denn die Tunnels eigentlich sein?</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Attraktivitätssteigerung</u> für den <u>Langsamverkehr</u>; im Gegenteil, es wird im Bereich der Tunnel Zu-/Ausfahrten wesentlich <u>schlechter</u>.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Kein Gestaltungspotential</u> für den öffentlichen Raum, im Gegenteil, die Tunnel Zu-/Ausfahrten können städtebaulich kaum befriedigend in das Ortsbild integriert werden (Schluchten von 200m Länge und bis 7m Tiefe).</li> <li>- <u>Verschlechterung des Potentials</u> für städtebauliche Aufwertung des Zentrums gegenüber heute (Tunnel Ein-/Ausfahrten).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evtl. kurzfristig eine kleine Verkehrsreduktion nach Eröffnung der Umfahrung und der Tunnels; der Verkehr im Zentrum wird aber innert Kürze wieder gleich hoch sein wie zuvor.</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der Tunnels wird – wegen der hohen Kosten, der notwendigen Verfahren und des unklaren Kosten-Nutzenverhältnisses – <u>als sehr schlecht</u> beurteilt.</li> </ul>


### 3.12 Kombination Varianten 0+1 „Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Zugerstrasse beim Neudorfcenter“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke und Zugerstrasse (Neudorf)</li> <li>- Verbindung Zuger- / Knonauerstrasse über Neudorfstrasse; Ausbau Neudorfstrasse; Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grundsätzlich dito Variante 0</li> <li>- <u>Schleichweg</u> zur Umfahrung der Unterbrechung Zugerstrasse ist möglich.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtes Zentrum: dito Variante 0</li> <li>- Erschliessungsqualität der Geschäfte/Wohngebiete rund um das Neudorf-Center ist grundsätzlich gewährleistet. <u>Geschäfte Knonauerstrasse aber nur über Stichstrasse erreichbar; Wendemöglichkeit?</u></li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf besser als bei Variante 0</u> weil praktisch verkehrsfrei, ausgenommen LV, ÖV, öffentliche Dienste und Ausnahmegewilligungen</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit BZ dito Variante 0</li> <li>- Realisierbarkeit Unterbruch Bärenbrücke und Zugerstrasse wird vom Planungsrechtlichen her (Kanton) als sehr gut beurteilt</li> <li>- <u>Ausbau Neudorfstrasse</u>: Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG Neudorf-Center?</li> </ul>


### 3.13 Kombination Varianten 0+2 „Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Knonauerstrasse beim Neudorfcenter “

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke und Knonauerstrasse (Neudorf)</li> <li>- Verbindung Zuger- / Knonauerstrasse über Neudorfstrasse; Ausbau Neudorfstrasse; Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grundsätzlich dito Variante 0</li> <li>- <u>Schleichweg</u> zur Umfahrung der Unterbrechung Knonauerstrasse ist möglich.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Eingeschränkte Erschliessungsqualität der Geschäfte Knonauerstrasse. Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Knonauerstrasse ist fraglich, da viele Ausnahmegewilligungen für Anlieger absehbar sind. - Wendemöglichkeit?</u></li> <li>- <u>Geschäfte südlich Luzernerstrasse nur über Stichstrasse erreichbar; Wendemöglichkeit?</u> Ev. können diese nur von unten her erschlossen werden.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtes Zentrum: dito Variante 0</li> <li>- <u>Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf besser als bei Variante 0 weil praktisch verkehrsfrei, ausgenommen LV, ÖV, öffentliche Dienste und Ausnahmegewilligungen</u></li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit BZ dito Variante 0</li> <li>- Realisierbarkeit Unterbruch Bärenbrücke und Knonauerstrasse wird vom Planungsrechtlichen her (Kanton) als gut beurteilt</li> <li>- <u>Ausbau Neudorfstrasse:</u> Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG Neudorf-Center?</li> </ul>


### 3.14 Kombination Varianten 0+3 „Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Zuger-/Knonauerstrasse beim Neudorfcenter“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke und Zuger-/Knonauerstrasse (Neudorf)</li> <li>- Verbindung Zuger- / Knonauerstrasse über Neudorfstrasse; Ausbau Neudorfstrasse; Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grundsätzlich dito Variante 0</li> <li>- <u>Schleichwege</u> zur Umfahrung der Unterbrechungen Zuger- und Knonauerstrasse sind möglich.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Eingeschränkte Erschliessungsqualität der Geschäfte Knonauerstrasse; Knonauerstrasse ist aber nicht wirklich verkehrsfrei</u>, da viele Ausnahmegewilligungen für Anlieger absehbar sind. - Wendemöglichkeit?</li> <li>- <u>Dasselbe gilt für die Geschäfte südlich Luzernerstrasse, es sei denn, diese können nur von unten her erschlossen werden.</u> - Wendemöglichkeit?)</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtes Zentrum: dito Variante 0</li> <li>- <u>Fahrbahnquerungen Zuger-/Knonauerstrasse im Bereich Neudorf besser</u> als bei Variante 0 weil praktisch verkehrsfrei, ausgenommen LV, ÖV, öffentliche Dienste und Ausnahmegewilligungen</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit BZ dito Variante 0</li> <li>- Realisierbarkeit Unterbruch Bärenbrücke und Zuger-/Knonauerstrasse wird vom Planungsrechtlichen her (Kanton) als gut beurteilt</li> <li>- <u>Ausbau Neudorfstrasse</u>: Konflikt mit Industriegeleise und Ausfahrt TG Neudorf-Center?</li> </ul>


### 3.15 Kombination Varianten 0+6 „Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Luzernerstrasse beim Mandelhof“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke und Luzerner-/Knonauerstrasse (Neudorf)</li> <li>- Einrichtungsverkehr um das Neudorf-Center (Grosskreisel)</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Wendemöglichkeit Sinslerstrasse?</u> - Schleichweg über Rigiplatz ist vorprogrammiert.</li> <li>- <b>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse (Autobahnzubringer) nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</b></li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</u></li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- Schleichverkehr möglich (Rigiquartier)</li> </ul>
<p><b>Erschließungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Zentrum Ost</u> (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>sehr gut</u> erreichbar; das <u>Zentrum West</u> aber <u>schlecht</u> (nicht direkt ab der Autobahn).</li> <li>- „Stumpen“ Sinslerstrasse (Autobahnzubringer): Sinn? Wendemöglichkeit?</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich zwar gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen. <b>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse aber nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</b></li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</u></li> <li>- <u>Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse sind nur von Westen her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist nicht logisch/verständlich (Sinslerstrasse)</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtes Zentrum: dito Variante 0</li> <li>- <u>Fahrbahnquerungen Luzernerstrasse im Bereich Mandelhof besser</u> als bei Variante 0 weil praktisch verkehrsfrei, ausgenommen LV, ÖV, öffentliche Dienste und Ausnahmegewilligungen</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Groschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Zentrum Ost</u>: dito Variante 0</li> <li>- <u>Zentrum West</u>: Weniger als bei Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit BZ dito Variante 0</li> <li>- Realisierbarkeit Unterbruch Luzernerstrasse wird – in Verbindung mit Unterbruch Bärenbrücke) vom Planungsrechtlichen her (Kanton) als <u>gering</u> beurteilt; Sinn und Zweck des „Stumpens“ Sinslerstrasse (= Autobahnzubringer) ist fraglich.</li> </ul>


### 3.16 Kombination Variante 0+8 „ Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Tempo30-Zone“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke</li> <li>- Tempo30-Zone im Bereich Luzernerstrasse/Bahnhofstrasse bis Zugerstrasse/Mugerenstrasse</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pförtneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Kleinere Entlastungswirkung im Zentrum West</u> als bei Variante 0, da mit T30 weniger Widerstand erzeugt werden kann als mit Begegnungszone, um den Ziel-/Quellverkehr und den Binnenverkehr nachhaltig auf die Umfahrung umzuleiten.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Weniger Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr</u> als bei Variante 0; weil schneller gefahren werden darf, Radstreifen und Fussgängerstreifen von Gesetzes wegen aber verschwinden müssten, ohne dass Fussgänger Vortrittsrecht erhalten.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Kleineres Gestaltungspotential</u> für den öffentlichen Raum als bei Variante 0</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleinere Verkehrsreduktion als bei Variante 0 (weniger Widerstand)</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der T30 wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>möglich</u> beurteilt (Gesetzliche Bedingungen sind nicht sicher erfüllt).</li> </ul>


### 3.17 Kombination Variante 0+9 „Unterbrechung MIV Bärenbrücke und Tunnel Luzerner-Sinserstrasse und Zuger-Knonauerstrasse“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Bärenbrücke</li> <li>- 2 Tunnelverbindungen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>. Luzerner-Sinserstrasse und</li> <li>. Zuger-Knonauerstrasse</li> </ul> </li> <li>- Anschluss Hünenbergerstrasse an Tunnel über die Alpenstrasse</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Eher geringe zusätzliche Entlastungswirkung</u> im Zentrum durch unterirdische Verbindung Luzerner-Sinserstrasse und Zuger-Knonauerstrasse</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>dito Variante 0</u></li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Verschlechterung der Attraktivität für den Langsamverkehr gegenüber Variante 0</u> im Bereich der Tunnel Zu-/Ausfahrten.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- <u>Kein Gestaltungspotential</u> für den öffentlichen Raum im Bereich der Tunnel Zu-/Ausfahrten. Diese können städtebaulich kaum befriedigend in das Ortsbild integriert werden (Schluchten von 200m Länge und 7m Tiefe).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- zusätzliche (eher geringe) Verkehrsreduktion im Zentrum durch die beiden Tunnels</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dito Variante 0</li> <li>- Realisierbarkeit der Tunnels wird – wegen der hohen Kosten, der notwendigen Verfahren und des unklaren Kosten-Nutzenverhältnisses - als <u>sehr schlecht</u> beurteilt.</li> </ul>


### 3.18 Kombination Variante 6+1 „Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse (Mandelhof) und Zugerstrasse (Neudorf)“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse (Bereich Mandelhof) und auf Zugerstrasse (Bereich Neudorf)</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung</u>, bzgl. Durchgangsverkehr auf <u>Bärenbrücke und auf Sinslerstrasse</u>; Schleichweg über Rigiplatz ist vorprogrammiert.</li> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung im Zentrum Ost</u> (Zuger-/Knonauerstr.), da Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird (2 Autobahnanschlüsse).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Umfahrungsstrasse muss – mit Ausnahme Quartiere Hünenberg-/Luzernerstrasse - kaum benutzt werden.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Zentrum Ost</u> (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>sehr gut erreichbar</u>; das <u>Zentrum West aber schlecht</u> (nicht direkt ab der Autobahn).</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich zwar gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen. <b><u>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse aber nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</u></b></li> <li>- Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</li> <li>- <u>Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse sind nur von Westen her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist <u>nicht logisch/verständlich</u></li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen – im Zentrum Ost <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann.</li> <li>- Keine Verbesserung der im Bereich <u>Knonauerstrasse / Neudorf</u>.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein; v.a. im Zentrum Ost (Ausnahme zwischen Neudorf und Coop)</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Zentrum Ost</u>: Nur geringe Verkehrsreduktion</li> <li>- <u>Zentrum West</u>: Mehr Verkehr im Bereich Sinslerstrasse/Bärenbrücke als bei Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit BZ im <u>Zentrum Ost</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) <u>kaum möglich</u> (Verkehrsmenge); Zentrum West i.O., aber erst ab Bärenplatz.</li> </ul>


### 3.19 Kombination Variante 6+2 „Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse (Mandelhof) und Knonauerstrasse (Neudorf)“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse (Bereich Mandelhof) und auf Knonauerstrasse (Bereich Neudorf)</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung</u>, bzgl. Durchgangsverkehr <u>auf Bärenbrücke und Sinslerstrasse</u>; Schleichweg über Rigiplatz ist vorprogrammiert.</li> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung im Zentrum Ost</u> (Zugerstrasse), da Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird (2 Autobahnanschlüsse).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Umfahrungsstrasse muss – mit Ausnahme Quartiere Hünenberg-/Luzernerstrasse - kaum benutzt werden.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Zentrum Ost</u> (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>sehr gut</u> erreichbar; das <u>Zentrum West</u> aber <u>schlecht</u> (nicht direkt ab der Autobahn).</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich zwar gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen. <b><u>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse aber nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</u></b></li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich</u>, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</li> <li>- <u>Eingeschränkte Erschliessungsqualität der Geschäfte Knonauerstrasse. Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Knonauerstrasse ist fraglich</u>, da viele Ausnahmegewilligungen für anliegende Geschäfte absehbar sind. (Wendemöglichkeit schaffen!)</li> <li>- <u>Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse sind nur von Westen her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist <u>nicht logisch/verständlich</u></li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen – im Zentrum Ost und Bereich Bärenbrücke/Sinslerstrasse <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer geringen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann.</li> <li>- Keine Verbesserung im Bereich Zugerstrasse / Neudorf - Coop.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein; v.a. im Zentrum Ost (Ausnahme Knonauerstrasse im Bereich Neudorf) und auch im Bereich Bärenbrücke/Sinslerstrasse</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Zentrum Ost</u>: Nur geringe Verkehrsreduktion</li> <li>- <u>Zentrum West</u>: Mehr Verkehr im Bereich Sinslerstrasse/Bärenbrücke als bei Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ im <u>Zentrum Ost</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) <u>kaum möglich</u> (Verkehrsmenge); Zentrum West i.O., aber erst ab Bärenplatz.</li> </ul>

### 3.20 Kombination Variante 6+5 „Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse ( Mandelhof) und Zugerstrasse (Neudorf)“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterbrechung MIV auf Luzernerstrasse (Bereich Mandelhof) und auf Zuger-/Neudorfstrasse (Bereich Neudorf)</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauer-/Neudorfstrasse)</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus evtl. nicht nötig, Umgestaltung Einfallsachsen, bei Bedarf Pfortneranlagen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>, bzgl. Durchgangsverkehr auf <u>Bärenbrücke und Sinslerstrasse</u>; Schleichweg über Rigiplatz ist vorprogrammiert.</li> <li>- <u>Gute Entlastungswirkung im Zentrum Ost (Zugerstrasse)</u>; jedoch nur <u>geringe Entlastung im Bereich Knonauerstrasse</u>, da Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr zuwenig berücksichtigt wird (Autobahnanschluss).</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Geringe Entlastungswirkung</u>; Schleichwege zur Umfahrung der Unterbrechungen sind möglich.</li> <li>- Umfahrungsstrasse muss – mit Ausnahme Quartiere Hünenberg-/Luzernerstrasse und Mugerren - kaum benutzt werden.</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Zentrum Ost</u> (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung <u>mässig</u> erreichbar; das <u>Zentrum West</u> aber <u>schlecht</u> (nicht direkt ab der Autobahn).</li> <li>- Beidseits der Lorze befinden sich zwar gut erreichbare, ausreichende Parkieranlagen. <b><u>Tiefgaragen Mandelhof und Lorze können ab der Sinslerstrasse aber nicht angefahren werden (obwohl in Sichtdistanz).</u></b></li> <li>- <b><u>Tiefgarage Coop ist ab Sinsler- und Knonauerstrasse nicht erreichbar.</u></b></li> <li>- <u>Durchsetzbarkeit der Unterbrechung Luzernerstrasse ist fraglich</u>, da TG Mandelhof und Lorze ja zugänglich sein müssen ab Rabenplatz (kurze Strecke, Gefahr Schleichweg Rigiplatz)</li> <li>- <u>Siedlungsgebiete Hünenbergstrasse und Luzernerstrasse sind nur von Westen her, Quartier Mugerren nur vom Alpenblick her erreichbar.</u></li> <li>- Verkehrsregime ist <u>nicht</u> logisch/verständlich</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktivität für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen – im Zentrum <u>in Grenzen</u>, da nur mit einer mässigen und kaum nachhaltigen Verkehrsreduktion gerechnet werden kann.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- klein; v.a. im Zentrum Ost (Ausnahme zwischen Neudorf-Center und Coop) und im Bereich Bärenbrücke/Sinslerstrasse</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Zentrum Ost</u>: Nur mässige Verkehrsreduktion</li> <li>- <u>Zentrum West</u>: Mehr Verkehr im Bereich Sinslerstrasse/Bärenbrücke als bei Variante 0</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ im <u>Zentrum Ost</u> vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) <u>kaum möglich</u> (Verkehrsmenge); Zentrum West i.O., aber erst ab Bärenplatz.</li> </ul>

### 3.21 Kombination Variante 7+8 „Begegnungszone und Tempo30 auf Einfallsachsen“

<p><b>Kurzbeschreibung</b></p>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsführung im Zentrum Cham wie heute</li> <li>- Begegnungszone im Bereich Rabenplatz bis und mit Neudorf (Zuger-/Knonauerstrasse)</li> <li>- Tempo30-Zone auf Einfallsachsen</li> <li>- Flankierende Massnahmen: Spange Zythus, Umgestaltung Einfallsachsen, <u>Pförtneranlagen zwingend notwendig!</u></li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Zentrum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Schlechte Entlastungswirkung</u> im gesamten Zentrum Cham, da viel zu wenig Widerstand erzeugt werden kann, um den Durchgangsverkehr, den Ziel-/Quellverkehr und auch den Binnenverkehr nachhaltig auf die Umfahrung umzuleiten.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsentlastung Wohnquartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Keine Entlastungswirkung</u></li> <li>- Umfahungsstrasse muss <u>nicht</u> benutzt werden.</li> <li>- Rückstau an Pförtneranlagen beeinträchtigt Erschliessungsqualität</li> </ul>
<p><b>Erschliessungsqualität Zentrum / Quartiere</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Zentrum von Cham (inkl. Parkieranlagen) ist von den Aussenquartieren her und ab der Umfahrung / Autobahn <u>uneingeschränkt</u> erreichbar (2 Autobahnanschlüsse).</li> <li>- Alle Quartiere sind <u>uneingeschränkt</u> erreichbar ab Umfahrung/Autobahn; aber Rückstau an Pförtneranlagen.</li> <li>- Einfach verständliches und einprägsames Verkehrsregime; jedoch völlig unlogisch, wenn in den Quartieren nach wie vor Tempo50 gelten soll.</li> </ul>
<p><b>Attraktivität Langsamverkehr (LV)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Zentrum</u>: Attraktivitätssteigerung für Langsamverkehr hält sich – auch bei Neugestaltung der Strassen <u>in Grenzen</u> (nur kleine Verkehrsreduktion).</li> <li>- <u>Einfallsachsen</u>: Keine Attraktivitätssteigerung für den LV; im Gegenteil, es wird auf den Hauptachsen eher schlechter, da nur eine geringe Verkehrsreduktion erwartet werden kann; Radstreifen und Fussgängerstreifen jedoch von Gesetzes wegen verschwinden müssten.</li> </ul>
<p><b>Gestaltungspotential öffentlicher Raum</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleines Gestaltungspotential für den öffentlichen Raum, da – wenn überhaupt - nur geringe Verkehrsreduktion.</li> <li>- Kaum eine Vergrösserung des Potentials für städtebauliche Aufwertung des Zentrums gegenüber heute.</li> </ul>
<p><b>Verkehrsmengen (Grobschätzung)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurzfristig eine kleine Verkehrsreduktion nach Eröffnung der Umfahrung; der Verkehr wird aber innert weniger Jahre wieder gleich hoch sein wie zuvor.</li> <li>- <u>Begegnungszone (BZ) im Zentrum Cham funktioniert nicht</u> (zu hohe Verkehrsmenge; starkes Ungleichgewicht Auto – Velo – Fussgänger)</li> </ul>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierbarkeit der BZ und der T30-Zonen wird vom Rechtlichen her (Verfügung durch KaPo) als <u>sehr schlecht</u> beurteilt (Gesetzliche Bedingungen sind schlichtweg nicht erfüllt).</li> </ul>