

Phase 1
Bericht 2

Baar 08.02.2011

Auftraggeber

Gemeinde Cham
Planung und Hochbau
Leiter: Erich Staub

Auftragnehmer/
Bearbeitung

NRS Team Gmbh
Natur Raum Struktur
Obermühle 10 - 6340 Baar

Rosmarie Müller
Marc Angst

Benedikt Stähli
Landschaftsarchitekt BSLA
Neumatt 1
6630 Cham

Benedikt Stähli
Sabrina Eberhart

Gesprächspartner

Planung und Hochbau
Erich Staub
Fabian Beyeler

Verkehr und Sicherheit
Werner Toggenburger

Gemeinderäte
Ursi Luginbühl
Charles Meyer

NRS-108_SAL-Staedtler Allmend

benedikt stähli

Landesarchitekt | Landschaftsarchitekt BSLA
041 781 45 45 | 07 842 100 8 100
www.nrs-team.ch



Obermühle 10
CH-6340 Baar
+041 (0)41.781.45.45
www.nrs-team.ch
info@nrs-team.ch

Chronologie des Planungsablaufs	5
Ausgangslage	6-7

Analysen

A.1 Dichte/Freiraum	8
---------------------	---

A.2 Parkplatzzahlen	10
---------------------	----

A.3 Grünflächenanteil	12
-----------------------	----

A.4 Freiraum	14
--------------	----

A.5 Vision Grünstreifen	16
-------------------------	----

Vorbemerkung der Verfasser zum Betrachtungsperimeter:

Die Städtler Allmend besteht räumlich aus einer Landschaftskammer welche durch Autobahn, Kantonsstrasse und Bahntrasse gebildet wird. Städtebaulich bildet es eine Einheit und muss folglich als solche betrachtet werden. Das östlichste Band des Gebiets gehört zum Gemeindegebiet von Steinhausen und liegt entsprechend ausserhalb des Auftragsperimeters. Im oben

Ziele	18
-------	----

Konzept

Konzeptthemen	19
---------------	----

K.1 Verkehrsachsen	20
--------------------	----

K.2 Raumplanerische Umsetzung/Werkzeuge	21
---	----

K.3 - K.5 Konzeptbausteine	22-39
-------------------------------	-------

Konzeptplan Grüngerüst	Beilage
---------------------------	---------

Konzeptplan Differenzplan	Beilage
------------------------------	---------



genannten Sinn wird von den Bearbeitenden gleichwohl das ganze Gebiet bearbeitet. Die verwendeten Planungsmittel beziehen sich jedoch immer auf die Gemeinde Cham. Konzeptüberlegungen erfolgen ebenfalls aus gesamtheitlicher Sicht und beziehen deshalb den Steinhauser Bereich mit ein.

Chronologie des Planungsablaufs

1972	Juni	26.	Gemeindeversammlung stimmt dem Antrag von Josef Stähli einem Kredit für die Begrünungsplanung in der Städtler Allmend zu
1991			Inkraftsetzung der Ortsplanungsrevision
2005	Dezember	05.	Auslösung des Entwicklungskonzept Städtler Allmend durch den Gemeinderat
2006	Februar	28.	Fazit aus Bericht I - Zentrale Fragen: Profilierung, Landschaft/Städtebau, Wohnen, Erschliessung, Strassenräume
2006	Juli	17.	Gemeinderatsbeschluss: Weitere Vorgehen aufgrund der Phase I
2007	Januar		Fertigstellung des Bericht Nr. 1
2007	Mai	01.	Inkraftsetzung der Ortsplanungsrevision 2006
2007	Juli/August		Stellungnahme der Projektverfasser NRS-Team/Stähli Landschaftsarchitektur zur Knotengestaltung «Hinterbergstrasse» an das Tiefbauamt des Kantons Zug
2008	Januar	21.	Gemeinderatsbeschluss: Entwicklungskonzept Städtler Allmend soll weiter verfolgt werden
2009	Juni	24.	Orientierungsveranstaltung für die Eigentümer
2009	September	30.	Möglichkeit für Rückmeldungen
2009	Dezember	12.	Gemeinderatsbeschluss: Freigabe für öffentliche Mitwirkung
2010	Januar	20.	Fertigstellung des Bericht Nr. 2
2010	Februar	22.	Quartiergestaltungsplan- Dossier Städtler Allmend wird dem Amt für Raumplanung des Kantons Zug eingereicht
2010	Februar	26.	
	bis März	29.	Öffentliche Mitwirkung; es werden keine Anträge eingereicht
2010	April	13.	Stellungnahme durch das Amt für Raumplanung, Kantons Zug
2010	August	30.	1. Beratung in der Planungskommission Cham
2010	Dezember	06.	2. Beratung in der Planungskommission Cham
2011	Februar	8.	Erlass des Quartiergestaltungsplan Städtler Allmend durch den Gemeinderat

Ausgangslage

Fazit aus Bericht I vom 28.2.06

→ Zentrale Fragen

Aus den ersten Untersuchungen können thematisch gegliedert folgende Schlüsse und Fragestellungen gezogen werden:

Profilierung

Die Städtler Allmend gleicht der Mehrzahl der Arbeitsplatzgebiete in «Ennetsee», die sich vermehrt zu identitätslosen Dienstleistungspärken entwickeln. Als Besonderheit haben sich im Schatten vom Einkaufszentrum Zugerland in der Städtler Allmend kleine und mittlere Fachgeschäfte etabliert, sowie Freizeitlokale wie Fitnesscenter etc. Eine Nachfrage von Seite Fachmärkte ist ebenfalls vorhanden. Gleichwohl besteht nachwievor eine beachtliche Anzahl handwerklicher Gewerbebetriebe.

→ **Welches Profil soll die Städtler Allmend erhalten?**

→ **Welches Kriterien sind für Nutzungsmix entscheidend? - Steuererträge?, Arbeitsplätze, Wirtschaftliche Nachfrage?, Reserve Handwerksgewerbe?**

Landschaft/Städtebau

Die Städtler Allmend liegt in Form einer Insel vor dem Ortsrand von Cham. Getrennt wird sie von einem markanten Grünzug zwischen Städtlerwald und Chollermühle. Die Stadtlandschaft wird so deutlich strukturiert, der Ortseingang Cham akzentuiert. Der Grünzug wird vom Bauvorhaben nördlich der Siedlung Alpenblick bedrängt.

→ **Welchen Bezug soll die Städtler Allmend zum Siedlungsgebiet Cham haben?**
→ **Könnte eine Baulinie entlang der Zugerstrasse den Grünstreifen stärken?**

Wohnen

Wohnnutzung erhöht gegenüber einer Arbeitsplatznutzung die Anforderungen an ein Siedlungsgebiet wesentlich. Früher oder später sind Immissionsschutz und eine aufgewertete Freiraumqualität des Umfeldes ebenso wie Infrastrukturen gefordert. Das erhöht nicht nur die Landpreise, sondern führt zu Folgekosten für die Gemeinde und benachbarten Eigentümern.

Wenn Wohnen gefordert ist, könnte mit sektoriellen, kompakten Wohnvierteln die geschilderten Defizite am ehesten gemindert werden, ohne die Aussenräume der benachbarten Firmenareale aufwerten zu müssen.

Erschliessung

Die heutige Hauptstrasse (Hinterbergstrasse) soll dem kt. Richtplan folgend in eine (kt.) Sammelstrasse zurückgestuft werden. In diesem Sinne könnte die Situation noch stärker geklärt und beruhigt werden, wenn die durchgehende Strasse zugunsten zweier markanter Stichstrassen aufgehoben würde. Im selben Zug sollen die Feinerschliessung mittels Begegnungszonen zu einer Qualitätsverbesserung für den Langsamverkehr beitragen.

Zentrale Parkhäuser könnten den Aussenraum zusätzlich entlasten. Die Durchlässigkeit zwischen den Firmenarealen muss für Fussgänger verbessert werden, ohne dort Anforderungen an Gestaltung geltend zu machen.

→ **Welches Verkehrsregime wird künftig um die Städtler Allmend verfolgt?**

→ **Abhängig vom Nutzungsprofil: Welche Parkplatzzahlen gilt es zu berücksichtigen?**

→ **Wie wird der ÖV-Feinverteiler in das Gebiet eingeflochten?**

Strassenräume

Grünstreifen mit Bäumen begleiten heute die Hauptachsen. Dieses charakteristische Erscheinungsbild soll verstärkt werden. Der künftige Strassenraum ist indes abhängig von vorgängig zu bestimmenden Parametern: Verkehrsregime, Nutzungsprofil und ÖV-Feinverteiler. Grundsätzlich wäre es sinnvoll, prägnante Grünachsen auszubilden um hinderliche Vorschriften auf den einzelnen Firmenarealen zu vermeiden.

→ **Wenn ja, wie können die eingedohnten Bäche in die Grünachsen integriert werden**

→ **Kann die Retention von Regenwasser über die Grünachsen abgewickelt werden, oder sind Vorgaben auf den Arealen notwendig?**

→ **Welcher Freiraum wird abhängig von der künftigen Nutzung benötigt?**

Ausgangslage

Aktuelle Planungen *)

→ Neue Rahmenbedingungen

Seit Teil I der ersten Phase der Entwicklungsstudie im März 2006 dem Auftraggeber übergeben wurde, haben sich einige Rahmenbedingungen verändert beziehungsweise konkretisiert:

Profilierung

Mit der geplanten Ankunft des leistungsfähigen Feinverteilers (Bus) und der neuen S-Bahn-Haltelstelle wird die Städtler Allmend zu einem der besterschlossenen Gewerbegebiete des Kantons. Aus diesem Gesichtspunkt ist für den Gemeinderat eine weitere Verdichtung mittels Dienstleistungsunternehmen durchaus erwünscht. Dennoch soll die Existenzgrundlage für die angestammten Gewerbebetriebe und Handwerker erhalten werden.

Verkehrsregime

Der Durchgangsverkehr soll weiterhin auf der Hinterbergstrasse abgewickelt werden, wobei im Mündungsbereich Alte Steinhauserstrasse umfangreiche Bushaltebuchten und Umsteigestationen vorgesehen sind. Bezüglich der kantonalen Planung, ÖV-Ausbau Alpenblick-Hinterbergstrasse, bestehen jedoch unterschiedliche Strassenraumvorstellungen und Anliegen. Im Quartiergestaltungsplan sollen die gemeindlichen Ziele behördenverbindlich aufgezeigt werden.

Bauordnung

In der Bauordnung 2006 *) ändert die bisher in der Städtler Allmend geltende Zonierung von Industrie- und Dienstleistungszone in eine einheitliche Arbeitszone. Neu wird eine Dichtebeschränkung eingeführt. Diese Baumassenziffer beträgt 6.0. Der seit dem Ursprung des Gewerbegebiets vorgeschriebene Grünstreifen entlang der Strassen ist weiterhin zwingend. Das neue Parkplatzreglement sieht für Gewerbebetriebe etwas mehr Parkplätze vor (Grenzbedarf). Der effektive Bedarf nach Abzug einer zonenbedingten Reduktion ist gegenüber dem alten Reglement um 20-30% erhöht worden.

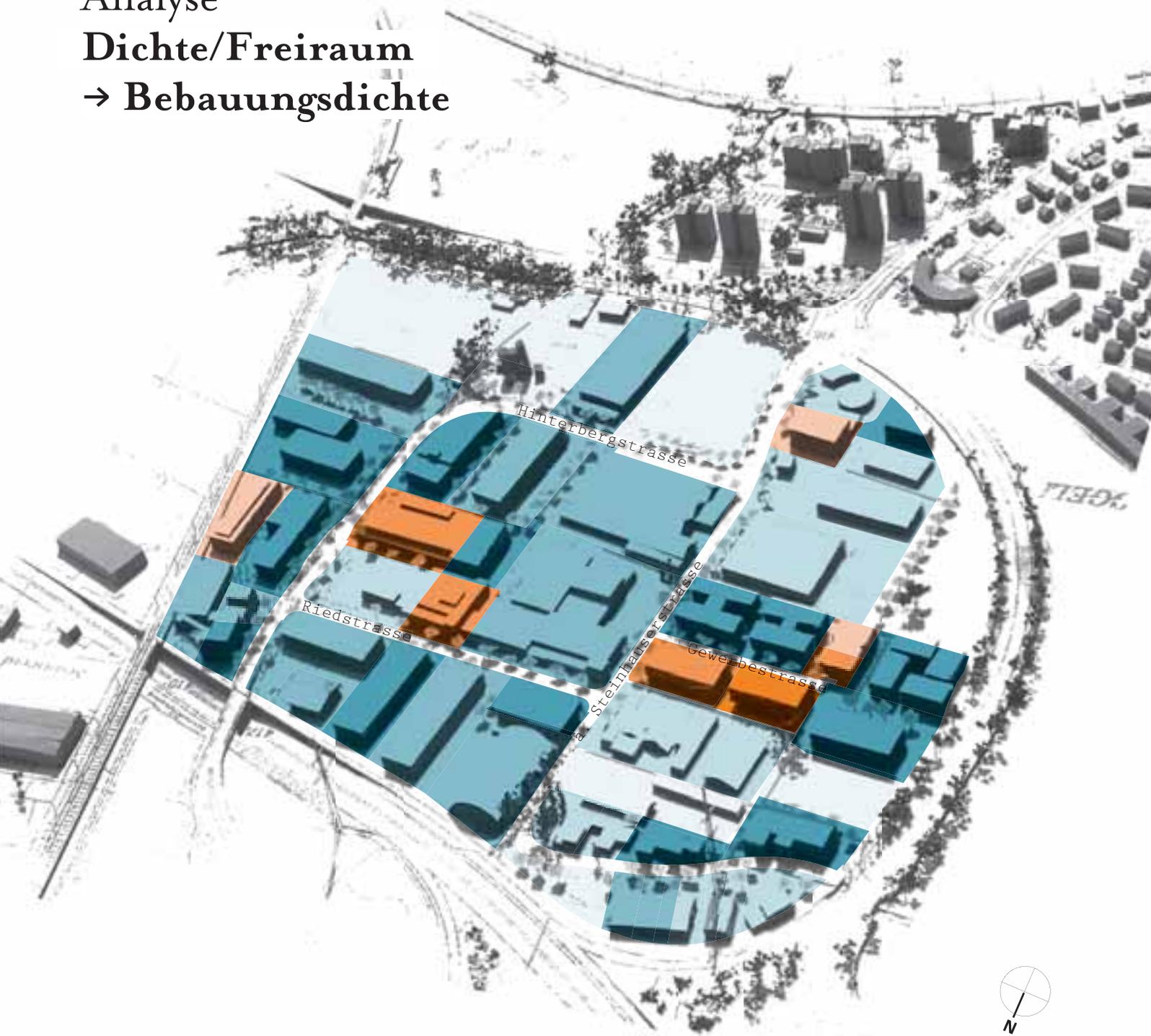
Probleme bietet die Umsetzung der Bauvorschriften im Bereich des Grünstreifens. Etliche Sonderbewilligungen gestehen den Grundbesitzern reduzierte Grünflächen zu. Die Eigentümer realisieren dann mit oder ohne Bewilligung an seiner Stelle Ausstellungsflächen für Autos, Kundenparkplätze etc. Die Wirkung des eigentlich vorgeschriebenen Grünstreifens wird stetig abgeschwächt und aufgelöst.

*) Die Städtler Allmend liegt teilweise auf Steinhauser Boden. In der vorliegenden Arbeit werden vorerst nur Chamer Planungsmitteil verwendet und sinngemäss über das ganze Gebiet angewandt. Siehe auch Vorbemerkung Seite 3

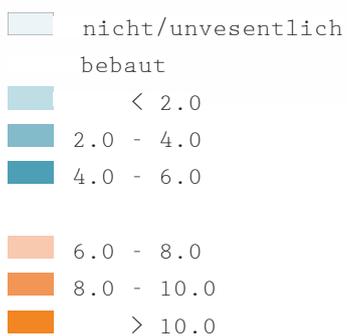
Analyse

Dichte/Freiraum

→ Bebauungsdichte



Baumassenziffer BMZ
(Vorschrift: max. 6.0)



Ausgangslage

Die Bauordnung 2006 *) führt im Gebiet Städtler Allmend zum ersten Mal eine direkte Dichtebeschränkung ein. Bislang hatte sich die höchst mögliche Ausnutzung über Grenzabstände und die erlaubte Bauhöhe ergeben.

Verdichtungstendenz

Gegenüber den Anfängen des Gewerbegebiets, wo eine Vielzahl gewerblich-industrieller Bauten entstanden sind, führt die heutige Tendenz zu standardisierten Büroriegeln. Nutzflächen für Dienstleistungsbetriebe und Verkauf (kleinere Fachgeschäfte) sind gut stapelbar. Das erlaubt eine verdichtete Bauweise, welche in der erlaubten Bauhöhe von 18m bis zu 6 Geschossen zulässt. Gemessen an der neu eingeführ-

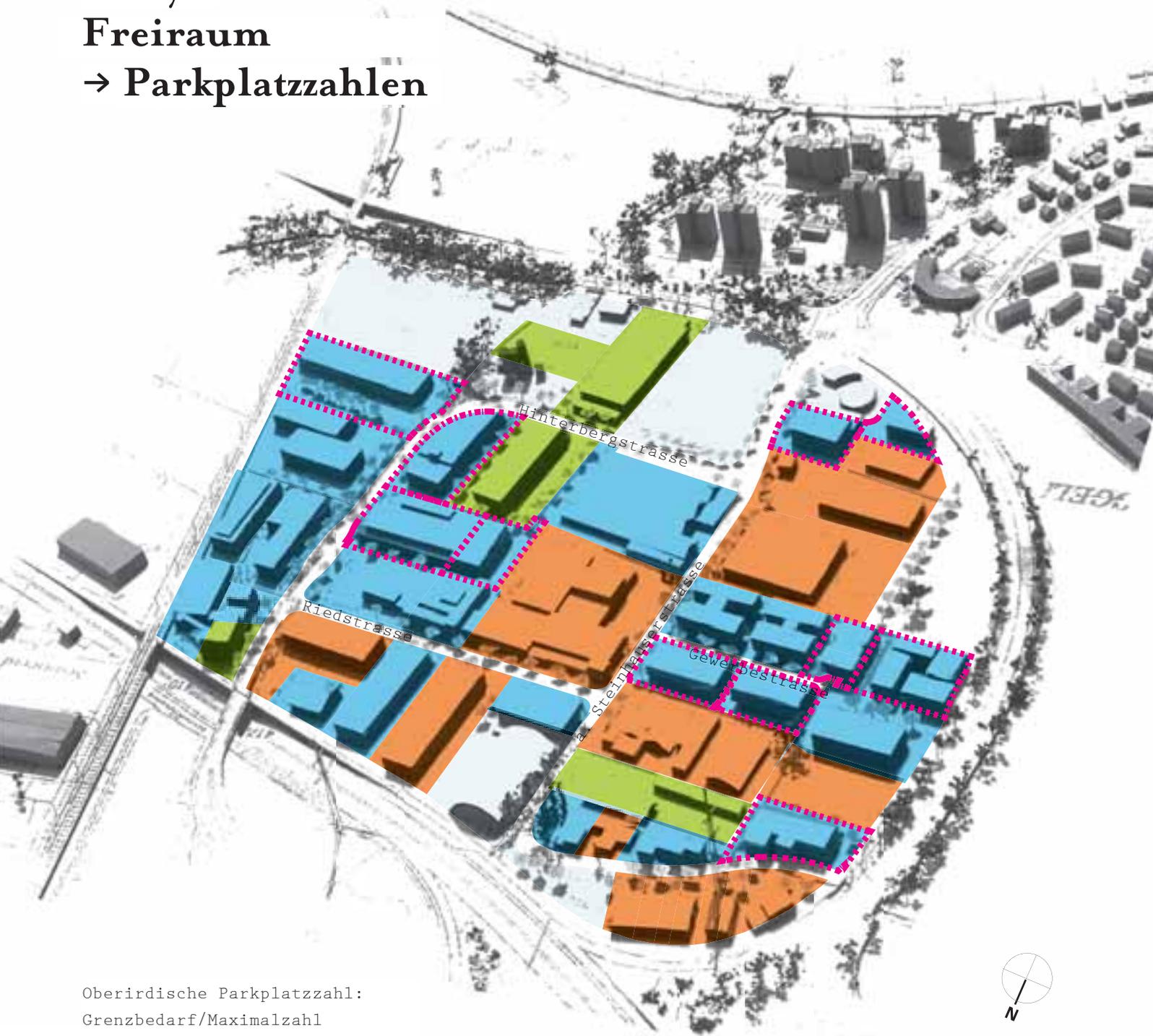
ten Baumassenziffer führt dies bei den jüngsten Realisierungen zu stark «übernutzten» Grundstücken (dunkel-orange Parzellen, z.B Geschäftshaus <Traves>)

Fazit

Zahlreiche Parzellen sind stark unternutzt. Diese weisen bis heute lediglich eine durchschnittliche Baumassenziffer von 2.1 auf. Hinsichtlich der Freiflächen, und insbesondere der Grünflächen im Quartier, haben diese Parzellen hohen Wert. Bezüglich Nutzungsdichte besteht im umgekehrten Sinn noch einiges Potential. Die Baumassenziffer 6.0 erhöht jedoch auch den Druck auf die bisher gewerblich-industriell genutzten Grundstücke erheblich.

*) Die Städtler Allmend liegt teilweise auf Steinhauser Boden. In der vorliegenden Arbeit werden vorerst nur Chamer Planungsmittel verwendet und sinngemäss über das ganze Gebiet angewandt. Siehe auch Vorbemerkung Seite 3

Analyse Freiraum → Parkplatzzahlen



Oberirdische Parkplatzzahl:
Grenzbedarf/Maximalzahl
gemäss neuem Parkplatzreglement
der Gemeinde Cham (Mai 06)

- nicht beurteilt
- Zulässige PP-Zahl unterschritten
- Zulässige PP-Zahl erreicht
- Zulässige PP-Zahl überschritten

- Tiefgaragen/Enstallhallen vorhanden

Ausgangslage

Das Parkplatzreglement 2006 *) führt für die Berechnung der benötigten Parkplätze auf die Nutzungsart abgestimmte Grenzwerte auf. Vorgeschrieben ist ein Mindestbedarf (effektiver Bedarf) und das Maximum was erlaubt wird. Die nebenstehende Grafik beurteilt die oberflächlich im Zeitraum der Studie vorhandenen Abstellplätze (ungenau Zählung/Schätzung)

Übernutzung

Oberflächlich können rund 2250 Parkplätze (ohne Abstellplätze des Autogewerbes) gezählt werden.¹⁾ In Tiefgaragen sind hochgerechnet nochmals ca 400-600 Plätze vorhanden, was Total einen Bestand von mindestens 2600 Parkplätze ergibt. Die Gemeinde Cham hat im 2002 ein Bestand von 2655 Parkplätzen ausgewiesen, wovon es sich bei ca 380 Plätzen um Abstellplätze des Autogewerbes handelt.²⁾ Der Bestand beträgt bei dieser Quelle also rund 2300 Parkplätze. Gemäss Parkplatzreglement der Gemeinde Cham vom 20.1.92 besteht bei einem Vollausbau ein effektiver Bedarf von 1520-2980 Parkplätzen.²⁾ Da ein Vollausbau in absehbarer Zeit nicht erreicht ist, weist der ermittelte

aktuelle Bestand von rund 2600 Parkplätzen auf eine Übernutzung durch Parkplätze hin.

Parzellenscharf betrachtet, wird bei rund 1/3 der Grundstücke die gestattete Anzahl an Parkplätzen überschritten. Es handelt sich ausnahmslos um gewerblich-industrielle Nutzungen. Zum Teil liegt das an unklarer Trennung von Besucher/Personalparkplätzen und Abstellflächen, insbesondere des Autogewerbes. Gewerblich genutzte Grundstücke sind mehrheitlich mit niedrigen, hallenartigen Gebäuden bebaut. Tiefgaragen und Einstellhallen wie sie bei den moderneren Dienstleistungsbauten vorkommen, sind hier weniger denkbar. Alle Parkplätze müssen daher an der Oberfläche untergebraucht werden.

Hohe Dichte

Jene 2/3 der Grundstücke, bei welchen die erlaubte Parkplatzzahl unterschritten wird, besitzen mehrheitlich eine Tiefgarage. Die Zahl der oberirdischen Stellplätze ist dennoch hoch. Einerseits ist dies auf die sehr hohe Geschosshöhe zurückzuführen, andererseits auf die hohe Zahl der Beschäftigten. Bei Büros werden pro 60m²

Geschossfläche ein Personalparkplatz verlangt, bei Werkstätten im Vergleich dazu nur pro 150m².

Weitere Parkplätze

Fast alle Liegenschaften verfügen über genügend Stellplätze (was den gesetzlichen Mindestbedarf betrifft) auf dem Grundstück selbst. Knapp ist die Situation bei Bürogebäuden oder mehrgeschossigen Gewerhäusern ohne Tiefgarage. Ebenfalls knapp ist die Situation im Falle grossflächiger Hallenbauten, wo der Aussenraum nur gerade durch den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzabstand erhalten wird.

Dafür existieren entlang der Nebenstrassen und abseits davon auf unbebauten Parzellen weitere 200-300 PP, die keiner Nutzfläche direkt zugeteilt werden können.

Fazit

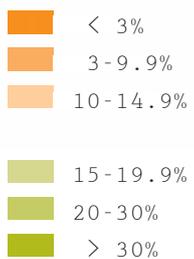
Da wahrscheinlich vermehrt Büroflächen die gewerblich-industriellen ablösen werden, steigt der Bedarf an Parkplätzen stark. Diese können in Einstellhallen und Tiefgaragen bereitgestellt werden, was jedoch teuer ist. Der Druck auf die Grün- und Freiflächen auf den Grundstücken steigt deshalb.

*) Die Städtler Allmend liegt teilweise auf Steinhauser Boden. In der vorliegenden Arbeit werden vorerst nur Chamer Planungsmittel verwendet und sinngemäss über das ganze Gebiet angewandt. Siehe auch Vorbemerkung Seite 3

Analyse Freiraum → Grünflächenanteil



Grünflächenanteil GZ
Anteil von Grünfläche an
Grundstückfläche
(Vorschrift: mind. 15%)



 Freiflächenanteil
(mind 30%) unterschritten

Ausgangslage

Ein gesetzlich verankerter Grünflächenanteil existiert erst in der neuen Bauordnung von 2006*). Er wurde auf 50% der vorgeschriebenen Freifläche angesetzt. Diese beträgt 30%, was einen Grünflächenanteil von 15% des Grundstücks ergibt.

Grosse Freifläche

Der heute vorhandene Grünflächenanteil beträgt im Durchschnitt über das gesamte Areal rund 14%, bei einem Freiflächenanteil von rund 68%. Aus dieser Sichtweise erfüllt die Städtler Allmend die verlangten Vorgabe, beziehungsweise übertrifft sie im Falle der Freiflächenziffer. Zurückzuführen ist der Grünanteil natürlich auf die grossen, unbebauten Grundstücke. Ebenfalls einen beträchtlichen Anteil machen bereits heute die vorgeschriebenen Grünstreifen entlang der Strassen aus.

Versiegelt

Werden die einzelnen Parzellen betrachtet, fällt rasch auf, dass jene Grundstücke mit unversiegelten Grünflächen unterversorgt sind, welche oberirdisch

zu viele Parkplätze aufweisen. Sehr viele Grundstücke sind also grösstenteils versiegelt. Ebenfalls unterversorgt sind grosse Grundstücke mit grossflächiger Bebauung. Oft besteht hier die Freifläche nur aus Grenzabständen, welche zudem als Parkplätze erhalten müssen. Besonders gewerblich-industriell genutzte Grundstücke sind mit diesem Problem konfrontiert.

Überraschenderweise erfüllen einige sehr dicht (siehe Baumassenziffer) bebaute Grundstücke die Vorgabe von 15% Grünfläche: Es sind Bürogebäude, welche dank Tiefgarage nur wenig Abstellplatz um das Haus benötigen. Den Haupteingängen vorgelagerte Zierrabatten erfüllen bei den eher kleinen Grundstücken schnell die Grünflächenpflicht.

Fazit

Die Grünflächenziffer benachteiligt eher gewerblich-industrielle Nutzungen, welche erdgeschossgebundene Flächen benötigen. Die Grenze liegt bei einer Baumassenziffer 3.0-3.5. Darunter ist es auch den flächenintensiven Nutzungen

möglich, Grünflächen einzuhalten. Steigt die Dichte, ohne das Tiefgaragen erstellt werden, wird das gesamte Grundstück versiegelt. Das Grundstück wird bis zur Grenze ausgenützt.

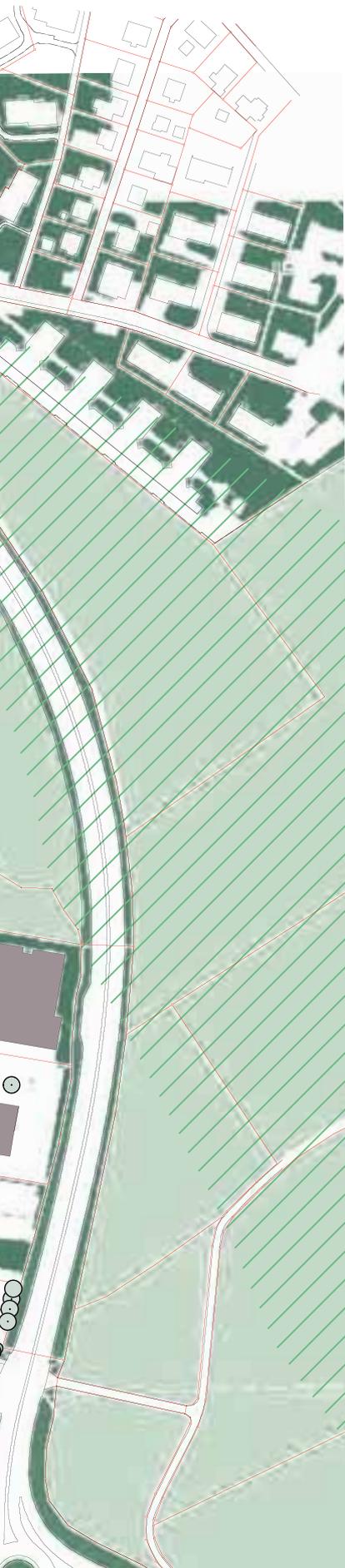
Die Grünflächenziffer fördert mehrgeschossige, hochverdichtete Bürokomplexe. Auch auf kleinen Grundstücken ermöglicht die Tiefgarage, Freifläche als Grünfläche zu gestalten.

Mit zentralen Parkieranlagen könnten gewerblich-industriell genutzte Grundstücke vom Nutzungsdruck durch Parkplätze entlastet und der Grünanteil gesichert werden.

*) Die Städtler Allmend liegt teilweise auf Steinhauser Boden. In der vorliegenden Arbeit werden vorerst nur Chamer Planungsmittel verwendet und sinngemäss über das ganze Gebiet angewandt. Siehe auch Vorbemerkung Seite 3

Analyse Freiraum → Bestehende Vegetation





Fazit

→ Der heutige Baumbestand weist vor allem Laubbäume auf. Den grössten Anteil haben die Platane (*Platanus x hispanica*), der Spitzahorn (*Acer platanoides*), und der Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*).

→ Gutes Begrünungskonzept vorhanden (10m Grünstreifen), jedoch heute nur in Ansätzen lesbar.

→ Zu grosser Druck von den Grundeigentümern auf die Grünstrukturen.

→ Inkonsequente Handhabung der Bewilligungspraxis (z.B. Mercedes Garage) führt zur Auflösung des ursprünglichen Begrünungskonzeptes.

Legende

-  Laubbäume
-  Nadelbäume
-  Pflanzflächen/Rabatten
-  Wiesen-/Ackerflächen
-  Grünzug Lorzeebene
-  Befahrbare Flächen (Chaussierung, Asphalt)
-  Gebäude
-  Grundstücksgrenzen

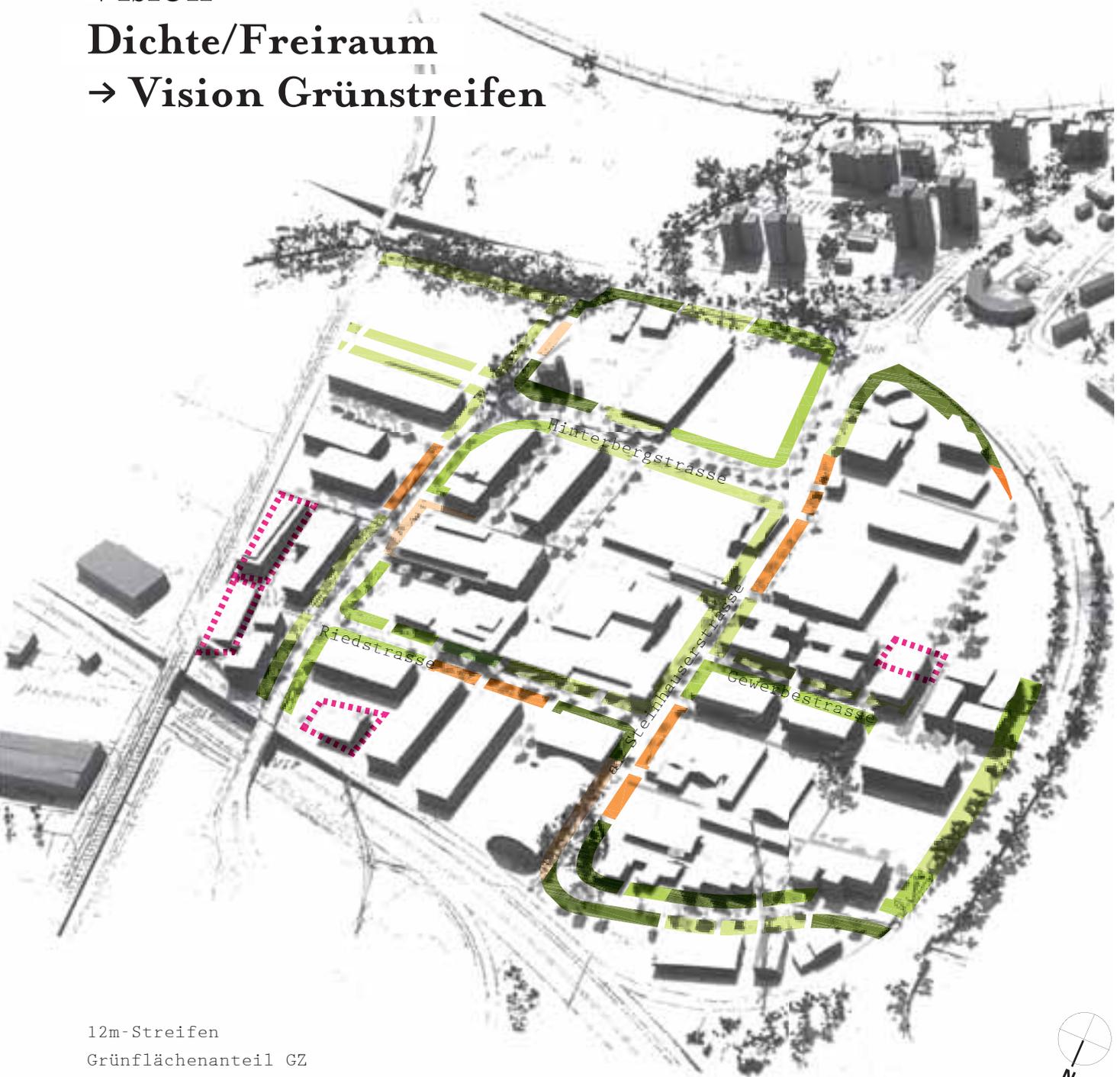


Mst. 1:3'000

Vision

Dichte/Freiraum

→ Vision Grünstreifen

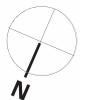


12m-Streifen
 Grünflächenanteil GZ
 Anteil von Grünfläche an
 Grundstückfläche
 (Vorschrift: mind. 15%)

 < 3%
 3-9.9%
 10-14.9%

 15-19.9%
 20-30%
 > 30%

 Grünflächenanteil
 nicht zuteilbar



Ausgangslage

Seit den Ursprüngen des Gewerbegebiets ist in der Bauordnung ein Grünstreifen entlang der Hauptstrassen vorgeschrieben. Dieser muss hochstämmige Bäume enthalten. Mehrheitlich ist der Grünstreifen von den Grundeigentümern auch realisiert worden. Mittlerweile wird der Streifen vermehrt wieder gefährdet. Um Ausstellungsfläche und Parkplätze zu gewinnen werden Bäume gefällt. Die Durchsetzung des Grünstreifens erscheint aufwändig und schwierig zu bewerkstelligen.

Identität und Eingriff

Der Grünstreifen stellt eine erhebliche Qualität des Quartiers und in den Köpfen der Grundeigentümer ein bekanntes Element der Gestaltung dar. Der neu geforderte Grünanteil stellt jedoch einen nicht unbedeutenden Eingriff in die Nutzung der Areale dar. Der ökologische und ästhetische Wert bleibt unbestritten. Die Nutzung der Areale ist sehr vielfältig, individuell und insbesondere durch Parkplatz- und Abstellflächen geprägt. Auf den Grundstücken der Eigentümer sollen deshalb so wenig Vorschriften wie möglich gemacht werden.

Vision

Der geforderte Grünanteil von 15% der Grundstückfläche soll

im Grünstreifen unterkommen. Dieser wird in seiner Form gestärkt und entwickelt sich zu einem grünen Gerüst im Quartier. Im Gegensatz dazu besteht auf der verbleibenden Parzellenfläche Gestaltungsfreiheit, soweit nicht andere Vorschriften sie einschränken.

In der nebenstehenden Karte soll überprüft werden, ob in einem 12 Meter breiten Grünstreifen entlang der Hauptachsen der Grünanteil von 15% der Grundstückfläche erstellt werden kann.

Mehrheitlich genügend

Den Grünanteil von 15% der Grundstückfläche können 37 von 54 Grundstücke mit einem Grünstreifen entlang der Strasse <erledigen>. Das sind 65% der Grundstücke.

Einige wenige Parzellen, besonders in Ecken zweier aufeinandertreffender Grünstreifen, erhalten einen Grünanteil von gegen 35%, sollten sie beidseitig den Grünstreifen erstellen müssen.

17 Grundstücke müssen nebst ihrem 12m -Streifen zusätzliche Grünflächen anlegen, um die Vorgabe zu erfüllen. Dabei handelt es sich um besonders grosse Grundstücke welche nur mit einer Schmalseite an eine Strasse grenzen. Im schlechtesten Fall können die Grundeigentümer

nur ein Drittel des Grünflächenanteils im Grünstreifen entlang der Strasse <erledigen>. Fünf Grundstücke liegen an keiner Strasse, weil sie über ein anderes Grundstück erschlossen sind.

Fazit

Da eine deutliche Mehrheit der Grundstücke von einem gestärkten Grünstreifen profitieren könnten, soll dieses Konzept weiter verfolgt werden. Mit einem «Pflicht-Grünstreifen» können auf elegante Weise die meisten Grundeigentümer ihren Grünflächenanteil <erledigen>. Aus städtebaulicher Sicht ist ein durchgehender Grünstreifen jedoch wesentlich wertvoller als 54 Einzelmassnahmen auf den 54 Grundstücken. Dem Grundeigentümer wird auch die Last der Planung abgenommen, da Ort und Ausbildung der Anlage bereits vorgegeben sind. Zu grossen teilen ist der Streifen bereits heute vorhanden und mittels Baulinien gesichert.

Ziele

Entwicklungskonzept

- Identität des Quartiers 'Chamer Ried' prägen, von Gewerbegebieten zwischen Zug - Rotkreuz abheben.
- Robustes Grüngerüst entlang der Strassen etablieren, welches Parzellen von Gestaltungs- und Nutzungsvorgaben befreit.
- Grünanteile sinnvoll konzentrieren
- Aufenthaltsbereiche für Arbeitende und Besucher schaffen oder verbessern
- Parkierung ohne teure, individuelle Tiefgaragen auf den Grundstücken ermöglichen.
- Nutzungsvielfalt ermöglichen, insbesondere industriell-gewerbliche Betriebe erhalten

Konzept Themen → Prinzipien

Strassenhierarchie

Zwei Hierchiestufen:

- Hauptverkehrsstrasse mit Kreiseln an Hauptkreuzungen
- Erschliessungsstrasse

Quartierring:

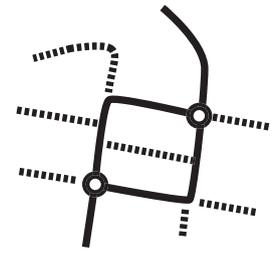
- Zwei Zufahrtsachsen führen zu einem Ring gleichberechtigter Hauptstrassen als Rückgrat

Öffentliche Hoheit:

- Die öffentliche Hand plant, baut und unterhält

Fussgänger:

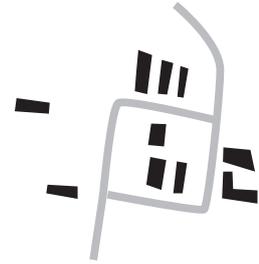
- Feingliedrige Langsamverkehrs-Achsen entlang aller strassen oder im Mischverkehr.



Zwischenräume

Individuelle Bereiche

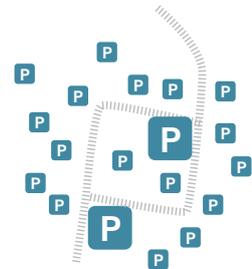
- Private planen, bauen und unterhalten
- Nutzungsfreiheit



Parkierung

Zwei Systeme

- Private Anlagen auf dem Grundstück
- Zentrale Anlage zur Entlastung privater Grundstücke als Ergänzung



Vegetation, Bepflanzung

Verschiedene Typen

- Alleien entlang Hauptstrassen
- Parkplatz/Baumgruppen-Bänder entlang Erschliessungsstrassen
- Baumgruppen oder Hecken in Zwischenräumen
- Dächer extensiv begrünt



Zwei Verbindlichkeiten

- Grünstreifen an Strassen zwingend, Private und Gemeinde
- Zwischenräume privat, fakultativ, empfohlene Vorschläge



Liegenschaftentwässerung

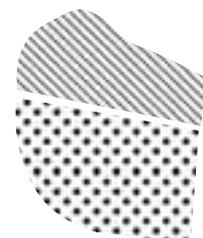
Retention

- Oberflächenwasser wird dezentral in offen geführte oder geschlossene Retentionsanlagen oder -gräben geleitet.

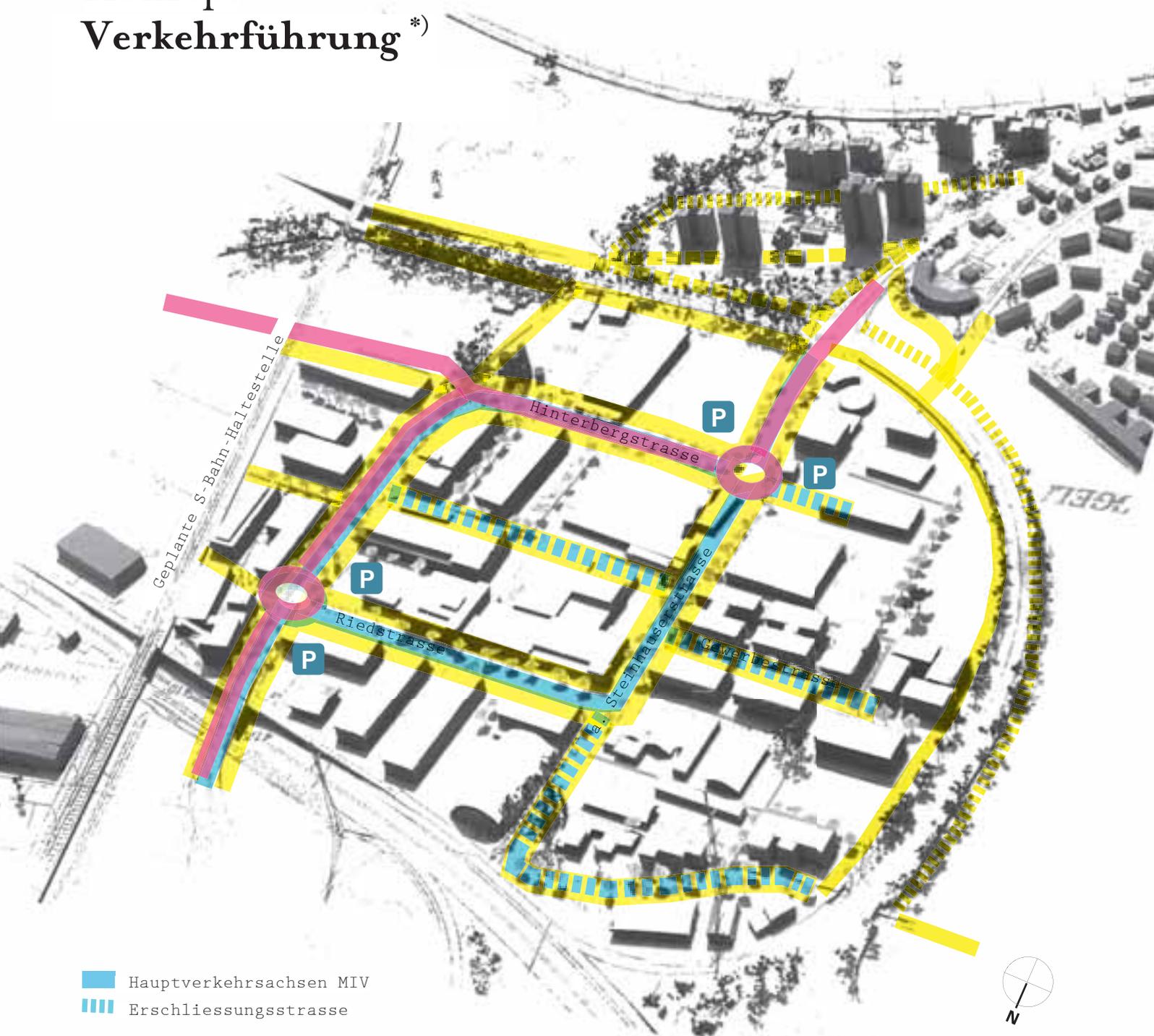
Dichte

Differenzierte Dichte

- Bereiche niederer Dichte im nördlichen Bereich
- Bereiche mittlerer Dichte im südlichen Bereich

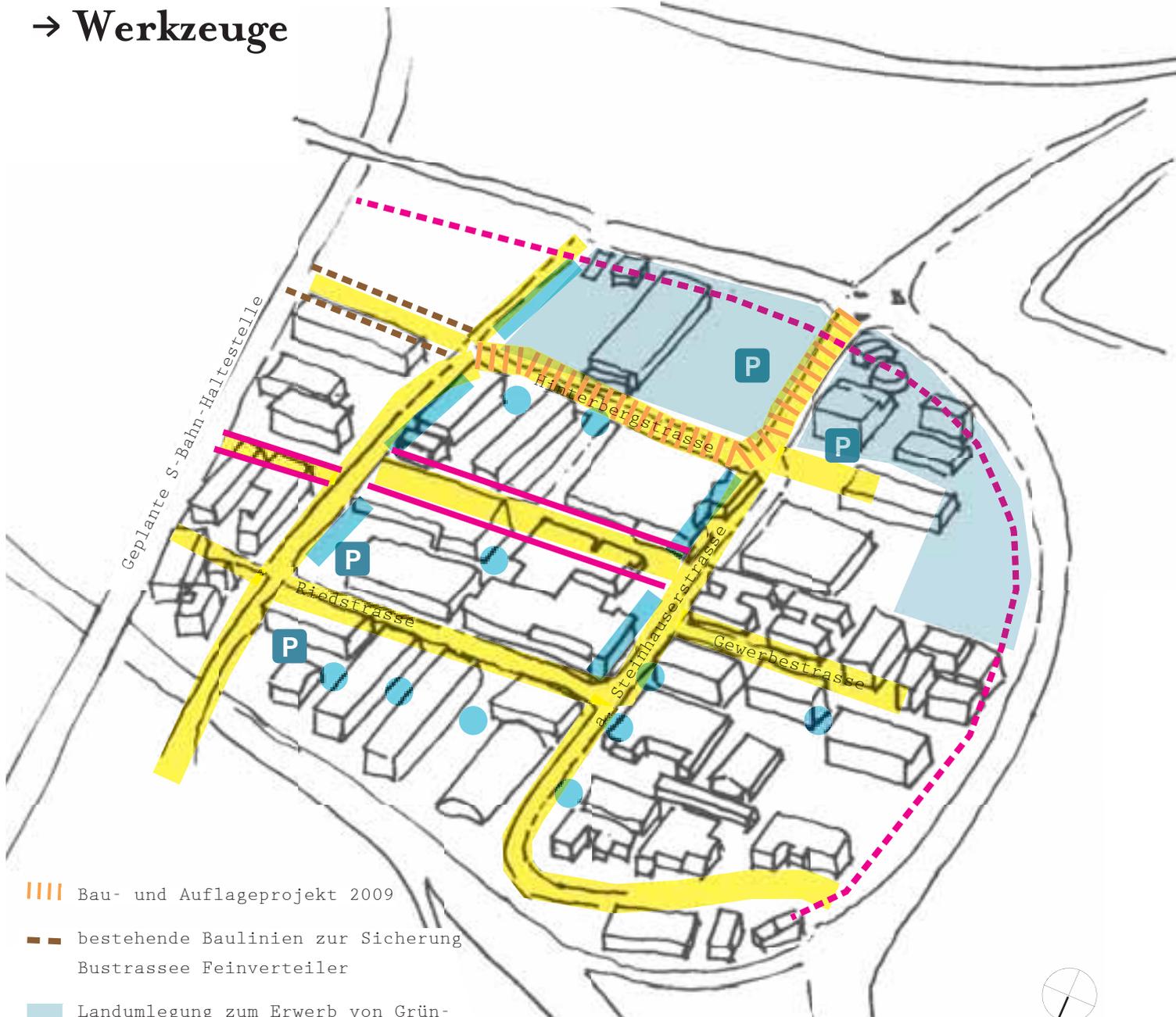


Konzept Verkehrsführung^{*)}



- Hauptverkehrsachsen MIV
- Erschliessungsstrasse
- Priorität ÖV
- Mischverkehr Fussgänger/Velo/MIV
- Langsamverkehrsachsen (Velo/Fussgänger) entlang von Strassen
- Langsamverkehrsachsen (Velo/Fussgänger)
- Fussgänger
- Velo
- P Mögliche Standorte Zentraler Parkhäuser

Konzept Raumplanerische Umsetzung^{*)} → Werkzeuge



-  Bau- und Auflageprojekt 2009
-  bestehende Baulinien zur Sicherung Bustrassee Feinverteiler
-  Landumlegung zum Erwerb von Grünstreifen bzw. Strassentrassee
-  Quartiergestaltungsplan als behördenverbindliches Instrument bei der Beurteilung von Baugesuchen und zur Planung der Grünstreifen
-  Strassenlinienplan zur Sicherung neuer Strassen-/Wegtrassees
-  neue Baulinie zur Sicherung des Grünzugs Lorzeebene-Städtler Wald
-  Mögliche Standorte für zentrale Parkierungsanlagen
-  Mögliche Standorte für Retentions-

^{*)} Die Städtler Allmend liegt teilweise auf Steinhauser Boden. In der vorliegenden Arbeit werden im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise die Konzeptüberlegungen über das ganze Gebiet gemacht. Siehe auch Vorbemerkung Seite 3

Konzept-Bausteine

Hauptverkehrsachsen generell

Beitrag zum Konzept

- Identitätsträger
- Teil der Ringstrasse = Rückgrat
- Repräsentative Fassaden an Allee
- Hauptachse für MIV

Aufbau/Charakteristik

- Tempo 50
- Getrennte Fuss- und Fahrradführung
- Durchgehende Grünstreifen mit hochstämmigen Bäumen und Sitzgelegenheiten
- Minimale Anzahl Grundstückzufahrten

Gewinn für Eigentümer

- Attraktive Eingangsbereiche und verbesserte Aufenthaltsqualität

- Angenehme Erreichbarkeit auch für Fussgänger und Velo
- Abdeckung 15%-Grünanteil

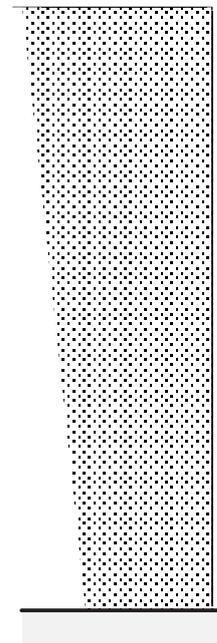
Verbindlichkeit

und Zuständigkeit

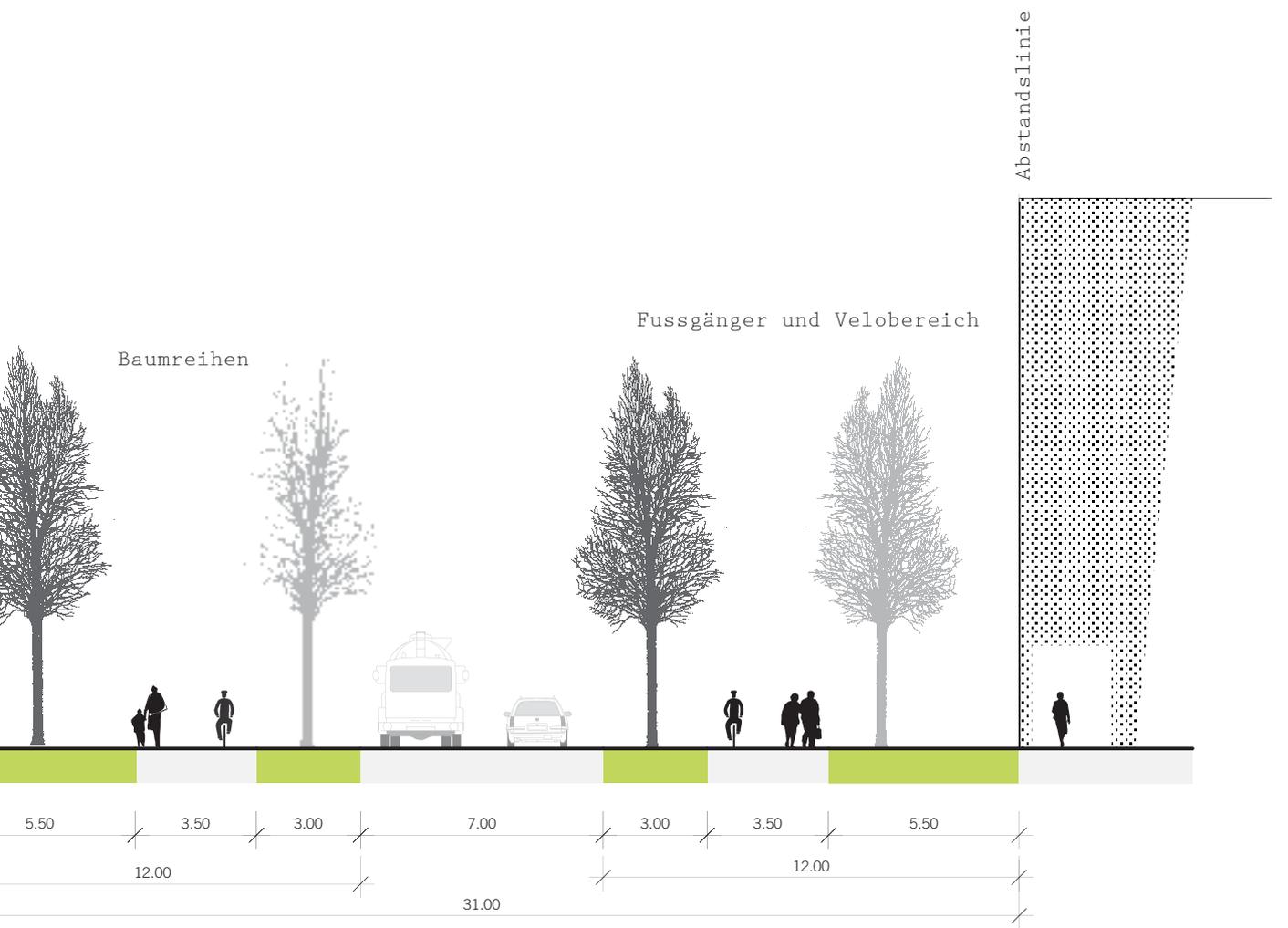
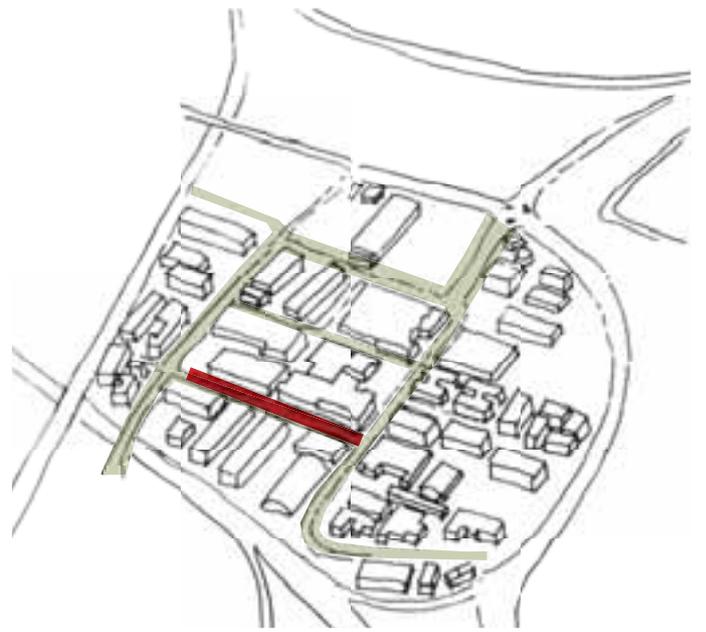
- Verbindlich für Gemeinde und Grundeigentümer
- Planung und Realisierung durch Gemeinde
- Unterhalt durch Gemeinde

Materialisierung

- Alleebäume
- Extensiv gepflegte Magerwiesen - und Pflanzflächen
- Asphaltierter Fuss- und Radweg



Abstandslinie



Hauptstrasse M 1:200

Konzept-Bausteine

Hauptverkehrsachsen mit Retentionselement

→ Alte Steinhauser- und Hinterbergstrasse

Beitrag zum Konzept

- Identitätsträger
- Teil der Ringstrasse = Rückgrat
- Repräsentative Fassaden an Allee
- Hauptachse für MIV

Aufbau/Charakteristik

- Tempo 50
- Getrennte Fuss- und Fahrradführung
- Durchgehende Grünstreifen mit hochstämmigen Bäumen und Sitzgelegenheiten
- Minimale Anzahl Grundstückzufahrten
- Hochliegende und offen geführte Retentionsgräben mit hartem Uferverbau.

Gewinn für Eigentümer

- Attraktive Eingangsbereiche und verbesserte Aufenthaltsqualität
- Angenehme Erreichbarkeit auch für Fussgänger und Velo
- Abdeckung 15%-Grünanteil

Verbindlichkeit

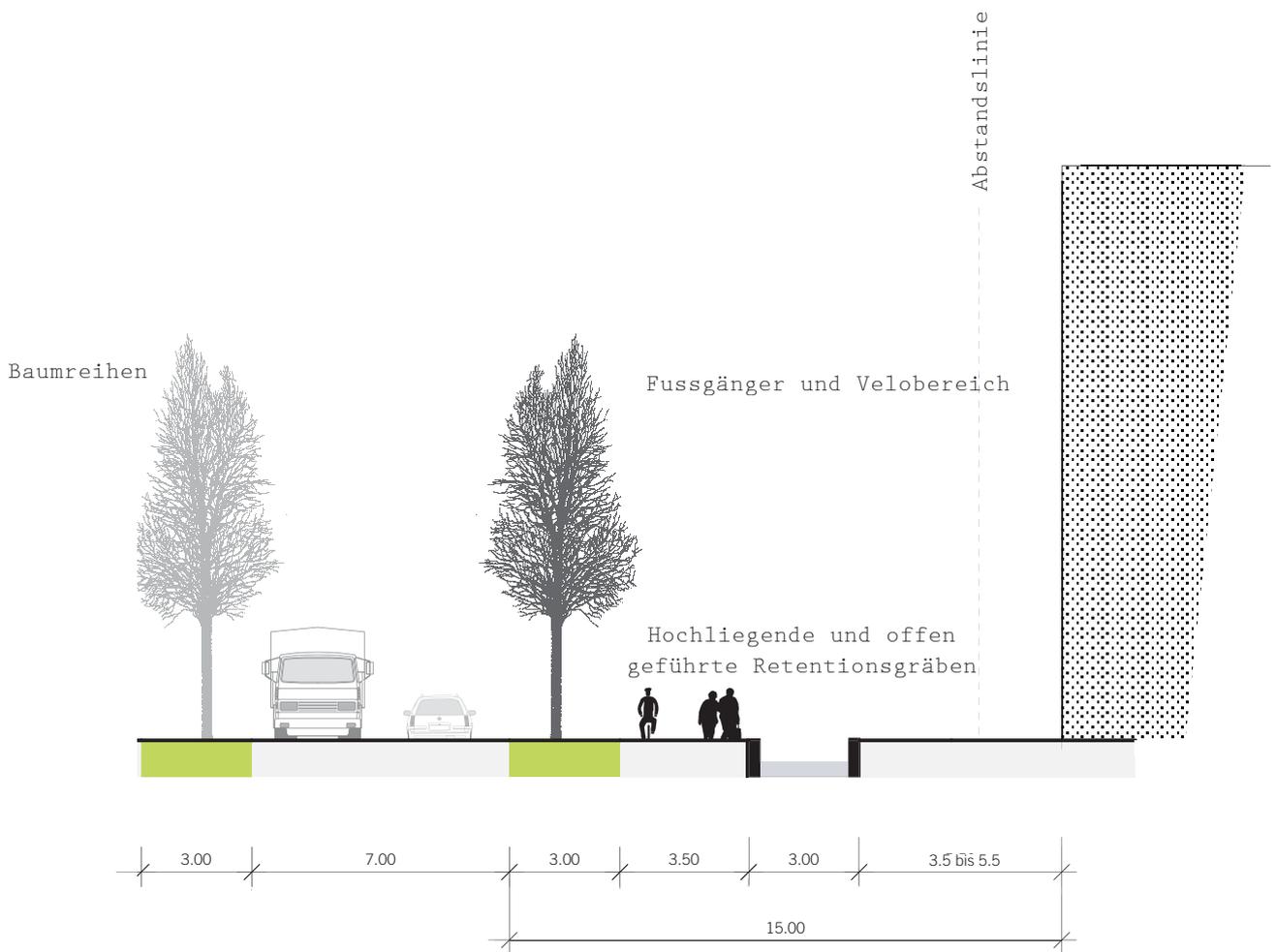
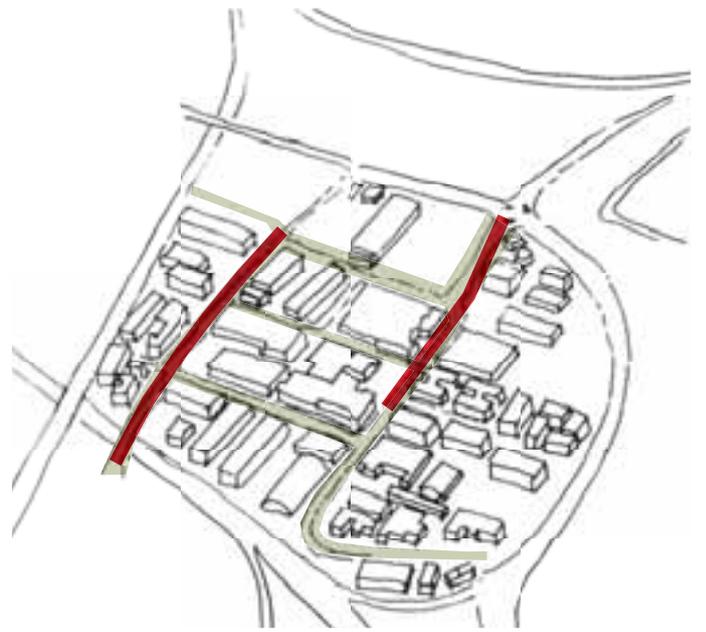
und Zuständigkeit

- Verbindlich für Gemeinde und Grundeigentümer
- Planung und Realisierung durch Gemeinde
- Unterhalt durch Gemeinde

Materialisierung

- Alleebäume
- Extensiv gepflegte Magerwiesen - und Pflanzflächen
- Asphaltierter Fuss- und Radweg





Hauptstrasse M 1:200

Konzept-Bausteine

Hauptverkehrsachsen mit Busbetrieb

→ Hinterbergstrasse mit Bushaltestellen

Beitrag zum Konzept

- Identitätsträger
- Teil der Ringstrasse = Rückgrat
- Repräsentative Fassaden an Allee
- Hauptachse für ÖV

Aufbau/Charakteristik

- Tempo 50
- Getrennte Fuss- und Fahrradführung
- Durchgehende Grünstreifen mit hochstämmigen Bäumen und Sitzgelegenheiten
- Minimale Anzahl Grundstückzufahrten
- Busbuchten in die Allee integriert

Gewinn für Eigentümer

- Attraktive Eingangsbereiche und verbesserte Aufenthaltsqualität
- Angenehme Erreichbarkeit auch für Fussgänger und Velo
- Abdeckung 15%-Grünanteil

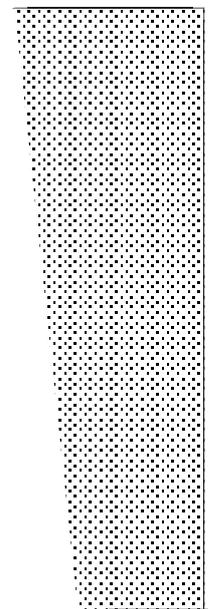
Verbindlichkeit

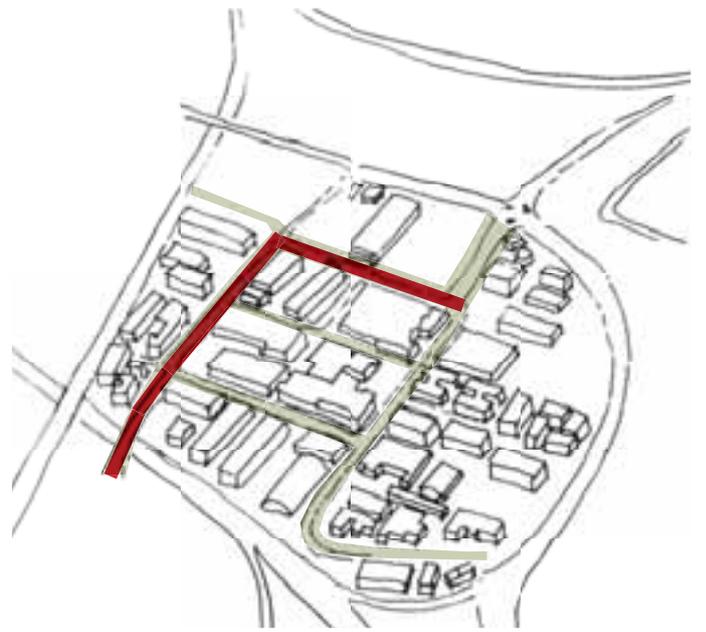
und Zuständigkeit

- Verbindlich für Gemeinde und Grundeigentümer
- Planung und Realisierung durch Gemeinde
- Unterhalt durch Gemeinde

Materialisierung

- Alleebäume
- Extensiv gepflegte Magerwiesen - und Pflanzflächen
- Asphaltierter Fuss- und Radweg





Baumreihen
stellenweise
unterbrochen
durch Bus-

Baumreihen
stellenweise
unterbrochen
durch Bus-

Abstandslinie

Fussgänger und Velobereich



5.50

3.50

3.00

7.00

3.00

3.50

5.50

Hauptstrasse M 1:200

Konzept-Bausteine Nebenstrassen

Beitrag zum Konzept

- Identitätsträger
- Feinverteiler
- Besucher-Parkplätze

Charakteristik

- Tempo 30
- Mischverkehrsfläche
- Durch Einfahrten unterbrochene Grünstreifen mit Baumgruppen

Gewinn für Eigentümer

- In die Zufahrten integrierte Besucherparkplätze
- Abdeckung 15%-Grünanteil

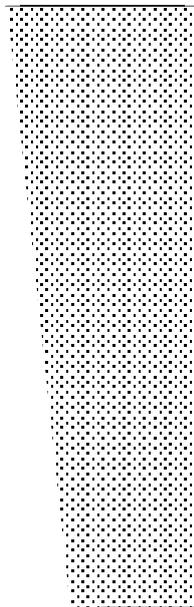
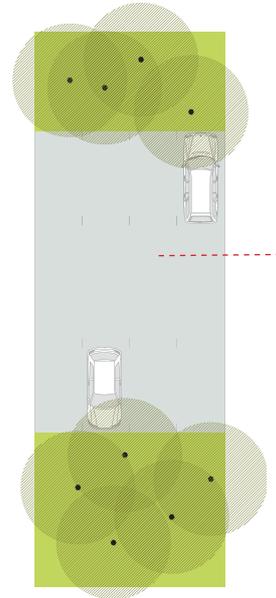
Verbindlichkeit

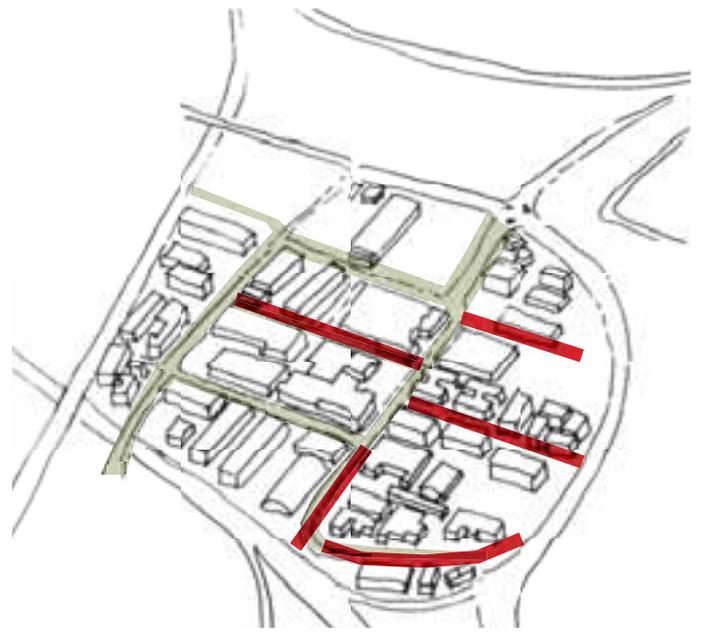
und Zuständigkeit

- Verbindlich für Gemeinde und Privat
- Planung und Realisierung durch Gemeinde
- Unterhalt durch Gemeinde

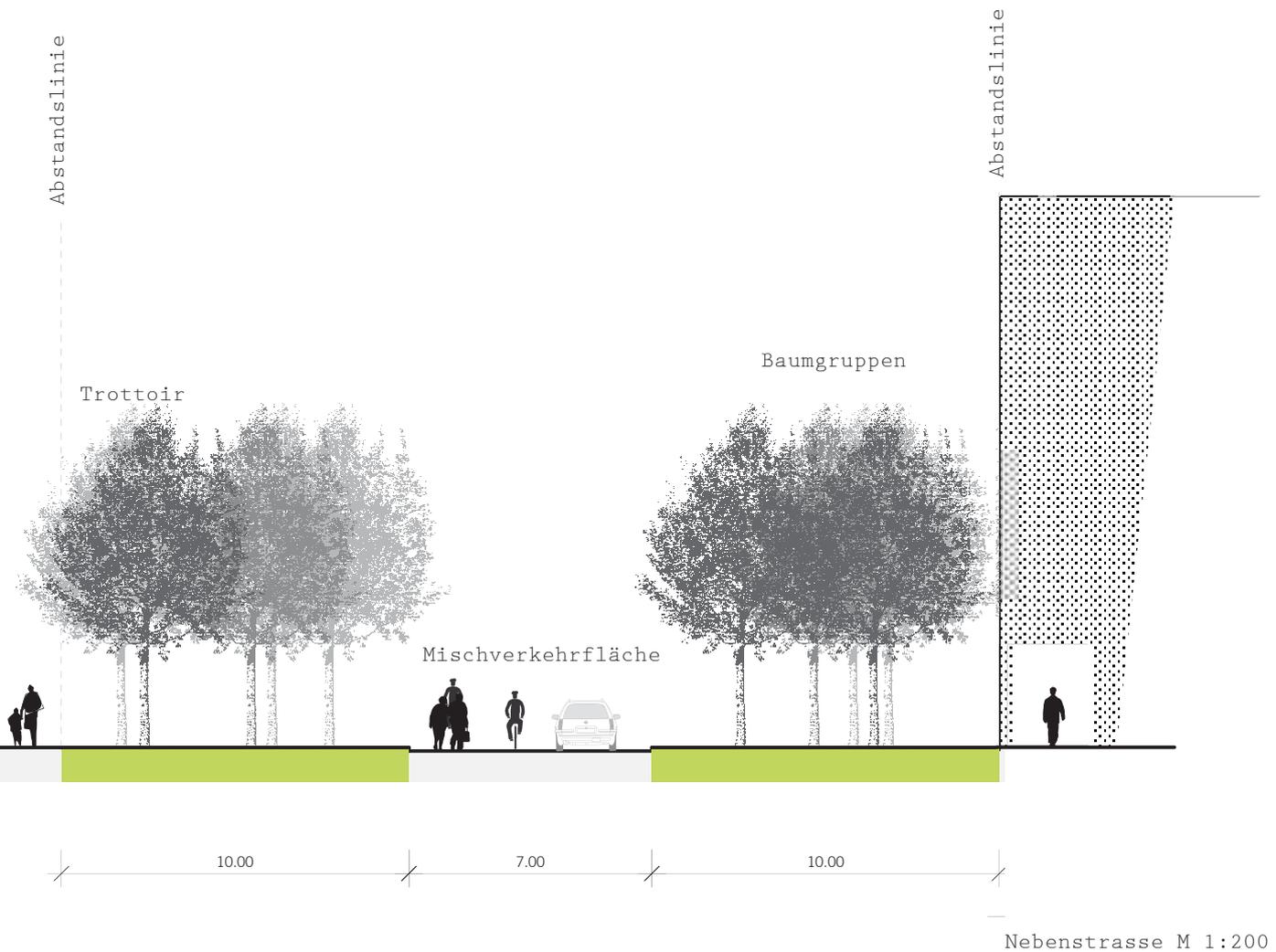
Materialisierung

- Extensiv gepflegte Magerwiesen und Pflanzflächen
- Baumgruppen mit hochstämmigen Laubbäumen
- Zu- und Überfahrten in Ortsbeton oder Ähnliches





Details Grünstreifen mit Zufahrten und integrierten Besucherparkplätze M 1:1000



Konzept-Bausteine

Zwischenräume

→ Variante A

Beitrag zum Konzept

- Grünanteil
- Aufenthalt
- Konzentrierte Vegetation

Charakteristik

- Kompakte Grünflächen mit hochstämmigen Laubgehölzen als Gruppen
- Integrierte Sitzgelegenheiten

Gewinn für Eigentümer

- Differenzierte Aussenbereiche und Parkflächen
- Hohe Aussenraum- und Aufenthaltsqualität
- Abdeckung 15%-Grünanteil

Verbindlichkeit

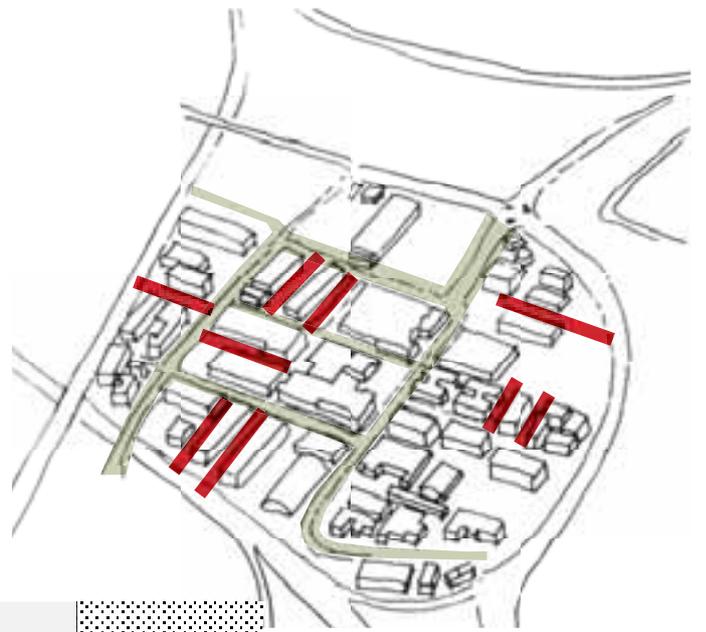
und Zuständigkeit

- Fakultativ
- Planung und Realisierung durch Private
- Unterhalt durch Private

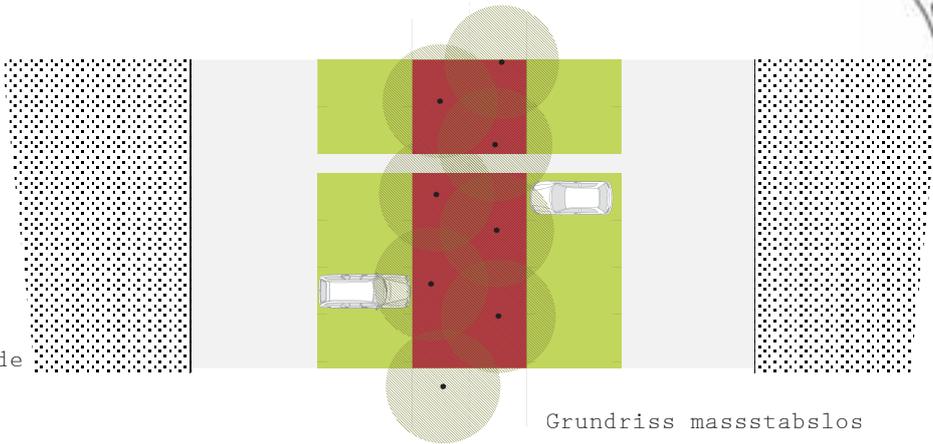
Materialisierung

- geschnittene Heckenkörper mit Chaussierungsflächen mit Aufenthaltsmöglichkeiten
- nicht versiegelte Flächen (Parkplätze)
- Asphaltierte Verkehrsflächen
- Gruppen mit hochstämmigen Laubbäumen





Durchgängiger
Grünstreifen



Gebäude

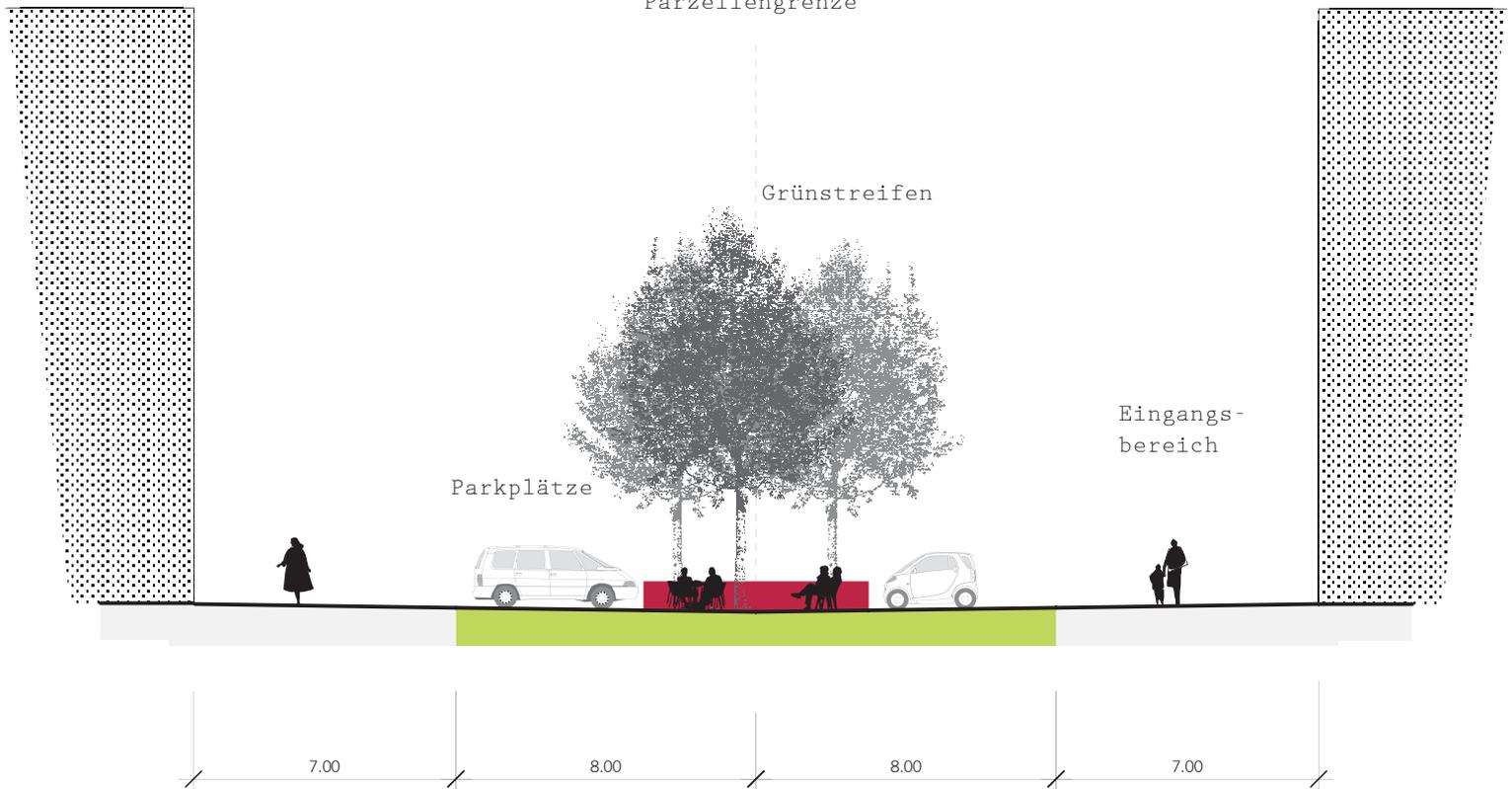
Grundriss massstabslos

Parzellengrenze

Grünstreifen

Eingangs-
bereich

Parkplätze



7.00

8.00

8.00

7.00

Zwischenraum 30m M 1:200

Konzept-Bausteine

Zwischenräume

→ Variante B

Beitrag zum Konzept

- Grünanteil
- Aufenthalt
- Konzentrierte Vegetation

Charakteristik

- Alternierende Grünpakete mit hochstämmigen Laubgehölzen als Gruppen

Gewinn für Eigentümer

- Differenzierte Aussenbereiche und Parkflächen
- Hohe Aussenraum- und Aufenthaltsqualität
- Abdeckung 15%-Grünanteil

Verbindlichkeit

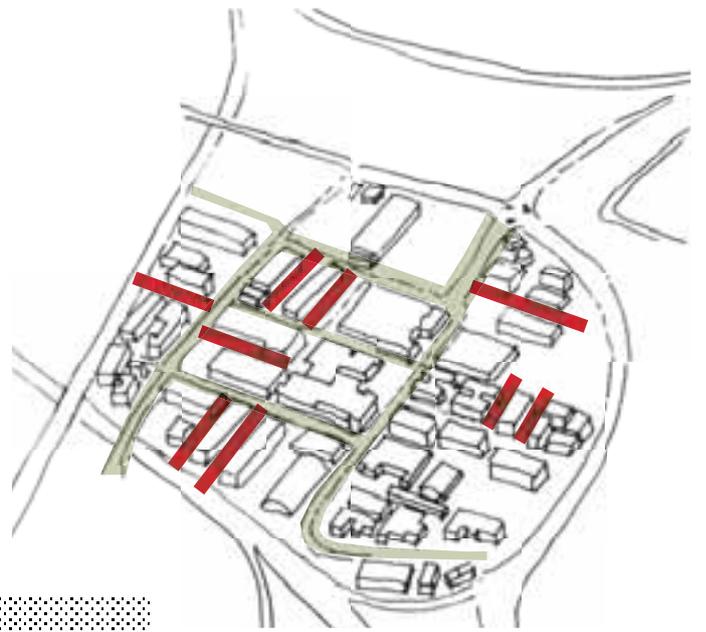
und Zuständigkeit

- Fakultativ
- Planung und Realisierung durch Private
- Unterhalt durch Private

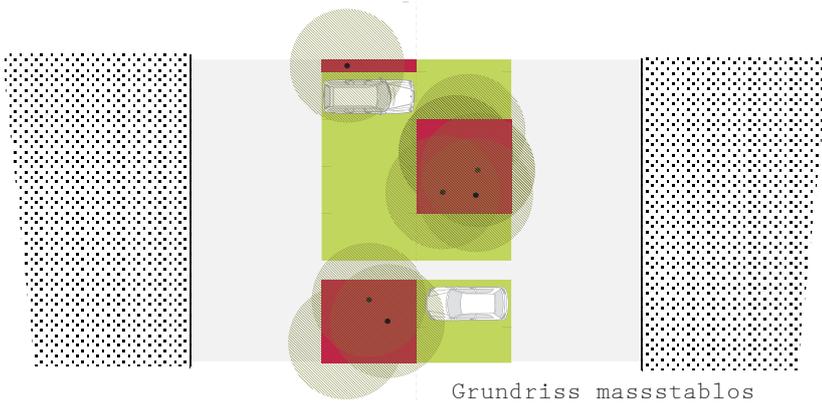
Materialisierung

- geschnittene Heckenkörper mit Chaussierungsflächen
- nicht versiegelte Flächen (Parkplätze)
- Asphaltierte Verkehrsflächen
- Extensive Pflanzflächen
- Gruppen mit hochstämmigen Laubbäumen



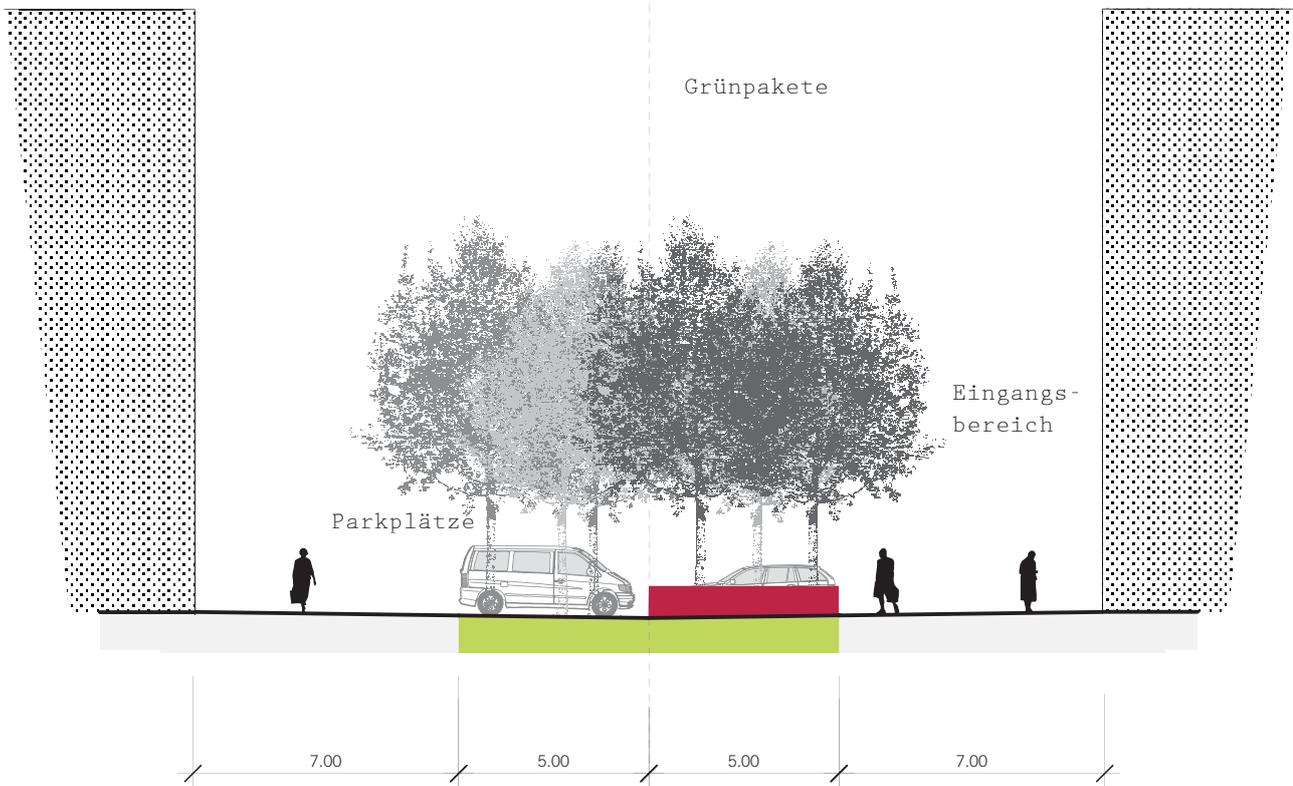


Grünpakete
zwischen Parkplätzen



Grundriss massstablos

Parzellengrenze



Zwischenraum 24m M 1:200

Konzept-Bausteine

Zwischenräume

→ Variante C

Beitrag zum Konzept

- Grünanteil
- Aufenthalt
- Konzentrierte Vegetation

Charakteristik

- Alternierende Grünpakete mit hochstämmigen Laubgehölzen als Gruppen

Gewinn für Eigentümer

- Differenzierte Aussenbereiche und Parkflächen
- Hohe Aussenraum- und Aufenthaltsqualität
- Abdeckung 15%-Grünanteil

Verbindlichkeit

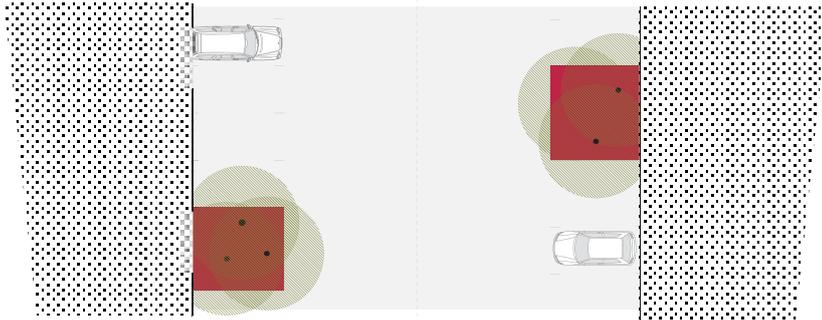
und Zuständigkeit

- Fakultativ
- Planung und Realisierung durch Private
- Unterhalt durch Private

Materialisierung

- geschnittene Heckenkörper mit Chaussierungsflächen
- nicht versiegelte Flächen (Parkplätze)
- Asphaltierte Verkehrsflächen
- Gruppen mit hochstämmigen Laubbäumen

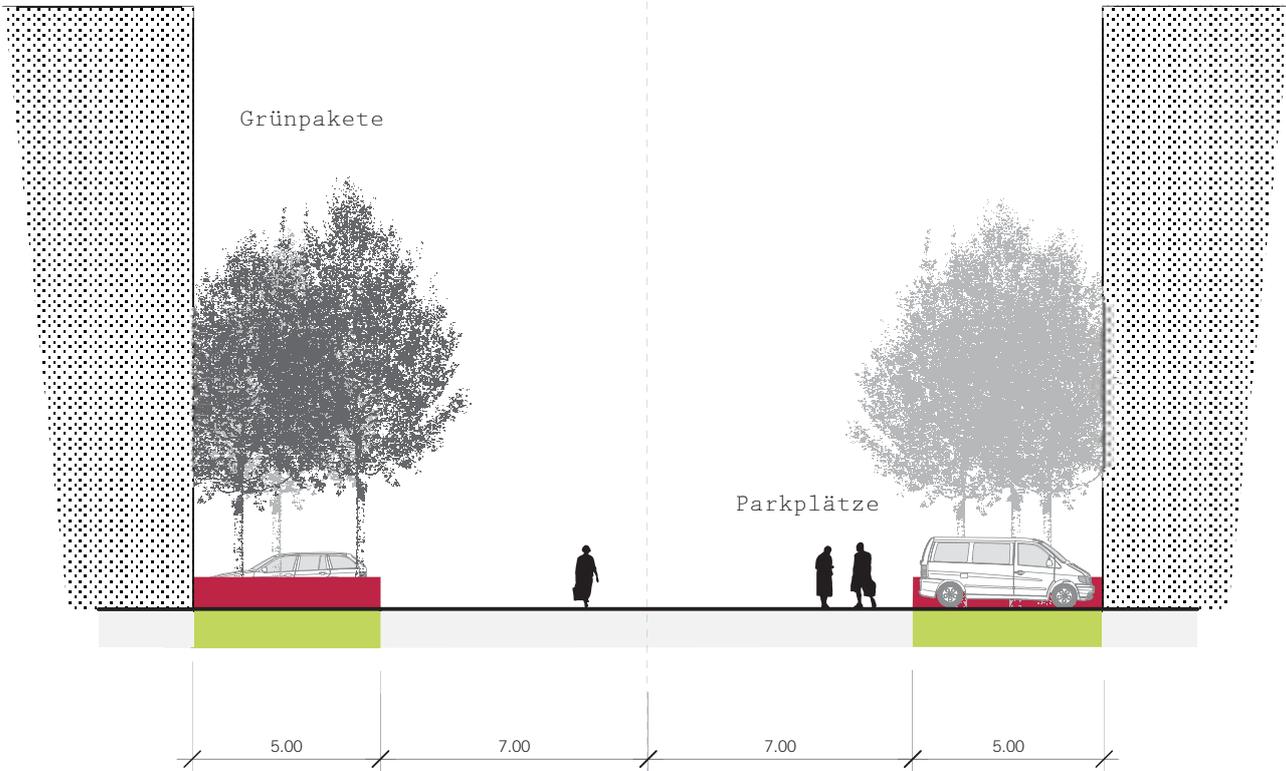




Grünpakete
an Gebäudefassade

Grundriss massstablos

Parzellengrenze



Zwischenraum 24m M 1:200

Konzept-Bausteine

Zwischenräume

→ Variante D

Beitrag zum Konzept

- Grünanteil
- Konzentrierte Vegetation
- Aufenthalt und Verbindung

Charakteristik

- Durchgehende Grünstreifen mit mehrstämmigen Laubgehölzen
- keine Absperrung zwischen den Parzellen
- Retentionsflächen
- Sitzgelegenheiten

Gewinn für Eigentümer

- hohe Aufenthaltsqualität mit verschiedenen Ausstattungselementen
- Raumgliedernde Elemente
- Regenwasser-Retentionsanlage (offen oder geschlossen)

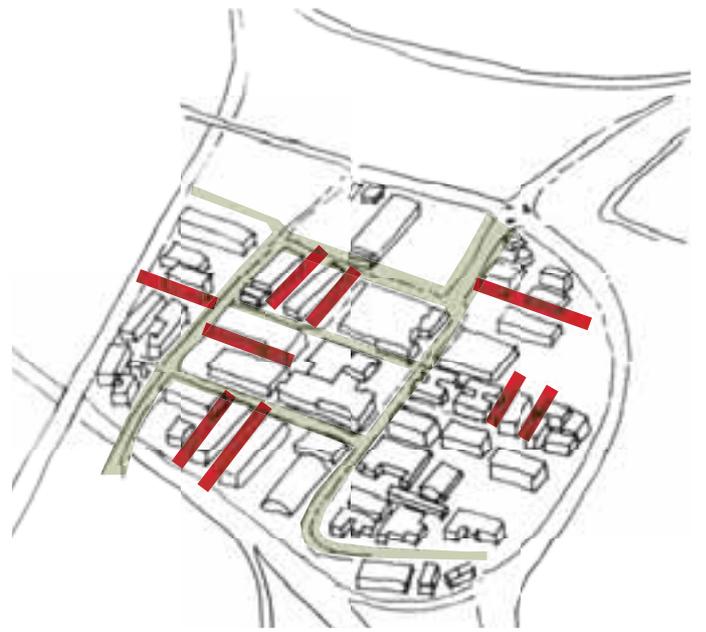
Verbindlichkeit

und Zuständigkeit

- Fakultativ
- Planung und Realisierung durch Private
- Unterhalt durch Private

Materialisierung

- Ruderalflächen
- Chaussierung
- Magerwiesen
- Sträuchergruppen und Heckenelemente



Zwischenraum 15m M 1:200

Konzept-Bausteine

Langsamverkehrsachsen

→ Haltestellenzugang/Durchgänge

Beitrag zum Konzept

- Hauptachse ausschliesslich für Fussgänger/Velofahrer
- Attraktive Wegführung
- Langsamverkehrs-Erschliessung

Aufbau/Charakteristik

- Durchgehende Grünstreifen mit hochstämmigen Bäumen und Sitzgelegenheiten

Gewinn für Eigentümer

- Attraktive Zugangsbereiche zu Grundstücken für Fussgänger/ Velofahrer
- Angenehme Erreichbarkeit auch für Fussgänger und Velo
- Abdeckung 15%-Grünanteil

Verbindlichkeit

und Zuständigkeit

- Verbindlich für Gemeinde und Grundeigentümer
- Planung und Realisierung durch Gemeinde
- Unterhalt durch Gemeinde

Materialisierung

- Alleebäume
- Extensiv gepflegte Magerwiesen - und Pflanzflächen
- Asphaltierter Fuss- und Radweg



