

# BEBAUUNGSPLAN CHAM NORD O1

OS-NR.: 401, 1918, 2794

PLAN NR.: 81/6 DATUM: 23.4.2002 / REV. 28.5./28.9./5.11./17.12.2003 MASSSTAB: 1:500

AM: 29.4.2002 DER GEMEINDEPRAESIDENT: DER GEMEINDESCHEISER:

HEINZ WYSS LV. IRENE SPICHTIG

VORPRUEFUNG DURCH DIE KANTONALE BAUDIREKTION:

ZUG, DEN 20.1.2003 DER BAUDIREKTOR:

HANS BEAT UTTINGER

PUBLIZIERT IM AMTSBLATT:

1. PUBLIKATION NR.: VOM: 6./13.6.2003 ZIFFER:

VOM: 6.6.2003 BIS: 5.7.2003 BESCHENIGT 2.4.2003 DER GEMEINDESCHEISER: STV.: MARTIN TOGGWEIER

VON DER EINWOHNERGEMEINDE-VERSAMMLUNG BESCHLOSSEN

AM: 15.12.2003 DER GEMEINDEPRAESIDENT: DER GEMEINDESCHEISER:

BRUNO WERDER ROLAND BRITT

PUBLIZIERT IM AMTSBLATT:

2. PUBLIKATION NR.: VOM: 9./16.1.2004 ZIFFER:

VOM: 9.1.2003 BIS: 28.1.2004 BESCHENIGT 5.1.2004 DER GEMEINDESCHEISER: ROLAND BRITT

VOM REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG GENEHMIGT

REGIERUNGSRAT 06. APR. 2004

## LEGENDE

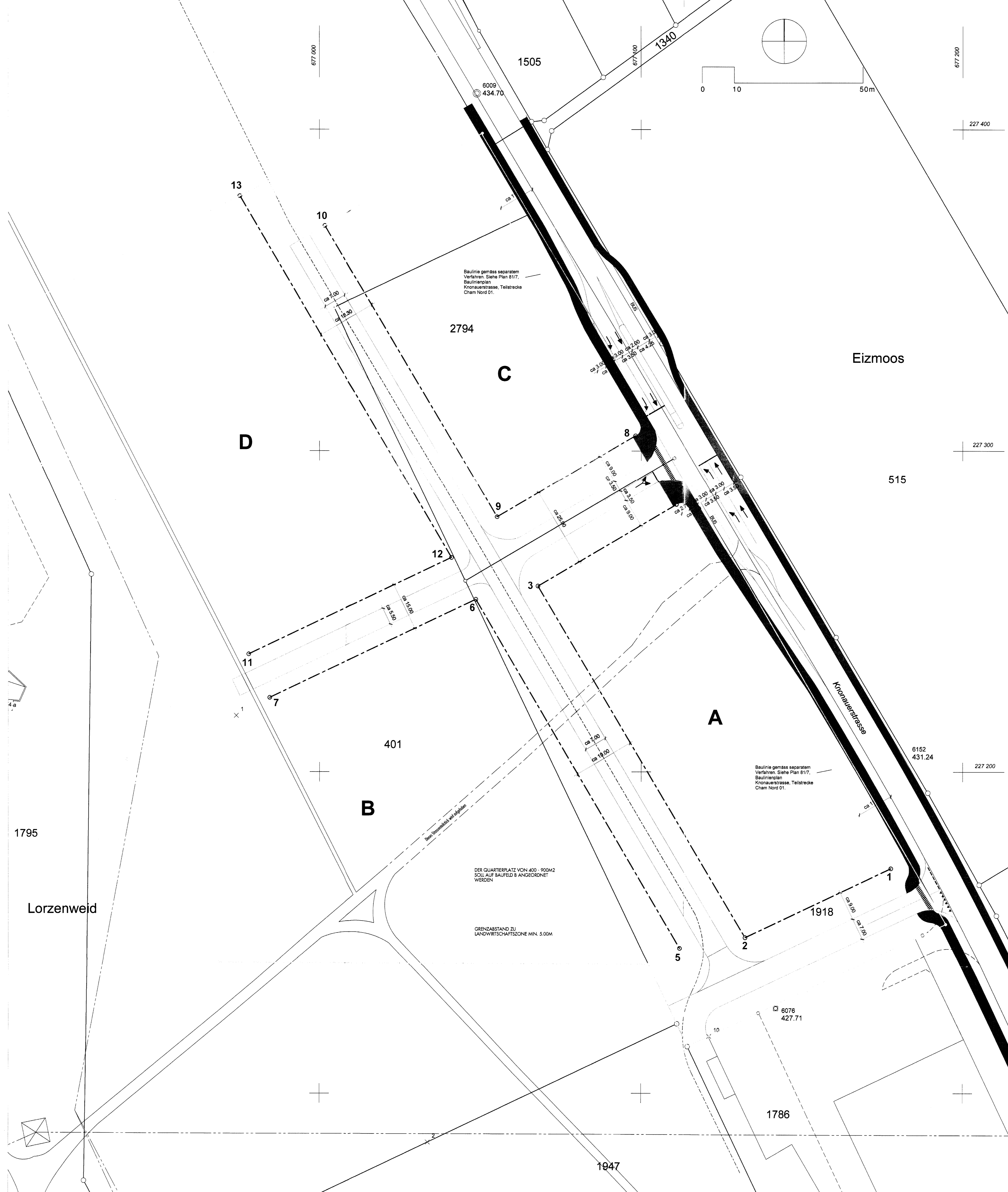
### Genehmigungsinhalt

--- neue, zu genehmigende Baulinie

### Informationsinhalt

- Koordinaten-Punkte
- Perimeter
- A Boufelder A - D
- Vorprojekt Erschliessungsstrasse
- Achte leistungsfähiger Feinverleier für den öffentlichen Verkehr
- Vorprojekt Einbindung Kantonsstrasse (Motorisierter Verkehr)
- Vorprojekt Einbindung Kantonsstrasse (Langsamverkehr)
- BUS Vorprojekt Standort Bushaltestellen
- Plangrundlage Gesetz AG Gemeinderat vom 05.02.2002

Soweit dieser Baulinienplan keine abweichenden Bestimmungen enthält, gilt die jeweilige Bauordnung. Der Gemeinderat kann kleine Abweichungen bewilligen.



## I. BESTIMMUNGEN

**1. Nutzung**  
Cham Nord O1 wird schrittweise entwickelt. Ziel ist eine vielfältige Nutzung mit dem Hauptanteil Arbeitsplätze.  
Hauptanteil:  
Dienstleistung, Büro, Gewerbe  
Nebst:  
Wohnen, Kultur, Einkaufszentren, Restaurant, Hotel  
Mit der Nutzungsvereinbarung soll gesamthaft die angestrebte Nutzungsdurchmischung erreicht werden.

**2. Entwicklung / Kommission Cham Nord O1**  
Die Entwicklung von Cham Nord O1 wird aktiv gesteuert. Verantwortlich für die Steuerung und Koordination des Planungsprozesses (Weiterentwicklung des Leitbilds Cham Nord O1) ist die Kommission Cham Nord O1. Sie stellt die Qualität der nachhaltigen Entwicklung sicher. In Zusammenarbeit mit Behörden und Bauherrschaffen Sensibilisiert sie die Projekte effizient zur Bewilligung durch den Gemeinderat vor. Die Kommission wird vom Gemeinderat gewählt.

**3. Grundmuster als Qualitätskriterien**  
Als Qualitätskriterien für die nachhaltige Entwicklung von Cham Nord O1 dienen fixe Grundmuster, die verbindlich sind. (Ziff. II, nachfolgend)

**4. Geschosshöhe**  
Die Gebäudehöhe ist maximal 4 Geschosse (das entspricht max. 18.00 m Höhe). Um städtebauliche Akzente im Sinne des Leitbilds Cham Nord O1 zu setzen, können diese Begrenzungen überschritten werden, dies entspricht max. 24.00m Höhe. Um langfristig eine hohe Flexibilität zu ermöglichen, sind grosse Geschosshöhen in Abweichung zu Art. 42 Abs. 2 der Bauordnung erwünscht.

**5. Dachformen**  
Die Dachformen sind frei

**6. Anordnung der Baukörper**  
Die Anordnung der Baukörper ist lediglich durch die Baulinien begrenzt und hat sich nach dem Leitbild Cham Nord O1 zu richten.

**7. Parkierung**  
7.1 Grundidee  
Die Bebauungsgruppen werden je nach Kapazität der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen freigegeben.  
1. Etappe mit bestehendem Strassennetz (Stand 2003)  
2. Etappe bei Realisierung von Baukriterien: Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im bestehenden Strassennetz (Dotierung resp. Pflanzung auf der Zuger-, Sisser-, Kronger- und Luzernerstrasse oder Ausbau Knoten: Untereisenstrasse, nachweisbare Einbahn durch Eröffnung Ad etc.)  
Weitere Etappen im Gleichschritt mit der Realisierung des Komplexkonzeptes und unter Berücksichtigung des jeweiligen Entwicklungsstandes durch die Realisierung des öffentlichen Verkehrs.  
Das gemeindliche Parkplatzreglement gilt subsidiär.

**7.2 Parkplatzberechnung**  
Die Anzahl der Parkplätze werden nach der Fahrgastzahl gemäss Punkt 8.1 im Verhältnis zur Verkehrserzeugung je Parkplatz bestimmt. Werden Massnahmen zur Reduktion der Verkehrserzeugung pro Parkplatz angewandt, kann um das Mass der Beeinträchtigung die Parkplatzzahl erhöht werden. Wenn das Fahrgastmodell keine Anwendung findet, gilt das gemeindliche Parkplatzreglement.

**7.3 Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement**  
Ständige Parkplätze auf dem Areal - ausser jenen für die Bewohner - sind zu bewirtschaften. Zur Förderung der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velo und des Zufussgehens ist die Bewirtschaftung mit einem aktiven Mobilitätsmanagement zu verbinden.

**8. Fahrgastzahlen**  
8.1 Prinzip für fixe Anzahl Ausfahrten  
In Abhängigkeit von den Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen gemäss Punkt 7.1 werden die erlaubten Ausfahrten in den Spitzenstunden festgelegt:  
1. Etappe: max. 110 Ausfahrten / h  
2. Etappe: max. 150 Ausfahrten / h (entspricht 1. Etappe + 40 Ausfahrten).  
Weitere Etappen gemäss Punkt 7.1.

**8.2 Regelung Abendspitzenstunden**  
Das Fahrgastkommen wird durch Komplexbewirtschaftung dynamisch in Abhängigkeit von der momentanen Belastungssituation des öffentlichen Strassennetzes gesteuert. Die festgelegte Fahrgastzahl muss mit entsprechenden Mitteln kontrolliert und eingehalten werden. Die Massnahmen sowie die Verfahren bei Nichterreichung müssen rechtlich gesichert sein.

**8.3 Regelung Morgenspitzenstunden**  
Das Fahrgastkommen wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements mittels tagszeitabhängigen Fahrgastzahlen für anlaufende Fahrzeuge geregelt. Die Massnahmen sowie die Verfahren bei Nichterreichung müssen rechtlich gesichert sein.

**8.4 Voraussetzungen**  
Schrittweise mit Inbetriebnahme der 1. Etappe der Stadtbahn Zug sind die Massnahmen zur Steuerung des Fahrgastkommens einzuführen, sofern der Regierungsrat diesbezüglich auf § 12 Abs. 2 lit a EG USG Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und Objekte mit hohen Verkehrsaufkommen erlassen hat.

## II. FIXE GRUNDMUSTER

**1. Identifizierbares Quartier - Ein Zentrum und eine klare Grenze**  
Hohe Gestaltungsqualität und verdichtetes Bauen geben dem neuen Quartier eine identifizierbare räumliche Einheit.  
Das Quartier hat folgende Merkmale:  
• Ein räumliches Zentrum  
• Eine klar definierte Grenze (Strassen, Wald etc.)  
• Eine Ausdehnung von 300 - 500 Meter (Fuss-Minuten-Geldstund)  
• Eine gemischte Nutzung

**2. Ein Quartierplatz - Innen- und Aussenräume für die Gemeinschaft im Zentrum**  
Das Herz des neuen Quartiers ist ein attraktiver Platz. Dieser Platz ist Ausgangspunkt des neuen Quartiers, der sozialen und räumlichen Entwicklung.  
• Wichtige Funktionen für die Gemeinschaft haben beim Quartierplatz Priorität  
• Der Platz ist ca. 20 - 30 m lang und breit  
• Gebäude und Platz sind fussgängerfreundlich gestaltet

**3. Passiver Aussenraum - Zusammenhängende Gebäude**  
Die Gestaltung des öffentlichen Raums, von Strassen und Plätzen, hat zentrale Bedeutung. Die Aussenräume zwischen den Gebäuden haben eine klare Gestalt und sind räumlich definiert. Wo immer möglich sollen Gebäude miteinander verbunden werden. Attraktive Durchgänge, Auz und Einblicke garantieren eine hohe Durchlässigkeit der Gebäudeverbindungen.  
Freiräume, Wege und Böden sind im Quartier und mit der weiteren Umgebung ökologisch vernetzt. Sie realisieren auch das ökologische Ausgleich.

**4. Ein Netz von Strassen und Wegen - Fussgänger, Velo, Bus, Auto**  
Die Quartiererschliessung durch Fussgänger, Velo, öffentlichen und motorisierten Verkehr wird durch ein Netzwerk von Strassen und Wegen sichergestellt.  
Die Quartierstrassen werden so angelegt, dass sie nicht als Wegabkürzungen benutzt werden. Für Velos und Fussgänger sind die Gebäudeverbindungen möglichst durchlässig zu gestalten.  
Das Quartier hat bei Nutzungsbeginn mindestens eine Bushaltestelle. Die Verbindung des neuen Quartiers mit dem Ortskern und den Wohngebieten erfolgt mit attraktiven Fuss- und Velowegen.

**5. Integrierte Parkplätze - Kleine und gestrichelte Autoportalkplätze**  
Das Aussenraum darf nicht durch gestrichelte Parkplätze dominiert werden.  
Oberflächlich angeordnete Parkplätze müssen mit Bäumen etc. sorgfältig gestaltet werden und dürfen nicht direkt an der Quartierstrasse liegen. Kurzzeitparkplätze für Besucher dürfen entlang der Quartierstrasse angeordnet werden.

## III. ERLÄUTERUNGEN

**1. Planungsidee**  
Das Ziel der nachhaltigen Entwicklung wird durch einen Prozess angestoßen. Dieser Prozess ermöglicht die ökologische, soziale und langfristige Qualitätserhaltung eines kollektiven Quartiers aus verschiedenen Bauvorgehen. Der Zyklus von Planung, Ausführung, Diagnose, Verbesserung wird von der Kommission Cham Nord O1 geleitet.

**2. Variable Grundmuster**  
Neben den fixen Grundmustern werden nach Bedarf von der Kommission variable Grundmuster erarbeitet und weiterentwickelt. Sie definieren die angestrebte, nachhaltige Qualität der konkreten Gestaltung von Gebäuden und Aussenräumen. Die Grundmuster sind nicht formal oder methodisch definierte Vorgaben, sondern qualitative, die je nach Situation räumlich und gestalterisch verschieden interpretiert werden können.

**3. Arbeits- und Kommunikationsmittel**  
Diagnosekarte und Leitbild sind für die Kommission verbindliches Arbeits- und Kommunikationsmittel. Sie koordiniert und initiiert die Bau- und Unterhaltungsarbeiten in Cham Nord O1.  
Mit dem Leitbild (Leitbild Cham Nord O1) zeigt die Kommission wie die fixen Grundmuster räumlich umgesetzt werden sollen. Bevor mit der Erschliessung eines neuen Gebiets begonnen wird, muss ein Leitbild erstellt werden.

**4. Vertikale Regelungen**  
Neben den gesetzlichen Vorgaben sind vertikale Regelungen mit den Grundeigentümern und Bauherrschaffen über Planungskosten, Erschliessungskosten, Landabstraktionen etc. anzustreben.