KANTON ZUG / GEMEINDE CHAM

BEBAUUNGSPLAN CHAM NORD 01

GS-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

VOM GEMEINDERAT BESCHLOSSEN	AM: 29.4.2002	DER GEMEINDEPRAESIDENT: HEINZ WYSS	DER GEMEINDESCHREIBER: I.V. 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 :
1. OEFFENTLICHE AUFLAGE AUF DER GEMEINDEKANZLEI	VOM 6.6.2003	BIS 5.7.2003	BESCHEINIGT 2.6.2003 DER GEMEINDESCHREIBER-STV. : MARTIN TOGGWEILER
VON DER EINWOHNERGEMEINDE-VERSAMMLUNG BESCHLOSSEN	AM.: 15.12.2003	DER GEMEINDEPRAESIDENT: BRUNO WERDER	DER GEMEINDESCHREIBER: ROLAND BRITT
PUBLIZIERT IM AMTSBLATT:	2. PUBLIKATION	NR.:	VOM : 9./16.1.2004 ZIFFER :
2. OEFFENTLICHE AUFLAGE AUF DER GEMEINDEKANZLEI	VOM 9.1.2003	BIS 28.1.2004	BESCHEINIGT 5.1.2004 DER GEMEINDESCHREIBER: ROLAND BRITT
VOM REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG GENEHMIGT	AM : REGIERUNGSRAT 06. APR. 2004 DES KANTONS ZUG		

LEGENDE

Genehmigungsinhalt

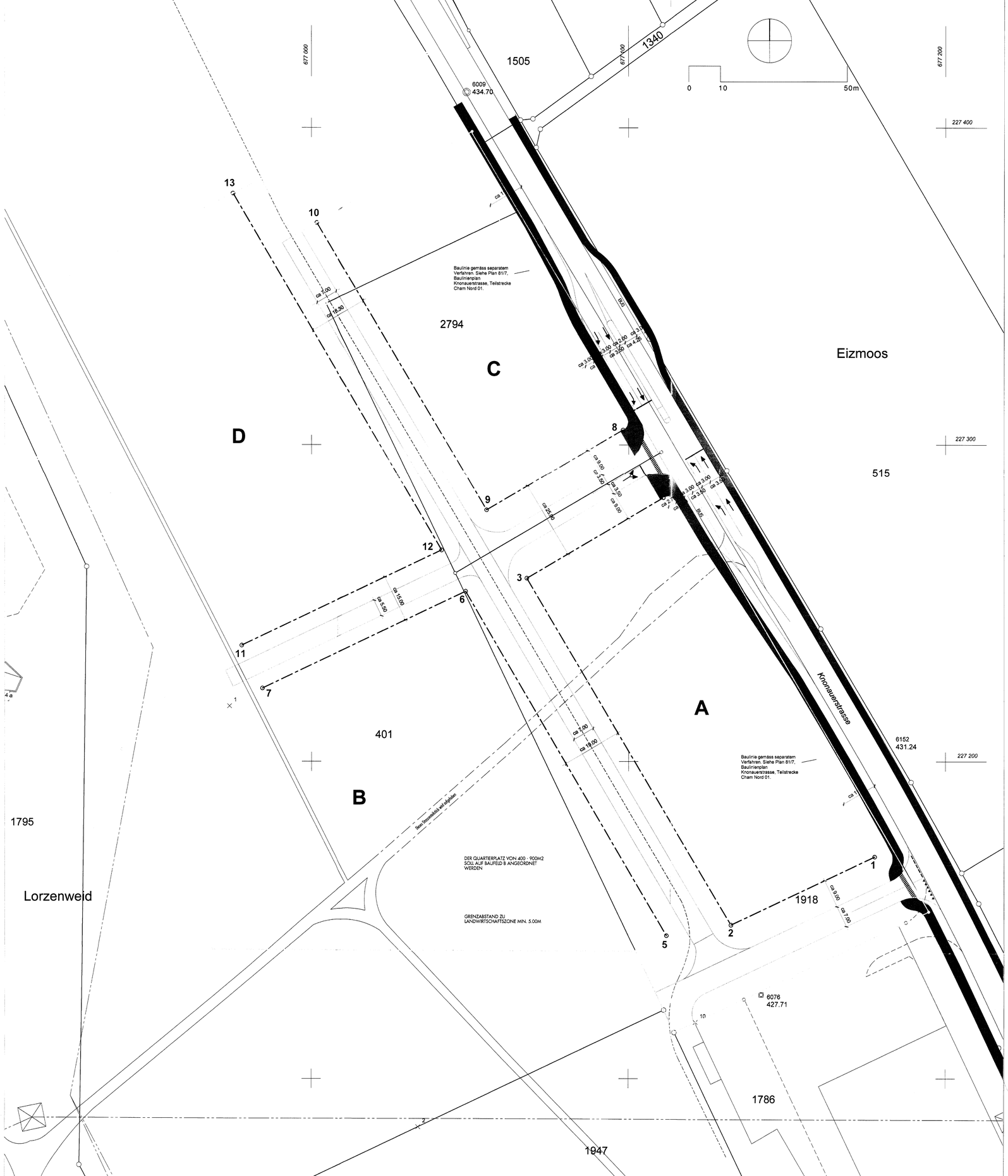
- neue, zu genehmigende Baulinie

Informationsinhalt

- Koordinaten-Punkte
- Perimeter
- A — Baufelder A - D
- Vorprojekt Erschliessungsstrasse
- Achse leistungsfähiger Feinverteiler für den öffentlichen Verkehr
- Vorprojekt Einmündung Kantonsstrasse (Motorisierter Verkehr)
- Vorprojekt Einmündung Kantonsstrasse (Langsamverkehr)
- BUS — Vorprojekt Standort Bushaltestellen
- Plangrundlage Geetzi AG Geometer Baar 05.02.2002

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

TEAMverkehr. oscar merlo, Verkehrsingenieurbüro, Hünenbergerstrasse 5, 6330 Cham, Tel. 041 783 27 33, Fax 041 783 27 34
Steinmann & Rey, Dipl. Architektinnen ETH/SIA, Schulstrasse 2, 4436 Oberdorf, Tel. 061 961 92 40, Fax 061 961 92 46



I. BESTIMMUNGEN

1. Nutzung
Cham Nord 01 wird schrittweise entwickelt. Ziel ist eine vielfältige Nutzung mit dem Hauptanteil Arbeitsplätzen.

Hauptanteil:
Dienstleistung, Büro, Gewerbe

Mitanteil:
Wohnen, Kultur, Einkaufsladen, Restaurant, Hotel

Mit der Nutzungsverteilung soll gesamthaft die angestrebte Nutzungsdurchmischung erreicht werden.

2. Entwicklung / Kommission Cham Nord 01
Die Entwicklung von Cham Nord 01 wird aktiv gestaltet. Verantwortlich für die Steuerung und Koordination des Planungsprozesses (Weiterentwicklung des Leitbildes Cham Nord 01) ist die Kommission Cham Nord 01. Sie stellt die Qualität der nachhaltigen Entwicklung sicher. In Zusammenarbeit mit Behörden und Bauherrschaften bereitet 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 01 dienen fixe Grundmuster, die verbindlich sind. (Ziff. II. nachfolgend)

4. Geschosszahl
Die Gebäudehöhe ist maximal 4 Geschosse, dies entspricht max. 18.00 m Höhe. Um städtebauliche Akzente im Sinne des Leitbildes Cham Nord 01 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 01 zu richten.

7. Parkierung
7.1 Grundsatz
Die Bebauungsetappen werden je nach Kapazität der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen freigegeben:
1. Etappe mit bestehendem Strassennetz (Stand 2003)
2. Etappe bei Realisierung von flankierenden Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im bestehenden Strassennetz (Dosierung resp. Pförtnerung auf der Zuger-, Sinser-, Knonauer- und Luzernerstrasse oder Ausbau Knoten Untermühlestrasse, nachgewiesene Entlastung durch Eröffnung A4 etc.).
Weitere Etappen im Gleichschritt mit der Realisierung des Kammerkonzeptes und unter Berücksichtigung des jeweiligen Erschliessungsgrades durch den öffentlichen Verkehr.
Das gemeindliche Parkplatzreglement gilt subsidär.

7.2 Parkplatzberechnung
Die Anzahl der Parkplätze werden nach der Fahrtenzahl 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 Beeinflussung die Parkplatzzahl erhöht werden. Wenn das Fahrtenmodell keine Anwendung findet, gilt das gemeindliche Parkplatzreglement.

7.3 Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement
Sämtliche Parkplätze auf dem Areal – ausser jenen für die Bewohner – sind zu bewirtschaften. Zur Förderung der Benützung der der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos und des Zufussgehens ist die Bewirtschaftung mit einem aktiven Mobilitätsmanagement zu verbinden.

8. Fahrtenaufkommen
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 Fahrtenaufkommen wird durch Rampenbewirtschaftung dynamisch in Abhängigkeit von der momentanen Belastungssituation des öffentlichen Strassennetzes gesteuert. Die festgelegte Fahrtenzahl muss mit entsprechenden Mitteln kontrolliert und eingehalten werden. Die Massnahmen sowie die Verfahren bei Nichteinhaltung müssen rechtlich gesichert sein.

8.3 Regelung Morgenspitzenstunden
Das Fahrtenaufkommen wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements mittels tageszeitabhängigen Parkgebühren für einfahrende Fahrzeuge geregelt.
Die Massnahmen sowie die Verfahren bei Nichteinhaltung müssen rechtlich gesichert sein.

8.4 Voraussetzungen
Spätestens mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe der Stadtbahn Zug sind die Massnahmen zur Steuerung des Fahrtenaufkommens einzuführen, sofern der Regierungsrat dannzumal gestützt auf § 12 Abs. 2 lit a EG USG Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und Objekte mit hohem 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 - 600 Meter (Fünf Minuten Gehdistanz)
- 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. Positiver 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, Aus- und Einblicke garantieren eine hohe Durchlässigkeit der Gebäudestrukturen.
Freiräume, Wege und Bauten sind im Quartier und mit der weiteren Umgebung ökologisch vernetzt. Sie realisieren auch den ökologischen Ausgleich.

4. Ein Netz von Strassen und Wegen - Fussgänger, Velo, Bus, Auto
Die Quartiererschliessung durch Fussgänger, Velo, öffentlichen und motorisiertem 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 Gebäudestrukturen 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 gestaltete Autoparkplätze
Der Aussenraum darf nicht durch grossflächige Parkplätze dominiert werden.
Oberflächig 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. ERLAEUTERUNGEN

1. Planungsidee
Das Ziel der nachhaltigen Entwicklung wird durch einen Prozess angesteuert. Dieser Prozess ermöglicht die allmähliche Entstehung und langfristige Qualitätserhaltung eines kohärenten Quartiers aus verschiedenen Bausteinen. Der Zyklus von Planung, Ausführung, Diagnose, Verbesserung wird von der Kommission Cham Nord 01 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 metrisch 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 inizitiert die Bau- und Unterhaltsarbeiten in Cham Nord 01.

Mit dem Leitbild (Leitbild Cham Nord 01) 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. Vertragliche Regelungen
Neben den gesetzlichen Vorgaben sind vertragliche Regelungen mit den Grundeigentümern und Bauherrschaften über Planungskosten, Erschliessungskosten, Landabtretungen etc. anzustreben.