

Echoraum «Raum Luzernertor», 23. Oktober 2024 Zusammenfassung des Informationsteils und der Rückmeldungen

1. Zusammenfassung Informationsteil

1.1 Begrüssung und Vorgeschichte

Stadtpräsident Jürg Aebi begrüsst die rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Echoraums «Raum Luzernertor». Er zeigt den Perimeter des Kantonsstrassenprojekts (Kantons Luzern), der Aufwertung des Freiraums, des Wegnetzes und der Hildisriederstrasse auf. Er weist auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten hin und betont das gemeinsame Ziel von Stadt und Kanton: Das Strassen- und das Freiraumprojekt sollen ein stimmiges Ganzes bilden mit einer zweckmässigen und sicheren Verkehrslösung und einer Freiraumgestaltung, die das Ortsbild in Wert setzt und attraktive Wege und Aufenthaltsorte bietet. Christian Stofer, Stadtrat Ressort Infrastruktur, geht kurz auf die Vorgeschichte der beiden Projekte ein, namentlich auf den Wettbewerb zu den Eingangspforten Sempach aus dem Jahr 2020, dessen Siegerprojekt die Basis für die vorliegenden Umgestaltungsprojekte bildet. Er zeigt auf, dass mit dem Siegerprojekt als Grundlage und den zahlreichen übergeordnete Vorgaben, insbesondere betreffend Kantonsstrasse vieles schon vorgegeben ist und die Spielräume in den beiden Projekten relativ eng sind. Für den Stadtrat ist der heutige Echoraum wichtig, um Informationen aus der Bevölkerung zu gewinnen, um seitens der Stadt Sempach im Rahmen der Vernehmlassung zum Vorprojekt eine fundierte Vernehmlassungsantwort zu verfassen und einzugeben.

Pius Suter begrüsst die Anwesenden seitens des Kantons Luzern. Er nennt die wichtigsten Defizite der heutigen Kantonsstrasse. Die «Sanierung der Schulhauskurve» hat für den Kanton hohe Priorität. Das Projekt ist im «Topf A» des Bauprogramms für Kantonsstrassen 2023 – 2026 aufgeführt.

1.2 Der Raum Luzernertor aus historischer Sicht

Stadtarchivar André Heinzer zeigt anhand historischer Ansichten wie sich das Luzernertor von einem Element der abweisenden, auf Verteidigung ausgerichteten Stadtmauer und zu einem Ort des Ankommens verändert hat. Der Äbersmoosbach war im Mittelalter Teil der Verteidigungsanlage.

1.3 Projektentwicklung

Tino Buchs, Leiter des Planungsteams und Verfasser des Siegerprojekts aus dem Jahr 2020, nennt die Ziele der beiden im «Raum Luzernertor» zusammengefassten Projekte: Eine angemessene Anbindung des Städtlis, die Schaffung eines öffentlichen Raums für die Bevölkerung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit, ein attraktives, öffentliches Wegnetz und die ökologische und biodiverse Aufwertung des Freiraums. Er zeigt, welche Prinzipien das Siegerprojekte prägten (umlaufender Grüngürtel mit öffentlichem Wegsystem, kompakte Strasse eingebettet in grosszügigen Grünraum mit wenig Versiegelung) und für den aktuellen Stand der beiden Vorprojekte zur Strasse und zum Freiraum den Leitfaden bilden. Mit der Konkretisierung und dem Abgleich kantonaler und kommunaler Anforderungen sind weitere Themen, wie die Öffnung des Äbersmoosbachs und die Anpassungen der Zufahrt zur Stadtschule hinzugekommen.

1.4 Umgestaltung Kantonsstrasse

Der vom Kanton Luzern beauftragte Planer Hanspeter Käppeli stellt den Zwischenstand des Vorprojekts zur Umgestaltung der Kantonsstrasse vor. Er zeigt die Defizite der heutigen Strassenanlage auf, geht auf die Verkehrsbelastungen ein und nennt die zahlreichen Gesetze und Normen, welche es bei der Umgestaltung der Kantonsstrasse zu berücksichtigen gilt. Wichtige Elemente des Vorprojekts:

Mindestens 2 m breite Trottoirs, Fussgängerstreifen mit Schutzinseln und guten Sichtverhältnissen.

Durchgezogene Trottoirs bei allen Einmündungen (=Trottoirüberfahrten), auf denen die Fussgänger Vortritt haben. Ein Radstreifen bergwärts, talwärts Velos im Mischverkehr (geringe Geschwindigkeitsdifferenz infolge Längsneigung).

Ein Mehrzweckstreifen vor dem Luzernertor als Ein- und Abbiegehilfe für Velos und Autos

Hindernisfreie Bushaltestellen in Form von Fahrbahnhaltestellen mit einem dazwischen liegenden

Grünstreifen. Die Verkehrssimulation zeigt, dass sich der Rückstau hinter einem haltenden Bus nach seiner Wegfahrt rasch auflöst.

Die Fussgängerschutzinseln und der Radstreifen führen zu einer Verbreiterung der Strasse. Dazu muss die Schulhausmauer etwas zurückversetzt werden.

1.5 Aufwertung Freiraum, Wegnetz

Tino Buchs stellt die Aufwertung des Freiraums mit neuem das Wegnetz, die Aufwertung des Freiraums und die Umgestaltung der Hildisriederstrasse vor (vgl. Gestaltungsplan):

Ein neuer Weg führt vom Hexenturm durch den Grünraum, vorbei am Luzerner Tor entlang des renaturierten Äbersmoosbachs bis zum See. Die neuen, sicheren Schulwegverbindungen führen über Fussgängerstreifen mit Mitteleinseln zum Schulhaus. Diese liegen etwas versetzt zu den Wegen, um zu verhindern, dass Kinder direkt auf die Strasse springen.

Der Äbersmoosbach wird zwischen dem Luzernertor und dem See offengelegt und naturnah gestaltet.

Davon ausgenommen ist der Bereich der Seevogtei, wo der Bach unterirdisch geführt wird. Auslöser für die Bachöffnung ist die übergeordnete Gesetzgebung (Bundesgesetz), welche bei Infrastrukturvorhaben verlangt, dass eingedolte Gewässer wenn möglich offen zu führen sind. Der Weg vom Hexenturm zum See führt dem Bach entlang.

Der Vorbereich des Luzernertors bietet eine hohe Aufenthaltsqualität, beispielsweise mit Sitzelementen, Pflanzgefässen und einem Brunnen. Die Fussgänger haben auf der Trottoirüberfahrt Vortritt.

Die Kreuzkapelle erhält neben der Strasse etwas mehr Raum und eine direkte Wegverbindung zum Hexenturm.

Die Mauer des Schulhauses wird zurückversetzt und die Schulhausterrasse mit Bäumen bepflanzt. In der Schulhausterrasse werden neben dem Zugang zum Schulhaus die neue Buswartehalle und Toilettenanlage integriert.

Auf der Hildisriederstrasse wird die Fahrbahn etwas verengt, um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren, querlaufende, ebenerdige Bänder zeigen den Quartiercharakter der Strasse an. Der gewonnene Raum wird für Parkplätze und Bäume genutzt.

Der Freiraum zwischen Hexenturm, Luzernertor und Kreuzkapelle wird durch Obstbäume geprägt, in Anlehnung an die das Ortsbild prägenden Obsthaine, welche früher das Städtli umgaben.

2. Ergebnisse der Gruppendiskussion

2.1 Aufgabenstellung

Die Teilnehmenden des Echoraums diskutieren in Gruppen von 7 bis 9 Personen, wie sie den Zwischenstand der Vorprojekte zur Kantonsstrasse und zum Freiraum einschätzen. Sie notieren auf grüne Karten, was ihnen an der Umgestaltung der Kantonsstrasse, am Freiraum und am Wegnetz / Hildisriederstrasse gefällt und auf orange Karten, wo sie bei diesen Themen Vorbehalte haben. Die Karten werden bei den drei «Marktständen» Kantonsstrasse, Freiraum und Wegnetz / Hildisriederstrasse auf grosse Pinnwände montiert und Karten ähnlichen Inhalts gruppiert.

Die Teammitglieder an den Marktständen fassen anschliessend für alle Teilnehmenden die häufig genannten Themen an ihren Ständen zusammen. Die Moderatorin greift verschiedene Themen auf und holt dazu Rückmeldungen beim Team oder den Vertretern von Stadt und Kanton ein.

2.2 Rückmeldungen zur Umgestaltung der Kantonsstrasse

Das gefällt:

- Fussgängerstreifen mit Inseln (5) und mehr Abstand zur Kurve (1)
- Bushaltestelle auf Fahrbahn bewirkt Temporeduktion und bringt mehr Sicherheit (5)
- Velostreifen aufwärts (5), Verzicht auf Radspur abwärts ist o.k.
- Abbiegehilfe ins Städtli (2)
- Breitere und übersichtlichere Strasse

Vorbehalte:

- Fehlende Busbucht (7), ohne Busbucht Rückstau insbesondere ins Städtli (3)
- Bushaltestelle verschieben auf Höhe Parkplatz (3)
- Zufahrt Schulhaus muss gewährleistet sein (4)
- Laubbäume auf Schulhausterrasse machen Fahrbahn gefährlich (1)
- Trottoir vor Luzernerter (Querung Stadtstrasse) gefährlich (4)
- Ausfahrt aus Städtli bietet zu wenig Fahrzeugen Platz (5)
- Ein- und Ausfahrt Hildisriederstrasse (4), Kreisel statt Einmündung (1)
- Kein Radstreifen bergab (2), fehlende Veloparkplätze (2)
- Einfahrt Parkplatz Seevogtei wird enger, Folgen für Cars (2)
- Einfahrt Städtli wird abgelehnt, da Präjudiz für Einbahnsystem (1)
- Blumenbeet auf Kantonsstrasse (1)

Anregungen / Frage:

- Temporegime ungeklärt T30 oder T50? Wunsch nach Tempo 30 (8)
- Kapelle verschieben (3)
- Busbucht statt Fahrbahnhaltestelle würde mehr Sicherheit bringen (2)
- Wieso keine Umfahrung (2)? Wenn keine Überführung, warum keine Unterführung?
- Wird sich mit der Umgestaltung der Verkehr beruhigen?
- Dauer des Umbaus und Verkehrsführung? Verkehrsdienst als Alternative zu Umbau
- Kosten?

Stellungnahmen Team und Kanton

- Busbucht versus Fahrbahnhaltestelle, Verschieben Bushaltestelle (P. Suter): Die Vorbehalte gegenüber einer Fahrbahnhaltestelle sind bekannt und wurden bereits anlässlich des Wettbewerbs 2020 geäussert. Die Verkehrssimulation zeigt, dass die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss gering sind. Punkto Verkehrssicherheit und Ortsbild hat die Fahrbahnhaltestelle klar Vorteile. Der Kanton wird die Frage aber nochmals anschauen. Ein Verschieben der Haltestelle würde längere Wege bedeuten und die Attraktivität des öV schwächen. Der heutige Standort ist optimal, das soll so bleiben.
- Tempo 30 oder Tempo 50 (P. Suter): Gegenwärtig ist im Kanton eine Volksinitiative gegen T30 auf Kantonsstrassen hängig, welche voraussichtlich im ersten Semester 2025 zur Abstimmung gelangt. Auf die Dimensionierung des Strassenraums der «Schulhauskurve» hat die Frage Tempo 30 oder Tempo 50 keinen Einfluss. Die Schulhauskurve kann nur mit einer reduzierten Geschwindigkeit befahren werden.
- Kein Radstreifen abwärts, Veloparkplätze (HP. Käppeli, T. Buchs): Bergab ist die Führung der Velofahrende im Mischverkehr eine gute Lösung (kleinere Geschwindigkeitsdifferenz). Ein

Radstreifen talwärts würde nochmals 1.8 m zusätzlichen, versiegelten Strassenraum erfordern. Bei den Bushaltestellen sind Veloparkplätze vorgesehen.

- Ein- und Ausfahrt Luzernertor (HP. Käppeli, T. Buchs): Die Verkehrslösung für die Kantonsstrasse mit der Abbiegehilfe vor dem Luzernertor ist mit allen diskutierten Verkehrsführungen im Städtli kombinierbar. Die Trottoirüberfahrt ist bei korrekter Ausgestaltung wie geplant eine sichere Lösung. Die Fussgänger haben Vortritt. Die genaue Wegführung im Freiraum wird hinsichtlich allfälliger Konflikte im Übergang auf die Kantonsstrasse überprüft.
- Ein- und Ausfahrt Hildisriederstrasse (HP. Käppeli): Auf der Hildisriederstrasse gilt weiterhin Gegenverkehr. PW haben mit der Ein- und Ausfahrt kein Problem, Lastwagen in Richtung Städtli / Sempach Station fahren links zum Kreisel Hültschern und wenden dort. Die Durchfahrt der Feuerwehr ist gewährleistet.
- Finanzierung Kantonsstrasse, Verkehrsdienst als Alternative zu Umgestaltung (P. Suter): Der Kantonsrat hat der Dienststelle vif den Auftrag gegeben, die Umgestaltung zu planen. Der Einsatz des Verkehrsdienstes als Dauerlösung kommt für den Kanton nicht in Frage. Die Finanzierung der Kantonsstrasse geht zu 100% zu Lasten des Kantons Luzern. Die Realisierung ist ab ca. 2029 (frühesten möglichen Termin) vorgesehen.

2.3 Rückmeldungen zur Umgestaltung Aufwertung des Freiraums

Das gefällt:

- Schöne Gestaltung (4)
- Renaturierung der Bäche, Offenlegung Äbersmoosbach, Kombination Bach, Weg, Bänkli, Bäume (3)
- Bäume (1)

Vorbehalte:

- Zu viele Bäume (5), diese verdecken die Sicht aufs Städtli (2)
- Nutzen eines «Aufenthaltsraums» vor dem Städtli (2)
- Sicherheitsbedenken zur Offenlegung des Äbersmoosbachs betreffend Kinder (6)
- Bachöffnung verkleinert den Spielplatz Seevogtei (3)
- Restwassermenge im Sommer zu klein (1)
- Öffnung Mülibach fragwürdig (4)
- Gefahrenstelle Luzernertor (1, vgl. Wegnetz und Kantonsstrasse)
- Visualisierungen sind realitätsfremd (1)
- Kosten (1)

Stellungnahmen Team

- Bepflanzung, Obsthain (T. Buchs): Entlang des Äbersmoosbachs sind Weichgehölze und Wildstauden vorgesehen, welche einer natürlichen Ufervegetation entsprechen. Der Obstgarten war bereits Bestandteil des Wettbewerbsprojekts. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung wird die genaue Platzierung und die Anzahl der Bäume überprüft. Entlang der Schulhausterrasse werden in Anlehnung an das historische Vorbild Bäume um das Schulhaus gepflanzt.
- In der weiteren Bearbeitung werden die Sicherheitsaspekte um die Öffnung des Äbersmoosbachs vertieft geprüft.
- Die Öffnung des Mülibachs wäre grundsätzlich möglich. Anders als beim Äbersmoosbach besteht beim «Mülibach» aber keine gesetzliche Verpflichtung, das Gewässer offen zu führen. Das Vorprojekt wird aktuell ohne Öffnung des Mülibachs geplant.
- Die Visualisierungen wurden auf der Basis eines 3D-Modells und von Fotos aufgebaut und bilden die realen Grössenverhältnisse ab.

Weil sich aus dem Karten kein klares Stimmungsbild zur Öffnung des Äbersmoos und zum Bepflanzungskonzept ablesen lässt, führt die Moderatorin spontan zwei nicht-repräsentative und unverbindliche Konsultativabstimmungen durch:

- Öffnung Äbersmoosbach: 40 Personen stimmen einer Freilegung des Bachs zu, 20 Personen sind dagegen.
- Bepflanzungskonzept: 26 Personen sprechen sich für den aktuellen Vorschlag aus. 21 Personen würden eine andere Gestaltung bevorzugen.

2.4 Rückmeldungen zum Wegnetz und zur Umgestaltung der Hildisriederstrasse

Das gefällt:

- Wegnetz insb. Verbindung Hexenturm – See (7)
- Beruhigung und gestalterische Aufwertung Hildisriederstrasse (4)

Vorbehalte:

- Hildisriederstrasse zu schmal für den Anlieferverkehr (6), zu eng, dadurch gefährlich (2)
- Fussweg zum See mit Konfliktstelle bei Ein-/Ausfahrt Luzernertor (5)
- Fussweg bei Kapelle sollte direkt in den Fussgängerstreifen münden (4)
- Negative Folgen für das Gewerbe (Bauzeit, Parkplätze) (4)
- Zufahrt Stadtweiher muss möglich bleiben (2)
- Wie mit dem Velo zum Stadtschulhaus? (1)
- Hexenturm im Grünen nicht zweckmässig (1)
- Schulweg im Luzernertor sehr eng (1)
- Zu viele Wege (1), andere Wegführung zu See (1)

Stellungnahmen Team

- Breite Hildisriederstrasse (HP. Käppeli): Die Hildisriederstrasse wird etwas schmaler (Breite Fahrbahn neu 5 m, Bestand ca. 5.6 – 6.2 m). Zwei PW können bei Tempo 30 problemlos kreuzen Ebenfalls ist der Begegnungsfall LW/PW ($v=20$ km/h) abgedeckt. Der Fall LW/LW, ein Begegnungsfall, der sehr selten auftritt, beansprucht einen Teilbereich des Gehwegs (üblich in T30-Zonen wie vorliegend).
- Konfliktstelle Luzernertor vgl. Kantonsstrasse (Beantwortung siehe unter Punkt «Kantonsstrasse»)
- Direkter Weg zum Fussgängerstreifen (T. Buchs): Der Weg vom Hexenturm zum Schulhaus wurde bewusst nicht direkt zum Fussgängerstreifen geführt. Die Kinder springen so nicht direkt auf die Strasse hinaus, sondern müssen ein paar Schritte der Strasse entlang gehen. Mit der Führung zur Kapelle wird zudem die Kapelle aufgewertet. Eine Reduktion des Versatzes wird geprüft.
- Hindernisfreiheit, Veloführung (T. Buchs): Der Gundolingerweg wird hindernisfrei ausgestaltet, wie alle Wege. Mit dem Velo fährt man ab der Kantonsstrasse auf die Schulhausterrasse. Auch alle anderen Fuss- und Velozugänge bleiben erhalten.

3. Was nehmen wir als Auftraggebende von diesem Abend mit?

Pius Suter bedankt sich für die rege Diskussion. Er hat für sich folgende Punkte notiert, die einer Vertiefung bedürfen:

- Die Frage Busbucht statt Fahrbahnhofstelle
- Die Frage nach Tempo 30
- Die Städtluzufahrt und allfällige Konflikte mit Zufussgehenden

Pius Suter betont auf eine Frage aus dem Publikum nochmals, dass die «Schulhauskurve» für den Kanton eine hohe Priorität hat und aktuell nicht die Gefahr besteht, dass das Projekt vom «Topf A» in den «Topf B» des Bauprogramms für Kantonsstrasse versetzt wird.

Christian Stofer bedankt sich ebenfalls für das Engagement der Teilnehmenden und weist darauf hin, dass der Echoraum für den Stadtrat eine wichtige Grundlage für seine Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung bildet. Er betont zudem die Bedeutung der Werkleitungen in der Kantonsstrasse, deren Erneuerung ebenfalls Bestandteil des Projektes sind. Christian Stofer stellt fest, dass die Aufwertung des Freiraums grundsätzlich positiv bewertet wird, dass aber die Umgestaltung der Hildisriederstrasse nochmals vertieft angeschaut werden sollte. Wichtig erscheint für Christian Stofer, das Fuder nicht zu überladen. Christian Stofer zeigt zum Abschluss das weitere Vorgehen mit den Meilensteinen des Kantonsprojekts und der Stadtprojekte auf (vgl. Präsentation).

