

Stadt Sempach

# Masterplan Luzernerstrasse

Schlussbericht, 20. August 2019



**Auftraggeber**

Stadt Sempach  
Stadtstrasse 8  
6204 Sempach

**Städtebau**

Van de Wetering Atelier für  
Städtebau GmbH  
Birmensdorferstrasse 55  
8004 Zürich  
Tel +41(0)44 245 46 09  
[www.wetering.ch](http://www.wetering.ch)

Han van de Wetering  
Carmen Baumann

**Verkehrsplanung**

B+S AG  
Weltpoststrasse 5  
Postfach 313  
CH-3000 Bern 15

Walter Schaufelberger  
Simon Rubi

**Titelbild**

[www.google.maps.ch](http://www.google.maps.ch)



## **Inhaltsverzeichnis**

1 Ausgangslage	6-7
2 Analyse & Handlungsansätze	8-17
3 Grobkonzept	18-23
4 Zielbild	24-33
4.1 Ausgewählte Variante Strassenraum	34-40
5 Regelwerk	41-47
6 Fazit & weiteres Vorgehen	48-49

## *Anhang*

A Varianten Strassenraum

B Kennzahlen Dichte



## **Ausgangslage**

In den Jahren 2016/17 wurde für die Gemeinde Sempach ein räumliches Leitbild (Stadtratsbeschluss vom 25.1.2018) erarbeitet. Darin wurden die Rahmenbedingungen sowie die künftigen räumlichen und thematischen Entwicklungsschwerpunkte definiert. Ein wichtiges Element des REK bilden die Haupteinfallsachsen Eicher- Rainer- und Luzernerstrasse, welche zu attraktiven Lebensadern mit einem angepassten, innerörtlichen Querschnitt entwickelt werden sollen. In der vorliegenden ortsbaulichen Studie soll die Haupteinfallsachse Luzernerstrasse genauer betrachtet werden.

## **Problemstellung**

Das Gebiet entlang der Luzernerstrasse weist eine eher geringe Dichte und verschiedene Gebäude aus den 1970er bis 1990er Jahre auf. Unter anderem aufgrund der guten ÖV-Erschliessung und im Zusammenspiel mit der Aufwertung des Strassenraumes wird in diesem Gebiet eine Weiterentwicklung angestrebt (Einwohnerpotenzial ca. 15–30 Einwohner).

Ein klarer Bezug zwischen Strasse und Bebauung ist in diesem Gebiet von zentraler Bedeutung. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen, im Erdgeschoss sind auch gewerbliche Nutzungen oder Dienstleistungen möglich. Wichtig ist die Sicherung bzw. Aufwertung der Querverbindungen für den Langsamverkehr.

## **Zielsetzung**

Mit einer ortsbaulichen Studie sollen die Grundlagen für die bauliche Entwicklung und für den künftigen Strassenraum geschaffen werden, auf deren Basis die Ortsplanungsrevision und die Festlegungen im Nutzungszonenplan und im Bauzonenreglement erfolgen kann. Die Quartierbevölkerung ist dabei frühzeitig in geeigneter Weise miteinzubeziehen.

## **Bearbeitungsperimeter**

Der Perimeter der ortsbaulichen Studie umfasst den Siedlungsraum entlang der Luzernerstrasse unterhalb des Schulhauses bis zum Feldmattquartier. Das Areal der Gärtnerei Gabriel bildet den Abschluss. Die drei angrenzenden Grundstücke (Parz. Nr. 878-880) im Gebiet Feldmatt werden ebenfalls in den Bearbeitungsperimeter einbezogen. Für diese sollen lediglich die Grundsätze betreffend Aussenraumgestaltung gelten. Ansonsten gelten die Bestimmungen gemäss einer Regelbauzone (Wohnzone B)

## **Vorgehen**

Die ortsbauliche Studie wird im Rahmen eines stadtinternen Workshop-Verfahrens erarbeitet. Dieses kann in die folgenden Hauptschritte unterteilt werden:

Schritt 1: Vorbereitung Workshop-Verfahren

Schritt 2: Durchführung Workshop-Verfahren

### Schritt 3: Planungsgrundlage für Ortsplanungsrevision

#### Projektorganisation

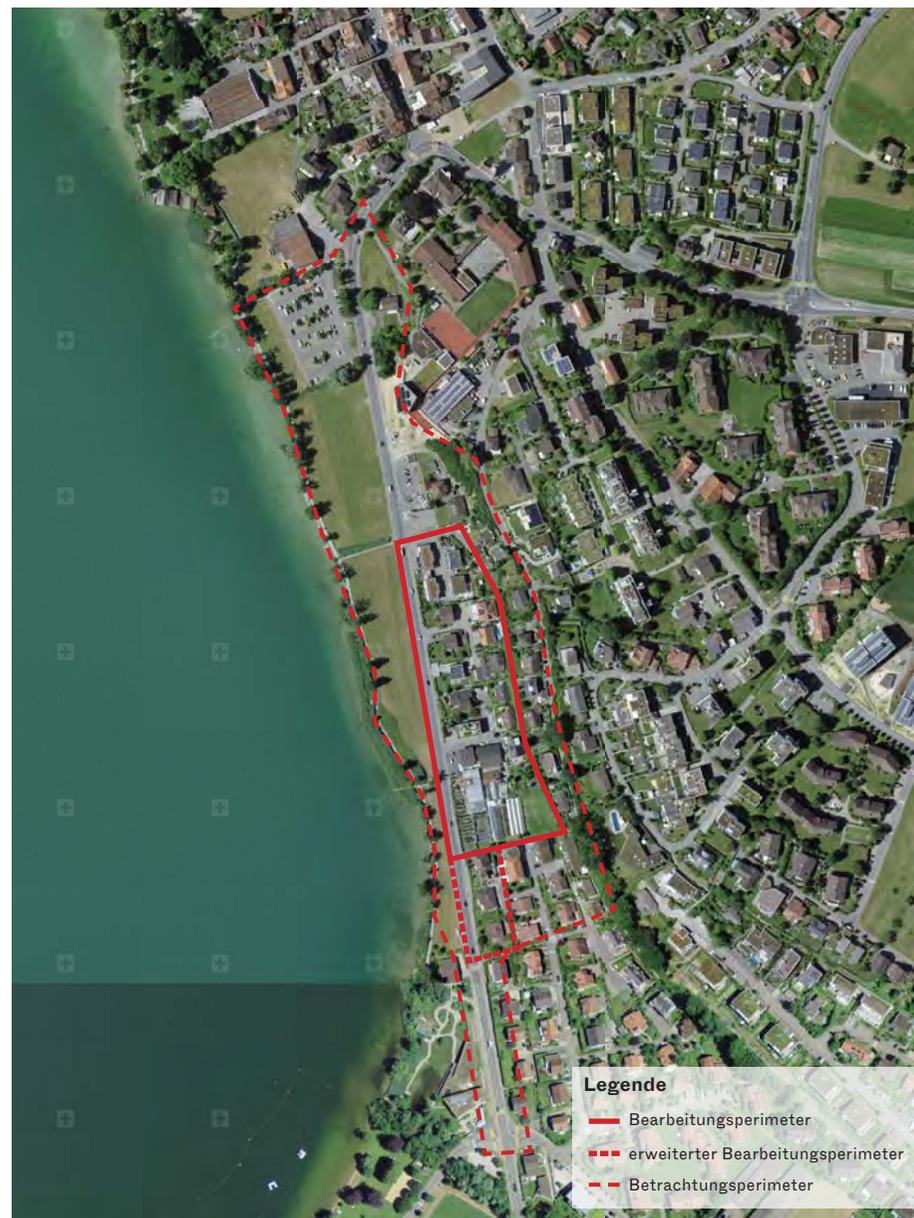
Die Erarbeitung des städtebaulichen Leitplans wurde durch eine ein Begleitgremium bestehend aus folgenden Teilnehmer/innen begleitet:

#### Begleitgremium

- Mary Sidler Stalder, Bauvorsteherin (Vorsitz)
- Daniel Scheuner, Fachexperte Architektur
- Christoph Fahrni, Fachexperte Landschaftsarchitektur
- Patrick Ambauen, Vertreter Altstadtkommission
- Lukas Bucher, Vertreter Natur- und Landschaftsschutz
- Rolf Meier, Leiter Bauamt
  
- Arthur Stierli, ecoptima ag
- Kevin von Wartburg, ecoptima ag

#### Planerteam

Das Planerteam Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH wird in verkehrstechnischen Fragen durch Walter Schaufelberger und Andreas Rubi von der B+S AG unterstützt



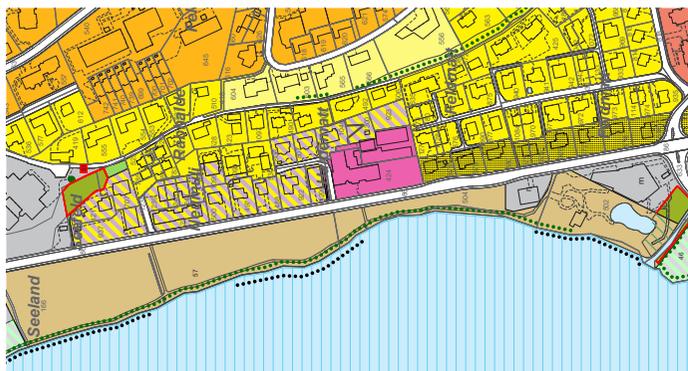
# 1

# Ausgangslage

Die nachfolgenden Rahmenbedingungen beschreiben die bestehende Ausgangslage der Studie Luzernerstrasse mittels den Merkmalen ortsbauliche Struktur, Erschliessung/Verkehr und Freiraum/Landschaft.

Die heutigen Regelungen sowie die Absichten des REK sollen als wichtige Hinweise ebenfalls in die nachfolgende Studie einfließen.

# Geltende Rahmenbedingungen



## Heutige Regelung

- 2-geschossige Wohn- und Arbeitszone entlang der Luzernerstrasse - AZ 0.5 - Lärmempfindlichkeitsstufe 3
- Dahinterliegend 2-geschossige Wohnzone - AZ 0.35



## Absichten REK

Als Entwicklungsziel gemäss REK wird entlang der Luzernerstrasse eine Korridorentwicklung mit zusätzlicher Verdichtung und Adressbildung zur Strasse angestrebt. Zum Teil sollen aktive Erdgeschosse ausgebildet werden. Der westlichste Abschnitt der Luzernerstrasse soll als Mischquartier weiterentwickelt und umstrukturiert werden. Die rückwärtig gelegenen Quartiere sollen als kleinstädtisches Wohnquartier weiterentwickelt und ergänzt werden.

## Ist-Situation - Merkmale Luzernerstrasse

### Ortsbauliche Struktur

- Die Einfamilienhausstrukturen entlang der Luzernerstrasse stammen im nördlichen Teil aus den 70er- und 80er-Jahren, während die EFH im südlichen Teil der Luzernerstrasse erst in den Jahren 1985 bis 2005 erbaut wurden.
- 1-2-geschossige Wohn- und Gewerbebauten, Orientierung Richtung süd-westen (See)
- Unverbaubare Seesicht der ersten Baureihe, aufgrund starker Hanglage Seesicht der zweiten und dritten Baureihe
- Kleine Bauvolumen. Bis auf einige Ausnahmen dominieren Sattel- und Walmdächer die Dachlandschaften. Neuere Bauten (vorallem in der angrenzenden Hanglage) weisen Flachdächer auf.
- Homogene Körnigkeit, Parzellen- und Bebauungsstruktur mit Ausnahme der Gärtnerei
- Unterschiedlicher Umgang mit Adressierung an Luzernerstrasse: Gewerbenutzungen öffnen sich zur Luzernerstrasse, Wohnbauten suchen durch Rückversatz, Mauern, Hecken und Aufschütten des Terrains Sicht- und Lärmschutz

### Erschliessung/Verkehr

- Erschliessung der ersten und zweiten Bautiefe im nördlichen Teil der Luzernerstrasse direkt oder indirekt durch Stichstrassen von der Luzernerstrasse. Dritte und vierte Bautiefe werden über die Rebhaldenstrasse erschlossen.
- Auf dem südlichen Teil der Luzernerstrasse (ab Gärtnerei) erfolgt die Erschliessung der ersten bis vierten Bautiefe über Stichstrassen von der Feldmatt
- Autoparkierung als Einzelparkierung vor Haus
- Innere Erschliessung mit teilweise Mischverkehr, teilweise getrennte Fahr- und Gehbereiche, kein Durchgangsverkehr
- Luzernerstrasse als eine der Haupteinfallachsen mit grossem Verkehrsaufkommen, verkehrsorientierte Gestaltung
- Querverbindungen (Fussgängerdurchwegung): unklare öffentliche Zugänglichkeit

### Freiraum/Landschaft

- Durchgrüntes Quartier angrenzend an Uferbereich des Sempachersees
- Parzellenränder mit Hecken eingefasst - grüner Filter zu Luzernerstrasse
- Stark begrüntes Band entlang Hangkante
- Begrünte Vorzonen in Kombination mit Parkierung

# 2

## Analyse / Handlungsansätze

Im nachfolgenden Analyse-Teil wird einerseits der Verlauf der Luzernerstrasse, bestehend aus einzelnen Teilabschnitten, behandelt und andererseits spezifische Themen, welche den Charakter der Luzernerstrasse ausmachen, beschrieben. Mittels dieser zentralen Themenbereiche wird die Struktur der Luzernerstrasse erfasst und Handlungsansätze formuliert.

# Abschnitte & Orte

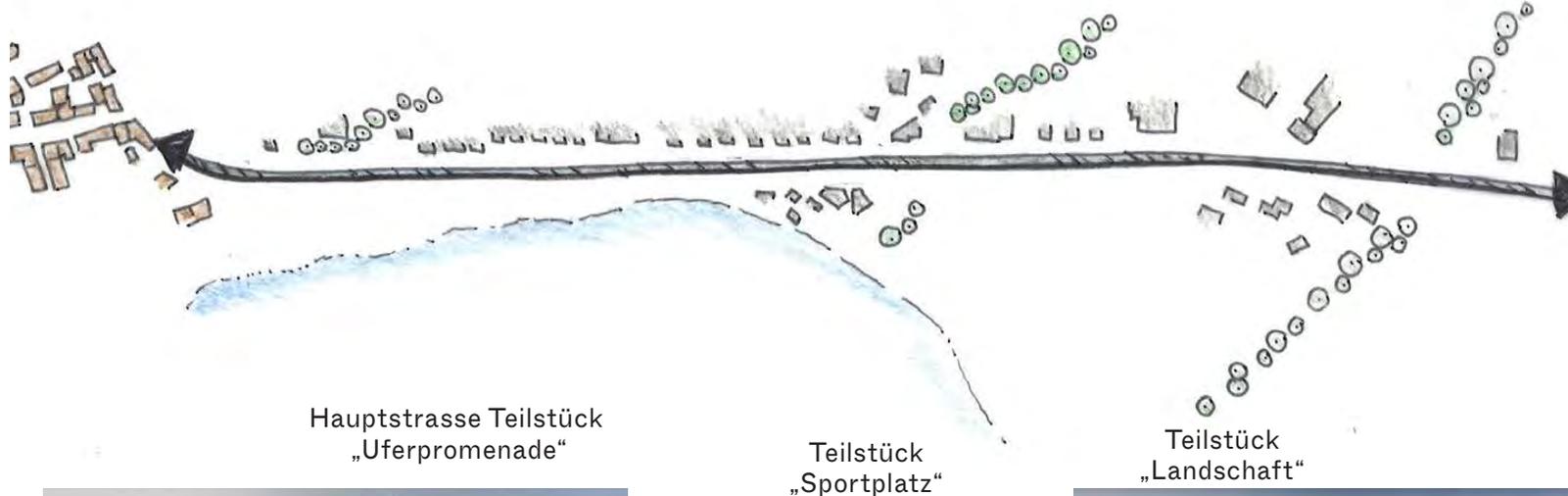


Identifikationspunkt  
„Vogelwarte“



Teilstück  
„Gewerbehub Seesatz“

Auftakt zum Städtli



Hauptstrasse Teilstück  
„Uferpromenade“

Teilstück  
„Sportplatz“

Teilstück  
„Landschaft“



## Analyse

- Luzernerstrasse als Abfolge von unterschiedlichen Abschnitten & Orten nicht erkennbar
- Gerader Strassenverlauf der Luzernerstrasse ohne Abschnittsbildung rückt Verkehrsfunktion ins Zentrum
- Überhöhte Geschwindigkeiten als Folge der Gestaltung

## Handlungsansatz

- Bildung differenzierter Abschnitte & Orte mit eigenem Charakter und Identität entlang der Luzernerstrasse
- Stärkung der Bedeutung als Siedlungs- und Landschaftsraum und Schwächung der Wahrnehmung als reiner Verkehrsraum

## Bezug Vorzone-Strasse



*Abschottung mit Sicht- und Schallschutz*



*Terrainerhöhung*



*Parkierung als Pufferzone*



*Rückversatz - Kombination aus Pufferschicht mit  
Parkierung/Garten*

### Analyse

- Luzernerstrasse als Einfallsachse mit einem DTV von 10'000
- Lärm- und Einsichtsproblematik stehen in Konflikt zur freien Seesicht
- Unterschiedliche Methoden zur Konfliktreduktion:

-Abschottung durch Sicht- und Schallschutzwände

-Terrainerhöhung

-Rückversatz mit Pufferschicht  
-Parkierung  
-Vorgarten

### Handlungsansatz

- Finden eines Kompromisses zwischen hoher Wohnqualität mit teilweiser Seesicht und einem attraktiven Strassenraum

## Bezug Vorzone-Strasse



*Der Übergang zwischen Luzernerstrasse und den Fassaden der ersten Bautiefe zeichnet sich in der bestehenden Situation durch eine üppige Begrünung aus, welche als Filterschicht zwischen Strasse und Gebäude dient. Der Strassenraum wird auf diesem Teilabschnitt der Luzernerstrasse nicht durch Gebäudevolumen, sondern durch die dichte Bepflanzung einseitig gefasst. Der naturnahe gestaltete Uferraum findet so seine Fortsetzung über die Luzernerstrasse bis hin zu den Vorgärten, so dass ein fließender Landschaftsraum wahrgenommen wird.*

# Bebauungsstruktur

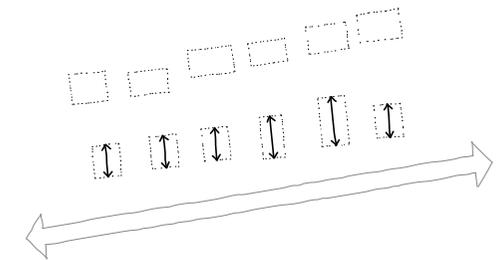
## 1. Baureihe



Neuere Entwicklungen mit Flachdach - Längsausrichtung



- Querausrichtung



### Analyse

- Ältere Strukturen giebelständig zum Strassenraum ausgerichtet, dadurch entstehen seitliche Freiraumbereiche
- Neuere Strukturen mit Flachdach, teilweise Längsausrichtung zum Strassenraum (Neumühle 1-5)



Älterer Gebäudebestand giebelständig ausgerichtet

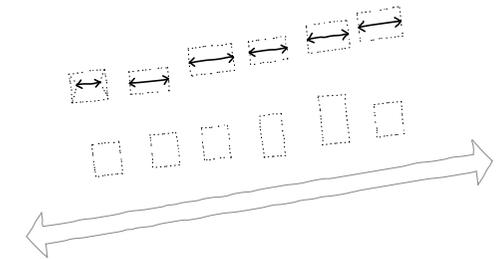


### Handlungsansatz

- Finden einer Bebauungsstruktur mit hoher Wohnqualität der ersten Baureihe in Kombination mit dem Erhalt von Sichtbeziehungen der zweiten Baureihe zum See

# Bebauungsstruktur

## 2. Baureihe



### Analyse

- Bebauungsstruktur 2. Baureihe: Traufständig an Hanglage ausgerichtet
- Vollflächige Erschliessungsgeschosse mit toten Fassaden
- Häufiger Rückversatz des Gebäudevolumens über dem Erschliessungsgeschoss
- Ausnutzung der Parzellenbreite



*Vollflächige Erschliessungsgeschosse im Erdgeschoss zur Gewinnung von Höhe um eine bessere Aussicht zu erhalten*

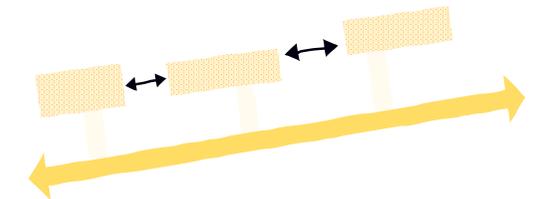
### Handlungsansatz

- Finden einer Bebauungsstruktur mit verträglichen Erdgeschosslösungen und gleichzeitigem Erhalt von Sichtbeziehungen zum See

# Erschliessungssystem - Hofräume



*Ruhige Hofräume mit Parkplätzen, Vorgärten und Garageneinfahrten/Hauseingängen*



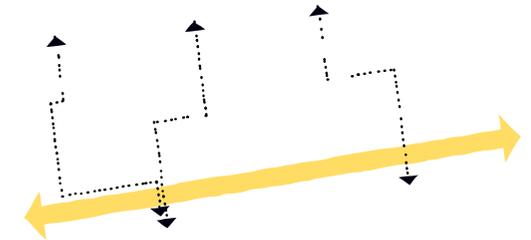
## Analyse

- Sackgassen mit Zufahrt von der Luzernerstrasse als Erschliessungssystem der zweiten Bautiefe
- Entstehung eines „Hofsystems“ mit vielfältigen Nutzungen - Parkierungs- und Abstellflächen, Spiel- und Aufenthaltsbereichen
- z.T. Fehlen von Querverbindungen zwischen den Erschliessungshöfen

## Handlungsansatz

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Erschliessungshöfe durch eine attraktive Gestaltung und Adressbildung der angrenzenden Häuser (2. Bautiefe)
- Konsequente Verknüpfung der Erschliessungsflächen

# Querverbindungen



## Analyse

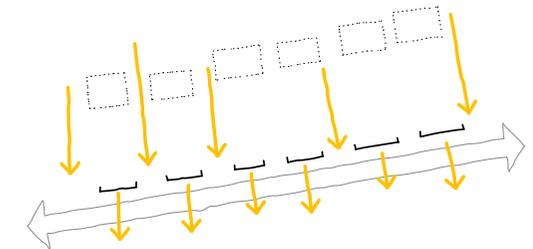
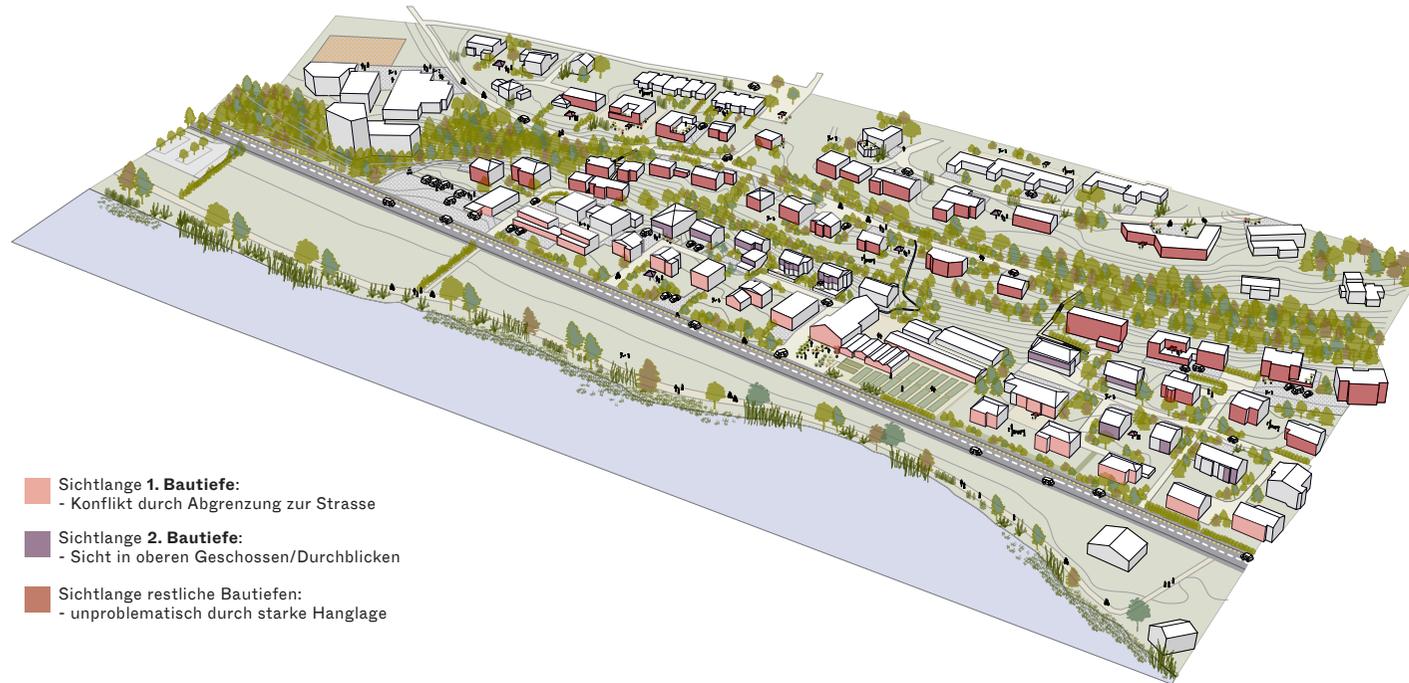
- Fussgängerverbindungen als wichtige Direktverbindungen der höher gelagerten Gebiete zum See
- Undefinierter Öffentlichkeitsgrad der Querverbindungen



## Handlungsansatz

- Stärkung der Erkennbarkeit und des kleinräumigen, öffentlichen Charakters
- Erhalt des grünen Charakters der Durchgänge

# Aussichtslagen



## Analyse

- Giebelständige Ausrichtung der Gebäude in der ersten Baureihe gewährt Gebäude in der zweiten Baureihe teilweise Seesicht durch Ausnutzung der Parzellenbreite (traufständige Ausrichtung)

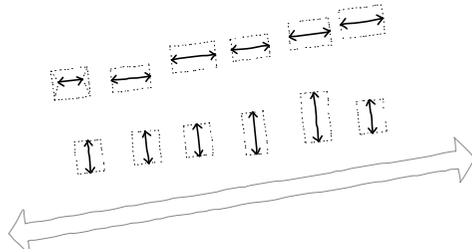


## Handlungsansatz

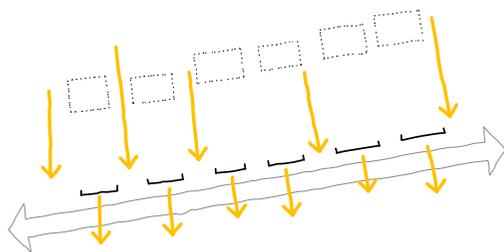
- Erhalt und Stärkung der Sichtbeziehungen von der zweiten Baureihe zum See

# Zusammenfassung Analyseplan

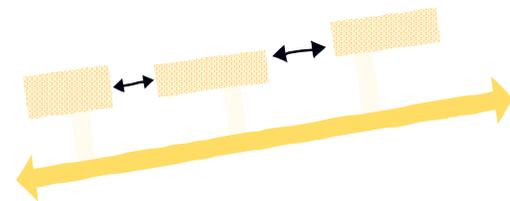
Bebauungsstruktur



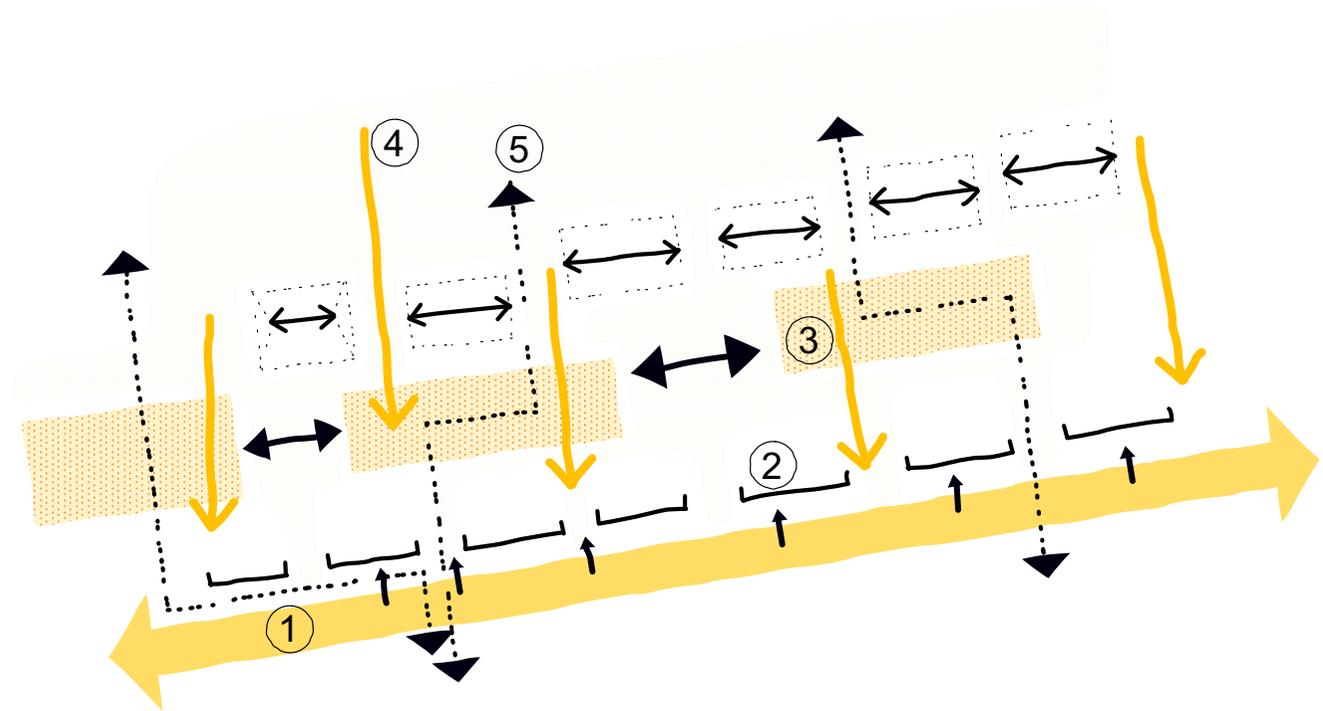
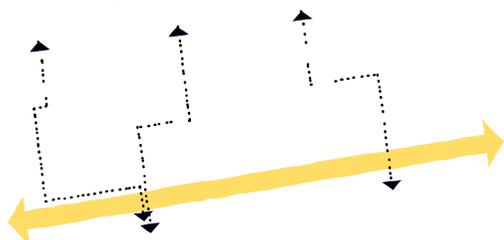
Sichtbeziehungen



Erschliessungshöfe & Rückgrat



Durchlässigkeit



- ① Attraktive Strassen für alle Verkehrsteilnehmer
- ② Adressierung und Erschliessung der 1. Bautiefe
- ③ Vernetzte Erschliessungshöfe
- ④ Erhalt und bessere Markierung der Querverbindungen
- ⑤ Erhalt von Sichtbeziehungen

# 3

## Grobkonzept

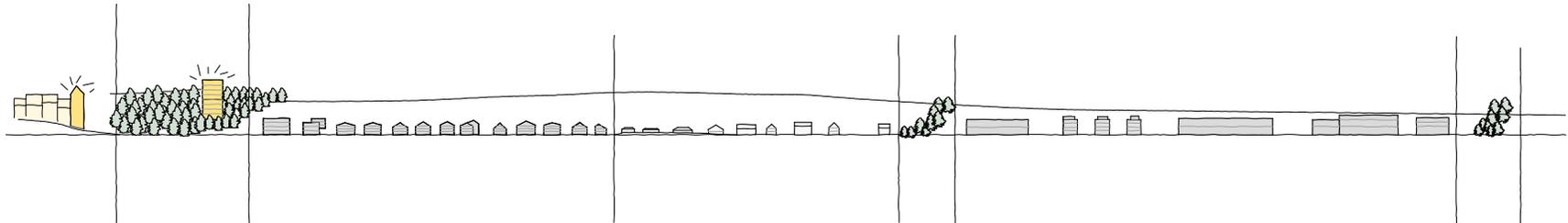
Um die Stossrichtung zu klären und die wichtigen Punkte festzulegen, die es im Entwurf des Zielbildes zu berücksichtigen gilt, wurden im nachfolgenden Kapitel einerseits die Luzernerstrasse als Gesamtraum und andererseits der gewählte Perimeter als Vertiefungsbereich behandelt.

Die Gliederung des Gesamtraumes Luzernerstrasse in einzelne Abschnitte erscheint als wichtig um die Achse in Teilbereiche mit unterschiedlichem Charakter zu strukturieren. Durch die Schaffung von spezifischen «Orten» an den Kreuzungsstellen wird eine Rhythmisierung erreicht, welche eine Entschleunigung der Luzernerstrasse bewirkt und einen wahrnehmbaren Ortseingang bildet.

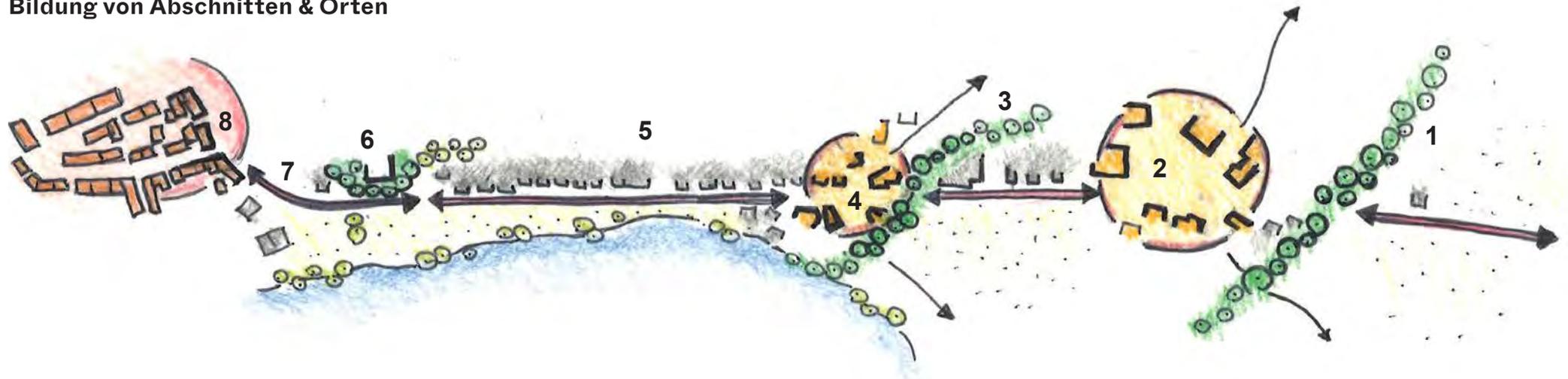
Für den zu vertiefenden Teilabschnitt der Luzernerstrasse wurden im Grobkonzept mit den Varianten «Strasse als fließender Landschaftsraum» und «Strasse als giebelständig gefasster Raum» zwei unterschiedliche Stossrichtungen erarbeitet um den Entwurfsspielraum auszuloten.

# Leitbild Gesamttraum - Abschnittsbildung

## Silhouette



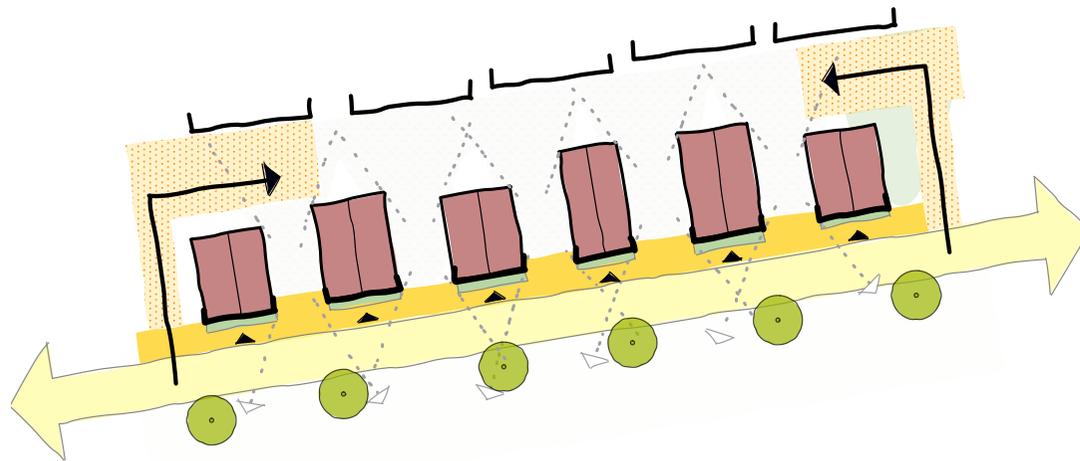
## Bildung von Abschnitten & Orten



- 1 Grosse Aa
- 2 Gebiet Seesatz
- 3 Kleine Aa
- 4 Gebiet Vogelwarte
- 5 Betrachtungsperimeter Studie Luzernerstrasse
- 6 Schulhaus Tormatt
- 7 Gebiet Seevogtei
- 8 Städtli

Abfolge von geraden Streckenabschnitten der Luzernerstrasse, welche durch die Ausformulierung von Kreuzungsstellen und querenden Grünfingern rhythmisiert wird.

# Zielbild 2 Varianten

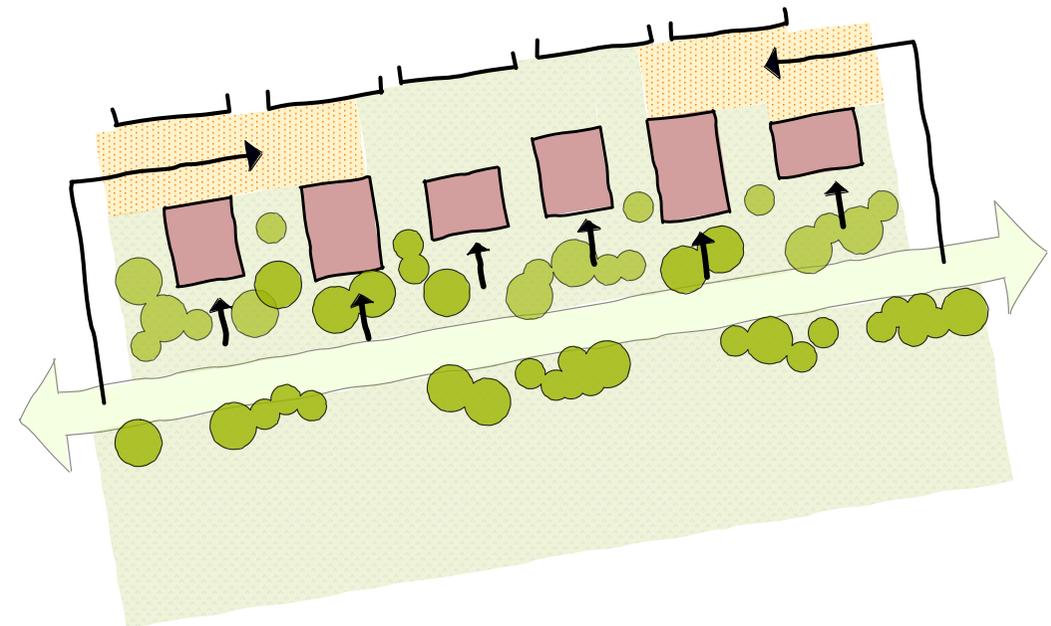


## Strasse als gabelständig gefasster Raum

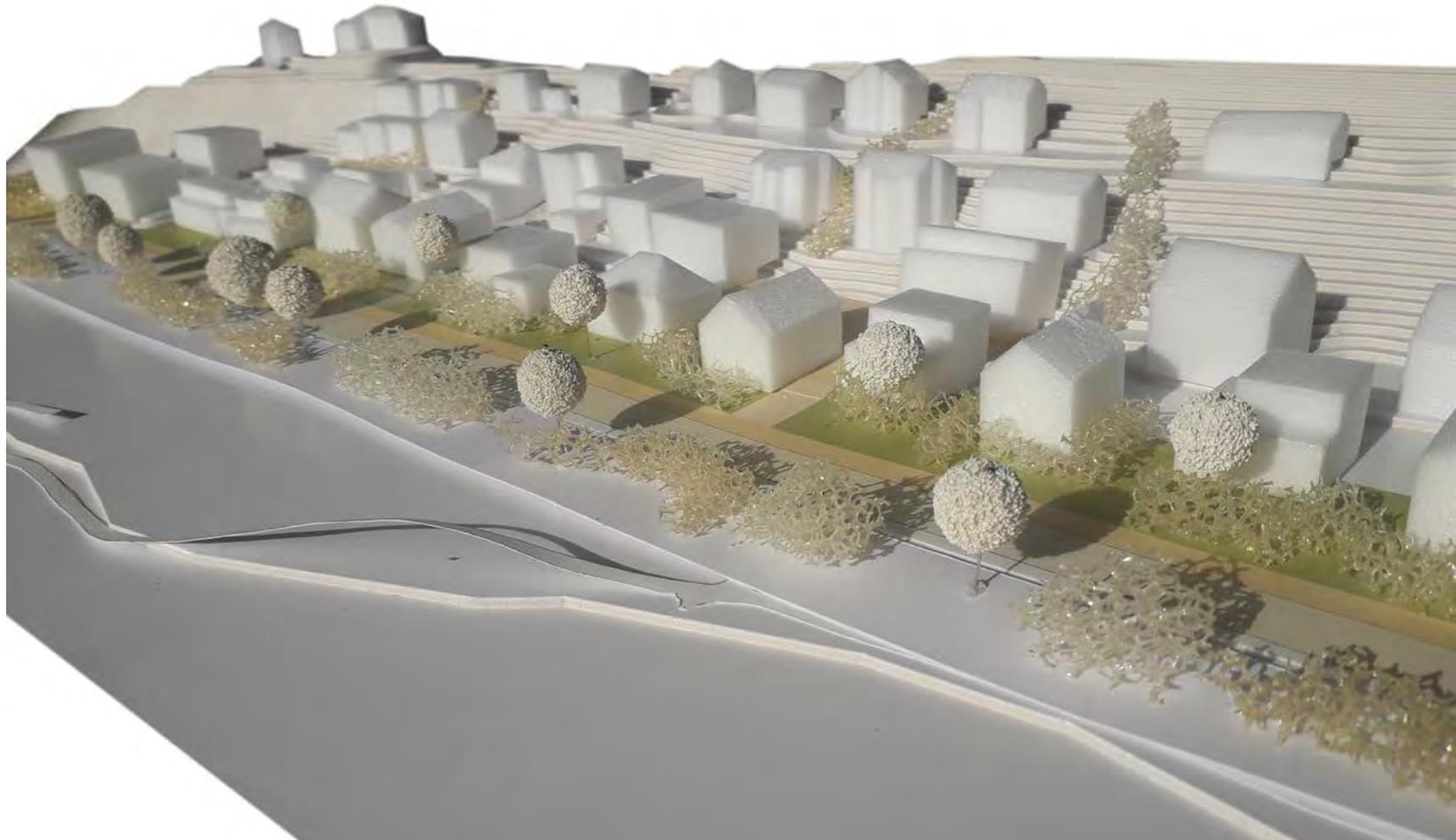
- Giebelständige Ausrichtung der Gebäude in der ersten Baureihe
- Gebäude stehen auf Baulinie - grosse Präsenz der Fassadenfronten im Strassenraum
- Fassadenfronten als klare Begrenzung des Uferraums
- Breite Vorzonen/Fussgängerbereiche mit Vorgärten als Filterschicht

## Strasse als fließender Landschaftsraum

- Zurückversetzte Gebäudevolumen
- Große Gartenbereiche mit üppiger Bepflanzung
- Wahrnehmung als fließender Landschaftsraum, Gebäudefassaden treten in den Hintergrund
- Grüner Charakter des Uferbereichs soll gestärkt werden

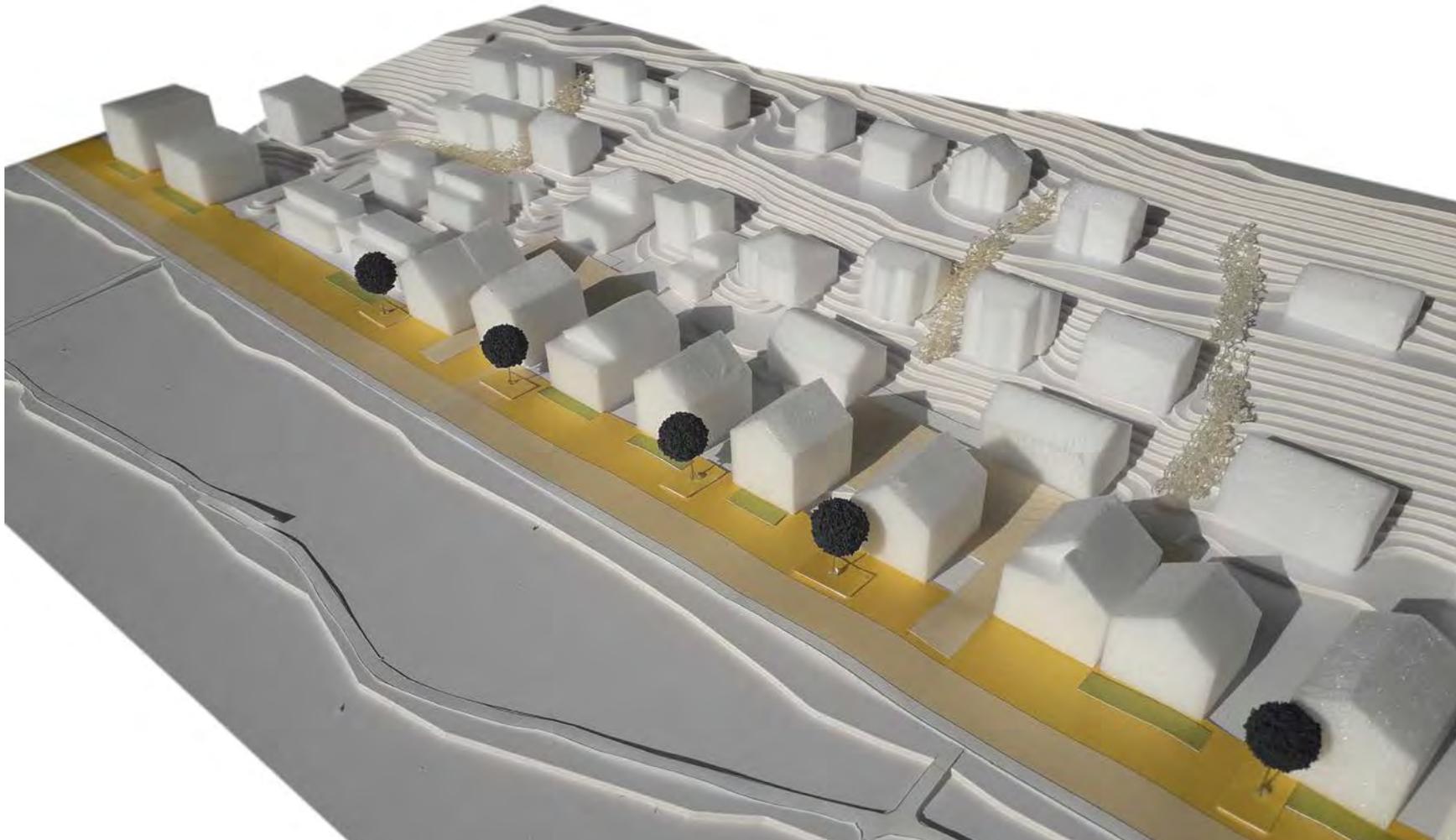


# Variante 1: Strasse als fliessender Landschaftsraum



*Gebäudevolumen treten in den Hintergrund - Raumbildung durch üppige Begrünung*

## Variante 2: Strasse als giebelständig gefasster Raum

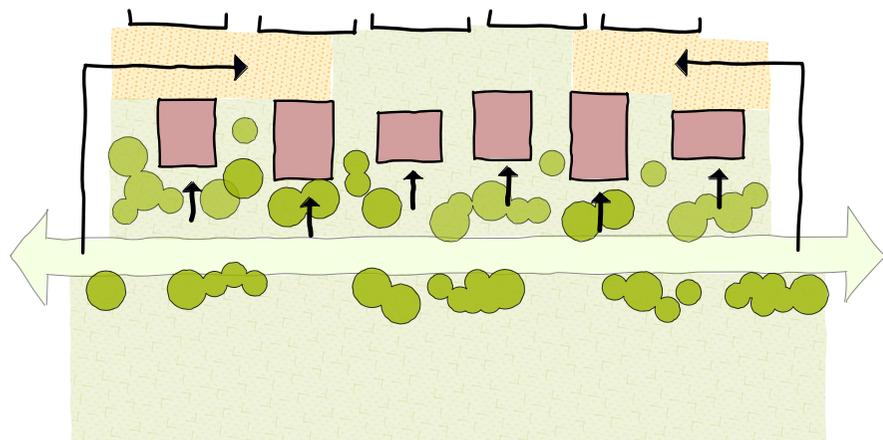


*Gebäudefassaden fassen den Strassenraum einseitig*

# Fazit Stossrichtung

Auf Basis der Rückmeldungen des Begleitgremiums und der Quartierbevölkerung wurde die Stossrichtung „Strasse als fliessender Landschaftsraum“ weiterbearbeitet.

Weitere wichtige Rückmeldungen des Begleitgremiums bezogen sich auf die Präzisierung des Verdichtungsmasses der 1. und 2. Bautiefe. Die Quartierbevölkerung sah den Handlungsbedarf vorwiegend bei verkehrlichen Fragen wie der Parkplatzsituation am See, den Fussgängerquerungen und der Temporeduktion auf der Luzernerstrasse



Strasse als fliessender Landschaftsraum

## Rückmeldungen Sitzung Begleitgremium vom 22. Februar

- Stossrichtung „Strasse als fliessender Landschaftsraum“ weiterentwickeln
- Präzisierung Verdichtungsmass der 1. und 2. Bautiefe
- Weiterbearbeitung Umgang mit Strassenraum
- Weiterbearbeitung Kammerung/Abschnittsbildung durch Querungen und Bepflanzung vertikal zur Strasse

## Rückmeldungen Quartierveranstaltung vom 19. März

- Keine urbane Strasse, sondern landschaftlich geprägte Strasse (Variante Strasse als fliessender Landschaftsraum)
- Keine Festlegung der Gebäudeausrichtung/Dachform  
-> sehen keinen Handlungsbedarf auf Seiten Bebauung
- Grosser Handlungsbedarf bei verkehrlichen Fragen  
-> PP am See  
-> Fussgängersicherheit der Kinder (Querungsmöglichkeiten)  
-> Temporeduktion, weniger Verkehr

# 4

## Zielbild

In einem iterativen Prozess mit erneuten Rückmeldungen durch das Begleitgremium (Sitzung 10. Mai) und die Quartierbevölkerung (Workshop 22. Mai) entstand das nachfolgend beschriebene Zielbild.

Im gewählten Betrachtungsperimeter wird die Abschnittsbildung differenzierter angeschaut und die Kammerung der Luzernerstrasse mithilfe von landschaftlichen Elementen beschrieben.

Die wesentlichen Elemente des erarbeiteten Zielbildes für den Bearbeitungsperimeter werden beschrieben und mit Referenzbildern und Modellfotos unterlegt. Dabei steht die Vermittlung von erwünschtem Raumgefühl und Atmosphäre im Vordergrund.

In einem separaten Unterkapitel wird die Gestaltung des Strassenraumes erläutert.

# Übersicht Abschnittsbildung



Auf dem Abschnitt der Luzernerstrasse vom Städtli bis zur Vogelwarte Sempach bestehen sechs Fussgänger-Verbindungswege von den Quartieren in Hanglage bis zum See. Diese Durchlässigkeit zu erhalten und weiter zu stärken bildet ein wichtiges Ziel des vorliegenden Konzepts. Um dies zu erreichen werden zwei zusätzliche Fussgängerquerungen auf der Luzernerstrasse (Höhe Schulhaus Tormatt und Haldenmatt) angeordnet. Die Querverbindungen ziehen sich durch eine üppige Bepflanzung wie Grünfinger vom Uferbereich in die Hangquartiere hinauf. Die dichte Bepflanzung entlang der Verbindungswege führen zu einer Kammerung der Luzernerstrasse auf diesem seenahen Abschnitt.



*Beispiele von Kammerungen bzw. Verengungen des Strassenraumes mittels landschaftlicher Elemente*

# Zielbild Etappe 1



Die Gärtnerei Gabriel besteht momentan als Sonderbauzone für Erwerbsgartenbau am östlichen Rand des Bearbeitungsperimeters. Um ein robustes Zielbild zu erhalten muss dieses sowohl mit der momentanen Nutzung als auch mit einer zukünftigen Umnutzung/Transformation dieses Areal funktionieren.

Das Zielbild Etappe 1 bzw. 2 tragen dieser möglichen Entwicklung Rechnung.

# Zielbild Etappe 2



## Merkmale Freiraum

- Üppige Vorgärten als grüne Fassung des Strassenraumes, grüner Uferbereich zieht sich über Strassenraum bzw. Vorgärten bis in Siedlung
- Rhythmisierung des Strassenraumes durch Kammerung und Bepflanzung
- Erschliessungshöfe als gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche
- Sturkturierende, gut erkennbare Querverbindungen

## Merkmale Bebauung

### 1. Bautiefe:

- 2-geschossige Bauten (Dachgeschoss möglich, kein Attikageschoss, max. 10 m Höhe)
- Längsgerichtet mit Stirnfassade Richtung Strasse
- Private Parkierungsmöglichkeit entlang Luzernerstrasse

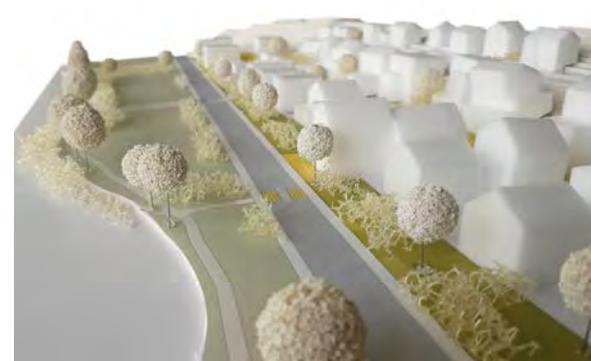
### 2. Bautiefe:

- 3-geschossige Bauten (Erschliessungsgeschoss + 2 VG + Dach- oder Attikageschoss)
- Ausrichtung entlang Höhenlinien

# Zoom 1. Bautiefe

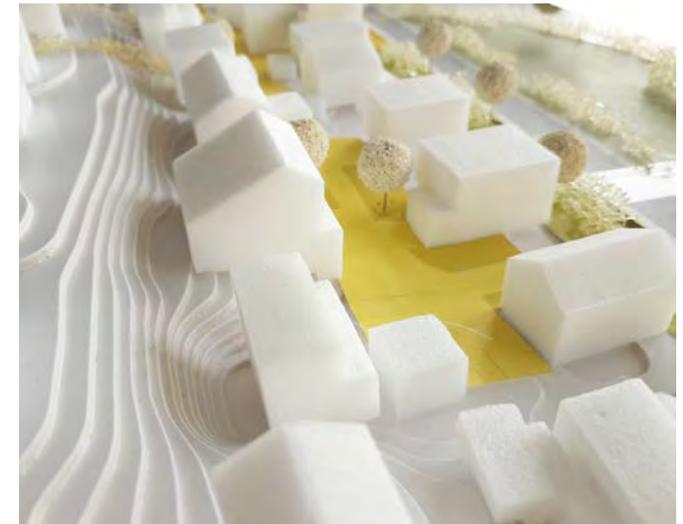
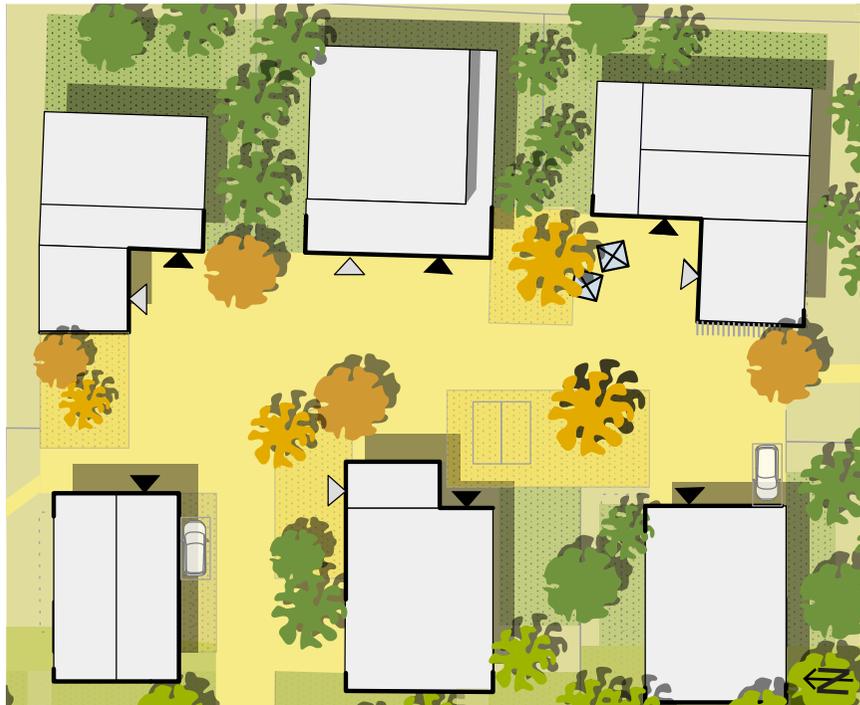


Adressierung zur Strasse hin durch Gartentor, Fussweg und Hintereingang



Vorgarten (min. 11m breit) mit üppiger Bepflanzung

## Zoom Erschliessungshof



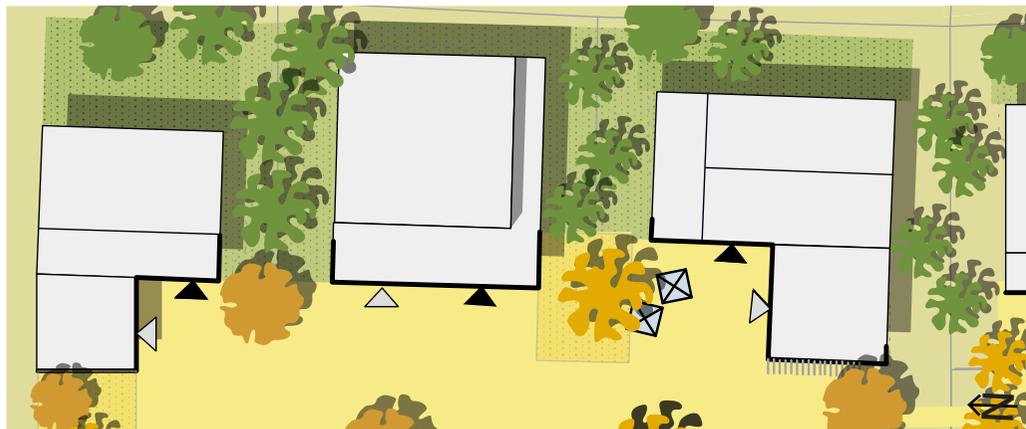
*Erschliessungshof mit vielfältigen Funktionen;  
Parkierung (Velo und MIV), Spielflächen,  
Aufenthaltsbereichen, Lagerflächen...*

*Gebäudeversätze/Anbauten, eine einheitliche  
Bodenmaterialisierung und Bäume/Sträucher  
verleihen dem Erschliessungshof eine  
angenehme Massstäblichkeit und einen  
wohnlichen Charakter*



# Zoom 2. Bautiefe -

## Typologie mit Erschliessungsgeschoss



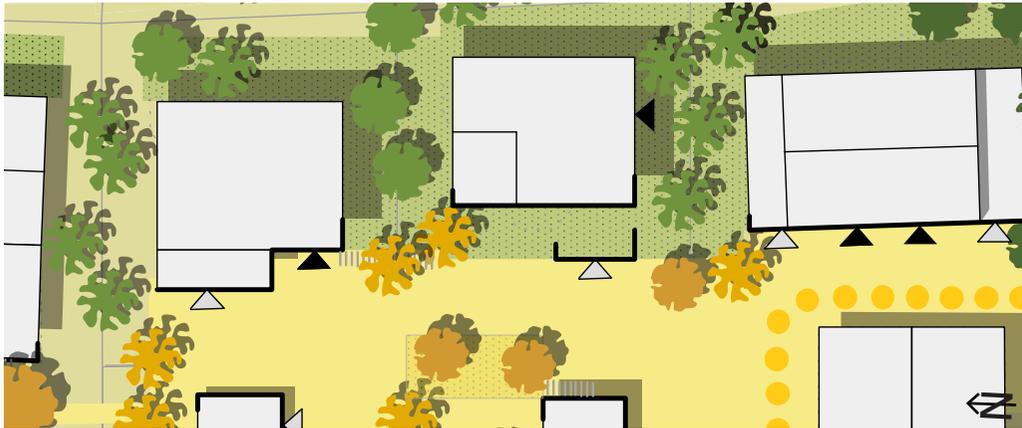
*Gute Beispiele aus Sempach für die Nutzung des Erschliessungsgeschosses als Werkstatt, Hobbyraum, Einliegerwohnung - Öffnung der Fassade führt zu einem belebteren Strassen- bzw. Hofraum*



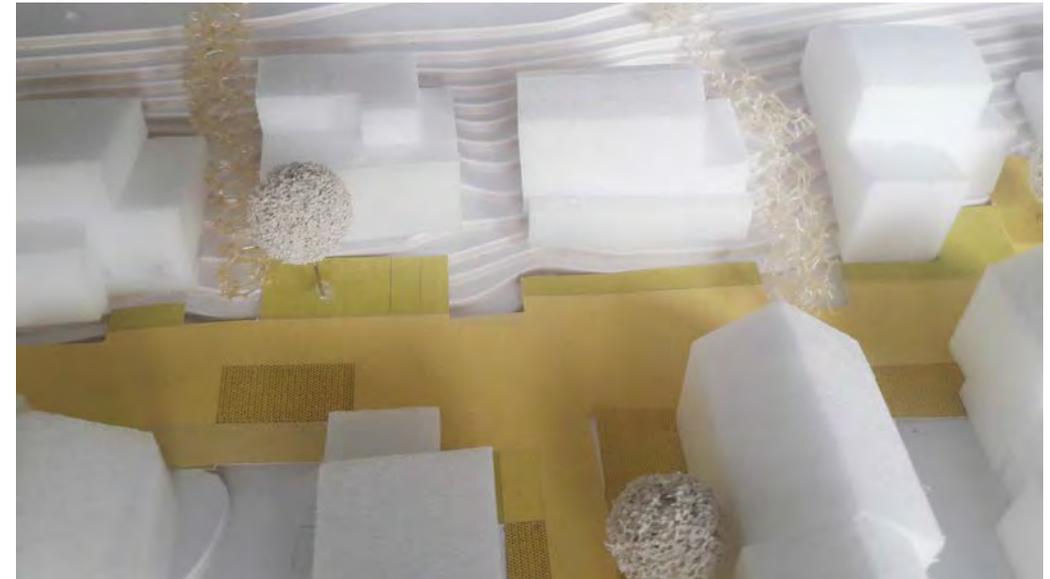
*Gutes Beispiel aus Sempach für die Adressierung des Erschliessungsgeschosses*

## Zoom 2. Bautiefe -

### Typologie mit Garagenzufahrt und Grünraum



Vorgezogene Garageneinfahrt als zweite Variante des Sockelgeschosses



Brechung der Gebäudehöhe durch Versatz in der Fassade und vorspringende Anbauten



Beispiele bestehender Gebäude der 2. Bautiefe mit vorgezogener Garageneinfahrt und begrünem Hang zum Hof

## Perspektive Innenhof



*Mögliche Entwicklung des Innenhof mit weitgehend einheitlicher Belagsgestaltung der gemeinschaftlich genutzten Bereiche und fließendem Übergang zu den privat genutzten Aussenbereichen.*

## Zoom Querungsstelle



Querungsstelle mit Auszeichnung des Erdgeschosses und einem kleinen Platz- und Aufenthaltsbereich. Kammerung durch einheimische Hochstammbäume.



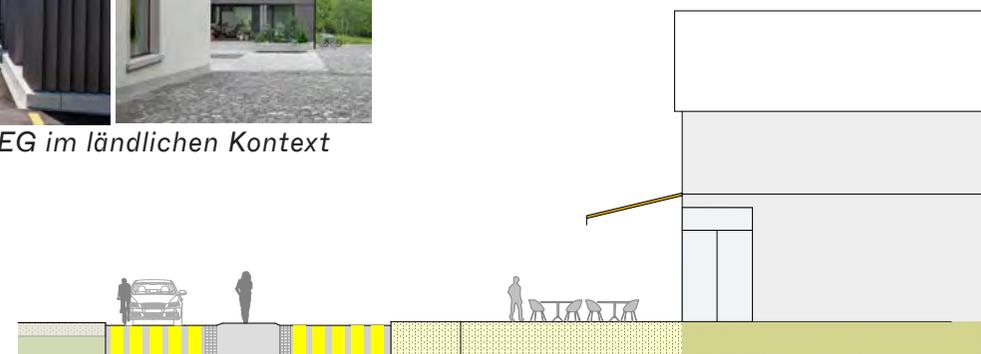
Bauliche Akzentuierung durch überhöhtes EG und Versatz



Gewerbliche EG-Nutzung wünschenswert



Öffentliche EG im ländlichen Kontext



Mögliche Nutzung der Vorzone

# 4.1

## Ausgewählte Variante Strassenraum

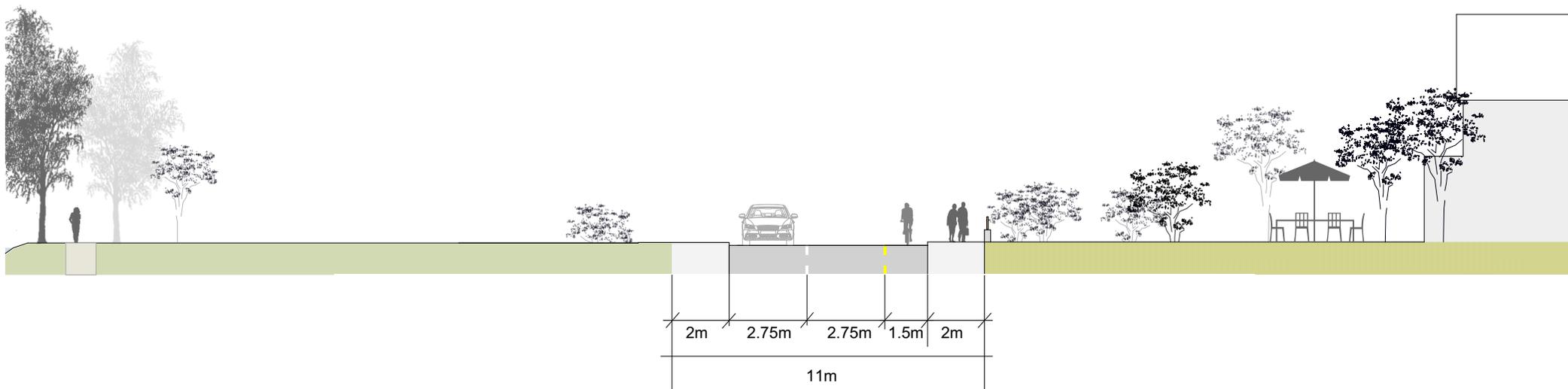
Ausgehend vom bestehenden Strassenraum und den Anforderungen, welche dieser zukünftig zu erfüllen hat wurden drei Strassenraum-Varianten ausgearbeitet. Durch die Erarbeitung von verkehrlichen und städtebaulichen Kriterien konnten die Varianten qualitativ bewertet werden, woraus die Variante mit der Kernfahrbahn als Favorit hervorging. Im nachfolgenden Unterkapitel wird nur die ausgewählte und leicht angepasste Variante Kernfahrbahn erläutert, die restlichen geprüften Varianten und die Bewertungs-Matrix sind im Anhang ersichtlich.

## Strassenraum Bestand



Die heutige MIV-Verkehrsbelastung (DTV) auf der Luzernerstrasse liegt in der Grössenordnung von 10 000 Fz/Tag. Sie übernimmt zudem eine wichtige Rolle im öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radverkehr (regionale Radroute).

Der bestehende Strassenraum zeichnet sich seeseitig durch einen gemischt geführten Velo- und Fussgängerbereich und quartierseitig einen Velostreifen und ein Trottoir aus. Die momentane Strassenbreite inklusive Fussgänger- und Velobereiche beträgt 11 m.



# Anforderungen Strassenraum

## Anforderungen Strassenraum aus Mobilitätskonzept

Die *wichtigsten Punkte* sind:

- Schaffung einer attraktiven Veloachse (Velohauptroute) vom Stadtzentrum zum Bahnhof.
- Aufwertung des Strassenraumes, Umgestaltung zur Innerortsstrasse, gefahrene Geschwindigkeit maximal 50 km/h.
- Sichere Fussgänger- und Veloübergänge über die Luzernerstrasse.
- Attraktive und sichere BehiG-konforme Bushaltestellen (möglichst Fahrbahnhaltestellen), direkter Zugang / kurze Wege der Siedlungsgebiete, Camping / Seebad Seeland und Vogelwarte.
- Möglichst keine Vergrösserung der befestigten Verkehrsfläche.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insb. für Velo- und Fussverkehr



# Strassenraum Kriterien

Die Anforderungen an einen funktionierenden Strassenraum setzen sich nicht nur aus verkehrlichen, sondern auch städtebaulichen Kriterien zusammen. Häufig kommt es dabei zu Zielkonflikten, welche es durch eine bewusste

Gewichtung der einzelnen Anforderungen zu lösen gilt um eine auf die Situation abgestimmte, optimale Lösung zu erhalten.

## Verkehrliche Betrachtung

- Erhöhung Verkehrssicherheit Velo und Fussgänger
- Sichere Fussgänger- und Veloübergänge
- Reduktion gefahrener MIV-Geschwindigkeit
- Attraktive Veloachse
- Behindertengerechte Bushaltestellen

## Städtebauliche Betrachtung

- Aufwertung Strassenraum; Umgestaltung zur Innerortsstrasse
- Kompakter Strassenraum, möglichst geringe Vergrößerung der befestigten Verkehrsflächen
- Übersichtlicher Strassenraum
- Beidseitiger Gehbereich
- Regelmässige Querungsmöglichkeiten
- Beidseitige Velospuren

## Strassenraum mit Kernfahrbahn



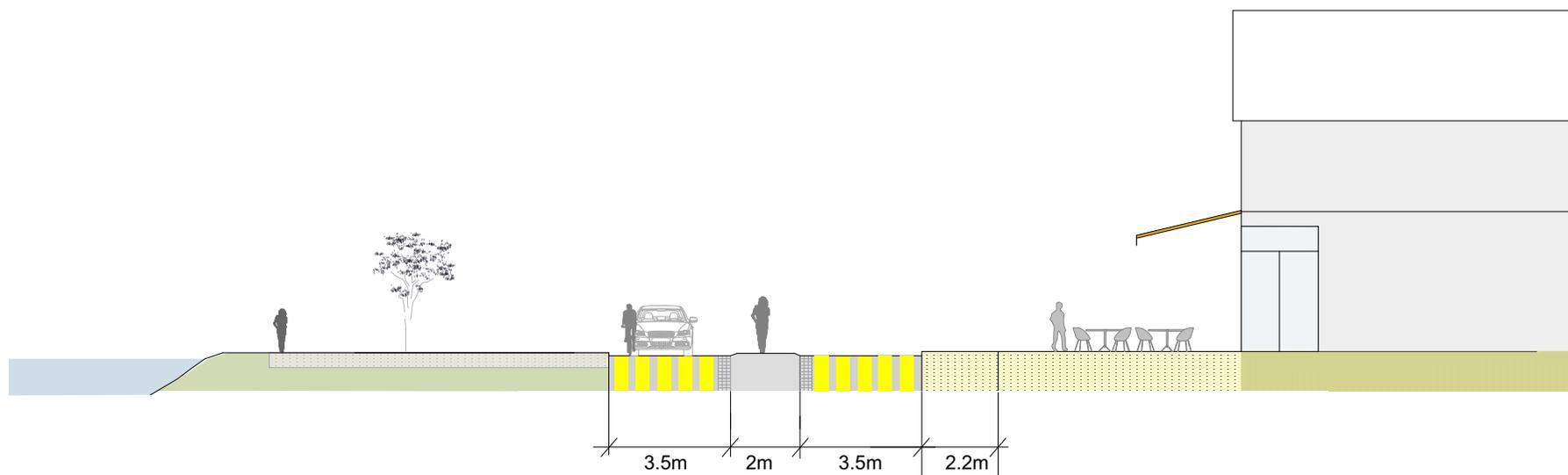
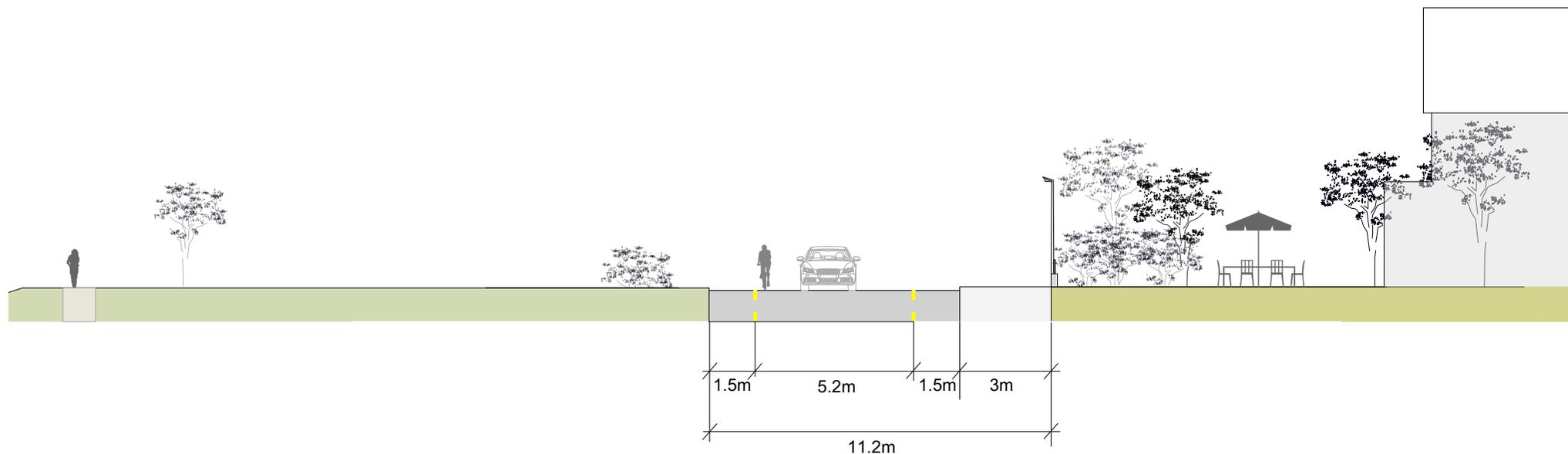
Zoom Querungsstelle

Durch die Gegenüberstellung von unterschiedlichen Gestaltungsvarianten des Strassenraumes wurde die Variante mit der Kernfahrbahn als beste Lösung bewertet.

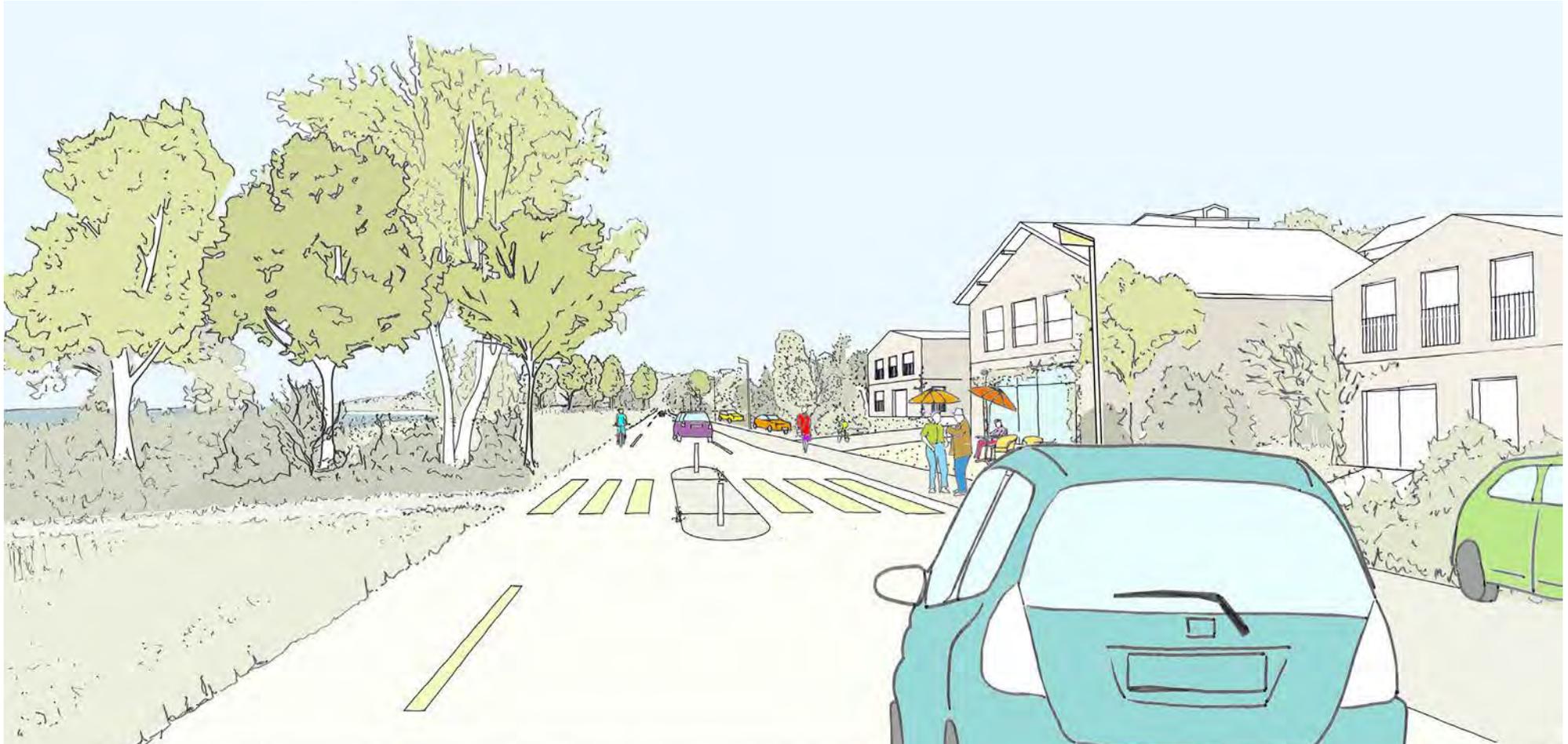
Die gewählte Variante zeichnet sich durch eine Kernfahrbahn mit beidseitigem (quartier- und seeseitigem) Velostreifen aus. Dadurch verbreitert sich der Fahrbahnquerschnitt auf 8.2 m. Um die seeseitig angrenzende Uferschutzzone bestmöglich zu erhalten wird das ohnehin nur selten frequentierte seeseitige Trottoir entfernt und nur im Bereich der Bushaltestellen ausgebildet. Das quartierseitige Trottoir wird auf 3 m verbreitert, so dass ein Strassenquerschnitt von insgesamt 11.2 m Breite entsteht.

Die bestehende Bushaltestelle im Bereich Vogelwarte wird geringfügig nach süd-osten verschoben während im Bereich Seefeld eine neue Haltestelle entsteht. Um eine behindertengerechte Ausbildung der Haltestelle und die Verlangsamung des Verkehrsflusses auf diesem Teilbereich der Luzernerstrasse zu erreichen, werden die Bushaltestellen auf der Kernfahrbahn angeordnet und keine Haltebuchten ausgebildet.

# Strassenraum mit Kernfahrbahn



## Strassenraum mit Kernfahrbahn



*Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen und quartierseitigem, breitem Trottoir. Die üppige Bepflanzung an den Querungsstellen hebt diese hervor und führen zu einer Kammerung des Uferbereichs. Die Querungsstellen werden durch Mittelinseln und vorgezogene Gebäudevolumen verengt und somit zusätzlich betont. Die optische Verengung des Strassenraums in Kombination mit sorgfältig gewählten Beleuchtungselementen soll den innerortscharakter zusätzlich stärken und so zu einer Verlangsamung des Verkehrsflusses führen.*

# 5

# Regelwerk

Das Kapitel Regelwerk gibt Hinweise dazu, welche Themenbereiche geregelt werden sollen um das erarbeitete Zielbild zu erreichen.

Die Themen Parkierung, Hofgestaltung und die Gebäudetypologie der 2. Bautiefe werden dabei vertieft behandelt.

# Entwurf Regelwerk



## Regelungen Freiraum

### Vorgarten

- Festsetzung Vorgartenbereich auf min. 11 m, Grünflächenanteil min. 50%
- Ein PP inklusive Manövrierfläche ist im Vorgartenbereich möglich
- Ausnahme Querungsstellen: Rückversatz Gebäude min. 7m, versiegelter Vorbereich möglich
- Üppige Bepflanzung, mindestens ein mittelkroniger Baum pro Parzelle
- Keine Lärm- und Sichtschutzwände, Umfassung mit Mauer, Zaun oder Hecke, (keine Böschung, Blockwurf, Schotter) max. Höhe Einfriedungen 1.2 m

## Erschliessungshöfe

- Festlegung Ausdehnung Erschliessungshöfe als gemeinschaftlich genutzte Aufenthaltsbereiche mit einer einheitlichen Gestaltung
- Sicherung Fussverbindungen zwischen Erschliessungshöfen (rechtlich gesichert)
- Pro Gebäude sind max. 2 nicht im Bauvolumen integrierte PP zulässig.

## Zwischenraum-Sichtbeziehungen

- Erhalt grüner Zwischenräume als Grünkorridore vom See:  
1. Bautiefe - Grenzabstand gegen Süden 6 m, gegen Norden 4 m,  
2. Bautiefe - Grenzabstand 4 m

## Regelungen Bebauung

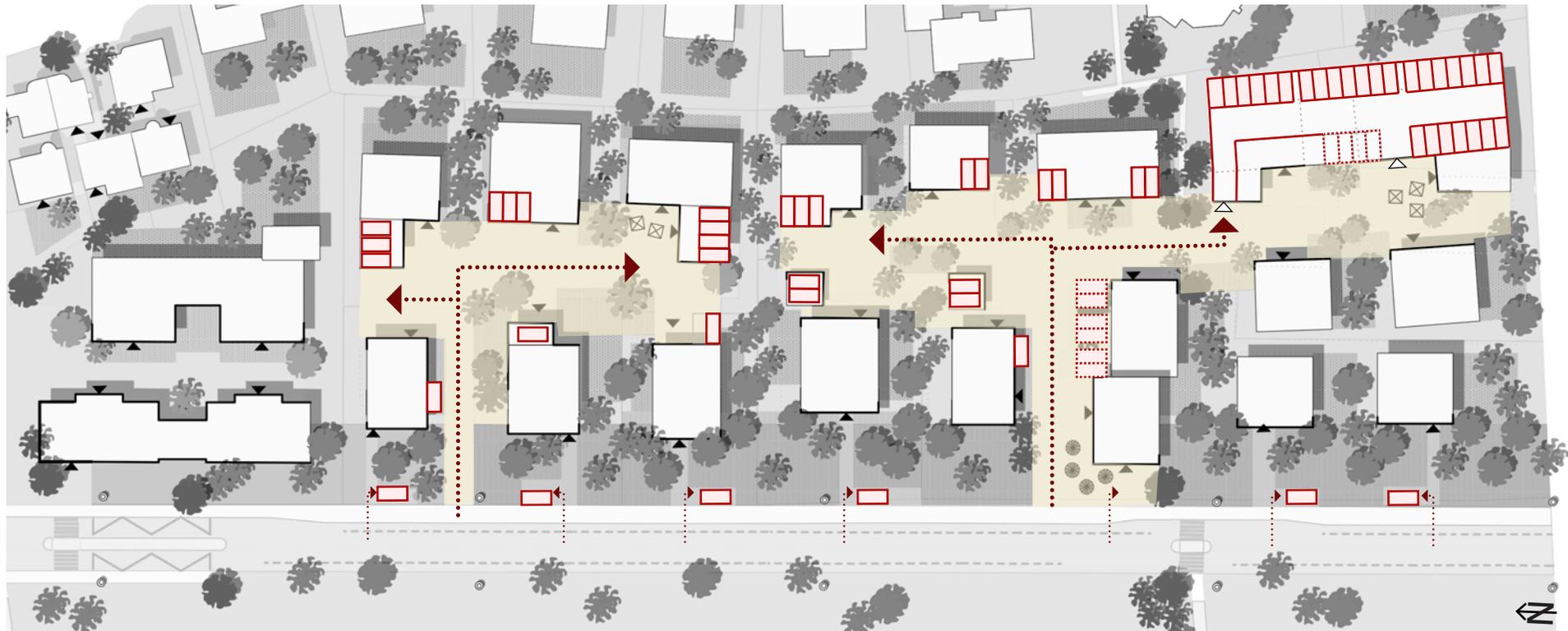
### 1. Bautiefe:

- 2-geschossige Bauten (2VG+D, kein Attikageschoss), Gesamthöhe max. 10 m, längsgerichtet mit Stirnfassade zur Strasse
- Ausbildung Stirnfassade als offene, repräsentative Fassade
- Grenzabstand min. 6 m gegen Süden, 4 m gegen Norden zur Gewährung von Sichtbeziehungen
- Max. Gebäudebreite 13 m
- Max. Gebäudetiefe 20 bzw. 30 m
- An Querungsstellen; Verkleinerung der Vorzone auf 7 m, öffentliche EG-Nutzung wünschenswert

### 2. Bautiefe:

- 3-geschossige Bauten (Erschliessungsgeschoss + 2 VG + Dach- oder Attikageschoss)
- Die Fassade darf nicht 4-geschossig in Erscheinung treten
- Ausrichtung entlang Höhenlinien, Ausnützung der Parzellenbreite, Grenzabstand min. 4 m
- Erschliessungsgeschosse dürfen nicht auf der gesamten Fassadenlänge tote Fassaden aufweisen; Öffnungen (Fenster, Türen) sollen das Fassadenbild prägen
- Max. Gebäudebreite 25 m
- Max. Gebäudetiefe 15 m

# Vertiefung Regelwerk Parkierung



## Regelungen

### PP Erste Bautiefe:

- An der Luzernerstrasse ist die Erstellung eines offenen Parkplatzes inkl. Manövrierfläche zulässig.
- Weitere PP sind rückwertig anzuordnen. Dabei sind pro Gebäude max. 2 nicht im Bauvolumen integrierte PP zulässig.

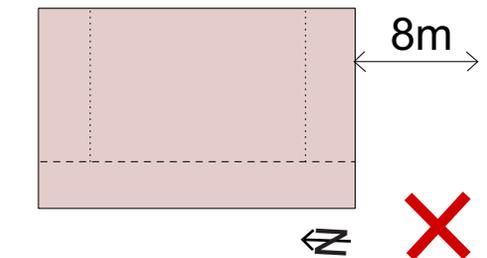
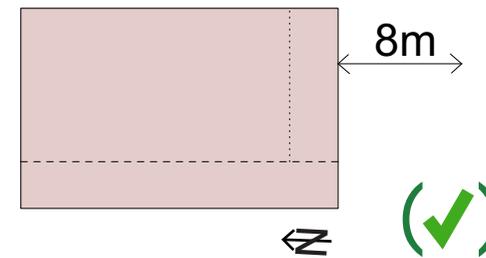
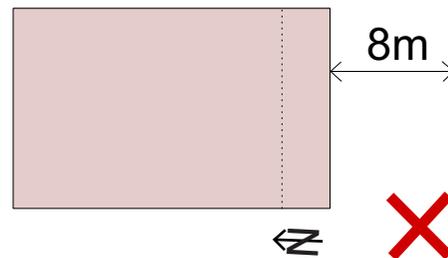
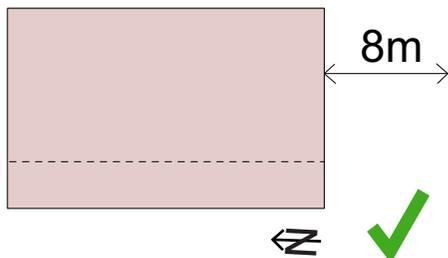
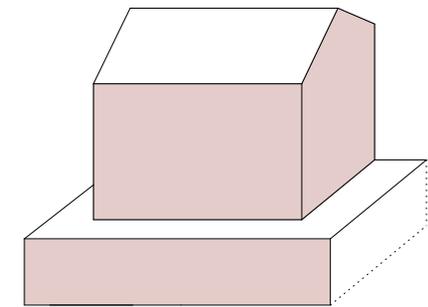
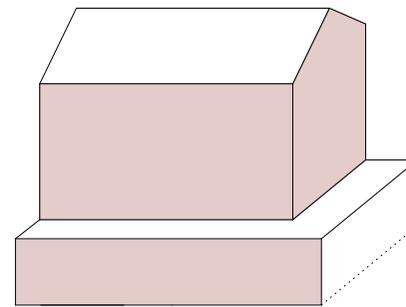
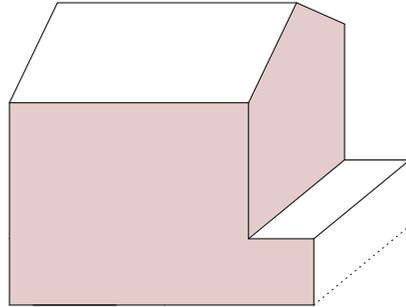
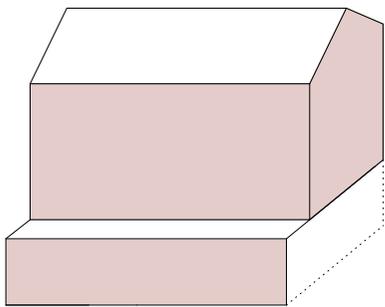
### PP Zweite Bautiefe:

- Pro Gebäude sind max. 2 nicht im Bauvolumen integrierte PP zulässig.

### Überbauung Gärtnerei:

- Parzellen 424, 1300, 923 werden durch eine gemeinsame Tiefgarage erschlossen

# Test Varianten Sockelversatz



## Versatz in Tiefe

- Brechung der Gebäudehöhe gegen den Erschliessungshof
- Nutzung des Versatzes als Terrasse

-> kein Problem aufgrund ausreichender Parzellentiefen

## Versatz in Länge

- Brechung der Gebäudehöhe gegen den Erschliessungshof nur auf kleinem Bereich; durch Verkürzung des Baukörpers Verstärkung der wahrgenommenen Höhe
- Nutzung des Versatzes als Terrasse und zur seitlichen Erschliessung (bei mehreren Wohnungen)

-> bei schmalen Parzellen (Breite unter 22 m) nicht ideal

## Versatz in Tiefe und Länge

- Brechung der Gebäudehöhe gegen den Erschliessungshof
- Nutzung des Versatzes als Terrasse und zur seitlichen Erschliessung (bei mehreren Wohnungen)

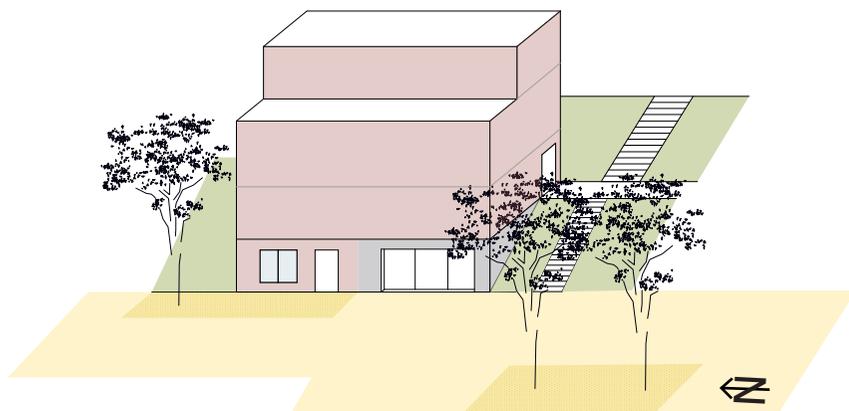
-> bei schmalen Parzellen (Breite unter 22 m) Problem; aufgrund Versätze (in Tiefe und Breite) entstehen kleinere Gebäudevolumen

## Versatz in Tiefe und Länge (beidseitig)

- Brechung der Gebäudehöhe gegen den Erschliessungshof
- Nutzung des Versatzes als Terrasse und zur seitlichen Erschliessung (bei mehreren Wohnungen)

-> bei schmalen Parzellen (Breite unter 22 m) zusätzliche Verschärfung des Problems; aufgrund Versätze (in Tiefe und Breite (beidseitig)) entstehen kleine Gebäudevolumen

## Regelwerk Gebäude 2. Bautiefe



### Regelungen Variante „Erschliessungsgeschoss“

#### Fassadengestaltung Erschliessungsgeschoss

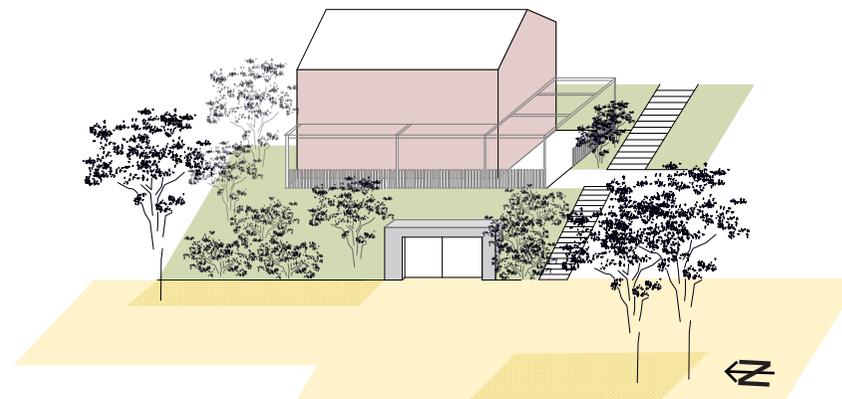
- Es soll ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen dem Fassadenanteil des Erschliessungsgeschosses, der für die Erschliessung des MIV genutzt wird (Garageneinfahrten), und dem Anteil mit Öffnungen (Fenster, Türen) angestrebt werden

#### Adressierung

- Die Adressierung des Gebäudes geschieht über das Erdgeschoss
- Bei mehreren Wohneinheiten können weitere Hauseingänge im 1. OG angeordnet werden

#### Volumetrie

- Die Fassade darf nicht 4-geschossig in Erscheinung treten



### Regelungen Variante „Grüner Sockel“

#### Fassadengestaltung Erschliessungsgeschoss

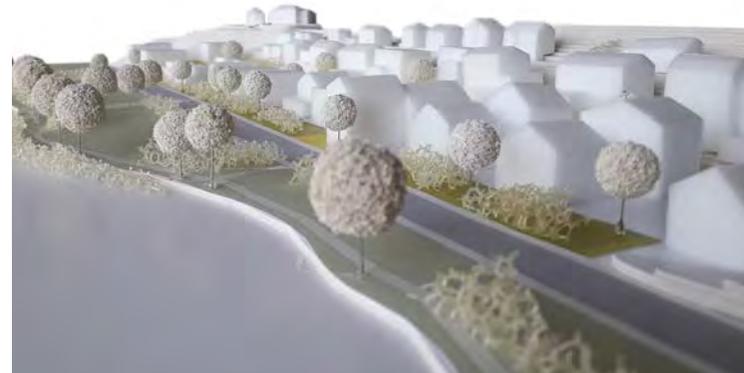
- Der sichtbare Fassadenanteil, welcher für die Erschliessung des MIV genutzt wird, soll nicht überwiegen. Die restliche begrünte Fläche soll das Bild prägen

#### Adressierung

- Die Adressierung des Gebäudes geschieht über das 1. OG



# Modellfotos



*Uferbepflanzung und Vorgärten bilden einen durchgehenden Grünraum*



*Durch die grossen Gebäudeabstände in der 1. Baureihe fliesst der Grünraum bis in die hinteren Gebäudereihen*

**6**

# **Fazit und weiteres Vorgehen**

## Fazit & weiteres Vorgehen

### Fazit

Das durch den iterativen Prozess entstandene Zielbild zeigt, dass das Ergebnis der Ortsbaulichen Studie Luzernerstrasse keine Transformation des Gebiets anstrebt, sondern der Fokus auf dem Sichern und Stärken der bestehenden Qualitäten liegt.

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Wahrung des Gemeinschaftsinteresses, welches sich in den vorgeschlagenen Fussgängerverbindungen, den gemeinschaftlich genutzten Hofbereichen und der verbesserten Erreichbarkeit des Uferbereichs zeigt. Durch die vorgeschlagene Umgestaltung der Luzernerstrasse wird zudem ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verlangsamung des Verkehrsflusses angestrebt.

Im REK wird für den Planungssperimeter eine bauliche Weiterentwicklung mit einem Einwohnerpotenzial von ca. 15-30 Einwohner angestrebt. Durch eine geringfügige bauliche Verdichtung in der 2. Baureihe und eine mögliche Umnutzung des Gärtnerei-Areals kann dieser Wert erreicht werden. Wichtig zu erwähnen ist, dass es sich im entwickelten Konzept und Zielbild in erster Linie nicht um eine bauliche Verdichtung handelt, sondern eine Aufwertung und Stärkung der Freiräume - und besonders der gemeinschaftlich genutzten Bereiche - zu einer Nutzungsverdichtung, auch im ökologischen Sinne, führt.

### Weiteres Vorgehen

Die durch die Ortsbauliche Studie Luzernerstrasse erzielten Erkenntnisse werden in einem nächsten Schritt durch die Eoptima AG in verbindliche Regelungen übersetzt. Dies geschieht durch BZR-Bestimmungen für jedes Teilgebiet und Anpassungen im Zonenplan. Die Teilgebiete werden wie folgt unterschieden:

*Teilgebiet a: «1. Bautiefe»*

*Teilgebiet b: «2. Bautiefe»*

*Teilgebiet c: Parzellen Nr. 878-880*

*Gärtnerei-Areal*

Die Bestimmungen werden möglichst einfach und zweckmässig gehalten um in der Umsetzung eine einfache Handhabung zu gewährleisten.