

Stadt Sempach

Verkehrsrichtplan

Entwurf öffentliche Auflage

21. Dezember 2020 / 2.2



Impressum

<i>Auftraggeber</i>	Stadt Sempach
<i>Projektleiter</i>	Walter Schaufelberger
<i>Berichtsverfasser</i>	Walter Schaufelberger, Simon Rubi
<i>Projektnummer</i>	89.2059
<i>Dokument</i>	20201222_Verkehrsrichtplan_Entwurf Auflage

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
2.2	21.12.2020	Simon Rubi	Entwurf öffentliche Auflage Überarbeitung nach Bereinigung Stadtrat
2.1	27.11.2020	Simon Rubi	Entwurf öffentliche Auflage Überarbeitung nach Sitzung Kernteam
2.0	13.10.2020	Simon Rubi	Entwurf öffentliche Auflage
1.2	28.05.2020	Simon Rubi	Überarbeitung nach Mitwirkung
1.1	30.03.2020	Walter Schaufelberger	Überarbeitung nach Mitwirkung
1.0	22.08.2019	Simon Rubi	Mitwirkung
0.9	08.08.2019	Simon Rubi	Neunter Entwurf
0.8	30.07.2019	Walter Schaufelberger	Achter Entwurf
0.7	08.07.2019	Simon Rubi s.rubi@bs-ing.ch	Siebter Entwurf z.Hd. Stadtrat
0.6	04.07.2019	Walter Schaufelberger	Sechster Entwurf z.Hd. Kernteam OPR
0.5	25.06.2019	Walter Schaufelberger	Fünfter Entwurf z.Hd. Ortsplanungskommission
0.4	06.06.2019	Walter Schaufelberger	Vierter Entwurf z.Hd. Stadtrat
0.3	29.05.2019	Walter Schaufelberger	Dritter Entwurf z.Hd. Kernteam OPR
0.2	10.05.2019	Walter Schaufelberger	Zweiter Entwurf z.Hd. Kernteam OPR
0.1	03.05.2019	Walter Schaufelberger w.schaufelberger@bs-ing.ch	Erster Entwurf z.Hd. Kernteam OPR

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Anlass des kommunalen Verkehrsrichtplans	4
1.2	Rechtliche Wirkung, Verfahren und Verbindlichkeiten	4
1.3	Vorgehen	4
2	Zielsetzung und Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans	5
2.1	Ziel des Dokuments	5
2.2	Rahmenvorgaben Räumliches Entwicklungskonzept	5
2.3	Mobilitätskonzept	6
3	Ist-Situation	7
3.1	Allgemeine Rahmenbedingungen	7
3.2	Strassenbauprogramm 2019-2022	7
4	Netzpläne	9
4.1	Strassennetz MIV	9
4.1.1	Klassifizierung Strassen generell	9
4.1.2	Umsetzung Klassifizierung Strassen Sempach	10
4.1.3	Geschwindigkeitsregime im Strassennetz	11
4.2	Velonetz	12
4.3	Fussverkehrsnetz: Netzplan	14
4.4	ÖV-Haltestellen	15
4.5	Öffentliche Parkierung	16
5	Massnahmen	17
5.1	Einleitung	17
5.2	Koordinationsstände	17
5.3	Planungs- und Umsetzungshorizonte	17
5.4	Federführung / weitere Beteiligte	18
5.5	Massnahmenübersicht	18
5.6	Massnahmen	20
6	Verzeichnisse	58
Anhänge Richtplankarten (Netzpläne)		
A	Strassennetz	
B	Geschwindigkeiten	
C	Velowegnetz	
D	Fusswegnetz	
E	Öffentlicher Verkehr (Bushaltestellen)	

1 Einleitung

1.1 Anlass des kommunalen Verkehrsrichtplans

Der Stadtrat Sempach hat im Sommer 2016 den Auftrag erteilt, die Ortsplanung nach den neuen gesetzlichen Vorgaben und Bestimmungen zu revidieren.

In einem ersten Schritt hat die Stadt Sempach unterschiedliche Zukunftsbilder entwickelt und die anzustrebende Stossrichtung in einem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) vertieft. Das im Anschluss entwickelte Mobilitätskonzept konkretisiert die Massnahmen aus dem Teilkonzept Verkehr des REK und legt das Massnahmenpaket für den Verkehrsrichtplan fest bzw. definiert die wichtigsten strategischen Mobilitätsprojekte der Stadt Sempach für die kommenden Jahre.

Mit der aktuell laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung sollen die Entwicklungsabsichten aus dem REK konkretisiert und in die grundeigentümergebundenen Instrumente (Zonenplan und Bau- und Zonenreglement) sowie in die behördenverbindlichen Richtpläne überführt werden. Erstere bilden den Rahmen der Ortsentwicklung bis 2037, letztere bis 2045.

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung wird damit auch der Verkehrsrichtplan neu erstellt. Mit Inkraftsetzung des neuen Verkehrsrichtplans wird der bisherige, aus dem Jahr 2007 stammende Verkehrsrichtplan aufgehoben.

1.2 Rechtliche Wirkung, Verfahren und Verbindlichkeiten

Der Verkehrsrichtplan ist ein kommunaler Richtplan nach § 9 PBG. Er ist ein Führungsinstrument und für die Gemeindebehörden verbindlich. Er wird durch den Stadtrat erlassen und durch den Regierungsrat genehmigt, soweit Interessen des Kantons oder der Nachbargemeinden berührt werden.

Die Kapitel 1 - 4 (Ausnahme Richtplankarten) sowie das Kapitel 6 haben einen orientierenden Charakter.

Die Richtplankarten in Kapitel 4 (bzw. die Anhänge A-E) sowie die Massnahmen gemäss Kapitel 5 sind behördenverbindlich.

Bei geänderten Verhältnissen, bei neuen Aufgaben oder bei besseren Lösungsmöglichkeiten ist der Verkehrsrichtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Das Verfahren für die Anpassung richtet sich nach § 14 PBG.

Wird der Verkehrsrichtplan nur geringfügig oder aufgrund übergeordneter Planungen angepasst, so ist dafür der Stadtrat zuständig, wobei eine Genehmigung des Regierungsrates nicht erforderlich ist.

1.3 Vorgehen

Die Stadt Sempach hat die Version 1.0 am 13.09.2019 dem Kanton Luzern zur Vorprüfung gestellt. Mit Bericht vom 15.05.2020 hat der Kanton Luzern drei Inputs zur Vorprüfung eingereicht. Davon wurden zwei in die vorliegende Version übernommen. Gleichzeitig hat die Stadt Sempach eine erste Mitwirkung bei den Interessierten durchgeführt (siehe Mitwirkungsbericht vom 05.11.2020).

Basierend auf diesen Eingaben hat die Stadt Sempach die vorliegende Version 2.2 erstellt. Diese Version wird gemäss § 13 Abs. 2 PBG vom 06.01. - 04.02.2021 öffentlich aufgelegt. Gemäss § 13 Abs. 3 PBG können sich Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete zu den Entwürfen äussern. Es ist geplant, dass der Verkehrsrichtplan durch den Stadtrat im Frühjahr 2021 erlassen und an der Gemeindeversammlung vom Mai 2021 zur Kenntnisnahme gebracht wird.

2 Zielsetzung und Inhalt des kommunalen Verkehrsrichtplans

2.1 Ziel des Dokuments

Der Verkehrsrichtplan legt alle für die Groberschliessung des Baugebietes notwendigen Verkehrsanlagen (Fusswege, Trottoirs, Strassen, Haltestellen, Parkierung) fest. Im Weiteren zeigt er auf, wo und mit welchen gestalterischen Massnahmen die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer und wo der Verkehrsfluss verbessert werden soll. Damit soll der vorliegende Verkehrsrichtplan insbesondere

- die Handlungsfelder und die möglichen Lösungsansätze aufzeigen
- die bevorstehenden Veränderungen in die konzeptionelle Planung der Gemeinde integrieren
- Drittplanungen und Auswirkungen auf die Gemeindestrassen aufzeigen
- als Grundlage für die Investitionsplanung dienen.

Die Richtplankarten in Kapitel 4 (bzw. die Anhänge A – E) und das Kapitel 5 sind für den Stadtrat Sempach behördenverbindlich.

2.2 Rahmenvorgaben Räumliches Entwicklungskonzept

Das durch den Stadtrat im Januar 2018 verabschiedete Räumliche Entwicklungskonzept (REK) sieht in der Thematik Verkehr insbesondere folgende Ziele vor [1]:

- Abstimmen der Anforderungen an Siedlung und Verkehr
- Bestehende Quartiere, neue Entwicklungsgebiete und gegen innen entwickelte Gebiete sind nachhaltig zu erschliessen. Insbesondere ist ein sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsteilnehmer bereitzustellen.
- Die Verkehrsanteile (Modal Split) des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs sind zu erhöhen, um den aufgrund der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse zu erwartenden Mehrverkehr kosten-/nutzenoptimiert tragen zu können.
- Bedarfsgerechte Priorisierung der Massnahmen zur Behebung der vorhandenen Schwachstellen und zur Erhöhung des Modal Split.

Daraus ergeben sich folgende detaillierten Zielsetzungen im Hinblick auf die Thematik Mobilität [1]:

- Die Aufenthaltsqualität im Städtli ist zu stärken.
- Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Sempach-Neuenkirch ist zu verbessern. Der Fokus ist hier auf eine attraktivere und sicherere Erreichbarkeit per Velo, aber auch per Bus zu legen.
- Die vorhandenen Erschliessungslücken im ÖV sind zu schliessen, insbesondere mit einer Optimierung der Bushaltestellen inkl. der Sicherstellung eines attraktiven und möglichst direkten Zugangs zu den Bushaltestellen für Fuss- und Veloverkehr.
- Die Gestaltung der Strassenräume ist ausgerichtet auf ihre Funktion (Durchleiten-Verbinden- Erschliessen) und auf eine Gesamtverkehrsbetrachtung (MIV-ÖV-Veloverkehr-Fussverkehr) anzupassen und zu verbessern.
- Aktuelle und zukünftige Entwicklungsgebiete (neue Zonen, Umnutzung, Innenentwicklung) sind nachhaltig zu erschliessen, d.h. für Velo- und Fussverkehr, ÖV und MIV.
- Die Parkierung ist auf die Zukunft auszurichten. Parkplatzvorschriften für öffentliche und private Parkierung sind zu aktualisieren; Lösungsansätze für eine Verlagerung von oberirdischen öffentlichen Parkplätzen in unterirdische Anlagen sind zu prüfen. In Neu- und Ersatzbaugebieten sind die Parkplätze unterirdisch anzuordnen.

2.3 Mobilitätskonzept

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde die Firma B+S AG beauftragt, unter Berücksichtigung der Vorgaben des Räumlichen Entwicklungskonzepts ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Dabei handelt es sich um einen Expertenbericht.

Der Stadtrat hat auf Antrag des Kernteams, unterstützt durch die Ortsplanungskommission, das Mobilitätskonzept zustimmend zur Kenntnis genommen und Rahmenbedingungen für die Erstellung des vorliegenden Verkehrsrichtplans definiert. Bezüglich Details verweisen wir auf den entsprechenden Bericht. Das Mobilitätskonzept diente als Grundlage für die Erstellung des Verkehrsrichtplanes.

3 Ist-Situation

3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Sempach ist eine Stadt mit ca. 4'200 Einwohnern in der Region Sursee - Mittelland.

Verkehrlich ist die Stadt Sempach grundsätzlich gut erschlossen.

Der direkt am Stadtrand liegende Autobahnanschluss stellt einerseits eine attraktive Erreichbarkeit und Erschliessung der Stadt Sempach sicher. Andererseits führt der nahegelegene Autobahnanschluss auch zu regionalem Durchgangsverkehr auf den Kantonsstrassen durch das Siedlungsgebiet von Sempach.

Im Stadtgebiet Sempach kommen aus vier Richtungen Kantonsstrassen zusammen, welche nördlich und südlich ans Städtli anschliessen, dieses jedoch nicht durchfahren. Mit der Route Luzernerstrasse-Schlachtstrasse-Umfahrung ist bereits heute eine gute Alternative zur direkten Städtli-Durchfahrt möglich. Mit den Projekten „Kreisel bei den Autobahnaus-/-einfahrten“, "Hültshern-Kreisel" und "Schulhauskurve" konnte der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit weiter verbessert werden. Die Luzernerstrasse weist heute einen "Ausserorts-Charakter" auf. Die Geschwindigkeiten sind sehr hoch, betreffend Velo- und Fussverkehr bestehen verschiedene Defizite. Insbesondere auf den Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) gibt es verschiedene Qualitäts- und Sicherheitslücken für den Velo- und Fussverkehr, d.h. es fehlt an ausreichenden Infrastrukturangeboten für den Veloverkehr und es gibt verschiedene ungeschützte Fussgängerübergänge und unattraktive Fussgängerverbindungen. Trotz Neugestaltung und Begegnungszone bleibt die Durchfahrt durch das Städtli für den Autoverkehr attraktiv und wird rege genutzt, denn der direkte Weg durchs Städtli ist deutlich kürzer als der Weg über die Umfahrung. Dies führt zu einer Überlastung und mindert die Aufenthaltsqualität im Städtli. Jedoch sorgen die Erreichbarkeit aus allen Richtungen sowie das verfügbare Parkplatzangebot für ein lebendiges Städtli.

Der Bahnhof Sempach-Neuenkirch liegt in peripherer Lage zur Siedlung und zum Zentrum von Sempach in Sempach Station auf dem Gemeindegebiet von Neuenkirch. Mit 6 Zügen und 3 bis 4 Bussen pro Stunde ist das ÖV-Angebot ausreichend. Die Umsteigezeiten zwischen Bahn und Bus sind zu Hauptverkehrszeiten genügend, jedoch zu Nebenverkehrszeiten teilweise ungenügend (zu lange Wartezeiten). Die Buslinien verlaufen auf den Kantonsstrassen. Nicht alle Siedlungsgebiete in Sempach verfügen über eine ausreichende Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr. Jedoch liegen diese in einer guten Velodistanz zum Bahnhof. Hier liegen also Chancen für eine sicherere und attraktivere Erreichbarkeit des Bahnhofs.

Die hohen Nutzungszahlen der Kantonsstrassen im Zusammenhang mit dem Autobahnzubringer führen zu verschiedensten Belastungen für die Bevölkerung und das Gewerbe. Entsprechend setzt sich Sempach seit längerer Zeit mit der Errichtung einer Süd-Ost-Umfahrung und der Direkterschliessung Allmend auseinander.

Für den Alltags- und Freizeitveloverkehr hat Sempach mit seiner überschaubaren Ausdehnung, mit der Velodistanz zum Bahnhof und dem See für Freizeitvelofahrer gute Voraussetzungen. Das Fusswegnetz hat eine hohe Qualität und nur vereinzelte Lücken, im Velonetz liegen verschiedene Qualitäts- und Sicherheitsdefizite vor.

3.2 Strassenbauprogramm 2019-2022

Gemäss des vom Kantonsrat verabschiedeten aktuellen Strassenbauprogramms 2019-2022 des Kantons Luzern will der Kanton Luzern in den nächsten Jahren folgende aktuell noch vorhandene Netzlücken schliessen:

- Sempach Schulhauskurve (Anpassung Knoten, Schulwegsicherung): Topf A, bewilligt 1.9 Mio. CHF

- Sempach Knoten Rainerstrasse (Umgestaltung Knoten, Erstellung zweier Busbuchten und Fussgängerquerungen inkl. Radverkehrsanlage Richtung Schlachtstrasse): Topf A, bewilligt 2.9 Mio. CHF (umgesetzt 2019/2020)
- Verbindung Sempach (ab Kreisel Dreiangel) - Eich (Erstellung Radverkehrsanlage im Sinne des ergänzten Radroutenkonzepts [1. Priorität], Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Sanierung Strasse: Topf A, 10.0 Mio. CHF

Zusätzlich ist im Strassenbauprogramm 2019-2022 des Kantons Luzern folgendes durch die Gemeinde Sempach zu finanzierendes Projekt berücksichtigt:

- Sempach Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Topf B; Betrag im Strassenbauprogramm nicht ausgewiesen, da durch die Gemeinde zu finanzieren)

Die im Rahmen der Mitwirkung beantragte Aufnahme der Umfahrung Sempach wurde nicht in das Strassenbauprogramm 2019-2022 übernommen, da diese bisher nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurde.

4 Netzpläne

4.1 Strassennetz MIV

4.1.1 Klassifizierung Strassen generell

In der Konzeption des Strassennetzes geht es primär darum, die Nutzung und Gestaltung des vorhandenen Verkehrsraumes festzulegen und zu verbessern. Dazu ist eine funktionelle Klassierung der Strassenzüge vorgesehen, welche sich auf der verkehrlichen Nutzung der einzelnen Verkehrsarten (Fussverkehr, Velo, ÖV, MIV) und aus dem für den Strassenzug zweckmässigen Geschwindigkeitsregime zusammensetzt. Eine reine Klassierung in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen oder nach Hauptstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen ist aufgrund der historisch gewachsenen Situation des Strassennetzes nicht mehr zielführend. Gewisse Hauptstrassenabschnitte liegen innerhalb des bebauten Raumes und sind somit siedlungsorientiert zu gestalten. Im Weiteren lassen die begrenzten Verkehrsräume und angrenzenden Nutzungen insbesondere die für Haupt- und Sammelstrassen erforderlichen Gestaltungsspielräume vielfach nicht zu. Trotzdem ist es nötig, die Funktionen von Strassenklassen mit Blick auf die Verkehrsmittelpriorisierung sowie die Funktionen (durchleiten, verbinden, erschliessen) klar zu definieren. Hinweise dazu gibt u.a. der VSS-Leitfaden für die Gestaltung von Hauptverkehrsstrassen innerorts [2].

Aufgrund der möglichen Funktionen einer Strasse sind für den MIV folgende Klassen vorgesehen:

Basisnetz

- **Basisnetz - Hochleistungsstrassen:** Dies umfasst die durchgehende Autobahn N02 (Nationalstrasse) inkl. Anschluss Sempach. Dieses Strassensystem dient der Abwicklung des grossräumigen Durchgangsverkehrs und stellt die übergeordnete Erreichbarkeit der Stadt Sempach sicher. Die Verkehrsflächen stehen ausschliesslich dem MIV zur Verfügung, die Zirkulation ist auf der durchgehenden N02 mit hoher Geschwindigkeit möglich.
- **Basisnetz - Durchleiten:** Dieses umfasst das Kantonsstrassennetz und die Gemeindestrasse Beromünsterstrasse. Diese Strassen stellen die Erreichbarkeit der Stadt Sempach aus der Region sicher, gewähren eine effiziente und verträgliche Abwicklung des durchgehenden regionalen Verkehrs und ermöglichen den regionalen Zugang zur Autobahn. MIV, ÖV und Velo werden gleichwertig behandelt, innerhalb des Siedlungsgebietes auch der Fussverkehr. Behinderungen des ÖV (Reisezeiteinbussen) sind zu vermeiden, der MIV muss mit ausreichender Kapazität abgewickelt werden und das Velo soll auf eigenen Infrastrukturen (Velostreifen, Veloweg) ohne wesentliche Behinderungen sicher fahren können. Die Verringerung der Trennwirkung und die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer auf den Durchleitungsachsen sind mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen. Die gefahrene Geschwindigkeit beträgt innerorts in der Regel 40 bis 50 km/h, in Ausnahmen z.B. bei starken flächig querenden Fussgängerströmen, reduzierten Strassenquerschnitten, vielen Quartierserschliessungen oder Überschreitung der Lärmimmissionswerte kann diese auch 20 bis 30 km/h betragen. Ausserorts beträgt die gefahrene Geschwindigkeit in der Regel bis 80 km/h. Die theoretische Leistungsfähigkeit beträgt maximal 20'000 Fz/Tag.

Quartiernetz

- **Quartiernetz – Verbinden:** Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen dem Basisnetz und den Quartieren sicher. Sie stellen auch die Anbindung wichtiger Ziele wie grössere Parkieranlagen und Quartierzentren sicher. Durchgangsverkehr ist weitgehend zu vermeiden. Die gefahrene Geschwindigkeit beträgt 20 bis 30 km/h, in Ausnahmefällen 50 km/h und ausserorts bis 60 km/h. Die theoretische Leistungsfähigkeit beträgt maximal 5'000 Fz/Tag.

- **Quartiernetz – Feinerschliessung:** Die übrigen untergeordneten Strassen dienen der Feinerschliessung. Durchgangsverkehr MIV ist zu vermeiden. Durchgehende Strassen sind in der Regel nicht vortrittsberechtigt, d.h. es herrscht Rechtsvortritt. Das Geschwindigkeitsregime beträgt 20 bis 30 km/h. Die theoretische Leistungsfähigkeit beträgt maximal 1'500 Fz/Tag.

4.1.2 Umsetzung Klassifizierung Strassen Sempach

Abbildung 1 zeigt das klassifizierte Strassennetz. Netzergänzungen sind kurz- bis mittelfristig nicht zwingend. Als längerfristige Option sind die Süd-Ost-Umfahrung und die Direkterschliessung Allmend im Sinne einer Option eingetragen.

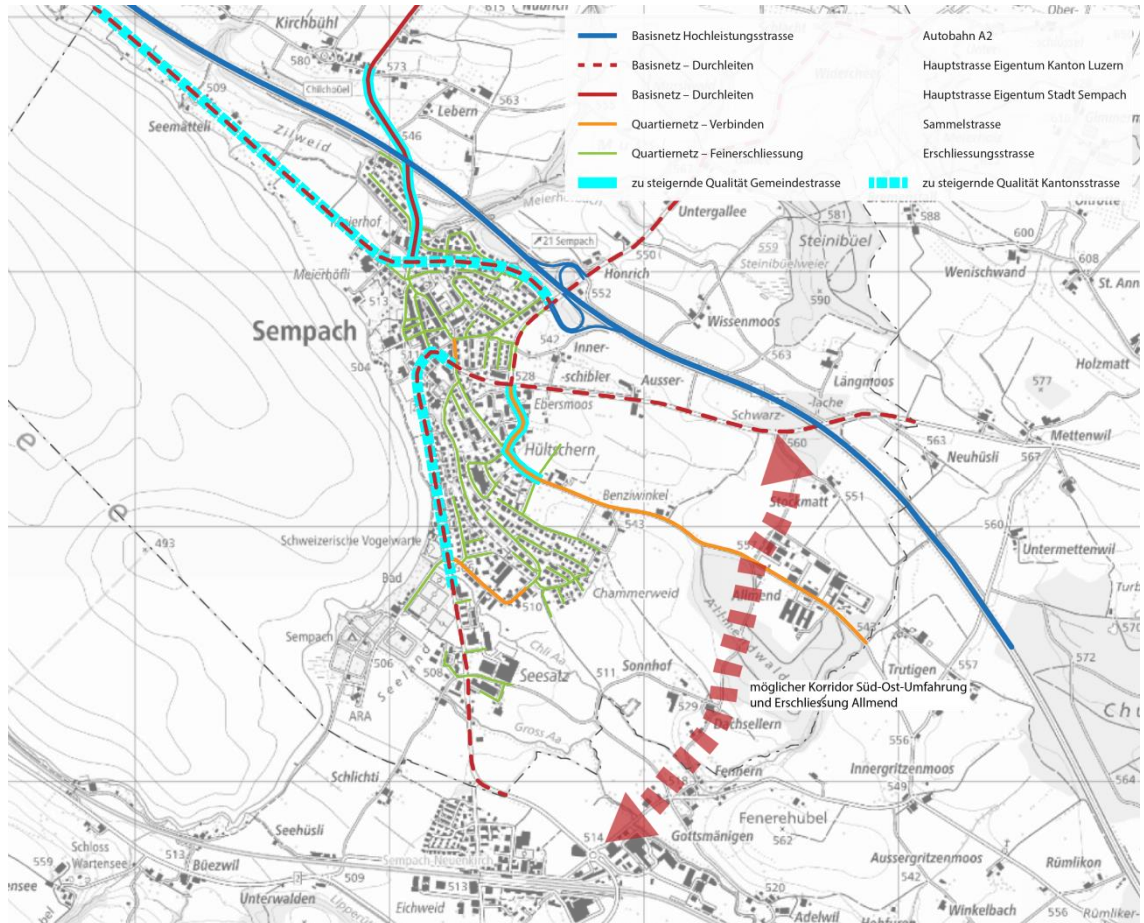


Abbildung 1 Netzplan Strassen

4.1.3 Geschwindigkeitsregime im Strassennetz

Abbildung 2 gibt einen Überblick über das angestrebte Geschwindigkeitsregime im Strassennetz. Dabei wird die "gefahrere" Geschwindigkeit festgelegt. Diese muss nicht zwingend mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit identisch sein. So kann beispielsweise eine tiefere gefahrere Geschwindigkeit auch mit Gestaltungsmassnahmen erreicht werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Verminderung der Lärmimmissionen (Einhaltung der Immissionsgrenzwerte) können auf den Kantons- und Gemeindestrassen Tempo 80 und Tempo 60 nur ausserhalb des Siedlungsrandes empfohlen werden. Innerhalb des Siedlungsrandes sind zwingend tiefere Temperaturen anzustreben (Tempo 50 oder geringer)

Auf dem Quartiernetz im Siedlungsbereich gilt generell Tempo 30. Auf den untergeordneten Quartierserschliessungen wird Tempo 20 angestrebt.

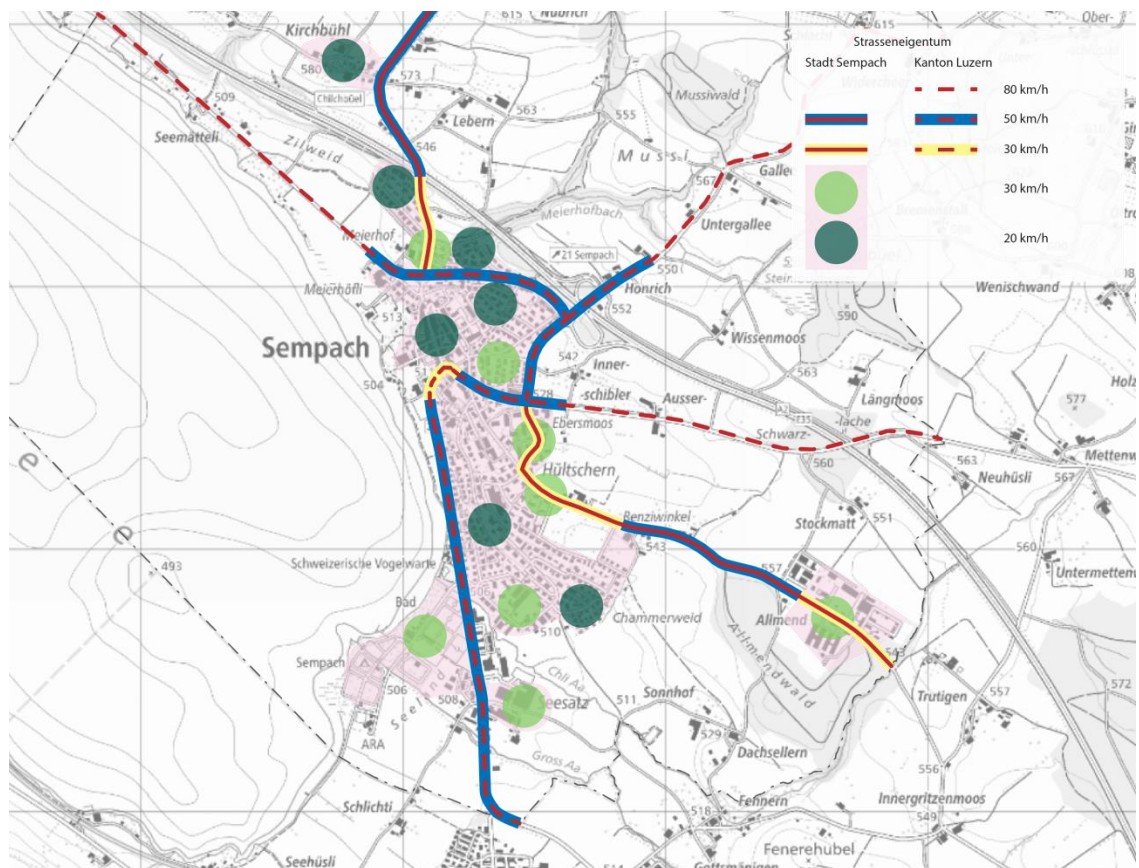


Abbildung 2 Geschwindigkeiten

Auf der Hauptachse Luzernerstrasse ist die Signalisation auf Tempo 50 zu reduzieren. Durch eine zukunftsgerichtete Strassengestaltung ist dabei – wie bereits im Räumlichen Entwicklungskonzept – eine weitere Geschwindigkeitsreduktion in den Bereichen 40 bis 50 km/h anzustreben, wodurch sich auch die Lärmbelastung für die Anwohner reduzieren wird.

4.2 Velonetz

Der Raum Sempach ist als fahrradfreundliche Region für Jung und Alt bekannt. Die Bevölkerung radelt gerne und hält sich damit fit. Der Radverkehr hat insbesondere aufgrund des Freizeitverkehrs bereits einen für ländliche Bereiche hohen Anteil am Modal Split. Für lokale Alltagszwecke v.a. innerhalb der Siedlungen ist das Fahrrad das praktikabelste Verkehrsmittel - mit diesem sind die Distanzen zwischen Quelle und Ziel meist geringer als mit dem Auto, da ein direkteres Wegangebot zur Verfügung steht. Auch die Landschaft kann gut mit dem Fahrrad erlebt werden. Es steht ein grosses Routenangebot zur Verfügung. Naherholungsgebiete und regionale Landschaftsperlen werden - insbesondere bei weiterer Erhöhung der Attraktivität der Zufahrtsstrecken - gerne mit dem Fahrrad aufgesucht.

Das Routenangebot ist BewohnerInnen und Besuchenden der Region gleichermassen bekannt und für alle gut auffindbar. An wichtigen Radrouten finden Radfahrende ein ergänzendes Angebot, an allen für Radfahrende wichtigen Orten stehen (überdachte) Radabstellanlagen zur Verfügung.

Ziel ist es, dass die Bevölkerung sich auf ihren Velowegen sicher fühlt und gerne das unter Einhaltung der durch den Regionalen Entwicklungsträger Sursee-Mittelland verabschiedeten Leitsätze weiterentwickelte Wegangebot wahrnimmt [3].

Abbildung 3 zeigt das Velonetz mit den zu schliessenden Netzlücken.

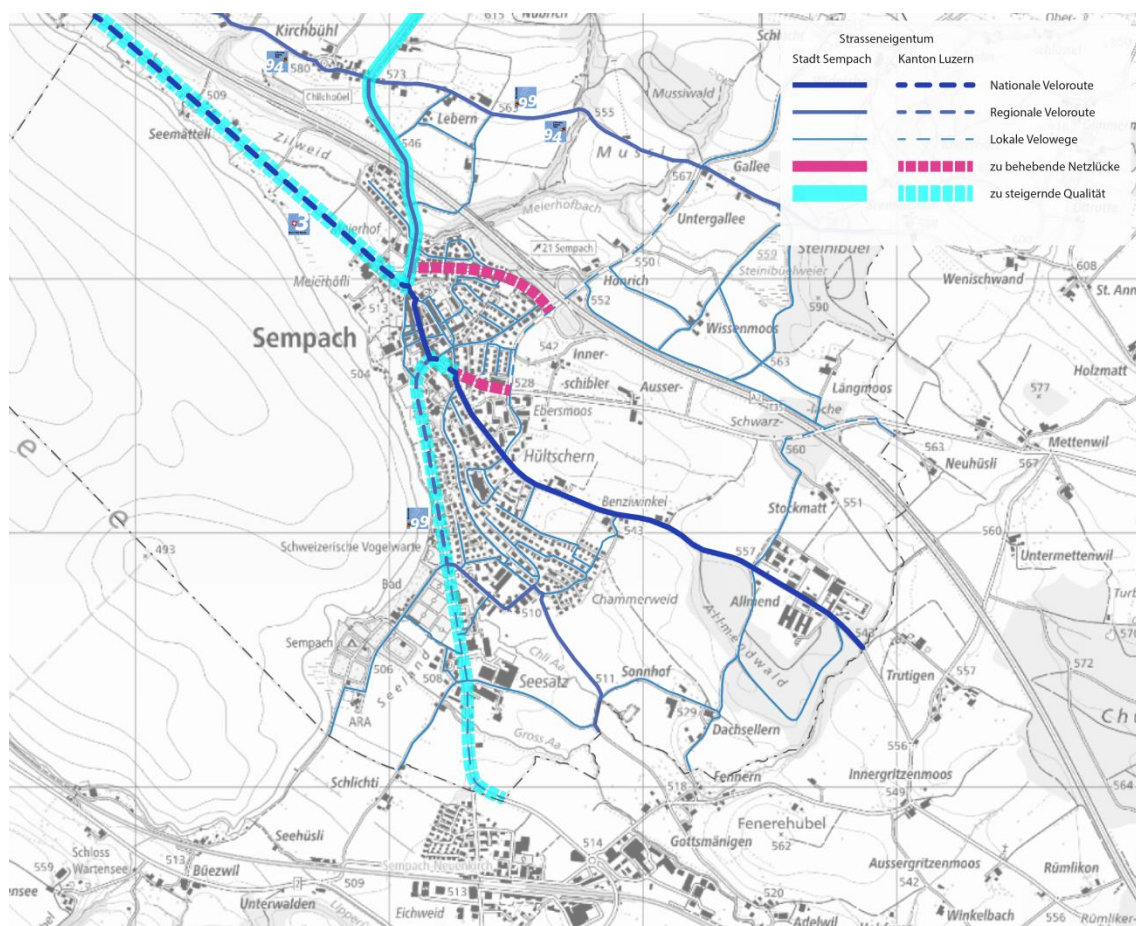


Abbildung 3 Netzplan Velo

Gemäss aktuellem Strassenbauprogramm 2019-2022 des Kantons Luzern will der Kanton Luzern in den nächsten Jahren folgende aktuell noch vorhandene Netzlücken schliessen (Details siehe Kapitel 3.2):

- Sempach Schulhauskurve
- Sempach Knoten Rainerstrasse (beinhaltet auch die Radroute Richtung Autobahnkreisel; da diese Radroute kürzlich realisiert wurde, wird diese Strecke oben im Netzplan Velo nicht mehr als Netzlücke aufgeführt)
- Verbindung Sempach (ab Kreisel Dreiangel) - Eich

Gemäss REK und Mobilitätskonzept sind zusätzlich folgende weitere Netzlücken zu schliessen:

- die Umfahrung zwischen Kreisel Beromünsterstrasse und der Einmündung Büelhalde als lokale Veloverbindung. Sie soll die direkte Verbindung über die Umfahrung sowie die Erreichbarkeit der Büelhalde ab dem Zentrum sicherstellen (Gegenstand des aktuellen kantonalen Radroutenkonzepts). Sofern der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird, soll der Velostreifen auf der Umfahrungsstrasse bis zum Autobahnkreisel verlängert werden
- die Rainerstrasse zwischen Hültschern-Kreisel und Gotthardstrasse als lokale Verbindung zwischen der lokalen Veloroute Schlacht-Gotthardstrasse und der nationalen Veloroute;

Im Weiteren bestehen qualitative Netzlücken, d.h. die Verbindungen sind zwar vorhanden, genügen aber nicht den qualitativen Anforderungen für ihre Funktion bzw. verfügen nicht über die dazu erforderliche Infrastruktur wie z.B. Velostreifen, Velowege in ausreichender Breite. Dazu gehören folgende Abschnitte:

Kantonsstrassen

- Luzernerstrasse
- Schulhauskurve
- Rainerstrasse ab Knoten Hültschern stadteinwärts
- Eicherstrasse

Gemeindestrasse

- Beromünsterstrasse ab Kirchbühl stadteinwärts

4.3 Fussverkehrsnetz: Netzplan

In Sempach wird ein Teil der Alltags- und Freizeitwege zu Fuss zurückgelegt. Bereits Kinder können bei sicheren Fusswegverbindungen ohne Begleitung zu Fuss in ihrem Wohnumfeld unterwegs sein. Menschen mit eingeschränkter Alltagskompetenz und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen können sich selbständig in Sempach bewegen. Attraktive Achsen führen von den Wohnquartieren zu wichtigen Zielen in Sempach (Städtli, Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten, Bushaltestellen) [3].

Ziel ist es, dass die Bevölkerung sich auf ihren Fusswegen sicher fühlt und gerne das unter Einhaltung der durch den Regionalen Entwicklungsträger Sursee-Mittelland verabschiedeten Leitsätze weiterentwickelte Wegangebot wahrnimmt.

Sempach hat ein gut entwickeltes Fusswegnetz. Trotzdem ist gemäss REK und Mobilitätskonzept das Fusswegnetz noch punktuell ausbaubar.

Abbildung 4 zeigt das Fusswegnetz mit den zu schliessenden Lücken.

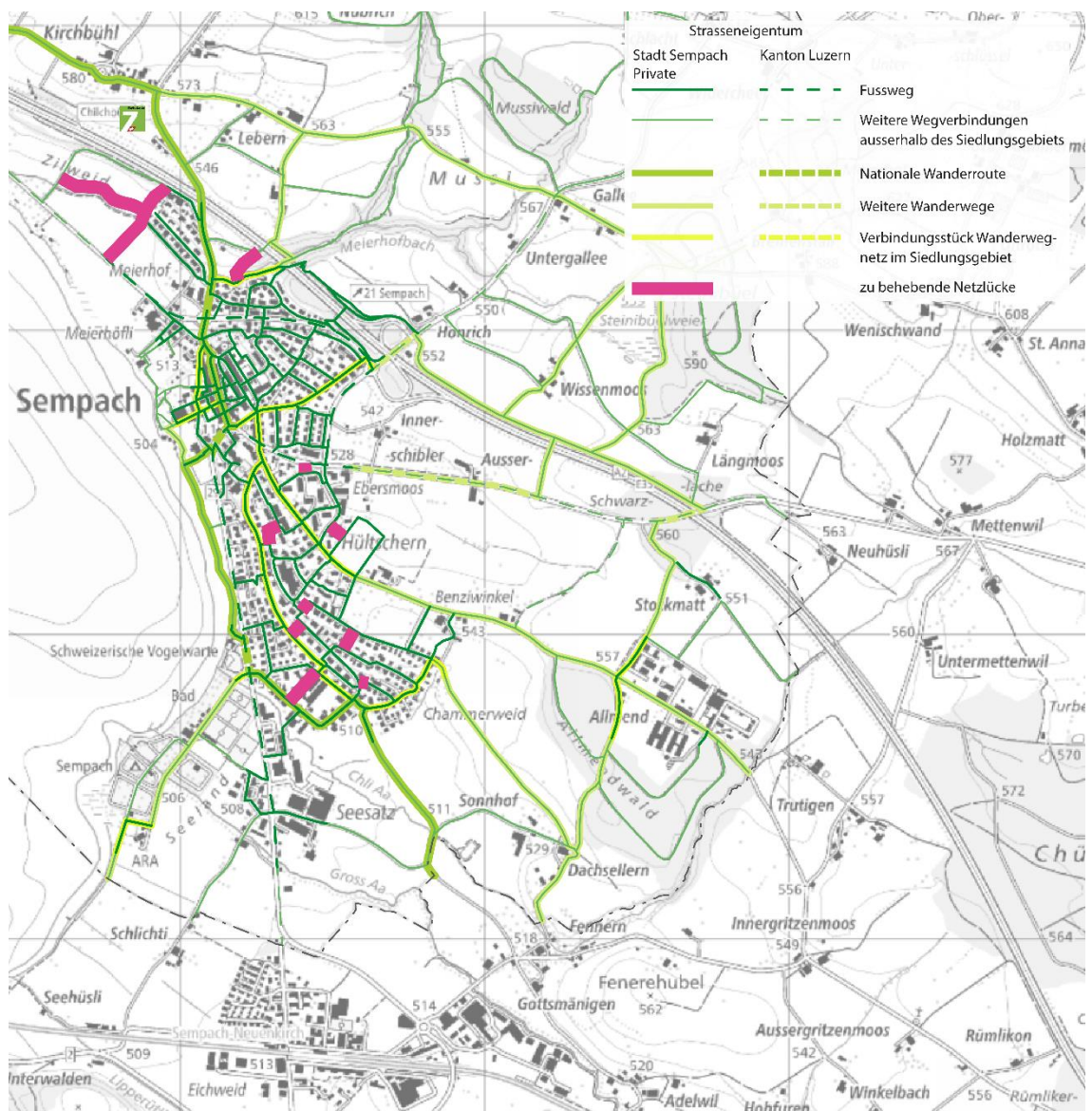


Abbildung 4 Netzplan Fussverkehr

4.4 ÖV-Haltestellen

Aufgrund ihrer Lage haben Teile des heutigen Siedlungsgebiets relativ lange Wegstrecken zur nächsten Bushaltestelle (siehe Mobilitätskonzept). Um die Attraktivität des ÖV und damit auch den Modal Split weiter zu stärken, sind punktuelle Optimierungen vorzunehmen. Abbildung 5 gibt einen Überblick über die zukünftige Anordnung der Bushaltestellen. Neu sind die Haltestellen im Raum Büelhalde-Schlachtstrasse sowie Eicherstrasse. Auf der Luzernerstrasse wird die Lage der Haltestelle Vogelwarte verbessert und eine zusätzliche Haltestelle Haldenmatt vorgesehen. Angebotsverbesserungen (Abstimmung Bus Strecke Sursee – Sempach – Sempach Station bzw. Hochdorf – Sempach Station) werden geprüft.

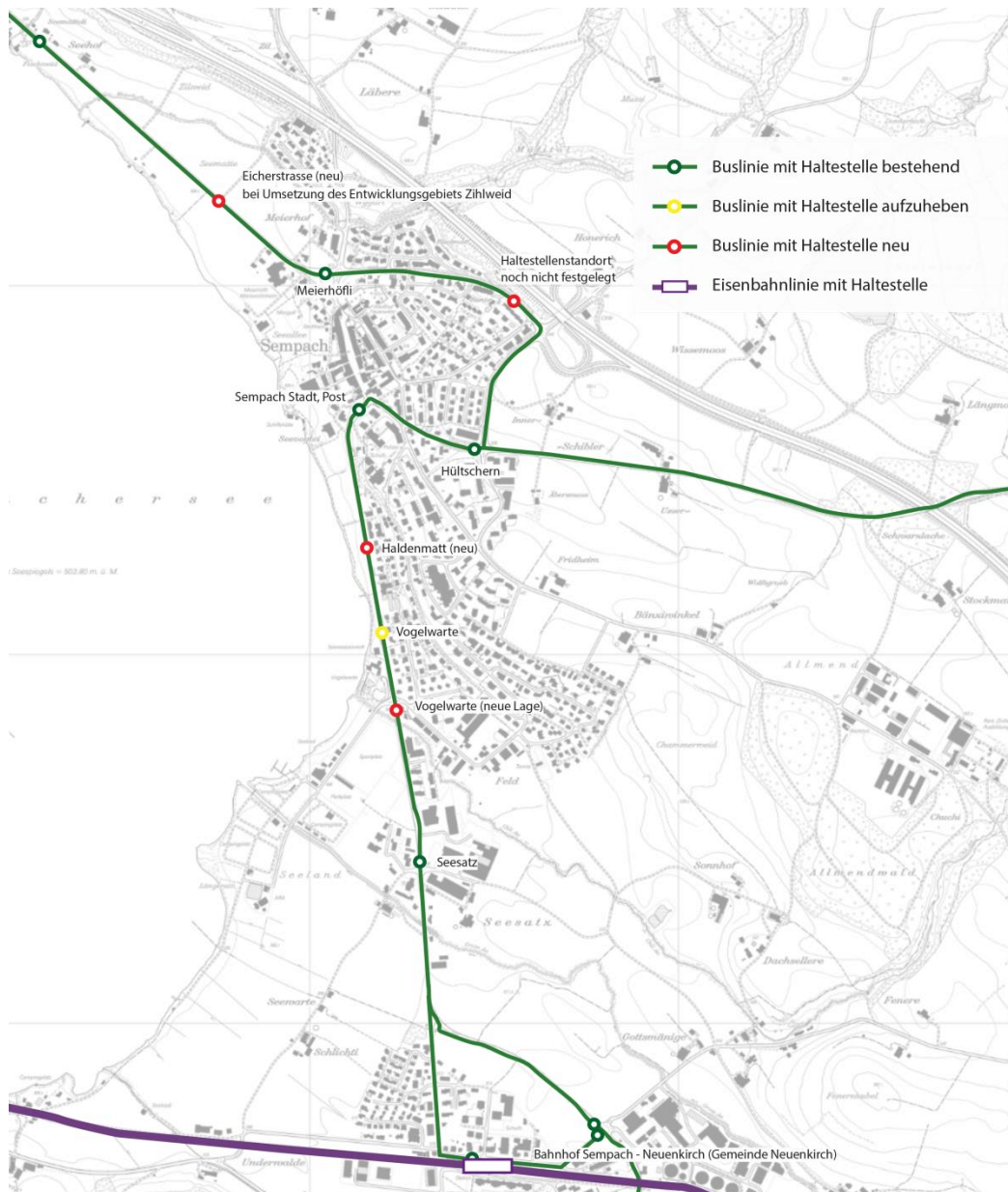


Abbildung 5 ÖV-Haltestellen

In obiger Richtplankarte ist nicht integriert eine verbesserte Anbindung des Arbeitsgebiets Allmend. Voraussetzung für deren Umsetzung wäre entweder eine neue Strassenführung oder mehr Zeitreserven auf der bestehenden Postautolinie Sempach-Station - Hochdorf. Entsprechend kann heute der Standort möglicher Haltestellen noch zu wenig genau definiert werden, um diese(n) in der obigen Abbildung zu integrieren.

4.5 Öffentliche Parkierung

Abbildung 6 zeigt die bestehenden und geplanten öffentlichen Parkierungsanlagen.

Dabei gibt es folgende Parkplatztypen:

- Kurzzeitparkplatz Typ A (Stadtstrasse und Oberstadt; Nutzung maximal 30 Minuten)
- Kurzzeitparkplatz Typ B (Altstadt und Umgebung; Blaue Karte)
- Dauerparkierzone (übrige öffentliche Parkplätze, Nutzung gebührenpflichtig während maximal 3 Tagen; bewirtschaftet)
- Spezialparkierzone (Parkplatz Wiese Seevogtei als Notparkplatz für Grossereignisse und Anlässe in der Festhalle, bewirtschaftet mittels Tagespauschale) sowie weitere grossflächige private Parkplätze.
- Park + Pool Angebot: Nordöstlich des Autobahnanschlusses gibt es zudem ein limitiertes Park+Pool-Angebot.

Bzgl. Details verweisen wir auf das Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund inkl. Anhang.

Insbesondere bei schönem und warmem Wetter sind die Parkplätze im Bereich des Sees insbesondere wegen des Ausflugsverkehrs sehr stark ausgelastet.

Es ist vorgesehen, im Rahmen der Überbauung des Gebiets Stadtweiher mindestens die in diesem Gebiet bestehenden ca. 60 öffentlichen oberirdischen Parkfelder (öffentliche Dauerparkierzone) in eine Tiefgarage zu verlegen und diese damit weiterhin als öffentlich nutzbar zur Verfügung zu stellen.

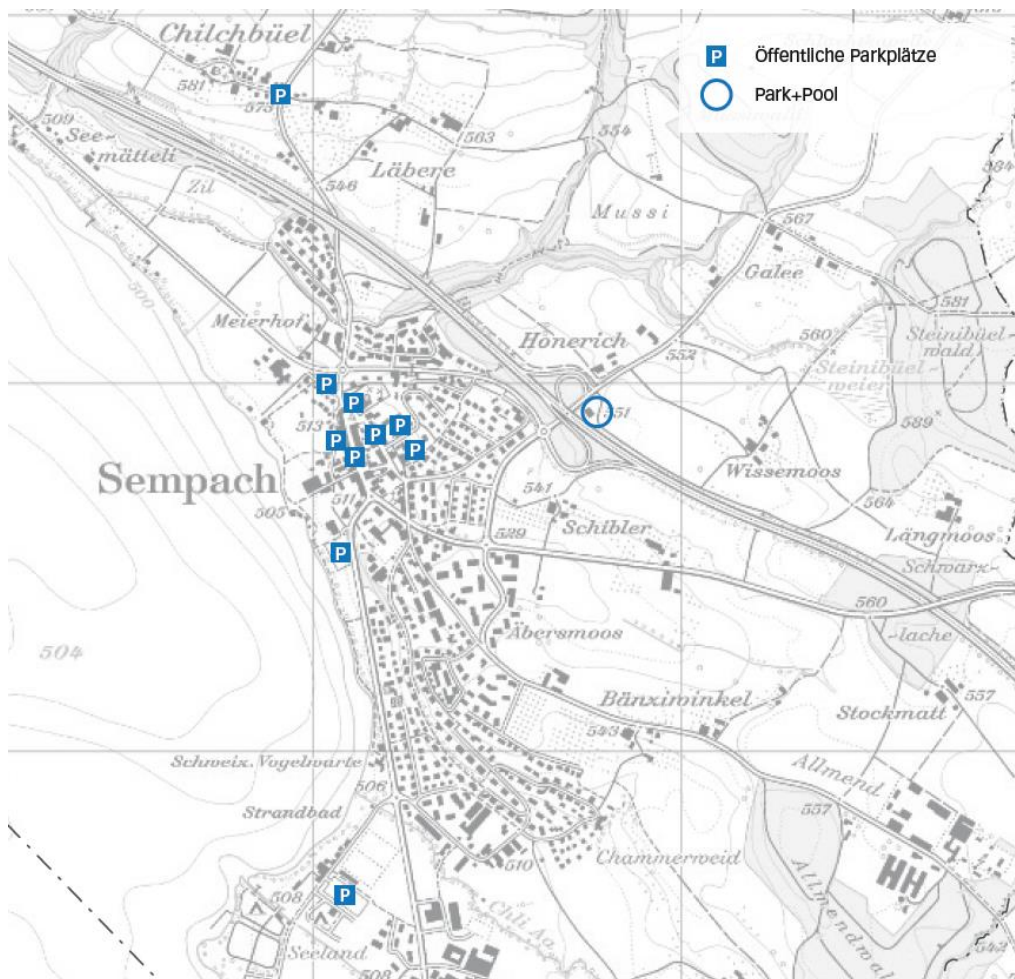


Abbildung 6 öffentliche Parkierung [1]

5 Massnahmen

5.1 Einleitung

Auf der Basis der Mobilitätsziele der Stadt Sempach und der Netzpläne des Verkehrsrichtplanes werden Massnahmen definiert. Diese sind nach den wichtigsten Zielen strukturiert und werden in Massnahmenblättern abgebildet. Bei den Massnahmen werden jeweils der Koordinationsstand, der Planungs- und Realisierungshorizont und die Zuständigkeit sowie wo möglich die Kosten der Massnahme für die Stadt Sempach angegeben.

Die Umsetzungsmassnahmen werden in konzeptionelle Massnahmen (K) und bauliche Massnahmen (B) unterteilt. Bei konzeptionellen Massnahmen kann es sich einerseits um Arbeiten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie / Wettbewerb handeln, welche später zu einer baulichen Massnahme führen kann oder andererseits kann es sich um einen Initialaufwand handeln, der anschliessend als betriebliche Daueraufgabe weiterentwickelt wird.

Diese Liste der Umsetzungsmassnahmen wird periodisch überprüft und bei Bedarf aktualisiert. Bei Präzisierungen der Massnahmen handelt es sich meistens um geringfügige Anpassungen. Die in den nächsten Jahren umzusetzenden Massnahmen werden bei Bedarf in den Investitionsplan der Stadt Sempach aufgenommen.

5.2 Koordinationsstände

Nicht alle Massnahmen haben den gleichen Bearbeitungsstand und Entscheidungsreife. Jede Massnahme im Richtplan ist darum einer der drei folgenden **Konkretisierungsgrade** zugewiesen:

Festsetzung (FS) Als Festsetzung (FS) werden jene Massnahmen bezeichnet, bei welchen der verkehrs- und raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Das bedeutet, dass alle für die Entscheidungsfindung notwendigen Grundlagen weitestgehend aufbereitet sind, so dass aufgrund ihrer Kenntnisse bereits über die Umsetzung abschliessend entschieden werden konnte bzw bald entschieden werden kann. Festgesetzte Massnahmen bedingen eine hohe Kostengenauigkeit (+/- 20%) in Bezug auf die Realisierung.

Zwischenergebnis (ZE): Als Zwischenergebnis (ZE) gelten Richtplaninhalte, bei welchen der Prozess der Interessenabwägung noch nicht abgeschlossen ist, bei denen folglich noch Varianten diskutiert oder Grundlagen aufgearbeitet werden müssen. Bei Massnahmen mit Koordinationsstand ZE besteht bzgl. der erwarteten Umsetzungskosten eine grosse Kostenbreite (+/- 50%).

Vororientierung (VO): Als Vororientierung (VO) schliesslich werden langfristige Aufgaben oder Projekte bezeichnet, für welche die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen. Infolgedessen wird bei Massnahmen mit Koordinationsstand VO im Normalfall auf eine Kostenschätzung bezüglich der Realisierung verzichtet. Im nächstfolgenden Konkretisierungsschritt der Massnahmen sind die Kosten dann abzuschätzen. Sofern notwendig werden die erforderlichen Planungskosten aufgeführt.

Bedeutung für die Stadtbehörden: Mit dem Koordinationsstand wird der Stand der Abklärungsarbeiten angegeben. Festgesetzte Massnahmen sind von der Stadt umzusetzen. Bei Massnahmen mit Koordinationsstand ZE oder VO sind die erforderlichen Arbeiten zur weiteren Klärung der Massnahmen voranzutreiben, damit ein Koordinationsstand FS erreicht werden kann.

5.3 Planungs- und Umsetzungshorizonte

Zu jeder Massnahme gehört auch eine Priorität. Diese ist mit dem **Planungs- und Umsetzungshorizont** abgebildet:

Kurzfristig: Die Massnahmen sind innerhalb der ersten 5 Jahre nach Inkraftsetzung des Verkehrsrichtplanes zu planen und umzusetzen.

Mittelfristig: Die Massnahmen sind im Normalfall bis ca. 10 Jahre nach Inkraftsetzung des Verkehrsrichtplanes zu planen und zu umzusetzen.

Langfristig: Die Umsetzungsart der Massnahmen ist noch offen Dazu ist die Notwendigkeit der Realisierung aufgrund der bevorstehenden, heute noch nicht genügend absehbaren Entwicklung innerhalb von 10 Jahren vertieft zu prüfen und allenfalls in 10 bis 15 Jahren nach Inkraftsetzung des Verkehrsrichtplanes zu planen und umzusetzen.

Bedeutung für die Stadtbehörden: Der Planungs- und Umsetzungshorizont bedeutet, dass bei festgesetzten Massnahmen (FS), diese innerhalb der vorgesehenen Frist umgesetzt werden. Bei Massnahmen mit Koordinationsstand ZE oder VO sind die erforderlichen Konkretisierungsarbeiten innerhalb der vorgesehen Zeitspanne anzugehen und wenn möglich abzuschliessen.

Vorbehalten bleiben immer die Beschlüsse des finanzkompetenten städtischen Organs.

5.4 Federführung / weitere Beteiligte

Bei jeder Massnahme sind die beteiligten Körperschaften zu bezeichnen:

Federführung: Unter Federführung wird die Instanz bezeichnet, die die Entscheidungskompetenz für die Freigabe innehat. Bei Kantonsstrassen ist dies der Kanton Luzern, bei Gemeindestrassen sowie Bushaltestellen die Stadt Sempach, bei privaten Quartierstrassen die relevanten Grundeigentümer (Strassengenossenschaft etc.)

Weitere Beteiligte: Alle anderen mit der Vorbereitung / Auslösung betroffenen Körperschaften (als Ergänzung zur Federführung)

5.5 Massnahmenübersicht

Thema	Kürzel	Art*	Netz	Titel
Modal Split	M1	K	ÖV	Bushaltestellennetz
	M2	K	Velo Fussgänger	Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr (Konzept)
	M3	K	MIV	Mobilitätsmanagement für Wohnüberbauungen
	M4	K	MIV	Mobilitätsmanagement für Betriebe
	M5	K	Velo	Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach - Sempach-Station (Luzernerstrasse)
	M6	B	Velo	Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen
	M7	K	Velo	Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen
	M8	K	Fussgänger	Netzlücken Fussverkehr
	M9	K	ÖV	Orts-/Schulbus
	M10	K	ÖV	ÖV Anbindung Allmend
Ortsdurchfahrten	O1	B	MIV	Umgestaltung Schulhauskurve
	O2	B	MIV, Velo, Fussgänger, ÖV	Umgestaltung Luzernerstrasse
	O3	B	MIV	Knoten Luzerner-/Seeland-/ Hubelstrasse
	O4	B	MIV, Velo	Umgestaltung Umfahrung Städtli

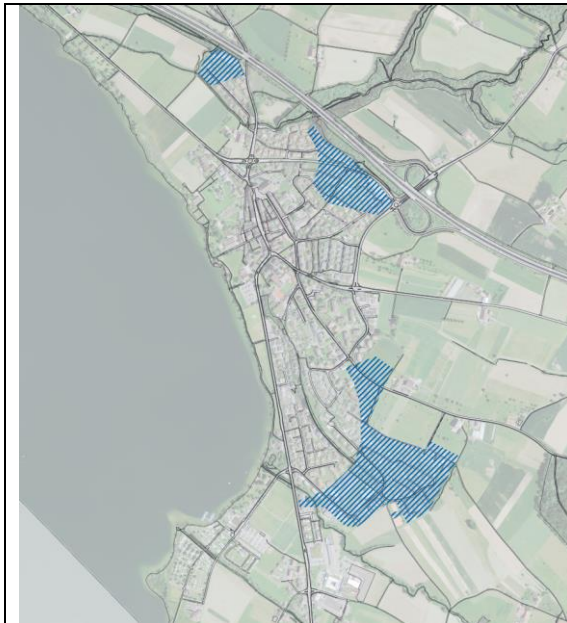
Thema	Kürzel	Art*	Netz	Titel
	O5	B	MIV, Velo	Umgestaltung Eicherstrasse inkl. Radverkehrs-anlage
	O6	B	Velo	Umgestaltung Radverkehrsanlage Städtli - Gotthardstrasse - Rainerknoten
	O7	K	MIV	Süd-Ost-Umfahrung
	O8	K	MIV	Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse (neue Direkterschliessung)
	O9	B	MIV	Erschliessung Allmend auf bestehendem Strassentrassee Hültchern-/Gottharstrasse
	O10	B	MIV, Velo	Umgestaltung Beromünsterstrasse
Parkierung	P1	B	MIV	Öffentliche Parkierung generell
	P2	B	MIV	Öffentliche Parkierung Stadtweiher
	P3	B	MIV	Erweiterung Park+Pool
Quartiere	Q1	K	MIV	Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quar-tierstrassen der Stadt Sempach
	Q2	K	MIV	Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quar-tierstrassen in Privateigentum (Sensibilisie-rungsmassnahme)
	Q3	B	MIV	Siedlungsverträgliche Gestaltung der Matt-weid
	Q4	B	MIV	Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hildisrie-derstrasse
	Q5	B	MIV	Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hubel-strasse
	Q6	K	MIV	Qualitätssichernde Vorgaben für die Quartie-rentwicklung Stadtweiher
Städtli	S1	B	MIV	Stärkung Aufenthaltsqualität unter Gewähr-leistung der Erreichbarkeit

* B = baulich, K = konzeptionell

Einzelne Massnahmen können gegenseitige Abhängigkeiten haben. Dies kann dazu führen, dass die Umsetzung einer Massnahme eine Veränderung der Anforderungen bei einer anderen zur Folge hat.

5.6 Massnahmen

M1 Bushaltestellennetz	ZE
<p><u>Ausgangslage</u></p> <p>Die bestehenden Buslinien und Bushaltestellen erschliessen nicht das gesamte Siedlungsgebiet in genügendem Masse. Durch Anpassungen im Haltestellennetz lassen sich die ÖV-Erschliessungslücken bzgl. der Bauzonen (blau schraffierte Flächen in untenstehender Abbildung links) massiv reduzieren. Die bestehenden Buslinien führen aufgrund der spezifischen Fahrpläne dazu, dass die Nutzenden in sehr unregelmässigen Abständen einen Bus nutzen können.</p> <p>Unter dem Vorbehalt der Verhältnismässigkeit sind gemäss BehiG bis 2023 alle Bushaltestellen hindernisfrei auszugestalten. Dies ist mit grösseren Investitionen verbunden.</p> <p>Bei Verbindung dieser beiden Vorhaben können Kostenoptimierungen erzielt werden.</p>	
<p><u>Ziel</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Schliessung der vorhandenen ÖV Erschliessungslücken (Haltestellen- und Fahrplanoptimierungen)	
<p><u>Massnahmen</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Die Stadt Sempach prüft die Erstellung der neuen Haltestellen im Raum Obermühle, im Raum Eicherstrasse (Zihlweid) und im Raum Haldenmatt sowie die Verschiebung der Haltestelle Vogelwarte in Richtung Knoten Hubelstrasse in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Verkehrsbetrieben.▪ Bei positivem Grundsatzentscheid erfolgt die Bestellung/Realisierung der neuen Bushaltestellen, nach Möglichkeit im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen bzgl. hindernisfreien Ausgestaltung der Haltestellenstandorte gemäss BehiG.▪ Prüfung von Angebotsverbesserungen (Abstimmung Bus Strecke Sursee - Sempach - Sempach Station bzw. Hochdorf - Sempach Station)	
<p><u>Umsetzungsschritte</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Analyse und allfällige Bestellung, soweit keine wesentlichen kommunalen Investitionskosten▪ Sofern kommunaler Investitionsbedarf ausserhalb bestehender Massnahmenblätter: Erstellung neues Massnahmenblatt	



Ungenügende Erschliessungsqualität der Bauzonen (blau schraffiert)



Bushaltestellen

Koordination mit Massnahme(n):
 M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr
 M10 Orts-/Schulbus
 O1 Umgestaltung Schulhauskurve
 O2 Umgestaltung Luzernerstrasse
 O4 Umgestaltung Umfahrung Städtli
 O5 Umgestaltung Eicherstrasse inkl. Radverkehrsanlage
Kosten: Stadt Sempach: < CHF 50'000.— ohne Betriebskosten

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: Kanton Luzern
 Verkehrsbetriebe
Planungs- und Umsetzungshorizont: kurzfristig

M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr:

Konzept

VO

Ausgangslage

Die Bushaltestellen sind im Siedlungsraum teilweise schlecht eingebunden. Diverse Fussgänger- und Velowege zu bzw. von den Haltestellen sind nicht hindernisfrei, ungenügend beleuchtet oder haben teilweise keine direkte Verbindung zu den Quartieren. Die Haltestellenausstattung (inkl. Infrastruktur für Veloparkplätze) ist teilweise ungenügend.

Ziel

- Attraktivierung der Haltestellen, insbesondere für Velo- und Fussverkehr (inkl. Ausstattung und Beleuchtung)

Massnahmen

- Die unmittelbaren Zugänge zu den Bushaltestellen aus den Quartieren sind zu überprüfen und allenfalls auszubauen, nachzurüsten und für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten.
- Es werden sichere und attraktive Fussgängerübergänge im Haltestellenbereich erstellt.

Umsetzungsschritte

- Klären des konkreten Handlungsbedarfs pro Haltestelle
- Konzept und Planung Haltestelleninfrastruktur
- Bedarfsgerechte Erstellung Massnahmenblätter für Umsetzung



Bushaltestellen

Koordination mit Massnahme(n):

M1 Bushaltestellennetz
 M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen
 M7 Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen
 M8 Netzlücken Fussverkehr
 O1 Umgestaltung Schulhauskurve
 O2 Umgestaltung Luzernerstrasse
 O4 Umgestaltung Umfahrung Städtli
 O5 Umgestaltung Eicherstrasse

Kosten: keine externen Kosten

Federführung:

Stadt Sempach

Weitere Beteiligte:

Kanton Luzern

Planungs- und

Umsetzungshorizont:

mittel- bis langfristig
 (Synergien mit konkreten Strassensanierungen sind zu nutzen)

M3 Mobilitätsmanagement für Wohnüberbauungen

ZE

Ausgangslage

Der MIV Anteil im Modal Split der Stadt Sempach ist sehr hoch. Der Motorisierungsgrad in Sempach nimmt noch immer zu.

Die Voraussetzungen, den ÖV und den Velo- und Fussverkehr zu stärken, sind gut. So ist das Siedlungsgebiet kleinräumig, kompakt und die ÖV-Verbindungen zu den Hauptverkehrszeiten sind für den ländlichen Raum gut.

Ziel

- Förderung des Modal Splits zugunsten ÖV, Velo- und Fussverkehr mit Mobilitätsmanagementmassnahmen im Bereich Wohnüberbauungen.

Massnahmen

Die Stadt Sempach organisiert das Mobilitätsmanagement und bietet entsprechende Beratungen an:

- Mobilitätskonzepte im Zuge der Baubewilligung von Neuüberbauungen verlangen
- Fördern von Programmen und Angeboten für Carsharing, Carpooling, Verleihsysteme (Velo, E-Scooter etc.),
- Die Stadt Sempach organisiert ein Mobilitätsmanagement und bietet entsprechende Beratungen an

Umsetzungsschritte

- Erstellen eines Kampagnenkonzeptes
- Durchführen von Kampagnen "Mobilitätsmanagement".
- Prüfen von Fördermassnahmen und finanziellen Anreizen für Carsharing, Carpooling, Velo-verleihsysteme usw.

Koordination mit Massnahme(n):
M4 Mobilitätsmanagement für Betriebe

Kosten: < CHF 50'000.— Konzept und Beratung zum Mobilitätsmanagement

Federführung:

Weitere Beteiligte:

Stadt Sempach
RET Sursee-Mittelland, Bauherrn, Private, Mobilitätsdienste-Anbieter, Schule

Planungs- und Umsetzungshorizont:

mittelfristig

M4 Mobilitätsmanagement für Betriebe

ZE

Ausgangslage

Der MIV Anteil im Modal Split der Stadt Sempach ist sehr hoch. Der Motorisierungsgrad in Sempach nimmt noch immer zu. Die Voraussetzungen, den ÖV und den Velo- und Fussverkehr zu stärken, sind jedoch gut. So ist die Stadt kleinräumig, kompakt und die ÖV-Verbindungen zu den Hauptverkehrszeiten sind für eine Gemeinde auf einer kantonalen Entwicklungssachse gut.

Ziel

- Förderung des Modal Splits zugunsten ÖV, Velo- und Fussverkehr mit Mobilitätsmanagementmassnahmen im Bereich der ortsansässigen Betriebe (Mitarbeiter, Kunden, Lieferanten)

Massnahmen

- Die Stadt Sempach organisiert ein Mobilitätsmanagement und bietet entsprechende Beratungen für ortsansässige private Unternehmungen und Organisationen an.

Umsetzungsschritte

- Erstellen eines Kampagnenkonzeptes
- Durchführen einer Kampagne Mobilitätsmanagement bzw. Mobilitätsberatung für grössere private Unternehmungen und Organisationen
- Prüfen von Fördermassnahmen und finanziellen Anreizen für Förderung von Programmen und Angeboten für Carsharing, Carpooling, Veloverleihsystem usw.

Koordination mit Massnahme(n):
M3 Mobilitätsmanagement für Wohnüberbauungen
Kosten: < CHF 50'000.— Konzept und Beratung zum Mobilitätsmanagement

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: RET Sursee-Mittelland, Gewerbe, Mobilitätsdienste-Anbieter
Planungs- und Umsetzungszeitraum: mittelfristig

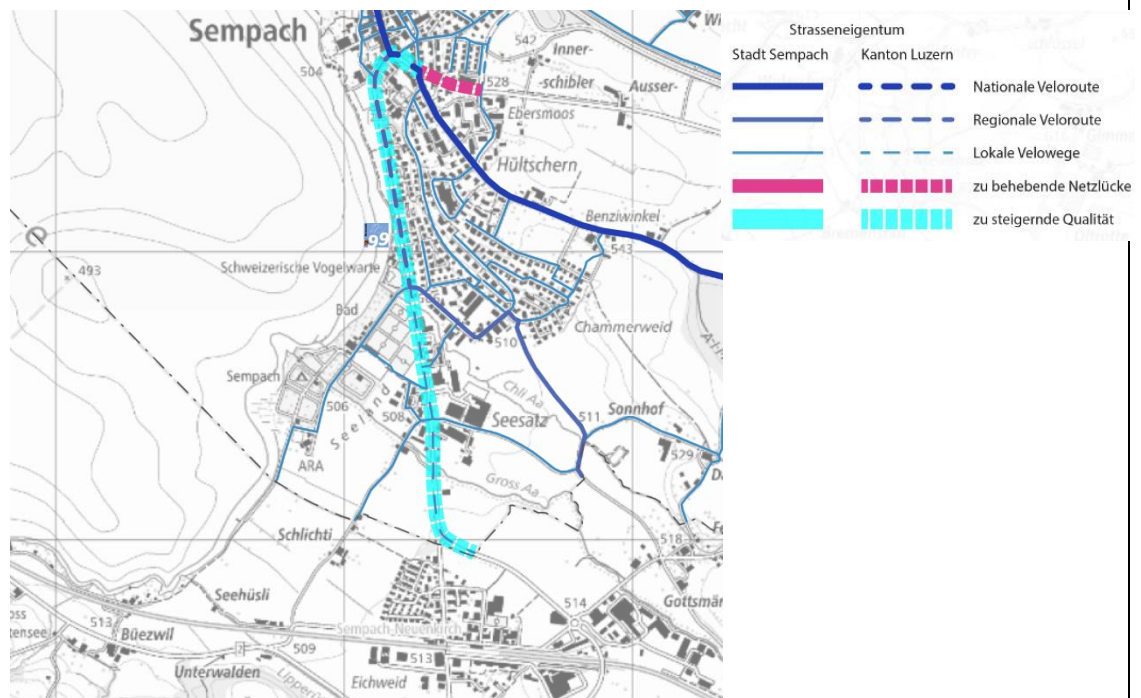
M5 Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach - Sempach-Station (Luzernerstrasse)

ZE

Ausgangslage

Der Bahnhof Sempach-Neuenkirch liegt ausserhalb des Ortskerns Sempach auf dem Gemeindegebiet von Neuenkirch. Der Bahnhof liegt in einer attraktiven Velodistanz zu den Hauptsiedlungsgebieten von Sempach. Daher ist viel Wert auf eine optimale Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Stadt Sempach mit allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV, LV) zu legen. Zusätzlich nutzen viele Freizeit-Fahrradfahrer diese Wegstrecke bei der Umfahrung des Sempachersees sowie seiner verbundenen Hügelläufe.

Die bisherige Veloroute verläuft teilweise auf dem Trottoir, teilweise auf der Strasse. Gemäss aktuell gültigem kantonalem Radroutenkonzept sind auf dieser Strecke keine weiteren Massnahmen notwendig. Infolge des regen Personenverkehrs und des intensiven MIV erachten potentielle Nutzer diese Strassenführung als gefährlich, weshalb sie auf eine Fahrradnutzung verzichten. Darunter leidet die Attraktivität der Verkehrsträgerkombination Langsamverkehr/ÖV markant, was den Modal Split zu Ungunsten des Langsamverkehrs massiv verschlechtert.



Zu behebbende qualitative Lücke Sempach – Sempach-Station

Ziel

- Integration der Strecke Sempach - Sempach-Station in das zu überarbeitende Radroutenkonzept, um die Sicherheit der viel befahrenen Strecke zu erhöhen.
- Verbesserung der Querungen sowie der Erreichbarkeit des Bahnhofs Sempach-Neuenkirch per Velo

Massnahmen

- Mit dem Kanton Luzern ist das Vorgehen für die Planung der zu schliessenden Lücke zu klären und ein Terminplan für die Planung und Realisierung des betroffenen Abschnittes zu erstellen.
- Die Velomassnahmen sind in das umfassende Umgestaltungsprojekt der Luzernerstrasse (O2) aufzunehmen.

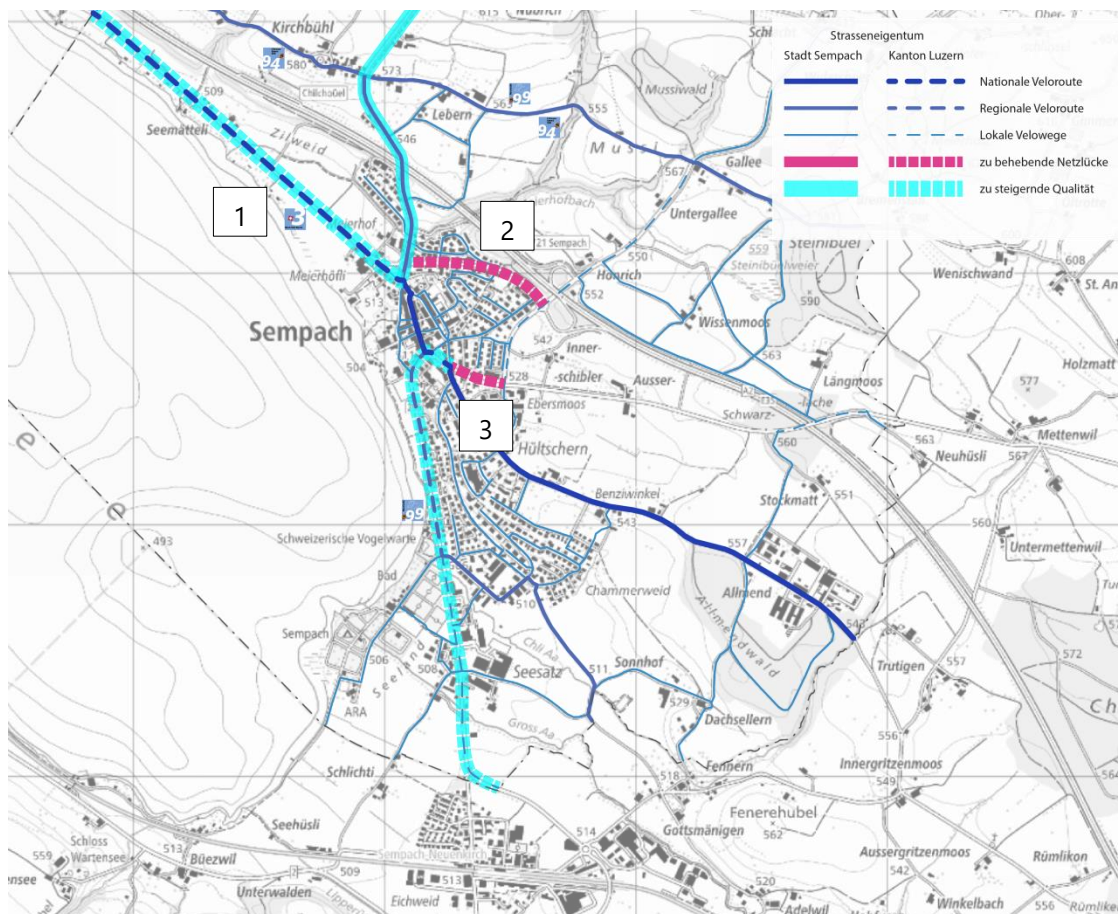
<u>Umsetzungsschritte</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbringen der Forderung beim Strasseneigentümer 	
<p>Koordination mit Massnahme(n): M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen M7 Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen M8 Netzlücken Fussverkehr O2 Umgestaltung Luzernerstrasse O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse</p> <p>Kosten: keine externen Kosten (bauliche Umsetzung erfolgt mit Massnahme O2 und O3)</p>	<p>Federführung: Kanton Luzern Weitere Beteiligte: Stadt Sempach, RET Planungs- und Umsetzungszeitraum: mittelfristig</p>

M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonstrassen

FS

Ausgangslage

Das bestehende Velonetz weist Handlungsbedarf für zwei punktuelle Verbindungen sowie mehrere qualitative Lücken auf dem Kantonstrassennetz in Sempach auf.



Zu behebende Verbindungslücken und qualitative Lücken auf übrigen Kantonstrassen

Ziel

- Schliessung der bestehenden Verbindungs- und qualitativen Lücken gemäss Netzplan Velo zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Angebots

Massnahme

- Mit dem Kanton Luzern ist das Vorgehen für die Planung der zu schliessenden Lücken zu klären und ein Terminplan für die Planung und Realisierung der betroffenen Abschnitte zu erstellen.
- Die Velomassnahmen sind in die umfassenden Umgestaltungsprojekte der einzelnen Strassenzüge aufzunehmen.

Dies betrifft (bei Ausklammerung der im Strassenbauprogramm aufgenommenen Schulhauskurve [O1], die aktuell in der Realisationsphase befindende Verbindung Rainerknoten - Autobahnknoten) sowie die ein eigenes Massnahmenblatt beinhaltende Luzernerstrasse die nachfolgenden Kantonstrassenabschnitte

- Eicherstrasse (1)
- Umfahrung (2)
- Städtli – Gotthardstrasse – Knoten Rainerstrasse (3)

Die konkrete Planung und Umsetzung erfolgt im Rahmen der Massnahmen O2, O4, O5 und O6.

Umsetzungsschritte

- Anmelden des Handlungsbedarfes zur Aufnahme in das kantonale Radroutennetz bzw. in das kantonale Strassenbauprogramm
- Förderung von Massnahmen zur Aufnahme der entsprechenden Vorhaben in das kantonale Radroutenkonzept bzw. in das Strassenbauprogramm (soweit nicht bereits erfolgt).

Koordination mit Massnahme(n):
 M5 Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach - Sempach-Station
 M7 Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen
 O1 Umgestaltung Schulhauskurve
 O2 Umgestaltung Luzernerstrasse
 O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse
 O4 Umgestaltung Umfahrung Städtli
 O5 Umgestaltung Eicherstrasse
 O6 Umgestaltung Radverbindung Städtli - Gotthardstrasse - Rainerknoten
Kosten: keine externen Kosten

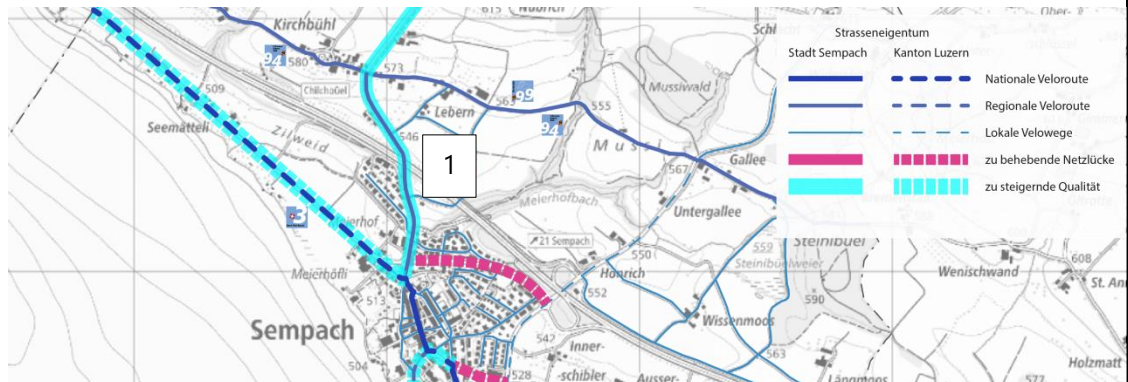
Federführung: Kanton Luzern
Weitere Beteiligte: Stadt Sempach, RET
Planungs- und Umsetzungshorizont: kurzfristig

M7 Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen

ZE

Ausgangslage

Das bestehende Velonetz weist Handlungsbedarf auf dem Gemeindestrassennetz auf.



Zu behebe qualitative Lücke auf der Beromünsterstrasse

Ziel

- Schliessung der Verbindungs- und qualitativen Lücken gemäss Netzplan Velo sind auf den Gemeindestrassen. Dabei können im Bedarfsfall neue Wegstrecken entstehen.

Massnahme:

- Im Rahmen der Massnahme O10 wird die qualitative Netzlücke Velo auf der Beromünsterstrasse behoben (1).

Umsetzungsschritte

- Sicherstellung einer Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs bei der Sanierung Beromünsterstrasse (Fokussierung) (1)

Koordination mit Massnahme(n):
M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen
O10 Umgestaltung Beromünsterstrasse
Q5 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hubelstrasse
Kosten: keine externen Kosten (Umsetzung erfolgt mit Massnahme O10)

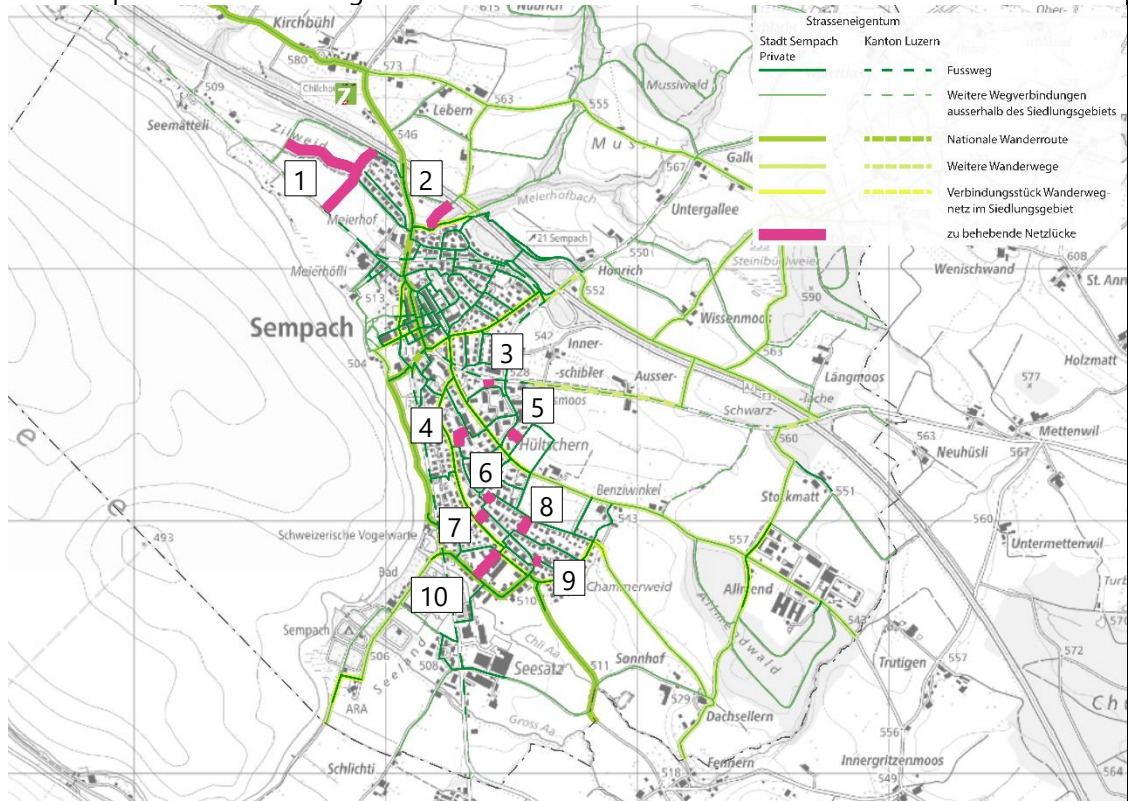
Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: Private Grundeigentümer
Planungs- und Umsetzungszeitpunkt: mittelfristig

M8 Netzlücken Fussverkehr

VO

Ausgangslage

Der Netzplan Fussverkehr zeigt mehrere Netzlücken auf.



Zu behebbende Netzlücken Fusswege

Ziel

- Schliessung der erkannten Fussweglücken gemäss Netzplan Fussverkehr.

Massnahme

Für die insgesamt 10 Verbindungen ist ein Planungs- und Realisierungsprogramm zu erstellen. Anschliessend sind die entsprechenden Projekte schrittweise auszulösen und zu realisieren.

Es sind die folgenden Abschnitte zu optimieren:

- Zihlweid – Schauensee (1)
- Lebernhole – Büelmatt (2)
- Bushaltestelle Hültschern – Hültschernquartier (3)
- Felsenegg – Mattweid (4)
- Martinsrain – Martinshöhe (5)
- Hubelweid – Mattweid/Hubelstrasse (6)
- Hubelstrasse – Feldweg (7)
- Sonnhubel – Hubelrain (8)
- Hubelstrasse – Alte Grenzstrasse (9)
- Hubelmatt – Hubelstrasse (10)

Umsetzungsschritte

- Erstellen einer Prioritätenliste und eines Umsetzungsprogrammes
- Land sichern oder Dienstbarkeiten für die betroffenen Fussweglücken regeln
- Schrittweise Projektierung und Realisierung der Netzlücken

<p>Koordination mit Massnahme(n): M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr Q3 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Mattweid Q5 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hubelstrasse Kosten: noch offen, werden mit dem Realisierungsprogramm abgeschätzt</p>	<p>Federführung: Stadt Sempach Weitere Beteiligte: Private Grundeigentümer Planungs- und Umsetzungshorizont: mittelfristig</p>
--	---

Ausgangslage

Die Erschliessung mit dem ÖV erfolgt ausschliesslich über die Kantonsstrassen. Aussenquartiere sind teilweise nicht an das System des ÖV angebunden.



Haltestelleneinzugsgebiete mit Arbeitsplätzen und Einwohnern, heutige Situation (Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/verkehr/>)

Ziel

- Verbesserung der kommunalen ÖV Feinerschliessung mit einem Orts-/Schulbus oder alternativem Rufbussystem.

Massnahme

- Prüfen der Umsetzung einer Ortsbus-/Schulbuslinie als lokales Ergänzungsangebot zum aktuellen ÖV-Angebot.
- Als Alternative prüfen der Option eines Rufbussystems
- Langfristig ist die Prüfung eines selbstfahrenden Ortsbusses ein Ziel. Ein finanzierbarer Betrieb dürfte erst möglich sein, wenn Busse ohne Begleitperson autonom zirkulieren können. In einem ersten Schritt könnte hingegen ein Testbetrieb in Spitzenzeiten (Pendler, Freizeit) durchgeführt werden. Nach einer Initialphase könnte die Linienführung erweitert werden, z.B. in spezifische schlecht erschlossene Quartiere oder nach Kirchbühl.

Umsetzungsschritte

- Analyse der Nachfrage, Erstellen eines Business-Plans
- Abklären des Nutzens für die Schule

Koordination mit Massnahme(n):	Federführung:	Stadt Sempach
Kosten: keine externen Kosten	Weitere Beteiligte:	Busbetreiber
	Planungs- und Umsetzungszeitraum:	langfristig

Ausgangslage

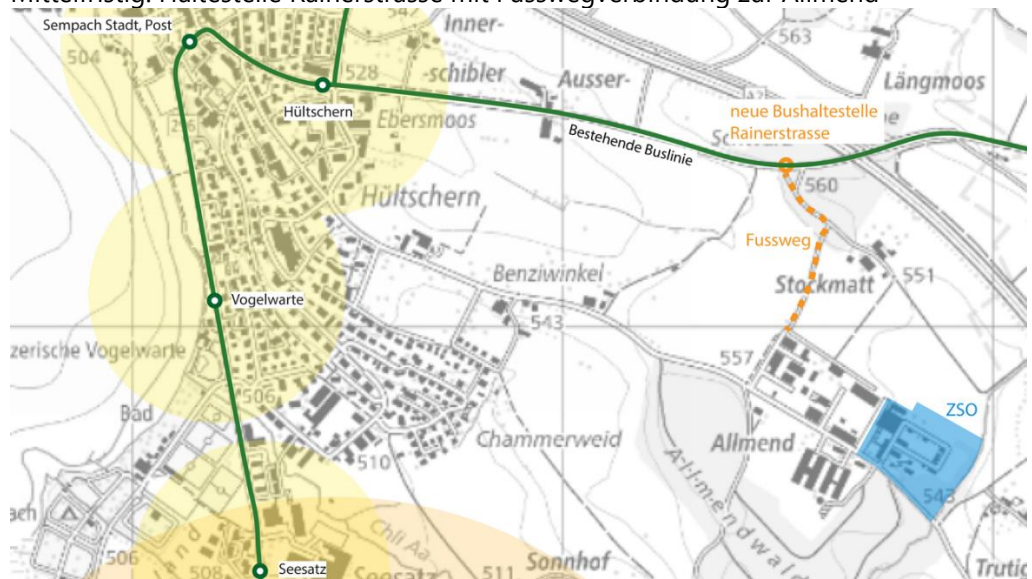
Die Allmend ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht erreichbar und ungenügend erschlossen.

Ziel

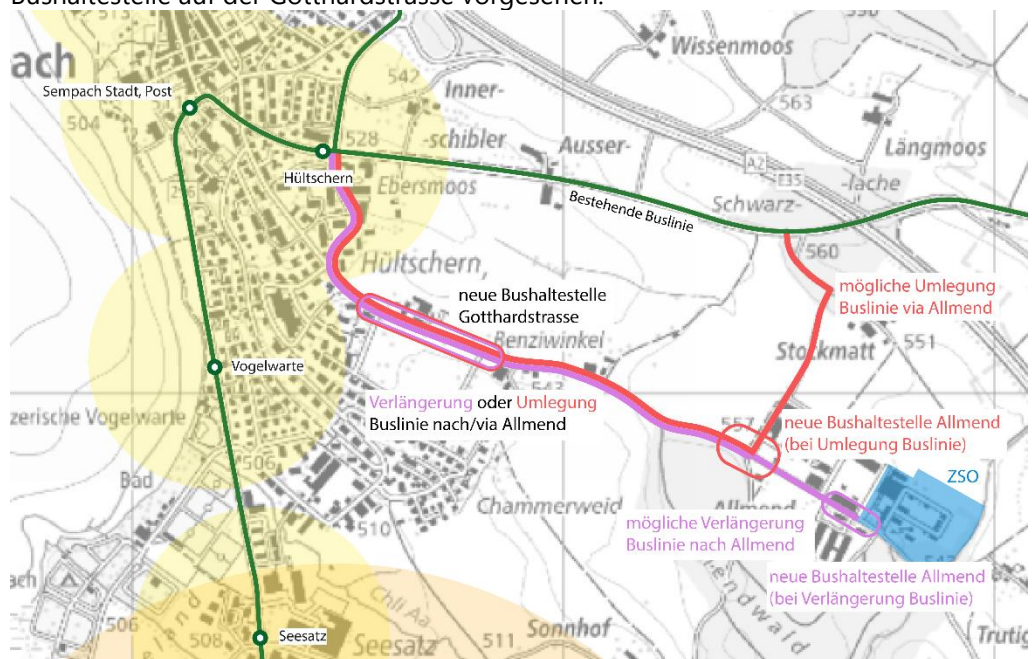
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Allmend insb. im Hinblick auf die zukünftige Gebietsentwicklung. Die bestehende Erschliessungslücke soll geschlossen werden.

Massnahme

- Prüfung eines ÖV Angebotes für eine verbesserte Erschliessung:
 - Mittelfristig: Haltestelle Rainerstrasse mit Fusswegverbindung zur Allmend



- Langfristig: Umlegung (neue Verbindung Gotthardstrasse-Allmend-Rainerstrasse mit neuer Haltestelle Allmend) oder Verlängerung einer Buslinie auf der Gotthardstrasse bis zur Allmend (Sackgasse mit Wendemöglichkeit). Bei beiden Varianten ist das Anlegen einer Bushaltestelle auf der Gotthardstrasse vorgesehen.



<u>Umsetzungsschritte</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung konzeptioneller Lösungsansätze ▪ Prüfen in kantonaler Angebotsplanung 	
<p>Koordination mit Massnahme(n): O7 Süd-Ost Umfahrung O8 Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse O9 Erschliessung Allmend auf bestehendem Strassentrassee Hültschern-/Gott-hard-strasse Kosten: < CHF 100'000 ohne Betriebskosten (mittelfristige Lösung)</p>	<p>Federführung: Stadt Sempach Weitere Beteiligte: Kanton, Verkehrsbe-triebe Planungs- und Um-setzungshorizont: mittelfristig bzw. lang-fristig</p>

O1 Umgestaltung Schulhauskurve

ZE

Ausgangslage

Die Schulhauskurve weist heute für den Fuss- und Veloverkehr, öffentlichen Verkehr und den motorisierten Verkehr verschiedene Defizite auf. Der Lead bei der Umsetzung Strasse liegt beim Kanton.



Schulhauskurve, heutige Situation (Quelle: map.geo.admin.ch)

Ziel

Umgestaltung dieses Strassenabschnitts Schulhauskurve mit folgenden Zielsetzungen:

- Gesamtverkehr soll insbesondere für Kinder sicherer, attraktiver und verträglich abgewickelt werden können.
- Vorbereich des historischen Städtchens soll gleichzeitig attraktiv gestaltet werden.
- Erreichbarkeit des Städtlis soll für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein.

Massnahme

- Konzept der Umgestaltung der Schulhauskurve im Rahmen einer Gesamtbetrachtung Städtebau - Freiraumgestaltung – Verkehrsplanung erstellen
- Gestützt darauf planen und realisieren des Verkehrsprojektes Schulhauskurve

Umsetzungsschritte

- Die Stadt Sempach bringt ihre Anforderungen sowie Lösungsideen zum Verkehrsraum ein und leitet die Gestaltung ausserhalb der Kantonsstrasse
- Durchführen eines Projektwettbewerbes

Koordination mit Massnahme(n):

M1 Bushaltestellennetz
M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr
M5 Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach – Sempach Station (Luzernerstrasse)

O2 Umgestaltung Luzernerstrasse

Kosten: CHF 500'000 bis 1'000'000.— für Zusammenarbeit mit Kanton Luzern und Planung der Gestaltung ausserhalb der Kantonsstrasse (Gemeindeanteil)

Federführung:

Weitere Beteiligte:
Planungs- und Um-
setzungshorizont:

Stadt Sempach
Kanton Luzern,

kurzfristig
(Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit mit dem kantonalen Strassenbauprojekt)

Ausgangslage

Die Luzernerstrasse als Achse zwischen Sempach und dem Bahnhof Sempach-Neuenkirch hat heute einen ausgesprochenen Ausserortscharakter, wird sehr schnell befahren und hat Mängel im Bereich der Velo- und Fussverkehrsführung. Nebst ihrer Funktion als Durchgangsverkehrsachse erschliesst sie wichtige Ziele wie Strandbad (See), Camping, Vogelwarte, Wohn- und Gewerbequartiere.



Luzernerstrasse, Querschnitt heutige Situation (Quelle: Stadt Sempach, Ortsbauliche Studie Luzernerstrasse)

Ziel

Umgestaltung dieses Strassenabschnitts Luzernerstrasse mit folgenden Zielsetzungen:

- Hohe Attraktivität und Sicherheit als Innerortsstrasse für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, Velo, Fussverkehr)
- Erkennbare Gestaltung des Übergangs innerorts / ausserorts
- Reduktion der effektiven Fahrgeschwindigkeit des MIV auf 40 – 50 km/h sowie der damit verbundenen Lärmbelastung
- Verbesserte Einordnung in das Siedlungsbild.

Massnahme

- Gesamtkonzept (verkehrsmittelübergreifend) für den ganzen Verkehrsraum
- Bei der Umgestaltung bringt die Stadt Sempach aktiv ihre Interessen und Bedürfnisse ein.
- Zur Umgestaltung gehören insbesondere die folgenden Punkte: Erstellung Velohauptroute, neue Bushaltestelle erstellen, Haltestelle Vogelwarte verschieben, Querungsmöglichkeiten für Fussgänger erstellen, allgemein Stärkung des Innerortscharakters und Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit
- Prüfung von Angebotsverbesserungen (Abstimmung Bus Strecke Sursee – Sempach – Sempach Station bzw. Hochdorf – Sempach Station)

Umsetzungsschritte

- Anmelden des Projekts beim Kanton Luzern zur Aufnahme ins Strassenbauprogramm
- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die ganze Luzernerstrasse erarbeiten
- Begleiten der Projektierung und Realisierung mit aktivem Einbringen der Interessen und Anforderungen der Stadt Sempach

<p>Koordination mit Massnahme(n): M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr M5 Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach – Sempach-Station (Luzernerstrasse) M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse Kosten: CHF 50'000 bis 100'000.— für Planungsarbeiten in Zusammenarbeit mit Kanton Luzern</p>	<p>Federführung: Kanton Luzern Weitere Beteiligte: Stadt Sempach, Gemeinde Neuenkirch Planungs- und Umsetzungshorizont: kurzfristig (Anmeldung beim Kanton) mittel- bis langfristig: Umsetzung</p>
---	--

O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse

ZE

Ausgangslage

Aufgrund der breiten Freizeitnutzung im Gebiet Seeland (Badeanstalt, Camping, Fussballareal etc.) sowie der zunehmenden Bautätigkeit in den über die Hubelstrasse erschlossenen Quartiere (Stima-Areal etc.) erhöht sich die Belastung am Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse zunehmend. Entsprechend wurde im kantonalen Strassenbauprogramm bereits früher der Neubau eines Kreisels an diesem Knoten integriert (Topf B, Ausführung Dritter).



Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse, heutige Situation (Quelle: map.geo.admin.ch)

Ziel

- Schaffung eines neuen Knotens an der Kreuzung Luzerner-/Hubelstrasse

Massnahme

- Prüfen der Zweckmässigkeit Machbarkeit und Nutzen

Umsetzungsschritte

- Machbarkeitsstudie / Vorstudie erarbeiten unter Einbezug der Bevölkerung
- Umsetzung

Koordination mit Massnahme(n):

M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr

M5 Bahnhof Sempach: Optimierung Radverkehrsanlage Sempach - Sempach-Station

M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen

O2 Umgestaltung Luzernerstrasse

Kosten: CHF 1.5 bis 2 Mio.

Federführung:

Stadt Sempach

Weitere Beteiligte:

Kanton Luzern, Anwohner

Planungs- und Um-

setzungshorizont:

langfristig

Ausgangslage

Das Quartier Büelhalde wird durch die Umfahrung vom Rest der Stadt Sempach abgetrennt und hat ÖV Erschliessungslücken. Die Umfahrungsstrasse erzeugt dadurch eine hohe Trennwirkung. Eine attraktive Velo-Verbindung ins Zentrum fehlt. Die Strasse wird mit zu hohem Tempo befahren.



Umfahrung Städtli, heutige Situation mit Trennwirkung (Quelle: map.geo.admin.ch)

Ziel

Umgestaltung dieses Strassenabschnitts Umfahrung Städtli mit folgenden Zielsetzungen:

- Sicherstellung einer optimalen Wirkung für Umfahrung des Städtlis (hohe Attraktivität für MIV) bei angestrebter Lärmreduktion durch Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit
- Bedarfsgerechtes Schliessen der gemäss Netzplan Velo vorhandenen Netzlücke
- Bedarfsgerechte Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖV durch Neuordnung einer Bushaltestelle

Massnahmen

- Attraktive und sichere Veloverbindung entlang der Umfahrung mit Anbindung der Einmündung Büelhalde voranbringen
- Neue Bushaltestelle auf der Umfahrung erstellen
- Reduktion auf Tempo 50km/h

Umsetzungsschritte

- Anmelden des Projektes beim Kanton Luzern zur Aufnahme ins Strassenbauprogramm
- Bei der Umgestaltung bringt die Stadt Sempach aktiv ihre Interessen beim Strasseneigentümer ein.
- Die Stadt Sempach bestellt die Erstellung der neuen Bushaltestelle.

Koordination mit Massnahme(n):

M1 Bushaltestellennetz
 M2 Erreichbarkeit Bushaltestellen für Velo- und Fussverkehr
 M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen

Kosten: < CHF 50'000.— für Zusammenarbeit mit Kanton Luzern

Federführung:

Weitere Beteiligte:
Planungs- und Um-
setzungshorizont:

Kanton Luzern
 Stadt Sempach, Anwohner
 kurzfristig (Anmeldung des Bedarfs)
 langfristig Realisation

05 Umgestaltung Eicherstrasse inkl. Radverkehrsanlage

FS

Ausgangslage

Über die Eicherstrasse führt eine nationale Veloroute, hierfür ist der Ausbaustandard für Velos ungenügend. Mögliche Einzonungen (Zihlweid) können neue Vorgaben zur Gestaltung der Strasse mit sich bringen. Der Eingang ins Siedlungsgebiet ist heute nicht wahrnehmbar. Ein Projekt für die Neugestaltung der Eicherstrasse ist beim Kanton in Arbeit.



Eicherstrasse, Querschnitt heutige Situation (Quelle: google.ch/maps)

Ziel

Umgestaltung dieses Strassenabschnitts Eicherstrasse (inkl. Knoten Dreieangel) mit folgenden Zielsetzungen:

- Hohe Attraktivität und Sicherheit als Innerortsstrasse für alle Verkehrsträger (MIV, ÖV, Velo, Fussverkehr), dabei ist insbesondere der Ausbaustandard für Velos zu erhöhen.
- Erkennbare Gestaltung des Übergangs innerorts / ausserorts
- Reduktion der effektiven Fahrgeschwindigkeit des MIV sowie der damit verbundenen Lärmbelastung
- Verbesserte Einordnung in das Siedlungsbild.

Massnahme

Umgestalten der Eicherstrasse mit:

- Separatem abgesetzten Rad- und Fussweg
- Neuer Bushaltestelle Eicherstrasse
- Sicherer Anbindung Velo-/Fusswegverbindung ins Städtli
- Aufwertung Siedlungseingang (Torsituation)

Umsetzungsschritte

- Bei der Umgestaltung bringt die Stadt Sempach aktiv ihre Interessen und Anforderungen ein.

Koordination mit Massnahme(n):

M1 Bushaltestellennetz
M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen

Kosten: < CHF 50'000.— für Zusammenarbeit mit Kanton Luzern

Federführung:

Weitere Beteiligte:

Planungs- und Um-
setzungshorizont:

Kanton Luzern

Stadt Sempach, Anwohner

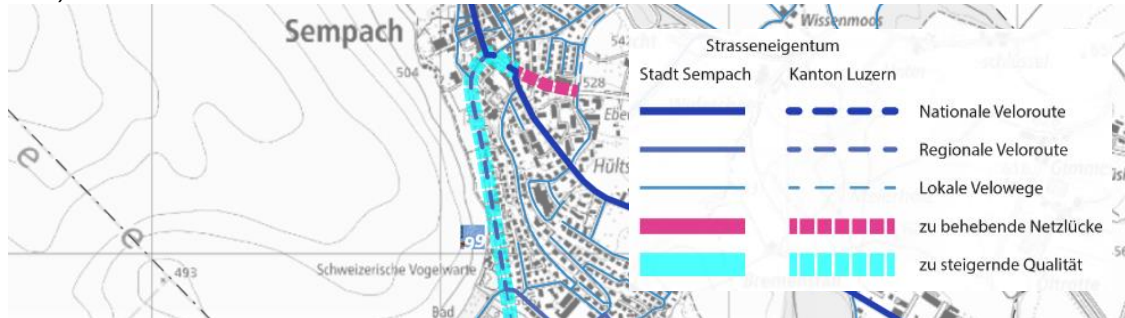
kurzfristig

O6 Umgestaltung Radverbindung Städtli - Gotthardstrasse - Knoten Rainerstrasse

VO

Ausgangslage:

Das bestehende Velonetz weist Handlungsbedarf auf dem Abschnitt "Städtli-Gotthardstrasse-Knoten Rainerstrasse" auf (Bushaltestelle Hülschern bis Knoten Rainerstrasse teilweise realisiert).



Zu behebbende Netzlücke im Velonetz

Ziel

- Schliessung der Verbindungslücke Städtli - Gotthardstrasse - Knoten Rainerstrasse gemäss Netzplan Velo.

Massnahme:

Mit dem Kanton Luzern ist das Vorgehen für die Planung der zu schliessenden Lücken zu klären und ein Terminplan für die Planung und Realisierung der betroffenen Abschnitte zu erstellen. Die Velomassnahmen sind in die umfassenden Umgestaltungsprojekte der einzelnen Strassenzüge aufzunehmen. Dabei kann es Auswirkungen auf die Einfahrten geben.

Umsetzungsschritte

- Anmelden des Handlungsbedarfes zur Aufnahme in das kantonale Radroutennetz bzw. in das kantonale Strassenbauprogramm
- Förderung von Massnahmen zur Aufnahme der entsprechenden Vorhaben in das kantonale Radroutenkonzept bzw. in das Strassenbauprogramm (soweit nicht bereits erfolgt).

Koordination mit Massnahme(n):

M6 Stärkung Attraktivität Velo auf übrigen Kantonsstrassen

O1 Umgestaltung Schulhauskurve

Kosten: noch offen, werden mit dem Realisierungsprojekt abgeschätzt

Federführung:

Kanton Luzern

Weitere Beteiligte:

Stadt Sempach

Planungs- und Um-

setzungshorizont:

langfristig

07 Süd-Ost-Umfahrung

VO

Ausgangslage

Die Idee einer Süd-Ost-Umfahrung besteht seit langer Zeit. Die Linienführung erfolgt ab dem Raum Bahnhof Sempach-Neuenkirch bis auf die Rainerstrasse. Der maximale Entlastungseffekt beträgt gemäss aktuellem Verkehrsmodell 6'300 Fahrzeuge pro Tag. Damit werden folgende Ziele angestrebt:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Sempach,
- bessere Anbindung der Arbeitszone Allmend an das übergeordnete Strassennetz,
- Möglichkeit zur attraktiveren Gestaltung der Luzernerstrasse und der Schulhauskurve,
- trennen des Zufahrtsverkehrs von der Hauptverkehrs- und internationalen Transportroute,
- Entlastung der Wohnquartiere vom Lärm und
- möglichst schonungsvoller Umgang mit Kulturland, mittels Linienführung nach Möglichkeit entlang bestehender Wege und Strassen.

Ziel

- Sicherung des Korridors für eine Süd-Ost-Umfahrung.

Massnahme

- Festlegen einer zweckmässigen Linienführung (Korridor klären) gemeinsam mit umliegenden Gemeinden (hauptsächlich Neuenkirch)



Umsetzungsschritte

- Evaluieren einer zweckmässigen Linienführung
- Sichern des resultierenden Korridors (Antrag stellen auf Korridorsicherung zuhanden RET, anschliessend Antrag zur Aufnahme in Richtplan)
- Bessere Anbindung der Industriezone Allmend ans übergeordnete Strassennetz.

Koordination mit Massnahme(n):

M10 ÖV-Anbindung Allmend
O8 Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse
O9 Erschliessung Allmend auf bestehendem Strassentrassée Hülschern-/Gottshardstrasse

Kosten: < CHF 50'000.— für Festlegung der Linienführung und Korridorsicherung

Federführung:

Weitere Beteiligte:

RET Sursee-Mittelland
Kanton Luzern, Gemeinde Neuenkirch, Stadt Sempach

Planungs- und Umsetzungshorizont:

kurzfristig

O8 Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse (neue Direkterschliessung) VO

Ausgangslage

Die Erschliessung des Gewerbegebietes inkl. Schwerverkehr führt ab der Rainerstrasse über die Hültschern- und Gotthardstrasse, welche durch ein mit Tempo 30 signalisiertes Wohngebiet führt. Obwohl die Belastung auf der Gotthardstrasse unter der maximal zulässigen Belastung einer Verbindungsstrasse liegt und die Immissionen unter dem gesetzlichen Immissionsgrenzwert liegen, ist die Belastung für die Wohnquartiere durch den täglichen Verkehr bemerkenswert. Die Wohnquartiere sollen vom Durchfahrtverkehr entlastet werden.

Ziel

- Sicherung des Korridors für eine Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse (neue Direkterschliessung).

Massnahme

- Festlegen einer zweckmässigen Linienführung (Korridor klären)



Umsetzungsschritte

- Evaluieren einer zweckmässigen Linienführung
- Sichern des resultierenden Korridors (Antrag stellen auf Korridorsicherung zu Handen RET, anschliessend Antrag zur Aufnahme in Richtplan)

Koordination mit Massnahme(n):

M10 ÖV-Anbindung Allmend
O7 Süd-Ost Umfahrung
O9 Erschliessung Allmend auf bestehendem Strassentrassee Hültschern-/Gotthardstrasse

Kosten: < CHF 50'000.— für Festlegung der Linienführung und Korridorsicherung

Federführung:

Weitere Beteiligte:

Stadt Sempach
Kanton Luzern, Gemeinde Neuenkirch, Region Sursee - Mittelland

Planungs- und Umsetzungszeitraum:

mittelfristig

O9 Erschliessung Allmend auf bestehendem Strassentrassee Hülschern-/Gotthardstrasse

ZE

Ausgangslage

Die Erschliessung des Gewerbegebietes inkl. Schwerverkehr führt ab der Rainerstrasse über die Hülschern- und Gotthardstrasse, welche durch ein mit Tempo 30 signalisiertes Wohngebiet führt. Die Belastung auf der Gotthardstrasse liegt unter der maximal zulässigen Belastung einer Verbindungsstrasse, die Immissionen liegen unter dem gesetzlichen Immissionsgrenzwert. Die Gestaltung der Verbindungsstrasse entspricht nicht den Anforderungen an eine Strasse mit Tempo 30 km/h.

Ziel

- Siedlungsverträgliche Optimierungen bei der bestehenden Erschliessungsstrasse innerhalb des Siedlungsgebiets Richtung Allmend in Abhängigkeit von den Realisationschancen einer anderweitigen Erschliessungsstrasse Allmend.

Massnahmen

- Gestaltungsmassnahmen auf Hülschern- und Gotthardstrasse prüfen



Umsetzungsschritte

- Planen und Realisierung von siedlungsorientierten Gestaltungsmassnahmen
- Umsetzen der Massnahmen

Koordination mit Massnahme(n):
M10 ÖV-Anbindung Allmend
O7 Süd-Ost Umfahrung
O8 Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse
Kosten: < CHF 100'000.— bis 300'000.— für Planung und Realisierung

Federführung:
Weitere Beteiligte:
Planungs- und Um-
setzungshorizont:

Stadt Sempach
Kanton Luzern, Anwohner
mittelfristig
(zeitlich abhängig vom Entscheid separate Erschliessung Allmend bzw. Süd-Ost-Umfahrung)

O10 Umgestaltung Beromünsterstrasse (südlich Autobahn)

ZE

Ausgangslage

Die Beromünsterstrasse ist die Hauptzufahrt für Kirchbühl, Fluck, Hundgellen, Vogelsang, Eichberg, Brand und Bäch sowie die Verbindung Richtung Michelsamt und Reinach. Verschiedene Quartierstrassen münden heute südlich der Autobahn in die Beromünsterstrasse. Nach der beantragten Einzonung Wygart werden zwei zusätzliche Quartierserschliessungen in diese Strasse einmünden. Über die Beromünsterstrasse verlaufen auch ein Wanderweg und eine regionale Radroute. Kirchbühl ist heute für den Veloverkehr und mit dem ÖV schlecht erschlossen, die Beromünsterstrasse dient auch als Schulweg für die Kinder aus dem Weiler Kirchbühl.



Heutige Situation (Quelle: map.geo.admin.ch)

Ziel

Umgestalten der Beromünsterstrasse mit insbesondere folgenden Eckpunkten:

- Separate Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr bei den Einfahrten von den Quartierstrassen in die Gemeindestrasse.
- Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Erschliessung Kirchbühl für die Verkehrsteilnehmer inkl. Schulwegsicherung

Massnahmen

- Neugestaltung Beromünsterstrasse mit Temporeduktion und Verbesserung Veloverbindung und Schulwegsicherheit
- Südlich der Autobahnbrücke wird generell für den Verkehr Dreiangel - Autobahnbrücke die Geschwindigkeitslimite 30 km/h eingeführt.

Umsetzungsschritte

- Einleiten der Planung, unter Miteinbezug der umliegenden Quartierentwicklungen
- Projekt
- Realisierung

Koordination mit Massnahme(n):
M7 Netzlücken Velo auf Gemein-
destrassen
Kosten: CHF 1'000'000.— bis
1'500'000.— für Planung und bauli-
che Massnahmen

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: --
**Planungs- und Um-
setzungshorizont:** mittelfristig
(zeitlich abhängig von der
Überbauung Wygart)

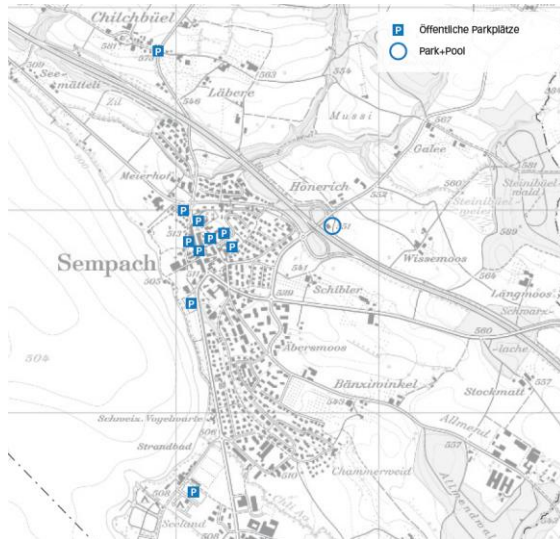
P1 Öffentliche Parkierung generell

VO

Ausgangslage

Die öffentlichen Parkplätze werden heute gemäss dem Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund vom Jahr 2013 [4] bewirtschaftet.

Die Stadt Sempach betreibt zu Spitzenzeiten, d.h. bei starkem Ausflugsverkehr, bei grösseren Veranstaltungen in der Festhalle, bei Grossanlässen und weiteren speziellen Veranstaltungen neben dem öffentlichen Parking Seevogtey auf dem benachbarten Grünland ein Überlaufparking.



Ziel

- Sicherstellung eines nachhaltigen öffentlich verfügbaren Parkplatzangebots für den Regelfall und zu Spitzenzeiten

Massnahme:

- Der öffentliche Parkplatzbedarf im Regelfall und zu Spitzenzeiten (inkl. Häufigkeit) soll überprüft werden.
- Prüfung einer Integration der Parkieranlagen grösserer Betriebe ins Gebührenreglement des Stadt Sempach
- Prüfen eines alternativen öffentlichen Angebots, insbesondere für den Fall, dass das bestehende Überlaufparking Seevogtei nicht planungsrechtlich gesichert werden kann.
- Überprüfung des Angebots für Elektro- und Behindertenparkplätze inkl. Bedarf für Ladestationen für öffentliche Parkplätze

Umsetzungsschritte

- Überprüfen des öffentlichen Parkplatzbedarfs
- Prüfen eines alternativen Angebots
- Bereitstellung der Ersatzlösung

Koordination mit Massnahme(n):
Q6 Qualitätssichernde Vorgaben für die Quartierentwicklung Stadtweiher
Kosten: ca. CHF 50'000.— für Abklärungen

Federführung:
Weitere Beteiligte:
Planungs- und Umsetzungszeitraum:

Stadt Sempach
--
kurzfristig
(Umsetzung abhängig von der planungsrechtlichen Sicherung des heutigen Überlaufparking)

P2 Öffentliche Parkierung Stadtweiher

ZE

Ausgangslage

Die öffentlichen Parkplätze werden heute gemäss dem Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund vom Jahr 2013 [4] bewirtschaftet. Für das Gebiet Stadtweiher wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Testplanung für die künftige Entwicklung dieses Gebietes erarbeitet. Darauf basierend sollen die heute vorhandenen oberirdischen Parkplätze in eine Tiefgarage verlegt werden und allenfalls zusätzliche öffentliche Parkplätze geschaffen werden.



Heutige Situation (Quelle: map.geo.admin.ch)

Ziel

- Sicherstellung mindestens der heutigen Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze im Gebiet Stadtweiher.

Massnahme:

- Klären der Machbarkeit
- Erstellen oder Erweitern einer Tiefgarage im Gebiet Stadtweiher

Umsetzungsschritte

- Prüfen Machbarkeit / Finanzierung / Grösse / Lage der Tiefgarage
- Bereitstellung der Ersatzlösung

Koordination mit Massnahme(n):

Q6 Qualitätssichernde Vorgaben für die Quartierentwicklung Stadtweiher
S1 Städtli: Stärkung Aufenthaltsqualität unter Gewährleistung der Erreichbarkeit

Kosten: CHF 3 Mio. für Planung und Umsetzung (Abhängigkeit von Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze)

Federführung:

Weitere Beteiligte:
Planungs- und Um-
setzungshorizont:

Stadt Sempach

Grundeigentümer Stadtweiher

kurzfristig

(Umsetzung abhängig von der planungsrechtlichen Sicherung des heutigen Überlaufparking)

P3 Park + Pool Autobahnzubringer

ZE

Ausgangslage

Die bestehende Park + Pool-Anlage auf dem Gelände der CKW beim Autobahnanschluss ist derzeit sehr gut ausgelastet. Pendler aus der Region parkieren ihr Auto und fahren in Fahrgemeinschaften weiter zu ihrem Arbeitsplatz, der sich grösstenteils im Raum Luzern befindet. Dadurch kann die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge erhöht werden und Fahrzeugkilometer eingespart werden. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird die Parkierungsfläche gesichert.



Ziel

- Förderung von Fahrgemeinschaften und damit Förderung der Park + Pool-Anlage

Massnahme:

- Sicherung Parkplatz durch Einzonung betroffenes Grundstück
- Überprüfen der Nutzung der heutigen Park + Pool-Anlage und Ausbau bei Mehrbedarf

Umsetzungsschritte

- Überprüfung der heutigen Anlage (Nutzungszweck, Auslastung)
- Bei Mehrbedarf Ausbau am heutigen oder an einem anderen Standort

Koordination mit Massnahme(n):

Kosten: < CHF 50'000 für Überprüfung der bestehenden Anlage, Umsetzung hängt von Lösungsvariante ab.

Federführung:

Weitere Beteiligte:

Planungs- und Um- **setzungshorizont:**

Stadt Sempach

CKW

kurzfristig: Überprüfung
mittelfristig: Anpassungen

Q1 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen der Stadt Sempach FS

Ausgangslage

Die Gestaltung der Strassenzüge im Quartiernetz – Feinerschliessung in bestehenden Wohnquartieren ist im Bestand heute sehr unterschiedlich (Wohnquartierstrassen). Teilweise existieren breite Strassenzüge mit Trottoir und befestigten Vorplätzen zu den Wohnbauten. Teilweise gibt es Begegnungszonen auf minimal erforderlichen Verkehrsflächen. Die Quartierstrassen liegen heute bereits weitgehend in Tempo 30 Zonen.

Grundsätze zur Gestaltung einer Wohnquartierstrasse (angelehnt an Stadt Zürich, Stadträume 2010, 2012 und Muri b. Bern, Konzept Begegnungszonen, 2018):

- Hervorheben der Erschliessungsfunktion mittels kleinräumigem Charakter und gliedernden Strukturen
- Einheitliche Gestaltungselemente dienen der Wiedererkennbarkeit.
- Die Fahrbahnbreite ist möglichst schmal zu halten.
- Bei den Knoten gilt Rechtsvortritt.
- Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern erlaubt.
- Die Strassen weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.
- Der Zugang zur Wohnquartierstrasse wird hervorgehoben.
- Der Übergang vom verkehrsorientierten übergeordneten Strassennetz zu nutzungsorientierten Wohnquartierstrassen wird durch entsprechende Gestaltungsmassnahmen wie Torsituationen erkennbar gemacht.
- Die Wohnquartierstrasse erfüllt ihre Funktion als Erschliessungs-, Spiel- und Begegnungsfläche und ist entsprechend attraktiv gestaltet.

Gestaltungsbeispiele



Ziel

- Im Rahmen des kommunalen Strassenreglements die Voraussetzungen schaffen für die Schaffung von siedlungsverträglichen Wohnquartierstrassen
- Erstellung eines Leitfadens, wie die Quartierstrassen in Wohngebieten quartier- und bewohnerverträglicher gestaltet und die multifunktionale Nutzung der heutigen Verkehrsflächen verbessert werden können.

Massnahme:

Ergänzung des kommunalen Strassenreglements vom Jahr 2000 mit einem Geltungsbereich für Wohnquartierstrassen und den Anforderungen an die zukünftige Gestaltung dieser Quartierstrassen. Die Zwischenresultate aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Sempach [5] und der Präsentation Quartiere: Analyse und ortsbauliche Studie vom 13.06.2018 [6] bilden dazu eine Grundlage. Diese Strassenzüge sollen als Begegnungszone signalisiert und gestaltet werden. Übergangslösungen mit Signalisation Begegnungszone mit einfacher Möblierung oder provisorischen Gestaltungsmassnahmen sind erwünscht.

<u>Umsetzungsschritte</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassen des kommunalen Strassenreglements ▪ Erstellung eines Leitfadens für zukünftige Sanierungen von Wohnquartierstrassen ▪ Erstellen eines Entwurfs eines Sanierungsprogramm 		
<p>Koordination mit Massnahme(n): Q2 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen in Privateigentum (Sensibilisierungsmassnahme) Q3 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Mattweid Q4 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hildisriederstrasse Q5 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hubelstrasse Kosten: < CHF 50'000.— für Konzept (Kosten gemeinsam mit Q2)</p>	<p>Federführung: Weitere Beteiligte: Planungs- und Umsetzungshorizont:</p>	<p>Stadt Sempach Eigentümer Privatstrassen</p> <p>kurzfristig (Synergien nutzen, wenn Quartierstrassen saniert werden)</p>

Q2 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen in Privateigentum (Sensibilisierungsmassnahme)

FS

Ausgangslage

Die Gestaltung der Privatstrassen im Quartiernetz ist im Bestand sehr unterschiedlich. Im Hinblick auf die zukünftigen Sanierungen erwarten die privaten Quartierstrassen einzelfallspezifische Unterstützungsleistungen der Gemeinde. Dazu sind die in der Massnahme Q1 erarbeiteten Grundlagen situationsbezogen zu adaptieren (siehe auch Q1).

Ziel

Unterstützung der privaten Wohnstrasseneigentümer im Hinblick auf siedlungsverträgliche Sanierungsaktivitäten.

Massnahme:

- Private Strasseneigentümer werden motiviert und fachlich unterstützt bei der Umgestaltung der Strassen.
- Die Stadt prüft eine Mitfinanzierung der Umgestaltungsmassnahmen.

Umsetzungsschritte

- Leitfaden erarbeiten
- Beratung der privaten Strasseneigentümer
- Schaffen von Anreizen: Finanzielle Unterstützung für Private klären

Koordination mit Massnahme(n):
Q1 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen der Stadt Sempach
Kosten: < CHF 50'000.— für Konzept

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: Eigentümer Privatstrassen
Planungs- und Umsetzungszeitraum: kurzfristig
(Synergien nutzen, wenn Quartierstrassen saniert werden)

Q3 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Mattweid

ZE

Ausgangslage

Die Werkleitungen der Quartierstrasse Mattweid müssen saniert werden. Diese Gelegenheit soll genutzt werden, den Strassenraum aufzuwerten.



Heutige Situation (Quelle: map.search.ch)

Ziel

- Quartier- und bewohnerverträgliche Neugestaltung der gemeindeeigenen Quartierstrasse Mattweid
- Verbesserung der multifunktionalen Nutzung der heutigen Verkehrsflächen

Massnahme

- Es wird im Rahmen der Sanierung auf eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung gemäss Massnahme Q1 geachtet.
- Die angrenzenden Netzlücken Fussverkehr werden miteinbezogen.

Umsetzungsschritte

- Gestaltungskonzept erarbeiten
- Strasse umgestalten

Koordination mit Massnahme(n):
Q1 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen der Stadt Sempach
M8 Netzlücken Fussverkehr
Kosten: CHF 1.38 Mio. für Planung und Umsetzung ohne Abzug Perimeterbeiträge

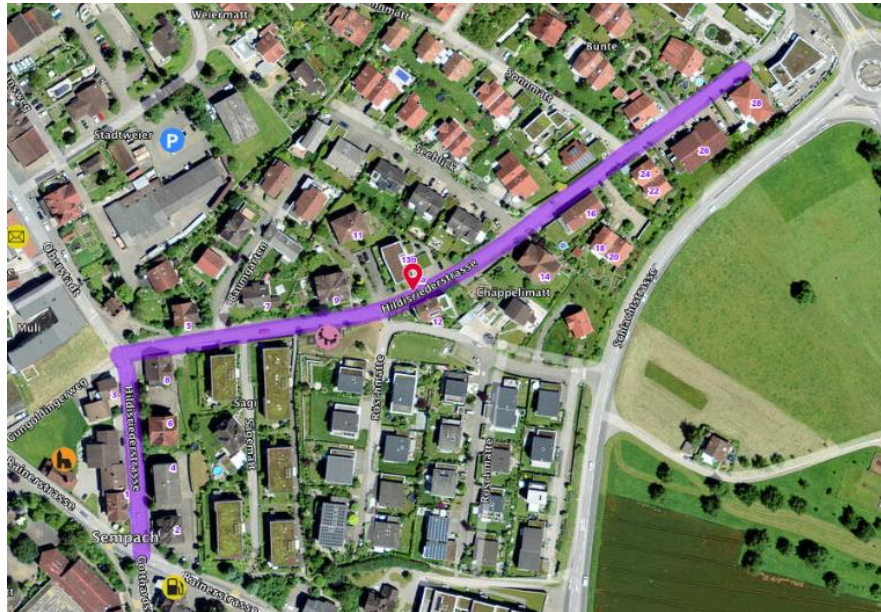
Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: Anwohner
Planungs- und Umsetzungszeitpunkt: Vorprojekt: kurzfristig
Umsetzungsprojekt kurzfristig (Synergien nutzen, wenn Strasse saniert wird - Werkleitungen)

Q4 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hildisriederstrasse

VO

Ausgangslage

Die Quartierstrasse Hildisriederstrasse diente früher als Verbindungsstrasse nach Hildisrieden. Beim Bau der Umfahrungsstrasse, konnte sie als Quartierstrasse umfunktioniert werden, welche in einer Sackgasse endet. Die Gestaltung des Strassenraumes wurde bisher nicht entsprechend angepasst.



Heutige Situation (Quelle: map.search.ch)

Ziel

- Quartier- und bewohnerverträgliche Neugestaltung der gemeindeeigenen Quartierstrasse Hildisriederstrasse
- Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr
- Verbesserung der multifunktionalen Nutzung der heutigen Verkehrsflächen

Massnahme

- Es wird im Rahmen der Sanierung auf eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung gemäss Massnahme Q1 geachtet.

Umsetzungsschritte

- Sanierungsbedarf prüfen
- Synergien mit Sanierung Werkleitungen prüfen
- Gestaltungskonzept erarbeiten
- Strasse umgestalten

Koordination mit Massnahme(n):
Q1 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen der Stadt Sempach
Kosten: noch offen

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte:
Planungs- und Umsetzungszeitpunkt: langfristig
(Synergien nutzen, wenn Strasse saniert wird - Werkleitungen)

Q5 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Hubelstrasse

VO

Ausgangslage

Die Quartierstrasse Hubelstrasse dient als Feinerschliessung mehrerer Quartiere. Die Geschwindigkeit ist auf Tempo 30 limitiert. Der Strassenraum entspricht in seiner Gestaltung jedoch nicht diesem Temporegime. Mit der Bebauung des Grundstückes Feld-/Hubelstrasse soll eine erste Etappe umgestaltet werden.



Heutige Situation (Quelle: map.search.ch)

Ziel

- Quartier- und bewohnerverträgliche Neugestaltung der gemeindeeigenen Quartierstrasse Hubelstrasse
- Verbesserung der multifunktionalen Nutzung der heutigen Verkehrsflächen

Massnahme

- Es wird im Rahmen der Sanierung auf eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung gemäss Massnahme Q1 geachtet.
- Die angrenzenden Netzlücken Fussverkehr und Veloverkehr werden miteinbezogen.

Umsetzungsschritte

- Gestaltungskonzept erarbeiten
- Strasse umgestalten

Koordination mit Massnahme(n):
M7 Netzlücken Velo auf Gemeindestrassen
M8 Netzlücken Fussverkehr
Q1 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen der Stadt Sempach
Kosten: noch offen

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: Anwohner
Planungs- und Umsetzungszeitraum: kurz- bis langfristig (Synergien nutzen, wenn Strasse saniert wird - Werkleitungen)

Q6 Qualitätssichernde Vorgaben für die Quartierentwicklung Stadtweiher

FS

Ausgangslage

Das Gebiet Stadtweiher soll umstrukturiert und städtebaulich aufgewertet werden. Dafür wurde in einem partizipativen Verfahren ein Masterplan erarbeitet. Dieser sieht unter anderem vor, die Mehrheit der oberirdischen Parkplätze in eine Tiefgarage zu verlegen. Die Erschliessung soll nach Prüfung verschiedener Varianten via Weihermatte erfolgen.



Ein- /Ausfahrt Einstellhalle



Stadtweiher

Ziel

Die Freiräume sollen möglichst vom MIV frei bleiben. Die Erschliessung der Gebiete ist genauer zu prüfen und im Kontext des Städtlis verträglich zu gestalten.

Für das Entwicklungsgebiet Stadtweiher ist eine ausreichende und nachhaltige Erschliessung sicherzustellen.

Massnahme:

- Projektieren der Erschliessung im Rahmen eines Architekturwettbewerbs zur Arealüberbauung
- Gewährleisten der Erschliessung ab dem Basisnetz bzw. der Quartiernetz-Verbindung (Anbindung und Linienführung der Feinerschliessung).
- Leistungsfähigkeitsnachweis der Anbindung an das Basisnetz erbringen.
- Einfordern eines Mobilitätskonzepts
- Sicherstellen einer attraktiven und sicheren Erschliessung für den Velo- und Fussverkehr.
- Durchlässigkeit für übergeordnete Verbindungen, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr gewährleisten.

Umsetzungsschritte:

Die Stadt Sempach klärt ihre Anforderungen in Bezug zur Entwicklung des Stadtweiher und bringt diese in den Planungsprozess ein.

- In einem Studienauftragsverfahren sind die Lage der Einfahrt und die Gestaltung der Knoten aufzuzeigen.
- Abklären des Bedarfs an öffentlich zugänglichen Parklätzen (Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen, Anteil für Spitzenabdeckung usw.)
- Evaluieren der Erschliessungslösung für das neue Parking Stadtweiher: Standort Parking sowie Zu-/Wegfahrt. Welche Erschliessungslösung machbar ist, hängt von der Verkehrsmenge auf der Weihermatt ab.

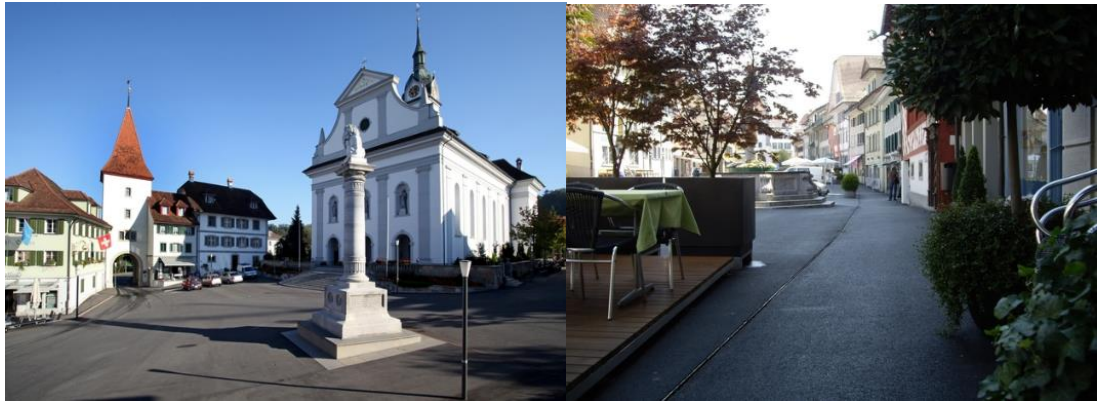
<p>Koordination mit Massnahmen: P1 Öffentliche Parkierung generell P2 Öffentliche Parkierung Stadtweiher Kosten: CHF 150'000 bis 300'000.— (Perimeterbeitrag)</p>	<p>Federführung: Stadt Sempach Weitere Beteiligte: Investor Planung Stadtweiher, Grundeigentümer Planungs- und Umsetzungshorizont: kurzfristig</p>
---	---

S1 Städtli: Stärkung Aufenthaltsqualität unter Gewährleistung der Erreichbarkeit

FS

Ausgangslage

Das Leitbild der Stadt Sempach thematisiert unter anderem ein lebendiges Städtli als Mittelpunkt. Dabei ist das historische Städtli ein lebendiges, gepflegtes Zentrum und bietet Raum für Wohnen, Einkaufen und Dienstleistungen. Heute besteht beim Thema Aufenthaltsqualität aus Sicht weiter Kreise Verbesserungspotential (siehe auch Stellungnahmen Mitwirkungsphase zum Räumlichen Entwicklungskonzept).



Heutige Situation (Quelle: sempach.ch)

Ziel

Die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden, unter anderem auch durch die Reduktion des Durchgangsverkehrs. Die Erreichbarkeit des Städtlis insbesondere für die Städtlibewohner sowie die Kundschaft der ortsansässigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe ist für alle Verkehrsteilnehmer bedarfsgerecht aufrechtzuerhalten.

Massnahme

Die Zielsetzungen und die zukünftige Lösung sind im Rahmen eines strategischen Mobilitätsprojektes in einem partizipativen Prozess mit allen relevanten Stakeholdern zu diskutieren und weiterzuentwickeln. Die daraus resultierende Konsenslösung soll umgesetzt werden.

Mögliche Ziele und Gegenstand der Partizipation können sein:

- Bessere Nutzung der Aussenräume für Verkauf, Restauration und Veranstaltungen
- Bessere Voraussetzungen für wirtschaftlich erfolgreiche Gewerbebetriebe
- Stärkung der Aufenthaltsqualität

Umsetzungsschritte

Obengenannte und weitere Punkte sind zu diskutieren und weiterzuentwickeln (kurzfristiger Planungs- und Umsetzungshorizont).

Anschliessend folgt die Umsetzung in einem zweiten Schritt (mittelfristiger Planungs- und Umsetzungshorizont).

Koordination mit Massnahme(n):
 O1 Umgestaltung Schulhauskurve
 P1 Öffentliche Parkierung Stadtweier
 P2 Öffentliche Parkierung generell
Kosten: CHF 200'000.– bis 500'000.–
 für Planung und Umsetzung

Federführung: Stadt Sempach
Weitere Beteiligte: GSS
Planungs- und Umsetzungshorizont: kurzfristig (Planung)
 mittelfristig (Umsetzung)

6 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Netzplan Strassen	10
Abbildung 2	Geschwindigkeiten	11
Abbildung 3	Netzplan Velo	12
Abbildung 4	Netzplan Fussverkehr	14
Abbildung 5	ÖV-Haltestellen	15
Abbildung 6	öffentliche Parkierung [1]	16

Abkürzungsverzeichnis

FS	Festsetzung
Fz	Fahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MoKo	Mobilitätskonzept
P	Parking (Parkplatz, Parkhaus)
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis

Grundlagen

Zur Erarbeitung des vorliegenden Dokuments wurden die folgenden Grundlagen konsultiert:

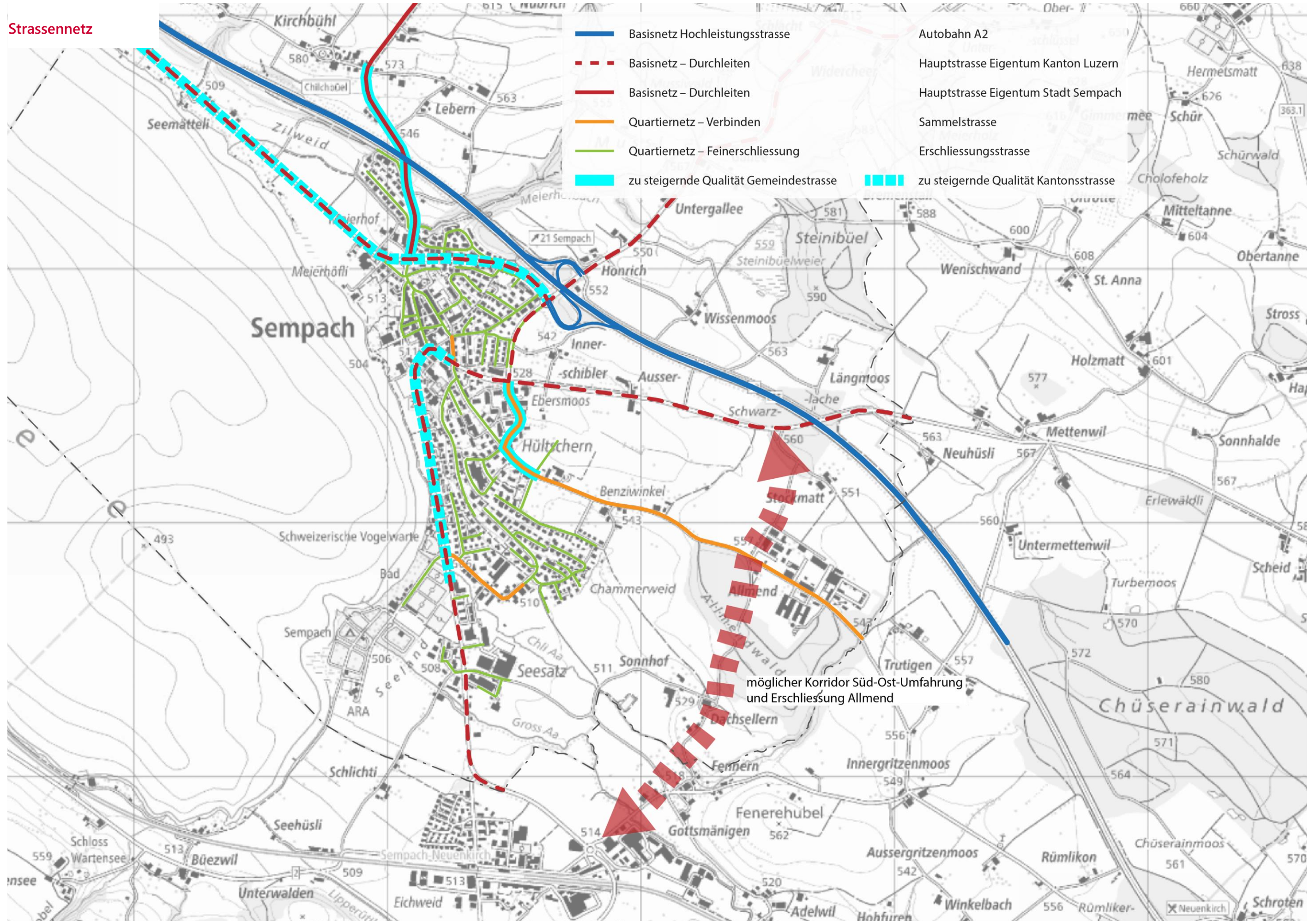
- [1] Stadt Sempach, Räumliches Entwicklungskonzept (REK), 2018.
- [2] VSS, SNG 640 303 Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts, 2017.
- [3] Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland RET, ARE Modellvorhaben - Raum für Bewegung, Sport, Gesundheit und Freizeit, 2018.
- [4] Stadt Sempach, Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund, 02. Dezember 2013.
- [5] Stadt Sempach, Mobilitätskonzept, 2019.
- [6] Stadt Sempach, Quartiere: Analyse und ortsbauliche Studie, 13.6.2018.
- [7] Stadt Sempach, Gültiger Verkehrsrichtplan, 2007.
- [8] Stadt Sempach, Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement), 20. März 1997.
- [9] Kanton Luzern, Planungs- und Baugesetz, 1989.

- [10] Stadt Sempach, «Gesamtrevision Ortsplanung,» 2019. [Online]. Available: http://www.sempach.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/welcome.php?dienst_id=34809.
- [11] Kanton Luzern, «Richtplan,» 2015. [Online]. Available: <https://richtplan.lu.ch/richtplantext/m/m1>.
- [12] Stadt Zürich, Stadträume 2010, Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum, 2006.
- [13] Gemeinde Muri bei Bern, Konzept Begegnungszonen, 2018.
- [14] Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland, Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland 2016, Sursee, 2016.

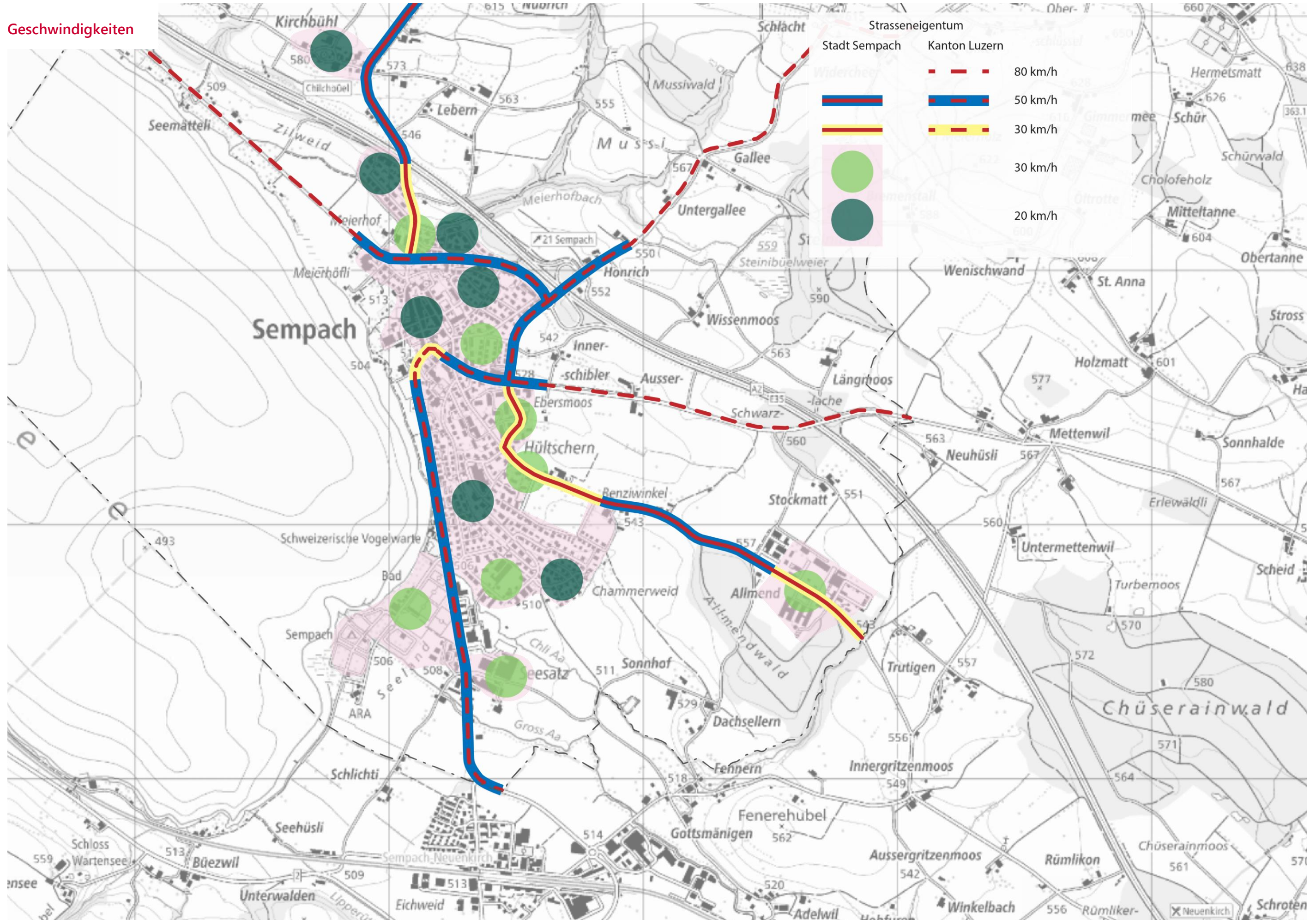
Anhänge Richtplankarten (Netzpläne)

- A Strassennetz**
- B Geschwindigkeiten**
- C Velowegnetz**
- D Fusswegnetz**
- E Öffentlicher Verkehr (Bushaltestellen)**

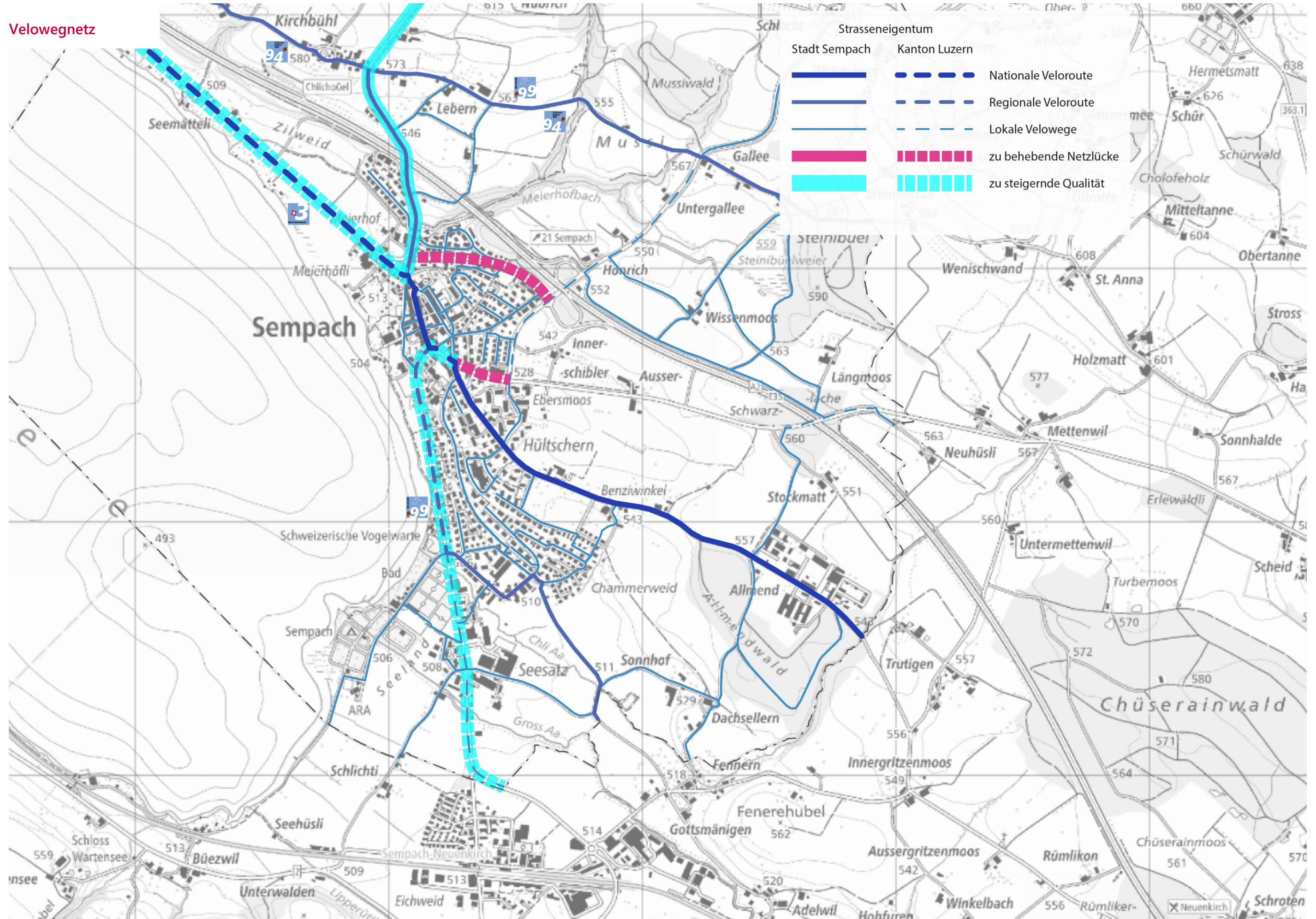
Strassennetz



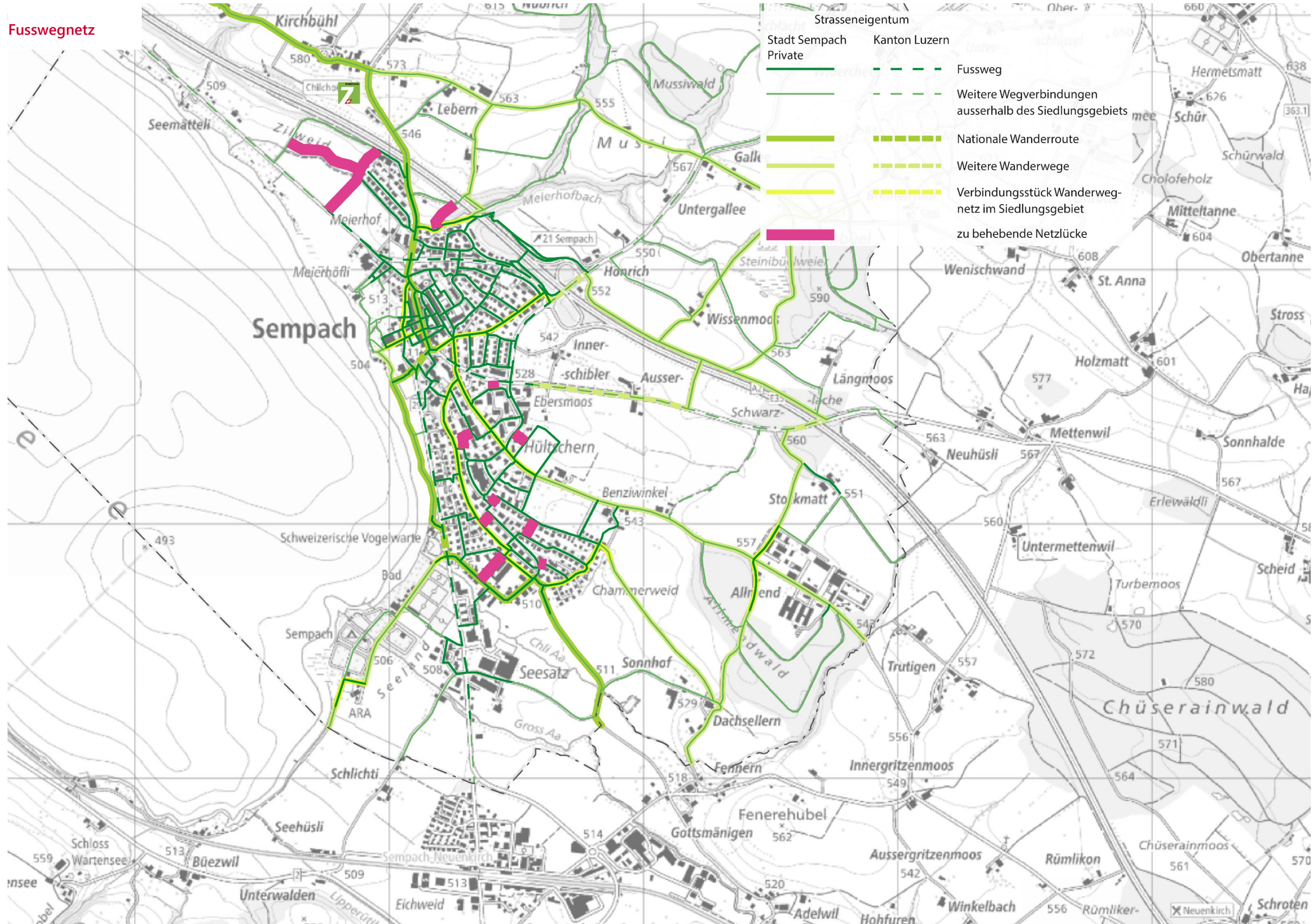
Geschwindigkeiten



Velowegnetz



Fusswegnetz



Öffentlicher Verkehr (Bushaltestellen)

