

Gemeinde Sempach

Gesamtrevision der Ortsplanung

**Zusammenstellung der Eingaben im
Rahmen der öffentlichen Auflage des
Verkehrsrichtplans**

Stand: 21. April 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Städtli	3
2. Stadtweiher	5
3. Luzernerstrasse	7
4. Umfahrung und Erschliessung Allmend	13
5. Diverse Anliegen	19
6. Verzeichnis der Mitwirkenden Auflage Verkehrsrichtplan 10.01.-06.02.2021	26

1. Städtli

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
5	Verkehrsregime Städtli	<p>Antrag: Prüfen, ob das Problem Durchgangsverkehr ähnlich wie in Sursee gelöst werden kann (Durchfahrt beim Marktplatz unterbrochen).</p> <p>Begründung: Schon beim Umbau des Städtlis in eine Asphalt-Strasse standen einige Verkehrsregime (Einbahnregime, zeitlich an die Öffnungszeiten angepasstes Konzept etc.) zur Diskussion, wurden aber nicht genügend tief verglichen.</p>	<p>Der Stadtrat will wie im REK kommuniziert analog dem Antragssteller die Attraktivität des Städtli weiter steigern. Entsprechend versteht der Stadtrat die Forderung des Antragstellers.</p> <p>Der Stadtrat strebt wie im Massnahmenblatt aufgeführt unverändert im Nachgang zur Verabschiedung der Ortsplanungsinstrumente einen partizipativen Prozess unter Miteinbezug diverser Stakeholder einschliesslich der Bevölkerung an mit der Stossrichtung, die Aufenthaltsqualität zu stärken, die Erreichbarkeit des Städtli zu sichern, das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Durchfahrtszahlen im Städtli zu reduzieren. In diesem partizipativen Prozess sind gemeinsam Ziele zu entwickeln und daraus mehrheitsfähige Massnahmen abzuleiten.</p> <p>Der Stadtrat behält sich vor, allenfalls in einer vorgelagerten Phase für eine zeitlich auf maximal 12 Monate limitierte Periode ein Pilotprojekt umzusetzen.</p>	
GOS	O4 Umgestaltung Umfahrung Städtli	<p>Antrag: Es sollen keine Massnahmen ergriffen werden, welche die Städtli-durchfahrt wieder attraktiver machen (wie z.B. Temporeduktion und Erstellung einer Bushaltestelle).</p> <p>Begründung: Ziel der Umgestaltung der Umfahrung Städtli lautet «Sicherstellung einer optimalen Wirkung für Umfahrung Städtli». Sowohl eine Temporeduktion wie auch eine Bushaltestelle auf der Fahrbahn verlängern den Weg über die Umfahrung Städtli. Die Durchfahrt durchs Städtli wird mit diesen Massnahmen noch attraktiver.</p>	<p>Der Stadtrat will ebenfalls die Anzahl Städtlidurchfahrten zur Sicherung der Attraktivität des Städtli zu reduzieren. Er strebt wie im Massnahmenblatt aufgeführt unverändert im Nachgang zur Verabschiedung der Ortsplanungsinstrumente einen partizipativen Prozess unter Miteinbezug diverser Stakeholder einschliesslich der Bevölkerung an mit der Stossrichtung, die Aufenthaltsqualität zu stärken, die Erreichbarkeit des Städtli zu sichern, das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Durchfahrtszahlen im Städtli zu reduzieren. In diesem partizipativen Prozess sind gemeinsam Ziele zu entwickeln und daraus mehrheitsfähige Massnahmen abzuleiten.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
7	Durchgangsverkehr Städtchen	<p>Anmerkung: Der motorisierte Durchgangsverkehr sollte möglichst rasch stark reduziert oder verhindert werden, ohne dass die Zufahrt zu den Geschäften und der Veloverkehr behindert werden. Verschiedene Ideen dazu liegen vor.</p>	<p>Der Stadtrat strebt wie im Massnahmenblatt aufgeführt unverändert im Nachgang zur Verabschiedung der Ortsplanungsinstrumente einen partizipativen Prozess unter Mitbezug diverser Stakeholder einschliesslich der Bevölkerung an mit der Stossrichtung, die Aufenthaltsqualität zu stärken, die Erreichbarkeit des Städtli zu sichern, das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Durchfahrtszahlen im Städtli zu reduzieren. In diesem partizipativen Prozess sind gemeinsam Ziele zu entwickeln und daraus mehrheitsfähige Massnahmen abzuleiten.</p> <p>Der Stadtrat behält sich vor, allenfalls in einer vorgelagerten Phase für eine zeitlich auf maximal 12 Monate limitierte Periode ein Pilotprojekt umzusetzen.</p>	
7	Gestaltung vor dem Ochsentor	<p>Antrag: Mit Markierungen oder Pollern sollten die Autos so gelenkt werden, dass sie gerade, nicht schräg aufs Ochsentor fahren.</p> <p>Begründung: Die Entfernung des Trottoirs vor dem Ochsentor auf der Kirchen- seite hat dazu geführt, dass Fussgänger, die vom Kreisel Dreiangel her ins Städtchen gehen, beim Verlassen des Fussgängerdurchlasses oft direkt vor Autos stehen, die schräg vom Kirchplatz her durchs Ochsentor das Städtchen verlassen wollen. Das ist (sicher vor allem auch für Kinder) erschreckend und sehr unangenehm.</p>	<p>Der Stadtrat stimmt dem Antragssteller zu, dass die heutige Lösung optimiert werden muss. Bzgl. Vorgehen verweisen wir auf die Antwort oben zum Verkehrsregime Städtli .</p>	

2. Stadtweiher

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
Städtli-Chäsi Sempach AG	Erschliessung und Parkierung Stadtweiher	<p>Antrag: Eine Erschliessung des Stadtweihers über die Oberstadtstrasse ist keine Option.</p> <p>Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie viele öffentliche PP sind beim Stadtweiher minimal-maximal zu erwarten? - Wie viele wohn- und gewerblich genutzte PP sind beim Stadtweiher minimal-maximal zu erwarten? <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Parkplätze: Gem. Massnahmenblatt P1 sollen alternative Angebote resp. Ersatzlösungen gefunden werden. Anscheinend wird die bereits einmal vorgeschlagene Variante eines zusätzlichen Angebots im Stadtweiher wieder aktualisiert (beim Masterplan Stadtweiher wird von einer Einstellhalle von 106-157 PP pro Geschoss und von 2 Geschossen gesprochen). Im REK ist zwecks Stärkung/Aufwertung des Städtlis von einer Umlagerung der bestehenden, oberirdischen Parkplätze in eine «Quartiergarage» die Rede. Um wie viele PP es geht, bleibt offen. Im VRP werden ca. 60 öffentliche Parkplätze im Gebiet Stadtweiher aufgeführt, unter Massnahme P2 wird jedoch keine Anzahl genannt. - Übrige Parkplätze: Im Gebiet Stadtweiher dürfen aufgrund der besseren Erschliessung bei max. 150 EW zwischen 50-90 PP kalkuliert werden. Ausserdem wird ein breites Spektrum an möglichen Nutzungen erwartet, was ebenfalls PP notwendig macht. - Es ist anzunehmen, dass weit über 60 Parkplätze erstellt werden, sogar eine Verdoppelung oder Verdreifachung ist möglich. Zusammen mit dem noch nicht vollständig überbauten Quartier Weihermatte und der Entsorgungsstation muss mit 	<p>Bzgl. Zone Stadtweiher liess die Stadt Sempach eine Machbarkeitsstudie für die Erschliessung erarbeiten. Es wurden mehrere Erschliessungsvarianten geprüft und einander gegenübergestellt. Die Variante mit heutiger Zu- und Wegfahrt Oberstadt und Weihermatte (analog heutiger Erschliessung) erwies sich im Variantenvergleich als Bestvariante. Diese wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die im Rahmen des Prozesses geprüfte Alternativen werden verworfen.</p> <p>Verkehrszählungen und Berechnungen haben ergeben, dass mit dem dereinstigen Wegfall der Entsorgungsstation die Verkehrsmenge auch nach einer Überbauung des Gebiets Stadtweiher in etwa gleich wie heute bleiben wird. Wir teilen aber die Auffassung des Antragsstellers, dass der Verkehr in der Oberstadt oft chaotisch ist und entsprechende Optimierungsmassnahmen separat und ausserhalb der Ortsplanung anzugehen sind.</p> <p>Es sollen mindestens die im Raum Stadtweiher bestehenden 57 öffentlichen Parkfelder in die Einstellhalle verschoben werden. Eine Erhöhung dieser Zahl wie auch die Zahl der privaten Parkplätze wird aber erst im Rahmen des Wettbewerbs in Abhängigkeit zur zukünftigen Nutzung und unter Beinbezug des notwendigen Mobilitätskonzepts definiert werden.</p> <p>Zielsetzung des angestrebten Parkings Stadtweiher ist, für die private Nutzung Stadtweiher die notwendigen Parkplätze zu realisieren sowie die bestehenden oberirdischen öffentlichen Parkplätze 1:1 zu ersetzen. Aufgrund der Anforderungen an eine zweckmässige Erschliessung des Parkings (verträgliche Belastung der Zu-/Wegfahrten) ist keine deutliche Erhöhung der Parkplatzzahl vorgesehen. In der Mach-</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>einem klaren Mehrverkehr gegenüber heute gerechnet werden. Der Verkehr in der Oberstadt ist bereits heute massiv. Nicht nur die Verkehrsbewegungen, auch das Ein- und Ausparkieren, die Zulieferung der Betriebe und die Marktstände rufen teils chaotische Situationen hervor. Die neuen Läden im Oberstädtli werden mit der vorgesehenen Quartier- und Parkingerschliessung und den damit verursachten, zusätzlichen Verkehrsproblemen in ihrer langfristigen Existenz bedroht. Neben den Bedenken der Denkmalpflege sind in der Erschliessungsfrage auch die gesellschaftlichen und politischen Sichtweisen wichtig.</p>	<p>barkeitsstudie rechnete man bisher mit maximal 140 Parkplätzen (entspricht Kapazitäten auf einem UG), auch wenn verschiedentlich die Forderung nach mehr Parkplätzen gestellt wurden.</p>	
GOS	P2 Öffentliche Parkierung Stadtweiher	<p>Antrag: Das Ziel der Massnahme P2, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze im Gebiet Stadtweiher mindestens der heutigen Anzahl entsprechen soll, genügt nicht. Das Ziel muss eindeutig höhergesteckt werden. Die Anzahl Parkplätze soll nicht nur sichergestellt, sondern durch Schaffung von neuen Parkplätzen deutlich erhöht werden.</p> <p>Begründung: Sempach hat ein Parkplatzproblem. Die öffentliche Parkierung im Stadtweiher könnte einen Teil dieses Problems lösen, indem die Anzahl öffentlich nutzbarer Parkplätze stark vergrössert würde.</p>	<p>Zielsetzung des angestrebten Parkings Stadtweiher ist, für die private Nutzung Stadtweiher die notwendigen Parkplätze zu realisieren sowie mindestens die bestehenden oberirdischen öffentlichen Parkplätze 1:1 zu ersetzen. Aufgrund der Anforderungen an eine zweckmässige Erschliessung des Parkings (verträgliche Belastung der Zu-/Wegfahrten) wurde in der Machbarkeitsstudie mit einer maximalen Parkplatzzahl von 140 Parkplätzen (entspricht Kapazitäten auf einem UG) gerechnet. Die effektive Anzahl der zukünftigen Parkplätze wird erst im Rahmen des Wettbewerbes und des notwendigen Mobilitätskonzepts fixiert.</p> <p>Mit dem Massnahmenblatt P1 des Verkehrsrichtplans ist zudem vorgesehen, dass öffentliche Parkplatzangebot zu überprüfen und allfällige Alternativvarianten zu prüfen.</p>	

3. Luzernerstrasse

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
GOS	O2 Umgestaltung Luzernerstrasse (Bushaltestellen)	<p>Antrag: Die Schaffung einer zusätzlichen Bushaltestelle Haldenmatt und die damit verbundene Verschiebung der Haltestelle Vogelwarte wird in Frage gestellt. Der Stadtrat wird gebeten, die Interessenabwägung zu Gunsten von ruhigerem und einem emissionsärmeren Verkehrsfluss zu machen.</p> <p>Begründung: Die Aufhebung der Busbucht und die Schaffung von zwei zusätzlichen Halten auf der Fahrbahn erschwert den Verkehrsfluss massiv und bringt zusätzliche Lärmbelastungen durch mehrmaliges Anhalten und Losfahren von allen Verkehrsteilnehmern. Die erhöhte Qualität einer zusätzlichen Haltestelle für die Anwohner wird nicht in Frage gestellt. Jedoch soll den Stimmbürger/Innen klar werden, dass diese zusätzliche Haltestelle eine Interessenabwägung auf Kosten von zwei Bushalten auf der Fahrbahn bedeutet. Die Luzernerstrasse bildet die Hauptverbindung zum Industriegebiet im Gebiet Seesatz und Sempach Station. Es wird nicht als zielführend erachtet, die Lärmbelastungen zu reduzieren, indem alle Verkehrsteilnehmer zusätzlich zwei Mal anhalten und losfahren müssen.</p>	<p>Grundsätzlich soll der Modal Split zugunsten des ÖV, des Velo- und Fussverkehrs gestärkt werden. Die Erschliessungsqualität für den ÖV der angrenzenden Quartiere soll mit einer neuen Haltestelle Haldenmatt verbessert werden und leistet damit einen Beitrag zur Modal Split Verbesserung.</p> <p>Fahrbahnhaltestellen weisen auf eine siedlungsorientierte Strasse hin und es ist das Ziel, diese Strasse als Innerortsstrecke erkennbar zu machen. Eine BehiG-konforme Haltebucht hat einen grossen Platzbedarf und tangiert die Uferschutzzone. Es handelt sich um eine Kantonsstrasse und die Stadt Sempach kann hier nicht abschliessend entscheiden.</p> <p>Mit der angestrebten generellen Verstetigung und Beruhigung des Verkehrsflusses sinken auch die Verkehrsimmissionen und der Lärmpegel.</p> <p>Es ist korrekt, dass im Nahbereich und bei isolierter Betrachtung der Fahrbahnhaltestellen bis max. 15 m Gebäude-Abstand eine punktuell geringe Erhöhung des Lärmpegels entsteht, die aber mit der Senkung der Geschwindigkeit auf der Luzernerstrasse kompensiert werden kann.</p> <p>Für Gebäude in einem Abstand von mehr als 15 m entsteht keine Änderung der durch die Fahrbahnhaltestelle verursachten Lärmbelastung. Mit einer generellen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Luzernerstrasse verbessert sich hier die Lärmsituation aber insgesamt.</p> <p>Bei der Luzernerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Projekte auf dieser Strasse obliegen dem Kanton.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
7	O2 Umgestaltung Luzernerstrasse (Fahrradverkehr)	<p>Antrag: Die Route soll nicht nur sicher, sondern auch bei Regen befahren werden. Es wird vorgeschlagen, das seeseitige Trottoir Seevogtey bis Vogelwarte ausschliesslich als Radweg zu kennzeichnen. Für Fussgänger ist der Weg dem See entlang nicht wesentlich länger, aber attraktiver und angenehmer. Diese Massnahme ist kurzfristig umzusetzen und kostet wenig.</p> <p>Begründung: Vor etwa 20 Jahren wurde der Fahrradverkehr aufs Trottoir verlegt. Auf der Ostseite wurde der Radstreifen auf der Fahrbahn markiert. Dieses System hat ausser bei ganz schönem Wetter recht gut funktioniert, bis vor einigen Jahren die Fussgängersymbole aufs Trottoir gemalt wurden. Seither kann man mit dem Velo nicht mehr ungehindert auf dem Trottoir Richtung Bahnhof fahren und auf der Fahrbahn hat man auch keinen Platz. Auf der Ostseite wurde der sehr uneben gewordene Belag vor wenigen Jahren weggefräst. Trotzdem bilden sich weiterhin grosse Pfützen, so dass man bei schlechtem Wetter auf dem Velo stadteinwärts durch ausgedehnte Wasserlachen fährt, die so breit sind, dass ein Ausweichen auf die Fahrbahn nicht möglich ist.</p>	<p>Die Idee ist prüfenswert. Der Stadtrat ist bereit, diese Idee losgelöst vom Verkehrsrichtplan im Sinne einer Sofortmassnahme zu prüfen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Anpassungen nur durch den Kanton beschlossen werden können, da es sich bei der Luzernerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt.</p>	
4	O2 Umgestaltung Luzernerstrasse (Geschwindigkeitsregime)	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h ist auf die gesamte Luzernerstrasse, mindestens bis zum Seesatz vorzusehen (aktuell ausschliesslich im Bereich Seevogtey/Schulhauskurve vorgesehen). 2. Die Ausschilderung in den Nachbargemeinden, welche den (Schwer-)Verkehr Richtung Autobahn lenkt, ist zu überdenken und auf der Luzernerstrasse selber vom Seesatz bis zur Autobahnzufahrt die Geschwindigkeit massiv zu begrenzen. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauptgrund für die Temporeduktion ist die zwingend erforder- 	<p>Die Geschwindigkeitsreduktion auf eine gefahrene Geschwindigkeit von 30 km/h soll auf den Ortskern von Sempach konzentriert werden. In den angrenzenden Strassenabschnitten sollen auch verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen werden. Bei einer Umgestaltung werden die geltenden Lärmschutzregeln beachtet. Die im Verkehrsrichtplan dargestellten Geschwindigkeiten stellen die Zielwerte der gefahrenen Geschwindigkeit dar. Dies muss nicht unbedingt der signalisierten Geschwindigkeit entsprechen.</p> <p>Bei der Luzernerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Projekte auf dieser Strasse obliegen dem Kanton. Diese Kantonsstrasse hat unter anderem die Funktion, die Verbindung unter den einzelnen Gemeinden sicherzustellen und den übergeordneten grossräumigen Verkehr möglichst</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>liche Lärmreduktion auf der Luzernerstrasse und die bestehende Sicherheitsproblematik. Die Immissionsgrenzwerte werden an der Luzernerstrasse klar überschritten, ohne dass die Behörden die überfälligen Massnahmen ergreifen. Aus dem Verkehrsrichtplan ist zu schliessen, dass wiederum – wenn überhaupt – nur eine Reduktion auf eventuell 50 km/h vorgesehen ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Hauptproblem liegt darin, dass die Luzernerstrasse via Schulhauskurve insb. auch ein Autobahnzubringer zu Gunsten von Nachbargemeinden ist. Insb. der Schwerverkehr von Nottwil und Neuenkirch wird mit den entsprechenden Ausschilderungen (z. B. in Sempach Station) nach Sempach und damit auf die Luzernerstrasse geleitet. - Daher ist auch die Süd-Ost-Umfahrung mit viel grösserer Dringlichkeit zu planen und umzusetzen. 	<p>durchgängig und direkt auf die Autobahn zu führen. Darauf ist auch die Signalisation ausgerichtet.</p> <p>Das weitere Vorgehen zur Süd-Ost-Umfahrung ist im separaten Massnahmenblatt O7 festgelegt.</p>	
6	O2 Umgestaltung Luzernerstrasse	<p>Anträge:</p> <p>Einbezug folgender Punkte in der zukünftigen Planung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die angedachten Umgestaltungsmassnahmen sind auf ein zukünftiges Temporegime von 30 km/h auszulegen; 2. Es ist ein lärmarmes Belag auf der Luzernerstrasse im Rahmen der Umbaumassnahmen vorzusehen; 3. Die allfällig angedachte Verbreiterung der Luzernerstrasse (bestehend 11.50m auf zirka 13.00m bzw. 13.50 m) gemäss Mobilitätskonzept ist seeseitig anzugehen, da dadurch keine bebauten Grundstücke tangiert werden (mit Ausnahme Besucherzentrum Schweiz. Vogelwarte); 4. Gegen die Versetzung und Neuplanung der Fahrbahnhaltestelle direkt bei der «Vogelwarte» haben wir grundsätzlich nichts einzuwenden. Es dürfen sich keine Nachteile für unsere Liegenschaften ergeben (Lärm, Littering, usw.). <p>Begründung:</p> <p>Das auf der Luzernerstrasse geplante Gesamtkonzept mit einer zu-</p>	<p>Wird zur Kenntnis gekommen.</p> <p>Die Details werden im Rahmen im zu gegebenem Zeitpunkt notwendigen Planungsprojekt vertieft. Da es sich bei der Luzernerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, obliegen Projekte auf dieser Strasse dem Kanton.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>kunftsgerichteten Strassenraumumgestaltung und insbesondere Reduktion der effektiven Fahrtgeschwindigkeit des MIV auf 40-50 km/h wird begrüsst, zumal damit auch eine signifikante Lärmreduktion herbeigeführt werden kann.</p> <p>Durch die geplanten Massnahmen auf der Luzernerstrasse dürfen den Eingebenden keine Nachteile erwachsen und insbesondere darf kein Verlust der Landfläche daraus entstehen.</p>		
6	O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse	<p>Anträge:</p> <p>Einbezug folgender Punkte in der zukünftigen Planung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Dimensionierung des Kreisels ist mit dem entsprechenden Durchmesser und insb. Lage so zu planen, dass damit keine Landfläche von Parz. 518 beansprucht wird (Durchmesser zirka 28-30m - siehe Kreisel Geunsee: 28m / Kreisel Büron: 29m). Es darf keine Landenteignung erfolgen; 2. Bei der Machbarkeitsstudie und Projektierung des Kreisels sind wir als Grundeigentümer und direkt Betroffene im Rahmen einer Stellungnahme miteinzubeziehen, bevor der Stadtrat dieses Projekt verabschiedet; 3. Der heutige Zugang/Zufahrt zu Parz. 518 ist mit dem neuen Kreisel weiterhin zu gewährleisten. <p>Begründung:</p> <p>Das auf der Luzernerstrasse geplante Gesamtkonzept mit einer zukunftsgerichteten Strassenraumumgestaltung und insbesondere Reduktion der effektiven Fahrtgeschwindigkeit des MIV auf 40-50 km/h wird begrüsst, zumal damit auch eine signifikante Lärmreduktion herbeigeführt werden kann.</p> <p>Durch die geplanten Massnahmen auf der Luzernerstrasse dürfen den Eingebenden keine Nachteile erwachsen und insbesondere darf kein Verlust der Landfläche daraus entstehen.</p>	<p>Diese Inputs werden entgegengenommen und im Zuge der konkreten Umsetzung bzw. Planung des Vorhabens geprüft. Bei der Luzernerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Projekte auf dieser Strasse obliegen dem Kanton.</p>	
5	O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse	<p>Antrag:</p> <p>kein weiterer Kreisel innerorts</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Details werden im Rahmen im zu gegebenem Zeitpunkt</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>Begründung: Dass die Luzernerstrasse den Charakter einer Innerortsstrasse erhalten soll, ist toll für den LV, aber für den wachsenden MIV nicht zumutbar. Das wachsende Quartier Hubel/Grenzstrasse hat zu Stosszeiten Mühe, in die Luzernerstrasse einzumünden. Ein weiterer Kreisel innerorts ist unerwünscht. Der Durchgangsverkehr muss weg. Die Lösung geht nur über die Süd-Ost-Umfahrung Dachsellere, wie es der Kanton vor dem Bau der Umfahrung Sempach Station vorgesehen hat.</p>	<p>notwendigen Planungsprojekt vertieft. Da es sich bei der Luzernerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, obliegen Projekte auf dieser Strasse dem Kanton.</p> <p>Das weitere Vorgehen zur Süd-Ost-Umfahrung ist im separaten Massnahmenblatt O7 festgelegt.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
2	O3 Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse	<p>Antrag: Prüfen, ob an der Kreuzung Luzernerstrasse – Hubel- und Seestrasse ein Kreisell errichtet werden kann.</p> <p>Begründung: Das Verkehrsaufkommen auf der Luzernerstrasse und in die Hubelstrasse und zum See ist stetig am Steigen. In absehbarer Zeit werden die UBS-Bauten und das Stima-Gelände neu überbaut Auch der Verkehr zum Seebad und zum Camping nimmt stetig zu. Der Kreisell könnte auf dem aktuellen Parkplatz der Vogelwarte realisiert werden. Ersatz für diese Parkplätze könnte seeseitig vor dem Seepumpwerk realisiert werden.</p>	<p>Vorbemerkung: <i>Der Antrag ist am 05.01.2021 vor Beginn der öffentlichen Auflage des Verkehrsrichtplans per Mail eingegangen.</i></p> <p>Bei der Luzernerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Projekte auf dieser Strasse obliegen dem Kanton. Die Gemeinden und Regionen können ihre Bedürfnisse im Rahmen des vierjährigen Strassenbauprogrammes des Kantons einbringen. Dieser Kreisell wurde bereits im Strassenbauprogramm 2019 - 2022 als Vorhaben Dritter in den Topf B (allfällige Ausführung nach 2022) aufgenommen. Vorhaben Dritter bedeutet, dass die Gemeinde allein für die Kosten aufkommen müsste, da aus Sicht Kanton kein dringlicher Handlungsbedarf besteht.</p> <p>Dieses Thema ist entsprechend im Entwurf des neuen Verkehrsrichtplans von Sempach unter «O3 Knoten Luzerner-/Seeland- / Hubelstrasse» als Zwischenergebnis bereits enthalten.</p>	

4. Umfahrung und Erschliessung Allmend

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
4	O7 Süd-Ost-Umfahrung	<p>Antrag: Die Süd-Ost-Umfahrung muss mit viel grösserer Dringlichkeit geplant und umgesetzt werden.</p> <p>Begründung: Die Gemeinde Neuenkirch plant insb. neue Arbeitsplätze im Ortsteil Sempach-Station. Verkehrsintensive Unternehmen sollen ausdrücklich «im Industriegebiet von Sempach Station konzentriert werden». Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen von und nach Sempach Station führt wegen der Autobahnzufahrt in Sempach zum grössten Teil wiederum zu einer Mehrbelastung der Luzernerstrasse, inkl. Schulhauskurve. Die Gemeinde Neuenkirch belastet damit verkehrsmässig ihr eigenes Gemeindegebiet überhaupt nicht.</p>	Der Input ist in der Massnahme O7 des Verkehrsrichtplans berücksichtigt.	
5	O7 Süd-Ost-Umfahrung	<p>Antrag: Die Lösung geht nur über die Süd-Ost-Umfahrung Dachsellere, wie es der Kanton vor dem Bau der Umfahrung Sempach Station vorgesehen hat. Diese Option muss sichergestellt sein.</p> <p>Begründung: Dass die Luzernerstrasse den Charakter einer Innerortsstrasse erhalten soll, ist toll für den LV, aber für den wachsenden MIV nicht zumutbar. Das wachsende Quartier Hubel/Grenzstrasse hat zu Stosszeiten Mühe, in die Luzernerstrasse einzumünden. Ein weiterer Kreisel innerorts ist unerwünscht. Der Durchgangsverkehr muss weg.</p>	Der Input ist in der Massnahme O7 des Verkehrsrichtplans berücksichtigt.	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
<p>Gemeinderat Neuenkirch</p>	<p>O7 Süd-Ost-Umfahrung</p>	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die eingezeichnete Linienführung einer künftigen Süd-Ost-Umfahrung ist in der Massnahme 07 sowie in den Richtplankarten zu streichen, da eine Ostumfahrung von Sempach weder im kantonalen Richtplan noch im Richtplan des RET (Korridorsicherung) vorkommt. 2. Sollte dennoch eine Linienführung einer künftigen Ostumfahrung dargestellt werden, so ist diese das Gemeindegebiet von Neuenkirch betreffend, mindestens 200 m nordwestlich des heutigen Kreisels Gottsmänigen in rechtwinkliger Form an die Kantonsstrasse K 48 darzustellen. 3. Sollte die Darstellung der Linienführung einer künftigen Süd-Ost-Umfahrung im Verkehrsrichtplan Sempach weiterhin die Gebiete Fennern, Gottsmänigen - Mettenwilstrasse, Sempach Station betreffen, wird mit dieser Eingabe dem Regierungsrat des Kantons Luzern beantragt, die Linienführung einer künftigen Süd-Ost-Umfahrung von Sempach im Verkehrsrichtplan der Stadt Sempach nicht zu genehmigen und dadurch nicht behördenverbindlich werden zu lassen. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die aufgezeigte Linienführung einer Süd-Ost-Umfahrung tangiert den Ortsteil Sempach Station, insbesondere im Gebiet Gottsmänigen - Kreisel Mettenwilstrasse in ganz gravierender Art und Weise. Mit der vorgesehenen Lage der Umfahrung würde eine künftige räumliche Entwicklung im Bereich der Umfahrung K 48 und Mettenwilstrasse, Sempach Station (regionaler Entwicklungsschwerpunkt, Massnahme S1_11) für immer verunmöglicht. - Mit der aufgezeigten Linienführung werden zwei Hofräume von landwirtschaftlichen Liegenschaften im Gebiet Gottsmänigen durchtrennt oder direkt tangiert. Auf einem dieser Betriebe ist eine Spielgruppe mit Tagesstrukturen für Kinder im Vorschulalter eingerichtet. Ein Weiterbetrieb dieser beiden Landwirtschaftsbetriebe mit der heutigen Infrastruktur wäre 	<p>Es ist gemäss Räumliche Entwicklungsstrategie des RET Sursee-Mittelland vom 14. Juni 2016, resp. 22. Juni 2017 Aufgabe des RET, das Anliegen dieser Umfahrung und die dazu notwendige Korridorsicherung beim Kanton zu beantragen. Dies erfolgte durch das RET am 06.07.2020 und mit dem Schreiben wurde die regionale Wichtigkeit dieses Projektes bekräftigt. Mit diesem Antrag wird angestrebt, dass im Rahmen der aktuellen Überarbeitung des kantonalen Richtplanes die entsprechende Korridorsicherung übernommen wird.</p> <p>Mit dem Massnahmenblatt im Verkehrsrichtplan unterstreichen wir die Unterstützung dieses Anliegens und definieren unsere übergeordneten Ziele.</p> <p>Die genaue Linienführung wird aber erst im Rahmen eines konkreten Projektes in einem gemeinsamen Prozess (Kanton/betroffene Gemeinden) festgelegt werden können.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>bei dieser Linienführung nicht mehr möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Mettenwilstrasse mit einseitigem Trottoir dient als Erschliessung der angrenzenden Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe. Zudem wird über diese Gemeindestrasse das von Fussgängern, Radfahrern und Erholungssuchenden bevorzugte Gebiet Adelwil und die Naherholungsgebiete Adewiler- und Chüsenrainwald erschlossen. - Der Gemeinderat Neuenkirch ist von der aufgezeigten Linienführung einer künftigen Süd-Ost-Umfahrung irritiert, da in den vergangenen 15 Jahren mehrere Gespräche stattgefunden haben, in denen sich der Gemeinderat Neuenkirch immer ganz klar auf den Standpunkt gestellt hat, dass eine künftige Umfahrung von Sempach nicht verhindert werden soll, aber eine Linienführung via Gottsmänigen - Fennern - Mettenwil keine mögliche Variante ist. - Am 12.11.2019 fand zudem unter der Federführung des RET eine gemeinsame Aussprache in Sachen Korridorsicherung Umfahrung Sempach Ost mit je einer Delegation des Stadtrates Sempach und des Gemeinderates Neuenkirch statt. Dabei wurde unter anderem festgehalten, dass in der Frage einer künftigen Umfahrung von Sempach eine gemeinsame Lösung angestrebt werden soll. Umso mehr erstaunt es, dass mit dem vorliegenden Verkehrsrichtplan nun einseitig Tatsachen geschaffen werden sollen. - Das BUWD hält im Vorprüfungsbericht vom 15.05.2020 zur Gesamtrevision der Ortsplanung Sempach fest, dass es sich zur Massnahme 07, Süd-Ost-Umfahrung, im jetzigen Zeitpunkt nicht äussert, da Kosten und Nutzung, namentlich der mögliche Verlagerungseffekt, einer neuen Strassenverbindung unklar sind. Richtigerweise müsste als nächstes ein Antrag des RET zur Aufnahme dieser Massnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen. - Die aufgezeigte Linienführung mit einschneidenden Auswirkungen auf die Bevölkerung von Sempach Station und mehreren privaten Eigentümern und deren Existenzen kann seitens 		

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>der Gemeinde Neuenkirch nicht unterstützt werden. Ein möglicher Anschlusspunkt einer künftigen Umfahrung von Sempach an die K 48 sieht der Gemeinderat Neuenkirch ca. 200 m nordwestlich des heutigen Kreisels Gottsmänigen, Sempach Station (vgl. Korrespondenz 2005, 2015 und 2018). Einer Linienführung ab dem vorgenannten Anschlusspunkt und der Querung der Grossen Aa in Richtung Allmend steht der Gemeinderat nicht im Weg.</p>		

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
7	O7 Süd-Ost-Umfahrung	<p>Anmerkung / Alternativvorschlag (Antrag): Wenn schon eine utopische und sehr teure Lösung, dann würde ein Tunnel unter dem Städtli durch bevorzugt, als unterirdische Verbindung von der Luzerner- zur Eicherstrasse. Entlang der im Tunnel geführten Strasse könnten auch die nötigen Parkplätze angeordnet werden. Diese Lösung wurde in Gstaad gewählt und bewährt sich.</p> <p>Begründung: Die Umsetzung der Süd-Ost-Umfahrung wird aus verschiedenen, vor allem auch finanziellen Gründen als eher utopisch eingeschätzt und hätte einen hohen Landverbrauch zur Folge; aus natur- und landschaftsschützerischer Sicht ist diese Strasse problematisch.</p>	<p>Wird zu Kenntnis genommen.</p> <p>Mit der Süd-Ost-Umfahrung soll eine direktere Zufahrt zur Autobahn von Süden her erreicht werden. Dies kann mit einer Unterquerung des Städtli nicht erreicht werden. Im bebauten Gebiet ist die Erstellung des Tunnels und dessen Zufahrtsrampen kaum machbar.</p>	
GOS	M10 ÖV-Anbindung Allmend, O8 Erschliessung Allmend ab Rainerstrasse (neue Direkterschliessung)	<p>Antrag: Der GOS möchte den Stadtrat motivieren und bitten, diese Hürden zeitnah und nicht im undefinierten langfristigen Zeithorizont anzugehen.</p> <p>Begründung: Es wird begrüsst, dass die Anbindung der Allmend an den ÖV in den Verkehrsrichtplan implementiert wurde, da diese ÖV-Anbindung die Direkterschliessung der Allmend ab Rainerstrasse um ein Mehrfaches rechtfertigt. Mit dieser Option und der neuen Kausalität einer Erschliessung der Allmend scheinen die politischen und rechtlichen Hürden für diese so langersehnte und notwendige Erschliessungsstrasse nicht mehr unbezwingbar.</p>	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
7	M10 ÖV-Anbindung Allmend (neue Bushaltestelle Rainerstrasse)	<p>Anmerkung: Eine Bushaltestelle müsste mit zusätzlichen Massnahmen kombiniert werden, um die gefahrlose Querung der Strasse zu ermöglichen.</p> <p>Begründung: Die Überquerung der Strasse vom nordseitigen Trottoir zum Fussweg Richtung Stockmatt ist heute schwierig und gefährlich; die Querung befindet sich in einer unübersichtlichen Kurve, und auf der Strasse wird sehr schnell gefahren.</p>	<p>Eine Erstellung einer neuen Bushaltestelle beinhaltet die erforderlichen Zugänge und Strassenquerungen für die Ein- und Aussteiger.</p> <p>Dabei ist zu bemerken, dass die Haltestelle an der Rainerstrasse als vorübergehende Lösung angedacht ist, bis der Bus über die neue Strasse zur Allmend gemäss Mannamatt O8 geführt werden kann.</p>	
5	Erschliessung Allmend	<p>Feststellung / Frage: Im Mobilitätskonzept wird die Erschliessung der Industriezone Allmend durch das Wohnquartier kritisiert, welches noch wachsen wird. Dennoch ist es nicht allgemein verständlich, dass auf der geraden Strecke vom Hof Schmid zum Hof Erne Tempo 30 signalisiert ist.</p> <p>Frage: Ist dies Temporeduktion auf Vorrat oder als Schikane?</p>	<p>Gemäss Merkblatt der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern kennzeichnet eine Tempo 30-Zone Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Mit der Bewilligung vom 18. August 2016 ging der damalige Stadtrat davon aus, dass die Tempo 30-Regelung für diesen Standort richtig ist, um die Bedürfnisse der Anwohner zu sichern.</p> <p>Aufgrund einer Tempomessung aus dem Jahr 2020, bei der die Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h (V85) überschritten ist, wird die Stadt Sempach nach Verabschieden des Verkehrsrichtplans überprüfen, ob mit Gestaltungsmaßnahmen das heutige Temporegime bestätigt werden kann oder ob mittelfristig Anpassungen an der Signalisationsregelung vorgenommen werden sollen. Im Verkehrsrichtplan sind entsprechend Gestaltungsmaßnahmen für die bessere Siedlungsverträglichkeit vorgesehen.</p>	

5. Diverse Anliegen

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
GOS	P1 Öffentliche Parkierung generell	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Im Verkehrsrichtplan sollen griffigere Massnahmen zur öffentlichen Parkierung generell definiert werden. 2. Bei Mangel an Ideen darf oder soll als Massnahme die Einberufung einer überparteilichen Arbeitsgruppe ergriffen werden. 3. Es soll, falls nicht bereits vorgesehen, ein Fonds für die Schaffung von Parkplätzen geäufnet werden, welcher mit Geldern der Parkgebühren gespeist wird. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu 1: Sempach hat ein Parkplatzproblem. Die Massnahmen des Verkehrsrichtplans muten angesichts des Problems etwas sehr bescheiden an, indem sie empfehlen, den Bedarf an öffentlichen Parkplätzen zu «überprüfen». - Zu 3: Das «Gebührenreglement für das Parkieren auf öffentlichem Grund» erlaubt und sieht dies vor. 	<p>Das Massnahmenblatt P1 sieht die Überprüfung der Parkierung im öffentlichen Raum sowie daraus die Entwicklung sinnvoller Verbesserungsmassnahmen vor. Hier können dann stufengerecht «griffigere Massnahmen» diskutiert werden. Bei Umsetzungsstart dieser Massnahme wird eine zweckmässige Organisation für diese Fragestellung aufgestellt. Die Idee einer überparteilichen Arbeitsgruppe ist interessant und kann dabei geprüft werden.</p> <p>Der Stadtrat geht davon aus, dass die Stimmberechtigten auch die Wirtschaftlichkeit der zukünftigen Lösung in der Entscheidung berücksichtigen werden. Seit Einführung der Parkplatzgebühren wird wie reglementarisch vorgesehen ein Teil der Erträge in den vorgesehenen Fonds überwiesen.</p>	
4	Parkplatz Wiese Seevogtey als Notparkplatz für Grosseereignisse und Anlässe in der Festhalle (Überlaufparkplatz Seevogtey)	<p>Antrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Parkierung auf der Wiese Seevogtey für Grosseereignisse und Anlässe in der Festhalle (Überlaufparkplatz) muss beendet und die entsprechenden Infrastrukturanlagen (Billettautomat) müssen entfernt werden. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Überlaufparkplatz wurde bereits bisher widerrechtlich praktiziert, obwohl er nie Gegenstand eines Richtplans war und insb. auch kein Planungs- oder Baubewilligungsverfahren erfolgt ist. - Der Überlaufparkplatz ist rechtswidrig. Der Betrieb eines bewirtschafteten Parkplatzes ausserhalb der Bauzone, in der Natur- und Landschaftszone gemäss Verordnung zum Schutze des Sempachersees und seiner Ufer, ist ein Straftatbestand (vgl. § 	<p>Die bestehenden öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten wurden von den Sempacher Stimmberechtigten am 2.12.2013 mit der Verabschiedung des «Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund» verabschiedet und vom Regierungsrat am 24.02.2014 genehmigt. Der Stadtrat anerkennt, dass bzgl. Nutzungsintensität der Wiese Seevogtey unterschiedliche Erwartungen bestehen.</p> <p>Das Massnahmenblatt P1 sieht die Überprüfung der Parkierungssituation für Grosseereignisse und Anlässe und somit auch die heutige Lage des Überlaufparkplatzes auf der Wiese Seevogtei vor. Dazu gehört auch das Evaluieren von Alternativen.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>21 der Verordnung zum Schutz des Sempachersees und seiner Ufer).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Überlaufparkplatz ist umso mehr rechtswidrig, als damit klar festgehalten wird, dass es um das zur Verfügung stellen von Parkplätzen zu wirtschaftlichen Zwecken geht. Ein allfälliger Parkplatzmangel der Festhalle kann nicht zulasten des geschützten Uferbereiches saniert werden. Die Festhalle wurde 1985/1986 von der Behörde bewusst und gewollt ohne ein Parkplatzangebot bewilligt. Erst nachträglich wurde der heute bestehende Parkplatz Seevogtey erstellt. Bauten, Betriebe und Gewerbe innerhalb der Bauzone haben auch ihre Parkplatzprobleme innerhalb der Bauzone zu lösen. - Ein «Notparkplatz» ist gar nicht erforderlich. Wird ein solcher zur Verfügung gestellt, wird er für jede Art von Ereignis genutzt und bewirtschaftet. Der sogenannte Notparkplatz wird nicht betrieben, weil es zu wenig Parkplätze hätte, sondern aus finanziellen Interessen. Es ist sogar vorgekommen, dass der bestehende Parkplatz Seevogtey für ein Oldtimer-Treffen vermietet wurde und dazu der Parkplatz auf der benachbarten Uferwiese in der Landschaftsschutzzone betrieben wurde. - Nebenbei sei erwähnt, dass der illegale Parkplatz mit Zu- und Wegfahrten in einem Bereich praktiziert wird, in dem Tempo 60 gilt und das Trottoir von Fussgängern und Velofahrern geteilt werden muss. 		
3	O5 Umgestaltung Eicherstrasse inkl. Radverkehrsanlage	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Temporegime auf der Eicherstrasse sei zu überprüfen (analog Luzernerstrasse) bzw. es sein eine effektive Geschwindigkeit des MIV von ca. 50 km/h anzustreben. Ziff. 4.1.3 und Karte 2 seien entsprechend anzupassen. 2. Die Parameter zur Gestaltung der Eicherstrasse seien zu konkretisieren, indem der Fokus auf Optimierung statt Vergrößerung der Verkehrsflächen zu legen ist, unter Festigung des Innerortcharakters, Schonung der Naturwerte und Schutzzonen und unter Einbezug der Anlieger (Ziff. 4.2 und Karte 3 sowie Massnahme O5) 	<p>Bei der Strasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Projekte auf dieser Strasse obliegen dem Kanton. Das Projekt kommt voraussichtlich im Jahr 2022 zur öffentlichen Auflage</p> <p>Die dargelegten Anträge decken sich weitgehend mit den Anliegen des Stadtrats, die er im Rahmen des laufenden Planungsprozesses für die Eicherstrasse eingebracht hat.</p>	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>3. Es seien die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen und die definitive Positionierung der neuen Haltestelle «Eicherstrasse» flexibler zu gestalten; dafür Aufhebung der Haltestelle «Seemätteli» prüfen und Ziff. 4.4 als Option in den VRP aufnehmen; Ziffer 4.4 und Karte 5 bzw. Massnahme 1 seien entsprechend anzupassen.</p> <p>4. Der Radverkehr sei verstärkt auf die Radroute Nr. 94 via Kirchbühl zu fokussieren; entsprechend sei die Massnahme O10 kurzfristig umzusetzen; Karte 3 bzw. Ziffer 4.2 seien entsprechend anzupassen.</p> <p>Begründung (Kurzfassung):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist festzustellen, dass die Frequenz auf der Luzernerstrasse deutlich grösser ist als diejenige auf der Eicherstrasse. Dennoch fehlt auf der Eicherstrasse eine analoge Stossrichtung, d.h. Verminderung des Ausserortscharakters und Reduktion des Tempos. - Das Tempo für den motorisierten Verkehr ist nicht nur auf der Luzernerstrasse, sondern auch auf der Eicherstrasse zu reduzieren. Da für grössere Transporte und für den Durchgangsverkehr die parallele Autobahn A2 besteht, ist die Fahrbahnbreite bzw. die Verkehrsfläche für den MIV nicht auszubauen bzw. genügt eine Breite von 6.00 m bis max. 6.50 m. Wo enge Verhältnisse herrschen und/oder wo die Verkehrsflächen Schutz-zonen oder Kulturland beanspruchen würden, sollten Abstriche auch zulasten der Fahrbahnbreite gemacht werden. - Die Positionierung der Bushaltestelle «Eicherstrasse» sollte noch mit einer gewissen Flexibilität versehen werden. Die bestehende Haltestelle «Seemätteli» ist kurzfristig aufzuheben und vor allem nicht weiter auszubauen, da sie bereits heute kaum benutzt wird (es besteht kein Bedürfnis). - Es ist eine kombinierte Fläche für Rad- und Fussverkehr auszuscheiden und das Trottoir in diese Gesamtbetrachtung einzu-beziehen. - Verträglichkeit bedeutet parallel zum Seeufer auch Schonung 		

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>der bestehenden Naturwerte und der entsprechenden Zonen. Es macht keinen Sinn, bestehende Grünflächen und Naturobjekte zu opfern, um überdimensionierte Verkehrsflächen zu erstellen, welche dann wieder mit Grünstreifen unterer Qualität gegeneinander abgegrenzt würden. Eine Separierung von Flächen für den Motor- und solchen für den Langsamverkehr kann auch mit weniger Verschleiss von Naturwerten und Landflächen erfolgen. Eine sinnvolle Trennung lässt sich auch auf einer Gesamtbreite von ca. 9 bis 10 Metern bewerkstelligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gem. Massnahme O5 bringt die Stadt Sempach aktiv ihre Interessen und Anforderungen bei der kantonalen Planung ein. Dies hat unter Berücksichtigung der Ausführungen gem. Eingabe und der seit Anhandnahme der kantonalen Planung stattgefundenen Entwicklungen zu erfolgen. 		
1	Veloweg Benziwinkel	<p>Allgemeines:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Expertenbericht basiert auf über 10 Jahre alten Karten. Das Quartier Benziwinkel und dessen Zufahrtsstrasse fehlen auf dem Plan und der geplante Weg, der als Veloweg genutzt werden soll, wurde ca. 2008 umgelegt. Dasselbe gilt für den geplanten Velo- und Fussweg, der vom Sonnhubel durch das Benziwinkelquartier in die alte Grenzstrasse führen soll (alte Pläne, auf denen Gebäude fehlen und alte Strassen eingezeichnet sind). - Es wäre anständig, wenn Landbesitzer persönlich informiert würden, wenn über ihr Eigentum verfügt wird. <p>Antrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Veloweg Benziwinkel soll über die 30-er Zone des Benziwinkelquartiers geführt werden. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktuell besteht auf dem Schotterweg zwischen Ökonomiegebäuden Benziwinkel 329 a/b/c und dem Quartier Benziwinkel 	<p>Die Plangrundlagen zum Verkehrsrichtplan entsprechen amtlich dem aktuellen Stand. Leider sind hier die angesprochenen Veränderungen im entsprechenden Dokument noch nicht nachgeführt.</p> <p>Die Veloverbindung Benziwinkel soll gemäss Antrag westlich des Hofes, auf der Erschliessungsstrasse zum Benziwinkel geführt werden.</p> <p>Die Fussverbindung Benziwinkel wird gemäss heutiger Wegstrecke aktualisiert.</p>	<p>Anpassen im Netzplan Veloverkehr</p> <p>Anpassen im Netzplan Fussverkehr</p>

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>ein offizielles Motorfahrzeugverbot und ein öffentliches Fusswegrecht. Der Weg auch durch wenige Velofahrer bereits genutzt, meist mit hohem Tempo und ohne Rücksicht. Für den Viehtrieb muss der Weg jeweils kurzzeitig gesperrt werden, was oft missachtet wird. Das rücksichtslose Verhalten gefährdet das Tier- und Menschenwohl, erschwert die Arbeit und somit das Einkommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Quartierstrasse Benziwinkel ist eine 30er Zone, asphaltiert, separater Fussweg und ungefährlicher für Velos zu befahren. Sie liegt knapp 200 m neben dem geplanten Weg und ist damit die ideale Alternative. Dies wäre bezüglich Unfallverhütung und Unterhaltskosten und Erhalt von Tier- und Menschenwohl für alle Beteiligten eine optimale Lösung. - Vielleicht wäre es zudem attraktiver mit dem Velo ins Naherholungsgebiet Allmendwald, Chüserainwald usw. zu gelangen, wenn endlich nach einer anderen Erschliessungsmöglichkeit für die Gewerbezone Allmend gesucht würde. Die heutige Situation birgt ein hohes Unfallrisiko und die «Naherholung» hält sich in Grenzen. 		
5	Veloweg Benziwinkel und weitere Velowege	<p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Veloweg Benziwinkel: Der Veloweg sollte vom Hof Benziwinkel zur neuen Benziwinkelstrasse über die Asphaltstrasse führen, nicht über den gefährlichen Kiesweg. Ferner muss die Markierung der Veloroute verbessert werden. 2. Die Verbindung vom Knie Hubelstrasse beim Pferdestall zum Coop ist wünschenswert und soll aus dem Mobilitätskonzept in den Verkehrsrichtplan übernommen werden. 3. Die Netzlücke längs der Nord-Umfahrungsstrasse zum Kreisel stört nicht, da diese lieber durchs Städtli fahren. Aber die Signalisation für Velofahrende muss stimmen. <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu 1: Offenbar ist eine falsche Lage des Veloweges im Velonetz-Plan passiert. Eine verbesserte Markierung ist nötig, da 	<p>Zu Antrag 1: Die Veloführung wird entsprechend angepasst (siehe oben).</p> <p>Zu Antrag 2: Da bereits eine Wegführung besteht und für diese zusätzliche Verbindung eine zusätzliche Brücke erforderlich wäre, wird aus Kosten-/Nutzenüberlegungen wie im Sommer 2019 bereits entschieden darauf verzichtet.</p> <p>Zu Antrag 3: Die Schaffung einer attraktiveren Veloinfrastruktur ist Ziel des Mobilitätskonzepts und des Verkehrsrichtplanes. Dies betrifft vorallem das Schliessen von Netz- und Qualitätslücken auf der Kantonsstrasse und hier auch die Umfahrung. Hier soll insb. die Erreichbarkeit des Quartiers «Büelweg /</p>	Anpassung im Netzplan Veloverkehr

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		immer wieder Velofahrende vom Ende der Hubelstrasse zurückkommen und nach dem Veloweg fragen. - Zu 2: Die Querung des Brückchens Seerose ist für Velofahrer gefährlich.	Büelhalde» Richtung Eich oder Hildisrieden verbessert werden. Die konkrete Verbesserung der Signalisation/Markierung von Velorouten ist nicht Gegenstand des Verkehrsrichtplan.	
5	Fusswege	Antrag: Alle vorgeschlagenen Massnahmen werden unterstützt. Beim Zemp-Areal muss der Fussweg im Korridor entlang des Zaunes Feldmatt mit der zukünftigen Bebauung realisiert werden. Begründung: Es ist einiges nachzuholen. Wenn der ÖV gefördert werden soll, müssen auch die Fusswege zu den Haltestellen Seesatz und Vogelwarte verbessert werden, wie im Konzept vorgesehen.	Der Stadtrat unterstützt die Haltung, dass verschiedene Fusswegverbindungen weiter optimiert werden müssen. Die Lage des Fussweges auf dem Areal Stima ist im Rahmen des vorgesehenen Projektwettbewerbs festzulegen.	
7	Fusswegverbindung Meierhofbach – Lebern (Netzlücke Nr. Lebernhole-Büelmatt, S. 30 VRP)	Anmerkung: Ein solcher Weg ist im Bebauungsplan Wygart eingeplant und dann sinnvoll. Solange das Grundstück nicht überbaut wird, hat ein neuer Fussweg keinen Sinn; die Lebern kann auf dem Trottoir der Beromünsterstrasse entlang und dann auf dem Asphaltsträsschen mit weniger Steigung erreicht werden.	Der in einer früheren Fassung vorgesehene Fussweg ist im Erschliessungsrichtplan Wygart aufgrund der Verhältnismässigkeit (neue Brücke über Bach) nicht mehr vorgesehen. Jedoch ist für die Erschliessung der Fussgänger ein neues Trottoir auf der südlichen Seite der Beromünsterstrasse vom Kreisel Dreiangel bis ins Gestaltungsplangebiet vorgesehen. Im Gestaltungsplangebiet ist ein neuer öffentlicher Fussweg ab Beromünsterstrasse mit Anschluss an die alte Güterstrasse und Verbindung Lebern vorgesehen.	
4	Quartiernetz-Feinerschliessung von Grst. 1076 über Grst. 436	Antrag: Keine Aufnahme der streitigen Privatstrasse für die Erschliessung von Grst. 1076 via Grst. 436 Sempach (Alexander Albisser) als «Quartiernetz-Feinerschliessung» in den Verkehrsrichtplan Begründung: - Grst. 1076 ist bereits direkt via Grst. Nr. 437 und 1221 von der	Die Quartiernetz-Feinerschliessung von Grst. 1076 über Grst 436 ist bereits Bestandteil des aktuellen Verkehrsrichtplans 2008. Bis die betroffenen Grundeigentümer sich nicht gemeinsam auf eine alternative Erschliessung einigen können, halten	

Nr. / Name	Thema	Antrag und Begründung	Stellungnahme	Vorgeschlagene Änderung
		<p>Kantonsstrasse erschlossen. Eine Strasse, die nur ein einziges Grundstück (Grst. 1076) erschliesst, ist eine reine Privatstrasse und gehört nicht in den Verkehrsrichtplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Aufnahme der geplanten Privaterschliessung ist eine bewusste und gewollte Begünstigung der Eigentümerschaft Grst. 1076 zulasten des Eigentümers Grst. 436. Sie dient offensichtlich dem einzigen Zweck, die unnötige – und in pendenten Verfahren ausdrücklich bestrittene – Erschliessung zu legitimieren. Der Stadtrat Sempach will offensichtlich versuchen, die Durchsetzung dieser Privaterschliessung als behördenverbindlich im Verkehrsrichtplan zu verankern. - Es ist gesetzlich nicht vorgesehen und darum auch rechtlich nicht zulässig, eine solche Privatstrasse in den kommunalen Verkehrsrichtplan aufzunehmen (vgl. § 49 Strassengesetz). Die erwähnte private Erschliessungsstrasse steht nicht im öffentlichen Interesse, ist nicht erforderlich, weil Grst. 1076 bereits vollständig erschlossen ist und wird nie der Öffentlichkeit gewidmet sein. 	<p>wir an der bisher im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Erschliessung fest.</p>	

6. Verzeichnis der Mitwirkenden Auflage Verkehrsrichtplan 10.01.-06.02.2021

Natürliche Person (anonymisiert)

Gemäss Usanz werden die Namen der natürlichen Personen anonymisiert.

- Eingabe 1
- Eingabe 2
- Eingabe 3
- Eingabe 4
- Eingabe 5
- Eingabe 6
- Eingabe 7

Übrige Personen (keine Anonymisierung)

Gemäss Usanz werden Gemeinden, Verbände und Parteien nicht anonymisiert. Bei den übrigen juristischen Personen wird fallweise entschieden. Nach Rückfrage mit der einsprechenden juristischen Partei wird auf deren Anonymisierung verzichtet.

- Einwohnergemeinde Neuenkirch
- Gewerbeverein oberer Sempachersee GOS
- Städtli-Chäsi Sempach AG