



Stadtrat Sursee
Chr. Schnyder-Str. 2
6210 Sursee

Sursee, 4. März 2005

Stellungnahme Planung Bahnhofgebiet

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Schlussbericht der Planung Bahnhofgebiet Stellung zu nehmen. Aufgrund der uns zugestellten Unterlagen und der Einsichtnahme in das Gesamtdossier auf dem Stadtbauamt Sursee halten wir folgende Punkte fest:

1. Anlass und Zielsetzungen zur Planung Bahnhofgebiet

gemäss Schreiben vom 25. Januar 2005 und Punkt 1. bis 4. des vorliegenden Schlussberichtes

Aufgrund der Komplexität der Rahmenbedingungen scheint uns das durchgeführte Verfahren eines koordinierten Planungsprozesses unter Miteinbezug der relevanten Interessenvertreter adäquat.

Aufgrund der aktuellen und prospektiven Entwicklungen im Bahnhofgebiet gehen wir mit den formulierten Zielsetzungen einig:

- genügendes Parkraumangebot, optimale Umsteigebeziehungen
- attraktives Portal zur Fussgängerachse Bahnhofstrasse- Altstadt
- zukunftsfähige Verkehrserschliessung der Gebiete südlich der Bahnhofstrasse
- bessere Fuss- und Radwegverbindungen vom Chottenquartier zur Achse Bahnhofstrasse- Altstadt)

Die im Rahmen des Planungsberichtes erarbeiteten Massnahmen scheinen uns zur Erreichung dieser Zielsetzungen sinnvoll:

- neue Verbindung für Motorfahrzeuge auf die Umfahrungsstrasse südlich des Bahnhofes
- verkehrsreduzierte Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Kurzzeitparkplätzen
- neue Fussgänger- und Radunterführung mit Perronaufgängen nördlich des Bahnhofes
- neues Parkhaus P+R am Standort des heutigen P+R- Parkplatzes
- Gestaltung der Pilatusstrasse mit Aufgang zu der bestehenden Unterführung SBB als flankierendes Projekt zum 3. Gleis



Den peripheren Auswirkungen der zukünftigen Entwicklungen und der beabsichtigten planerischen Massnahmen im Bahnhofgebiet ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken:

- Anbindung/ Gestaltung der Achse Bahnhofstrasse- Altstadt (Aufwertung als Einkaufsstrasse, Flanierzone)
- grösseres Verkehrsaufkommen auf der Umfahrungsstrasse infolge der Neubautentwicklungen im Raum Merkurstrasse/ Centralstrasse: (im Rahmen der übergeordneten Verkehrsplanung zu berücksichtigen)

2. Querung Süd

zur Variante 1 (Querung bei Areal Therma/ Fenaco)

- die unmittelbare Nähe zum Bahnhofplatz scheint uns problematisch (längere Zufahrt von Industriegebiet, bzw. Erhaltung einer 2. Querung, Erschwerung des städtebaulichen Abschlusses des Bahnhofplatzes, Verflechtung des Verkehrs Bahnhofplatz/ Unterführung)

zur Variante 2 (Querung Schällrain)

- hier können wir die Argumentation nachvollziehen und sehen wir den Nachteil v.a. im „Flaschenhals“ in der Merkurstrasse

Beide Varianten befriedigen bezüglich Standort nicht. Da im Zusammenhang mit den Fenaco- Bauten grössere Veränderungen absehbar sind, regen wir folgendes an:

- Prüfung einer weiteren Variante bezüglich des Standortes der Querung (zwischen den beiden vorgeschlagenen Standorten, im Zusammenhang mit Areal Fenaco)
- Angaben zum Kostenrahmen der Querungen fehlen im Schlussbericht

3. Konzept Bahnhofplatz

Das Konzept für die Gestaltung des Bahnhofplatzes scheint uns schlüssig. Zu beachten sind folgende Punkte:

- das Angebot der Kurzzeitparkplätze muss optimiert werden (genügende Anzahl)
- das Erstellen eines weiteren Velo-Standplatzes („Süd- Zufahrt“) erscheint uns, insbesondere aufgrund des Wegfallens von Standplätzen im Rahmen der Unterführung Nord, notwendig
- wie ist die Buslinienführung vorgesehen, sind Wendemanöver der Busse auf dem Bahnhofplatz möglich, bzw. notwendig? Für die Weiterbearbeitung scheint uns die Betrachtung im Rahmen eines Konzeptes der Buslinienführung wichtig
- Angaben zum Kostenrahmen der Gestaltung Bahnhofplatz fehlen im Schlussbericht

4. Städtebauliches Konzept

Die Klärung der Baulinien zur Präzisierung des Bahnhofplatzes ist wünschenswert.

Zur Festlegung von generellen Baubereichen folgende Anmerkung:

- da es sich bei den Baubereichen in unmittelbarer Bahnhofnähe um einen bevorzugten Standort für Büro/ Dienstleistungen handelt, sollte die Geschossigkeit der Baukörper ostseitig der Gleisanlagen und südlich des Bahnhofplatzes entsprechend optimiert werden



5. Parkhaus/ Kurzparkierung Nord

Der Standort für das Parkhaus scheint uns gegeben und ermöglicht eine gute Anbindung an die Umfahrungsstrasse/ Bahnhof. Wesentlich scheint uns die Nutzung in Verbindung mit dem P+R- Konzept der SBB (Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr).

- Inwiefern unterstützt die SBB, der Kanton oder die Stadt das P+R- Konzept?
- Die Erstellung des P+R- Parkhauses ist ein integraler Bestandteil der Umsetzung der Planung Bahnhofgebiet. Beim Konsortium Leopoldstrasse handelt es sich um eine private Bauträgerschaft. Inwiefern ist der Terminrahmen der Realisierung des Parkhauses gesichert?

6. Unterführung Nord

Der Standort für die Personenunterführung im Rahmen des vorliegenden Projektes ist sinnvoll.

- Wesentlich ist die Offenhaltung einer genügenden Fahrbahnbreite, um den Durchgangsverkehr bis zur Erstellung der Querung Süd sicherzustellen.
- Das Wegfallen einzelner Velo-Standplätze kann an diesem Standort im Kauf genommen werden, wichtig ist jedoch die Erstellung von weiteren Velo- Standplätzen im Bereich der „Zufahrt Süd“.

7. Dringlichkeiten und Kosten

In Ergänzung zu Ziffer 10.2 „Zeitplan“ im Schlussbericht 2004, Planung Bahnhofgebiet, erachten wir zuhanden der Öffentlichkeit einen Zeitplan mit Aufführung und Dauer der einzelnen Bauphasen als erforderlich.

Die voraussichtlich daraus resultierenden Kosten und möglichen Folgekosten für die Stadt müssen unseres Erachtens aufgezeigt werden in Konkretisierung zum Finanzplan 2006 – 2009 der Stadt Sursee.

Für allfällige zusätzliche, klärende Ergänzungen zur unserer vorliegenden Stellungnahmen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir bedanken uns für die Zustellung der Auswertung der Vernehmlassung.

Mit freundlichen Grüßen
CVP STADT SURSEE

Willi Nick

Veronika Niederhauser

Präsident

Mitglied der Geschäftsleitung