

## Stadt Sempach

### Projektwettbewerb im selektiven Verfahren «Eingangspforten Sempach, Fokus Luzerner Tor»



Jurybericht

10. November 2020

## **Impressum**

### **Ausloberin**

Stadt Sempach  
Stadtstrasse 8  
6204 Sempach

### **Verfahrensbegleitung**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung/Gestaltung**

Arthur Stierli, Dipl. Geograf, Raumplaner FSU  
Bettina Dähler Staub, Planerin

*Abbildung Titelseite: Situation Projekt «Auf dem Weg»*

## **Inhalt**

<b>1. Aufgabe</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Zielsetzung	5
1.3 Perimeter	6
1.4 Aufgabenstellung	7
1.5 Beurteilungskriterien	8
<b>2. Informationen zum Verfahren</b>	<b>9</b>
2.1 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung	9
2.2 Verfahren	9
2.3 Jury	10
2.4 Weiterbearbeitung	10
2.5 Urheberrecht	10
2.6 Termine	11
2.7 Teilnehmende	11
<b>3. Jurierung</b>	<b>12</b>
3.1 Vorprüfung	12
3.2 Beurteilung	12
<b>4. Empfehlung und Würdigung</b>	<b>14</b>
4.1 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	14
4.2 Würdigung	15
<b>5. Couvertöffnung</b>	<b>17</b>
<b>6. Genehmigung</b>	<b>18</b>
<b>7. Projekte</b>	<b>19</b>
7.1 «Auf dem Weg»	19
7.2 «en garde !»	25
7.3 «Unzeitgemäss zeitgemäss»	29
7.4 Weitere Projekte	33



## **1. Aufgabe**

### **1.1 Ausgangslage**

Die Stadt Sempach hat mit dem Rückbau des Postgebäudes und der «alten Metzgerei», welche 2017 abgebrochen wurde, den Blick auf das Städtli und das Luzerner Tor wieder freigelegt.

Der Kanton Luzern seinerseits sieht vor, die am Luzerner Tor vorbeiführende Kantonsstrasse, genannt «Schulhauskurve», ab 2021 zu sanieren. Dabei sollen die Fussgängerübergänge sicherer gestaltet, die Strassenführung angepasst und mit einem Mehrzweckstreifen versehen sowie die Bushaltestellen neu angelegt werden. Der Zeitpunkt der Realisierung wird mit der Stadt Sempach gemäss dem Ergebnis dieses Projektwettbewerbs abgestimmt.

Als Trägerin des Wakker-Preises 2017 nutzte die Stadt Sempach die einmalige Gelegenheit, die beiden Projekte gesamtheitlich anzugehen und aufeinander abzustimmen, um den Raum um das Luzerner Tor aufzuwerten.

Die wieder gewonnene Sicht auf die Städtlikulisse macht den Weg frei für eine attraktive Freiraumgestaltung. Die Fläche des Strassenkörpers nimmt einen grossen Anteil des Raums vor dem Stadttor ein und die Gestaltung desselben hat einen wesentlichen Einfluss auf die Wahrnehmung des Eingangsbereichs zum Städtli. Entsprechend darf der Strassenkörper nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss zusammen mit der Grünzone als Gesamtes gestaltet werden. Von besonderer Wichtigkeit bei der Neugestaltung ist die Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

Über die neu gestalteten Eingangspforten soll das historische Städtli als lebendiges, gepflegtes Zentrum erreicht werden, welches Raum für Wohnen, Einkaufen und Dienstleistungen bietet.

### **1.2 Zielsetzung**

Ziel des Verfahrens war die Evaluierung eines Vorprojekts mit einer städtebaulich und freiräumlich überzeugenden Gesamtkonzeption, welches sämtliche verkehrsfunktionalen Aspekte und Anforderungen bezüglich Sicherheit erfüllt und die Funktionalität des Strassennetzes gewährleistet und es sollte ein Planerteam mit entsprechender Qualifikation gefunden werden, der ein qualitativ hochwertiges Projekt erarbeitet, welches umgesetzt werden kann. Weiter sollte die konzeptionelle Lösung beim Luzerner Tor übertragbar sein auf die beiden weiteren Einänge beim Ochsentor und beim Hexenturm.

### 1.3 Perimeter

Gesamtbetrach-  
tungsperimeter

Der Gesamtbetrachtungsbereich umfasst die drei Zugänge zum Städtli Luzerner Tor, Hexenturm und Stadttor Nord (Ochsentor).



Abb. 1 Gesamtbetrachtungsbereich 3 Stadttore (Plangrundlage [www.geo.admin.ch](http://www.geo.admin.ch)  
**X** = Gebäude abgebrochen; **XX** = Gebäude wird im Frühjahr 2020 abgebrochen

Planungsperimeter  
«Luzerner Tor»

Der Planungsperimeter «Luzerner Tor» umfasst den unten abgebildeten Eingangsbereich beim Luzerner Tor inkl. Bushaltestelle und Zebrastreifen. Überlappt wird der Planungsperimeter vom Perimeter der Testplanung Stadtweiher, in welcher für den Zugang zum Stadtweiher auch das Dreieck Luzerner Tor – Kapelle – Hexenturm miteinbezogen worden ist. Die Ergebnisse der Testplanung sind mit zu berücksichtigen.



Abb. 2 Planungs- und Betrachtungsperimeter Fokus «Luzerner Tor» Kartengrundlage: Geoportal des Kantons Luzern  
X = Gebäude abgebrochen

## 1.4 Aufgabenstellung

Mit dem Projektwettbewerb sollten Lösungen für die folgenden zwei Bereiche erarbeitet werden:

### Gesamtidee Eingangspforten

Für die drei Zugänge zum Städtli (Luzerner Tor, Hexenturm, Stadttor Nord) sollte ein Gesamtkonzept darüber entwickelt werden, wie diese Zugänge die Verbindung von ausserhalb ins Städtli prägen sollen, welche Qualitäten die Vorzonen aufweisen sollen und wie die Vorzonen einerseits ans Städtli und andererseits ans Strassennetz angebunden werden können.

Die Ziele für alle Eingangspforten waren:

- Aufwertung der Eingangsbereiche vor den historischen Stadttoren mit übergeordneter Gestaltungsidee
- Gewährleistung der Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei den Städtli-Zugängen
- Regulierende Wirkung (Dosierung) beim Durchgangsverkehr erreichen

### Fokus Luzerner Tor

Der Fokus lag auf dem Luzerner Tor, für dessen Vorzone inkl. Strassenraum ein Gestaltungskonzept im Detaillierungsgrad eines Vorprojekts erarbeitet werden sollte, welches auf die Interfunktionalität des Raumes eingeht und die Anforderungen der Verkehrsverbindung mit jenen an die

städtebauliche Gestaltung, die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Schulwege und die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs abstimmt. Die Gestaltung soll unter Einbezug der vorhandenen Bauten und Strassen erfolgen. Die Resultate der Testplanung Stadtweiher/Hildisriederstrasse waren mit zu berücksichtigen und die Grundzüge der Gestaltungs-idee sollten auf die Eingänge Stadttor Nord und Hexenturm übertragbar sein.

Mit der Neugestaltung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Aufwertung und Gestaltung des grosszügigen Vorbereichs zwischen Luzernerstrasse und Altstadtbebauung
- Integrale Gestaltung des Verkehrsraumes und der Vorbereiche von Fassade zu Fassade
- Sichere, immissionsarme und stetige, ausreichend leistungsfähige Abwicklung des Gesamtverkehrs (Fussgänger, Velo, ÖV, MIV) unter Gewährleistung der Durchleitungsfunktion der Kantonsstrasse (Durchgangsverkehr, Durchfahrt zum Autobahnanschluss)
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr, insb. auch der Schulwegsicherheit
- Gute Erreichbarkeit des Städtlis für alle Verkehrsteilnehmer (Fussverkehr, Veloverkehr, MIV) mit gleichzeitigem Beitrag zur Regulierung des Durchgangsverkehrs im Städtli
- Aufwertung der ÖV-Erschliessung mit attraktiver Lage der Bushaltestelle und sicheren, direkten Zugängen zur Bushaltestelle aus allen Richtungen

## 1.5 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Projektvorschläge wurden von der Jury anhand der folgenden Kriterien einer Gesamtbetrachtung unterzogen. Die Aufzählung der Kriterien widerspiegelt keine Priorität.

- Gesamtidee alle Tore:
  - Gestaltung Eingangsporten und freiräumliche Einbettung
  - Materialisierung, Bepflanzung, «Möblierung», Signaletik
  - Beleuchtung
- Interfunktionalität Fokus Luzerner Tor: Abstimmung der unterschiedlichen Anforderungen aufeinander:
  - Aufwertung der Freifläche vor der Altstadtkulisse
  - Gestaltung der Verkehrs- und Freiflächen
  - Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs
  - Schulwegsicherheit
  - Funktionalität Bushaltestelle (Lage, Zugänglichkeit, gedeckte Veloabstellplätze, gedeckter Wartebereich, Behindertengerechtigkeit)
- Gestalterische Bearbeitung Fokus Luzerner Tor
- Gewährleistung der Gesamtfunktionalität

## 2. Informationen zum Verfahren

### 2.1 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberin des Verfahrens ist die Stadt Sempach, Stadtstrasse 8, 6204 Sempach, vertreten durch Herrn Franz Schwegler, Stadtpräsident und Frau Corinne von Burg, Stadtschreiberin.

Verfahrensbegleitung und Sekretariat wurden durch die ecoptima ag wahrgenommen. Die ecoptima ag ist ausserdem verantwortlich für das Verfassen des Schlussberichts.

### 2.2 Verfahren

Ziel des Verfahrens war die Evaluierung eines Vorprojekts mit einer städtebaulich und freiräumlich überzeugenden Gesamtkonzeption, welches sämtliche verkehrsfunktionalen Aspekte und Anforderungen bezüglich Sicherheit erfüllt und die Funktionalität des Strassennetzes gewährleistet und es sollte ein Planerteam mit entsprechender Qualifikation gefunden werden, der ein qualitativ hochwertiges Projekt erarbeitet, welches umgesetzt werden kann.

Zu diesem Zweck wurde ein anonymer Projektwettbewerb im selektiven Verfahren (Präqualifikation) nach sia 142 und gemäss den Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens durchgeführt. Die Jury wählte in der ersten Phase aus 13 zugelassenen Bewerbungen 6 Teams zur Teilnahme am Projektwettbewerb aus, darunter ein Nachwuchsteam.

Zur Teilnahme berechtigt waren Teams mit Geschäfts- oder Wohnsitz sämtlicher Planerinnen und Planer in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des WTO Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt. Alle beteiligten Firmen müssen die Anforderungen des öffentlichen Beschaffungswesens erfüllen. Es galt die Einhaltung der Gesamtarbeitsverträge oder bei deren Fehlen das Gewähren von ortsüblichen Arbeitsbedingungen sowie die Bezahlung von Steuern und Sozialabgaben.

Teambildung

Für die Zulassung zum Projektwettbewerb war die Bildung eines Projektteams gefordert. Facheute aus folgenden Fachbereichen mussten zwingend vertreten sein:

- Landschaftsarchitektur (federführend)
- Verkehrsplanung
- Architektur

Entschädigungen,  
Preise und Ankäufe

Es stand eine Preissumme von total CHF 100'000.– (exkl. Mehrwertsteuer) zur Verfügung. Jeder zur Jurierung zugelassene Beitrag (6 Teams) wurde mit CHF 10'000.– entschädigt. Für 2–3 Preise und allfällige Ankäufe standen maximal CHF 40'000.– zur Verfügung.

## 2.3 Jury

Fachpreisrichter	<ul style="list-style-type: none"><li>– Rainer Klostermann, Feddersen &amp; Klostermann, Städtebau – Architektur – Landschaft (Präsident)</li><li>– Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt BSLA</li><li>– Walter Schaufelberger, B+S AG</li><li>– Franz Bamert, 3B Architekten AG</li><li>– Patrick Ambauen, Altstadtkommission Sempach</li><li>– Marcus Casutt, Denkmalpfleger Kanton Luzern</li></ul>
Sachpreisrichter	<ul style="list-style-type: none"><li>– Mary Sidler, Bauvorsteherin Sempach</li><li>– Franz Schwegler, Stadtpräsident Sempach</li><li>– Franz Willi, Gewerbeverein Oberer Sempachersee (GOS)</li><li>– Barbara Haas Helfenstein, Vertreterin Anstösser, Grundeigentümerin</li></ul>
Experte	<ul style="list-style-type: none"><li>– Arthur Stierli, Ortsplaner (ohne Stimmrecht)</li></ul>
Vertreterinnen Interessengruppen	<ul style="list-style-type: none"><li>– Birgit Höntzsch, Rektorin Schule Sempach (ohne Stimmrecht)</li><li>– Barbara Fleischlin, Elternforum (ohne Stimmrecht)</li></ul>

## 2.4 Weiterbearbeitung

Die Stadt Sempach beabsichtigt, das Team des von der Jury zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekts mit der Planung und Ausführung der Gestaltung des Freiraums vor dem Luzerner Tor auf dem Boden der Stadt zu beauftragen. Ausserdem beabsichtigt sie, das Team zu einem späteren Zeitpunkt mit der Planung und Ausführung des Freiraums vor dem Eingangstor Nord und dem Hexenturm zu beauftragen.

Für das Strassenprojekt des Kantons wird kein Auftrag zur Weiterbearbeitung erteilt. Das Team des zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekts wird jedoch von der Gemeinde zur Beratung und für fachliche Inputs beigezogen.

## 2.5 Urheberrecht

Bei allen Beiträgen verbleibt das Urheberrecht an den eingereichten Beiträgen bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Die teilnehmenden Planungsteams sichern zu, dass mit ihrem Beitrag keine Rechte Dritter, insbesondere Urheberrechte, verletzt werden. Die eingereichten Unterlagen des Siegerprojekts gehen in das Eigentum der Auftraggeberin Stadt Sempach über. Eine allfällige Publikation der Beiträge durch die Veranstalterin erfolgt unter vollständiger Angabe der Verfasserinnen/der Verfasser. Ein spezielles Einverständnis ist nicht nötig.

## 2.6 Termine

Datum	Arbeitsschritt
14.09.2019	Publikation
05.11.2019	Entscheid Präqualifikation
13.11.2019	Startsitzung Projektwettbewerb
bis 02.12.2019	Fragenstellung
09.03.2020	Einreichen der Wettbewerbsbeiträge
28.08.2020	Jurierung – (ursprünglich vorgesehen im März; verschoben wegen Massnahmen zum Schutz gegen das Coronavirus)
Herbst 2020	Öffentliche Ausstellung

## 2.7 Teilnehmende

Folgende Teams wurden aufgrund der Präqualifikation zur Teilnahme am Projektwettbewerb ausgewählt:

- bbz bern gmbh landschaftsarchitekten bsla mit Salewski & Kretz Architekten GmbH und Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung
- extra Landschaftsarchitekten AG mit Christoph Schläppi und Kontextplan
- Hager Partner AG mit Ernst Niklaus Fausch Partner AG und Basler & Hofmann AG
- LAND SCHAFFT GmbH Landschaftsarchitektur mit Dolmus Architekten und TEAMverkehr.zug ag (Nachwuchsteam)
- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH mit Darlington Meier Architekten AG und Metron Verkehrsplanung AG
- Mettler Landschaftsarchitektur AG mit Schaub Zwicky Architekten GmbH und M+G Ingenieure Dipl. Ing. Galehr ZT-GmbH

### 3. Jurierung

Aufgrund der zum vorgesehenen Zeitpunkt der Jurierung (25. März/8. April 2020) geltenden Bestimmungen zum Schutz vor dem Corona-Virus musste diese verschoben werden. Die Jurierung fand demzufolge am 28. August 2020 statt. Die Jury war über den gesamten Zeitraum vollständig anwesend und beschlussfähig. Als Gast wohnte der neu gewählte Stadtpräsident von Sempach, Jürg Aebi (Amtsantritt 1. September 2020) der Jurierung bei.

#### 3.1 Vorprüfung

Die formelle Vorprüfung wurde durch die ecoptima ag durchgeführt. Die materielle Vorprüfung erfolgte durch das Baumat Sempach. Weiter hat die B+S AG eine Kostenberechnung der Wettbewerbsbeiträge vorgenommen.

Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden der Jury zu Beginn der Sitzung vorgelegt und erläutert. Die Jury nahm Kenntnis von den Ergebnissen der Vorprüfung und beschloss einstimmig, alle Projekte zur Jurierung zuzulassen.

#### 3.2 Beurteilung

Kennenlernen der Projekte	Zum Kennenlernen wurden die 6 Projekte durch 3 Gruppen aus Sach- und Fachpreisrichtern sowie durch die Fachexperten näher betrachtet. Jede Gruppe studierte 2 Projekte und stellte sie anschliessend dem Plenum vor. Anschliessend äusserten die Fachexperten ihre Einschätzung der Projekte.
1. Rundgang	<p>Nach dem ersten gemeinsamen Rundgang entschied die Jury, folgende vier Projekte weiterzuverfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– «Auf dem Weg»</li><li>– «en garde !»</li><li>– «espalier»</li><li>– «Unzeitgemäss zeitgemäss»</li></ul>
2. Rundgang	<p>Im zweiten Rundgang wurden die Stärken und Schwächen der verbleibenden Projekte detailliert betrachtet und diskutiert. Die Jury entschied, folgende Projekte weiterzuverfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– «Auf dem Weg»</li><li>– «en garde !»</li><li>– «Unzeitgemäss zeitgemäss»</li></ul>
Kontrollrundgang	Im Anschluss an den zweiten Rundgang wurden in einem Kontrollrundgang alle Projekte nochmals angeschaut und die gefällten Entscheide überprüft. Wiedererwägungsanträge wurden keine gestellt und alle Entscheide wurden bestätigt.

Rangierung und  
Preise

Nach dem Kontrollrundgang nahm die Jury folgende Rangierung und Preisverteilung vor:

Rang/Preis	Kennwort	Preissumme
1. Rang/1. Preis	«Auf dem Weg»	CHF 20'000.–
2. Rang/2. Preis	«en garde !»	CHF 15'000.–
3. Rang/3. Preis	«Unzeitgemäss zeitgemäss»	CHF 5'000.–

Damit kommt die gesamte für Preise und Ankäufe verfügbare Summe von CHF 40'000.– exkl. MwSt. zur Auszahlung.

Die Vergabe des 1. Rangs erfolgte mit einem Verhältnis von 8:2 Stimmen (10 stimmberechtigte Jurymitglieder) . Die Vergabe des 2. Ranges erfolgte einstimmig. Mit 5:4 Stimmen bei 1 Enthaltung wurde dem Projekt auf 3. Rang ebenfalls ein Preis zugesprochen. Die Festlegung der Preissummen erfolgte einstimmig.

## 4. Empfehlung und Würdigung

Die Jury empfiehlt der Auftraggeberin das Projekt «Auf dem Weg» im 1. Rang/1. Preis unter Berücksichtigung der Projektbeurteilung zur Weiterbearbeitung und Umsetzung.

### 4.1 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Die Jury gibt zu Handen der Ausloberin Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab, welche insbesondere zusätzliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit und eine alternative Fusswegführung für die Schüler\*innen betreffen. Die Empfehlungen gliedern sich in zu prüfende Verbesserungen und in neue Erkenntnisse aus der Juryarbeit:

Die Jury gibt zu Handen der Ausloberin folgende Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab:

- Die Querung der Rainerstrasse wird von der Jury als zu wenig sicher erachtet. Die Sicherheit für Querende ist mittels eines weiteren Fussgängerstreifens zu erhöhen.
- Die Fusswegverbindung Luzerner Tor – Oberstadtstrasse (Guldoldingerweg): Die Verbindung soll Richtung Kreuzkapelle verlegt werden (neuer Schulweg ohne Treppe zu Schule und Kindergarten Tormatt).
- Die Situation entlang der «Stadtmauer» ist zu überprüfen: Ein zusätzlicher Fuss- und Trampelpfad an der ursprünglichen Lage soll dabei geklärt werden.
- Auf eine Begegnungszone vor dem Luzerner Tor ist zu verzichten. Es ist eine neue Lösung für eine sichere Querung für Fussgänger\*innen zu finden.
- Die Treppe vom Schulhaus auf die Luzernerstrasse sollte aus Sicherheitsgründen nicht vertikal direkt auf die Luzernerstrasse zulaufen.
- Bushaltestelle: Die Ausgestaltung mindestens der Bushaltestelle auf der Seite Städtli als Busbucht ist zu prüfen und aufzuzeigen.
- Stadttor Nord – Ochsentor: Die Strassensituation ist grossräumiger miteinzubeziehen, dabei ist der Kreisel in den Überlegungen zu berücksichtigen.
- Luzerner Tor: Die Abbiegesituation vom Städtli nach rechts auf die Luzernerstrasse und von der Luzernerstrasse nach links ins Städtli für Velofahrende ist zu überprüfen – Verkehrssicherheit.
- Die Jury ist der Ansicht, dass 20 Veloabstellplätze nötig sind. Die Anzahl Veloabstellplätze ist entsprechend zu erhöhen.
- Das Wegweiser-System vor dem Luzerner Tor soll redimensioniert bzw. ganz weggelassen werden. Die Insel kann beibehalten werden.

## **4.2 Würdigung**

### **4.2.1 Allgemeine Würdigung**

Bei Raumentwürfen rund um Strassenverkehrsanlagen sind die Forderungen an eine gute Projektierung teils gegensätzlich, immer aber sehr komplex. Eine Lösungsfindung ist höchst anspruchsvoll. Hinzu kommt, dass sich die Planungshoheiten und verschiedenen Verantwortungsträger für die einzelnen Teilräume finden müssen. Eine integrale Interessensabwägung setzt eine intensive Arbeit voraus, eine Zusammenarbeit.

Der Projektwettbewerb setzt ein konstruktives Zeichen auf dem Weg der Zusammenarbeit aller Beteiligten und Akteure. Das Resultat des Wettbewerbes ist noch nicht die fertige Lösung, sondern eine Konzeption, die weitere Ansprüche und wichtige Erkenntnisse rund um die Umsetzung aufnehmen kann. So hat auch das Beurteilungsgremium dazugelernt. Mit der Weiterbearbeitung soll eine Ausgangslage geschaffen werden, die nachhaltig allen Ansprüchen gerecht werden will: ein guter und sicherer Schulweg, ein Ankommen im Städtli, sei es mit dem Bus oder mit dem Auto, ein Verkehrsraum der seine Funktion erhalten kann, z.B. auch als Autobahnzubringer, eine räumlich hervorragende Situation vor dem Städtli, private und öffentliche Situationen respektierend und doch zusammengehörig, ein Lebensraum mit Aufenthaltsqualität schaffend.

Der Wettbewerb ist Teil des Prozesses. Seine Bilder und Inhalte mögen den Weg prägen. Die gehaltvollen Eingaben, das Resultat, die sorgfältige Arbeit der Jury sprechen dafür.

Die Veranstalterin und die Jurymitglieder danken allen Teilnehmenden für die grosse geleistete Arbeit.

### **4.2.2 Ortsbildschutz**

Die prominenteste Ansicht bietet das Städtchen Sempach bei der südlichen Einfahrt mit dem Luzernertor. Obwohl zu eng für den heutigen Fahrverkehr hat das Rundbogentor seine Funktion als Stadteingang bewahrt. Die Wahrnehmung der historischen Altstadt, selbstredend ein Ortsbild nationaler Bedeutung, soll für die gesamte südöstliche Stadtansicht im Abschnitt vom Hexenturm bis zur Seevogtei entsprechend gestärkt werden.

Dank den unlängst vorgenommenen Abbrüchen von Gebäuden südöstlich der Altstadt kann die historische Stadtbefestigung, die verbleibenden Teile der mittelalterlichen Stadtmauer und das Luzernertor neu präsentiert werden. Das gesamte Vorgelände kann nun - neben den verkehrstechnischen Anforderungen – ganz neue Qualitäten dieses historisch bedeutenden wie eindrücklichen Ortes erschliessen. Die eingereichten Beträge haben sich dabei sehr bewusst und adäquat mit dieser vorteilhaften Situation auseinander gesetzt.

Der empfohlene Projektvorschlag versteht das Gelände aussen an der Altstadt als Teil einer umgebenden landwirtschaftlich geprägten Landschaft. Das Wiesland mit Obstbäumen ist die seit Jahrhunderten typische Umgebung der Altstadt. Kleine Nutzgärten, an die Stadtmauern angrenzend, entsprechen der Nutzung innerhalb und ausserhalb der Altstadt wie sie seit dem 19. Jahrhundert existiert. Ähnliche Situationen bestehen bereits im Gebiet Stadtweiher oder im Westen des Städtchens. Die detaillierten Massnahmen einer gestalterischen Aufwertung behalten immer auch die Altstadt als Ganzes im Blick.

## 5. Couvertöffnung

Nach erfolgter Rangierung mit Preisgeldverteilung und dem Verfassen der Empfehlungen wurden die Verfassercouverts geöffnet.

1. Rang/1. Preis «Auf dem Weg»  
bbz bern gmbh, Bern  
Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH, Zürich  
Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel
2. Rang/2. Preis «en garde !»  
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich  
Darlington Meier Architekten AG, Zürich  
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
3. Rang/3. Preis «Unzeitgemäss zeitgemäss»  
extra Landschaftsarchitekten AG, Bern  
Christoph Schläppi, Architekturhistoriker, Bern  
Kontextplan, Bern
- «espalier»  
Mettler Landschaftsarchitektur AG, Gossau  
Schaub Zwicky Architekten GmbH, Zürich  
M+G Ingenieure, A-Feldkirch
- «extra muros»  
Hager Partner AG, Zürich  
Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich  
Basler & Hofmann AG, Zürich
- «Roter Teppich für Sempach»  
LAND SCHAFFT GmbH, Sursee  
dolmus GmbH, Luzern  
TEAMverkehr.zug AG, Cham

## 6. Genehmigung

Der vorliegende Jurybericht wurde von den Mitgliedern der Jury am 10. November 2020 genehmigt.

Jurymitglieder:

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter:

Mary Sidler

Franz Schwegler

Franz Willi

Barbara Haas Helfenstein

Fachpreisrichter:

Rainer Klostermann, (Vorsitz)

Stefan Rotzler

Walter Schaufelberger

Franz Bamert

Patrick Ambauen

Marcus Casutt

## 7. Projekte

### 7.1 «Auf dem Weg»

#### 1. Rang

Landschafts- architektur	<b>bbz bern gmbh landschaftsarchitekten bsia, Bern</b> Tino Buchs, Clara Burkhardt, Vinzenz Gurtner, Amina McCarthy, Aline Wenk
Architektur	<b>Christian Salewski &amp; Simon Kretz Architekten GmbH, Zürich</b> Christian Salewski
Verkehrsplanung	<b>Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung</b> Felix Dudler, Pierrick Leu
Projektbeschrieb	<p>Die Verfassenden lesen den Stadtkörper als kompakte Innenwelt, die von einem grünen Baum- und Wiesenband umgeben ist. Dieses umhüllt die Stadt, schafft einen informellen Distanzpuffer und bietet kleine Aufenthaltsorte und informelle Gärten an. Der Projektvorschlag versucht, die aussenräumliche Klärung vor der Stadtbefestigung voranzutreiben, die mit dem Abriss des alten Postgebäudes begonnen hat. Die freien Flächen rund um die Altstadt werden mit hainartig angeordneten Obstbaumpflanzungen besetzt. Vor dem Hexenturm werden die an der Hildesriederstrasse liegenden Gebäude vorschlagsweise mit Neubauten ersetzt, um diese Idee der Offenheit zu betonen.</p> <p>Mit der Wahl von Obstbäumen ist eine naheliegende, selbstverständliche und auch historisch richtige Baumwahl getroffen worden. Die Obstbäume bieten Gewähr, dass die Durchsicht auf die Stadt gewährt und die räumliche Durchlässigkeit gross genug bleibt. Ein einfacher Rundweg macht den «grünen Ring» erlebbar, immer unter Wahrung der nötigen Distanz zur Stadtmauer. Die leicht mäandrierende Wegführung verspricht angenehme und abwechslungsreiche Blickpunkte, Begegnungen, Spaziergänge aus der Stadt und um die Stadt.</p> <p>Die Konzeption setzt Teilräume und die einzelnen Elemente erfolgreich in einen Gesamtkontext. Wie in einem Massnahmenpaket werden die Themen benannt und deren Möglichkeiten ausgeführt. Alle Ideen, Vorschläge und Themen stehen in Relation zueinander und sind soweit ausgebildet, dass sie einerseits Spielraum für geeignete Interpretationen lassen aber auch nie zu aufdringlich werden. Sie respektieren immer den Gesamtkontext und wollen zu einer verständlichen, lesbaren Ganzheitlichkeit beitragen. Dabei wird auf dem Bestehenden aufgebaut. Sowohl Grundstücksgrenzen als auch Wegsysteme leiten sich aus dem Bestand ab, sind aber neu interpretiert oder so angelegt, dass sie besser passen könnten. Selbst die Beleuchtung wird in ihrer Konzeption fortführend weiterent-</p>

wickelt. Inszeniert wird dort, wo es Sinn macht. Mit den Vorgaben aus der Strassenbeleuchtung wird funktional gearbeitet. Die innere Situation im Städtli soll konsequent ergänzt werden. Die Aufenthaltsqualität wird mit einer Weiterführung der Begegnungszone vor die Stadttore gezogen. Insbesondere vor dem Luzerner Tor stellt die Jury bei allen Arbeiten des Wettbewerbes fest, dass diese Ideen noch Konfliktpotential in sich tragen und überarbeitet werden müssen.

Das Projekt der Kantonsstrasse wird im Grundsatz übernommen, gestalterisch aber stark gestrafft. Die Bushaltestelle steht als präzises Raumelement für ihre Brückenfunktion. Die gesetzten Übergänge und die spezifisch begrünter Inseln betonen dies explizit. Die Treppenanlage zum Pausenplatz soll die Beziehung ebenfalls aufnehmen. Der Jury geht diese Betonung aber zu weit, weil die Ausrichtung der Treppe den Aspekt der Sicherheit zu wenig berücksichtigt. Die begrünte Mittelinsel sowie die Insel in der Schulhauskurve gewähren eine klare und sichere Verkehrsführung auf der Luzernerstrasse und schaffen Raum in der Strassenmitte für den in der Kurve ins Städtli links abbiegenden Velo- und Autoverkehr sowie für schützende Mittelinseln bei den Fussgängerübergängen auf der Luzernerstrasse. Überzeugend ist auch die konsequente Anordnung der nicht überholbaren und somit sicheren Fahrbahnhaltestellen mit Mittelinsel und Fussgängerquerungen an beiden Enden. Auf der Luzernerstrasse wird der Verkehr im Mischverkehr geführt. Gut gelöst auf der Rainerstrasse ist der bergwärts fahrende Veloverkehr mit einem abgesetzten Radstreifen bzw. kombinierten Fuss- und Veloweg. Damit wird die Strassenfläche der Rainerstrasse reduziert, was zu tieferen Geschwindigkeiten für die abwärts fahrenden Autos beitragen kann. Der vorgelagerte Velostreifen um die Schulhauskurve steht allerdings im Konflikt mit den Schleppkurven von Lastwagen und Bussen.

Das Aufheben des Fussgängerstreifens auf der Rainerstrasse beim Gulldingerweg inkl. Verlegung dieses stark frequentierten Schulweges in Richtung Städtli eliminiert zwar einerseits die Problematik der knappen Sichtverhältnisse auf den Fussgängerübergang. Andererseits genügt die alternative Führung der Schulkinder durch die Begegnungszone bei der unübersichtlichen Situation vor dem Luzerner Tor den Anforderungen einer ausreichenden Schulwegsicherheit nicht. Die Neuausrichtung der Schulhaustreppe direkt auf den Fussgängerstreifen Luzernerstrasse birgt neues Gefährdungspotential.

Mit dem Projektvorschlag aneignender Einfachheit werden die Fahrbahnen der Strassenkurve präzise mit einer Verkehrsinsel geteilt. Der darauf gesetzte Wegweiser fokussiert und sammelt die vielen Informationen auf einen Ort. Damit drückt die Konzeption ein weiteres Mal aus, dass sie es auf eine Einfachheit, Klarheit und auf die Entrümpelung der Aussenräumlichkeit abgesehen hat. Mit diesem Wegführen von übergestalteten und auch überfüllten Räumen lenkt die Konzeption den Blick auf das Wesentliche. Die Kontur der alten Stadtbefestigung, die Aufenthaltsräume und auch die Übersichtlichkeit und Sicherheit profitieren davon.

Das Beurteilungsgremium würdigt die konzeptionelle Klarheit des Vorschlages und seine wohltuende Einfachheit und Selbstverständlichkeit. Der vorgeschlagene Projektansatz ist gut ergänz- und etappierbar und dürfte über einen langen Zeitraum stabil und immer selbsterklärend bleiben. Die Konzeption erlaubt, wenn auch mit Anpassungen, eine gute Machbarkeit bzw. Umsetzbarkeit. Sie lässt vieles zu und kann auf wichtige Aspekte eingehen, die eine nachhaltige Weiterentwicklung fordern wird.



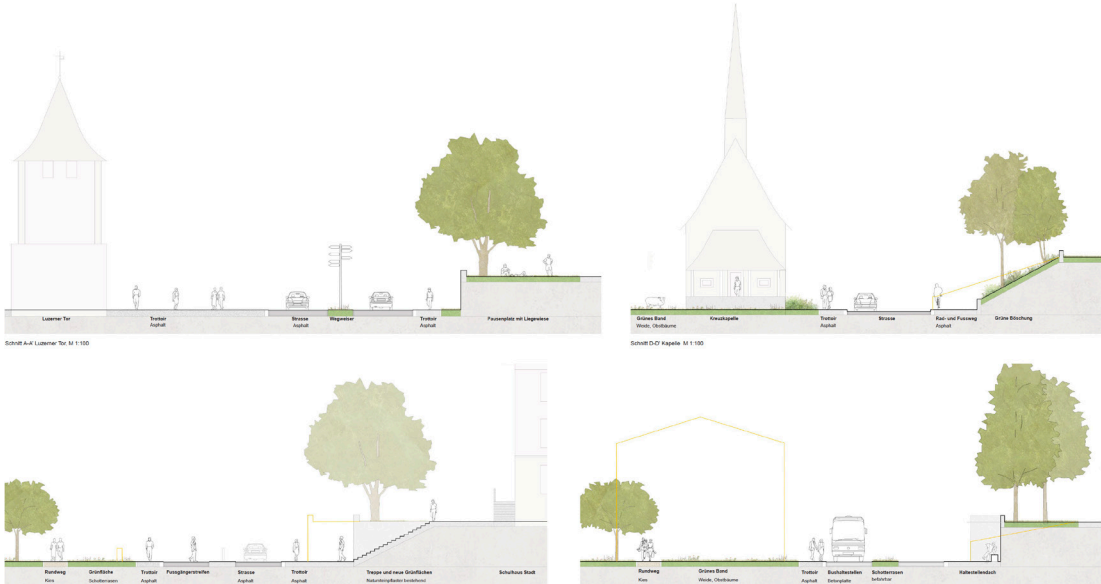
«Auf dem Weg» – Gesamtkonzept



«Auf dem Weg» – Visualisierungen



«Auf dem Weg» – Situation Fokus Luzerner Tor



«Auf dem Weg» – Schnitte



«Auf dem Weg» – Lichtkonzept

## 7.2 «en garde !»

### 2. Rang

Landschaftsarchitektur	<b>Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich</b> Lorenz Eugster, Alexander Schuech, Reto Lucek, Jonas Mörgeli, Sebastian Friebel
Architektur	<b>Darlington Meier Architekten AG, Zürich</b> Stephan Meier, Lukas Loosli
Verkehrsplanung	<b>Metron Verkehrsplanung AG, Brugg</b> Yves Meyer, Nico Riwar
Projektbeschrieb	Die Verfassenden führen zu den Elementen, die ortsvertraut und historisch überliefert sind, mit der «Promenade» ein neues, freiräumliches Element ein. Es setzt sich aus drei ähnlich konzipierten Motiven von geschnittenen Kastanienbäumen und Kiesplätzen zusammen. Diese rahmen das Luzerner Tor auf drei Seiten ein und sollen ihm räumlichen Halt geben. Raumgreifende Sitzmäuerchen fassen die Seiten des Tores ein und leiten in das Städtli hinein.

Die gezielte Inszenierung mit den Baumpflanzungen und Platzraumgestaltungen vor den Toren lässt sich in unterschiedlichem Masse vor allen drei Orten umsetzen. Der rote Faden ist etabliert, wenn auch etwas gezwungen. Die Räume werden mit einzelnen, gut erarbeiteten Elementen gezeichnet. Am ausgeprägtesten ist dies im Kontext der Bushaltestelle spürbar. Das hier angedachte Baumensemble hat eine atmosphärisch gezielte Stimmung, die gekonnt mit einer transparent gestalteten Baute ergänzt wird. Diese dient als Warteraum und Velounterstand zugleich. Zusammen mit der Fortsetzung der Stimmung am Turm des Luzerner Tors entsteht eine prägnante Situation die viel Gestaltungswillen ausdrückt. Allerdings befremdet die Wirkung auch ein wenig, sie ist eher dem Auftritt einer Seepromenade entlehnt, etwas herbeigeholt, vertretbar, aber auch der Gefahr einer Überzeichnung ausgesetzt. Der angezeigte Gestaltungswille führt dann auch zu einer nicht mehr verständlichen Überzeichnung der Schulhaustreppe. Hier wäre wohl weniger mehr gewesen. Trotzdem erfreut die Arbeit auch wegen ihrer guten Gesamtkonzeption, die sich an allen drei Eingangspforten zum Städtli angemessen etablieren lässt.

Das Strassenprojekt wird sehr gut eingebettet. Die Straffung der Linienführung und die Ergänzung mit einem weiteren Übergang für Zufussgehende in der Rainerstrasse machen Sinn und werden aus Sicht der Schulhausanbindung als sehr gut bewertet. Das Projekt besticht durch eine klare und sichere Verkehrslösung. Die Verkehrsführung auf der Kantonsstrasse überzeugt mit einem konsequent durchgehenden Mehrzweckstreifen auf der Luzernerstrasse zwischen dem Fussgängerstreifen bei der Seevogtei bis

zur Einmündung des Guldoldingerwegs am Ende der Schulhauskurve. Dies erlaubt ein sicheres und behinderungsarmes Linksabbiegen für Auto- und Veloverkehr aus der Luzernerstrasse ins Städtli. Die Bushaltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen zweckmässig angeordnet und für Velofahrende sicher überholbar. Das aus Sicherheitsgründen zwingend zu unterbindende Überholen des haltenden Busses in Richtung Schulhauskurve hingegen ist zu wenig konsequent umgesetzt.

Die Aufrechterhaltung der 4 Fussgängerstreifen mehr oder weniger an der heutigen Lage und deren konsequente Ausrüstung mit einer Schutzinsel erlaubt einen sicheren Schulhauszugang für die Schulkinder aus allen Richtungen. Mit dem Zurücksetzen der Schulhausmauer kann bei Tempo 30 eine ausreichende Sichtweite auf den Fussgängerstreifen Rainerstrasse beim Guldoldingerweg erreicht werden. Auf der Schulhauskurve wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt, bei tiefem Geschwindigkeitsniveau und aus Platzgründen eine zweckmässige Lösung. Bei der Einengung der Rainerstrasse auf der Höhe der Kreuzkapelle wird der Velofahrer bergwärts sicher auf einem Velostreifen geführt.

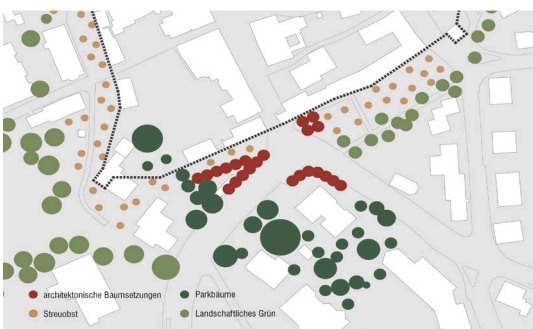
Das Beurteilungsgremium stellt die räumliche Konsistenz der Promenade und den Nutzwert des dreieckigen Platzes infrage: In der ohnehin durch räumliche Fragmente geprägten Situation sorgt die Zufügung von weiteren Fragmenten eher zu einer Verunklärung als zu einer Klärung der Identität des Raumes vor dem Stadttor.



«en garde !» – Gesamtkonzept



«en garde !» – Visualisierungen



«en garde !» – Baumkonzept



«en garde !» – Fokus Luzerner Tor



«en garde !» – Schnitte

### 7.3 «Unzeitgemäss zeitgemäss»

#### 3. Rang

Landschaftsarchitektur	<b>extra Landschaftsarchitekten AG, Bern</b> Simon Schöni
Architektur	<b>Christoph Schläppi, Architekturohistoriker, Bern</b> Christoph Schläppi
Verkehrsplanung	<b>Kontextplan, Bern</b> Markus Hofstetter

**Projektbeschreibung** Die Verfasser beabsichtigen, den eingefriedeten Stadtkörper zu stärken. Durch zurückhaltenden Einsatz von neuen Gestaltungselementen soll die Schnittstelle von Innen nach Aussen ausgezeichnet und somit die Stadtmauer klar ablesbar gemacht werden. Die Verfasser schlagen eine zeitlose Neuauflage des längst verschwundenen Stadtgrabens, mit einer Pflanzung von hochstämmigen Obstbäumen, vor. Die Zugänge zur Stadt werden von niedrigen Mäuerchen flankiert, welche aus historischen Stichen interpretiert werden. Diese seitlich ausgreifenden Sitzmäuerchen wirken jedoch etwas fremd und sind (genau genommen) nicht auf das Stadttor, sondern auf die heute vorhandene Lücke neben dem Stadttor und dem Hexentor ausgerichtet.

Entlang der ehemaligen Stadtmauer wird ein Treppenweg vorgeschlagen. Dieser ist mit seiner Nähe zur Mauer und der Lesart des Vorgeländes vor der mittelalterlichen Stadtmauer eigentlich ahistorisch. Zudem ist die Begehbarkeit für Behinderte ungenügend und es werden mehrere private Grundstücke tangiert.

Die zurückhaltenden Interventionen beim Ochsentor und beim Hexenturm sind sehr subtil und werden im Grundsatz stimmig wahrgenommen.

Das Beurteilungsgremium würdigt im Projektansatz die Reduktion der Vorschläge auf wenige Elemente und seinen ungekünstelten Auftritt. Es kritisiert aber gleichzeitig die nicht ganz präzisen Herleitungen und Interpretationen der Teilelemente.

Das Verkehrskonzept folgt weitgehend dem Kantonsstrassenprojekt. Fuss- und Veloverkehr werden entlang der Rainerstrasse bergwärts auf einer gemeinsamen abgesetzten Fläche geführt.

Der Mittelstreifen auf der Luzernerstrasse inkl. Schulhauskurve erlaubt eine klare und sichere Verkehrsführung mit Aufstellflächen für Linksabbieger ins Städtli und geschütztem Mittelbereich bei den beiden Fussgängerstreifen. Für die Busse sind nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen

vorgesehen. Nicht vollständig überzeugend ist die sehr breite Fussverkehrsfläche auf der Städtli-Seite zulasten eines eher schmalen Trottoirs auf der Schulhaus-Seite oder eines Velostreifens Richtung Sempach-Station.

Die Aufhebung des Fussgängerüberganges auf der Rainerstrasse führt für die Schulkinder, auf dem durch sie stark frequentierten Guldoldingerweg zu Umwegen und zu Konflikten bei der Querung der unübersichtlichen Situation beim Städtli-Zugang Luzerner Tor.

**Fazit:** Durch die Einfachheit ergibt sich eine Selbstverständlichkeit, welcher durchaus etwas Positives abgewonnen werden kann. Insgesamt mag der Projektvorschlag vor allem in der Neuinterpretation der Elemente nicht vollends zu überzeugen.



«Unzeitgemäss zeitgemäss» – Gesamtkonzept



«Unzeitgemäss zeitgemäss» – Visualisierungen



«Unzeitgemäss zeitgemäss» – Fokus Luzerner Tor



«Unzeitgemäss zeitgemäss» – Schnitt



«Unzeitgemäss zeitgemäss» – Konzept Pflanzgärten vor Stadtmauer

## 7.4 Weitere Projekte

### 7.4.1 «espalier»

#### 2. Rundgang

Landschaftsarchitektur	<b>Mettler Landschaftsarchitektur AG, Gossau</b> Rita Mettler, Marek Langner, Daniel Platon, Guglielmo DiChiara, Duygu Demir, Julia Reismüller
Architektur	<b>Schaub Zwicky Architekten GmbH, Zürich</b> Regula Zwicky, Barbara Schaub
Verkehrsplanung	<b>M+G Ingenieure, A-Feldkirch</b> Josef Galehr
Weitere	<b>MIYO Architektur Visualisierung, Othmarsingen</b> Zofia Izewska <b>conceptlicht.at GmbH, A-Mils</b> Manfred Draxl
Projektbeschrieb	<p>Das Projekt «espalier» definiert eine klare Grenze zwischen Innen im Städtli Sempach und Aussen. Das Leben soll mit grosser Aufenthaltsqualität im Innern des Städtli stattfinden, darum werden folgerichtig vor den Toren nur Durchgangsorte vorgeschlagen. Der ehemalige Mauerverlauf bei den Toren wird mit einem Natursteinstreifen und zwei Schwellen erlebbar gemacht und der Bereich vor den Toren mit einer geschliffenen Asphaltfläche differenziert. Mit einem Sichtloch soll der eingedolte Bach sichtbar werden.</p> <p>Auf das Vorland vor dem Städtli reagieren die Verfassenden mit einer äusserst einfachen Massnahme: Reihen von parallelen Obstspalieren besetzen, akzentuieren und aktivieren den Raum. Die vorgeschlagene, artenreiche Mixtur aus unterschiedlichen Fruchtbüschen und -bäumen referenziert ein bereits bestehendes Obstbaumspalier an dieser Stelle und multipliziert dieses. Eine Massnahme, die aufgrund ihrer Einheitlichkeit und Stammhöhe die Sichtbarkeit der Stadtkulisse leisten und auch die Topografie aufnehmen könnte. So einfach die vorgeschlagene Gestaltung ist, so fragwürdig ist ihre Benutzbarkeit: die Idee eines kollektiven Gartenraumes mit gemeinsamer Pflege und Ernte wird infrage gestellt. Besonders kritisch ist der vorgeschlagene (Treppen-) Weg direkt an der Mauer: er quert und beansprucht private Parzellen und ist auch aus denkmalpflegerischer Sicht kritisch, weil er eine direkte Sichtweise der Stadtmauer inszeniert, die eigentlich ahistorisch ist. Aus freiraumplanerischer Sicht irritieren die Baumgruppe vor dem Stadttor und ein paar locker hingeworfene Bäume im Bereich der Busstation.</p>

Das Verkehrskonzept sieht auf der Kantonsstrasse eine Verkehrsführung mit Niedriggeschwindigkeit und weitgehendem Verzicht auf Elemente zur Trennung der Fahrtrichtungen vor. Es gilt Tempo 30, der Strassenraum wird zugunsten der Fussgängerräume auf ein minimales Mass reduziert. Im engeren Bereich der Schulhauskurve wird die Strasse aufs Trottoirniveau angehoben, Velo und Fussverkehr in Richtung Rain werden auf einer abgesetzten Mischverkehrsfläche geführt. Bis auf einen Fussgängerübergang auf der Luzernerstrasse sieht das Projekt keine Fussgängerstreifen vor.

Die vorliegende Koexistenzlösung mit tiefem Geschwindigkeitsregime ist ein denkbarer Ansatz, hier aber einerseits zu wenig konsequent und andererseits aufgrund der delikaten Schulwegsicherheitsfragen mit dem angrenzenden Schulhaus wenig zweckmässig. Eine strikte Umsetzung dieser Lösung würde wohl eine Begegnungszone mit Fussgängervortritt erfordern. Weiter wird bei der angedachten Gestaltung ohne Mittelstreifen auch die Ein- und Ausfahrt zum Städtli problematisch.

Die Bushaltestelle sitzt dem oben beschriebenen Prinzip folgend pragmatisch innerhalb des Strassenquerschnitts. Haltende Busse in der Fahrbahnhaltestelle können durch Velos und Autos in beide Richtungen überholt werden, was zu Konflikten mit dem entgegenkommenden Verkehr führen kann. Insbesondere ist bei haltendem Bus in Richtung Sempach Station die Sicht auf den Fussgängerstreifen nicht gegeben. Die Warteräume sind, insbesondere vor dem Schulhaus, grosszügig und übersichtlich ausgestaltet. Die Kleinarchitekturen fügen sich gut ein.

**Fazit:** Das Projekt «espalier» zeigt klare einfache Massnahmen für die gestellte Aufgabe. Diese gehen aber in ihrer Anwendung zu wenig auf relevante ortsspezifische Rahmenbedingungen ein. Insbesondere wird der Verkehrssicherheit insgesamt zu wenig Rechnung getragen.



«espalier» – Gesamtkonzept



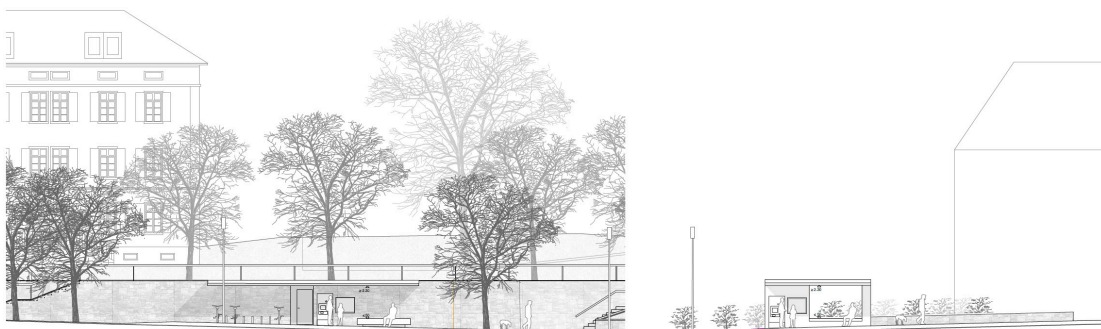
«espalier» – Visualisierungen



«espalier» – Fokus Luzerner Tor



«espalier» – Schnitt



«espalier» – Ansicht Bushaltestelle

#### 7.4.2 «extra muros»

##### 1. Rundgang (Reihenfolge alphabetisch)

Landschaftsarchitektur	<b>Hager Partner AG, Zürich</b> Monika Schenk
Architektur	<b>Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich</b> Erich Niklaus
Verkehrsplanung	<b>Basler &amp; Hofmann AG, Zürich</b> Manuel Oertle
Weitere	Louise Dechow Laura Helbling Nina Rohde

Projektbeschrieb Eine verblüffende Leitidee liegt dem Projekt «extra muros» zugrunde. Die Verfasser legen im Zwischenbereich der Vorstadt einen neuen (dezenten) Stadtgraben an. Dieser soll aus dem Meteorwasser der Strassen und Plätze im Städtli alimentiert und einer neuen Funktion als Retentionsmulde zugeführt werden. Der Projektansatz wurzelt tief in der Historie des Städtli, wie sie sich um 1200 präsentierte: direkt am See gelegen, und vom Abfluss des rückwärtig gelegenen Teiches beidseitig umflossen. Natürlich ist diese Lesart interessant und auch stimmig. Letzlich wirkt der Rückgriff auf die Thematik des Stadtgrabens aber forciert. Der Projektansatz erreicht die Ablesbarkeit des Städtli von der Kantonsstrasse aus, wird jedoch in seiner Substanz bezweifelt und auch seine Funktionstauglichkeit in Frage gestellt (Stichworte: zu wenig Wasser, Sumpf, mehr Probleme als Benefits).

Dort wo Gebäude in der Stadtkulisse fehlen, wird Innen von Aussen mit Mauerschwellen getrennt. Am Zugang zum Städtli von Nord und Süd wird der neue Graben mit weitaufgestossenen Torplätzen mit flankierenden Sitzmäuerrchen und exaltierter Materialisierung akzentuiert. Diese Vorzonen wirken wie überinterpretierte Ziehbrücken. Der Übergang am Hexenturm erscheint in seiner Gestaltung viel selbstverständlicher.

Mit 4 Fussgängerstreifen an mehr oder weniger der heutigen Lage und mit Mittelinseln aufgerüstet zeigt sich die Kantonsstrasse. Mit dem vorgesehenen Tempo 30-Regime ist die Sichtweite aus der Kurve auf den Fussgängerstreifen in der Rainerstrasse ausreichend. Somit ist das Schulhaus für die Schulkinder aus allen Richtungen sicher erreichbar. Die Fussgängerinseln dienen einer klaren Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr und schaffen auch Warteraum in der Strassenmitte für linksabbiegende Fahrzeuge ins Städtli bzw. in die Hildisriederstrasse. Die Bushaltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen angeordnet, mit dem Fussgängerstreifen auf

der Nordseite ist der wartende Bus vor der unübersichtlichen Schulhauskurve nicht überholbar. Die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr um die Schulhauskurve ist bei Tempo 30 zweckmässig.

Der sich verjüngende Strassenquerschnitt auf der Rainerstrasse mit dem Engpass auf Höhe Kreuzkapelle ist trotz des seitlich markierten Längstreifens für den bergwärts fahrenden Veloverkehr kritisch.

Der Stadtgraben als klare Leitidee ist nachvollziehbar, kann in der vorgeschlagenen Umsetzung jedoch keinen Mehrwert entwickeln, sondern wirkt eher aufgesetzt. Das vorgeschlagene Verkehrskonzept ist weitgehend denkbar und erfüllt insbesondere die geforderte Schulwegsicherheit.



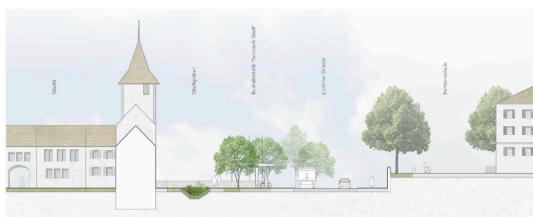
«extra muros» – Gesamtkonzept



«extra muros» – Visualisierungen



«extra muros» – Fokus Luzerner Tor



Querschnitt A-A'  
Maßstab 1:200



Querschnitt B-B'  
Maßstab 1:200



«extra muros» – Schnitte/Ansicht

### 7.4.3 «Roter Teppich für Sempach»

#### 1. Rundgang (Reihenfolge alphabetisch)

Landschaftsarchitektur	<b>LAND SCHAFFT GmbH, Sursee</b> Lukas Spälti, Jennifer Brodkorb, Jules Möhrle, Louis Möhrle
Architektur	<b>dolmus GmbH, Luzern</b> Cédric von Däniken, Simone Konrad
Verkehrsplanung	<b>TEAMverkehr.zug AG, Cham</b> Guido Gisler, David Bomatter
Weitere	<b>mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich</b> Uli Sidler <b>Nightnurse Images GmbH, Zürich</b> Andreas Papastergiou

Projektbeschrieb Die Projektverfasser beabsichtigen, die repräsentative Wirkung des Eintritts ins Städtli zu stärken und deren Wichtigkeit zu unterstreichen. Hierzu legen die Verfasser vor jedes der drei Stadttore einen «Roten Teppich» von immer gleichem Ausmass. Gefügt aus unterschiedlichen roten Natur- und Kunststeinen sollen diese zum Erkennungsmerkmal und Eintrittszeichen ins Städtli werden. Mit der Schaffung dieser Platzsituation soll ein Ort der Begegnung und des Austausches, ja gar ein Ort zum Verweilen geschaffen werden.

Die gewählte Geste ist verständlich, vielleicht jedoch etwas zu plakativ für Orte, die mehr dem Übergang als dem Treffen und Austausch dienen. Insgesamt empfindet das Beurteilungsgremium den platzartigen Raum vor dem Luzerner Tor als zu gewichtig. Mit der angedachten vielfältigen Nutzung des roten Teppichs wird der Ort eher überstrapaziert. Die parkartige Lesart mit weich modellierten Inseln ist interessant und eigenständig, eliminiert aber gefährliche Strassenquerungen für Kinder Richtung Schulhaus nur ungenügend.

Die Einbettung des immer gleichformatigen Teppichs vor allen drein Stadttoren gelingt wegen den unterschiedlichen Platzverhältnissen und örtlichen Begebenheiten der Eingangspforten nicht vollends. Der Projektansatz fokussiert zu stark auf eine (nicht wirklich überzeugende) Idee und behandelt andere – insbesondere beim Luzerner Tor – wichtige Themen eher stiefmütterlich.

Auf der Luzernerstrasse ist ein Mittel- bzw. Mehrzweckstreifen vorgesehen, der sich in der Schulhauskurve stetig bis auf eine Markierungslinie verjüngt. Damit fehlt ein Aufstellraum, der für Linksabbieger wichtig wäre, ermöglicht jedoch wertvollen Raum auf der Kurveninnenseite für durchgehenden Veloverkehr Richtung Rain. Für die Busse sind für Velo, aber

nicht für Autos überholbare Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Der variable Strassenquerschnitt auf der Luzernerstrasse mit entsprechenden Engstellen kann zu Konflikten zwischen Veloverkehr und motorisiertem Verkehr führen. Anstelle der heute vier existierenden Fussgängerstreifen wird neu einzig eine Querung vor dem Schulhaus vorgesehen, deren Sicherheit mit einer Schutzinsel erhöht wird. Das Schulhaus ist somit für die Schulkinder aus allen Richtungen grundsätzlich direkt und sicher erreichbar, aber sie müssen Umwege über den einzigen verbleibenden gesicherten Fussgängerübergang auf der Luzernerstrasse in Kauf nehmen, deren Akzeptanz hier in Frage gestellt sei.

**Fazit:** Der Projektansatz «Roter Teppich für Sempach» ist nachvollziehbar, wird jedoch überstrapaziert und wirkt zu formalistisch. Das Projekt erfüllt die Anforderungen an eine ausreichende Schulwegsicherung nicht.



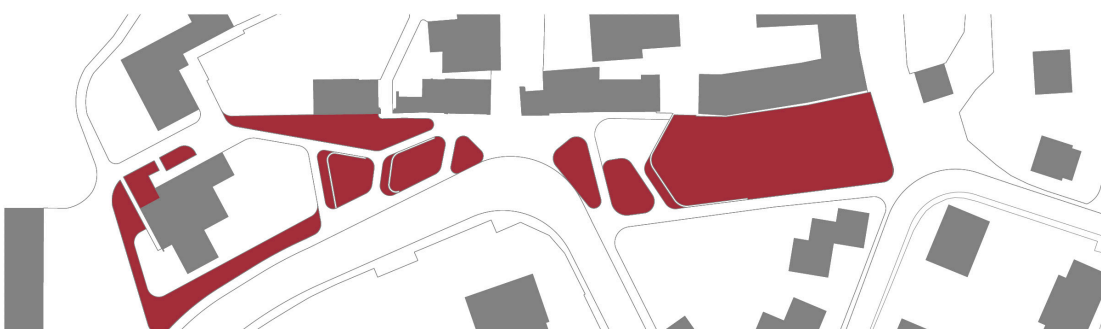
«Roter Teppich für Sempach» – Gesamtkonzept



«Roter Teppich für Sempach» – Visualisierungen



«Roter Teppich für Sempach» – Fokus Luzerner Tor/Schnitt



«Roter Teppich für Sempach» – Konzept Wege und Grünflächen