

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
**Verkehr und Infrastruktur (vif)**  
Arsenalstrasse 43  
6010 Kriens 2 Sternmatt  
Telefon +41 41 318 12 12  
vif@lu.ch  
vif.lu.ch

**11003**  
**K 16 Seetalstrasse Emmen**  
**Neugestaltung (BGK) Emmen Dorf**

## Auswertung Mitwirkung zu den Stossrichtungen



The screenshot shows a mobile application interface. On the left is a map of Emmen Dorf, Switzerland, with a highlighted route along the Seetalstrasse. The route is marked with green and red dots. On the right is a blue overlay panel with the following text:

**Willkommen**

### Mitwirkung «Neugestaltung Seetalstrasse Emmen Dorf»

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse am Projekt «Neugestaltung Seetalstrasse Emmen Dorf» und Ihr Mitwirken daran.

Die erste und zweite Phase der Mitwirkung sind abgeschlossen.

Die grundlegenden Informationen zur Ausgangslage finden Sie in den entsprechenden **Faktenblättern**. Die Kerninhalte der Faktenblätter finden Sie auch auf der nebenstehenden Karte. Weitere Grundlagen von kantonaler Seite finden Sie [hier](#).

Als **Ergebnis der ersten Phase** der Mitwirkung finden Sie den Bericht zum Variantenstudium [hier](#).

In der **zweiten Phase der Mitwirkung** wurde Ihre Meinung zu den Stossrichtungen der Themen «Fussverkehr», «Veloverkehr» und «Strassenraumgestaltung» abgefragt. Momentan werden die Inputs der zweiten Phase ausgewertet. Das Projektteam informiert auf den gewohnten Kanälen, sobald die Ergebnisse vorliegen.

**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

- 📄 Klicken Sie auf dieses Symbol, um zum Start zurückzukommen.
- ☰ Hier können Sie das Menu öffnen und schliessen.
- 📍 Die Stossrichtungen der Fachbüros können hier eingesehen werden.

Für technische Fragen, stehen wir Ihnen gerne per **Feedback Formular** oder über [mail@incolab.ch](mailto:mail@incolab.ch) zur Verfügung.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Rückmeldungen aus dem Echoraum</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung</b>	<b>4</b>
	<b>3.1 Fragen zur Strassenraumgestaltung</b>	<b>5</b>
	<b>3.2 Fragen zum Fussverkehr</b>	<b>7</b>
	<b>3.3 Fragen zum Veloverkehr</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Schlussfolgerungen für die weitere Planung</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Ausblick</b>	<b>15</b>

## 1 Ausgangslage

Eine in den Jahren 2020/2021 durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) diente dazu, Möglichkeiten zu untersuchen, die Verkehrssituation auf der Seetalstrasse in Emmen Dorf zu verbessern. Sie zeigte, dass mit betrieblichen Verbesserungen der Strasse und Gestaltungsmassnahmen zwischen Ober-Grundhof und Kreisel Flugzeugwerke (Variante «Betriebs- und Gestaltungskonzept lang») der grösste Nutzen erzielt werden kann. Die bereits entwickelten Ansätze zur Neugestaltung der Seetalstrasse werden nun bis Ende 2024 zu einem Gesamtbild zusammengefügt.

Das Vorgehen besteht aus drei Arbeitsschritten:

Schritt 1: Analyse und Zielformulierung

Schritt 2: Entwicklung von Lösungsansätzen

Schritt 3: Detailausarbeitung der Bestvariante

Die Erarbeitung des Gesamtbilds erfolgt im engen Dialog mit der Gemeinde Emmen und der betroffenen Bevölkerung. Nach einer Mitwirkungsrunde zur Analyse und den Zielformulierungen erfolgte auch die Entwicklung der Lösungsansätze (Arbeitsschritt 2) unter Einbezug der Öffentlichkeit. Es fanden folgende Veranstaltungen statt:

- 2. Werkstattgespräch mit dem Echoraum vom 6. November 2023
- 2. Informationsveranstaltung vom 11. Dezember 2023 mit nachgelagerter Online-Mitwirkung

Die Informationsveranstaltung wurde mit einem Beitrag im Emmenmail öffentlich angekündigt. Ergänzend dazu wurde die Bevölkerung im Perimeter mittels einer Einladungskarte auf postalischem Weg zur Veranstaltung eingeladen.

Die Festlegung der Zusammensetzung des Echoraums erfolgte unter dem Lead der Gemeinde Emmen. Im Echoraum sind Interessensvertreter/-innen der Dorfgemeinschaft, des ansässigen Gewerbes, politischer Kommissionen und von Verbänden präsent.

## 2 Rückmeldungen aus dem Echoraum

Im Echoraum vom 6. November 2023 wurden der Prozess der Variantenentwicklung erläutert und die Stossrichtungen vorgestellt. Danach wurden die Stossrichtungen thematisch diskutiert. Dabei standen folgende Themen im Vordergrund:

- Fussverkehr – Lage und Ausgestaltung der Querungen über die Seetalstrasse
- Veloverkehr – Lage der Veloführung entlang der Seetalstrasse
- Öffentlicher Verkehr – Lage der Bushaltestellen
- Strassenraumgestaltung – Lage der Baumreihe und Möglichkeiten zur Platzgestaltung

Aus der Diskussion der Vor- und Nachteile der jeweiligen Stossrichtungen wurden insbesondere folgende Hinweise für die weitere Planung eingebracht:

- Die Fussgängerlichtsignalanlagen werden im Zusammenhang mit dem Schulweg als eher positiv bewertet.

- Die Fusswege sind auf die Bushaltestellen abzustimmen (bzw. umgekehrt). Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Entwicklungsgebiet Kirchenfeld noch nicht optimal an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.
- Die Variantenbeurteilung der Veloführung erfolgt bei einer Ausklammerung des Aspekts der Geschwindigkeit (Tempo 50 / Tempo 30) nur unvollständig. Es wird in Frage gestellt, ob bei den bestehenden hohen Verkehrsmengen eine verträgliche Veloführung auf der Strasse erfolgen kann.
- Bei der Begrünung werden sowohl bei einer einseitigen wie auch bei einer wechselseitigen Führung Vor- und Nachteile gesehen. Es wird angeregt, als zusätzliche Option bzw. als Rückfallvariante punktuelle Baumpflanzungen anstelle von durchgehenden Baumreihen zu prüfen.
- Zum öffentlichen Verkehr wurden diverse Hinweise zu Haltestellen- und Linienoptimierungen eingebracht. Weiter wurde auf Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr bei den Haltestellen hingewiesen.

Die Mitglieder des Echoraums wiesen in der Schlussrunde darauf hin, dass die heutige Situation zwar nicht optimal ist, aber doch auch ihre Vorteile birgt – das Planungsteam wurde in diesem Zusammenhang gebeten, beim Veloverkehr die Vorauswahl der Stossrichtungen nochmals zu überdenken.

### 3 Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung

An der Informationsveranstaltung vom 11. Dezember 2023 wurde eine gemäss Rückmeldungen aus dem Echoraum ergänzte Variantenselektion vorgestellt. Die Variante des Rad-/Gehweges im Zweirichtungsverkehr (heutige Lösung) wurde wieder aufgenommen und zur Diskussion gestellt. Die Bevölkerung erhielt die Möglichkeit, ihre Hinweise direkt im Nachgang zur Informationsveranstaltung an sogenannten «Marktständen» einzubringen, wo das Planungsteam und die Gemeinde für Auskünfte und Fragen zur Verfügung standen.

Weiter stand wiederum die digitale Mitwirkungsplattform zur Verfügung. Darauf konnte man die wichtigsten Aspekte der Stossrichtungen räumlich verortet studieren sowie in einem Fragebogen Stellung zu den Varianten beziehen. Zum Einstieg wurde abgefragt, in welchem Bezug die Teilnehmenden zur Seetalstrasse stehen. Insgesamt nutzten 31 Personen die Möglichkeit der Online-Mitwirkung, davon wohnen 29 Personen in der Nähe der Seetalstrasse. Als weitere Bezüge zur Seetalstrasse wurden die Nutzung der Seetalstrasse als Schulweg und das direkte Wohnen an der Seetalstrasse genannt.

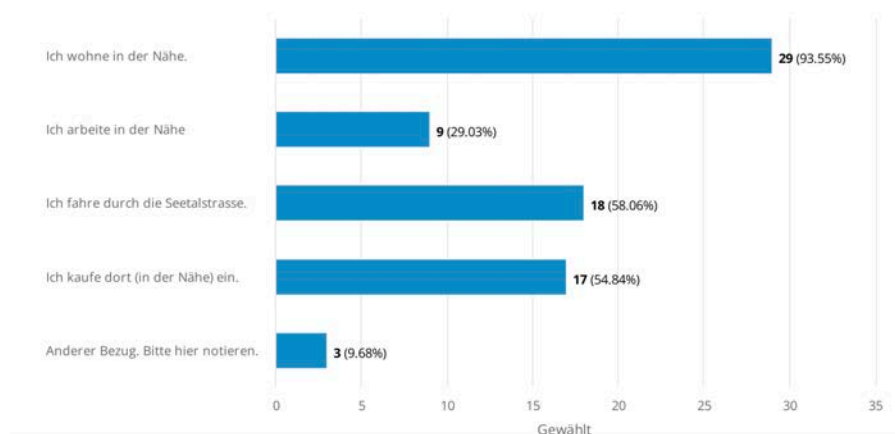


Abbildung 1: Einstiegsfrage; Bezug zur Seetalstrasse

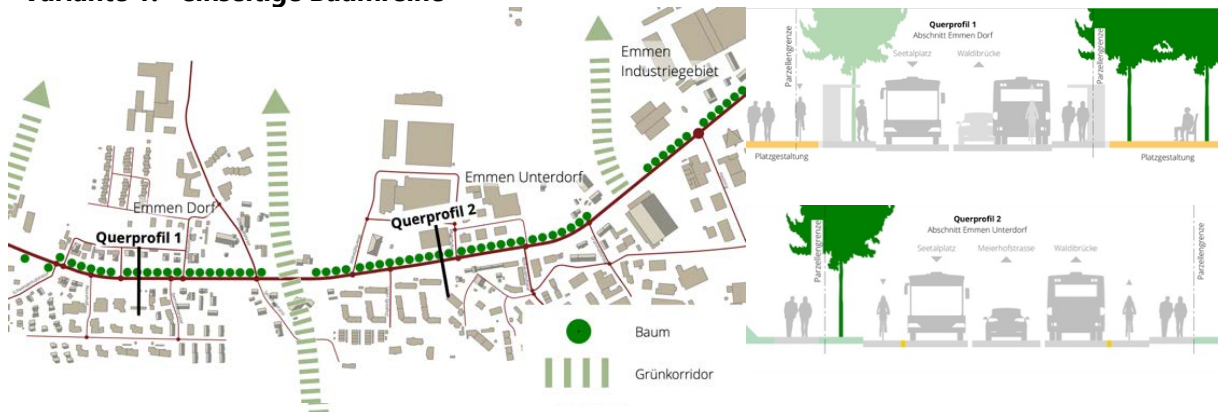
## Fragebogen zu den Stossrichtungen

Mittels Fragebogen wurde die Haltung der Bevölkerung zu den Stossrichtungen ermittelt, die das Planungsteam und die fachliche Begleitgruppe erarbeitet hatten. Zudem wurde thematisch abgefragt, welche Variante in der direkten Gegenüberstellung bevorzugt wird. Der Fragebogen bot auch die Möglichkeit, weitere Hinweise zu den einzelnen Themenfeldern einzubringen. Nachfolgend sind die Umfrage und die Umfrageresultate abgebildet.

### 3.1 Fragen zur Strassenraumgestaltung

Ein in der Breite variierender Grünsteifen zwischen Fahrbahn und dem nordwestlichen Rad-/Gehweg bildet heute die verbindende Grünraumstruktur zwischen Emmenbrücke und dem Kreisel Waltwil. Im Abschnitt Emmen Dorf bestehen darin Bäume. Aufbauend auf dieser Ausgangslage wurden unter der Berücksichtigung der technischen Machbarkeit zwei Baumkonzepte erarbeitet. Diese weisen unterschiedliche Merkmale auf.

#### Variante 1: «einseitige Baumreihe»



Merkmale:

- > Einseitige Baumreihe als «grüner Faden»
- > Betonung der Linearität der Seetalstrasse
- > Fortführung der bestehenden Strukturen

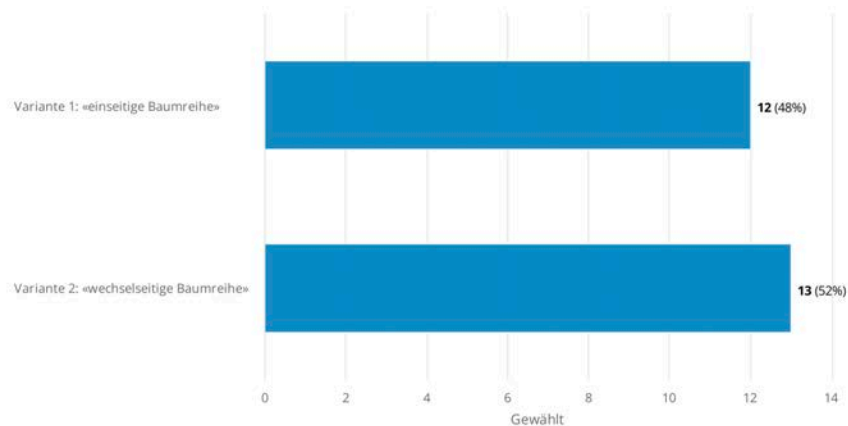
#### Variante 2: «wechselseitige Baumreihe»



Merkmale:

- > Wechselseitige Baumreihe
- > Betonung der räumlichen Abschnitte (Emmen Dorf)
- > Bilden neuer Schwerpunkte/Plätze

## Bevorzugen Sie die Variante 1 mit einer einseitigen Baumreihe oder die Variante 2 mit einer wechselseitigen Baumreihe?



Das Umfrageergebnis zeigt, dass keine eindeutige Tendenz hinsichtlich eines favorisierten Ansatzes besteht. Dies entspricht den ähnlich lautenden die Stimmen aus dem Echoraum.

### Haben Sie weitere Rückmeldungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums?

12 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden mehrfach genannt:

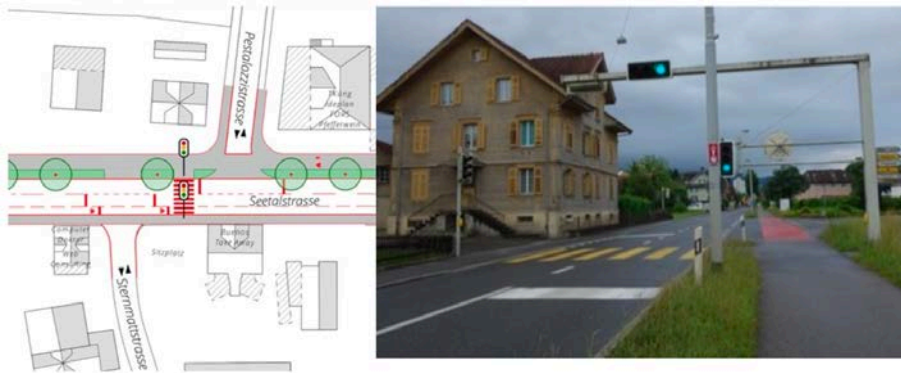
- Der Wunsch nach einer Tempo-30-Zone (Sicherheit und Lärm).
- Der Wunsch nach möglichst vielen Bäumen (Hitzeminderung).
- Der Hinweis, dass entlang der Seetalstrasse keine neuen Begegnungs- und Aufenthaltsräume nötig seien.
- Der Wunsch, dass alles so belassen bleibt, wie bestehend.

### 3.2 Fragen zum Fussverkehr

Im Abschnitt Emmen Unterdorf sollen die Fussgängerstreifen wie bisher mit Mittelschutzinseln ausgestattet werden.

Für den Abschnitt Emmen Dorf wurden für die Ausgestaltung der Strassenquerungen drei Lösungsvarianten als Stossrichtungen untersucht. Im Rahmen dieses Fragebogens wurde die Bevölkerung gebeten, zu den drei Varianten Stellung zu nehmen.

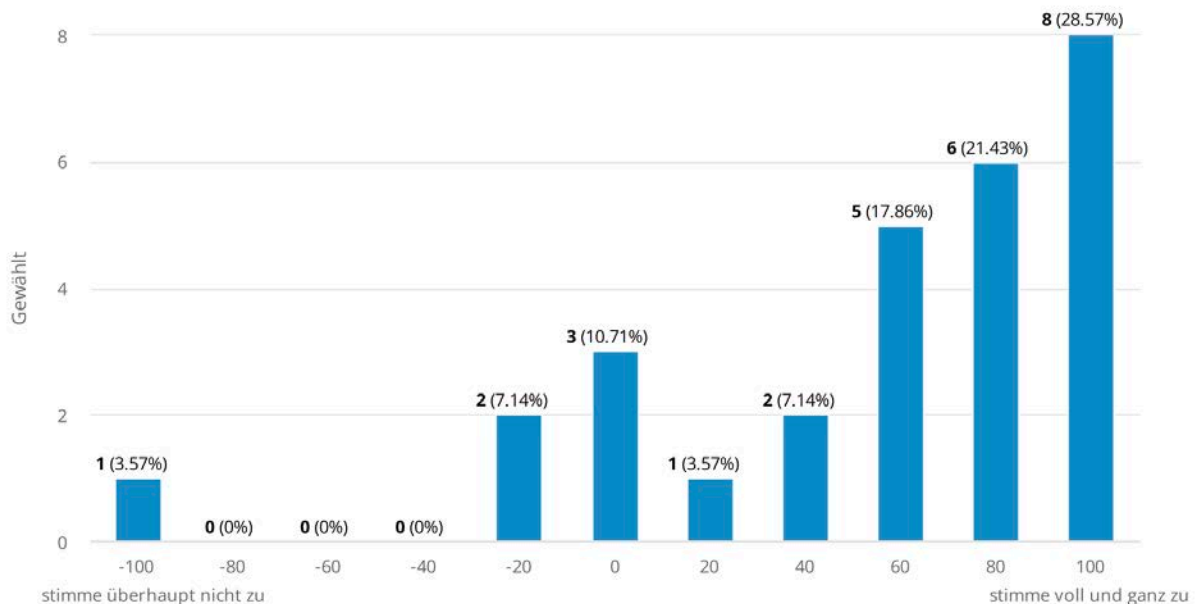
#### Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 1 «Fussgängerstreifen mit Lichtsignal» zustimmen?



##### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + geringer Flächenverbrauch
- teilweise lange Wartezeiten für den Fussverkehr
- Verkehrsfluss wird bei jeder Rotschaltung für längere Zeit gestoppt, führt teilweise zu Staubildung

##### Auswertung:



Von den 28 Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, stimmten ca. 90 % den vom Planungsteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zu.



### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

9 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

- Mehrfach angesprochen wurde die grosse Sicherheit, die eine Lichtsignalanlage den Fussgängern bringt (Kinder, Beeinträchtigte und ältere Menschen).
- Der Vorteil, dass der Verkehrsunterbruch durch das Rotlicht Einbiegenden eine Möglichkeit zum Abbiegen bietet.
- Der Vorteil, dass die Strasse nicht verbreitert werden muss.

Zudem gingen folgende weitere übergeordneten Hinweise und Anregungen ein:

- Die Möglichkeit einer LSA, die für Fussgänger sofort auf Grün schaltet
- Die Möglichkeit, mit einer Busbevorzugungsanlage den Busverkehr zu beschleunigen

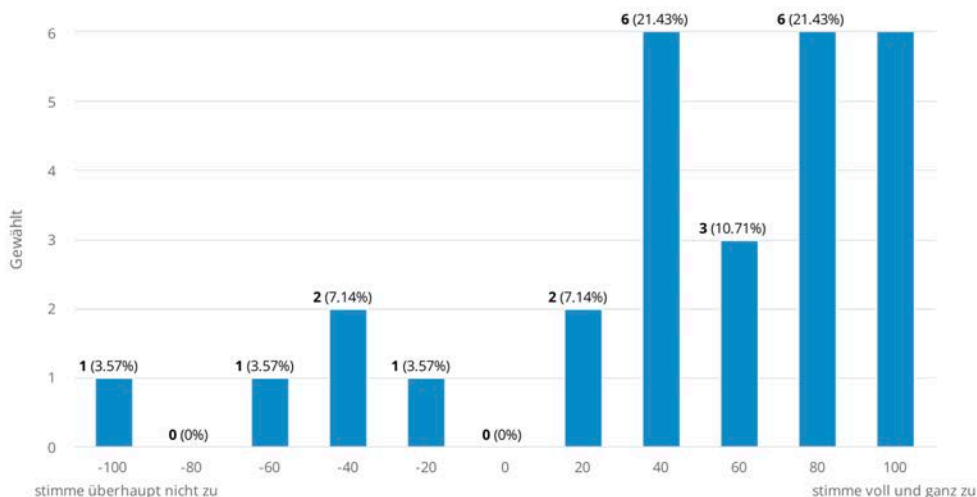
### Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 2 «Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel» zustimmen?



#### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + kürzere Wartezeiten + kürzere Querungsdistanz
- + Verkehrsfluss wird nicht komplett gestoppt
- tangiert punktuell Vorgärten (Landerwerb)
- Bei hohen Frequenzen negative Auswirkungen auf Busbetrieb (lässt sich bei Bedarf zur Fussverkehrs Bündelung jedoch mit Lichtsignalanlage kombinieren)

### Auswertung:



Von den 28 Personen, die sich zu dieser Frage geäussert haben, stimmten ca. 80 % den vom Planungsteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zu.



### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

8 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

- Mehrfach wurden Bedenken hinsichtlich einer im Vergleich zum Ist-Zustand (LSA) verminderten Sicherheit geäußert.
- Der negative Aspekt der damit verbundenen Strassenverbreiterung auf das Ortsbild und die Hitzeentwicklung.

Zudem gingen folgende weitere übergeordneten Hinweise und Anregungen ein:

- Eine zwingende Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 als unterstützende Massnahme.

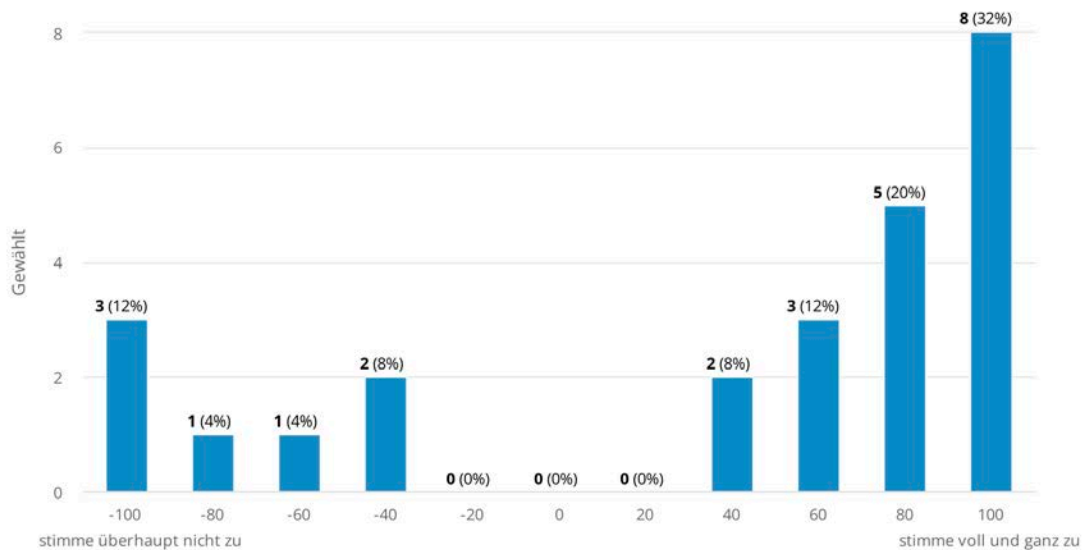
### Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 3 «Fussgängerstreifen über Mehrzweckstreifen» zustimmen?



#### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + ermöglicht flexibles queren
- + kürzere Querungsdistanz
- + Verkehrsfluss wird nicht komplett gestoppt
- + führt zu einem ruhigeren Strassenverlauf («Gestaltungselement»)
- tangiert Vorgärten im gesamten Abschnitt (Landerwerb)

#### Auswertung:



Von den 25 Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, stimmten ca. 70 % den vom Planungsteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zu.

### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

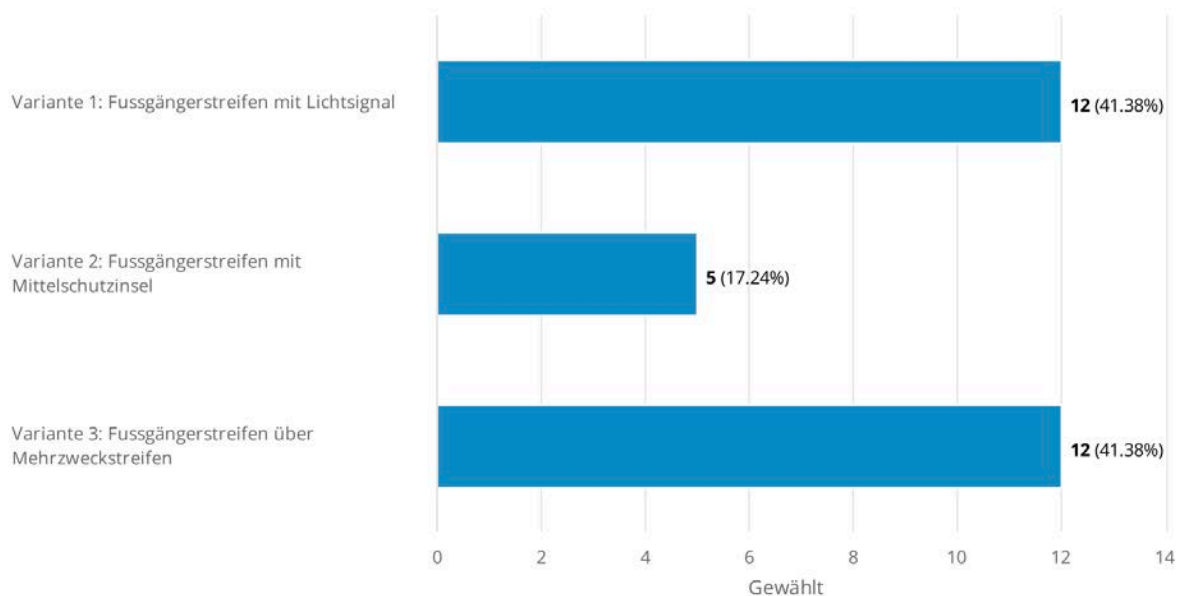
7 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

- Bedenken über die verminderte Sicherheit für Fussgänger insbesondere Schulkinder.
- Negativer Aspekt der Strassenverbreiterung, der die beiden Ortsteile links und rechts der Seestrasse noch stärker trennt als im Bestand.

Zudem gingen folgende weitere übergeordneten Hinweise und Anregungen ein:

- Mehrfach erwähnt wurde die Notwendigkeit einer damit verbundenen Tempo-30-Zone, um die Sicherheit der Fussgänger zu gewährleisten.
- Die Frage nach der Bedeutung des Vorteils «flexibleres Queren». Damit ist gemeint, dass bei sich verändernden Nutzungen/Wegbeziehungen die Querungsmöglichkeiten ohne zusätzliche bauliche Massnahmen flexibler angeordnet (verschoben) werden können, als dies mit punktuellen Mittelschutzinseln der Fall ist.

### Welcher Lösungsansatz steht für Sie im Vordergrund?



Das Umfrageergebnis zeigt, dass zwischen der Variante «Fussgängerstreifen mit Lichtsignal» und der Variante «Mehrzweckstreifen» keine eindeutige Tendenz hinsichtlich eines favorisierten Ansatzes besteht. Beide Varianten werden klar gegenüber der Variante «Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinsel» bevorzugt.

### Haben Sie Bemerkungen zu den drei Varianten?

16 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden mehrfach genannt:

- Der Wunsch nach einer Tempo-30-Zone.
- Die Abneigung gegenüber Lösungen die allfällige Landeinbussen mit sich tragen.
- Das Anliegen, die Sicherheit der Schulkinder angemessen zu berücksichtigen.
- Die Frage nach dem Nutzen des Mehrzweckstreifens.

### 3.3 Fragen zum Veloverkehr

Aus einer breiten Auslegeordnung verschiedener Führungsvarianten für den Veloverkehr resultierten drei Stossrichtungen. Im Rahmen dieses Fragebogens wurde die Bevölkerung gebeten, zu den drei Varianten Stellung zu nehmen.

#### Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 1 «Einseitiger Rad-/Gehweg im Gegenverkehr» zustimmen?

Querschnitt: Rad-/Gehweg im Gegenverkehr

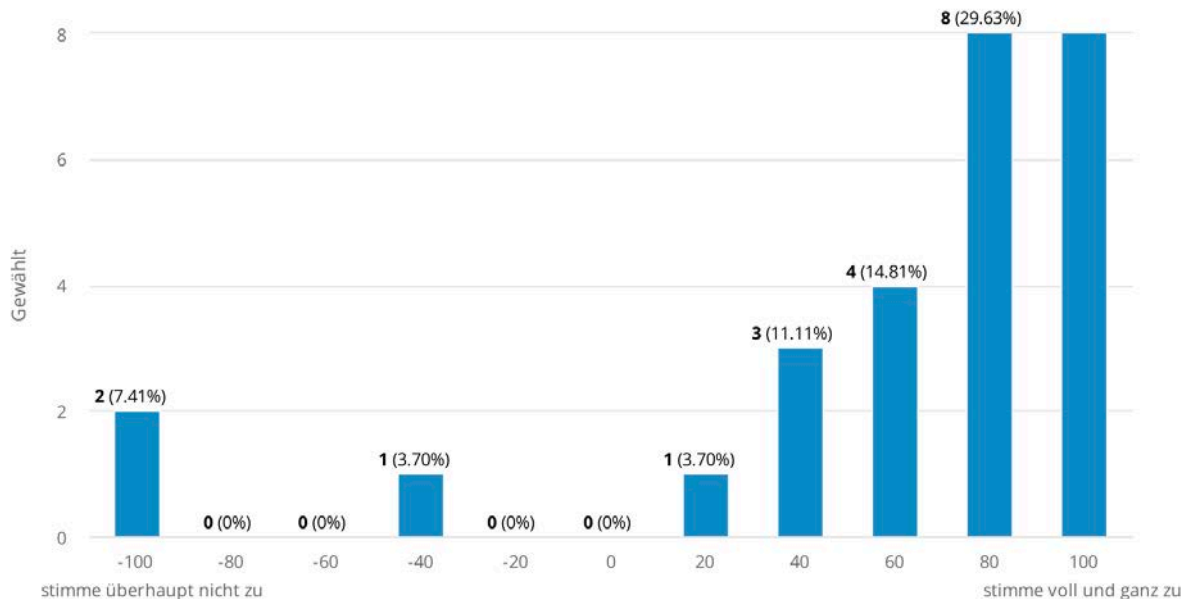
heutige Situation



#### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Strassenraum wird optisch kompakt gehalten
- + erhöhte subjektive Sicherheit durch Abtrennung vom motorisierten Verkehr
- Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umfegfahrten)
- Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen

Auswertung:



Von den 27 Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, stimmten ca. 90 % den vom Planungsteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zu.

#### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

10 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

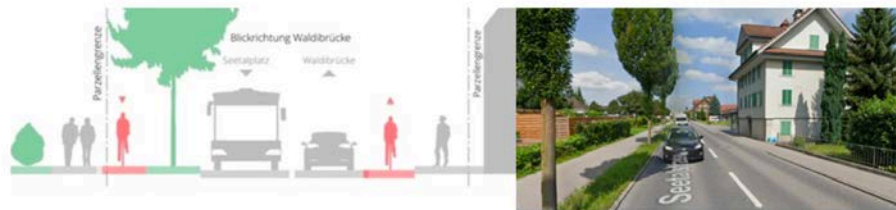
- Mehrfach erwähnt wurde der Vorteil einer klaren Abgrenzung zum motorisierten Verkehr.
- Die Vorteile einer durchgehenden verständlichen Linienführung.
- Der Vorteil, dass Velofahrende nicht durch Stau, Ampeln und den Bus tangiert werden.

- Die Bedenken, dass Autofahrer möglicherweise nicht mit von rechts kommenden Velofahrern rechnen.
- Die Bedenken, dass es möglicherweise einen Konflikt zwischen Fussgängern und Velofahrern geben könnte.

Zudem gingen folgende weitere übergeordneten Hinweise und Anregungen ein:

- Der Wunsch, E-Bikes ans Reussufer umzuleiten.

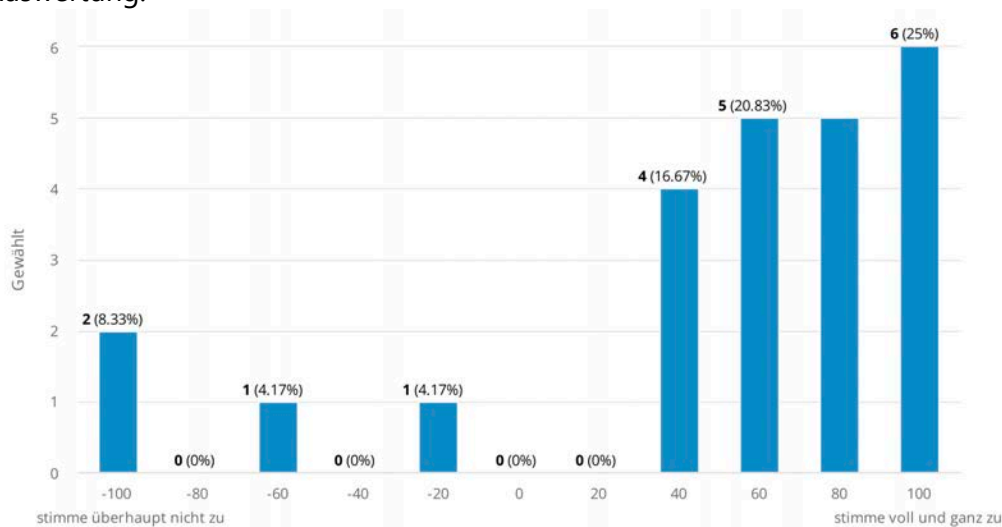
### Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 2 «In Fahrtrichtung Kreisel Waltwil: Velostreifen / in Fahrtrichtung Seetalplatz: Rad-/Gehweg im Einrichtungsverkehr» zustimmen?



#### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen
- Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umwegfahrten)
- optisch breiterer Strassenraum
- Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen

#### Auswertung:



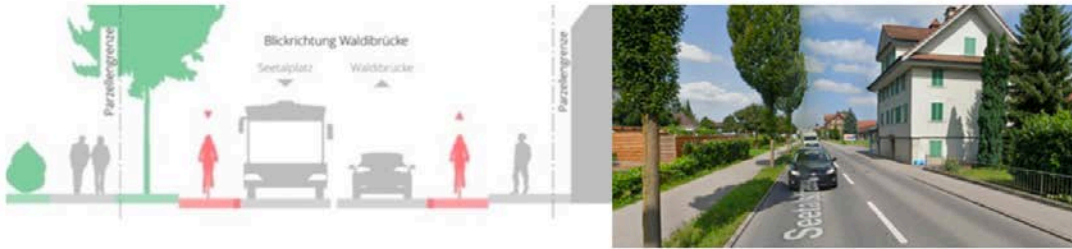
Von den 24 an dieser Umfrage teilnehmenden Personen haben ca. 85 % den vom Planerteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zugestimmt

#### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

12 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

- Bedenken wegen der geringeren Sicherheit gegenüber der vorherigen Variante.
- Der Nachteil, dass Velofahrer am Anfang und Ende der Strecke die Fahrbahn kreuzen müssen, um auf den bestehenden Veloweg zu kommen.
- Der Nachteil, dass Velofahrer bei Stau oder bei einer Bus-Fahrbahnhaltestelle blockiert sind.

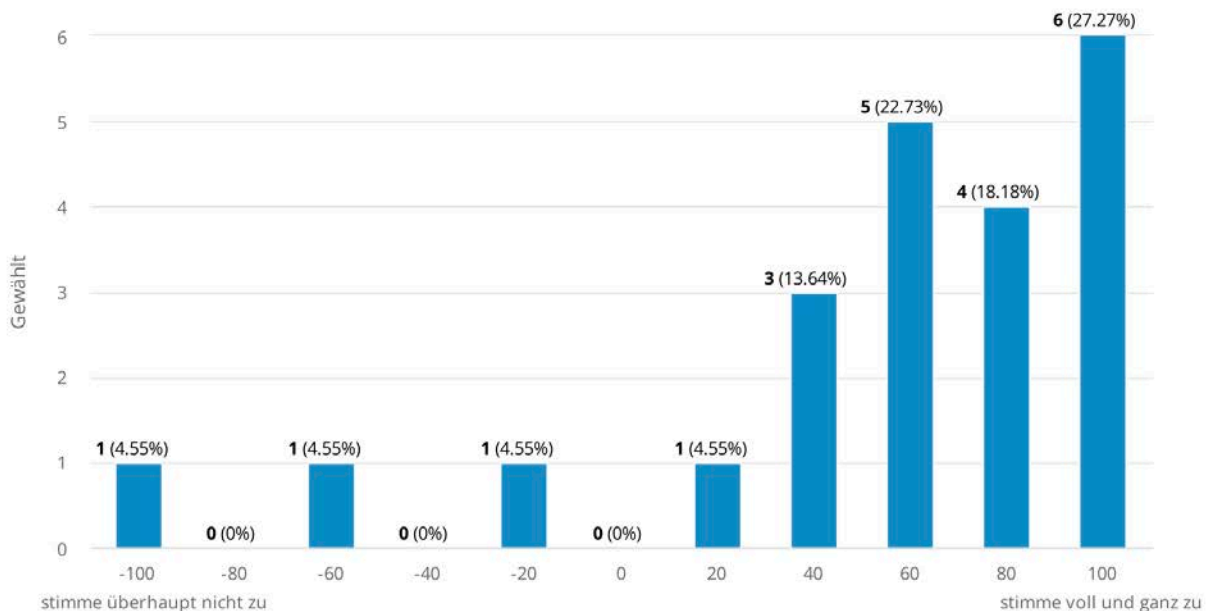
## Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen der Variante 3 «Beidseitiger Velostreifen» zustimmen?



### Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen
- + Direktere Erreichbarkeit der Zielorte beidseits der Strasse (keine Umwegfahrten)
- + Konflikte mit dem Fussverkehr und den seitlich einmündenden Strassen werden reduziert
- optisch breiterer Strassenraum
- geringere subjektive Sicherheit bei hoher Verkehrsbelastung

### Auswertung:



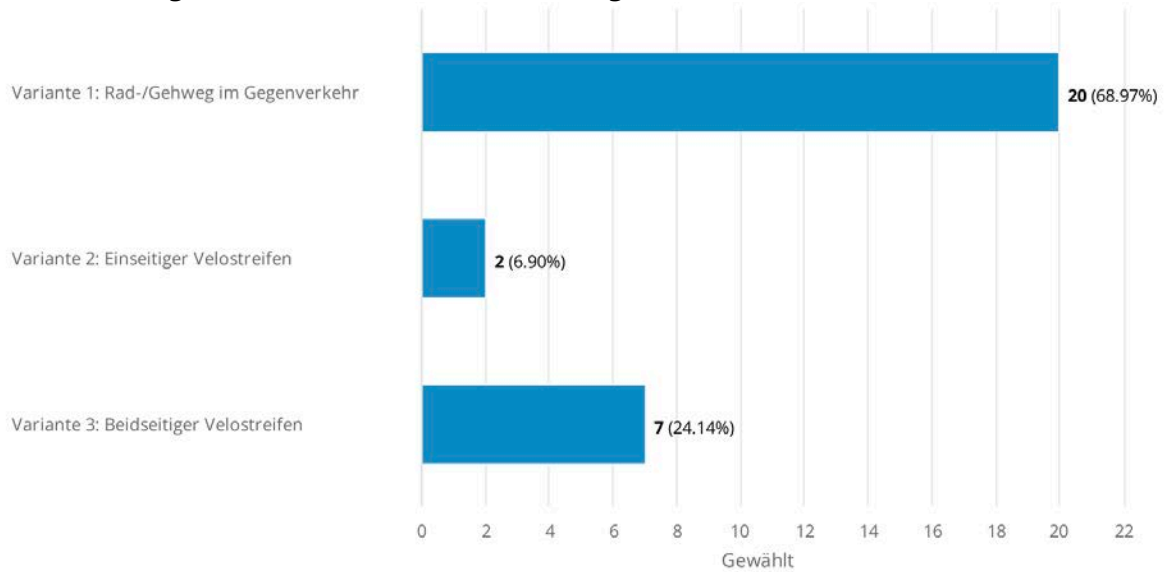
Von den 22 Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, stimmten ca. 85 % den vom Planungsteam eruierten Vor- und Nachteilen grossmehrheitlich zu.

### Welche Vor- und Nachteile fehlen?

10 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden genannt:

- Bedenken wegen der geringeren Sicherheit gegenüber Variante 1.
- Der Hinweis, dass der Fahrfluss des Veloverkehrs bei Stau und bei Bushaltestellen eingeschränkt verlaufen wird.
- Bedenken über ein erhöhtes Unfallrisiko.
- Der Nachteil, dass Velofahrer am Anfang und Ende der Strecke die Fahrbahn kreuzen müssen, um auf den bestehenden Veloweg zu kommen.

## Welcher Lösungsansatz steht für Sie im Vordergrund?



Das Umfrageergebnis zeigt, dass die Variante «Rad-/Gehweg im Gegenverkehr» gegenüber einer Veloführung auf der Strasse bevorzugt wird. Bei einer Veloführung auf der Strasse bestehen aufgrund des Geschwindigkeitsregimes (Tempo 50) und der hohen Verkehrsmengen Bedenken bezüglich der Sicherheit. Diese Themen wurden auch von den Mitgliedern des Echoraums eingebracht. Diese beurteilen aber auch die Lösung des Rad-/Gehweges aufgrund der Konflikte mit den seitlich einmündenden Strassen und der Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr nicht nur positiv.

### Haben sie Bemerkungen zu den drei Varianten?

14 Personen haben die Möglichkeit genutzt, ergänzende Rückmeldungen anzubringen. Die folgenden Themen wurden mehrfach genannt:

- Der oft geäußerte Wunsch nach der Einführung einer Tempo-30-Zone, vor allem wenn Variante 2 oder 3 umgesetzt werden.
- Es wurde mehrfach die Unterstützung für eine Variante mit einer von der Strasse abgetrennten Veloführung ausgesprochen.
- Der Vorschlag, die LKWs über Inwil/Rontalzubringer umzuleiten.
- Es wurde der Wunsch angebracht, alles so zu belassen, wie es ist.
- Der Vorschlag, den Rad-/Gehweg bestehen zu lassen und die Strasse in eine Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen für die schnellen Velofahrenden umzubauen.

## **4 Schlussfolgerungen für die weitere Planung**

Die Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung deckten sich mit den Feedbacks, die bei den Marktständen direkt im Nachgang an die Informationsveranstaltung eingebracht wurden. Sowohl das direkte Gespräch wie auch die mittels Online-Mitwirkung eingebrachten Stellungnahmen zu den Stossrichtungen dienten dem Planungsteam dazu, die Überlegungen hinsichtlich der Variantenbewertung mit den lokalen Bedürfnissen zu spiegeln.

Die durch das Planungsteam eruierten Vor- und Nachteile sind für die Bevölkerung grossmehrheitlich nachvollziehbar. Es zeigt sich aber, dass klare Vorbehalte gegenüber einer Veloführung auf der Strasse bestehen, sofern keine Anpassungen am Geschwindigkeitsregime erfolgt. Dieser Aspekt wird in die Variantenbewertung einfließen. Weiter wurden trotz der anfänglich eingebrachten Defizite (Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr) mehrfach Sympathien mit der heutigen Lösung bekundet. Dies vor allem deshalb, weil die präsentierten Stossrichtungen nicht ohne Landerwerb umgesetzt werden können.

## **5 Ausblick**

Aufbauend auf diesen Rückmeldungen zu den Stossrichtungen hat das Planungsteam die Entwicklung der Lösungsansätze weiter vorangetrieben und einer detaillierte Variantenbewertung unterzogen. Dies wird mit dem Echoraum am 4. März 2024 diskutiert.

Im Anschluss wird die fachliche Begleitgruppe eine Empfehlung für eine weiterzuverfolgende Bestvariante aussprechen. Auf dieser Basis werden im Anschluss Detailfragestellungen, wie die Ausgestaltung der Knoten und Querungsstellen, Möglichkeiten für Platzgestaltungen und die Begrünung (Baumkonzept) wie auch der Umgang mit den angrenzenden Vorzonen vertieft und wiederum mit dem Echoraum diskutiert.

Weiter ist vorgesehen, dass die direkt betroffenen Grundeigentümer im Herbst 2024 zu einer Informationsveranstaltung eingeladen werden.

Die fertig gestellte Bestvariante wird der Bevölkerung an einer dritten Informationsveranstaltung vorgestellt. Diese findet voraussichtlich im 1. Quartal 2025 statt.