



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 2. Mai 2007 (StB 393)

B+A 21/2007

Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi

Planungsbericht

- Taxi-Vorfahrt für die Heilpädagogische Schule
- Parkplätze für Lehrpersonen

Vom Grossen Stadtrat zustimmend
zur Kenntnis genommen
am 28. Juni 2007

Bezug zur Gesamtplanung 2007–2011

Leitsatz C:	Luzern fördert das Zusammenleben aller.
Stossrichtung C3:	Die Stadt fördert ein gutes Bildungs-, Kultur- und Sportangebot.
Fünffjahresziel C3.1:	Die Volksschule der Stadt Luzern trägt laufend den gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung. Die entsprechenden Projekte werden weiterentwickelt, ausgewertet, und die Folgeschritte für eine qualitativ fortschrittliche Volksschule sind eingeleitet.
Fünffjahresziel C3.3:	Die Schulanlagen der Volksschule werden durch gezielte Erneuerungen und Ergänzungen auf einen zeitgemässen, den modernen Lernmethoden angepassten Stand gebracht und werden mit gutem Unterhalt auf dem erreichten Niveau gehalten.
Projektplan:	I21721

Übersicht

Auf dem Areal der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi werden für den Schulbetrieb insgesamt 14 Autoparkplätze und für den Zubringerdienst von Schülerinnen und Schülern der Heilpädagogischen Schule (HPS) eine geschützte Taxi-Vorfahrt benötigt.

Gegen die vom Stadtrat zur Ausführung vorgesehene Lösung wurde mit einer überwiesenen Volksmotion „Für die Erhaltung der Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi“ (Volksmotion 158 vom 7. Juli 2006) opponiert. Mit dieser wurde der Stadtrat aufgefordert, dem Parlament einen Planungsbericht mit einem Verkehrskonzept für die Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi vorzulegen. Das Verkehrskonzept soll aufzeigen, wie die Parkierung und die Zufahrt für die HPS gelöst und gleichzeitig die Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi erhalten werden kann.

Der Stadtrat stellt mit diesem Bericht und Antrag ein Verkehrskonzept, die Ergebnisse der untersuchten organisatorisch-betrieblichen Massnahmen und neue Lösungen mit baulichen Massnahmen vor.

Von allen geprüften Möglichkeiten vermag die Variante 10 mit ihren baulichen Massnahmen als einzige den schulbetrieblichen sowie den sicherheits- und verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen und gleichzeitig das Anliegen der Motionäre zu erfüllen, die Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi zu erhalten. Die Variante 10 basiert auf einer räumlichen Entflechtung der Taxi-Vorfahrt und der Lehrpersonenparkplätze. Allerdings

kommen zu den 0,3 Mio. Franken, welche die ursprünglich vom Stadtrat vorgesehene Lösung (Variante 6) gekostet hätte, weitere 0,19 Mio. Franken dazu, sodass der im B+A 1/2004 vom 21. Januar 2004: „Sanierung Schulhaus und Turnhalle Dula, Neubau Doppeltturnhalle Säli, Bauliche Anpassungen in den Schulhäusern Pestalozzi und Säli, Baukredit“ veranschlagte Kredit infolge dieser baulichen Massnahmen um 0,49 Mio. Franken überschritten werden wird.

Um dem Anliegen der Motionäre gerecht zu werden, ist der Stadtrat bereit, die um 0,19 Mio. Franken teurere Variante 10 zu realisieren. Die Schule als Nutzerin bevorzugt nach wie vor die für sie bessere Variante 6, kann sich mit der Variante 10 aber ebenfalls abfinden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
2 Bedarf	6
2.1 Taxi-Vorfahrt für Kinder der Heilpädagogischen Schule	6
2.2 Parkplatzbedarf	7
3 Neues Verkehrskonzept	7
3.1 Realisierung von privaten Parkplätzen auf öffentlichem Grund	7
3.2 Änderungen des Verkehrsregimes	8
3.2.1 Platzbedarf für Parkplätze und Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer	8
4 Geprüfte Varianten im Sinne der überwiesenen Volksmotion 158	11
4.1 Die geprüften organisatorisch-betrieblichen Massnahmen	11
4.1.1 Miete der zehn Parkplätze im Parkhaus Kesselturm	11
4.1.2 Anwohner-Parkkarten oder Tagesparkkarten für Lehrpersonen	11
4.2 Variante 10	12
5 Vergleich der Varianten 6 und 10	14
6 Antwort auf die Volksmotion 158	15
7 Weiteres Vorgehen	15
8 Antrag	16
9 Anhang	18
9.1 Lösungsvorschläge verbunden mit baulichen Massnahmen	18
9.1.1 Varianten 1–4, ohne Parkplätze	18
9.1.2 Varianten 5–7, mit Parkplätzen	20
9.2 Lösungsvorschläge im Sinne der überwiesenen Volksmotion 158	22
9.2.1 Varianten 8–11	22
9.3 Vergleich der Lösungen mit baulichen Massnahmen	27

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

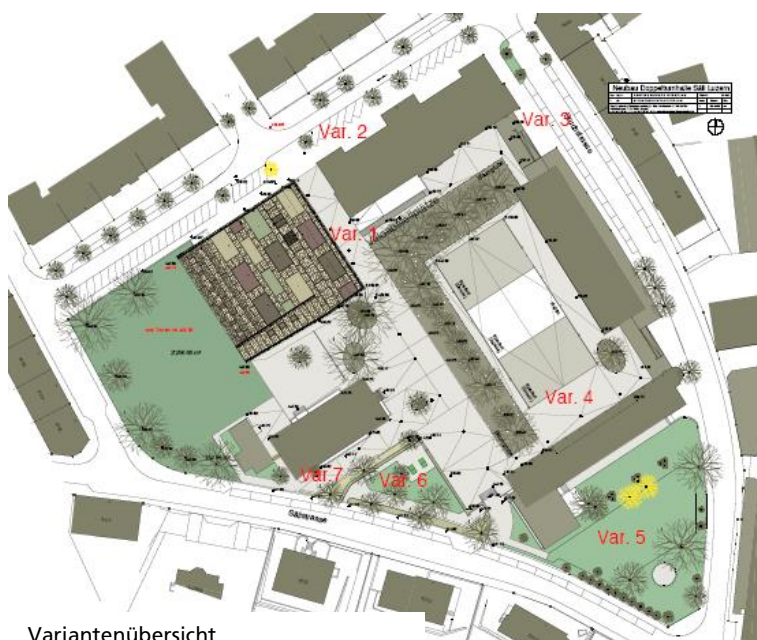
1 Ausgangslage

Auf dem Areal der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi, auf welchem seit dem Sommer 2006 auch die neue Doppelturnhalle Säli in Betrieb ist, werden für den Schulbetrieb insgesamt 14 Autoparkplätze für Lehrpersonen und eine geschützte Taxi-Vorfahrt für den Zubringerdienst von Schülerinnen und Schülern der im Schulhaus Dula untergebrachten Heilpädagogischen Schule (HPS) benötigt.

Die gesetzlichen Grundlagen (Gefährdung von Fussgängern auf dem Trottoir, nutzungsbezogene Parkplätze müssen auf dem eigenen Grundstück erstellt werden), die das zum Zeitpunkt der Projektierung geplante Parkierungskonzept nicht zulassen, sowie die Erfahrungen mit dem Zubringerdienst im HPS-Teilzentrum Würzenbach erforderten eine grundsätzliche Überarbeitung des Zubringer- und Parkierungskonzepts.

Dieses sieht vor, zehn neue Autoparkplätze im Bereich der Taxi-Vorfahrt, zwei an der Bruchstrasse (von den heute bestehenden vier Plätzen müssen zwei aufgehoben werden, weil sie den öffentlichen Grund tangieren) und zwei bei der Schulmaterialzentrale beim Schulhaus Säli zu realisieren. Damit können die notwendigen 14 Parkplätze angeboten werden.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitarbeitenden folgender städtischer Dienstabteilungen: Verkehrstechnik (SID), Verkehrsplanung (TBA), Stadtgärtnerei (TBA), Kultur und Sport (KUS), Kinder Jugend Familie (SOD) sowie Mitarbeitenden der Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen und der kantonalen Denkmalpflege, ausserdem den Schulleitungen Dula (HPS), Säli, Pestalozzi, dem Präsidenten des Quartiervereins, den Architekten sowie den Projektleitern der Bildungs- und der Baudirektion, hat verschiedene Varianten geprüft.



Variantenübersicht

Die Arbeitsgruppe hat die Vor- und Nachteile abgewogen und die einzelnen Interessen gewichtet. Sie kam damals zum Schluss, dass die Variante 6 mit ihren baulichen Massnahmen als einzige den schulbetrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen genügt.

Die Arbeitsgruppe hat die Vor- und Nachteile abgewogen und die einzelnen Interessen gewichtet. Sie kam damals zum Schluss, dass die Variante 6 mit ihren baulichen Massnahmen als einzige den schulbetrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen genügt.

Bereits im Zusammenhang mit dem notwendigen Baubewilligungsverfahren sind zwei öffentlich-rechtliche, in den Rügepunkten nahezu identische Einsprachen gegen die Realisierung der Taxi-Vorfahrt und der an dieser Stelle geplanten zehn Autoparkplätze eingereicht worden. Beide Einsprachen wurden am 28. Juni 2006 vom Stadtrat abgewiesen. Gegen den Entscheid des Stadtrates wurde keine Beschwerde eingereicht.

Zeitgleich zum Baubewilligungsverfahren reichten Beat Züsli namens der SP-Fraktion und Christa Stocker Odermatt namens der GB/JG-Fraktion am 9. Mai 2006 ein dringliches Postulat ein. Darin wurde der Stadtrat aufgefordert, andere Lösungen für die Parkierung und die Taxi-Vorfahrt zu suchen, welche die Erhaltung der Spiel- und Grünflächen an der Sälistrasse ermöglichen.

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme die Gründe zur Wahl der Variante 6 erläutert und das Postulat am 7. Juni 2006 abgelehnt. Am 8. Juni 2006 votierten im Grossen Stadtrat 20 Ratsmitglieder für, 22 gegen die Überweisung des dringlichen Postulats 139 an den Stadtrat.

Daraufhin reichten am 7. Juli 2006 knapp 600 Stimmberechtigte eine Volksmotion „Für die Erhaltung der Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi“ ein.

Der Stadtrat hat in seiner Stellungnahme die Gründe zur Wahl der Variante 6 erneut dargelegt und die Volksmotion 158 am 20. September 2006 abgelehnt. Am 14. Dezember 2006 überwies der Grosse Stadtrat mit 22 zu 21 Stimmen die Volksmotion an den Stadtrat.

Der Stadtrat ist somit aufgefordert, dem Parlament einen Planungsbericht mit einem Verkehrskonzept für die Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi vorzulegen. Das Verkehrskonzept soll aufzeigen, wie die Parkierung und die Zufahrt für die HPS gelöst und gleichzeitig die Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi erhalten werden kann.

2 Bedarf

2.1 Taxi-Vorfahrt für Kinder der Heilpädagogischen Schule

Die 40 bis 50 Schülerinnen und Schüler der Heilpädagogischen Schule treffen morgens innerhalb von 5 bis 10 Minuten mit insgesamt 8–12 Taxis bei der Schule ein, woraus sich die vorgesehene Grösse der Taxi-Vorfahrt ergibt. Je zwei Kinder werden gemeinsam von einer Lehrperson/Klassenassistentin von der Taxi-Vorfahrt ins Schulhaus geführt. Am Nachmittag nach der Schule erfolgt dies in umgekehrter Richtung.

Die Begleitung der Kinder von der „Taxi-Haltestelle“ bis zum Schulhauseingang ist für die Verantwortlichen sehr aufwendig. Die Distanz sollte deshalb möglichst kurz sein. Der Weg muss behindertengerecht sein.

2.2 Parkplatzbedarf

Vor Beginn der Bauarbeiten standen auf dem Schulareal Dula/Säli/Pestalozzi insgesamt 22 Parkplätze für Lehrpersonen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Doppelturnhalle Säli entfielen in diesem Bereich zwölf Parkplätze. Im ganzen Schulareal sind 24 Primarschulklassen, zwei Kindergärten, acht Klassen der Heilpädagogischen Schule, acht Musikschulzimmer, ein Kinderhort, eine Ludothek, der Hauswart und die Schulmaterialverwaltung untergebracht. Auf Grund der Anzahl Klassenzimmer und der Grösse der Turnhallenflächen sind gemäss Parkplatzreglement minimal 12, maximal 44 Parkplätze erforderlich bzw. zulässig. Von den 115 Lehrpersonen arbeitet mehr als die Hälfte als Fachlehrperson. Einige sind an verschiedenen Schulen angestellt oder in verschiedenen Schulhäusern tätig. Stundenplantechnisch ist es nicht möglich, jeden Schulhauswechsel mit einer Zwischenstunde zu koppeln, sodass einige Fachlehrpersonen an verschiedenen Tagen auf das Auto und damit einen Parkplatz angewiesen sind. Abklärungen mit der Schulleitung haben ergeben, dass unter Einbezug aller Nutzenden ein Minimum von 14 Parkplätzen erforderlich ist.

3 Neues Verkehrskonzept

Eine Realisierung der für den Schulbetrieb notwendigen Parkplätze ausserhalb der Schulanlage bedingt, dass an der Säli- oder an der Bruchstrasse eine Änderung am bestehenden Verkehrsregime vorgenommen und dass öffentlicher Grund für eine private Parkplatznutzung entwidmet wird. Im vorliegenden Fall handelt es sich um zehn Parkplätze, da je zwei Parkplätze wie bisher entlang der Bruchstrasse und vor der Schulmaterialzentrale zur Verfügung stehen.

3.1 Realisierung von privaten Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Insbesondere die elf Parkplätze an der Pilatusstrasse beim Eingang zum Säli-Schulhaus würden sich für eine solche Lösung auf den ersten Blick anbieten. Hier wäre kein neues Verkehrskonzept notwendig. Es müsste jedoch öffentlicher Grund für eine private Parkplatznutzung entwidmet werden. Neben den Investitionskosten von rund Fr. 60'000.– (die Parkplätze müssten für die entsprechenden Nutzenden gesichert werden) sprechen jedoch die nachfolgenden Punkte gegen diese Lösung:

Auf Grund der bereits heute starken Belegung der in der „Blauen Zone mit Anwohnerbevorzugung“ liegenden Parkplätze durch Anwohnerinnen und Anwohner wird dieser Idee seitens des Quartiervereins und der Stadtpolizei opponiert. Auch die Baudirektion wendet sich aus präjudiziellen Gründen grundsätzlich gegen eine Entwidmung des öffentlichen Grundes zur Realisierung von privaten Parkplätzen. Von privaten Bauherrschaften verlangt die Stadt, dass

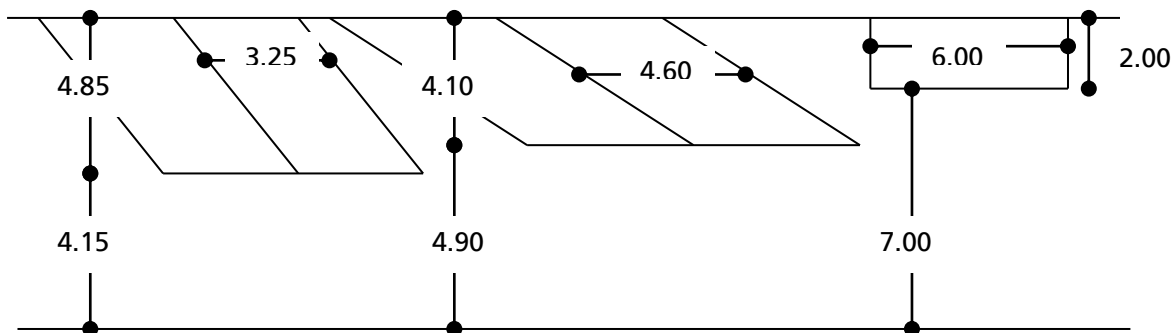
die Bedürfnisse zur Ver- und Entsorgung ihrer Liegenschaft innerhalb des Baugrundstückes zu erfolgen hat. Die öffentliche Hand sollte sich selbst keine Ausnahme bewilligen.

3.2 Änderungen des Verkehrsregimes

Trotz der erwähnten grundsätzlichen und klaren Haltung des Stadtrates bezüglich der Realisierung von privaten Parkplätzen auf öffentlichem Grund hat der Stadtrat auf Grund der überwiesenen Volksmotion Verkehrskonzepte geprüft.

3.2.1 Platzbedarf für Parkplätze und Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden

Durch die Einführung eines Einbahnstrassenregimes an der Sälistrasse könnten die heute längs angeordneten Parkplätze in Schrägparkplätze ummarkiert werden. Auf den ersten Blick könnte man meinen, dass sich dadurch die Parkplatzzahl wesentlich vergrössern liesse, wodurch sich die Lehrpersonenparkplätze auf dem öffentlichen Grund erstellen liessen.



Aus der obigen Skizze wird ersichtlich, dass auch Schrägparkplätze einen erheblichen Platzbedarf haben. Es können auf der zur Verfügung stehenden Länge von etwa 120 m die folgende Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung gestellt werden:

Längsparkplätze	20 PP
Schrägparkplätze 45°	32 PP
Schrägparkplätze 30°	25 PP

Die eher klein anmutende Zahl der resultierenden Parkplätze bei einer schrägen Anordnung ergibt sich aus den grösseren Abständen zwischen den Ausfahrten und dem jeweils ersten Parkfeld infolge der einzuhaltenden Sichtweiten.

Infolge der relativ geringen verbleibenden Strassenbreite von nur wenig mehr als 4,0 m (bei 45°-Parkplätzen) könnte die Einbahnstrasse für den Veloverkehr in der Gegenrichtung nicht freigegeben werden. Diese Lösung ist für das Bruchquartier und insbesondere im Nahbereich eines Schulhauses nicht akzeptabel, sodass lediglich die Variante mit einer Schrägparkierung

Wird die Sälistrasse als Einbahnstrasse in Fahrtrichtung von West nach Ost betrieben, so ist die Einfahrt ins Quartier nur noch über die obere Pilatusstrasse und die Steinhofstrasse möglich. Erschwerend kommt der Umstand hinzu, dass die Zufahrt über die obere Pilatusstrasse von der Obergrundstrasse her nicht möglich ist (keine Linksabbiegemöglichkeit am Pilatusplatz). Wird die Sälistrasse als Einbahnstrasse in Fahrtrichtung von Ost nach West betrieben, so kann die Ausfahrt aus dem Quartier über die Steinhofstrasse oder die Kasimir-Pfyffer-Strasse erfolgen, was je nach Ausgangspunkt einen erheblichen Umweg und zudem eine zusätzliche Belastung des heute schon stark belasteten Verkehrsknotens Pilatusplatz bedeutet.

Der resultierende Umweg beträgt 400 bis 1'000 m. Bezogen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr an der Sälistrasse von etwa 1'800 Fahrzeugen ergibt sich eine zusätzliche Verkehrsleistung von 260'000 bis 650'000 km/Jahr, was auch eine nicht unbedeutende zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung für das Quartier mit sich bringt.

Abgesehen von diesen Umwegfahrten spricht auch die bei einer Schrägparkierung schlechtere Sicht aus den parkierten Fahrzeugen auf herannahende Fahrzeuge gegen diese Anordnung der Parkplätze. Insbesondere im Bereich eines Schulhauses, welches von Schülerinnen und Schülern auch mit dem Velo angefahren wird, ist der Sicherheit die nötige Beachtung zu schenken.

Einbahnstrassen verleiten die Verkehrsteilnehmenden in der Regel zu höheren Fahrgeschwindigkeiten. Auch dieser Umstand ist im Bereich eines Schulhauses natürlich unerwünscht.

Die für die Sälistrasse gemachten Ausführungen betreffend Einführung einer Einbahnstrasse gelten analog auch für die Bruchstrasse. Diese weist in dem zu betrachtenden Teil des Schulhauses die gleiche Strassenbreite auf. Da die Bruchstrasse als Parallelstrasse zum Hirschengraben und zur Obergrundstrasse eine wichtige Veloachse ist, ist auf Grund der Gefährdung der Velofahrenden durch Schrägparkplätze von dieser Lösung abzusehen.

Der Verkehr würde durch die Einbahnregelung auf der Bruchstrasse, welche die Funktion einer Sammelstrasse hat, durch reine Erschliessungsstrassen und vorbei an heute ruhigen Wohnlagen geleitet. Hinzu kommt, dass auch die Erreichbarkeit der Betriebe und Ladengeschäfte an der Bruchstrasse eingeschränkt würde. Die Bruchstrasse wird zudem bei Veranstaltungen (z. B. Fasnachtsumzug) oder Baustellen (z. B. Leitungsbauten) auf der Hauptachse Obergrundstrasse als Umfahrroute gebraucht, was sich mit der Einbahnlösung ebenfalls nicht vereinbaren lässt.

Fazit:

Nicht allein wegen seiner grundsätzlichen und klaren Haltung bezüglich der Realisierung von privaten Parkplätzen auf öffentlichem Grund, sondern auch auf Grund der genannten Nachteile ist aus Sicht des Stadtrates auf die Einführung eines Einbahnstrassenregimes an der Sälistrasse und an der Bruchstrasse zu verzichten.

4 Geprüfte Varianten im Sinne der überwiesenen Volksmotion 158

Der Stadtrat hat im Sinne der überwiesenen Volksmotion weitere bauliche Möglichkeiten sowie einige organisatorisch-betriebliche Massnahmen geprüft.

Nachfolgend sind alle geprüften organisatorisch-betrieblichen Massnahmen und die Variante 10 erwähnt. Letztere vermag als einzige der neuen Lösungen mit baulichen Massnahmen den schulbetrieblichen sowie den verkehrs- und sicherheitstechnischen Anforderungen zu genügen und gleichzeitig das Anliegen der Motionäre zu erfüllen, die Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi zu erhalten.

Alle weiteren untersuchten Varianten sind im Anhang aufgeführt.

4.1 Die geprüften organisatorisch-betrieblichen Massnahmen

4.1.1 Miete der zehn Parkplätze im Parkhaus Kesselturm

Im Parkhaus Kesselturm, das am nächsten zur Schulanlage liegt, könnten zehn Dauerparkplätze gemietet werden. Die jährlichen Kosten für zehn Dauerparkplätze belaufen sich auf Fr. 38'400.–.

Das Parkhaus ist von der Schulanlage je nach Schulhaus zwischen 400 und 550 m entfernt und ist bei guten Verhältnissen in 5–7 Minuten (je nach Schulhaus und Stand der Lichtsignale) erreichbar. Ein Wechsel in ein anderes Schulhaus (z. B. Maihof) ist während der grossen Pause von 20 Minuten zeitlich knapp.

Wegen der relativ grossen Entfernung können diese Parkplätze nicht als Umschlagplätze genutzt werden. Es ist jedoch häufig der Fall, dass vor allem Fachlehrpersonen in der Schule benötigtes Material mit dem Privatauto zubringen müssen. Gehbehinderten Lehrpersonen ist die relativ grosse Distanz nicht zumutbar.

Aus schulbetrieblicher Sicht ist diese Lösung ungeeignet.

4.1.2 Anwohner-Parkkarten oder Tagesparkkarten für Lehrpersonen

Anwohner-Parkkarten für die blaue Zone werden nur an Anwohnende gegen eine Gebühr von Fr. 50.– pro Monat und Kennzeichen abgegeben. Tagesparkkarten sind kennzeichengebunden und kosten Fr. 10.– je Tag. Es sind Blöcke à 50 Tageskarten erhältlich. Die Kosten für täglich zehn Tageskarten während der Schulzeit belaufen sich auf Fr. 19'250.–.

Freie Blaue-Zone-Parkplätze sind im Bruchquartier sehr selten. Bis ein solcher in nützlicher Entfernung zum Schulhaus gefunden ist, kann bis zu einer halben Stunde vergehen. Eine solche Lösung ist für den Schulbetrieb völlig ungeeignet und würde zudem zehn öffentliche Parkplätze beanspruchen.

4.2 Variante 10

Alle neu erarbeiteten Varianten wurden mit den Schulleitungen von HPS und Primarschule, der Verkehrsplanung, der Umweltschutzstelle, der Denkmalpflege und dem Präsidenten des Quartiersvereins besprochen.

Die Variante 10 basiert auf einer Entflechtung der Taxi-Vorfahrt und der Lehrpersonenparkplätze. Aus den Diskussionen im Parlament und mit den Motionären ist zu entnehmen, dass die ursprünglich vorgeschlagene Variante 6 für die Taxi-Vorfahrt mit ihrer Nähe zum Schulhaus-Eingang der HPS unbestritten ist bzw. akzeptiert werden kann.

Variante 10



Die Variante 10 weist folgende Merkmale auf:

- Die zehn Lehrpersonenparkplätze belegen die durch den Rückbau des Garderobenbaus mögliche, jedoch relativ schattige Grünfläche westlich des Pestalozzi-Schulhauses fast vollständig.
- Die Zufahrt zu den Parkplätzen und die Wegfahrt erfolgt vorwärts und auf Grund der Übersichtlichkeit relativ sicher.
- Bei der Realisierung der Variante 10 entfallen vier öffentliche Parkplätze bei der Taxi-Vorfahrt. Die drei öffentlichen Parkplätze, die für die Zufahrt zu den Lehrpersonenparkplätzen entfallen, werden bei diesen ergänzt und somit ersetzt.
- Die Lage der Parkplätze bedingt das Fällen einer Blutpflaume, einer mächtigen, alten und erhaltenswerten Linde (Stammumfang > 200 cm) sowie einer Linde mit einem Stammumfang von etwa 80 cm. Auf Grund der Anordnung der Parkplätze kann die vorgesehene Ersatzpflanzung in den Rhythmus der bestehenden Baumreihe integriert werden.
- Die Entsorgungs-Sammelstelle wird nicht angetastet.

- Die Öffnung des Zauns auf einer Länge von rund 6 m wird von der Denkmalpflege akzeptiert.
- Die finanziellen Aufwendungen für die baulichen Massnahmen für die Variante 10 betragen zirka Fr. 154'000.–. Die Mehraufwendungen gegenüber dem B+A 1/2004 belaufen sich somit auf Fr. 454'000.–.
- Der Ersatz der drei öffentlichen Parkplätze löst zusätzliche Mehrkosten in der Grössenordnung von Fr. 40'000.– aus (Mehrfläche und bauliche Massnahmen zur Sicherung der Lehrpersonenparkplätze).

5 Vergleich der Varianten 6 und 10

Die Schule bevorzugt nach wie vor die Realisierung der Variante 6 und bedauert, dass bei der Variante 10 die mit dem Rückbau des Garderobenanbaus entstehende Fläche (z. B. für einen Schulgarten nutzbar) verloren geht.

Beurteilungskriterien	Variante	
	6	10
Gebrauchstauglichkeit für die Primarschule	Sehr gut	Gut
Gebrauchstauglichkeit für die Heilpädagogische Schule	Sehr gut	Sehr gut
Funktionalität der Taxi-Vorfahrt	Sehr gut	Sehr gut
Personensicherheit bei der Zu- und Wegfahrt	Gut	Gut
Nutzung der Parkplätze ausserhalb der Unterrichtszeit	Nicht vorgesehen	Möglich durch berechtigte Personen
Zusätzliche Kosten zum B+A 1/2004	Fr. 300'000.–	Fr. 454'000.– (plus Fr. 40'000.– für Kompensation der 3 öffentl. Parkplätze)
Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze	10	10 (plus 3 öffentliche infolge Kompensation)
Anzahl der zu ersetzenden Bäume	6	6
Wegfallende Parkplätze auf öffentlichem Grund	4	4
Akzeptanz durch die Denkmalpflege	Ja	Ja
Ausführungstermin	Taxi-Vorfahrt: Sommer 2008 Parkplätze: Sommer 2008	Taxi-Vorfahrt: Sommer 2008 Parkplätze: Sommer 2009
Baubewilligung	Vorhanden	Erforderlich

6 Antwort auf die Volksmotion 158

Mit der dargestellten Verkehrsführung, den geprüften organisatorisch-betrieblichen Massnahmen und der skizzierten Variante 10 zeigt der Stadtrat auf, wie die Parkierung und die Zufahrt für die HPS gelöst und gleichzeitig die Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi erhalten werden kann.

Mit einer Änderung des Verkehrsregimes oder der Realisierung von organisatorisch-betrieblichen Massnahmen können die Lehrpersonenparkplätze nicht zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht des Stadtrates sind

- die Miete von zehn Parkplätzen im Parkhaus Kesselturm,
 - die Abgabe von Parkkarten für die „blaue Zone“ und
 - die Nutzung von öffentlichem Grund, teilweise in Kombination mit der Einführung eines Einbahnstrassenregimes an der Sälistrasse,
- untaugliche Mittel, um die notwendigen Parkplätze für Lehrpersonen zu realisieren.

Um dem Anliegen der Motionäre trotzdem gerecht zu werden, ist der Stadtrat bereit, entgegen finanzpolitischen Überlegungen die Variante 10 ausführen zu lassen.

Die Variante 10 sieht eine Entflechtung der Taxi-Vorfahrt und der Parkplätze für die Lehrpersonen vor und kostet gegenüber der Variante 6 pro Parkplatz rund Fr. 19'000.– mehr.

Als Folge dieser Entflechtung kann eine Grünfläche, die durch den Rückbau des Garderobengebäudes der Turnhalle Pestalozzi entstehen würde, nicht realisiert werden. Die Schule als Nutzerin bevorzugt deshalb nach wie vor die für sie bessere Variante 6, kann sich mit der Variante 10 aber ebenfalls abfinden.

Die Volksmotion 158 vom 7. Juli 2006 „Für die Erhaltung der Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi“ ist als erledigt abzuschreiben.

7 Weiteres Vorgehen

Vorausgesetzt, dass der Grosse Stadtrat vom vorliegenden Planungsbericht in zustimmendem Sinne Kenntnis nimmt, wird die Taxi-Vorfahrt für die HPS im Laufe des Sommers 2008, nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Turnhalle Dula, erstellt. Die Parkplätze werden im Laufe des Sommers 2009 nach Beendigung der Umbauarbeiten am Schulhaus Pestalozzi ausgeführt.

Für den Fall, dass der Grosse Stadtrat vom vorliegenden Planungsbericht in ablehnendem Sinne Kenntnis nähme, würde der Stadtrat aus schulbetrieblichen Gründen im Laufe des Sommers 2008 die Variante 6 realisieren.

8 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- vom Planungsbericht für die Taxi-Vorfahrt für Schülerinnen und Schüler der Heilpädagogischen Schule und die Parkplätze für Lehrpersonen der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen,
- die Volksmotion 158 vom 7. Juli 2006 „Für die Erhaltung der Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi“ als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 2. Mai 2007

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 21 vom 2. Mai 2007 betreffend

Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi

Planungsbericht

- **Taxi-Vorfahrt für die Heilpädagogische Schule**
- **Parkplätze für Lehrpersonen,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Planungsbericht für die Taxi-Vorfahrt für Schülerinnen und Schüler der Heilpädagogischen Schule und die Parkplätze für Lehrpersonen der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
- II. Die Volksmotion 158 vom 7. Juli 2006 „Für die Erhaltung der Spiel- und Grünfläche bei der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi“ wird als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 28. Juni 2007

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Cony Grünenfelder
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber



9 Anhang

9.1 Lösungsvorschläge verbunden mit baulichen Massnahmen

Im Rahmen der Überarbeitung des Zubringerkonzepts wurden für die Taxi-Vorfahrt für Schülerinnen und Schüler der Heilpädagogischen Schule und die notwendigen Autoparkplätze sieben Varianten geprüft und deren Vor- und Nachteile bezüglich betrieblicher Anforderungen, Verkehrssicherheit, Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten sowie Investitionskosten aufgezeigt.

9.1.1 Varianten 1–4, ohne Parkplätze

Zum Zeitpunkt der Projektierung gingen die zuständigen Fachleute auf Grund der Besitzstandswahrung davon aus, dass die bestehenden sechs Parkplätze in den Fassadennischen des Säli-Schulhauses entlang der Pilatusstrasse weiterhin genutzt werden dürfen. Weiter war vorgesehen, die vier ebenfalls bestehenden Parkplätze an der Bruchstrasse beim südöstlichen Eingang zum Schulareal zu belassen und durch vier neue Parkplätze beim nordöstlichen Eingang zu ergänzen. Auf diese Weise sollten die im Bericht und Antrag 1/2004 vorgesehenen 14 Parkplätze realisiert werden. Bei den Varianten 1–4 wurde deshalb nur die Taxi-Vorfahrt geprüft.

Die gesetzlichen Grundlagen (Gefährdung von Fussgängern auf dem Trottoir, nutzungsbezogene Parkplätze müssen auf dem eigenen Grundstück erstellt werden) lassen das erwähnte Parkierungskonzept jedoch nicht zu. Darüber hinaus sprechen auch die folgenden Gründe gegen die Varianten 1–4:

Variante 1:



Variante 2:



Die Variante 2 wurde nicht weiterverfolgt, weil

- die Distanz zum Schulhaus-Eingang der HPS zu gross ist (120 m);
- die gesetzliche Grundlage (das Trottoir darf von Fahrzeugen überquert, aber nicht befahren werden) diese Variante nicht zulässt.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 10'000.–.

Variante 3:

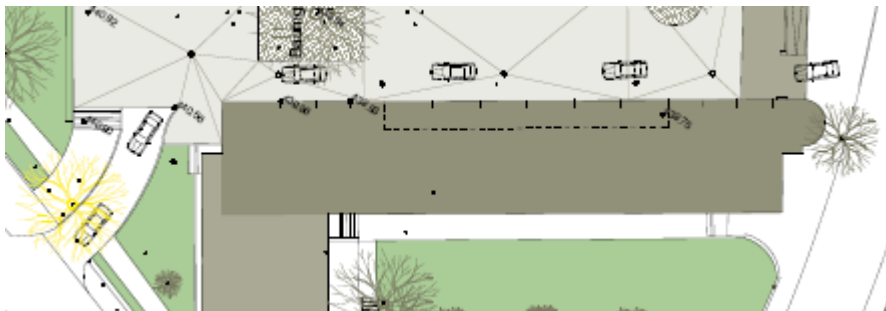


Die Variante 3 wurde nicht weiterverfolgt, weil

- die Distanz zum Schulhaus-Eingang der HPS zu gross ist (110 m);
- acht öffentliche Parkplätze entfallen;
- ein beidseitiges Aus-/Einsteigen in die Taxis ist auf Grund der max. möglichen Breite der Vorfahrt nicht gewährleistet.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 70'000.–.

Variante 4:



Die Variante 4 wurde nicht weiterverfolgt, weil

- die Zu- und Wegfahrt zwei Fussgängerzugänge zum Areal benutzt und den Pausenplatz überquert;
- die Taxis den Primarschul-Pausenplatz befahren, unmittelbar am Eingang zum Kindergarten vorbei.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 80'000.–.

9.1.2 Varianten 5–7, mit Parkplätzen

Weil die Varianten 1 bis 4 aus schulbetrieblichen und gesetzlichen Gründen (Gefährdung von Fussgängern auf dem Trottoir, nutzungsbezogene Parkplätze müssen auf dem eigenen Grundstück erstellt werden) zu keiner brauchbaren Lösung geführt haben, wurden die Varianten 5–7 ausgearbeitet. Bei diesen ist sowohl die Taxi-Vorfahrt wie auch die Parkplatzfrage gelöst. Es ist möglich, zehn Autoparkplätze im Bereich der Taxi-Vorfahrt, zwei an der Bruchstrasse (von den heute bestehenden vier Plätzen müssen zwei aufgehoben werden, weil sie den öffentlichen Grund tangieren) und zwei bei der Schulmaterialzentrale beim Schulhaus Sali zu realisieren.

Variante 5:



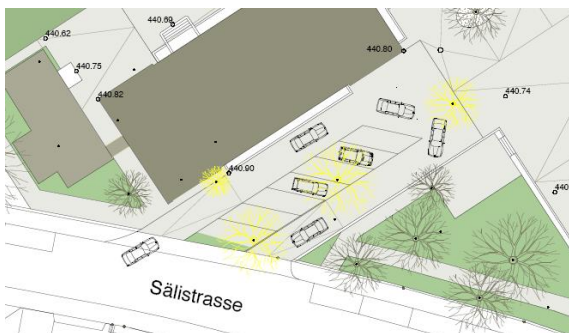
Die Variante 5 wurde nicht weiterverfolgt, weil

- die Distanz zum Schulhaus-Eingang der HPS zu gross ist (80 m);
- dieser Teil der Parkanlage aus denkmalpflegerischer Sicht optisch nicht verändert werden soll.

Drei öffentliche Parkplätze müssen aufgehoben werden.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 210'000.–.

Variante 7:



Die Variante 7 wurde nicht weiterverfolgt, weil

- lediglich sieben statt zehn Lehrpersonen-parkplätze realisierbar sind;
- die Wegfahrt die geplante Aussenanlage vor den Unterrichtsräumen im Untergeschoss des Pestalozzi-Schulhauses verunmöglicht.

Vier öffentliche Parkplätze müssen aufgehoben werden.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 260'000.–.

Variante 6:



Die Variante 6 wurde weiterverfolgt, weil

- die Distanz zum Schulhaus-Eingang der HPS kurz ist (40 m);
- sie den schulbetrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen genügt;
- gleichzeitig eine von der Schulleitung gewünschte, 200 m² grosse, gegen den Pausenplatz hin abgestufte und praktisch während des ganzen Tages als Rückzugsmöglichkeit nutzbare und für Unterrichtszwecke dienende Arena verwirklicht werden kann.

Vier öffentliche Parkplätze müssen aufgehoben werden.

Die Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 betragen zirka Fr. 300'000.-.

Fünf kleinere Bäume und eine grosse Scheinzypresse werden gefällt und durch Jungbäume ersetzt.

9.2 Lösungsvorschläge im Sinne der überwiesenen Volksmotion 158

9.2.1 Varianten 8–11

Auf Grund der überwiesenen Volksmotion 158 hat der Stadtrat weitere Varianten für die Realisierung der zehn Parkplätze für Lehrpersonen geprüft.

Die Varianten 8 bis 10 basieren auf einer Entflechtung der Taxi-Vorfahrt und der Lehrpersonenparkplätze. Aus den Diskussionen im Parlament und mit den Motionären ist zu entnehmen, dass die Variante 6 für die Taxi-Vorfahrt mit ihrer Nähe zum Schulhaus-Eingang der HPS unbestritten ist bzw. akzeptiert werden kann.

Als finanzielle Konsequenz kommen zu den Aufwendungen im Bereich der Taxi-Vorfahrt bei Variante 6 (Mehrkosten gegenüber B+A 1/2004 von rund Fr. 300'000.–) die zusätzlichen Investitionen zur Realisierung der Lehrpersonenparkplätze westlich des Pestalozzi-Schulhauses (Lage des zum Rückbau vorgesehenen Garderobenanbaus).

Bei den Varianten 8 bis 10 entfallen drei weitere öffentliche Parkplätze. Der Stadtrat zeigt aber auch eine Lösung auf, bei der 13 Parkplätze realisiert, das heisst die drei öffentlichen Parkplätze kompensiert werden können.

Mit der allfälligen Realisierung einer der Varianten 8 bis 11 können die betrieblichen Anforderungen der Schule und die Anliegen aus der Volksmotion 158 erfüllt werden.

Variante 8a



Variante mit zehn Parkplätzen für Lehrpersonen und drei öffentlichen Parkplätzen als Kompensation für die aufgehobenen. Die Gestaltung der Taxi-Vorfahrt entspricht der bisherigen Planung.

Variante 8b



Variante mit zehn Parkplätzen für Lehrpersonen und drei öffentlichen Parkplätzen als Kompensation für die aufgehobenen. Die Gestaltung der Taxi-Vorfahrt ist so verändert, dass eine grössere zusammenhängende Grünfläche entsteht.

Variante 9



Variante mit zehn Parkplätzen für Lehrpersonen und drei öffentlichen Parkplätzen als Kompensation für die aufgehobenen.

Den Varianten 8a, 8b und 9 liegen die Ideen der SP-Mitglieder der Baukommission zugrunde. Sie weisen folgende Merkmale auf:

- Sie unterscheiden sich nur unwesentlich voneinander (Detailgestaltung der Taxi-Vorfahrt, Erschliessung der Parkplätze, Lage des Trottoirs).
- Die Erschliessung der zehn bzw. 13 Parkplätze über das Trottoir ist verkehrstechnisch möglich. Bei allen drei Varianten wird aber eine erhebliche Gefahrensituation insbesondere für Fussgänger, besonders auch für Schulkinder (exkl. Var. 9) und Velofahrende, geschaffen. Die Fahrzeuglenkenden müssen rückwärts aus dem Parkplatz in die in beiden Richtungen befahrene Sälistrasse einbiegen. Solche Lösungen sind aus verkehrsplanerischer und -sicherheitstechnischer Sicht äusserst ungünstig und werden von Tiefbauamt und Stadtpolizei abgelehnt.
- Die Lage der Parkplätze bedingt das Fällen von Bäumen. Bei Variante 8a betrifft dies eine Blutpflaume sowie eine mächtige, alte und erhaltenswerte Linde (Stammumfang > 200 cm). Bei der Variante 9 muss zusätzlich eine, bei der Variante 8b müssen zwei Linden mit je einem Stammumfang von etwa 70 cm gefällt werden. Eine Ersatzpflanzung, die das heutige optische Erscheinungsbild wieder herstellt, ist bei den Varianten 8a, 8b und 9 nicht möglich.
- Die Entsorgungs-Sammelstelle muss einige Meter westlich gegen die Vonmattstrasse hin verlegt werden.
- Die Parkplätze belegen die nach dem Rückbau des Garderoben-Anbaus mögliche Grünfläche westlich des Pestalozzi-Schulhauses teilweise.
- Seitens der Denkmalpflege sind Einwände zur Zaunänderung auf einer Länge von rund 35 m, insbesondere bei den Varianten 8a und 8b, angemeldet worden.
- Zehn Parkplätze müssen einzeln für die entsprechenden Nutzenden gesichert werden.
- Die finanziellen Aufwendungen für die baulichen Massnahmen für die Varianten 8a, 8b und 9 betragen zwischen rund Fr. 140'000.– und Fr. 150'000.–. Die Mehraufwendungen gegenüber dem B+A 1/2004 bewegen sich somit zwischen Fr. 440'000.– und Fr. 450'000.–.

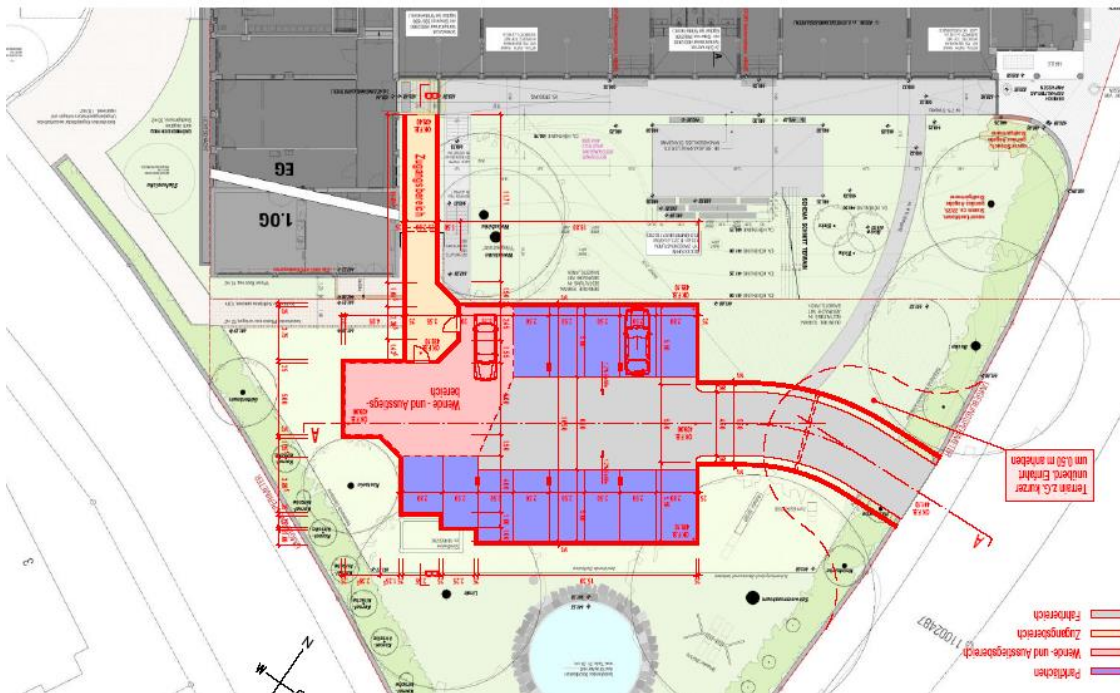
Variante 10



Die Variante 10 weist folgende Merkmale auf:

- Die zehn Lehrpersonenparkplätze belegen die durch den Rückbau des Garderobenanbaus mögliche, jedoch relativ schattige Grünfläche westlich des Pestalozzi-Schulhauses fast vollständig.
- Die Zufahrt zu den Parkplätzen und die Wegfahrt erfolgt vorwärts und auf Grund der Übersichtlichkeit relativ sicher.
- Bei der Realisierung der Variante 10 entfallen vier öffentliche Parkplätze bei der Taxi-Vorfahrt. Die drei öffentlichen Parkplätze, die für die Zufahrt zu den Lehrpersonenparkplätzen entfallen, werden bei diesen ergänzt und somit ersetzt.
- Die Lage der Parkplätze bedingt das Fällen einer Blutpflaume, einer mächtigen, alten und erhaltenswerten Linde (Stammumfang > 200 cm) sowie einer Linde mit einem Stammumfang von zirka 80 cm. Auf Grund der Anordnung der Parkplätze kann die vorgesehene Ersatzpflanzung in den Rhythmus der bestehenden Baumreihe integriert werden.
- Die Entsorgungs-Sammelstelle wird nicht angetastet.
- Die Öffnung des Zauns auf einer Länge von rund 6 m wird von der Denkmalpflege akzeptiert.
- Die finanziellen Aufwendungen für die baulichen Massnahmen für die Variante 10 betragen zirka Fr. 154'000.–. Die Mehraufwendungen gegenüber dem B+A 1/2004 belaufen sich somit auf Fr. 454'000.–.
- Der Ersatz der drei öffentlichen Parkplätze löst zusätzliche Mehrkosten in der Grössenordnung von Fr. 40'000.– aus (Mehrfläche und bauliche Massnahmen zur Sicherung der Lehrpersonenparkplätze).

Variante 11



Bei der Variante 11 handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie, die einen bisher noch nicht diskutierten Lösungsansatz aufzeigt.

Die Variante 11 weist folgende Merkmale auf:

- Die zehn Lehrpersonenparkplätze befinden sich vollständig unter dem Spielplatz.
- Die Zufahrt erfolgt von der Bruchstrasse her. Eine Vorsortierung ist auf Grund der geringen Verkehrsbelastung der Bruchstrasse nicht notwendig.
- Die Ein- und Aussteigefläche ist grosszügig bemessen. Das Risiko einer Stausituation ist aber trotzdem vorhanden, wenn mehrere Taxis zeitgleich eintreffen.
- Der behindertengerechte Zugangsweg zum Schulhaus-Eingang der HPS ist etwa 20 m lang und komplett wettergeschützt.
- Die Taxis haben genügend Platz, um im Unterniveaubau zu wenden.
- Das Bauwerk nimmt Rücksicht auf den vorhandenen Baumbestand.
- Die Bäume (je nach Variante zwischen acht und zehn Stück), die bei einer Realisierung der Varianten 6 bis 10 gefällt werden müssten, bleiben bestehen.
- Es werden keine öffentlichen Parkplätze aufgehoben.
- Die durch den Rückbau des Garderobenanbaus frei werdende Fläche wird begrünt.
- Die finanziellen Aufwendungen für die baulichen Massnahmen für die Variante 11 betragen zirka Fr. 600'000.–. Bauliche Massnahmen an der gemäss den Motionären erhaltenswerten Spiel- und Grünfläche sind nicht erforderlich. Die Mehraufwendungen gegenüber dem B+A 1/2004 belaufen sich somit auf Fr. 600'000.–.

9.3 Vergleich der Lösungen mit baulichen Massnahmen

Variante	6	8a, 8b, 9	10	11
Beurteilungskriterien				
Gebrauchstauglichkeit für die Primarschule	Sehr gut	Sehr gut	Gut	Sehr gut
Gebrauchstauglichkeit für die Heilpädagogische Schule	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gut	Gut
Funktionalität der Taxi-Vorfahrt	Sehr gut	Sehr gut	Sehr gut	Schlecht
Personensicherheit bei der Zu- und Wegfahrt	Gut	Gut	Gut	Gut
Nutzung der Parkplätze ausserhalb der Unterrichtszeit durch berechnigte Personen	Nicht vorgesehen	Möglich durch berechnigte Personen	Möglich durch berechnigte Personen	Möglich durch berechnigte Personen
Zusätzliche Kosten zum B+A 1/2004	Fr. 300'000.–	Fr. 430'000.– / Fr. 444'000.– (plus Fr. 40'000.– für Kompensation der 3 öffentl. Parkplätze)	Fr. 454'000.– (plus Fr. 40'000.– für Kompensation der 3 öffentl. Parkplätze)	Fr. 600'000.–
Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze	10	10 (plus 3 öffentl. infolge Kompensation)	10, plus 3 öffentl. infolge Kompensation	10–12
Anzahl der zu ersetzenden Bäume	6	5 (7)	6	0
Wegfallende Parkplätze auf öffentlichem Grund	4	4 + (3)	4	0
Akzeptanz durch die Denkmalpflege	Ja	Nein	Ja	Nein
Ausführungstermin	Taxi-Vorfahrt: Sommer 2008 Parkplätze: Sommer 2008	Taxi-Vorfahrt: Sommer 2008 Parkplätze: Sommer 2009	Taxi-Vorfahrt: Sommer 2008 Parkplätze: Sommer 2009	Anfang 2008
Baubewilligung	Vorhanden	Erforderlich	Erforderlich	Erforderlich