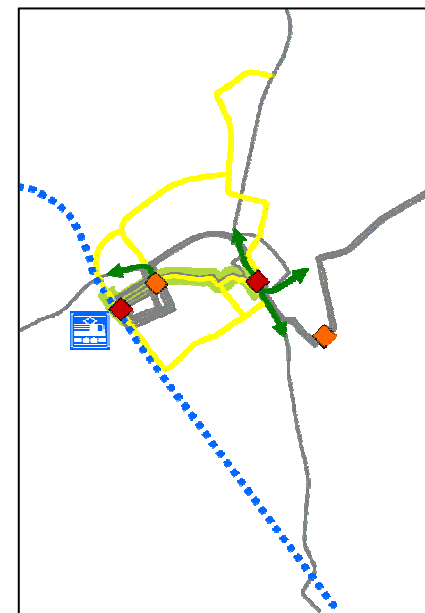
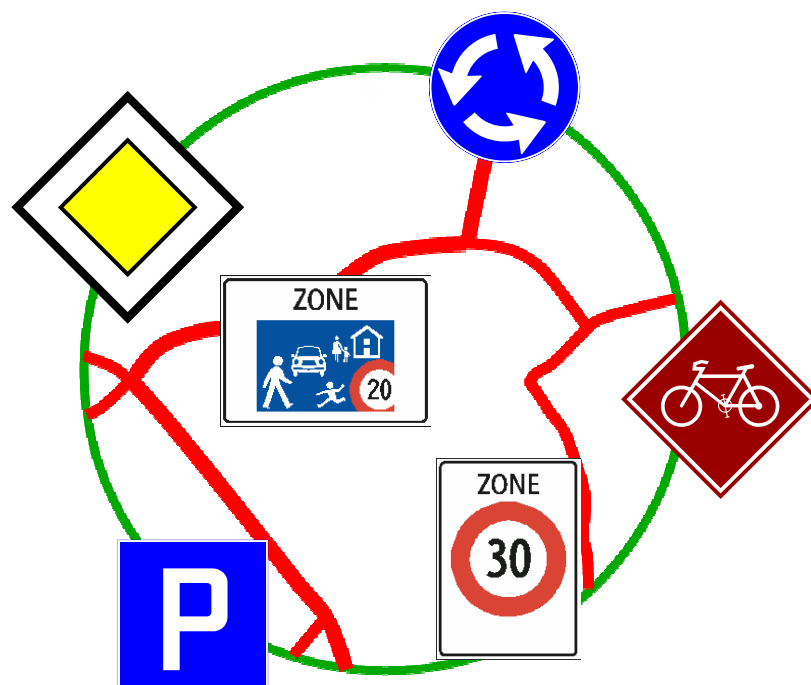
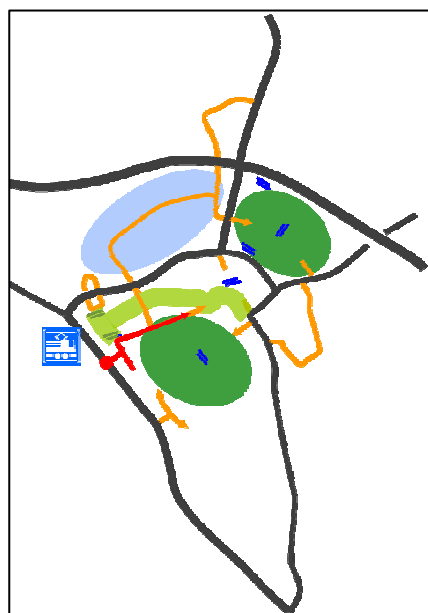


Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch

Bericht mit Strategie und Massnahmen



Vom Stadtrat Sursee beschlossen am 17. Januar 2007
Vom Regierungsrat mit RRB. Nr. ... genehmigt am ...

Vom Gemeinderat Oberkirch beschlossen am 4. Januar 2007

Beschlüsse und Genehmigung Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch

Stadt Sursee

Öffentliche Auflage gemäss § 13 PBG:

26. Juni bis 25. Juli 2006

Beschluss des Stadtrates:

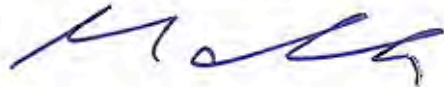
17. Januar 2007

Namens des Stadtrates:

Der Präsident:



Der Stadtschreiber:



Gemeinde Oberkirch

Öffentliche Auflage gemäss § 13 PBG:

26. Juni bis 25. Juli 2006

Beschluss des Gemeinderates:

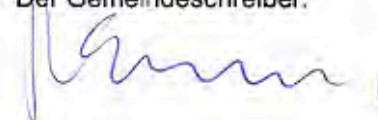
4. Januar 2007

Namens des Gemeinderates:

Die Präsidentin:



Der Gemeindeschreiber:



Kanton

Vom Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt mit

Beschluss Nr.

vom

Einführung Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch	2	6.4 Neue Fuss- und Radwege	19
1. Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander.	4	6.4 Massnahmen an Kantonsstrassen	19
1.1 Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden	5	6.5 Massnahmen an gemeindeeigenen Hauptverkehrs- und Sammelstrassen	19
1.2 Option Verlegung Surentalstrasse	5	6.6 Nationale und kantonale Radwanderrouten	19
1.3 Option Umfahrung Sursee Nord	5	7. Das dichte Fusswegnetz ermöglicht die Siedlung der kurzen Wege.	20
1.4 Option Verlängerung der Allmendstrasse Richtung Industrie Geuensee	5	7.1 Grundsätze	21
2. Das leistungsfähige Hauptstrassensystem ist Rückgrat der Erschliessung.	6	7.2 Signalisation Fusswegnetz	21
2.1 Hauptverkehrsstrassen	7	7.3 Nachtwege	21
2.2 Erhaltung der Leistungsfähigkeit	7	7.4 Neue Fusswege	21
2.3 Torsituationen auf Kantonsstrassen	7	7.5 Wichtige Fusswegverbindungen mit Ruhegelegenheiten	21
2.4 Umgestaltung der Luzernstrasse	7	8. Sursee ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.	22
2.5 Abstimmung Siedlung / Verkehr	8	8.1 Grundsätze	23
2.6 Umgestaltung der Sempachstrasse	8	8.2 Haupthaltepunkte / Umsteigebeziehungen	23
3. Die Flaniermeile verbindet die Altstadt mit dem Bahnhof.	10	8.3 Optimierung Regionalbuslinien	23
3.1 Entwicklung der Begegnungszone	11	8.4 Option Ortsbus «Mittellandstadt Sursee»	23
3.2 Attraktivitätssteigerung für Fussgänger Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof	11	8.5 Car-Sharing (Mobility)	23
3.3 Spezielle Gestaltungsaufgaben	11	8.6 Industriegleise	23
4. Die Quartiererschliessung erfolgt direkt ab dem Hauptstrassensystem.	12	9. Sursee und Oberkirch behalten ihr attraktives Parkplatzangebot.	24
4.1 Grundsätze der Quartiererschliessung	13	9.1 Grundsätze	25
4.2 Quartiersammelstrassen	13	9.2 Parkplätze Viehmarktplatz und Eishalle	25
4.3 Spezielle Erschliessungsaufgaben Sursee	13	9.3 Parkhaus Märtplatz	25
4.4 Gestaltung Bahnhofplatz	13	9.4 Parkhaus Viehmarktplatz und Parkplatz Vierherrenplatz	25
4.5 Verkehrsführung über Schellenrainbrücke	14	9.5 Parkplatz St. Martinsgrund	25
4.6 Spezielle Erschliessungsaufgaben Oberkirch	14	9.6 Parkhaus Spital	25
5. Gut gestaltete Quartierstrassen tragen zur hohen Wohn- und Arbeitsqualität bei.	16	9.7 Park+Ride	29
5.1 T30-Zonen / Verkehrsberuhigte Kammern generell	17	9.8 Park+Pool	26
5.2 Gestaltung der Quartierstrassen	17	9.9 Öffentlicher Parkplatz beim Zentrum Oberkirch	26
5.3 Bewegungsräume in der Siedlung	17	Tabelle Übersicht über die Massnahmen	28
5.4 Freiraumkonzept im Siedlungsgebiet	17	A1 Die Beteiligten	31
5.5 «Plan Lumière» im Siedlungsgebiet	17		
6. Sursee und Oberkirch fahren Rad.	18		
6.1 Grundsätze	19		
6.2 Veloabstellplätze / Bike + Ride	19		

Aufgabe

Der Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch befasst sich mit den Verkehrsaufgaben der Gemeinden Sursee und Oberkirch. Dabei werden auch Sicherheits- und Gestaltungsaufgaben mit einbezogen. Der Verkehrsrichtplan

- ... regelt die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, mit dem Regionalplanungsverband Surental-Sempachersee-Michelsamt und mit dem Kanton im Bereich Verkehr,
- ... optimiert das Hauptstrassensystem und seine Leistungsfähigkeit,
- ... erschliesst die Quartiere direkt ab den Hauptverkehrsstrassen und unterbindet den Schleichverkehr,
- ... gestaltet und entwickelt die Flaniermeile Sursee,
- ... beruhigt die Quartierstrassen und gestaltet sie sicher und attraktiv,
- ... optimiert das Fuss- und Radwegnetz,
- ... stellt ein optimales Angebot im öffentlichen Verkehr sicher und
- ... erhält und optimiert ein attraktives Parkplatzangebot.

Im Verkehrsrichtplan werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung werden Spielregeln festgelegt. Gestützt darauf können nachfolgende Projekte und Planungen in einen politisch und sachlich konsolidierten Gesamtzusammenhang gestellt werden. Projektbezogene Grundsatzdiskussionen können vermieden und im Sinne der angestrebten Entwicklung die Verfahren beschleunigt werden.

Wirkung

Der Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch

- ... wurde von Sursee und Oberkirch gemeinsam erarbeitet. Beide Behörden betrachten das Gebiet beider Gemeinden als einen zusammengehörigen Siedlungs- und Verkehrsraum und koordinieren die Verkehrsaufgaben miteinander.
- ... zeigt auf, wie die Verkehrsaufgaben in den beiden Gemeinden angegangen werden sollen. Die Behörden richten ihre nachfolgenden Planungen auf die Ziele und Grundsätze des Verkehrsrichtplanes aus. Er hat damit behördenverbindliche Wirkung.

... hat keine grundeigentümergebundene Wirkung. Erst die notwendige Umsetzung in den nachfolgenden Planungen (z.B. Strassenprojekte, Zonenplan, Gestaltungspläne) wirkt direkt aufs Grundeigentum.

- ... konzentriert sich auf die Bestimmungen der strategischen Ziele und generellen Massnahmen. Er lässt bewusst den nötigen Spielraum für die nachfolgenden Planungen offen.
- ... nimmt keine Entscheide der Stimmberechtigten der Gemeinden vorweg.
- ... wird beim Abwägen von Vor- und Nachteilen einzelner Projekte und Massnahmen als Entscheidungshilfe dienen.

Verbindlichkeiten

Der Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch ist ein kommunaler Richtplan gemäss den §§ 7 bis 14 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Sie richten ihr Handeln auf die Ziele und Massnahmen des Richtplanes aus und koordinieren gestützt darauf ihre Planungen und Projektierungen. Soweit kantonale Anliegen betroffen sind, wird der Richtplan mit der Genehmigung durch den Regierungsrat auch für die kantonalen Behörden verbindlich.

Nicht alle Teile des Richtplanes haben aber diese Verbindlichkeit. Behördenverbindlich sind alle Massnahmen auf den mit rot hinterlegten Fusszeilen («**Behördenverbindlicher Richtplanteil**») gekennzeichneten Seiten:

- ... Die **nicht farbig** hinterlegten, mit dem Buchstaben **G** bezeichneten Massnahmen sind für die Behörden beider Gemeinden verbindlich.
- ... Die **blau** hinterlegten, mit dem Buchstaben **S** bezeichneten Massnahmen sind nur für die Behörden der Stadt Sursee verbindlich.
- ... Die **grün** hinterlegten, mit dem Buchstaben **O** bezeichneten Massnahmen sind nur für die Behörden von Oberkirch verbindlich.

Behördenverbindlich sind auch alle Planeinträge in den Richtplankarten «Fusswege» und «Radrouten» im Anhang, soweit sie nicht als orientierend dargestellt sind (Legende «Information»).

Nur diese Teile unterliegen formell dem Beschluss des Stadtrates Sursee, des Gemeinderates Oberkirch und der Genehmigung des Regierungsrates.

Alle weiteren Inhalte des Richtplanes - inklusive der Übersichtspläne auf den mit «**Unverbindliche Strategie**» bezeichneten Seiten - dienen der Erläuterung und haben keine rechtliche Verbindlichkeit.

Dynamische Planung

Nicht alle Massnahmen haben den gleichen Bearbeitungsstand und Entscheidungsreife. Jede Massnahme im Richtplan ist darum einer der drei folgenden Koordinationsstufen zugewiesen:

Als **Festsetzung (FS)** werden jene Massnahmen bezeichnet, bei welchen der verkehrs- und raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Das bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und aufgrund ihrer Kenntnisse entschieden werden kann.

Als **Zwischenergebnis (ZE)** gelten Richtplaninhalte, bei welchen der Prozess der Interessenabwägung noch nicht abgeschlossen ist, bei denen folglich noch Varianten diskutiert oder Grundlagen aufgearbeitet werden müssen.

Als **Vororientierung (VO)** schliesslich werden langfristige Aufgaben oder Projekte bezeichnet, für welche die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

Zu jeder Massnahme gehört auch eine **Priorität** (1=hoch, 2=mittel, 3=gering) sowie der **Realisierungshorizont** aus heutiger Sicht (kurzfristig = 2-5 Jahre, mittelfristig = 5-10 Jahre, langfristig = mehr als 10 Jahre). Die **federführende Stelle** ist jeweils *kursiv* gesetzt, die weiteren Beteiligten sind in Normalschrift.

Stand der Arbeiten / Weiteres Vorgehen

Juni 2004 bis August 2005

Die Begleitgruppe Sursee erarbeitete die Strategie zur Verkehrsrichtplanung, die vom Stadtrat verabschiedet wurde. Die Bevölkerung sowie die Parteien und interessierten Organisationen nahmen zum ersten Mal Stellung zur Strategie. Aufgrund des grossen Koordinationsbedarfs beschliesst im Juni 2005 der Gemeinderat Oberkirch, seinen Richtplan gemeinsam mit Sursee zu erarbeiten.

August 2005 bis März 2006

Auf der Grundlage der Stellungnahmen aus der Bevölkerung von Sursee und dem Input der Planungskommission Oberkirch wurde der Richtplan mit den Detailmassnahmen ausgearbeitet und am 16./22 März 2006 vom Stadtrat Sursee und dem Gemeinderat Oberkirch zu Handen der kantonalen Vorprüfung verabschiedet.

Ab Juni 2006

Im Rahmen der öffentlichen Auflage nach § 13 PBG nahm die Bevölkerung beider Gemeinden im Juni/Juli 2006 zum Richtplanentwurf Stellung. Die Aufla-

ge erfolgte gleichzeitig je in beiden Gemeinden. Vorgängig dazu wurde der Richtplan vom Kanton vorgeprüft. Anschliessend wurde er nochmals überarbeitet. An der Sitzung des Stadtrates Sursee vom 17.01.07 und der Sitzung des Gemeinderates Oberkirch vom 04.01.07 wurde er beschlossen. Mit der anschliessenden Genehmigung durch den Regierungsrat am ... trat er in Kraft.

Wichtige Grundlagen

Der Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch baut auf verschiedene bereits vorhandene Planungen und Grundlagen auf:

- Kantonaler Richtplan 1998
- Regionaler Richtplan Sempachersee-Surental-Michelsamt, 2003
- Kantonaler Strassenrichtplan
- Kantonales Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989
- Kantonales Strassengesetz vom 21. März 1995 und kantonale Strassenverordnung vom 19. Januar 1996
- Kantonales Weggesetz vom 23. Oktober 1990 und kantonale Wegverordnung vom 23. März 2004
- Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 und kantonale Verordnung über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 17. Dezember 1996

Beteiligte

Der Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch baut auf einer breiten Abstützung von Politik und Behörden auf. Bereits in der Erarbeitung der Strategie wurden alle direkt Betroffenen zur Mitarbeit eingeladen.

Am Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch haben folgende Gremien mitgearbeitet (siehe auch Anhang 1):

- Begleitgruppe Sursee
- Planungs- und Baukommission der Gemeinde Oberkirch
- Kantonale Verwaltung im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens
- Bevölkerung, politische Parteien und die von der Planung Betroffenen im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens resp. der öffentlichen Auflage

1

Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander.

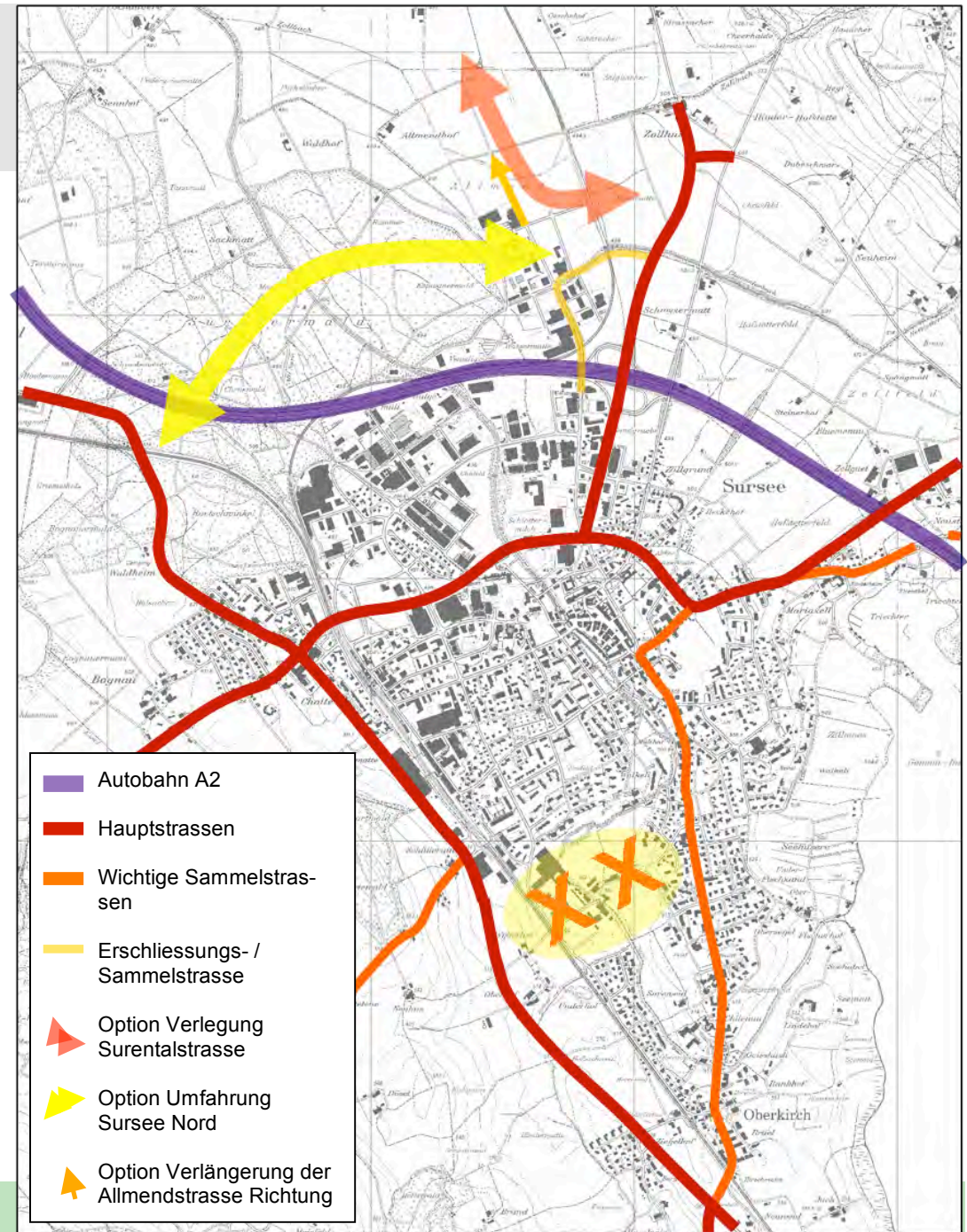
Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben weitgehend mit ihrem **vorhandenen** Verkehrsraum. Sie **koordinieren** sie mit den Nachbargemeinden und stützen sie auf die Regionalplanung ab.

Ihr Hauptstrassennetz dient auch den Nachbargemeinden als **Verbindungsachsen**.

Die **Luzernstrasse** und der westliche Abschnitt der **Münsterstrasse** dienen als wichtige Sammelstrassen dem lokalen Durchgangsverkehr.

Die **Verlegung der Surentalstrasse** und die **Umfahrung Nord** gemäss Regionalplanung sowie die **Verlängerung der Allmendstrasse Richtung Arbeitsgebiet Geuensee** werden als längerfristige Optionen frei gehalten.

Auf eine **Querverbindung Münigen Oberkirch** als Umfahrungsstrasse wird **verzichtet**.



1.1 Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden G

1 Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben weitgehend mit dem vorhandenen Verkehrsraum. Sie koordinieren sie mit den Nachbargemeinden.

2 Das Hauptstrassennetz dient auch den Nachbargemeinden als Verbindungsachsen.

3 Die Luzernstrasse und der westliche Abschnitt der Münsterstrasse dienen als wichtige Sammelstrassen dem lokalen Durchgangsverkehr.

4 Gemeindeübergreifende Projekte werden koordiniert und nach Möglichkeit gemeinsam realisiert.

Federführung:	Gemeinden, RPV, Kanton	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

1.2 Option Verlegung Surentalstrasse S

1 Die Verlegung der Surentalstrasse wird als Option frei gehalten. Der Anschlusspunkt an die heutige Surentalstrasse ist noch nicht bestimmt.

2 Bei Planungen und Projekten, die in Konflikt mit der Option stehen, orientiert Sursee den Regionalplanungsverband Sempachersee-Surental-Michelsamt und die betroffenen Gemeinden. Die betroffenen Gemeinden suchen unter Federführung der auslösenden Gemeinde eine Lösung zur Aufrechterhaltung der Option.

Federführung:	Gemeinden, RPV, Kanton	Koordinationsstufe:	Vororientierung
Abhängig von:	1.3	Priorität:	3
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	langfristig
Rechtl. Sicherung:	Regionaler Richtplan, Strassenprojekt		

1.3 Option Umfahrung Sursee Nord S

1 Die Umfahrung Sursee Nord wird als Option frei gehalten.

2 Bei Planungen und Projekten, die in Konflikt mit der Option stehen, orientiert Sursee den Regionalplanungsverband Sempachersee-Surental-Michelsamt und die betroffenen Gemeinden. Die betroffenen Gemeinden suchen unter Federführung der auslösenden Gemeinde eine Lösung zur Aufrechterhaltung der Option.

Federführung:	Gemeinden, RPV, Kanton	Koordinationsstufe:	Vororientierung
Abhängig von:	1.2	Priorität:	3
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	langfristig
Rechtl. Sicherung:	Regionaler Richtplan, Strassenprojekt		

1.4 Option Verlängerung der Allmendstrasse Richtung Industrie Geuensee S

Die Verlängerung der Allmendstrasse Richtung Industrie Geuensee als mögliche Erschliessung einer Geuenseer Arbeitszone wird als Option frei gehalten.

Federführung:	Sursee, Geuensee	Koordinationsstufe:	Vororientierung
Abhängig von:	1.2, 1.3	Priorität:	3
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	Bei Bedarf
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

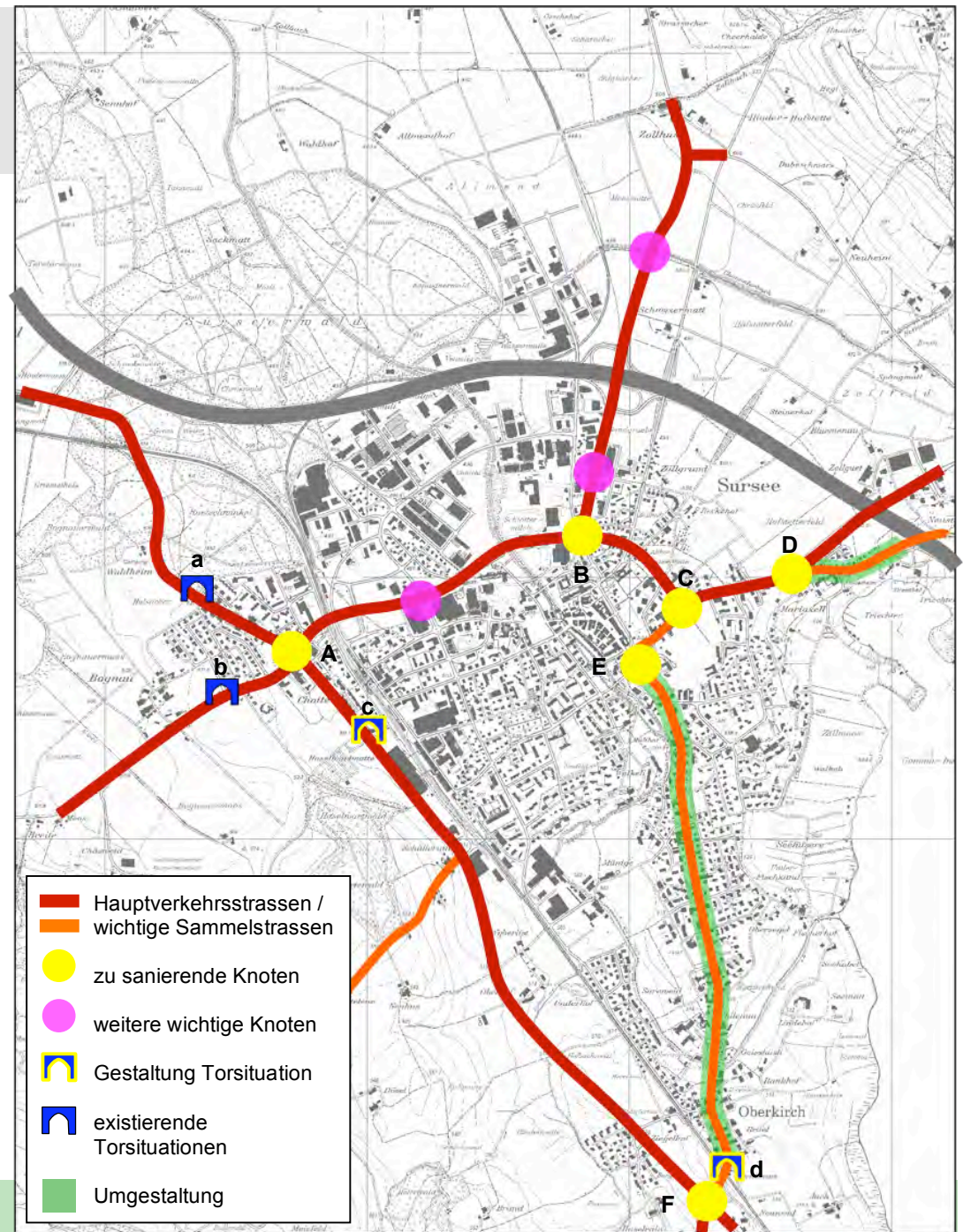
2 Das leistungsfähige Hauptstrassensystem ist Rückgrat der Erschliessung.

Die Umfahrungsstrasse, die Ringstrasse, die Surentalstrasse und der östliche Abschnitt der Münsterstrasse übernehmen die **Haupterschliessungsaufgabe**. Die Luzernstrasse und der westliche Abschnitt der Münsterstrasse dienen dem lokalen Durchgangsverkehr. Die Erhaltung der **Leistungsfähigkeit** dieser Strassen hat hohe Priorität.

Durch die notwendige Kapazität der **Knoten** wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr auf das interne Netz der Gemeinde- und Quartierstrassen ausweicht.

Zu optimieren sind insbesondere die Knoten **Kotten, Schlottermilch, Vorstadt, Einmündung Sempachstrasse** und **Einmündung Badstrasse** in Sursee sowie die **Länggasskreuzung** in Oberkirch.

Die **Siedlungsentwicklung** wird auf die heutigen und künftigen Verkehrskapazitäten **abgestimmt**.



2.1 Hauptverkehrsstrassen G

1 Die Umfahrungsstrasse, Ringstrasse Nord und Ost, Surentalstrasse und der östliche Abschnitt der Münsterstrasse (Kantonsstrassen) haben die Funktion von Hauptverkehrsstrassen. Sie dienen primär dem Durchgangsverkehr und dem überkommunalen Ziel- / Quellverkehr. Die Luzernerstrasse (Kantons- und Gemeindestrasse) und der westliche Abschnitt der Münsterstrasse (Gemeindestrasse) dienen als wichtige Sammelstrassen primär der Haupterschliessung der Siedlungsgebiete und somit dem interkommunalen Ziel- und Quellverkehr.

2 Der Kanton und die Gemeinden achten mit geeigneten Massnahmen (Signalisation, Verkehrslenkung usw.) darauf, dass der Durchgangsverkehr nicht auf das lokale Strassennetz ausweicht.

Federführung:	Kanton, Gemeinden, RPV	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekte		

2.2 Erhaltung der Leistungsfähigkeit G

1 Der Kanton und die Gemeinden sichern die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen durch einen entsprechenden Ausbaustandard sowie mit betrieblichen Massnahmen (z.B: Verkehrssystem-Management).

2 Die Knoten werden so ausgestaltet, dass sie eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit aufweisen. Der Kanton und die Gemeinden gehen folgende Knotensanierungen mit grosser Priorität an:

- | | |
|---|----|
| A) Kotten: Bypasslösung | ZE |
| B) Schlottermilch: Doppelspuriger Kreisel | FS |
| C) Vorstadt: Kreisel | FS |
| D) Einmündung Sempachstrasse:
Optimierung Einmündungswinkel | FS |
| E) Einmündung Badstrasse: Massnahmen noch offen. | ZE |
| F) Länggasskreuzung: Massnahmen noch offen. | ZE |

Federführung:	Kanton/Sursee/Oberkirch	Koordinationsstufe:	ZE / FS
Abhängig von:	2.1	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekte		

2.3 Torsituationen auf Kantonsstrassen G

1 Der Beginn des Siedlungsgebiets wird auf den Hauptverkehrsstrassen wo nötig durch Massnahmen zum verdeutlichen des Übergangs von inner- und ausserorts erkennbar gemacht.

2 Der Kanton sichert, resp. realisiert in Absprache mit Sursee und Oberkirch folgende Torsituationen:

- a) **Baselstrasse** (umgesetzt)
- b) **Bernstrasse** (umgesetzt)
- c) **Umfahrungsstrasse**, Grenze Sursee / Oberkirch. Die Massnahme ist auf die allfällige Realisierung der Querung Bahnhof Süd (vgl. Massnahme 4.5) abzustimmen.
- d) **Luzernstrasse** bei Dorfeingang Oberkirch

Federführung:	Kanton, Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	2.1	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

2.4 Umgestaltung der Luzernstrasse G

1 Sursee und Oberkirch gestalten die Luzernstrasse nach einheitlichem Konzept so um, dass

- die Verkehrssicherheit durch angepasste Geschwindigkeit verbessert,
- der Ortseingang Oberkirch durch eine Torsituationen erkennbar gemacht,
- die Trennwirkung durch Querungshilfen vermindert und
- die Sicherheit für die Radfahrenden erhöht werden.

2 Die Umgestaltung umfasst neben verkehrstechnischen Massnahmen auch Gestaltungsmassnahmen im Strassenraum, wobei insbesondere im Zentrum Oberkirch auch platzartige Lösungen geprüft werden. Wo sinnvoll und möglich werden auch private Vorplätze in die Gestaltung mit einbezogen.

3 Die Beleuchtung wird mit dem «Plan Lumière» der Stadt Sursee abgestimmt.

Federführung:	Kanton/Sursee/Oberkirch	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

2.5 Abstimmung Siedlung / Verkehr G

1 Der Kanton und die Gemeinden stimmen die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen ab. Wo nötig werden die Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch verträglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt und mittels grundeigentümergebundener Festlegungen gesichert.

2 Die Verteilung allfälliger Kapazitäten erfolgt so, dass allen betroffenen Grundeigentümern eine angemessene Entwicklung ermöglicht wird.

3 Der Kanton achtet bei der Genehmigung der relevanten Ortsplanungen auf die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes von Sursee und Oberkirch.

Federführung:	Gemeinden, /Kanton, RPV	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Zonenpläne, Sondernutzungspläne		

2.6 Umgestaltung der Sempachstrasse S

Sursee gestaltet die Sempachstrasse zwischen Erschliessung Strandbad und Münsterstrasse so um, dass

- die Verkehrssicherheit durch angepasste Geschwindigkeit verbessert,
- der Ortseingang im Bereich Strandbad durch eine Torsituationen erkennbar gemacht und
- die Sicherheit für die Fussgänger und die Radfahrenden erhöht wird.

Federführung:	Sursee, Schenkon	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	2.2	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

3

Die Flaniermeile verbindet die Altstadt mit dem Bahnhof.

Die Flaniermeile **verbindet** die Altstadt Sursee mit dem Bahnhof. Sie bildet **Stadträume**.

Sie dient vorwiegend dem **Fuss-, Rad- und Busverkehr**. Die Zufahrt für den Individualverkehr ist gewährleistet.

Die Erschliessung für den **Individualverkehr** wird so organisiert, dass die Begegnungszone **möglichst wenig tangiert** wird.

Auf der **Bahnhofstrasse** zwischen Christoph-Schnyder-Strasse und Bahnhof wird die Attraktivitätssteigerung für Fussgänger geprüft.



3.1 Entwicklung der Begegnungszone S

Die Begegnungszone umfasst die Altstadt Sursee und die Bahnhofstrasse vom Untertor bis zur Kyburgstrasse. Sie wird als attraktiver Aufenthaltsort und Flaniermeile gefestigt. Die für Anwohner und Geschäfte notwendigen Zufahrtsmöglichkeiten sind gewährleistet, der Verkehr wird jedoch auf ein Minimum beschränkt. Die Geschwindigkeitslimite von 20 km/h ermöglicht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, insb. auch Fuss-, Rad- und Busverkehr.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	3.2	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

3.2 Attraktivitätssteigerung für Fussgänger S Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof

Auf der Bahnhofstrasse zwischen Bahnhofplatz und Christoph-Schnyder-Strasse haben Fuss-, Rad- und Busverkehr ebenfalls Priorität; Ziel ist eine durchgehende, lebendige Verbindung von Altstadt, Einkaufsgebiet und Bahnhof.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	3.1, 3.3, 4.4	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Signalisation, Strassenprojekt		

3.3 Spezielle Gestaltungsaufgaben S

Die folgenden Strassen und Plätze werden nach Möglichkeit in ihrer Gestaltung den folgenden Zielsetzungen angepasst:

- a) **Bahnhofstrasse**, Abschnitt Kyburgerstrasse – Christoph-Schnyder-Strasse: optimale Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger, ev. durch Änderung der bestehenden Veloparkplätze
- b) **Münsterplatz**: Gestaltung als Vorplatz der Altstadt

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	3.1, 3.2	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

4

Die Quartierschliessung erfolgt direkt ab dem Hauptstrassensystem.

Die Quartierserschliessung erfolgt mit möglichst **kurzem Weg** direkt ab dem Hauptstrassensystem.

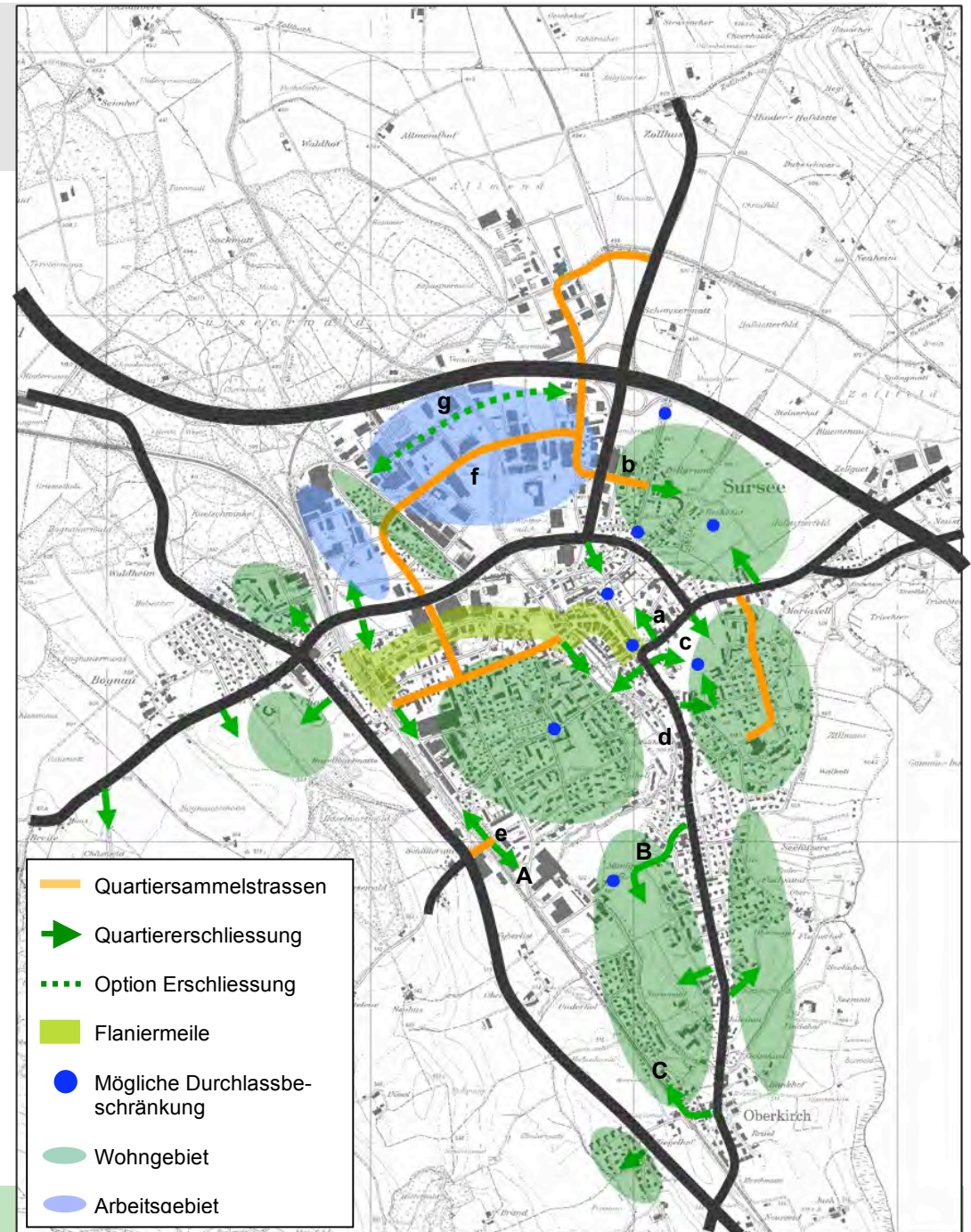
Quartierfremder **Durchgangsverkehr** ist **nicht erwünscht** und ist bei Bedarf durch Sperrungen zu reduzieren.

Der **Bahnhofbereich** wird vom Durchgangsverkehr **entlastet**. Die Zufahrt ist allseitig gewährleistet.

Die Erschliessung des **Entwicklungsgebietes Centralstrasse / Merkurstrasse** erfolgt vorerst noch ab Ringstrasse / Christoph Schnyder-Strasse. Nach Möglichkeit wird für dieses Entwicklungsgebiet ein **direkter Anschluss** an die **Umfahrungsstrasse** realisiert.

Die **Bahnstrasse Oberkirch** dient primär der Quartierserschliessung ohne quartierfremden Durchgangsverkehr.

Mit den **Kapazitäten der Zeughausstrasse** wird haushälterisch umgegangen.



4.1 Grundsätze der Quartierserschliessung G

1 Die Erschliessung erfolgt quartierweise von der nächstgelegenen Hauptverkehrs- oder wichtigen Sammelstrasse auf möglichst kurzem Weg in das Quartier. Benachbarte Quartiere werden nach Möglichkeit nicht durchfahren.

2 Wird eine Quartiersammel- oder Erschliessungsstrasse von quartierfremdem Durchgangsverkehr als Schleichweg benutzt, oder besteht bei neuen Verbindungen ein entsprechendes Risiko, werden in Absprache mit den betroffenen Quartieren verkehrslenkende Massnahmen für den Durchgangsverkehr geprüft.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	4.2	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

4.2 Quartiersammelstrassen G

1 Die Quartiersammelstrassen gemäss Richtplankarte nehmen den Ziel- / Quellverkehr der Quartiere auf und führen ihn möglichst direkt auf das Netz der Hauptstrassen und wichtigen Sammelstrassen ab.

2 Quartiersammelstrassen sind nutzungsorientierte Strassen, auf denen der Verkehr möglichst quartierverträglich abläuft. Sie können auch Bestandteil von Tempo 30-Zonen sein.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

4.3 Spezielle Erschliessungsaufgaben Sursee S

a) Die Zufahrt ab Münsterstrasse via St. Martinsgrund zum **Märtplatz** wird ausgebaut. Im Gegenzug wird der Obere Graben gesperrt. Je nach Überbauungsprojekt auf dem Märtplatz wird eine Erschliessung ab Schlottermilch geprüft. ZE

b) Eine neue, direkte Verbindung zur Surentalstrasse via Glockenstrasse verbessert die Erschliessung des **Quartiers Zellgrund**. Die Zufahrt für den motorisierten Verkehr von der Ringstrasse Ost wird unterbrochen, falls der Knoten Schlottermilch via Glockenstrasse – Geuenseestrasse umfahren wird. ZE

c) Die Erschliessung des **Quartiers Beckenhof** erfolgt mit zwei nicht verbundenen Erschliessungsstrassen von der Ringstrasse Ost und vom Frieslirain her. Die Details werden im Gestaltungsplan geregelt. FS

d) Die Option für einen **Direktanschluss der Roman-Burri-Strasse** an die Luzernstrasse wird zugunsten einer neuen Fussgänger- und Radverbindung **gestrichen**. FS

e) Die **Schellenrainbrücke** bleibt für die Quartierserschliessung erhalten. Die direkte Anbindung an die Christoph-Schnyder-Strasse bleibt als Option bestehen. FS

f/g) Die **Kapazität der Zeughausstrasse** wird durch eine haushälterische Nutzungsplanung (insb. bez. publikumsintensiver Einrichtungen PE) gesichert. Als Option wird eine **neue Industrieerschliessung** auf dem heutigen Bahntrasse freigehalten. FS

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	ZE / FS
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

4.4 Gestaltung Bahnhofplatz S

1 Sursee gestaltet den Bahnhofplatz nach einheitlichem Konzept um.

2 Das Konzept koordiniert die aktuelle und künftige Funktion des Bahnhofplatzes

- als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit hohen Frequenzen von Fuss- und Veloverkehr,
- als belebter Treffpunkt mit attraktiver Platzgestaltung und
- als dicht genutzter Ort mit vielfältigen Mischnutzungen Arbeiten / Wohnen in städtebaulich herausragender Ausgestaltung.

3 Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden wird verbessert.

4 Der Bahnhofplatz wird erst dann beruhigt, wenn dies die veränderte Verkehrsführung zulässt (Ausbau Schellenrainbrücke). Über flankierende Massnahmen wird im Rahmen eines Wettbewerbs oder eines Detailprojektes entschieden.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	3.2, 4.5	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

4.5 Verkehrsführung über Schellenrainbrücke **S**

Die Schellenrainbrücke bleibt als wichtige Erschliessung für die Oberkircher Siedlungsgebiete erhalten und dient zur inskünftigen Erschliessung des Entwicklungsgebietes Thermaareal und des Dägersteinfelds. Eine neue Erschliessung mittels Bahnunterführung südlich des Bahnhofs ab der Umfahrungsstrasse wird allenfalls in 2. Priorität geprüft.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	4.4, 4.6	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	langfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt, Baulinien		

4.6 Spezielle Erschliessungsaufgaben Oberkirch **O**

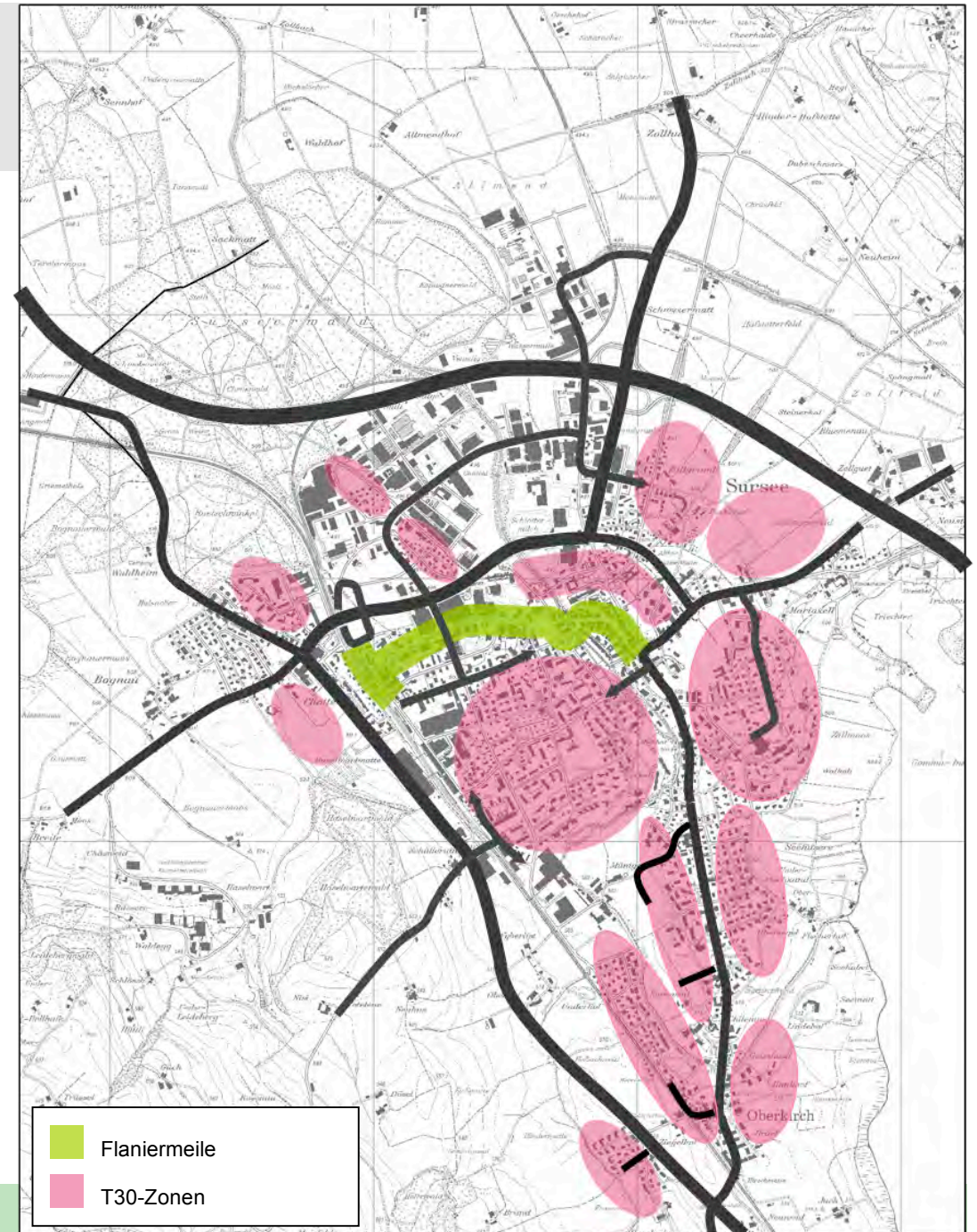
- A) **Schellenrainbrücke:** Die Schellenrainbrücke bleibt als wichtige Erschliessung für die Oberkircher Siedlungsgebiete erhalten. Das Industriegebiet Calida wird über die Schellenrainbrücke (und nicht über die Bahnstrasse) erschlossen. / FS
- B) Das mögliche **Entwicklungsgebiet Münigen** wird ab Luzernstrasse so erschlossen, dass kein unerwünschter Durchgangsverkehr zur Bahnstrasse möglich ist. ZE
- C) Die verkehrsberuhigte **Bahnstrasse** bleibt durchgehend befahrbar. FS

Federführung:	Oberkirch	Koordinationsstufe:	ZE / FS
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

5 Gut gestaltete Quartierstrassen tragen zur hohen Wohn- und Arbeitsqualität bei.

Die Quartierstrassen dienen dem **quartiereigenen Verkehr**. Sie sind wichtiger Aussen- und Begegnungsraum und tragen durch eine gute Gestaltung wesentlich zum **Quartierbild** bei.

Begegnungs- und Tempo 30-Zonen und - bei Bedarf - verkehrsberuhigende Massnahmen gewährleisten einen **quartierverträglichen Verkehrsablauf**.



5.1 T30-Zonen / Verkehrsberuhigte Kammern generell **G**

In den verkehrsberuhigten Kammern wird unerwünschter Durchgangsverkehr verhindert und der Ziel- und Quellverkehr quatiervertäglich gestaltet. Durch Einrichtung von T30-Zonen und entsprechender Gestaltung des Strassenraumes wird erreicht, dass der Verkehr ruhig und konstant fliesst, was die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und die Funktion als Aussen- und Begegnungsraum ermöglicht.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	4.1, 4.2	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Signalisationsänderung		

5.2 Gestaltung der Quartierstrassen **G**

Der Übergang vom verkehrsorientierten, übergeordneten Strassennetz zu den nutzungsorientierten Quartierstrassen wird durch entsprechende Gestaltungsmassnahmen – zum Beispiel Torsituationen, Kernfahrbahnen etc. – erkennbar gemacht.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	4.1, 4.2	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekte		

5.3 Bewegungsräume in der Siedlung **G**

Aufgrund der demografischen Entwicklung gewinnen attraktive Bewegungsräume (z.B. Bewegungs- und Sportangebote) in den Wohnquartieren an Bedeutung. In Abstimmung mit dem Freiraumkonzept werden diese Räume nach einem Gesamtkonzept entwickelt und gestaltet.

Federführung:	Sursee; Oberkirch; RPV, Sursee 2000+	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	5.4	Priorität:	1
Voraussetzung für:	5.4	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	z.B. Gemeindesportanlagen-Konzept („GESAK“)		

5.4 Freiraumkonzepte im Siedlungsgebiet **G**

1 Die Stadt Sursee erarbeitet ein Freiraumkonzept im Siedlungsgebiet. Dazu gehören insbesondere die Plätze, die Flaniermeile Altstadt – Bahnhof, die Gebiete für öffentliche Nutzungen, die zugänglichen Naturelemente und -räume in der Siedlung (z.B. Sure) sowie die Sport- und Freizeitanlagen.

2 Die Gemeinde Oberkirch erarbeitet ein Freiraumkonzept über den Landschaftsraum der Sure. Dazu gehört der Landschaftsraum beidseits der Sure

vom See bis zur Gemeindegrenze zu Sursee.

3 Die beiden Konzepte werden aufeinander abgestimmt und bezeichnen und koordinieren insbesondere

- die öffentlichen Freiräume und deren Aufgaben
- die Vernetzung mit den Landschaftsräumen
- die Nutzung und Gestaltung der Freiräume
- die Vorgaben und Randbedingungen für allfällige Gestaltungs- und Bebauungspläne
- die Aufgaben der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft
- die Massnahmen zur rechtlichen Sicherung des Konzeptes

4 Die Konzepte werden mit dem Naturschutzleitplan koordiniert.

Federführung:	Sursee, Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	5.5	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

5.5 «Plan Lumière» im Siedlungsgebiet **S**

1 Die Stadt Sursee erarbeitet einen «Plan Lumière» im Siedlungsgebiet. Dazu gehören insbesondere die Plätze, die Flaniermeile Altstadt – Bahnhof, die Gebiete für öffentliche Nutzungen, die zugänglichen Naturelemente und -räume in der Siedlung sowie die Sport- und Freizeitanlagen.

2 Der «Plan Lumière» beachtet folgende Grundregeln:

- Vermeidung von nicht sicherheitsrelevanten Beleuchtungen (z.B. Doppelbeleuchtungen, Skybeamer, Reklamen etc.)
- Der Notwendigkeit angepasste Intensität und Dauer der Beleuchtung
- Technische Massnahmen zur Vermeidung von Lichtverschmutzung

Von diesen Grundregeln kann für spezifische Akzente abgewichen werden.

3 Die beleuchteten Plätze und Fusswege vermitteln Identität und Sicherheit. Sie werden als Aufenthaltsräume und Nachtwege gerne benutzt.

4 Um unnötiger Lichtverschmutzung vorzubeugen, werden die übrigen Strassen und Wege nur so weit beleuchtet, wie zwingend nötig ist.

5 Das Konzept wird mit Naturschutzleitplan sowie Freiraumkonzept koordiniert und im Rahmen der Möglichkeiten etappenweise umgesetzt.

6 Der «Plan Lumière» wird betreffend Luzernstrasse und weiterer Schnittstellen zu Sursee mit Oberkirch koordiniert.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	5.4	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

6

Sursee und Oberkirch fahren Rad.

Attraktiv gestaltete Radrouten verbinden die **Schwerpunkte** des Zentrums, der Wohnquartiere und der Arbeitsschwerpunkte. Der Anschluss ans **Netz der Nachbargemeinden** ist gewährleistet.

Die notwendigen **Netzergänzungen** werden mit Priorität realisiert.

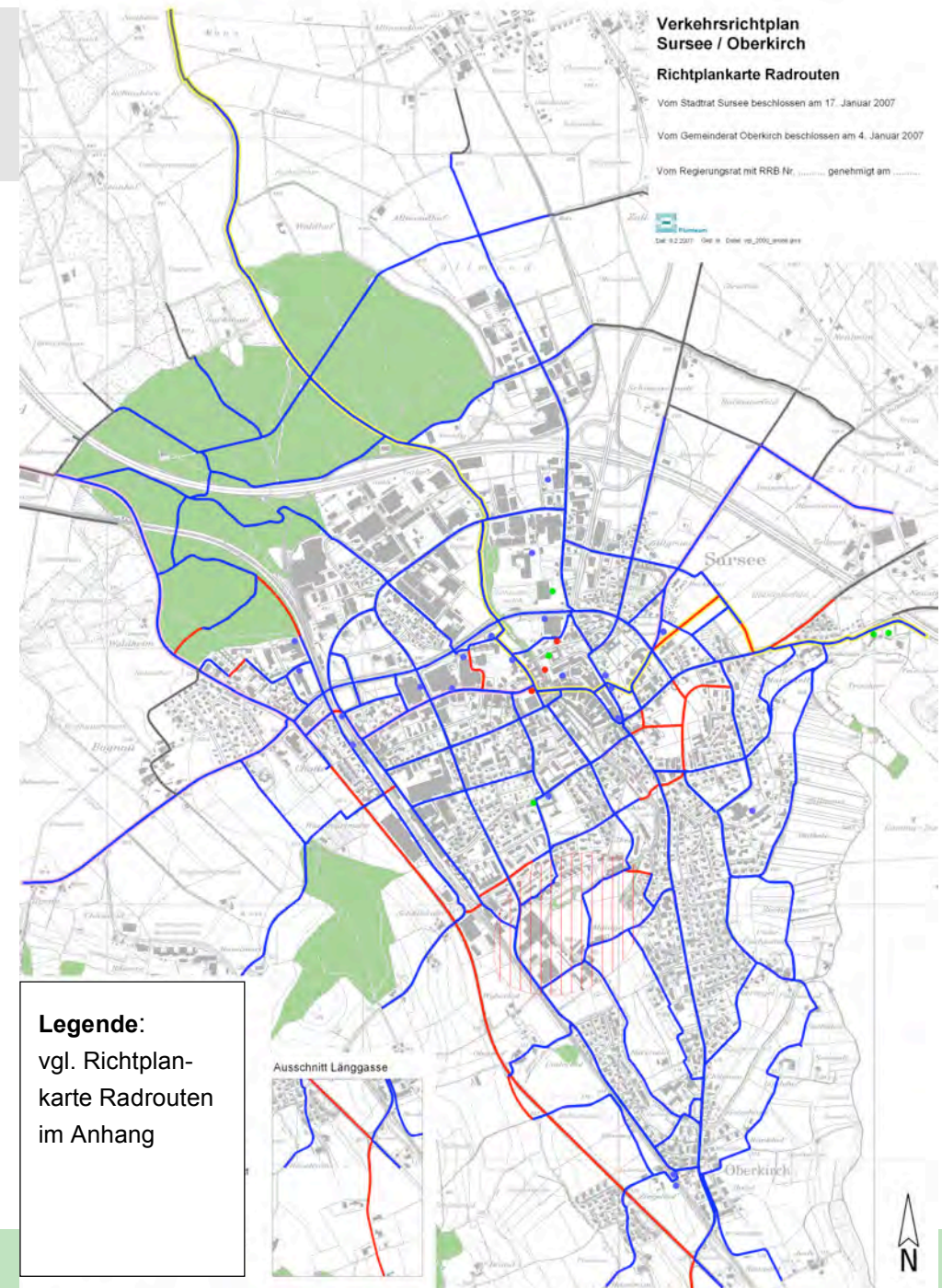
Das Ziel eines **durchgehenden** Netzes steht über normgerechten Lösungen. Wichtige Routen werden signalisiert.

Die **Querungen** mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere mit den Hauptverkehrsstrassen, werden gesichert.

Radwanderrouten (national und kantonal) verbinden Sursee mit den Nachbarregionen.

Die Netzergänzungen ermöglichen **neue Linienführungen der Radwanderrouten** abseits der Hauptstrassen.

Mit **Radrouten** werden alle von Radfahrenden benutzbaren Verbindungen bezeichnet. Dies können sein: Radwege, Rad-/Gehwege, Radstreifen sowie Verbindungen auf bestehenden Wegen, Plätzen und Strassen ohne spezielle Massnahmen für Radfahrende.



6.1 Grundsätze G

1 Das bestehende, dichte Radroutennetz soll möglichst ungehindert benutzt werden können. Es wird sicher und attraktiv gestaltet. Bei allen Bauprojekten im Strassenraum und im Bereich von Radrouten werden die Bedürfnisse der Radfahrer mit hoher Priorität berücksichtigt. Die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden – insb. Fussgängern und Radfahrern – muss speziell berücksichtigt werden.

2 Die Netzergänzungen werden mit Priorität und wo möglich gleichzeitig mit Strassenbauprojekten realisiert. Dabei wird auf ein durchgehendes Netz mehr Gewicht gelegt als auf normgerechte Lösungen.

3 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege und Radwanderrouen.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

6.2 Veloabstellplätze / Bike + Ride G

Gemäss Richtplankarte „Radrouten“ werden an wichtigen Zielen der Radfahrenden (Einkaufen, Freizeit, Bahnhöfe, Schulen und andere öffentliche Einrichtungen) genügend, zentral gelegene und nach Möglichkeit gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt. Beim Bahnhof Sursee wird eine Velo-Service-Station geprüft.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

6.3 Neue Fuss- und Radwege G

Zur Vervollständigung des Fuss- und Radwegnetzes und mit Blick auf die Erschliessung öffentlicher Einrichtungen sowie auf die Verbindungen zu den Bahnhöfen und zu den Wanderwegen und Radwanderrouen werden die in der Richtplankarte „Radrouten“ entsprechend bezeichneten neuen Wegabschnitte erstellt.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	VO / ZE
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Wegprojekte, Fuss- und Fahrwegrecht		

6.4 Massnahmen an Kantonsstrassen G

Der Kanton realisiert mit Priorität folgende Massnahmen zur Sicherung der Radrouten:

- a) **Ringstrasse Ost:** Markierung Radstreifen
- b) **Münsterstrasse,** Abschnitt Schenkön – Einmündung Sempachstrasse
- c) Neuer Radweg entlang der K47 von der Länggasskreuzung Richtung Büel (Nottwil)
- d) Weiterführung Radweg **Nottwil - Oberkirch - Kreisel Kotten**

Federführung:	Kanton	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

6.5 Massnahmen an gemeindeeigenen Hauptverkehrs- und Sammelstrassen G

1 Die Stadt Sursee sichert mit geeigneten Massnahmen die Radroute entlang der **Zeughausstrasse**.

2 Die Gemeinden Oberkirch und Sursee sichern zusammen mit dem Kanton mit geeigneten Massnahmen die Radroute entlang der **Luzernstrasse**. Die Massnahmen werden mit der Umgestaltung der Luzernstrasse koordiniert.

Federführung:	Sursee, Oberkirch, Kanton	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	2.4	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

6.6 Nationale und kantonale Radwanderrouen S

1 Die nationale Radwanderroue 3 und die kantonalen Radwanderrouen verbinden Sursee mit den Nachbarregionen. Die Routenführung erfolgt möglichst attraktiv durch das Zentrum und die Altstadt von Sursee.

2 Folgende Netzergänzungen ermöglichen neue Linienführungen abseits der Hauptstrassen:

- a) neue SBB-Personenunterführung Nord mit Radweg
- b) Optimierung der Radrouten durch die Flaniermeile (vgl. Massnahmen in Bild 3)
- c) Verlängerung Hofstetterfeldweg bis Knoten Münsterstrasse / Sempachstrasse

Federführung:	Regionalplanung	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Signalisation		

7

Das dichte Fusswegnetz ermöglicht die Siedlung der kurzen Wege.

Das dichte Fusswegnetz **verbindet** alle wichtigen Ziele wie auch die Quartiere miteinander.

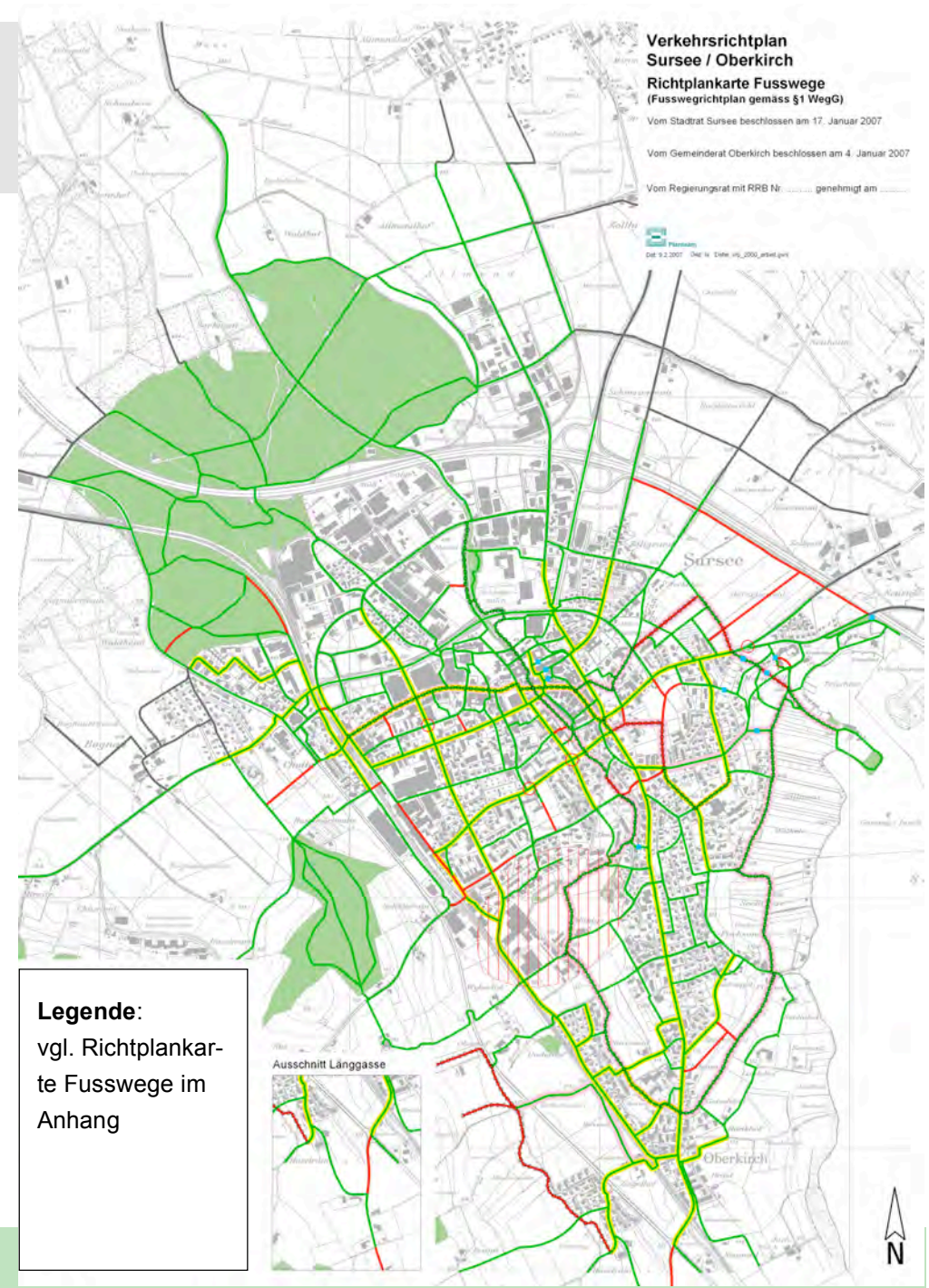
Die notwendigen **Netzergänzungen** werden mit Priorität realisiert.

Die **Querungen** mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besondere Beachtung wird der **Schulwegsicherung** geschenkt.

Wichtige Fusswege werden **beleuchtet**.

Auf wichtigen Fusswegverbindungen werden **Ruhegelegenheiten** realisiert.

Wichtige **touristische Verbindungen** werden signalisiert. Insbesondere Bahnhof – Altstadt – See.



7.1 Grundsätze G

1 Das bestehende, dichte Fusswegnetz soll möglichst ungehindert benutzt werden können. Es wird sicher und attraktiv gestaltet. Bei allen Bauprojekten im Strassenraum und im Bereich von Fusswegen werden die Bedürfnisse der Fussgänger mit hoher Priorität berücksichtigt.

2 Die Netzergänzungen werden mit Priorität und wo möglich gleichzeitig mit Strassenbauprojekten oder Überbauungsvorhaben realisiert.

3 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

7.2 Signalisation Fusswegnetz G

1 Sursee und Oberkirch signalisieren ihre Fusswege zu wichtigen Zielen nach einem einheitlichen Konzept.

2 Insbesondere werden wichtige touristische Verbindungen signalisiert:

- a) **Bahnhof Sursee – Altstadt – Triechter**
- b) **Sureweg** in Sursee und Oberkirch
- c) **Triechter – Zällmoos – Seehäusern – Oberkirch Dorf**
- d) **Oberkirch - Golfpark**

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Signalisation		

7.3 Nachtwege G

Wichtige Fusswege werden als Nachtwege gemäss dem «Plan Lumière» (vgl. Massnahme 5.5) beleuchtet. Diese führen vom Zentrum und von der Altstadt sowie von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch möglichst belebte Räume zu den Quartieren.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

7.4 Neue Fusswege G

Zur Vervollständigung des Fusswegnetzes und mit Blick auf die Erschliessung öffentlicher Einrichtungen sowie auf die Verbindungen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu den Wanderwegen werden in Ergänzung zu den Fuss- und Radwegen die in der Richtplankarte „Fusswege“ bezeichneten neuen Fusswege erstellt.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	ZE
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Wegprojekte, Fusswegrecht		

7.5 Wichtige Fusswegverbindungen mit Ruhegelegenheiten G

1 Entlang folgender wichtiger Fusswegverbindungen werden in regelmässigen Abständen Ruhegelegenheiten eingerichtet. Die Hauptspaziertrouten werden attraktiv gestaltet und signalisiert.

Sursee:

- a) **Bahnhofplatz – Bahnhofstrasse – Altstadt – St. Martinsgrund – Hofstetterfeld – Mariazell – Triechter**
- b) **Altstadt – Beckenhof – Spital – Triechter-Halbinsel**
- c) **Sureweg** in Sursee
- d) **Triechter – Zällmoos – Seehäusern**

Oberkirch:

- A) **Sureweg**
- B) **Triechter – Zällmoos – Seehäusern**
- C) **Hofbachweg (Golfpark)**

2 An weiteren wichtigen Knoten des Fusswegnetzes werden Ruhegelegenheiten eingerichtet.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

8

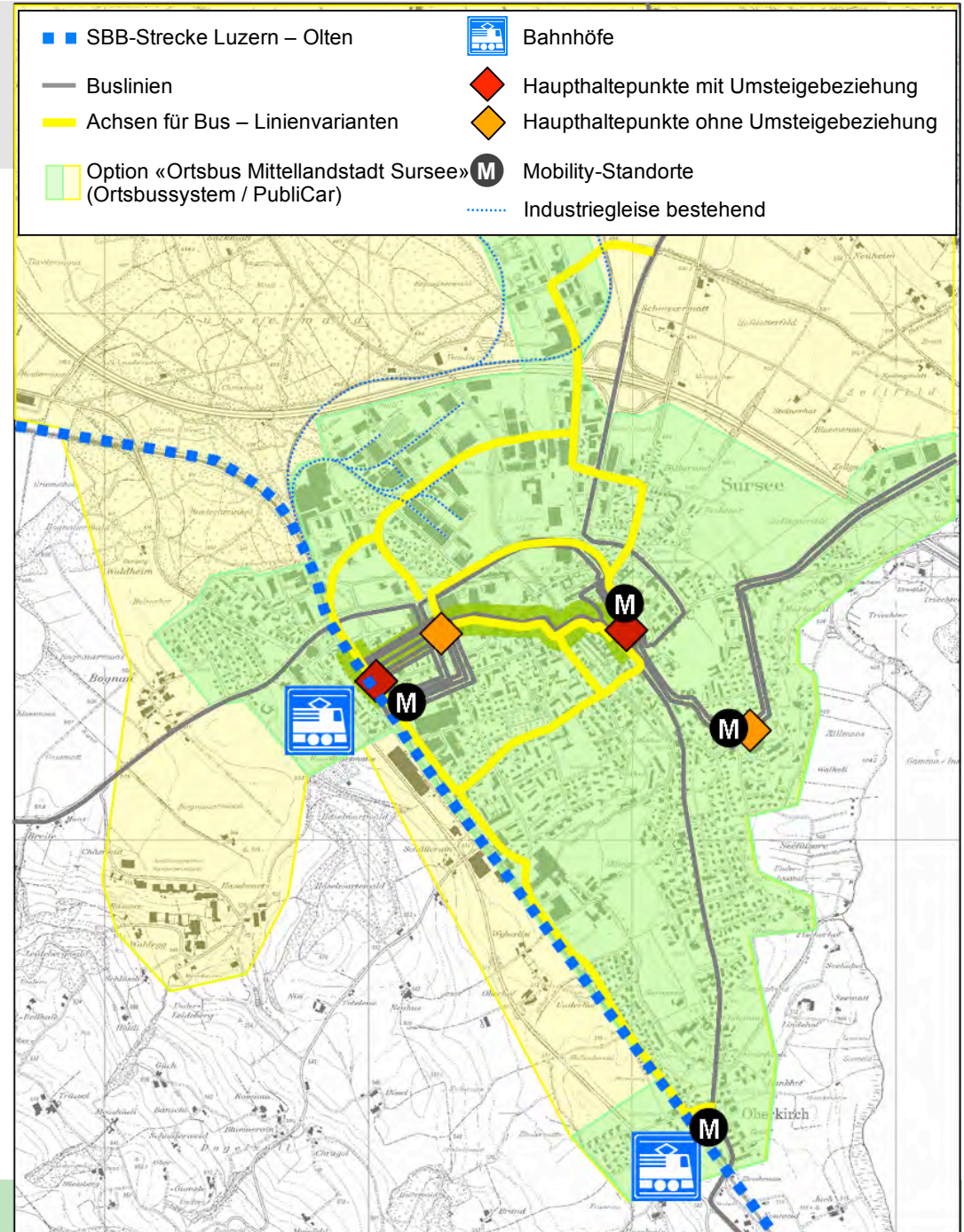
Sursee ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.

Das attraktive Angebot an **Bahn- und Busverbindungen** wird als Chance genutzt.

Im Zentrum erhalten die Busse gegenüber dem Individualverkehr **Priorität**.

Die **Bushaltestellen** Bahnhof SBB, SurseePark, Altstadt und Spital werden als **Haupthaltepunkte** von **möglichst vielen Buslinien** bedient. Für die Haltestellen Bahnhof SBB und Altstadt werden die Fahrpläne so auf einander abgestimmt, dass **attraktive Umsteigebeziehungen** entstehen.

Zur Erschliessung der nur ungenügend versorgten Gebiete werden **Linienvarianten** und / oder ein Ortsbussystem in der Region «Sursee 2000+» geprüft.



8.1 Grundsätze G

1 Das bestehende Busangebot wird laufend auf die veränderten Bedürfnisse und auf den Fahrplan der SBB angepasst und verbessert.

2 Wo nötig und möglich werden Busspuren realisiert. An Lichtsignalanlagen werden die Busse gegenüber dem Individualverkehr priorisiert.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

8.2 Haupthaltepunkte / Umsteigebeziehungen S

1 Die Bushaltstellen Bahnhof SBB und Altstadt werden als Haupthaltepunkte von möglichst vielen Buslinien bedient.

2 Für die Haltestellen Bahnhof SBB und Altstadt werden die Fahrpläne so aufeinander abgestimmt, dass attraktive Umsteigebeziehungen entstehen.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	8.3	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

8.3 Optimierung Regionalbuslinien G

1 Zur Erschliessung der nur ungenügend erschlossenen Gebiete Keiserhüser, Zellgrund und Industrie Nord werden Linienvarianten der bestehenden Buslinien geprüft.

2 Wo nötig und möglich wird der Fahrplan der Regionalbuslinien im Hinblick auf den SBB-Fahrplan und die gegenseitigen Umsteigebeziehungen optimiert.

Federführung:	Gemeinden, RPV	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	8.2	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

8.4 Option Ortsbus «Mittellandstadt Sursee» G

In Abstimmung mit den Regionalbuslinien und als Ergänzung dazu werden folgende Massnahmen geprüft:

a) **Ortsbussystem** im Raum «Mittellandstadt Sursee»; Sursee und Oberkirch führen mittelfristig zusammen mit weiteren Gemeinden ein Ortsbussystem ein. Geprüft wird insbesondere auch die Anbindung des Ausbildungszentrums des Baumeisterverbandes

b) Ausdehnung des durch den **PubliCar** bedienten Gebiets.

Federführung:	Gemeinden, RPV	Koordinationsstufe:	Vororientierung
Abhängig von:	8.3	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	--		

8.5 Car-Sharing (Mobility) G

Mobilitätsangebote wie «Mobility-CarSharing» werden als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs unterstützt.

Federführung:	Sursee / Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

8.6 Industriegleise S

Die bestehende Erschliessung des Industriegebiets Nord mit Industriegleisen wird nach Bedarf erhalten und wo nötig erweitert.

Federführung:	SBB, Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	4.3 g	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	--		

9

Sursee und Oberkirch behalten ihr attraktives Parkplatzangebot.

Ein attraktives Angebot an Parkplätzen ist **wichtig** für das **Regionalzentrum** Sursee. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit **erhalten** oder an geeignetere Orte **verlegt**.

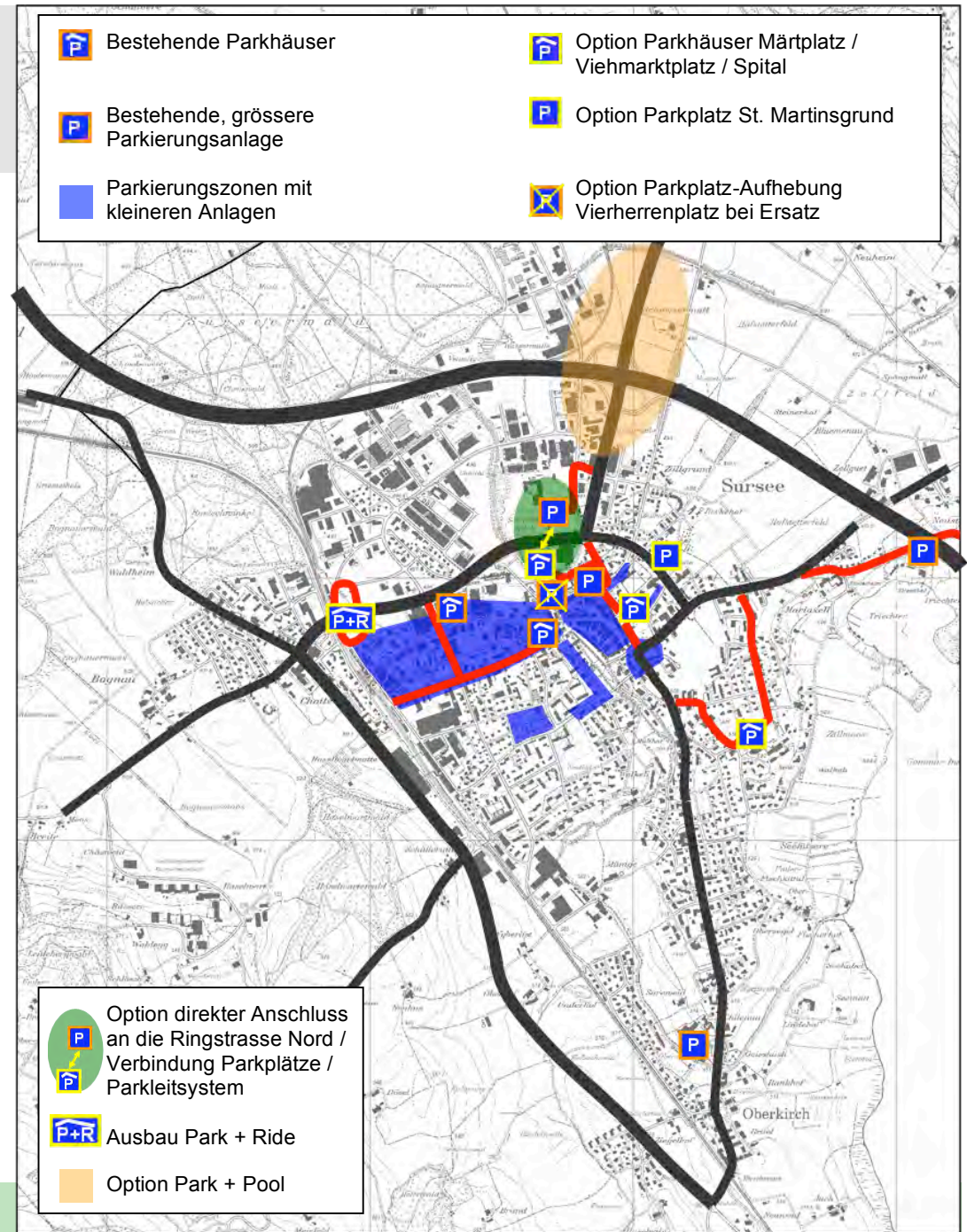
Die **Erschliessung** erfolgt möglichst **direkt** ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab dem **Hauptstrassennetz**.

Das Angebot an **Park+Ride-Plätzen** beim Bahnhof Sursee wird ausgebaut.

Für die Parkplätze **Viehmarktplatz** und **Eishalle** wird ein direkter Anschluss an die Ringstrasse geprüft.

Längerfristig werden **Parkhäuser auf dem Märtplatz und Viehmarktplatz** sowie eine Aufhebung des Parkplatzes Vierherrenplatz geprüft.

Oberkirch sichert im Bereich des **Zentrums** (Schulhaus, Kirche) einen öffentlichen Parkplatz und erweitert ihn bei Bedarf.



9.1 Grundsätze S

- 1 Das bestehende Angebot an Parkplätzen wird insgesamt erhalten und wo sinnvoll und möglich erweitert.
- 2 Das Parkplatzangebot wird nach Möglichkeit in Sammelparkierungen zusammengefasst.
- 3 Die Erschliessung erfolgt möglichst direkt ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab dem Hauptstrassennetz.
- 4 Die öffentlichen Parkplätze und die gemeindeeigenen Privatparkplätze werden bewirtschaftet.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Parkplatzgebühren-Reglement		

9.2 Parkplätze Viehmarktplatz und Eishalle S

- 1 Für die Parkplätze Viehmarktplatz (Stadhalle) und Eishalle wird ein direkter Anschluss an die Ringstrasse Nord geprüft.
- 2 Für die gemeinsame Benutzung bei Grossanlässen werden Verbindungsmöglichkeiten der beiden Parkieranlagen für den motorisierten Verkehr sowie ein differenzierteres Parkleitsystem geprüft.
- 3 Zur Optimierung der Anlieferung Stadhalle werden neue Verkehrsführungen geprüft.

Federführung:	Sursee, Kanton	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	2.1, 2.2	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

9.3 Parkhaus Märtplatz S

Auf dem Märtplatz wird die Realisierung eines öffentlich zugänglichen Parkhauses geprüft.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Bauprojekt		

9.4 Parkhaus Viehmarktplatz und Parkplatz Vierherrenplatz S

- 1 Auf dem Viehmarktplatz wird die Realisierung eines öffentlich zugänglichen Parkhauses geprüft.
- 2 Im Falle der Realisierung des Parkhauses Viehmarktplatz werden die Parkplätze auf dem Vierherrenplatz aufgehoben. Mit der Realisierung des Parkhauses Viehmarktplatz wird auch die unterirdische Erweiterung im Bereich Vierherrenplatz geprüft.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Zonenplanung, Bauprojekt		

9.5 Parkplatz St. Martinsgrund S

Im St. Martinsgrund wird ein neuer Parkplatz mit direkter Erschliessung ab Ringstrasse Ost erstellt.

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt, Zonenplanung		

9.6 Parkhaus Spital S

Anstelle der bestehenden drei Parkieranlagen wird als Option ein Parkhaus geprüft.

Federführung:	Kanton, Sursee	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Zonenplanung, Bauprojekt		

9.7 Park+Ride S

1 Das Angebot an Park+Ride-Plätzen beim Bahnhof wird ausgebaut. Die Realisierung eines Parkhauses anstelle des heutigen P+R-Parkplatzes wird geplant.

2 Beidseitig des Bahnhofes werden Kiss+Ride-Plätze an geeigneten Standorten realisiert.

Federführung:	Sursee, Kanton	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	4.4	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Bauprojekt		

9.8 Park+Pool S

Die Stadt Sursee prüft in Absprache mit Schenkon autobahnahe Standorte für Park+Pool (Umsteigen Auto-Auto).

Federführung:	Sursee	Koordinationsstufe:	Vororientierung
Abhängig von:	--	Priorität:	2
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	kurzfristig
Rechtl. Sicherung:	Zonenplanung, Bauprojekt		

9.9 Öffentlicher Parkplatz beim Zentrum Oberkirch O

1 Die Gemeinde Oberkirch baut bei Bedarf und/oder im Rahmen von Erweiterungen der Zentrumsbauten den öffentlichen Parkplatz im Bereich Schulhaus-Kirche weiter aus.

2 Es werden gute Fussgängerverbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bushaltestellen, Bahnstation) gewährleistet.

Federführung:	Oberkirch	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	bei Bedarf
Rechtl. Sicherung:	--		

Übersicht über die Massnahmen

Nr.	Massnahme	Seite	Koordinationsstufe	Priorität	Realisierungshorizont	Federführung	Rechtliche Festsetzung
Bild 1: Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander.							
1.1	Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden	5	FS	1	dauernd	Gemeinden, RPV, Kanton	--
1.2	Option Verlegung Surentalstrasse	5	VO	3	langfristig	Gemeinden, RPV, Kanton	Regionaler Richtplan, Strassenprojekt
1.3	Option Umfahrung Sursee Nord	5	VO	3	langfristig	Gemeinden, RPV, Kanton	Regionaler Richtplan, Strassenprojekt
1.4	Option Verlängerung der Allmendstrasse Richtung Industrie Geuensee	5	VO	3	bei Bedarf	Sursee, Geuensee	Strassenprojekt
Bild 2: Das leistungsfähige Hauptstrassensystem ist Rückgrat der Erschliessung.							
2.1	Hauptverkehrsstrassen	7	FS	1	dauernd	Kanton, Sursee / Oberkirch, RPV	Strassenprojekte
2.2	Erhaltung der Leistungsfähigkeit	7	ZE / FS	1	kurzfristig	Kanton, Sursee / Oberkirch	Strassenprojekte
2.3	Torsituationen auf Kantonsstrassen	7	FS	1	kurzfristig	Kanton, Sursee / Oberkirch	Strassenprojekt
2.4	Umgestaltung der Luzernerstrasse	7	ZE	1	mittelfristig	Kanton, Sursee / Oberkirch	Strassenprojekt
2.5	Abstimmung Siedlung / Verkehr	8	FS	1	dauernd	Kanton, Sursee / Oberkirch, RPV	Zonenpläne, Sondernutzungspläne
2.6	Umgestaltung der Sempachstrasse	8	ZE	1	kurzfristig	Sursee, Schenkön	Strassenprojekt
Bild 3: Die Flaniermeile verbindet den Bahnhof mit der Altstadt.							
3.1	Entwicklung der Begegnungszone	11	FS	1	kurzfristig	Sursee	--
3.2	Attraktivitätssteigerung für Fussgänger Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof	11	ZE	2	mittelfristig	Sursee	Signalisation, Strassenprojekt
3.3	Spezielle Gestaltungsaufgaben	11	ZE	1	kurzfristig	Sursee	Strassenprojekt
Bild 4: Die Quartiererschliessung erfolgt direkt ab dem Hauptstrassensystem.							
4.1	Grundsätze der Quartiererschliessung	13	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	--
4.2	Quartiersammelstrassen	13	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	--
4.3	Spezielle Erschliessungsaufgaben Sursee	13	ZE / FS	1	mittelfristig	Sursee	Strassenprojekte
4.4	Gestaltung Bahnhofplatz	13	ZE	1	mittelfristig	Sursee	Strassenprojekt
4.5	Verkehrsführung über Schellenrainbrücke	14	ZE	1	langfristig	Sursee	Strassenprojekt, Baulinien
4.6	Spezielle Erschliessungsaufgaben Oberkirch	14	ZE / FS	1	mittelfristig	Oberkirch	Strassenprojekte

Nr.	Massnahme	Seite	Koordinationsstufe	Priorität	Realisierungshorizont	Federführung	Rechtliche Festsetzung
Bild 5: Gut gestaltete Quartierstrassen tragen zur hohen Wohn- und Arbeitsqualität bei.							
5.1	T30-Zonen / Verkehrsberuhigte Kammern generell	17	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	Signalisationsänderung
5.2	Gestaltung der Quartierstrassen	17	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	Strassenprojekte
5.3	Bewegungsräume in der Siedlung	17	ZE	1	kurzfristig	Sursee / Oberkirch /RPV, Sursee 2000+	--
5.4	Freiraumkonzept im Siedlungsgebiet	17	FS	1	kurzfristig	Sursee / Oberkirch	z.B. Gemeindesportanlagenkonzept
5.5	Konzept "Plan Lumière" im Siedlungsgebiet	17	FS	2	mittelfristig	Sursee	--

Bild 6: Sursee und Oberkirch fahren Rad.							
6.1	Grundsätze	19	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	--
6.2	Veloabstellplätze / Bike + Ride	19	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	--
6.3	Neue Fuss- und Radwege	19	VO / ZE	1	mittelfristig	Sursee / Oberkirch	Wegprojekte, Fuss- und Fahrwegrecht
6.4	Massnahmen an Kantonsstrassen	19	FS	1	kurzfristig	Kanton	Strassenprojekt
6.5	Massnahmen an gemeindeeigenen Hauptverkehrs- und Sammelstrassen	19	FS	1	kurzfristig	Sursee / Oberkirch	Strassenprojekt
6.6	Nationale und kantonale Radwanderrouen	19	ZE	2	mittelfristig	Regionalplanung	Signalisation

Bild 7: Das dichte Fusswegnetz ermöglicht die Siedlung der kurzen Wege.							
7.1	Grundsätze	21	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	--
7.2	Signalisation Fusswegnetz	21	FS	1	mittelfristig	Sursee / Oberkirch	Signalisation
7.3	Nachtwege	21	FS	1	mittelfristig	Sursee / Oberkirch	--
7.4	Neue Fusswege	21	ZE	1	kurzfristig	Sursee / Oberkirch	Wegprojekte; Fusswegrecht
7.5	Wichtige Fusswegverbindungen mit Ruhegelegenheiten	21	FS	1	kurzfristig	Sursee / Oberkirch	--

Nr.	Massnahme	Seite	Koordinationsstufe	Priorität	Realisierungshorizont	Federführung	Rechtliche Festsetzung
Bild 8: Sursee ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.							
8.1	Grundsätze	23	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	
8.2	Haupthaltepunkte / Umsteigebeziehungen	23	FS	1	mittelfristig	Sursee	
8.3	Optimierung Regionalbuslinien	23	ZE	2	mittelfristig	Gemeinden, RPV	
8.4	Option Ortsbus «Mittellandstadt Sursee»	23	VO	1	mittelfristig	Gemeinden, RPV	
8.5	Car-Sharing (Mobility)	23	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	
8.6	Industriegleise	23	FS	1	dauernd	SBB / Sursee	

Bild 9: Sursee und Oberkirch behalten ihr attraktives Parkplatzangebot.							
9.1	Grundsätze	25	FS	1	dauernd	Sursee / Oberkirch	Parkplatzgebühren-Reglement
9.2	Parkplätze Viehmarktplatz und Eishalle	25	ZE	2	mittelfristig	Sursee, Kanton	Strassenprojekt
9.3	Parkhaus Märtplatz	25	ZE	1	mittelfristig	Sursee	Bauprojekt
9.4	Parkhaus Viehmarktplatz und Parkplatz Vierherrenplatz	25	ZE	2	mittelfristig	Sursee	Zonenplanung, Bauprojekt
9.5	Parkplatz St. Martinsgrund	25	FS	2	mittelfristig	Sursee	Strassenprojekt, Zonenplanung
9.6	Parkhaus Spital	25	ZE	2	mittelfristig	Kanton, Sursee	Zonenplanung, Bauprojekt
9.7	Park+Ride	26	FS	1	mittelfristig	Sursee, Kanton	Bauprojekt
9.8	Park+Pool	26	ZE	2	kurzfristig	Sursee	Zonenplanung, Bauprojekt
9.9	Öffentlicher Parkplatz beim Zentrum Oberkirch	26	FS	1	bei Bedarf	Oberkirch	--

A1 Beteiligte

Begleitgruppe der Stadt Sursee:

- Marcel Büeler Bereichsleiter Öffentliche Sicherheit
- Thomas Frutschi Bereichsleiter Bau (Vorsitz)
- Franz Hürlimann Sachbearbeiter Bereich Bau, Tiefbau
- Radi Kaufmann Stadtrat, Bauvorsteher
- Paul Rutz Stadtrat, Finanzvorsteher

Planungs- und Baukommission der Gemeinde Oberkirch:

- Walter Wanner Präsident
- Luzia Häller-Huber Gemeindepräsidentin
- Matthias Gusset
- Werner Hodel
- Christian Huber
- Markus Inauen Gemeindeschreiber
- Josef Röllli Gemeinderat, Bauvorsteher

Projektteam:

Planteam S AG, Sempach-Station

- Roger Michelon Projektleiter Planung

Teamverkehr, Cham

- Oscar Merlo Verkehrsplaner
- Adrian Arquisch Sachbearbeiter

