

Verkehrsrichtplan

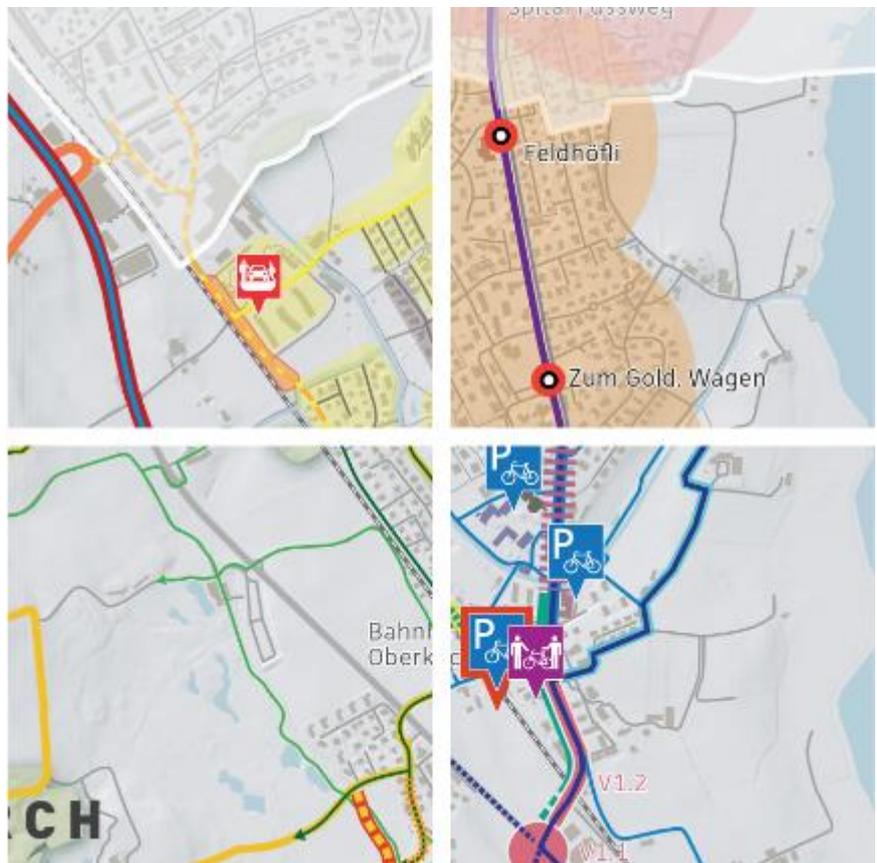
Bericht

Gemeinde Oberkirch

19.02.2025

Vom Gemeinderat beschlossen am ...

Vom Regierungsrat genehmigt am ...



Bearbeitung

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Fabian Büchting

BSc ZFH in Verkehrssysteme

Sabrina Bächtiger

Zeichnerin EFZ in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Kernteam OP-Revision (KT)

- Matthias Gusset, Präsident PBK
- Ladina Aregger, Bauvorsteherin
- Markus Inauen, Gemeindeschreiber
- Roman von Matt, Bauverwalter
- Arthur Stierli, Ortsplaner

Auftraggeber

Gemeinderat Oberkirch

Titelbild:

Ausschnitte aus den Konzeptplänen MIV, ÖV, Fuss und Velo

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan	4
1.2	Verbindlichkeit	4
1.3	Umsetzungshorizonte	4
1.4	Wirkungskontrolle	5
1.5	Grundlagen / Übergeordnete Planungen	5
2	Übersicht Struktur und Inhalte	6
3	Strassennetz / MIV	7
3.1	Ziele und Stossrichtungen	7
3.2	Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	9
4	Fuss- und Veloverkehr	13
4.1	Ziele und Stossrichtungen	13
4.2	Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr	16
5	Öffentlicher Verkehr	20
5.1	Ziele und Stossrichtungen	20
5.2	Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	22
6	Parkierung und Mobilitätsmanagement	26
6.1	Ziele und Stossrichtungen	26
6.2	Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	27
	Anhang 1 (orientierend)	30

1 Einleitung

1.1 Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan

Im Rahmen der Überarbeitung der Ortsplanung und zur optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurden ein Mobilitätskonzept und der vorliegende Verkehrsrichtplan erarbeitet. Das Mobilitätskonzept stützt sich auf das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2020. Der Verkehrsrichtplan wurde auf der Grundlage des heute gültigen Verkehrsrichtplans aus dem Jahr 2007 erstellt.

Im Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dabei wird das Mobilitätskonzept als «strategischen Teil» verstanden, der Ziele und Handlungsfelder sowie die Strategie festlegt. Auf dieser Basis werden im «operativen» Verkehrsrichtplan konkrete Massnahmen festgelegt und in Teilplänen konkret verortet. Die Erarbeitung der beiden Instrumente erfolgte daher parallel und iterativ.

Ein Kernelement der verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde Oberkirch ist die Luzernstrasse. Mit dem Masterplan Luzernstrasse werden die wesentlichen Prinzipien betreffend verkehrliche Organisation, Dimensionierung sowie Bushaltestellen und Parkierung definiert. Der vorliegende Verkehrsrichtplan fokussiert daher auf die Weiterentwicklung und Optimierung des Masterplans, insbesondere im Hinblick auf die Organisation der Seitenbereiche und der Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität.

1.2 Verbindlichkeit

Das Mobilitätskonzept formuliert die Strategie zur Verkehrsentwicklung der Gemeinde und hat einen behördenanweisenden Charakter. Die im Verkehrsrichtplan festgelegten Massnahmen sind für die Gemeindebehörden verbindlich. Zu besserer Verständlichkeit werden auch im Verkehrsrichtplan die Erkenntnisse aus der Analyse, die Ziele und die Strategie kurz zusammengefasst (behördenanweisend). Die Seiten, welche verbindliche Inhalte haben, sind in der Fusszeile mit «behördenverbindliche Inhalte» beschriftet. Nur diese Teile unterliegen formell dem Beschluss des Gemeinderates Oberkirch und der Genehmigung des Regierungsrates. Sind kantonale Anliegen betroffen, wird der Richtplan mit der Genehmigung durch den Regierungsrat auch für die kantonalen Behörden verbindlich.

Einordnung Verkehrsrichtplan 2007

Der Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2007 von Oberkirch und Sursee bleibt erhalten. Die Inhalte aus dem Jahr 2007 werden als Hinweise im hier vorliegenden Verkehrsrichtplan dargestellt, wobei über deren Umsetzung Bericht erstattet wird. Der aktuelle Stand der Umsetzung aus dem Jahr 2007 ist im Anhang 1 zu finden. In den Massnahmenblättern werden die Massnahmen aus dem Jahr 2007, welche noch nicht umgesetzt sind, mit einem Hinweis versehen. Für den hier vorliegenden Verkehrsrichtplan wird ein Erlass notwendig.

1.3 Umsetzungshorizonte

- | | |
|-----------------|---|
| – kurzfristig | Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre |
| – mittelfristig | Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5-10 Jahre |
| – langfristig | Planung/Umsetzung in mehr als 10 Jahren |
| – laufend | Daueraufgabe |

1.4 Wirkungskontrolle

Für die Umsetzung und Bewirtschaftung des Verkehrsrichtplans sowie die Wirkungskontrolle ist in erster Linie die Bauverwaltung Oberkirch zuständig. Die Wirkungskontrolle erfolgt primär über die Rückmeldung aus der Bevölkerung bzw. durch den Austausch mit den durch die jeweiligen Massnahmen betroffenen Einwohner*innen.

Allfällige Anpassungen aufgrund fehlender Wirkung der Massnahmen werden bei Bedarf ausgelöst. Die gesamthafte Überprüfung des Richtplans aufgrund neuer Bedürfnisse oder geänderter Verhältnisse erfolgt in der Regel alle 10 Jahre. Notwendige Anpassungen und Aktualisierungen werden im entsprechenden Verfahren für die Änderung von Richtplänen gemäss § 13 PBG vorgenommen und bedürfen eines Beschlusses durch den Gemeinderat.

1.5 Grundlagen / Übergeordnete Planungen

Gemeinde Oberkirch

- Bau- und Zonenreglement, November 2017
- Zonenplan, November 2017
- Strassenreglement, Oktober 2001
- Räumliches Entwicklungskonzept, Juni 2020
- Masterplan Luzernstrasse Oberkirch
- Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch, 2007

Regional – Sursee-Mittelland

- Konzept Motorisierter Individualverkehr Sursee Plus, Februar 2017
- Velonetzplanung Sursee Plus, Januar 2017
- Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten Zentrum Sursee Plus, Dezember 2020
- Agreement der Gemeinden von Sursee Plus zur Anwendung des Verkehrsmodells Sursee-Mittelland, Juni 2015
- Masterplan Bahnhofgebiet Sursee, Juni 2015
- Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee Mittelland, 2016
- Wanderwegrichtplan Sursee-Mittelland, 10.12.2019

Kantonal

- Kantonaler Richtplan, 02.07.2019
- öV-Bericht 2018-2020, 14.11.2017
- Bauprogramm Kantonsstrassen 2019-2022
- Kantonales Radroutenkonzept, 1994

2 Übersicht Struktur und Inhalte



3 Strassennetz / MIV

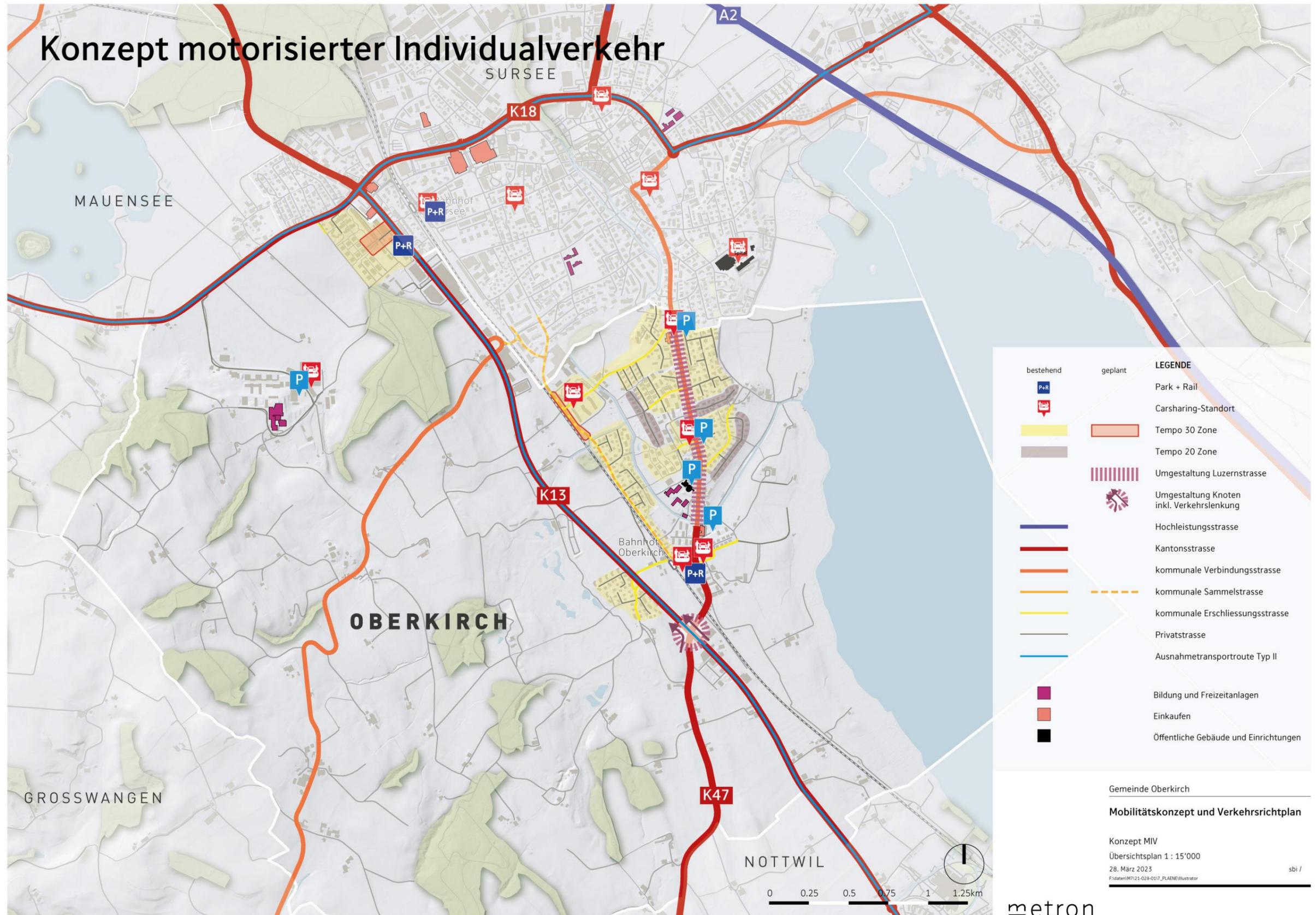
3.1 Ziele und Stossrichtungen

Die **Umfahrungstrasse** entlastet das Siedlungsgebiet von Oberkirch vom Durchgangsverkehr. Eine Optimierung der Lenkung auf die K13 und die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf der Luzernstrasse und dem untergeordneten Strassennetz sind wichtige Handlungsansätze. Eine Veloführung entlang der Umfahrungsstrasse soll geprüft werden.

Auf der **Luzernstrasse** sind der Durchgangswiderstand und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Verbleibender Durchgangsverkehr wird insbesondere im Zentrumsgebiet siedlungsverträglich abgewickelt. Die Gestaltung des Strassenraums wird von Fassade zu Fassade geplant und ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt.

Das **Strassennetz** in Oberkirch wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen **Strassenkategorien** zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den örtlichen Verhältnissen.

Das **Sicherheits- und Wohlempfinden** insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden – beispielsweise älterer Menschen und Schulkinder - ist gewährleistet. Es besteht eine hohe **Aufenthalts- und Wohnqualität** in Oberkirch.



3.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

A.1 Optimierung Entlastungswirkung Kantonsstrasse K13 (Umfahrungsstrasse)

Kurzbeschreibung	Die Umfahrungsstrasse K13 soll das Siedlungsgebiet stärker vom Durchgangsverkehr entlasten. Zudem soll die Netzlücke des Velowegnetzes entlang der Durchgangsstrasse geschlossen werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Umfahrungsstrasse K13 ist neben der Luzernstrasse die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Oberkirch. Die Umfahrungsstrasse verläuft ausserhalb des Siedlungsgebietes und dient vor allem der Entlastung der Luzernstrasse. Auf der Strasse wird ein Teil des Durchgangsverkehres von Nottwil nach Sursee respektive auf der Suhretalachse abgewickelt. Die Entlastungswirkung soll verstärkt werden. Der Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse wird gemäss dem Bauprogramm 2019-2020 im Topf B (nach 2022) umgestaltet. Dabei ist gemäss aktuellem Planungsstand weiterhin eine LSA-Steuerung angedacht. Ausserdem besteht für den Veloverkehr entlang der Umfahrungsstrasse eine Netzlücke. Diese Verbindung würde einer direkten Führung zwischen Nottwil und Sursee entsprechen und ist anzustreben.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Entlastungswirkung der Umfahrungsstrasse K13 auf die Luzernstrasse und das Siedlungsgebiet von Oberkirch verstärken – Veloführung am Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse verbessern – Bus Priorisierung am Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse umsetzen – Netzlücken entlang K13 für den Veloverkehr schliessen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierung der Lenkung auf die K13 – Erhalt Leistungsfähigkeit Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse (K-VRP 2007) – Sichere Veloführung über den Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse – Veloführung entlang der Umfahrungsstrasse prüfen
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Stellungnahme Vorprojekt – Umgestaltung Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse – Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit auf der Luzernstrasse durch Temporeduktion und/oder gestalterischen Massnahmen
Zuständigkeit	– Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinderat Oberkirch – Rottal Auto AG – Verkehrsverbund Luzern (VVL)
Kosten (Investitionsaufwand)	Definiert durch Kanton Luzern
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Prüfung der Entlastungswirkung
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.2 Luzernstrasse – B.2 Velowegnetz – C.1 Öffentlicher Verkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

A.2 Neugestaltung Luzernstrasse

Kurzbeschreibung	Die Luzernstrasse als verkehrliches Rückgrat Oberkirchs wird im Rahmen des Masterplans Luzernstrasse neugestaltet. Es ist vorgesehen, die Sicherheitsdefizite zu beheben sowie den Durchfahrtwiderstand zu erhöhen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Luzernstrasse ist stark verkehrsorientiert und nicht mehr zeitgemäss. Insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden bestehen Sicherheitsdefizite und die Attraktivität ist gering. Durch die Überlagerung des Schulwegs entlang der Luzernstrasse spielt vor allem die Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle. Der Masterplan Luzernstrasse macht hierzu wichtige Aussagen, der Fokus wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Projekts vor allem auf die räumliche Aufwertung des Strassenraums gelegt. Die angestrebte Temporeduktion auf der Luzernstrasse (vom Hirschen bis zur Einmündung Seehäusernstrasse) wird vom Kanton positiv beurteilt und soll daher seitens Gemeinde weiterverfolgt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung des Durchfahrtwiderstands – Die Neugestaltung der Luzernstrasse führt zu hoher Aufenthaltsqualität – Die Verkehrssicherheit insbesondere im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit wird erhöht
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Umgestaltung Luzernstrasse (K-VRP 2007) inklusive Einführung einer Temporeduktion <ul style="list-style-type: none"> – Gestaltung von Fassade bis Fassade – Einbezug und Reaktion auf städtebauliche Raumstruktur in Strassenraumgestaltung – Ausgestaltung der Knoten: Die Kreisel gemäss Masterplan sollen den Gestaltungsgrundsätzen des Handbuchs «Veloverkehr an Kreuzungen» folgen. Ist dies nicht möglich soll eine andere Knotenform gewählt werden. Die Grundsätze sind: <ul style="list-style-type: none"> – Möglichst kleine Kreisel-Durchmesser – Einstreifig, symmetrischer Kreisel – Genügend Ablenkung – Tiefe Geschwindigkeiten bei der Einfahrt und im Kreisel – Geringe bis mittlere Verkehrsbelastung der Zufahrten – Möglichst schmale Kreiselfahrbahn 4.5 – 5.0 m; max. 5.5 m (ohne Innenring) – Innenring soll für Personenwagen nicht befahrbar sein – Neigung Kreiselfahrbahn max. 4% – Verflechtungsstrecke vor dem Kreisel 15-20 m lang (ohne Velostreifen) und möglichst gerade ausbilden – Beginn des Velostreifens unmittelbar in der Kreiselausfahrt – Durchfahrtwiderstand auf die Luzernstrasse, in Abhängigkeit zur Neugestaltung des Knotens Länggass/Umfahrungsstrasse, entsprechend erhöhen – Vorgabe zur Begrünung des Strassenraums mittels hochstämmigen Laubbäumen entlang der Luzernstrasse in der Kernzone
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Vertiefung und Umsetzung Masterplan Luzernstrasse in einem Vorprojekt (Fokus Strassenraumgestaltung) – Parallele Erarbeitung Tempo-30-Gutachten – Ausarbeitung Bauprojekt und Umsetzungskonzept – Umgestaltung Luzernstrasse inkl. Einführung Tempo 30 – Controlling Tempo 30 durch Nachmessungen Geschwindigkeit – 1 Jahr nach Einführung – Umsetzung «Hochstamm-Artikel» = Art. 14 Abs. 5 in BZR (Ortsplanungsrevision 2023)
Zuständigkeit	– Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Rottal Auto AG – Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern – Interessengemeinschaften – AnwohnerInnen – Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> – Planungskosten Vorprojekt 50'-100'000 CHF (durch Offerten zu verifizieren) – Kostenschätzung Bauprojekt und Umsetzung im Rahmen des Vorprojekts

Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– A.1 Kantonsstrassen– B.1 Fusswegnetz– B.2 Velowegnetz– B.4 Schulwegsicherheit– C.2 Aufwertung ÖV Haltestellen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">– Handbuch Infrastruktur, Veloverkehr an Kreuzungen – ASTRA, 1. Auflage 2021 – S. 106– Masterplan Luzernstrasse– Ortsplanungsrevision 2023

A.3 Funktionsgemässer Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten unter Berücksichtigung der VSS-Normen dimensioniert und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Oberkirch besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Sammelstrassen sowie Erschliessungsstrassen und ausserhalb des Siedlungsgebiets aus Verbindungswegen. Die Funktion der Strassen ist in weiten Teilen gut ablesbar, punktuell besteht Optimierungspotenzial.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung – Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen – Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden – Angemessene Erschliessung von allen Zielorten (z.B. Camping «Steibüel»)
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Das Strassennetz in Oberkirch wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung sollen sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den oben genannten Grundsätzen orientieren. Dabei ist auch immer auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. Insbesondere das Prinzip Koexistenz ist zu berücksichtigen. – Allfällige Verbreiterung Strassenquerschnitt und Vergrösserung Fahrradien Erschliessung Camping «Steibüel»
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten – Berücksichtigen der Gestaltungs- und Dimensionierungsprinzipien bei der Planung und Sanierung bestehender Quartierstrassen – Koordination und Nutzung von Synergien bei Werkleitungs- und Strassensanierungen – Studie/Machbarkeitsnachweis Erschliessung Camping «Steibüel»
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern – Interessengemeinschaften – AnwohnerInnen – Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – B.1 Fusswegnetz – B.2 Velowegnetz – B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute – B.4 Schulwegsicherheit – C.3 Neue Führung Buslinie 62 – D.1 Öffentliche Parkierung
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Einschlägige VSS Normen

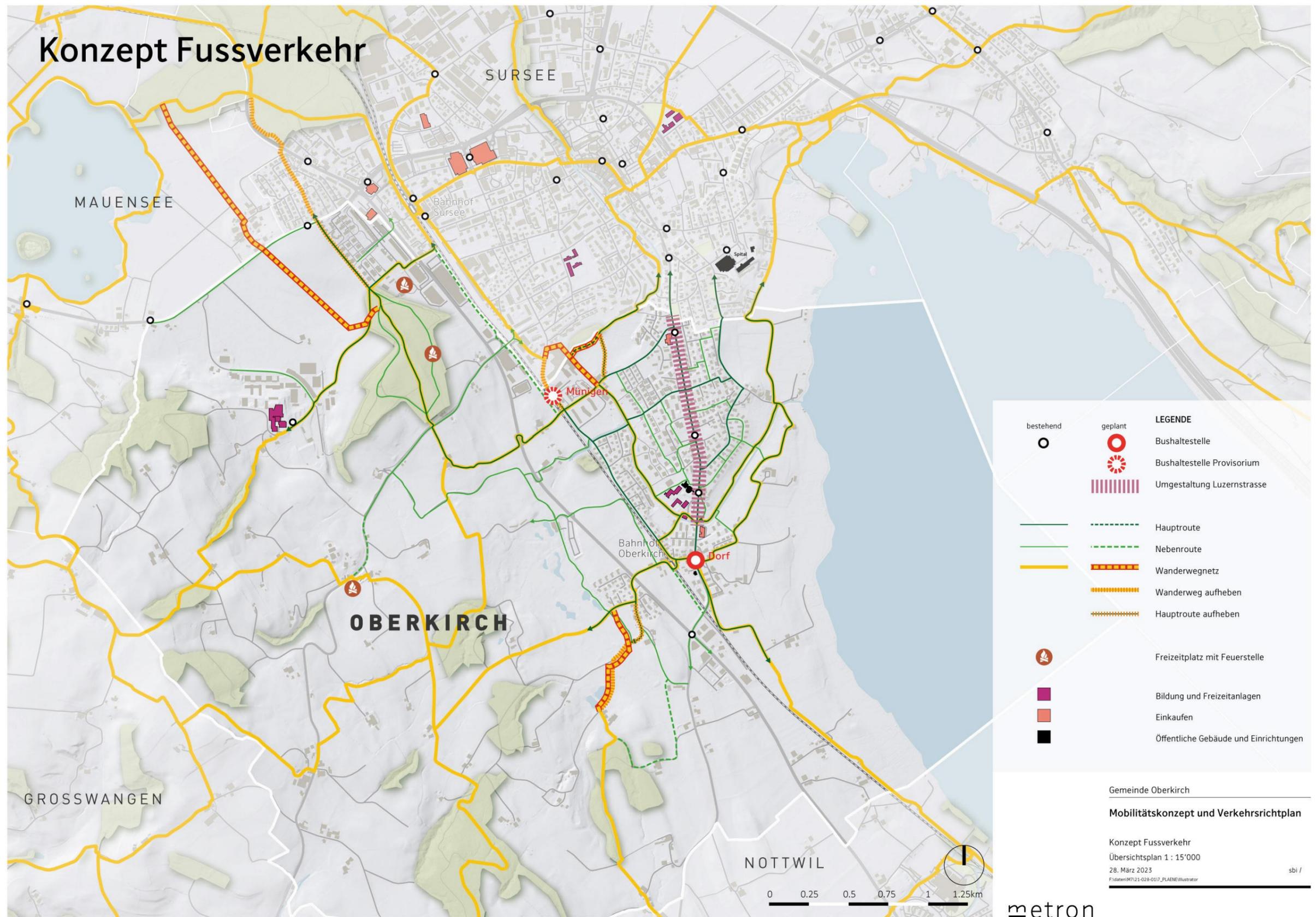
4 Fuss- und Veloverkehr

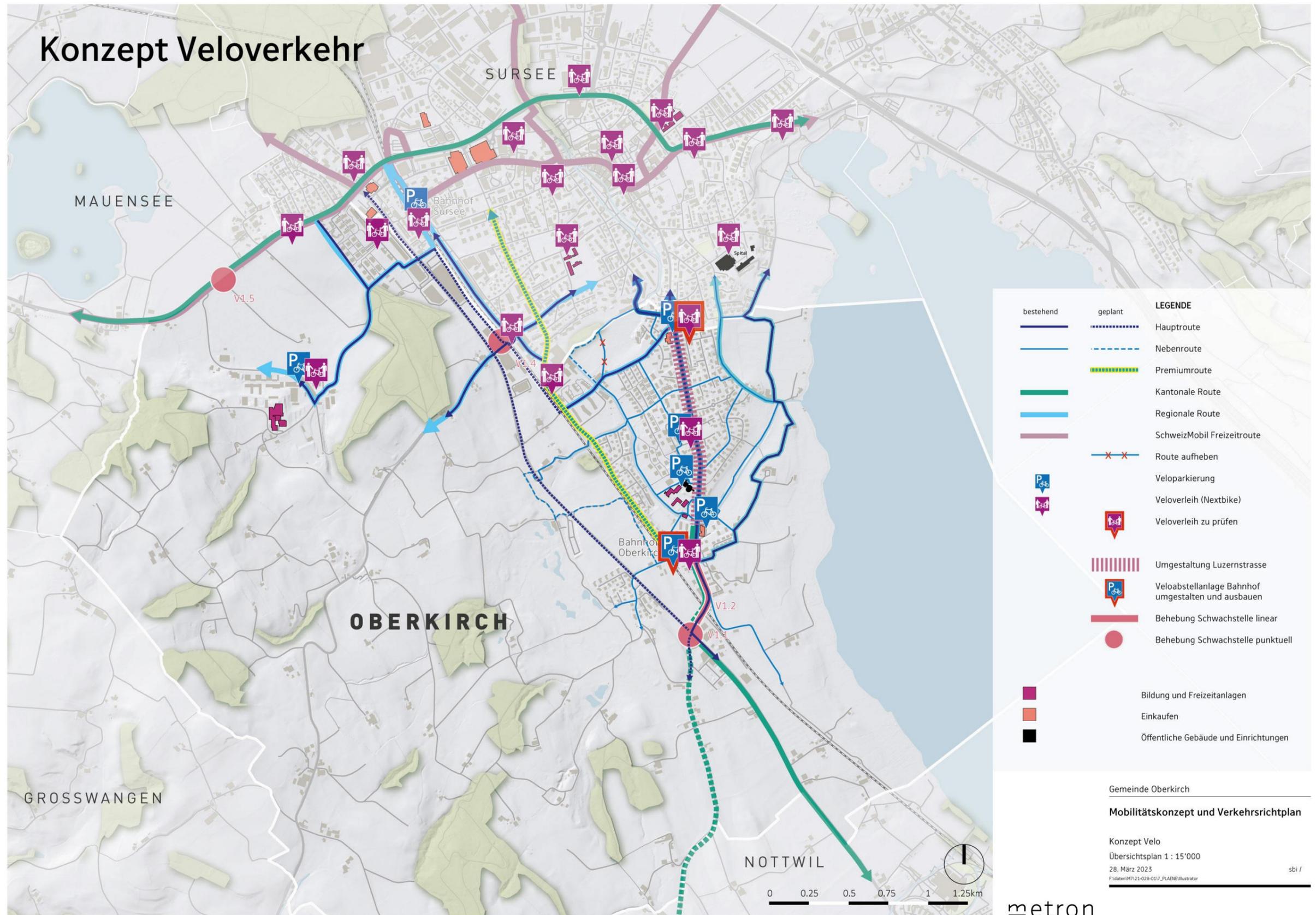
4.1 Ziele und Stossrichtungen

Der **Fussverkehr** verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz. Im Gemeindegebiet von Oberkirch besteht durchgehend die Möglichkeit, entlang der Sure zu gehen und der Sempachersee ist nach Möglichkeit zugänglich. Unattraktive oder subjektiv unsichere Stellen werden gezielt aufgewertet und das Fusswegnetz wird gezielt ergänzt. Die Erschliessung der Bahnhöfe Oberkirch und Sursee sowie wichtige Attraktoren sind direkt und sicher gestaltet.

Der **Veloverkehr** verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz und über genügend, abschliessbare und beleuchtete Veloabstellplätze im Zentrum sowie an wichtigen Zielorten. Eine Verbesserung der Anbindung der Quartiere Haselwart/Haselwartmatte ans Zentrum von Oberkirch hat hohe Priorität. Die Premiumroute ist umgesetzt, wobei ein besonderes Augenmerk auf Verknüpfungspunkte und die Kombination mit der geplanten Busführung gelegt werden muss.

Ein besonderer Fokus liegt auf der **Schulwegsicherheit**. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Luzernstrasse und eine allfällige Temporeduktion auf der Luzernstrasse erhöhen gleichzeitig die Schulwegsicherheit.





4.2 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

B.1 Optimierung Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz ist bereits heute feinmaschig und attraktiv und wird nur punktuell ergänzt. Konfliktstellen werden behoben. Wichtigste Zielorte und Bahnhöfe sind direkt und sicher erreichbar.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Fusswegnetz besteht aus einem Haupttroutennetz, das den wichtigsten Verbindungen ins Zentrum, zur und entlang der Sure und zu den Bushaltestellen/Bahnhöfen entspricht. Das Netz an Quartierstrassen, ergänzt durch verschiedene Fusswege (darunter auch eine Vielzahl an Wanderwegen), bildet bereits ein gutes Fusswegnetz. Handlungsbedarf besteht vor allem entlang der Luzernstrasse.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive und direkte Verbindungen zu den wichtigsten Zielorten in der Gemeinde Oberkirch und dem Bahnhof Sursee (K-VRP 2007) – Führung entlang und über die Luzernstrasse wird sicherer und attraktiver für den Fussverkehr
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Laufender Unterhalt und Überprüfung des bestehenden Fusswegnetzes, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung <ul style="list-style-type: none"> – Schliessung Netzlücke zwischen Bahnhof Oberkirch und Luzernstrasse – Schliessung Netzlücke Dogelzwil – Schliessung Netzlücke entlang Bahnlinie zwischen Schellenrain und Haselwarte – Verlegung Fuss- und Wanderweg Münigenfeld West an die Sure – Neue Fuss- und Wanderwegverbindung Haselwartwald - Bognau – Erarbeitung Signalisationskonzept für Attraktoren und wichtige Wege (Sureweg, Zällmoos – Seehäusern / Oberkirch Dorf, Oberkirch – Golfplatz) (K-VRP 2007) <ul style="list-style-type: none"> – Ruhegelegenheiten auf Wegen anbieten (K-VRP 2007) – Behebung Mängel an der Luzernstrasse (Längs-/Quer) – Schaffung Nebenroute zur Erschliessung Camping «Steibüel»
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege inkl. Ruhemöglichkeiten – Ausarbeitung der jeweiligen einzelnen Projekte und separate Umsetzung – Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Grundeigentümer – Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) – Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Beurteilung der Nutzung kommunaler Fusswege
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.2 Luzernstrasse – A.3 Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen – B.4 Schulwegsicherheit
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Masterplan Luzernstrasse

B.2 Optimierung Velowegnetz

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben. Wichtigste Zielorte und Bahnhöfe sind direkt und sicher erreichbar.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Velowegnetz besteht aus einem Hauptroutennetz, das der Bahnstrasse und der Luzernstrasse entspricht. Das Hauptroutennetz wird durch die Quartierstrassen, die eine flächendeckende Erschliessung des Dorfes gewährleisten, ergänzt. Es besteht bereits ein gutes Angebot an Veloparkfeldern, kann aber punktuell ergänzt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgehendes, sicheres, direktes und komfortables Velowegnetz ist gewährleistet (K-VRP 2007) – Bessere Anbindung der Ortsteile Haselwart/Campus (Hallenbad) – Bestehende Route auf der Luzernstrasse wird sicherer und attraktiver für Velofahrende – Attraktive und ausreichend dimensionierte Veloabstellanlagen am Bahnhof Oberkirch (Bike and Ride) und an wichtigen Orten
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Laufender Unterhalt des bestehenden Velowegnetzes – Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit und Attraktivität auf der Luzernstrasse (K-VRP 2007) – Aufwertung und Ausbau Veloabstellanlagen am Bahnhof Oberkirch – Schliessung Netzlücken gemäss Mobilitätskonzept (siehe Konzeptplan) <ul style="list-style-type: none"> – V2.1 Schliessung Netzlücke entlang Umfahrungsstrasse – Priorität mittel (K-VRP 2007) – V2.2 Schliessung Netzlücke Pilatusrain bis Bahnstrasse-Unterführung – Priorität hoch – Behebung Schwachstellen gemäss Mobilitätskonzept (siehe Konzeptplan) <ul style="list-style-type: none"> – V1.1 Verbesserung Veloführung an Länggass-Knoten – Priorität hoch – V1.2 Fehlende Veloinfrastruktur Luzernstrasse ergänzen – Priorität hoch – V1.4 Verbesserung Veloführung am Knoten Schellenrainstrasse – Priorität hoch – V1.5 Verbesserung Sichtbarkeit der Veloquerung für abbiegende Fahrzeuge – Priorität tief
Vorgehen / nächste Schritte	<p>Schwachstellen und Netzlücken mit hoher Priorität</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellen entlang Luzernstrasse werden im Rahmen der Umsetzung des Masterplans behoben – Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei Bauvorhaben namentlich Kantonsprojekt Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse – Schaffen der Grundlagen für die angestrebte neue Veloverbindung und Behebung Schwachstellen – Ausarbeitung der jeweiligen einzelnen Projekte und separate kurz-/mittelfristige Umsetzung <p>Ausbau und Aufwertung Abstellplätze am Bahnhof Oberkirch – mittlere Priorität</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bedarfsabklärung und Erarbeitung konkreter Handlungsbedarf Veloabstellplätze – Ausarbeitung Projekt – Umsetzung mittelfristig <p>Schwachstellen und Netzlücke mit tiefer Priorität</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung im Rahmen von Sanierungsprojekten
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Grundeigentümer – Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) – Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurz-/mittelfristig, laufend
Wirkungskontrolle	Auslastung neuer und aufgewerteter Veloabstellplätze
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.2 Luzernstrasse – A.3 Betrieb- und Gestaltung Gemeindestrassen – B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Masterplan Luzernstrasse – Umgestaltung Länggass-Knoten

B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute

Kurzbeschreibung	Die Velo-Premiumroute, welche aus dem Konzept Sursee-Plus kommt, wird auf Stufe Gemeinde unterstützt. Die Sicherheit und der Komfort der Velofahrenden wird auf der Velo-Premiumroute gewährleistet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Velo-Premiumroute wird auf der Bahnstrasse umgesetzt. Diese ist bereits heute weitgehend als Tempo-30-Zone ausgestaltet. Im Hinblick auf die neue Führung der Buslinie 62 soll bei der Umsetzung ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit des Veloverkehrs gelegt werden.
Ziele	– Zukünftige Velo-Premiumroute wird sicher und attraktiv für den Veloverkehr ausgestaltet
Massnahmen	– Bei der Umsetzung ein besonderes Augenmerk auf Verknüpfungspunkte und die Kombination mit der geplanten Busführung legen – Anschluss an die Luzernstrasse auf Höhe des Bahnhofs Oberkirch attraktiv und sicher ausgestalten
Vorgehen / nächste Schritte	– Belassung Veloführung im Mischverkehr bis Anforderungen bekannt und Sanierungsprojekt nötig – Machbarkeitsstudie inkl. grobe Kostenschätzung Anschlüsse Premiumroute an übriges Netz durch Gemeinde – Definition Anforderung an Premiumroute durch Bund – Umsetzung Premiumroute im Rahmen Sanierungsprojekt (2-5 Jahre) durch Gemeinde
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	– SURSEE PLUS – Gemeinde Sursee
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.3 Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen – B.2 Velowegnetz
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

B.4 Verbesserung Schulwegsicherheit

Kurzbeschreibung	Die Sicherheit der Schulwege wird verbessert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Schulwegnetz entspricht dem Fuss- und Velowegnetz der Gemeinde Oberkirch. Das gesamte Fuss- und Velowegnetz soll sicher ausgestaltet sein. Elterntaxis können die Sicherheit der Schüler*innen gefährden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Bestehender Schulweg auf Luzernstrasse wird sicherer für Schüler*innen – Die Anbindung der Quartiere Haselwart/Campus (Hallenbad) an Oberkirch Dorf wird verbessert und der Schulweg für Schüler*innen sicherer – Weitere Wege weisen ebenfalls eine hohe Sicherheit für die Schüler*innen auf – Hohe Sicherheit im Umfeld der Schule – Fördern eines verantwortungsvollen Umgangs der Kinder im öffentlichen Raum
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Verkehrssicherheit und Temporeduktion an der Luzernstrasse – Beobachtung der Elterntaxi-Thematik durch Prüfung weiterer Sensibilisierungsmassnahmen und Anschaffung von 4 Parkplätzen für ein geordnetes Ein- und Ausladen der Schüler*innen. (vgl. Masterplan Luzernstrasse) – Bei Bedarf tieferegreifende Massnahmen entwickeln
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Masterplan Luzernstrasse gemäss Massnahmenblatt A.2 – Laufender Austausch mit Schulpflege über Wirkung Masterplan und Überprüfung allfälliger Handlungsbedarf – Bei Bedarf tieferegreifende Massnahmen in Zusammenarbeit mit Schulpflege entwickeln
Zuständigkeit	– Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Schulpflege – Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Beurteilung der Reduktion der Elterntaxis im Hinblick auf die umgesetzten Massnahmen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.2 Luzernstrasse – B.1 Fusswegnetz – B.2 Velowegnetz

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Ziele und Stossrichtungen

Die ÖV-Erschliessung von Oberkirch ist mit Region und Kanton gut abgestimmt. Die neue Linienführung des öffentlichen Verkehrs ist optimiert, um die bestehende Erschliessungslücke im Bereich Münigen/Calida zu schliessen. Die Buslinie 62 wird gemäss ÖV-Konzept Sursee Plus via Bahnstrasse geführt (Provisorium). Die Linie 86 wird als Durchmesserlinie vom Kantonsspital bis zum Campus Sursee geführt und wendet neu dort.

Die Bus- und Bahnhaltestellen in der Gemeinde sind hindernisfrei ausgestaltet.

5.2 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

C.1 Erhalt ÖV-Angebot und Erhöhung Attraktivität

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Oberkirch unterstützt den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die örtliche und zeitliche Erschliessung, sowohl mit dem Bus als auch mit der Bahn, bleibt erhalten oder wird verbessert (z.B. Priorisierung Länggass).
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Bahnhof Oberkirch dient der Erschliessung der Gemeinde im Regionalverkehr. Die halbstündlich verkehrende S-Bahn ist für die aktuellen Bedürfnisse ausreichend. Handlungsbedarf besteht bei der Ausrüstung des Bahnhofes hinsichtlich Ladestationen, Veloabstellplätzen und Barrierefreiheit. Der für Oberkirch bedeutende Bahnhof Sursee stellt als multimodale Verkehrsdrehscheibe die Schnittstelle zum überregionalen und nationalen Verkehr dar. Mit dem Bus wird Oberkirch insbesondere durch die Linie 65 erschlossen. Den Takt gilt es bei Bedarf zu verdichten.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohnerinnen und Arbeitnehmer (Personen, die keinen Führerschein besitzen oder denen kein Auto bzw. nur zeitweise ein Auto zur Verfügung steht) – Teilweiser Ersatz bzw. Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel – Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Errichtungen – Förderung öffentlicher Verkehr als Daueraufgabe
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Aktives Einbringen der Anliegen der Gemeinde gegenüber Busbetreibern, Nachbargemeinden und dem Kanton bei jeglichen Vorhaben – Busbevorzugung am Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse – Umsetzung Wendeanlage Campus Sursee (Finanzierung durch Campus Sursee)
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Gespräche mit ÖV-Betreibern – Einbringen in laufende Gespräche um die Entwicklung des Bhf. Sursee
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinderat – Campus Sursee
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Rottal Auto AG – Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Kantonsstrassen – C.2 Aufwertung ÖV Haltestellen – C.3 Neue Führung Linie 62
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Masterplan Luzernstrasse – ÖV-Konzept Sursee Plus

C.2 Aufwertung ÖV-Haltestellen

Kurzbeschreibung	Ein attraktiver und direkter Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs trägt dazu bei, die Einstiegshürde für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs so tief wie möglich zu gestalten. Die Haltestellen in Oberkirch verfügen über ein Grundangebot an gedeckten Veloabstellplätzen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Jahr 2004 in Kraft getreten und fordert die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raumes bis 2023. Dazu zählen auch Bus- und Bahnhalte.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist barrierefrei – Die Einwohnerinnen und Einwohner gelangen zu Fuss oder mit dem Velo zu den Haltestellen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Behindertengerechter Ausbau Bushaltestelle (wenn möglich mit einer Kantenhöhe von 22 cm). – Erstellung von gedeckten, gut ausgeleuchteten und gut einsehbaren Warteflächen an den wichtigsten Einstiegshaltestellen – Behindertengerechter Ausbau der Perrons des Bhf. Oberkirch (Perronhöhe 55 cm). – Prüfung Bedarf an in Buswartehaus integrierte Veloabstellplätzen an der Haltestelle Dorf
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Die Massnahmen, welche die Luzernstrasse betreffen, sind bereits im Masterplan Luzernstrasse enthalten. Im weiteren Projektverlauf wird auf deren Umsetzung geachtet. – Austausch mit der SBB zum Ausbau der Perrons des Bahnhof Oberkirchs.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Oberkirch sowie Kanton Luzern für die Bushaltestellen – SBB für den Bahnhof Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Oberkirch – Kanton Luzern, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) – SBB
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – A.1 Kantonsstrassen – B.2 Velowegnetz – C.1 öffentlicher Verkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Masterplan Luzernstrasse – ÖV-Konzept Sursee Plus

C.3 Neue Führung Buslinie 62

Kurzbeschreibung	Das Gemeindegebiet rund um die Münigenstrasse / Calida verfügt derzeit als einziges im Agglomerationskern über keine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Diese Lücke soll geschlossen werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Grundsätzlich gilt das Gebiet zwischen den beiden Bahnhofen Oberkirch und Sursee als erschlossen. Ein grosser Teil des Gemeindegebiets wird durch die Linie 65 entlang der Luzernstrasse abgedeckt, welche am Bhf. Sursee Anschluss auf den IR nach Luzern ermöglicht. Für urbane Verhältnisse besteht aber noch Verbesserungspotenzial im Bereich Münigen- / Bahnstrasse. Von dort sind die Fusswege zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle recht lang. Mit einer Verlegung der Buslinie 62 von der Umfahrungsstrasse auf die Bahnstrasse kann dieses Defizit behoben werden. Ein Testbetrieb dieser Führung ist geplant und dient als Entscheidungsgrundlage für die neue Führung. Gleichzeitig werden so auch aus Oberkirch Anschlüsse auf die IR nach Olten/Bern in Sursee möglich.
Ziele	– Flächendeckende Erschliessung des Siedlungsgebietes (mind. ÖV-Angebotsstufe 3) durch den öffentlichen Verkehr
Massnahmen	– Testbetrieb Führung der Buslinie 62 via Bahnstrasse – Allfällige Führung der Buslinie 62 via Bahnstrasse – Bau neuer Haltestellen – Schliessung der Taktlücken der Linie 62 vormittags und nachmittags zu einem durchgehenden 30'-Takt
Vorgehen / nächste Schritte	– Durchführung Versuchsbetrieb während zwei Jahren – Kontrolle Akzeptanz / Annahme des neuen Angebots – Aufnahme ins Fahrplanverfahren – Übernahme in das Regelangebot
Zuständigkeit	– Verkehrsverbund Luzern (VVL) – Gemeinde Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Oberkirch – Gemeinde Sursee – Verkehrsverbund Luzern (VVL) – Busbetriebe
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Auswertung Fahrgastentwicklung vor/nach Verschiebung des Linienverlaufs
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– C.1 Erhalt ÖV-Angebot und Erhöhung Attraktivität
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Aktualisierung ÖV-Konzept Sursee Plus (2019)

C.4 Neue Führung Buslinie 86

Kurzbeschreibung	Für die Erschliessung des Campus Sursee wird die Linie 86 aktuell mittels Schlaufenfahrt via Terra Alta geführt. Mit einer neuen Wendeschlaufe am Campus Sursee wird diese Erschliessung verbessert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Grundsätzlich ist der Campus Sursee mit der Linie 86 erschlossen. Der Handlungsbedarf liegt darin, dass die Standzeiten am Bahnhof Sursee in Richtung Campus verkürzt werden und ein konsequenter RE-Anschluss in Richtung Olten möglich ist. Mit der Durchmesserlinie wird ausserdem die Benutzbarkeit für die Passagiere verbessert.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Umwegfahrten durch Schlaufenfahrt – Benutzerfreundlichkeit durch Durchmesserlinie erhöhen – Besserer Anschluss an RE in Richtung Olten
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Führung der Buslinie 86 mit End-/Wendepunkt Campus Sursee – Bau Wendeschlaufe Campus Sursee
Vorgehen / nächste Schritte	– Umsetzung neue Linienführung mit End-/Wendepunkt am Campus Sursee
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsverbund Luzern (VVL) – Campus Sursee – Gemeinde Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Oberkirch – Gemeinde Sursee – Busbetriebe
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	kurzfristig
Wirkungskontrolle	– Auswertung Fahrgastentwicklung vor/nach Verschiebung des Linienvverlaufs
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– C.1 Erhalt ÖV-Angebot und Erhöhung Attraktivität
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Aktualisierung ÖV-Konzept Sursee Plus (2019)

6 Parkierung und Mobilitätsmanagement

6.1 Ziele und Stossrichtungen

Die Nutzung der **öffentlichen Parkplätze** ist geregelt. Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen, wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von Parkfeldern gelöst.

Es findet kein **übermässiges Dauerparkieren auf öffentlichem Grund** statt. Sollte sich das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund häufen und zu Konflikten führen, wird eine flächendeckende Abgeltung des Dauerparkierens auf öffentlichem Grund geprüft.

Die neue BZR regelt die **private Parkierung (Parkplatzerstellungspflicht)** umfassend und zukunftsorientiert und lässt Spielräume zur Reduktion von Pflichtparkplätzen zu. Die für eine Reduktion nötigen Mobilitätskonzepte stellen sicher, dass keine negativen Auswirkungen daraus entstehen.

Bewohnende und Beschäftigte verfügen über die Möglichkeiten, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten. Mit dem **Mobilitätsmanagement** werden Anreize geschaffen, mehr nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und gleichzeitig das Auto effizienter einzusetzen. Verschiedene Ansätze werden dazu geprüft und bereits laufende Aktivitäten fortgeführt. Ein sicheres und direktes Fuss- und Velonetz sowie ein attraktiver ÖV mit guter Verknüpfung zum Fuss- und Veloverkehr ist eine Voraussetzung, die Ziele des Mobilitätsmanagements zu erreichen.

6.2 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

D.1 Punktuelle Optimierung Öffentliche Parkierung

Kurzbeschreibung	Das bestehende Parkierungsregime wird vorläufig belassen. Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen gelöst.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Es sind genügend Parkfelder in der Gemeinde Oberkirch vorhanden (K-VRP 2007). Die Standorte der Parkfelder decken ebenfalls die wichtigsten Zielorte ab. Die Parkplätze sind nicht bewirtschaftet. Da jedoch die meisten Parkplätze auf privatem Grund liegen und nur wenige öffentliche Parkplätze zum Dauerparkieren genutzt werden, dürfte sich der Kontrollaufwand für eine Abgeltung des Dauerparkierens zurzeit nicht lohnen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Vermeiden von Konflikten mit dauerparkierten Autos im öffentlichen Strassenraum – Vermeiden, dass öffentliche Parkplätze, wie z.B. bei der Gemeinde oder der Schule, missbräuchlich genutzt werden – Faire Regelungen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Konflikte von im Strassenraum abgestellten mit durchfahrenden Fahrzeugen durch Parkverbote oder das Markieren von Parkfeldern lösen
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Auftauchende Konflikte werden laufend durch punktuelle Massnahmen, wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von einzelnen Parkfeldern gelöst. – Die Einführung einer Gebühr für das Dauerparkieren zu einem späteren Zeitpunkt ist denkbar.
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> – Bevölkerung – Schule (Personal) – Gemeinde (Personal)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> – Einhaltung der umgesetzten Massnahmen – Einschätzung der Reduzierung der Konflikte – Sollten sich die Konflikte verschärfen und laufend mehr Dauerparkierende auf öffentlichem Grund festgestellt werden, ist die systematische Abgeltung für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund einzuführen.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3 Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

D.2 Überarbeitung Vorgaben private Parkierung (Parkplatzstellungspflicht)

Kurzbeschreibung	Die Anzahl Parkfelder auf privatem Grund werden im Rahmen von Neubauten, Ersatzbauten, Umbauten und Nutzungsänderungen vom Bauherrn unter Berücksichtigung des Bau- und Zonenreglement (BZR) und der VSS Normen dimensioniert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Erstellung von Abstellplätzen bei Um- und Neubauten ist im BZR geregelt. Festgelegt ist ein «Mindestbedarf», welcher unter bestimmten Voraussetzungen unterschritten werden darf. Das neue BZR sieht eine umfassende und zukunftsorientierte Regelung privater Parkierung vor und soll grössere Spielräume zur Reduktion von Pflichtparkplätzen zulassen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – Zukunftsorientierte und umfassende Regelung privater Parkierung – Angemessene Verfügbarkeit von privaten Parkplätzen, so dass der öffentliche Grund nicht zum Dauerparkieren benutzt wird – Flexibilität für Eigentümer – Funktionierendes Gesamtverkehrssystem
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Überarbeitung der Vorgaben zur Parkplatzstellungspflicht im BZR <ul style="list-style-type: none"> – Festlegung von Bezugsgrössen in Anlehnung an die VSS-Normen – Festlegung von Minimal- und Maximalwerten in Abhängigkeit von der Lage – Vorgaben zur Unterschreitung des Minimalbedarfs mittels Mobilitätskonzept – Regelung des Umgangs mit Elektrofahrzeugen – Dimensionierung und Reduzierung der Anzahl Parkplätze gemäss des BZR, der VSS Normen und mit Hilfe eines Mobilitätskonzepts
Vorgehen / nächste Schritte	– Überarbeitung Vorgaben BZR
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkriech
Koordination (involvierte Stellen)	–
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Ortsplanungsrevision 2023
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	–
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Bau- und Zonenreglement – Einschlägige VSS Normen

D.3 Fortführung Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Oberkirch führt die bereits bestehende Bestrebungen im Bereich Mobilitätsmanagement fort.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar.</p> <p>Die Gemeinde Oberkirch hat sich mittels des Verkehrsrichtplans bereits zu folgenden Massnahmen verpflichtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau «Bike and Ride» (B+R) an Bahnhof Oberkirch und Bushaltestelle «Dorf» – Signalisation von kommunalen Fusswegen – Umsetzung Premiumroute Veloverkehr
Ziele	– Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten, u.a. für Alltags- und Einkaufswege, Freizeitwege und Schulwege
Massnahmen	<p>Im Rahmen des Verkehrsrichtplans können weitere Massnahmen lanciert werden. Die Gemeinde prüft folgende Massnahmen auf ihre sinnvolle Umsetzbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Informieren über die bestehenden Angebote im Bereich der Mobilität an der Neuzuzügerinformation und auf der Gemeinde-Webseite – Aktivere Information über die Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete auf dem Gemeindegebiet durch Neuzuzügerinformation oder Darstellung auf der Gemeinde-Webseite – Prüfung Erweiterung Sharing-Angebote – Prüfen einer Teilnahme am Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von Energieschweiz für Gemeinden – Beratung von ortsansässigen Unternehmen bezüglich Mobilitätsmanagement → Initiierung durch Gemeinde, Nutzen aufzeigen – Voraussetzungen für autoarme / autofreie Nutzungen schaffen (BNO, evtl. Parkierungsreglement) (Siehe Massnahme D.2) – Prüfung potenzieller Massnahmen zur Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement Gemeindeverwaltung und Schule
Vorgehen / nächste Schritte	Prüfen, welche Massnahmen in Oberkirch zweckmässig sind und umgesetzt werden sollen
Zuständigkeit	Gemeinderat Oberkirch
Koordination (involvierte Stellen)	–
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Beobachtung der Nutzung von neu eingeführten Angeboten
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – B.1 Fusswegnetz – B.2 Velowegnetz – B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute – B.4 Schulwegsicherheit – D.1 Öffentliche Parkierung – D.2 Private Parkierung
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	–

Anhang 1 (orientierend)

Der Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2007 von Oberkirch und Sursee bleibt erhalten. Der aktuelle Stand der Umsetzung aus dem Jahr 2007 ist hier zu finden und weist zusätzlich darauf hin wo die Massnahmen im neuen Verkehrsrichtplan zu finden sind.

Verkehrsrichtplan 2007 - Analyse

metron, 22.03.2022

Nr.	Massnahmen kurz-/mittel-/langfristig	Gemeinde	Status	Verweis
2.2	Erhaltung Leistungsfähigkeit. Kotten – Bypasslösung	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	-
2.2	Erhaltung Leistungsfähigkeit. Länggass Knoten	Oberkirch/Sursee	noch nicht umgesetzt	Massnahmenblatt A.1
2.3	Torsituation auf Kantonsstrassen – Luzernstrasse bei Dorfeingang Oberkirch	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	-
2.3	Torsituation auf Kantonsstrassen – Umfahrungsstrasse, Grenze Sursee / Oberkirch. Die Massnahme ist auf die allfällige Realisierung der Querung Bahnhof Süd ab zustimmen.	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	-
2.4	Umgestaltung Luzernstrasse	Oberkirch/Sursee	noch nicht umgesetzt (Masterplan)	Massnahmenblatt A.2
4.6	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.	Oberkirch	umgesetzt	-
4.6	Entwicklungsgebiet Münigen wird so erschlossen	Oberkirch	umgesetzt	-
4.6	Zwischen Entwicklungsgebiet Münigen in Richtung Bahnstrasse soll kein unerwünschter Durchgangsverkehr stattfinden	Oberkirch	nicht mehr aktuell	-
5.3	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.	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	-
5.4	Freiraumkonzept im Siedlungsgebiet	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	-
6.3	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.	Oberkirch/Sursee	teilweise umgesetzt	Massnahmenblatt B.1 und B.2 - Konzept Fussverkehr und Veloverkehr
6.4	Weiterführung Radweg Nottwil – Oberkirch – Kreisel Kotten	Oberkirch	noch nicht umgesetzt	Massnahmenblatt B.2 - Konzept Veloverkehr
6.5	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.	Oberkirch	noch nicht umgesetzt (Masterplan)	Massnahmenblatt B.2 - Konzept Veloverkehr

7.2 Signalisation Fusswege (Sureweg, Zällmoos – Seehäusern – Oberkirch Dorf, Oberkirch – Golfplatz)	Oberkirch	noch nicht umgesetzt	Massnahmenblatt B.1
7.3 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.	Oberkirch	umgesetzt	-
7.4 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.	Oberkirch/Sursee	teilweise umgesetzt	Massnahmenblatt B.1 - Konzept Fussverkehr
7.5 Ruhegelegenheiten entlang wichtiger Wegverbindungen (Sureweg, Zällmoos – Seehäusern, Hofbachweg (Golfpark))	Oberkirch	teilweise umgesetzt	Massnahmenblatt B.1
8.3 Zur Erschliessung der nur ungenügend erschlossenen Gebiete Keiserhüser, Zellgrund und Industrie Nord werden Linienvarianten der bestehenden Buslinien geprüft.	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	ÖV-Konzept 2019
8.4 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.	Oberkirch/Sursee	umgesetzt	ÖV-Konzept 2019
9.9 Öffentlicher Parkplatz Zentrum Oberkirch – Ausbau bei Bedarf	Oberkirch/Sursee	noch nicht umgesetzt (Masterplan)	Massnahmenblatt D.1
9.9 Es werden gute Fussgängerverbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bushaltestellen, Bahnstation) gewährleistet.	Oberkirch/Sursee	teilweise umgesetzt (Masterplan)	Massnahmenblatt B.1

Nr. Massnahmen Daueraufgabe	Gemeinde	Status	Verweis
1.1 Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben weitgehend mit dem vorhandenen Verkehrsraum. Sie koordinieren sie mit den Nachbargemeinden.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
1.1 Das Hauptstrassennetz dient auch den Nachbargemeinden als Verbindungsachsen.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
1.1 Die Luzernstrasse und der westliche Abschnitt der Münsterstrasse dienen als wichtige Sammelstrassen dem lokalen Durchgangsverkehr.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
1.1 Gemeindeübergreifende Projekte werden koordiniert und nach Möglichkeit gemeinsam realisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
2.1 Der Kanton und die Gemeinden achten mit geeigneten Massnahmen (Signalisation, Verkehrslenkung usw.) darauf, dass der Durchgangsverkehr nicht auf das lokale Strassennetz ausweicht.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
2.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
2.5 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
2.5 Die Verteilung allfälliger Kapazitäten erfolgt so, dass allen betroffenen Grundeigentümern eine angemessene Entwicklung ermöglicht wird.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
2.5 Der Kanton achtet bei der Genehmigung der relevanten Ortsplanungen auf die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes von Sursee und Oberkirch.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
4.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
4.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
4.2 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept

4.2 Quartiersammelstrassen sind nutzungsorientierte Strassen, auf denen der Verkehr möglichst quartierverträglich abläuft. Sie können auch Bestandteil von Tempo 30-Zonen sein.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
4.6 Verkehrsberuhigte Bahnstrasse bleibt durchgehend befahrbar	Oberkirch	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
5.1 In den verkehrsberuhigten Kammern wird unerwünschter Durchgangsverkehr verhindert und der Ziel- und Quellverkehr quartierverträglich 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
5.2 Der Übergang vom verkehrsorientierten, übergeordneten Strassennetz zu den nutzungsorientierten Quartierstrassen wird durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen – zum Beispiel Torsituationen, Kernfahrbahnen etc. – erkennbar gemacht.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
6.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
6.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
6.1 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege und Radwanderrouen.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
6.2 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
7.1 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.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
7.1 Die Netzergänzungen werden mit Priorität und wo möglich gleichzeitig mit Strassenbauprojekten oder Überbauungsvorhaben realisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
7.1 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept

8.1 Das bestehende Busangebot wird laufend auf die veränderten Bedürfnisse und auf den Fahrplan der SBB angepasst und verbessert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
8.1 Wo nötig und möglich werden Busspuren realisiert. An Lichtsignalanlagen werden die Busse gegenüber dem Individualverkehr priorisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
8.3 Wo nötig und möglich wird der Fahrplan der Regionalbuslinien im Hinblick auf den SBB-Fahrplan und die gegenseitigen Umsteigebeziehungen optimiert	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept
8.5 Mobilitätsangebote wie «Mobility-CarSharing» werden als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs unterstützt.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch	Mobilitätskonzept

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11