

Mobilitätskonzept

Zwischenbericht Mobilitätskonzept

Gemeinde Oberkirch

06.09.2024



metron

Bearbeitung

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

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:

Foto Luzernstrasse, eigene Aufnahme, 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag	4
1.3	Verbindlichkeit	4
1.4	Grundlagen	4
2	Rahmenbedingungen	6
2.1	Kantonale Planungen	6
2.2	Regionale Planungen	11
2.3	Kommunale Planungen	16
2.4	Drittprojekt	21
3	Analyse	22
3.1	Strukturdaten / Siedlung	22
3.2	Mobilitätsverhalten	28
3.3	Motorisierter Individualverkehr	29
3.4	Öffentlicher Verkehr	33
3.5	Fuss- und Veloverkehr	35
3.6	Unfälle	38
3.7	Strassenlärm	39
3.8	Fazit Analyse	41
4	Ziele und Handlungsfelder	42
4.1	Kantonsstrassen	44
4.2	Luzernstrasse	45
4.3	Betrieb- und Gestaltung der Gemeindestrasse	46
4.4	Verkehrssicherheit	47
4.5	Parkierung	48
4.6	Fussverkehr	50
4.7	Veloverkehr	51
4.8	Schulwegsicherheit	52
4.9	Öffentlicher Verkehr	54
4.10	Mobilitätsmanagement	56
	Abbildungsverzeichnis	57
	Tabellenverzeichnis	58
	Anhang	59
	Anhang 1: Analysepläne A3	59
	Anhang 2: Tabelle Widersprüche Umsetzungsstand Verkehrsrichtplan 2007	64

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Oberkirch ist aktuell an der Überarbeitung der Ortsplanung und möchte eng damit gekoppelt ein Mobilitätskonzept und einen Verkehrsrichtplan erarbeiten. Dabei ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ein wichtiger Aspekt. Gründe für die Überarbeitung der Ortsplanung sind vorwiegend die geänderten übergeordneten Gesetzesbestimmungen sowie der überarbeitete kantonale Richtplan aus dem Jahr 2015.

Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept soll sich auf das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2020 stützen. Der Verkehrsrichtplan soll auf der Grundlage des heute gültigen Verkehrsrichtplans aus dem Jahr 2007 erstellt werden.

1.2 Auftrag

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 hier vorliegende Mobilitätskonzept als «strategischen Teil» verstanden, der Ziele und Handlungsfelder sowie die Strategie festlegt. Auf dieser Basis werden im «operativen» Verkehrsrichtplan konkrete Stossrichtungen und Massnahmen festgelegt und in Teilplänen konkret verortet. Die Erarbeitung der beiden Instrumente erfolgt daher parallel und iterativ.

1.3 Verbindlichkeit

Das Mobilitätskonzept formuliert die Strategie zur Verkehrsentwicklung der Gemeinde und hat einen behördenanweisenden Charakter. Die im Verkehrsrichtplan festgelegten Massnahmen sind gemeindebehördenverbindlich. Die Seiten, welche verbindliche Inhalte haben, sind in Fusszeile mit «behördenverbindliche Inhalte» beschriftet. Die konkreten Stellen sind farblich hinterlegt. Ebenfalls Gemeindebehördenverbindlich sind die Teilpläne vom motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Verkehr (öV), Fussverkehr und Veloverkehr. Sind kantonale Anliegen betroffen, wird der Richtplan mit der Genehmigung durch den Regierungsrat auch für die kantonalen Behörden verbindlich. Nur die erwähnten Teile unterliegen formell dem Beschluss des Gemeinderates Oberkirch und der Genehmigung des Regierungsrates.

1.4 Grundlagen

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 Rahmenbedingungen

Die folgenden Grundlagen bzw. deren Inhalte bilden den übergeordneten Rahmen für das Mobilitätskonzept.

2.1 Kantonale Planungen

2.1.1 Kantonaler Richtplan



Abbildung 1: Ausschnitt Richtplankarte
(Quelle: Kanton Luzern)

Der kantonale Richtplan (erlassen vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 17. November 2009, teilrevidiert am 26. Mai 2015, angepasst am 2. Juli 2019) zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich, sofern er sich mit raumwirksamen Tätigkeiten befasst. Auf dem Gemeindegebiet von Oberkirch gibt es keine den Verkehr betreffenden Koordinationsaufgaben.

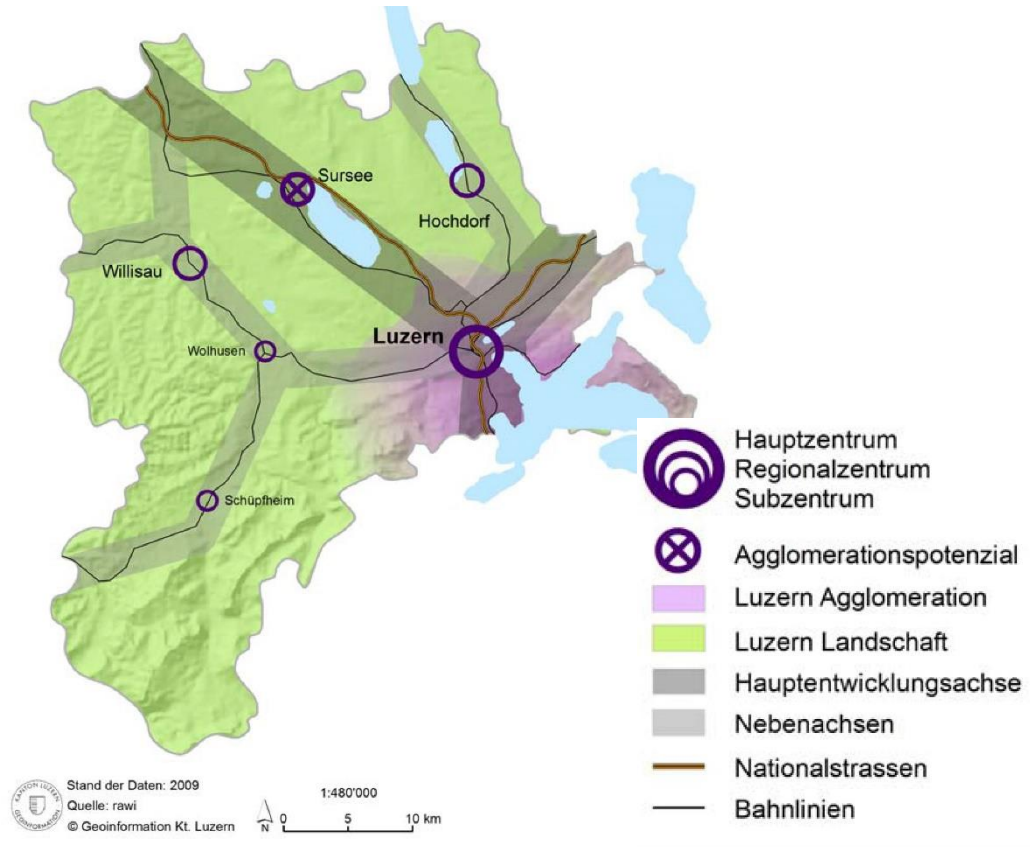


Abbildung 2: Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur des Kantons (Quelle: Richtplantext des Kanton Luzern, 2019)

Oberkirch ist gemäss dem kantonalen Richtplan eine urbane Gemeinde an einem Zentrum. Sursee als kantonales Nebenzentrum hat (siehe Abbildung 2) gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden ein Potenzial, zu einer Agglomeration zu werden, welche als Wirtschaftsmotor für die umliegenden, ländlichen Gemeinden fungiert. Mit der Bereitstellung von finanziellen Mitteln für Vereinigungs- und Zusammenarbeitsprozessen der Gemeinden in der Region Sursee will der Kanton die Bündelung der Kräfte unterstützen.

Ebenfalls macht der Kantonale Richtplan Aussagen zum Veloverkehr. Die Routen werden in bestehende und geplante Anlagen unterteilt. Das Radroutenkonzept aus dem Richtplan bildet wiederum die Grundlage für das unter dem Absatz 2.1.5 beschriebene Kantonale Radroutenkonzept.

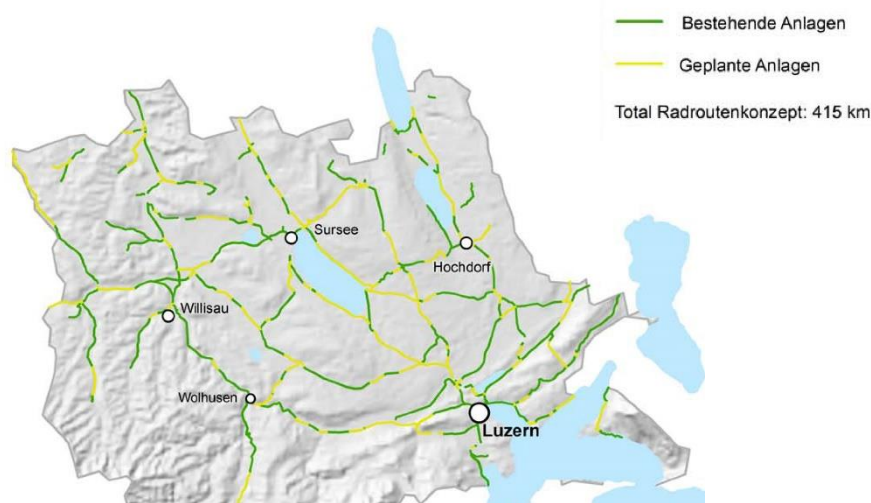


Abbildung 3: Kantonales Radroutenkonzept
(Quelle: Kt. Richtplan Luzern, 2015)

2.1.2 öV-Bericht 2018–2021

Der öV-Bericht (14.11.2017) schreibt das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Vorhaben bezüglich Infrastruktur und Angebotsveränderungen, den Verwirklichungszeitpunkt und die entsprechenden Kosten fest.

Die geplanten Optimierungen finden bis 2021 weitgehend auf der bestehenden Infrastruktur statt.

Der Bericht enthält folgende Stossrichtungen im Raum «Luzern Landschaft», zu dem Oberkirch gehört:

- Ausbau des Busangebotes der Linie 86 zum Campus Sursee (umgesetzt)
- Durchmesserlinie zum Campus Sursee (umgesetzt)
- Neues Busterminal am Bhf. Sursee (Volksabstimmung im Frühling 2022)

Durchgangsbahnhof Luzern:

- Ermöglicht einen Halbstundentakt des RE Olten – Luzern. Damit können regelmässige Anbindungen ans Busnetz ermöglicht werden.
- In Abhängigkeit dazu ist ein Ausbau des Bhf. Sursee auf vier Gleise vorgesehen.

2.1.3 Agglomerationsprogramm

Zusammen mit dem Nachbarkanton Schwyz beschliesst der Regierungsrat des Kantons Luzern über das AP LU 4G und reicht es spätestens am 15. Juni 2021 den Bundesbehörden zur Prüfung ein.

2.1.4 Bauprogramm Kantonsstrassen

Im Bauprogramm 2019- 2022 für die Kantonsstrassen sind drei Projekte enthalten, welche das Gemeindegebiet von Oberkirch betreffen:

- Nr. 75: Erstellung Radverkehrsanlage Länggass – Zentrum in Koordination Sanierung Brücke und Oberbauerneuerung SBB (Topf 1)
- Nr. 76: Erstellung Radverkehrsanlage Büel – Länggass in Koordination Sanierung Strasse (Topf 1)
- Nr. 116: Umgestaltung Knoten Länggass in Koordination Sanierung Strasse (Topf 2)

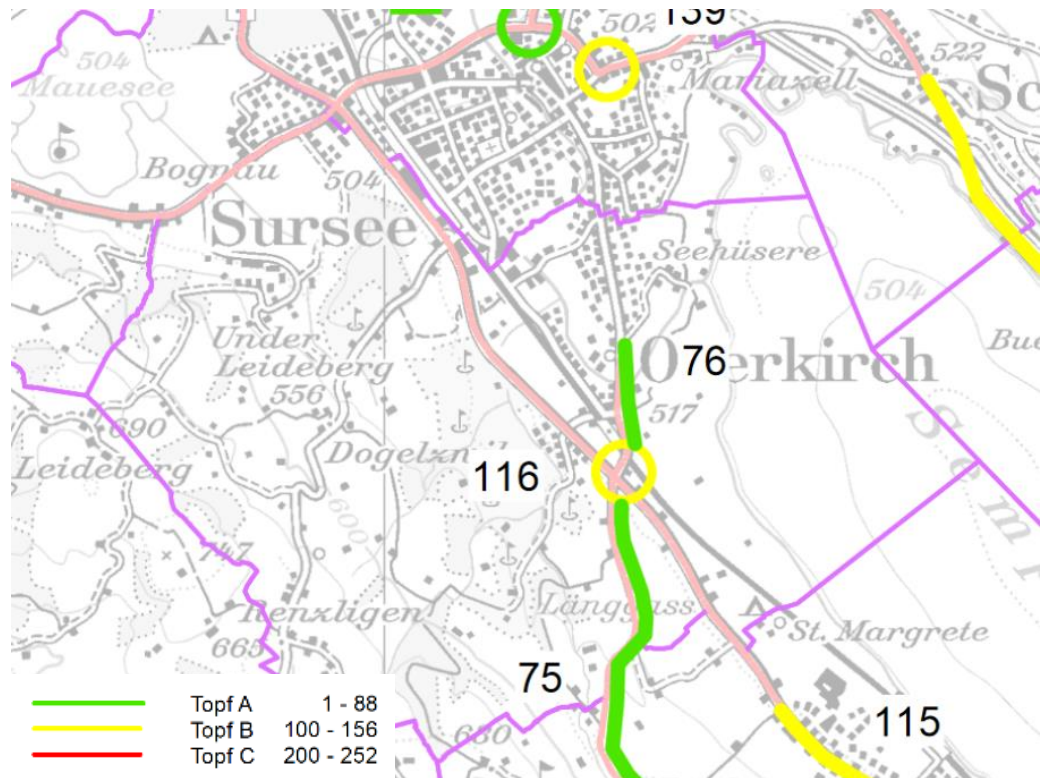


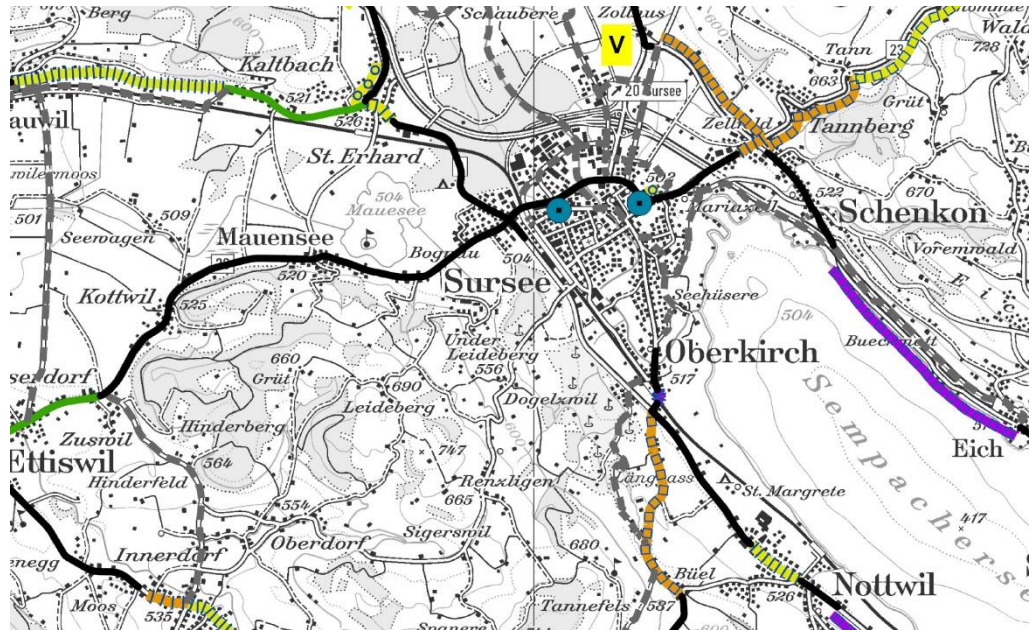
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen (2019–2022)

2.1.5 Kantonales Radroutenkonzept

Das Radroutenkonzept 1994 wird für die Erstellung der Bauprogramme für Kantonsstrassen herangezogen und ist behördenverbindlich. Das Konzept umfasst die Planungsgrundlagen für Radverkehrsanlagen, die Projektierungsgrundlagen für strassenbegleitende Radverkehrsanlagen sowie die Angebots- und Massnahmenplanung.

Das Konzept enthält in Oberkirch ein Vorhaben (2. Priorität):

- Rad- und Gehweg entlang der Länggass, zwischen dem Weiler Büel und dem Knoten Umfahrungsstrasse. Die Massnahme ist im Bauprogramm 2019–2022 des Kantons Luzern enthalten. Eine Realisierung ist nach 2022 vorgesehen.



bestehende Anlage keine Massnahme nötig	bestehende Anlage Verbesserung	neue Anlage	
—	— V		Radverkehrsanlage oder Angebot auf schwach befahrenen Kantonsstrassen (DTV < 2'500 Mtz. / Tag und signalisierte Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h)
—	— V		Realisierung nach 1. Juni 2009
---	--- V		Angebot auf schwach befahrenen Strassen und Wegen (soweit gemäss Wunschlinienplan ein Bedürfniss vorhanden ist)
		□□□□□□	Radweg
		○●●●●●	Radstreifen
		☆☆☆☆☆	Verkehrsberuhigung
			Art der Massnahme noch offen
		●	Massnahmen auf unfallträchtigen Knoten
		●	Massnahmen auf unfallträchtigen Abschnitten
			1. Priorität
			2. Priorität
			3. Priorität

Abbildung 5: Ausschnitt aus dem kantonalen Radroutenkonzept 1994 (Stand: Dez. 2020)

2.2 Regionale Planungen

2.2.1 Wanderwegrichtplan Sursee Mittelland

Der am 13.5.2020 vom Regierungsrat genehmigte Wanderwegrichtplan Sursee-Mittelland besteht aus drei Teilen.

- Übersicht 1:25'000 mit bestehenden, vorgesehenen und aufzuhebenden Wanderwegverbindungen
- Bericht
- Massnahmenblätter

Behördenverbindlich ist die Übersicht und die Massnahmenblätter. Der Bericht hat einen erläuternden Charakter und dient dem Verständnis der Massnahmen.

In Oberkirch sind insgesamt drei Massnahmenblätter zu finden und führen zu entsprechenden Anpassungen im Wanderwegnetz. Die Anpassungen wurden im Fusswegnetzplan berücksichtigt.

2.2.2 Planungen Sursee Plus

Das Konzept Sursee Plus setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

- MIV-Konzept
- Velonetzplanung
- ÖV-Konzept
- Masterplan Bahnhof Sursee

«Das Hauptziel des Konzepts Sursee Plus ist die Entwicklung einer Stadtregion mit Modellcharakter im Sinne einer qualitativ hochwertigen Gestaltung des gemeinsamen Lebensraumes.» Angestrebt ist eine optimale räumliche Entwicklung des Raums Sursee Plus (Geuensee, Knutwil, Mauensee, Oberkirch, Schenkon und Sursee). Speziell soll seine Funktion als zweites kantonales Zentrum des Kantons ermöglicht und sichergestellt werden. Inhaltlich werden ausschliesslich raumrelevante Themen wie Siedlung, Landschaft und Verkehr/Mobilität behandelt. Konkret sind dies folgende Pfeiler:

- Siedlungsentwicklung nach innen, Verdichtung, Begrenzung der Siedlungsausdehnung, kompakte Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort, Steigerung der Siedlungsqualität, wo nötig
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Landschaftsentwicklung

Die Siedlungsräume von Sursee Plus sollen mit einem funktions- und entwicklungsfähigen sowie sicheren und umweltgerechten Verkehrssystem erschlossen sein. Ausserdem sind die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft nachhaltig sicher zu stellen. In Abstimmung mit der Siedlung soll der Verkehr weiterentwickelt und optimiert werden. Folgende Leitsätze werden formuliert:

- MIV, ÖV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichgewichtig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei.
- Das bestehende und soweit nötig punktuell optimierte Hauptstrassennetz muss kurz- und mittelfristig als Basis der Verkehrserschliessung dienen. Optimierungen kommen vor umfassenden Ausbauten oder Neubauten.
- Ausbau und Weiterentwicklung des Bahnhofs Sursee als wichtigste überregionale ÖV-Drehscheibe werden mit den städtebaulichen Entwicklungen und Projekten im Bahnhofsgebiet abgestimmt.

- Der Modal Split wird für den «stadtinternen» Verkehr zugunsten ÖV und LV verbessert, um eine Entlastung des Strassennetzes und eine Verminderung des Parkplatzbedarfs zu erreichen und die Nachhaltigkeit zu fördern.
- Der öffentliche Verkehr im Raum von Sursee Plus basiert auf dem Konzept «Regiobus Sursee», der bedarfsgerecht und etappenweise realisiert wird.
- Die bestehenden Schienen-Infrastrukturen von SBB und Suhrentalbahn werden für den Ausbau der S-Bahn genutzt.

Bezüglich Massnahmen wurden im Sachbereich Mobilität folgende Projekte aufgeführt:

- Erarbeiten eines teilregionalen Verkehrsmodells für den Raum Sursee Plus
- Erarbeiten eines Konzepts «Regiobus Sursee»
- Planung und Realisierung des überkommunalen Netzes für den Langsamverkehr
- Weiterausbau der S-Bahn (Olten –) Wauwil – Sursee – Nottwil (– Luzern)
- Prüfung der Einführung des S-Bahnbetriebs im Surental

MIV-Konzept

Das regionale Konzept MIV (Februar 2017) hat zum Ziel, die Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf regionaler Ebene zu koordinieren und die wiederkehrenden Verkehrsüberlastungen im Raum Sursee durch konkrete bauliche und betriebliche Massnahmen zu beheben.

In der Gemeinde Oberkirch sind drei Massnahmen geplant:

- die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren
- die Integration der Luzernstrasse in das Siedlungsgebiet
- die Ausgestaltung der Knoten Länggass und Münster-Vorstadt, um den Durchgangsverkehr vermehrt auf die Umfahrungsstrasse zu lenken
- Busspur mit Steuerung zur Busbevorzugung auf Länggass am Knoten Umfahrungsstrasse/Länggass
- Erhöhung Durchfahrtswiderstände
- Koordination Premiumroute Veloverkehr auf Bahnstrasse mit MIV und Tempo 30

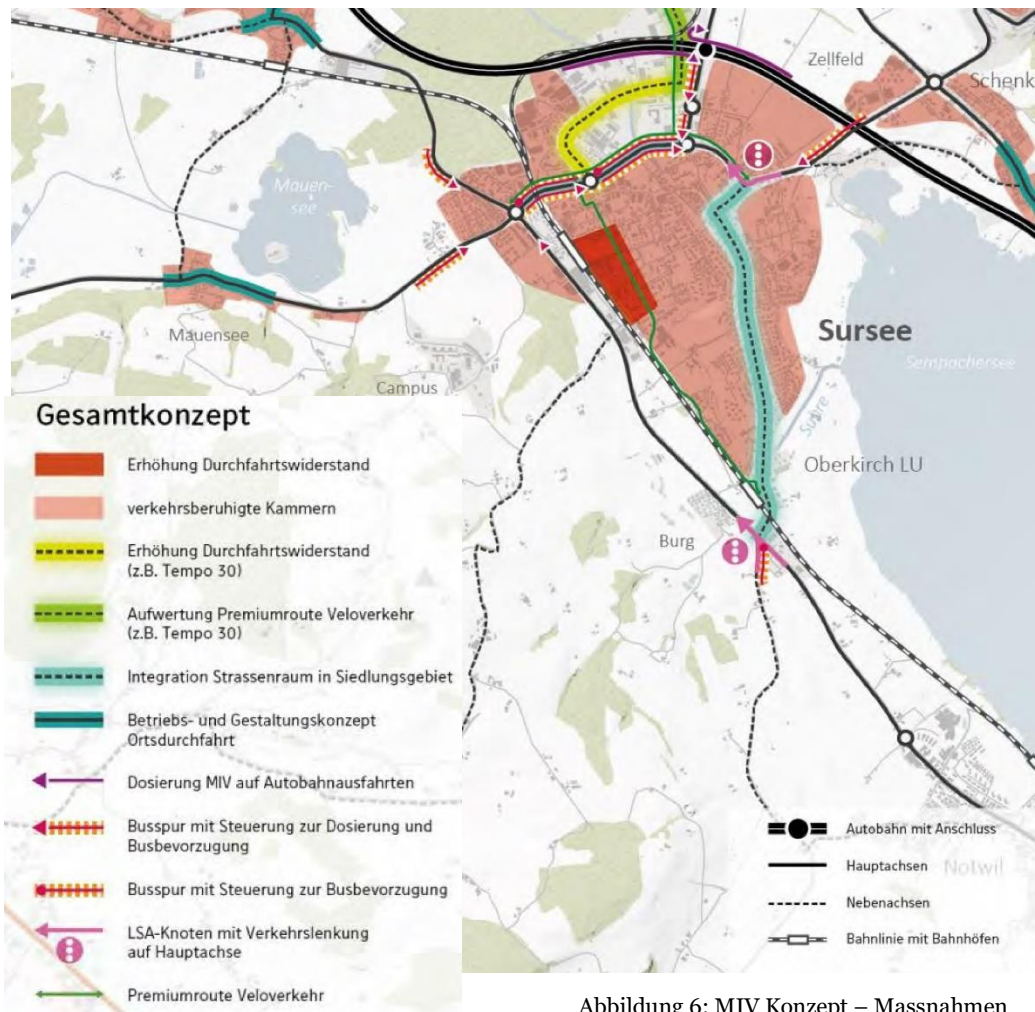


Abbildung 6: MIV Konzept – Massnahmen und Stossrichtung (Quelle: MIV-Konzept Sursee Plus, Metron Verkehrsplanung AG)

Velonetzplanung

Im Rahmen der Velonetzplanung (Januar 2017) wurden neben der Zielsetzung, Strategie und einem Velonetzplan verschiedene Massnahmen entwickelt.

Folgendes Oberziel hat sich das Konzept gesetzt: «Der Veloverkehr in der Region Sursee Plus soll als siedlungsgerechte und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden und zur Reduktion des motorisierten Verkehrs im Alltag und in der Freizeit beitragen. Das Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes, der Bereitstellung geeigneter Veloparkplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.»¹

Konkret sind für das Gemeindegebiet Oberkirch folgende Massnahmen vorgesehen:

- Bernstrasse; Abzweigung zum Campus Sursee: Erhöhung der Sichtbarkeit der Veloquerung für abbiegende Fahrzeuge
- Bernstrasse; Ortseingang Chotten: Erstellung eines Wartebereichs zur Überquerung der stark belasteten Kantonsstrasse, Verbreiterung der Mittelinsel.
- Luzernstrasse: Umgestaltung ist in Bearbeitung.
- Signalisation der Premiumroute Süd (Bhf. Oberkirch – Fenaco)
- Pilatusstrasse, Schellenrainstrasse: Schliessung der Netzlücke zwischen Sursee und dem Ortsteil Haselwart bzw. Campus Sursee.

¹ Bericht Velonetzplanung, S. 6 – Zentrum Sursee Plus – Planum Biel AG – 13.01.2017

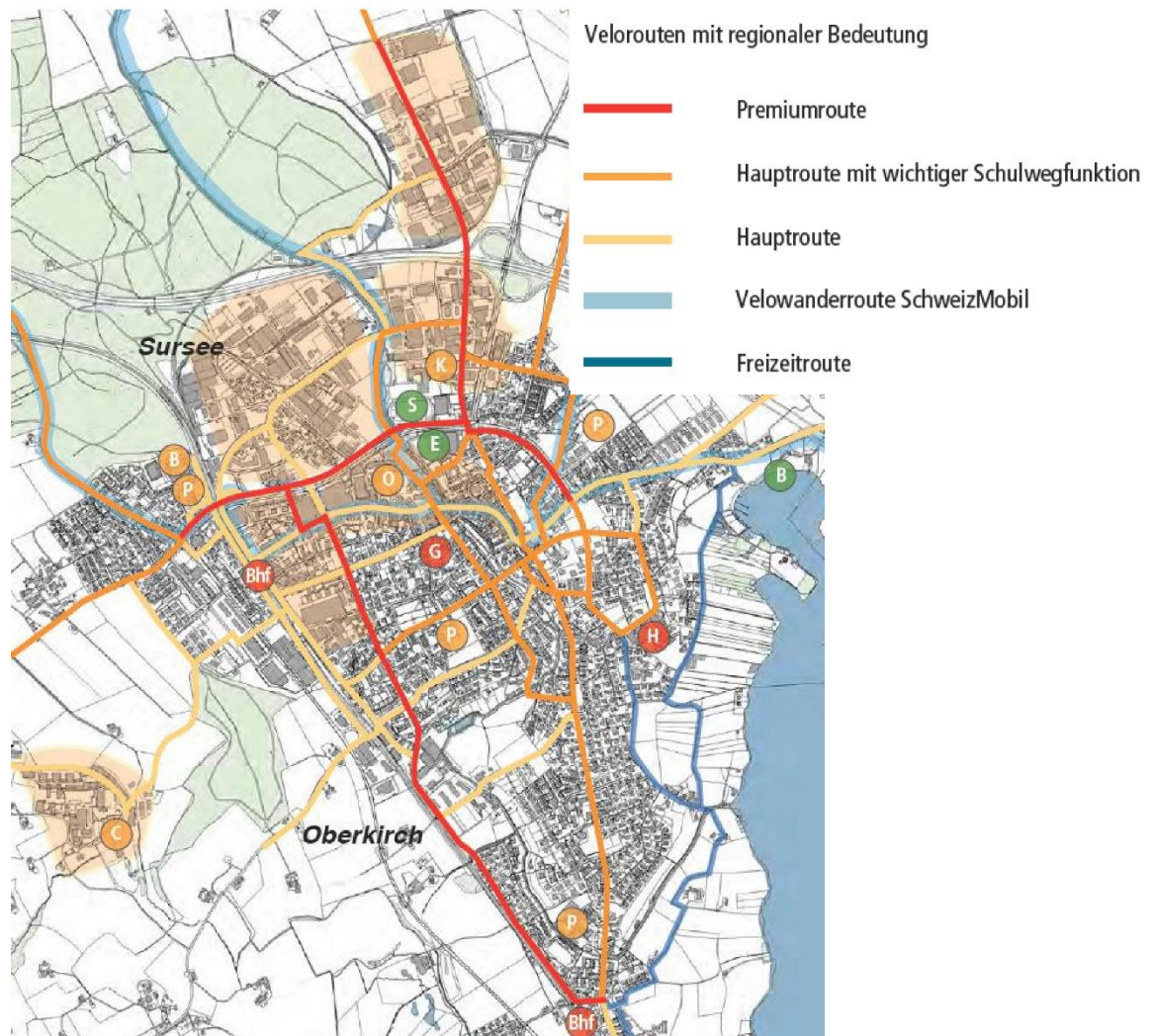


Abbildung 7: Velorouten von regionaler Bedeutung (Quelle: Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten Zentrum Sursee Plus)

ÖV-Konzept

Das hier aufgeführte ÖV-Konzept wurde 2019 aktualisiert und veröffentlicht. Das Konzept wurde vom Verkehrsverbund Luzern (vvl) und Sursee Plus erarbeitet.

Folgende Massnahmen sind für die Buslinien vorgesehen, die durch Oberkirch verkehren:

- Linie 62: Führung via Bahnstrasse zur besseren Erschliessung des Oberkircher Gemeindegebiets. Dies erfordert infrastrukturelle Massnahmen in der Bahnstrasse (drei neue Haltestellen, sowie ggf. Anpassung Verkehrsberuhigungsmassnahmen).
- Linie 65: Verlängerung in Nottwil bis Wysshüsli.
- Linie 86: Führung in beiden Richtungen via Bernstrasse, Entfall der Haltestelle «Terra Alta». Die Durchbindung bis zum Kantonsspital wurde bereits auf das Fahrplanjahr 2020 umgesetzt. Verdichtung des Angebots zum 15 -Min.-Takt bis Campus ist realisierbar, sofern die Finanzierung durch Dritte sichergestellt ist.

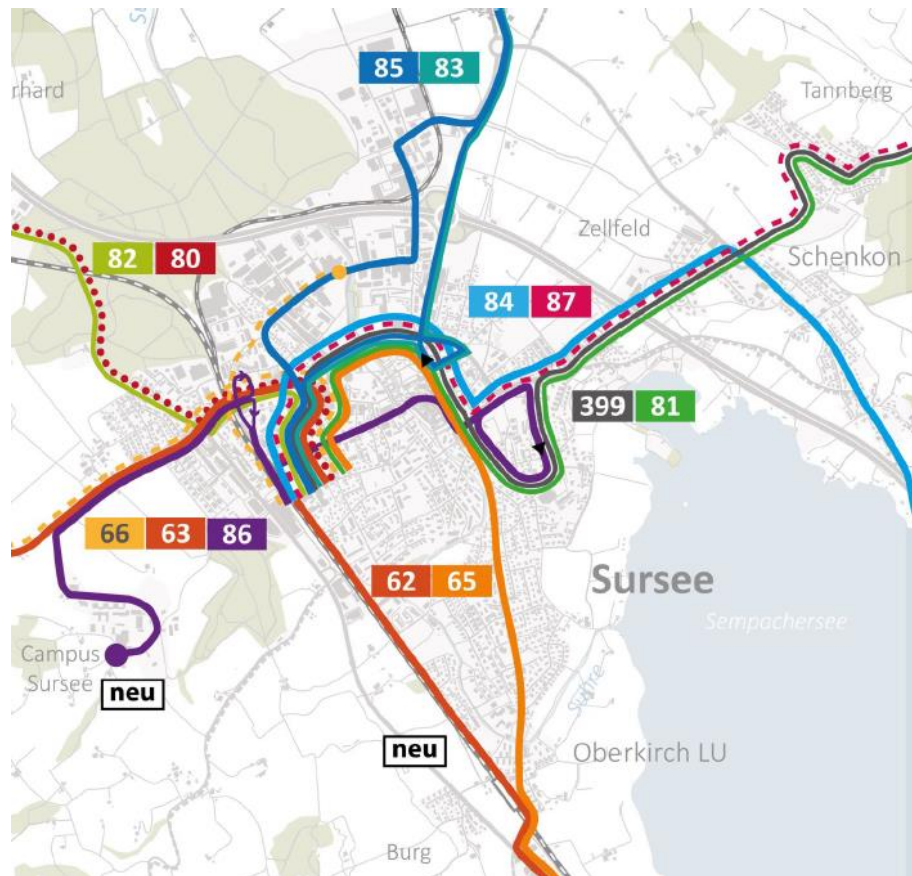


Abbildung 8:
Vorgeschlagene Linienführung der Buslinie
62 in Oberkirch (Quelle: ÖV-Konzept Sursee)

Masterplan Bahnhof Sursee

Der Bahnhof Sursee und seine Umgebung ist vor allem in strategischer und wirtschaftlicher Hinsicht für Kanton Luzern, Region und Stadt von hoher Bedeutung. Der Kanton bezeichnet Sursee beispielsweise als zweitwichtigsten ÖV-Knotenpunkt im Kanton.

Der Masterplan macht Aussagen zu den kurz-, mittel und langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten am und rund um den Bahnhof. Der Bahnhof muss künftigen Anforderungen gerecht werden, wie zum Beispiel das vierte SBB Gleis, einen neuen Bushof und eine Gleisverlängerung.

«Der Masterplan bildet das Grundgerüst für die weitere räumliche Entwicklung im Bahnhofgebiet im Sinne einer selbstverpflichtenden Kooperationsvereinbarung.»²

² Masterplan Bahnhof Sursee, 11. Juni 2015 – S. 6, ecoptima AG, Atelier Wehrlin, mrs partner ag

2.3 Kommunale Planungen

2.3.1 Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

Im REK vom 16.6.2020 werden neben der räumlichen Entwicklung auch verkehrsplannerische Gesichtspunkte behandelt und die Grundpfeiler für weitere kommunale Planungen gesetzt. Das Konzept ist behördenverbindlich und bildet die strategische Basis für Anpassungen des Zonenplans, des Bau- und Zonenreglements sowie der Instrumente der Verkehrsplanung.

Im REK werden die wichtigsten Grundsätze in Leitsätzen festgehalten. Bezüglich des Verkehrs wird folgender Leitsatz formuliert:

«Angestrebt wird unter anderem eine gute und siedlungsverträgliche Verkehrerschliessung. Optimierte Verkehrsflüsse und ein gutes öffentliches Verkehrsangebot sollen dabei die siedlungsverträgliche Verkehrserschliessung unterstützen.»

Folgende **Ziele** wurden formuliert:

MIV

- Aufwertung der Luzernstrasse, Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrungsstrasse
- Verkehrsberuhigung im Dorfkern
- Sammlung von Parkplätzen bei grösseren Überbauungen in Einstellhallen

ÖV

- Erhalt der Bahnlinie Olten-Luzern und der Buslinien Ruswil-Sursee, Sursee-Nottwil sowie Spital Sursee – Campus Sursee
- Erhalt des Bhf. Oberkirch, attraktiver Fahrplan mit Anschlüssen in Sursee
- Die Busse verkehren hindernisfrei und können die Anschlüsse gewähren.

Fuss- und Veloverkehr

- Gewährleistung eines attraktiven Fuss- und Velowegnetzes für die kommunalen Bedürfnisse. Das Netz verbindet die Wohngebiete sicher, schnell und direkt mit den Schulen und den Zentren Oberkirch und Sursee.
- Attraktive Fuss-, Wander- und Veloverbindungen für den Freizeitverkehr, welche wenn möglich an die touristischen Routen von Veloland Schweiz anschliessen.

E-Mobilität

- Förderung von Elektrofahrzeugen sowie weiteren Lösungen zur E-Mobilität (z.B. Sharing-Angebote).

Dementsprechend werden folgende **Massnahmen** formuliert:

MIV

- Die Gemeinde setzt sich für den Bau eines Kreisels auf Höhe der Länggass-Kreuzung ein.
- Siedlungsverträgliche Umgestaltung der Luzernstrasse
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- Klare Vorgaben zur Anzahl Parkplätze angeben (insb. bei neuen Wohnüberbauungen) für eine bessere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

ÖV

- Die Gemeinde setzt sich für eine gute Abstimmung der Busverbindungen auf den Bahnverkehr ein.
- Überprüfung der Lage und Gestaltung der Bushaltestellen und bei Bedarf eine Verbesserung mit den zuständigen kantonalen Stellen anstreben

Fuss- und Veloverkehr

- Die Gemeinde optimiert bestehende Fuss- und Velowege von kommunaler Bedeutung und setzt sich für eine rasche Umsetzung der Velonetzplanung des regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland ein.
- Die Gemeinde setzt sich für ein attraktives Angebot für den regionalen Fuss- und Veloverkehr ein.
- Prüfung von Strassenquerungen im Umfeld der Schulen und nötige Massnahmen treffen

E-Mobilität

- Prüfung möglicher Standorte für Elektro-Ladestationen auf öffentlichem Grund

In den Konzeptkarten Verkehr werden Konzeptinhalte verortet. Neben Ergänzungen im Fuss- und Velowegnetz werden Knotenformen für den MIV definiert. Entlang der Luzernstrasse soll die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

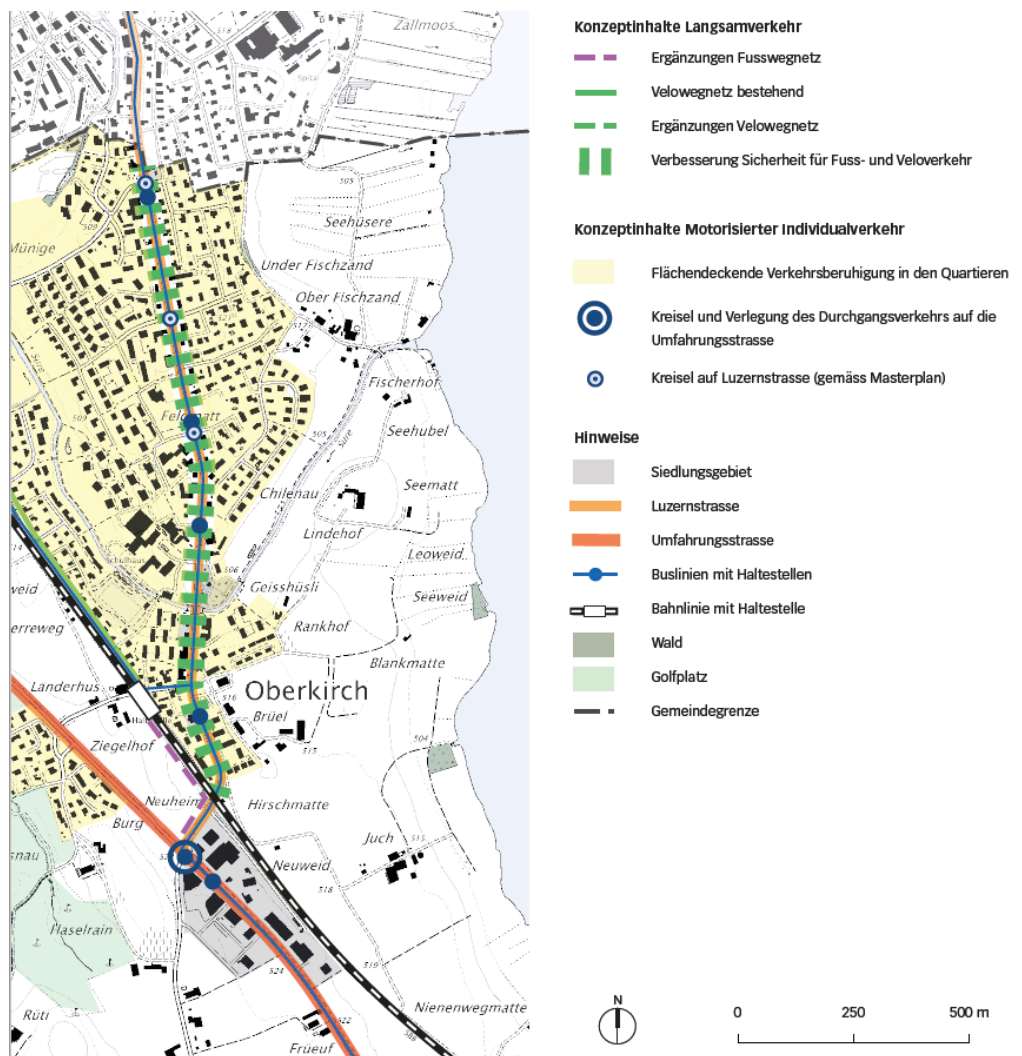


Abbildung 9: Ausschnitt 1 Konzeptkarte Verkehr (2035) (Quelle: REK, Ecomptima AG)

Auf Abbildung 10 ist die Buslinie 86 im heutigen Zustand eingezeichnet. Derzeit wird jedoch geprüft, die Buslinie am Campus Sursee wenden zu lassen. Damit entfällt die Haltestelle «Terra Alta», dafür können die Haltestellen «Holzacherstrasse» und «Kotten», welche auch Siedlungsgebiet von Oberkirch erschliessen, in beiden Richtungen bedient werden.

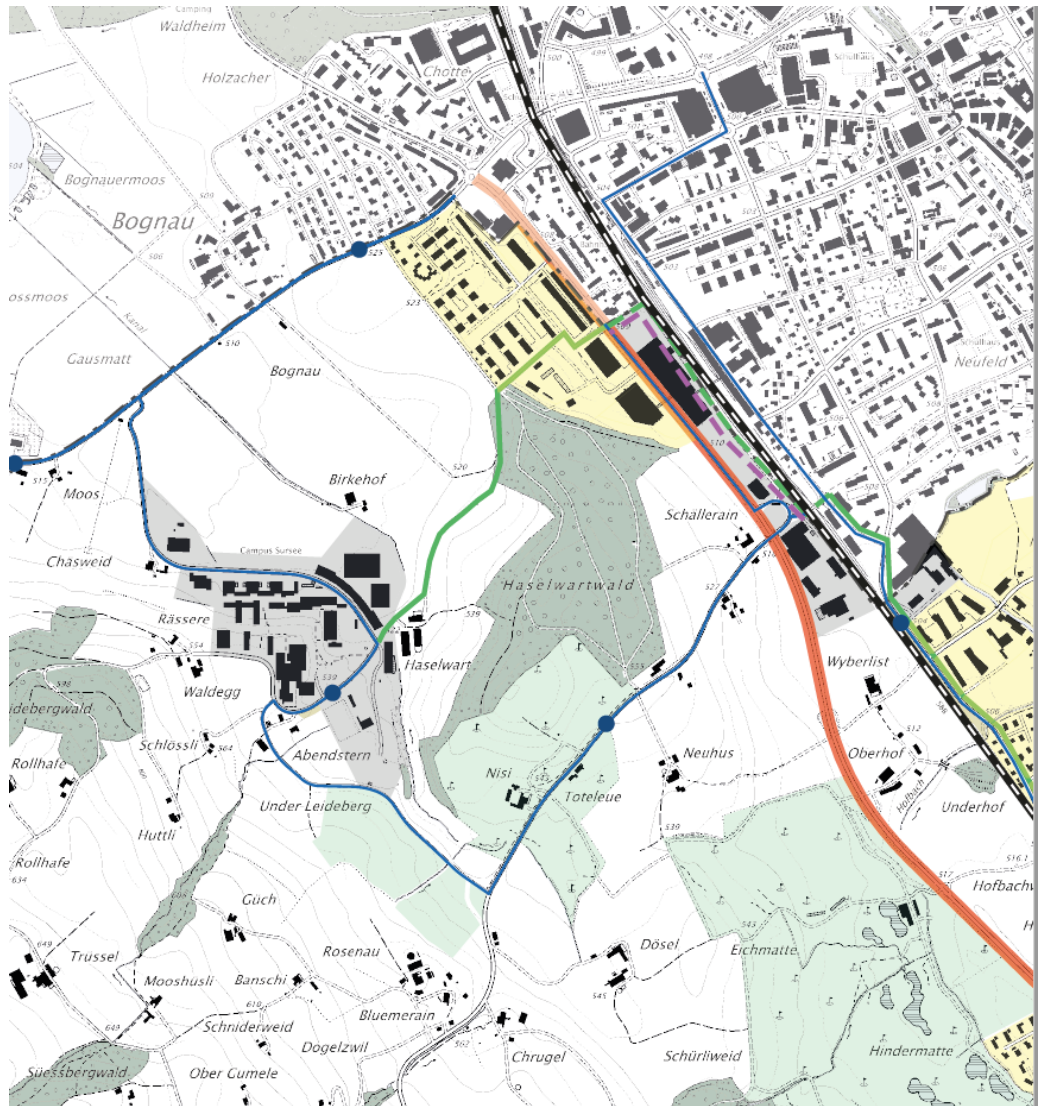


Abbildung 10: Ausschnitt 2 Konzeptkarte Verkehr (2035). Legende siehe Abbildung 9. (Quelle: REK, Ecomptima AG)

2.3.2 Masterplan Luzernstrasse

Mit dem Masterplan Luzernstrasse verfolgt Oberkirch unter anderem folgende Ziele:

- Reduktion des DTV auf der Luzernstrasse durch Verlagerung auf die Umfahrungsstrasse
- Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr
- Erhöhung der Aufmerksamkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Beibehaltung der vorhandenen Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr
- Aufwertung des Zentrums als Begegnungsort und zur Stärkung des Zentrumscharakters

Konkret betrachtet der Masterplan Luzernstrasse den gesamten Abschnitt von der Gemeindegrenze zu Sursee bis zum Übergang von der Gemeindestrasse in die Kantonsstrasse. Der Perimeter wird in drei Abschnitte bzw. Knotenpunkte aufgeteilt:

- Knoten Felthöflstrasse / Hubelmatte
- Knoten Grünfeldstrasse / Kreuzhubel
- Knoten Surenweidstrasse / Feldmatte
- Abschnitt Zentrum (Einmündung Seehäusernstrasse bis Gemeindehaus)

In der Bestvariante sind für alle drei Knotenpunkte Kreisel vorgesehen. Zwischen den Kreiseln entsprechen die Querschnitte dem heutigen Zustand. Der Zentrumsabschnitt wurde vertieft betrachtet und ein Studienauftrag unter Verkehrsplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten ausgeschrieben. Der Gewinnerbeitrag «Baumnuss» von CAS Architekten AG wurde in den Masterplan eingearbeitet. Auf der politischen Ebene wurde eine Einführung von Tempo 30 ins Feld geführt. Dies mündete in verschiedenen Varianten, welche derzeit noch mit dem Kanton in Diskussion sind. Ausschnitte aus der Variante mit Tempo 30 im zentralen Abschnitt sind in der Abbildung 11 bis Abbildung 14 dargestellt.

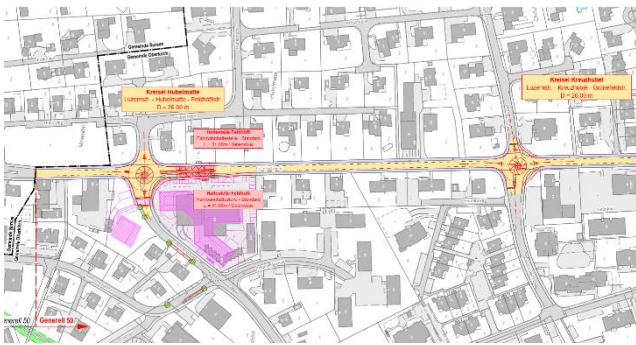


Abbildung 11: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Hubelmatte / Kreuzhubel (Nord)

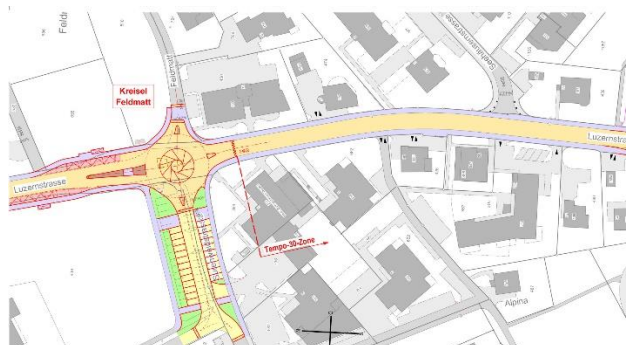


Abbildung 12: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Feldmatte

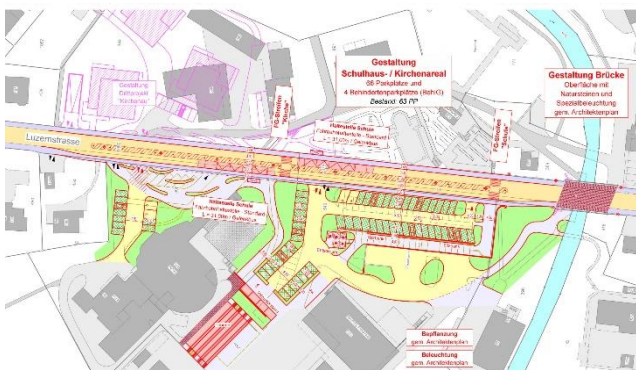


Abbildung 13: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Schule / Kirche

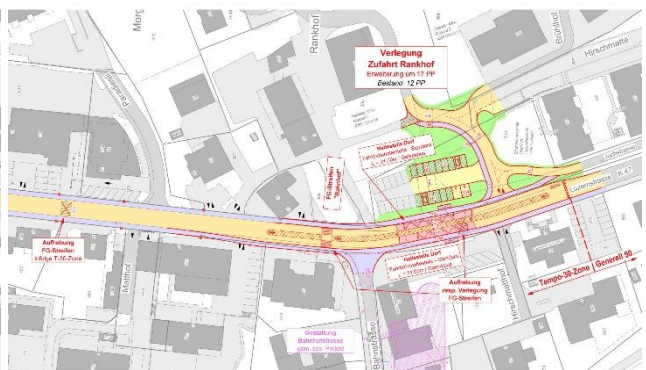


Abbildung 14: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Zentrum (Süd)

2.3.3 Verkehrsrichtplan Sursee Oberkirch (2007)

Der Verkehrsrichtplan wurde von Planteam und TEAMVerkehr im Jahr 2007 erarbeitet und ist weitgehend behördenverbindlich, die behördenverbindlichen Inhalte sind entsprechend gekennzeichnet. Der Richtplan legt die strategische Stossrichtung in den verkehrlichen Gesichtspunkten der Gemeinden Oberkirch und Sursee fest und dient als Steuerungsinstrument für künftige Planungen. Der Verkehrsrichtplan beinhaltet neben den Inhalten zu Oberkirch auch Inhalte zu Sursee.

Folgende strategische Stossrichtungen wurden festgelegt:

- Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander.
- Das leistungsfähige Hauptstrassensystem ist Rückgrat der Erschliessung.
- Die Quartiererschliessung erfolgt direkt ab dem Hauptstrassensystem. Gut gestaltete Quartierstrassen tragen zur hohen Wohn- und Arbeitsqualität bei.
- Sursee und Oberkirch fahren Rad.
- Das dichte Fusswegnetz ermöglicht die Siedlung der kurzen Wege.
- Sursee und Oberkirch behalten ihr attraktives Parkplatzangebot.

Behördenverbindliche Inhalte wurden auf den Umsetzungsstand sowie auf Widersprüche bezüglich des hier vorliegenden Mobilitätskonzepts und Verkehrsrichtplans geprüft. Widersprüche sind keine vorhanden und die nicht umgesetzten und weiterhin sinnvollen Massnahmen werden in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Die Übersicht ist im Anhang 2 zu finden.

2.4 Drittprojekt

Campingplatz «Steibüel»

In Oberkirch ist ein Vorhaben für ein Campingplatz im Gebiet «Steibüel» geplant. Der Campingplatz kommt an einer bestehenden Strasse zu liegen. Für die Anlage gilt es eine angemessene Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmenden anzubieten.



Abbildung 15: Situation- Camping «Steibüel»
(Stand 20.1.23 – Quelle Freiraum Architektur, Luzern)

3 Analyse

3.1 Strukturdaten / Siedlung

Die Gemeinde Oberkirch liegt am nordwestlichen Ende des Sempachersees. Das Gemeindegebiet ist eher dispers besiedelt. Das ursprüngliche Dorf befindet sich im Norden des Gemeindegebiets und ist mit dem der Stadt Sursee zusammengewachsen. Daneben gibt es noch diverse Ortsteile, wie z. B. Unterer Leidenberg, Kotten / Haselwart, St. Margrethen oder Dogelzwil, die zu Oberkirch gehören.

Durch das Gemeindegebiet führt die Sure sowie die Bahnlinie Olten – Luzern.

Bevölkerung

Die Gemeinde Oberkirch verzeichnete in den letzten 20 Jahren ein gleichmässiges Wachstum und zählte 2018 rund 4'700 Einwohnende. Zwischen 1980 und 2019 gab es ein starkes Bevölkerungswachstum (1980: 1'866 Einwohnende).

Gemäss dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) erwartet die Gemeinde Oberkirch bis 2024 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1.5%, was einem Bevölkerungszuwachs von ca. 440 Einwohner*innen entspricht.

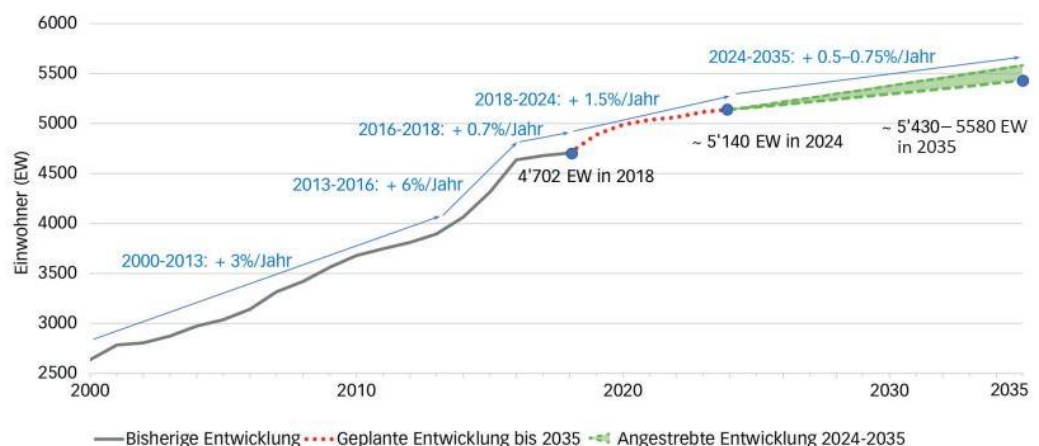


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in Oberkirch 2000–2035
(Quelle: REK, 16.6.2020 – ecoptima)

Die Entwicklung der Altersklassen erlaubt Rückschlüsse auf die Nachfrage nach sozialen Dienstleistungen und öffentlicher Infrastruktur. Verglichen mit dem Kanton oder auch im nationalen Vergleich ist Oberkirch eher eine junge Gemeinde. Die Altersklasse der 40 bis 64-Jährigen ist ebenfalls stark vertreten, der Anteil an über 65-Jährigen liegt mit ca. 14% unter dem kantonalen Durchschnitt. Seit 2000 hat der Anteil der Einwohner unter 20 Jahren um rund 5% abgenommen, währenddem derjenige der über 64-Jährigen um ca. 3% zugenommen hat.

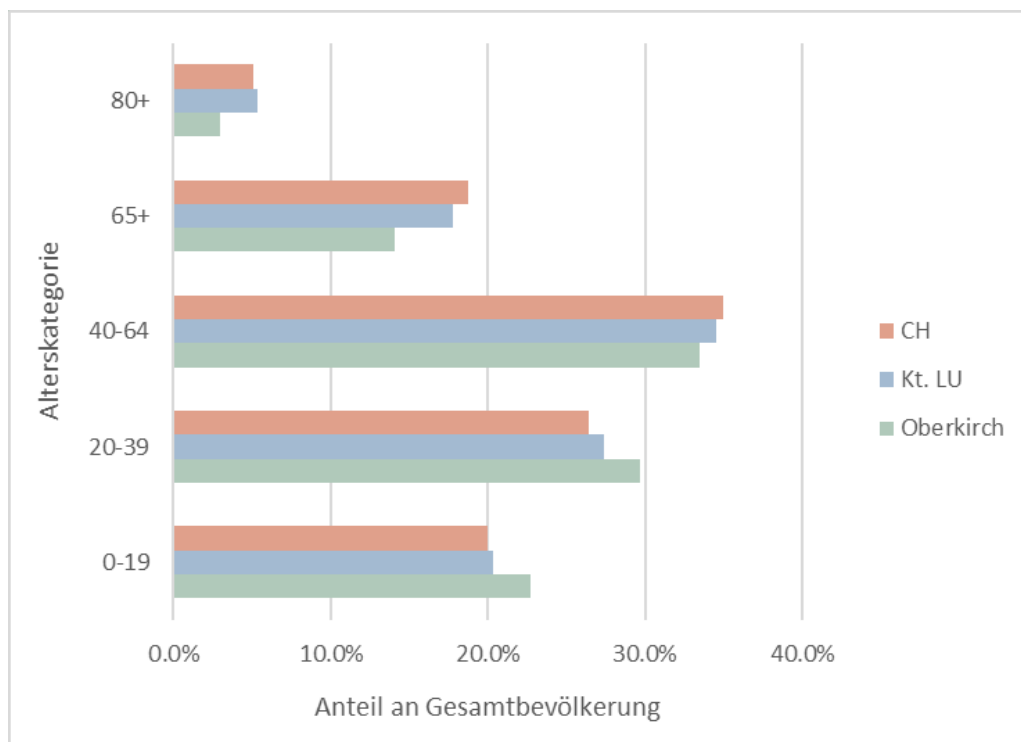


Abbildung 17: Vergleich der Altersstrukturen der ständigen Wohnbevölkerung in Oberkirch mit den kantonalen und nationalen Werten (Quelle: Plattform Statatlas der Schweiz, BfS, 2019, eigene Darstellung)

Gemäss Abbildung 18 kommen im Siedlungsgebiet im nordöstlichen, an Sursee angrenzenden, Teil der Gemeinde die höchsten Siedlungsdichten vor. Ansonsten ist Oberkirch sehr ländlich geprägt. Die Gebäude sind dispers verteilt; es resultiert eine sehr tiefe Siedlungsdichte.

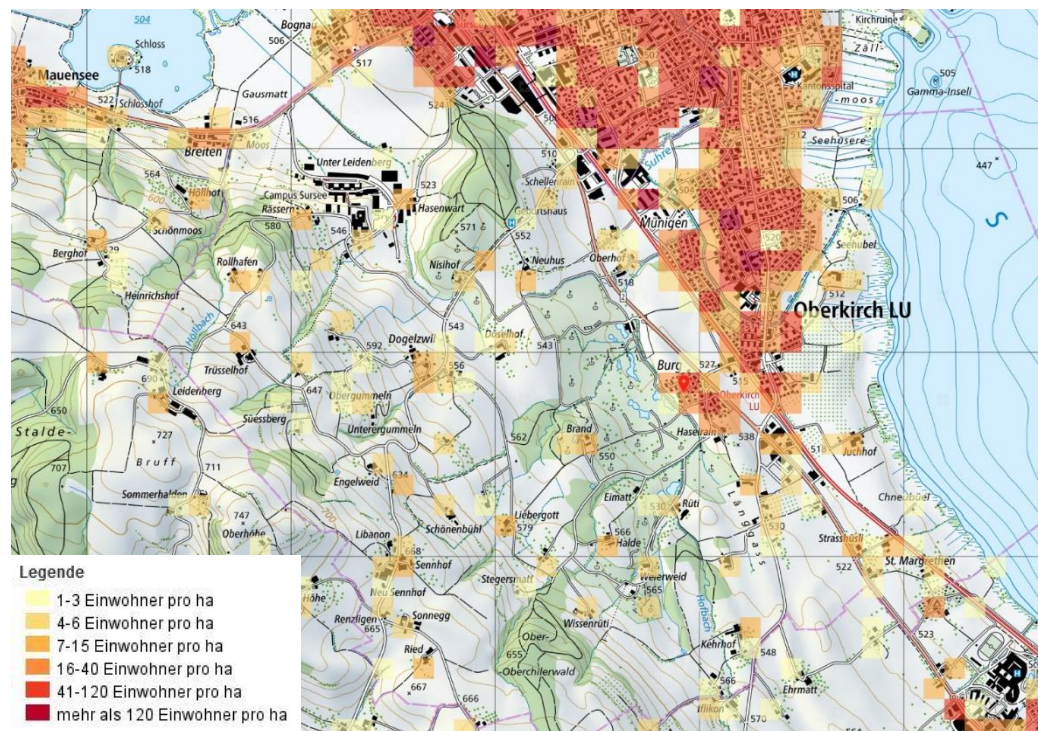


Abbildung 18: Hektarraster-Einwohnerdichten 2018 in Oberkirch (Quelle: map.geo.admin.ch)

Beschäftigte

In Oberkirch waren 2016 2'915 Beschäftigte tätig, was einem Vollzeitäquivalent von 2'142 Beschäftigten entspricht. Davon waren ca. 5% im Primärsektor (Landwirtschaft) engagiert, ca. 7% im sekundären Sektor (Industrie) und rund 88% im tertiären Sektor (Dienstleistungen). Der Anteil der Beschäftigten im 3. Sektor liegt damit deutlich über dem kantonalen Durchschnitt (72%), der Anteil der Beschäftigten im 2. Sektor deutlich unter dem kantonalen Durchschnitt (22%).

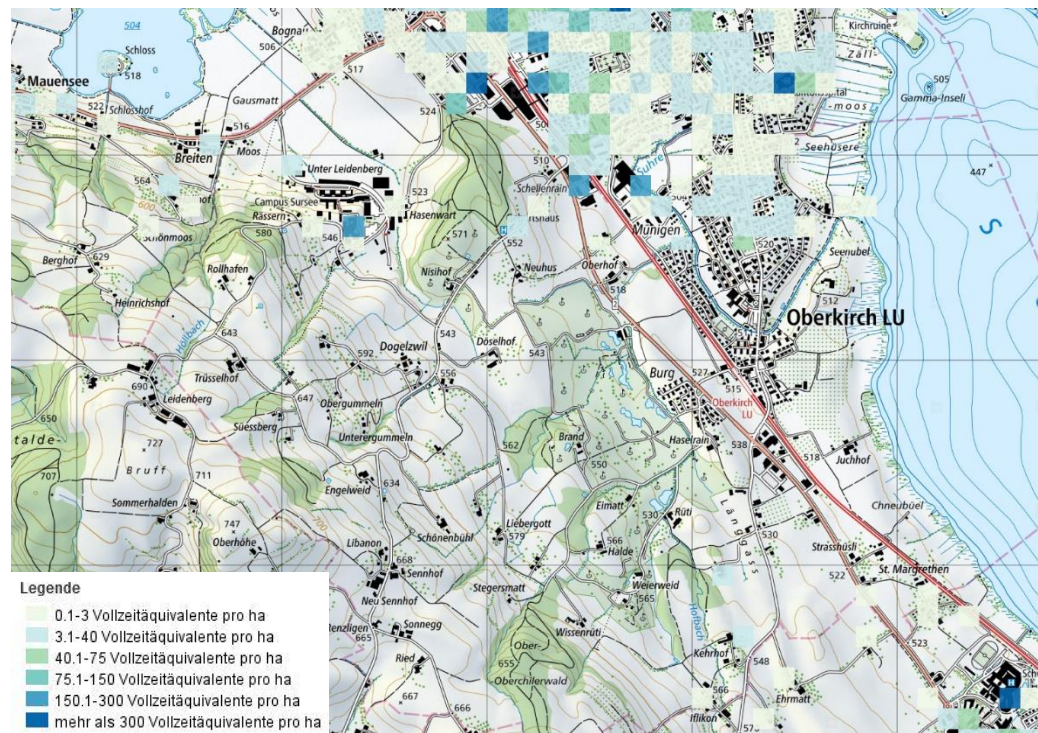


Abbildung 19: Hektarraster-Beschäftigte (VZÄ) 2018 in Oberkirch
(Quelle: map.geo.admin.ch)

Siedlungsentwicklung

Während sich die Menschen lange Zeit rund um die Sure ansiedelten, entwickelte sich das Dorf ab 1950 einerseits entlang der Bahnlinie und andererseits von Sursee aus, der Luzernstrasse entlang, in Richtung der heutigen Haltestelle «Dorf». Ab 1970 haben sich die Siedlungsgebiete Sursee und Oberkirch entlang der beiden Hauptentwicklungsachsen noch mehr angenähert. Die neusten Quartiere, welche nach 2000 entstanden sind, haben sich vor allem im Gebiet zwischen Luzernstrasse und Bahnlinie und in der Haselwart angesiedelt.



Abbildung 20: Dufourkarte, 1870

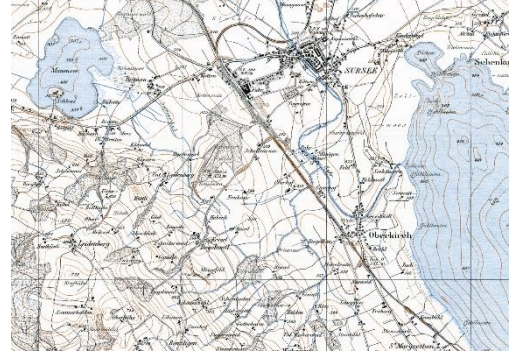


Abbildung 21: Siegfriedkarte 1930

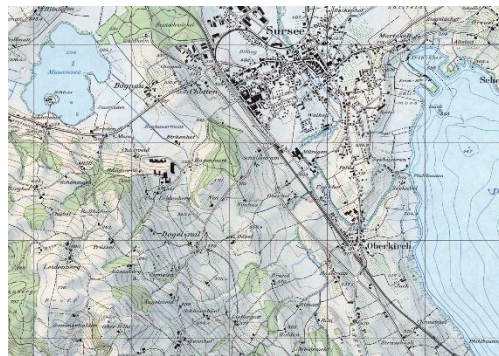


Abbildung 22: Landeskarte, 1970

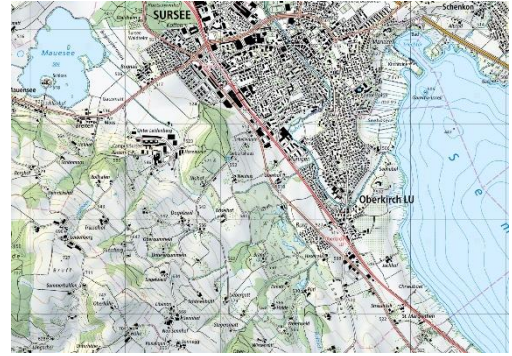


Abbildung 23: Aktuelle Karte, 2018
(Quelle alle Karten: map.geo.admin)

Oberkirch verfügt über die grössten Bauzonenreserven in der Arbeitszone (4.1 ha) sowie in der Wohnzone (2.6 ha). Gemäss dem räumlichen Entwicklungsleitbild ist eine behutsame Siedlungsentwicklung nach innen und eine gut geplante Etappierung erwünscht. Es ist kein Einzonen von Wohnzonen vorgesehen. Das angestrebte Bevölkerungswachstum kann innerhalb der bestehenden Bauzonenreserven und mittels Nachverdichtung realisiert werden.



Abbildung 24:
Baulandreserven nach Lage und Art (Quelle:
Räumliches Entwicklungskonzept, REK)

3.2 Mobilitätsverhalten

Auspendelnde		Einpandelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Oberkirch	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Oberkirch
Sursee	33%	Oberkirch (Binnenpendelnde)	25%
Oberkirch (Binnenpendelnde)	24%	Sursee	8%
Luzern	11%	Nottwil	6%
Nottwil	3%	Luzern	5%
Emmen	3%	Buttisholz	4%
Schenkon	3%	Ruswil	3%
Olten	2%	Beromünster	3%
Bern	2%	Grosswangen	3%
Zürich	2%	Geuensee	3%
Triengen	2%	Willisau	3%
Kriens	1%	Schenkon	2%
Sempach	1%	Triengen	2%
Rothenburg	1%	Büron	2%
		Knutwil	2%
		Mauensee	2%
		Wolhusen	2%
		Emmen	2%
		Ettiswil	2%
		Sempach	1%
		Dagmarsellen	1%
div. Gemeinden	10%	div. Gemeinden	18%
Total	100%	Total	100%
Total Anzahl	2'217	Total Anzahl	2'140

Tabelle 1:
Anteil Einpandelnde und Auspendelnde der
Gemeinde Oberkirch (Quelle: BfS Pendler-
matrix, Basis Registerverknüpfung 2018)

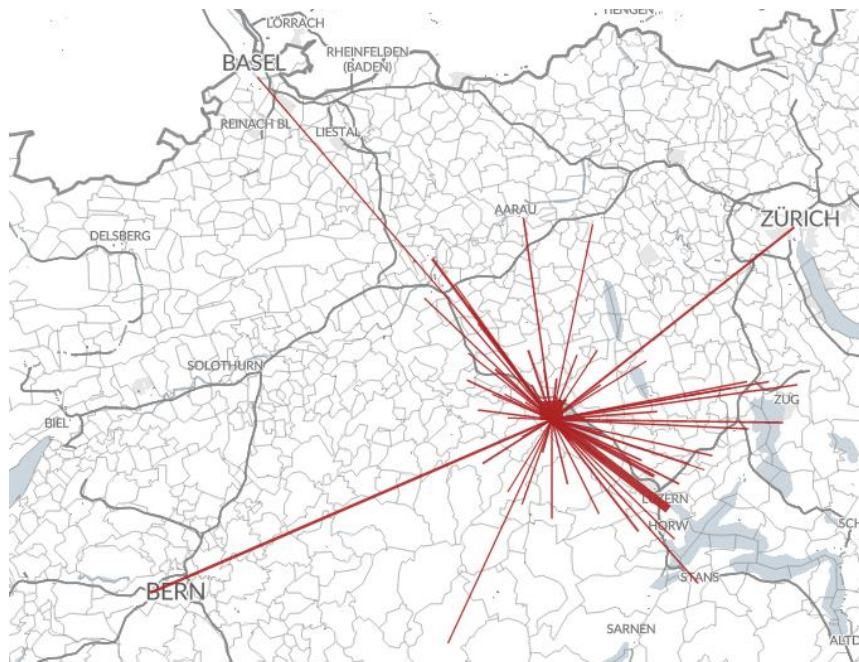


Abbildung 25: Übersichtskarte Wegpendelnde – je dicker der Strich desto mehr Pendler (Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage BfS Pendlermatrix, Basis Registerverknüpfung 2018)

Die Ergebnisse zeigen wie viele Arbeitnehmer*innen und Auszubildende (Wohnort Oberkirch) in Prozent in die jeweiligen Gemeinden und Städte pendeln bzw. aus welchen Gemeinden und Städte Arbeitnehmer*innen nach Oberkirch kommen. Dabei wird nicht nach dem gewählten Verkehrsmittel unterschieden.

Die Pendlerströme zeigen, dass die Gemeinde hauptsächlich ein Wohnstandort ist (siehe Tabelle 1). Oberkirch ist hinsichtlich der Auspendelnden stark Richtung Sursee orientiert. Die Beziehung nach Luzern ist mit 11% (249 Personen) ebenfalls sehr bedeutend. Bern mit 2% (53 Personen) scheint erst mal unbedeutend, setzt man Bern aber in Relation mit Olten (50 Personen) und die Distanzen, welche zurückgelegt werden, ist Bern ein wichtiger Zielort. Mit 25% bzw. 24% ist der grösste Teil der in Oberkirch Beschäftigten auch dort wohnhaft (Binnenpendelnde). Die restlichen Einpendelnden stammen aus einer Vielzahl von umliegenden Gemeinden. Die bedeutendsten sind Sursee (8%), Nottwil (6%) und Luzern (5%).

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Strassenhierarchie

Das Verkehrsnetz der Gemeinde Oberkirch basiert zum einen auf der Luzernstrasse. Diese ist im südlichen Teil als Kantonsstrasse, ab dem Schulhaus als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert und führt durch den Dorfkern. Zum anderen besteht es aus der Umfahrungsstrasse, welche die Luzernstrasse mit den Ortsteilen St. Margrethen, Haselrain und Haselwart verbindet.

Im Norden wird das Gemeindegebiet durch die Bernstrasse begrenzt. Der Campus Sursee liegt ebenfalls im Gemeindegebiet von Oberkirch und ist durch die Bernstrasse und die Schellenrain-/Umfahrungsstrasse an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen.

Die Weiler Dogerzwil und Renzligen/Sennhof werden von der Schellenrainstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) erschlossen.

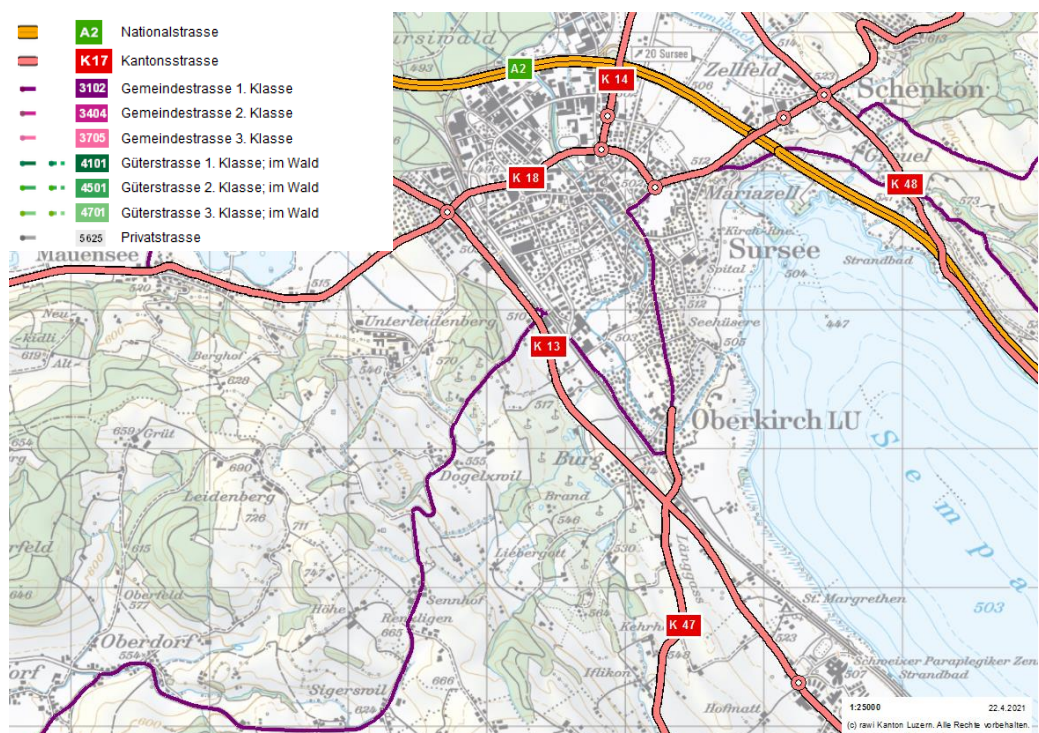


Abbildung 26: Strassennetz in Oberkirch
(Quelle: geoportal.lu.ch)

Verkehrsbelastungen

Oberkirch ist von hohen Verkehrsbelastungen auf der Umfahrungsstrasse (rund 10'000 Mfz/Werktag) und der Luzernstrasse (rund 8'400 Mfz/Werktag) geprägt. Nebst dem Quell- und Zielverkehr ist dies auf den Durchgangsverkehr aus Nottwil und Buttisholz nach Sursee und umgekehrt zurück zu führen.

Die Zahlen in Abbildung 27 beruhen auf Modellannahmen und können teilweise von den tatsächlich gemessenen bzw. gezählten Verkehrsdaten abweichen.

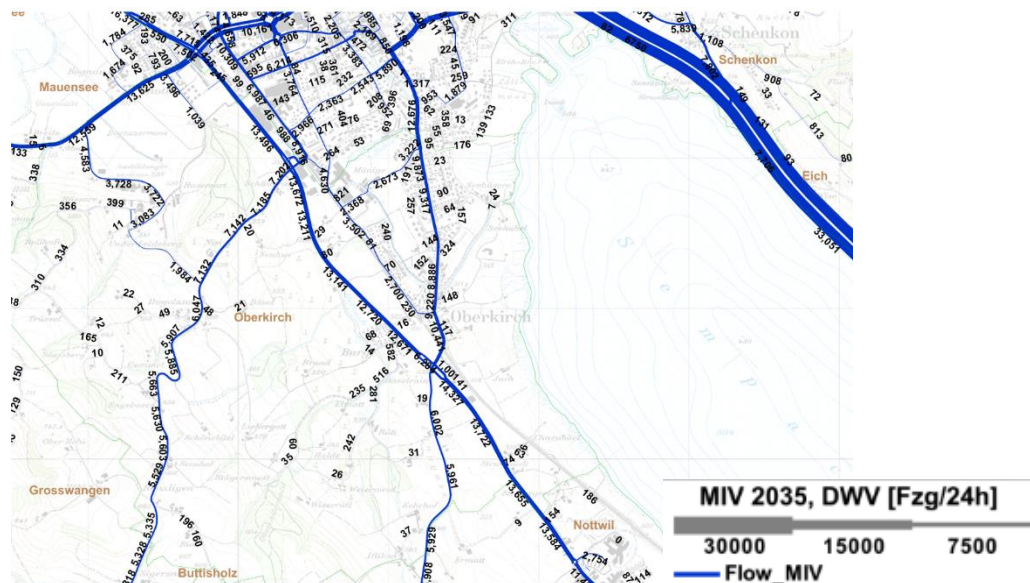


Abbildung 27: Belastungsplot MIV 2014
(Quelle: Verkehrsmodell Sursee Mittelland, 2014)

Geschwindigkeiten

Auf der Luzernstrasse ist heute generell 50 signalisiert. Auf der Umfahrungsstrasse (K13) und der Länggass (K47) beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h (Siedlungsgebiet) und 80 km/h (freie Strecke). Die Quartierstrassen sind grossmehrheitlich in eine Tempo-30-Zone integriert. Einzelne Quartierstrassen, ausschliesslich Privatstrassen, sind gar als Begegnungszone ausgestaltet und signalisiert.

Die Schellenrainstrasse, welche die Weiler Dogelzwil und Renzligen erschliesst, ist ausserhalb des Siedlungsgebietes mit 80 km/h signalisiert, die Durchfahrt in Renzligen ist mit 60 km/h signalisiert.

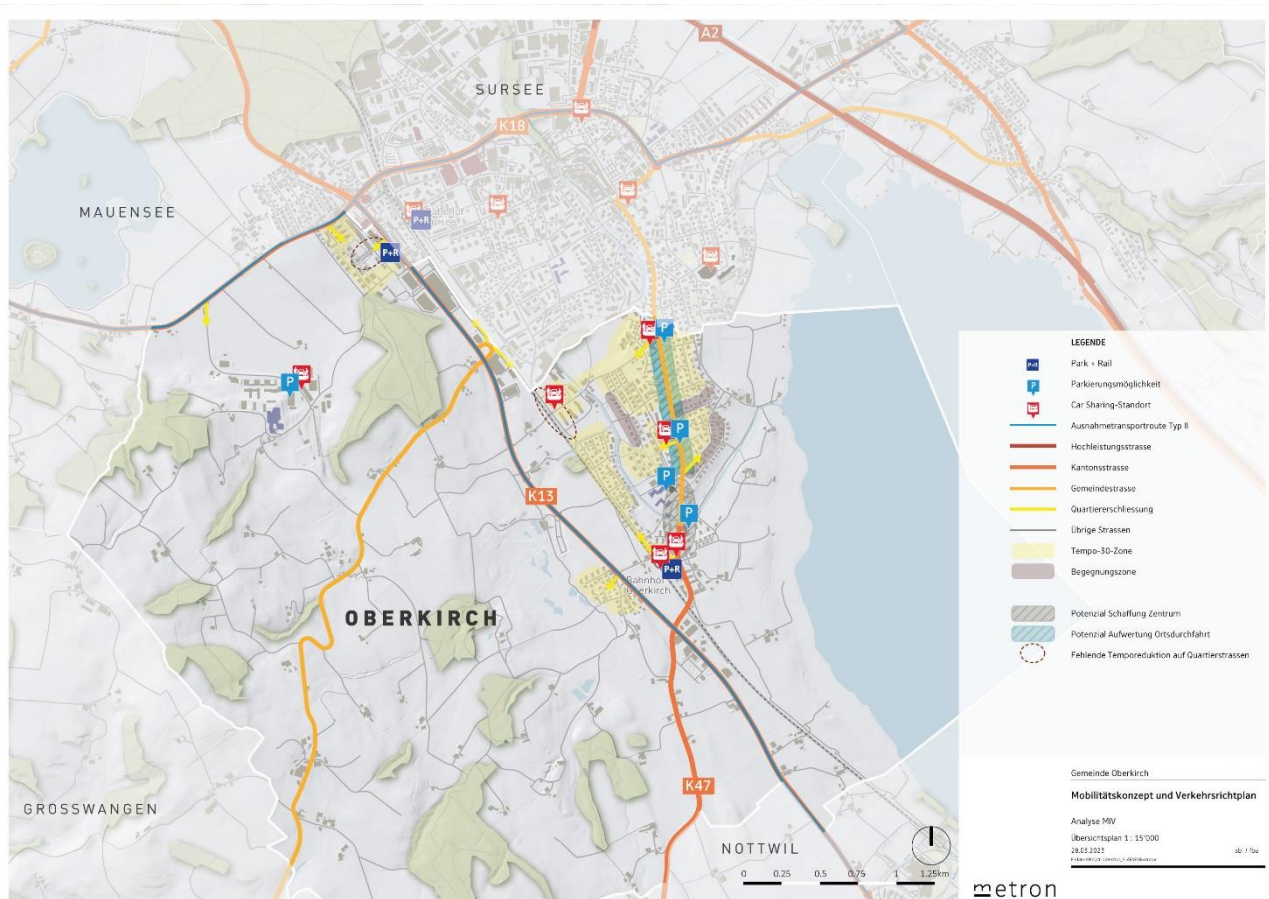


Abbildung 28: Analysekarte MIV, inkl. Temporegime in den Quartieren
(Originalgrösse im Anhang)

Öffentliche Parkierung

Parkierungsmöglichkeiten sind mit 1'287 (352 exkl. Campus Sursee) Parkfelder genügend vorhanden. Auch vom Standort her stehen an den wichtigsten Zielorten Parkfelder zur Verfügung. Die Parkfelder sind aktuell weder monetär noch zeitlich bewirtschaftet. Die Parkierungsanlage beim Campus wurde aktuell nicht ausgewertet.

Bei der Gemeindeverwaltung, beim Goldenen Wagen sowie an den Standorten Münigen und Campus Sursee stehen jeweils eine Ladestation und ein Sharing-Elektro-Fahrzeug zur Verfügung. Bei der Migros findet sich nochmals ein Sharing-Elektro-Fahrzeug. Insgesamt 5 Behinderten-Parkfelder sind im Gemeindegebiet zu finden und 1 Mobility Fahrzeug steht am Bahnhof Oberkirch.

	Bahnhof Oberkirch	Dorf	Spar / Post	Schule / Kirche	Zum goldenen Wagen	Feldhöfli / Migros	Bahnhof Sursee West	Gemeinde- verwaltung	Campus Sursee	Münigen	Total
Auto-PP	4	12	45	63	23	25	180		935		1287
Ladestation					1			1	5	1	8
Rollstuhl-PP			2	2		1					5
Elektro-Sharing PP					1	1		1	2	1	6
Mobility	1										1

Tabelle 2: Parkierung in Zahlen

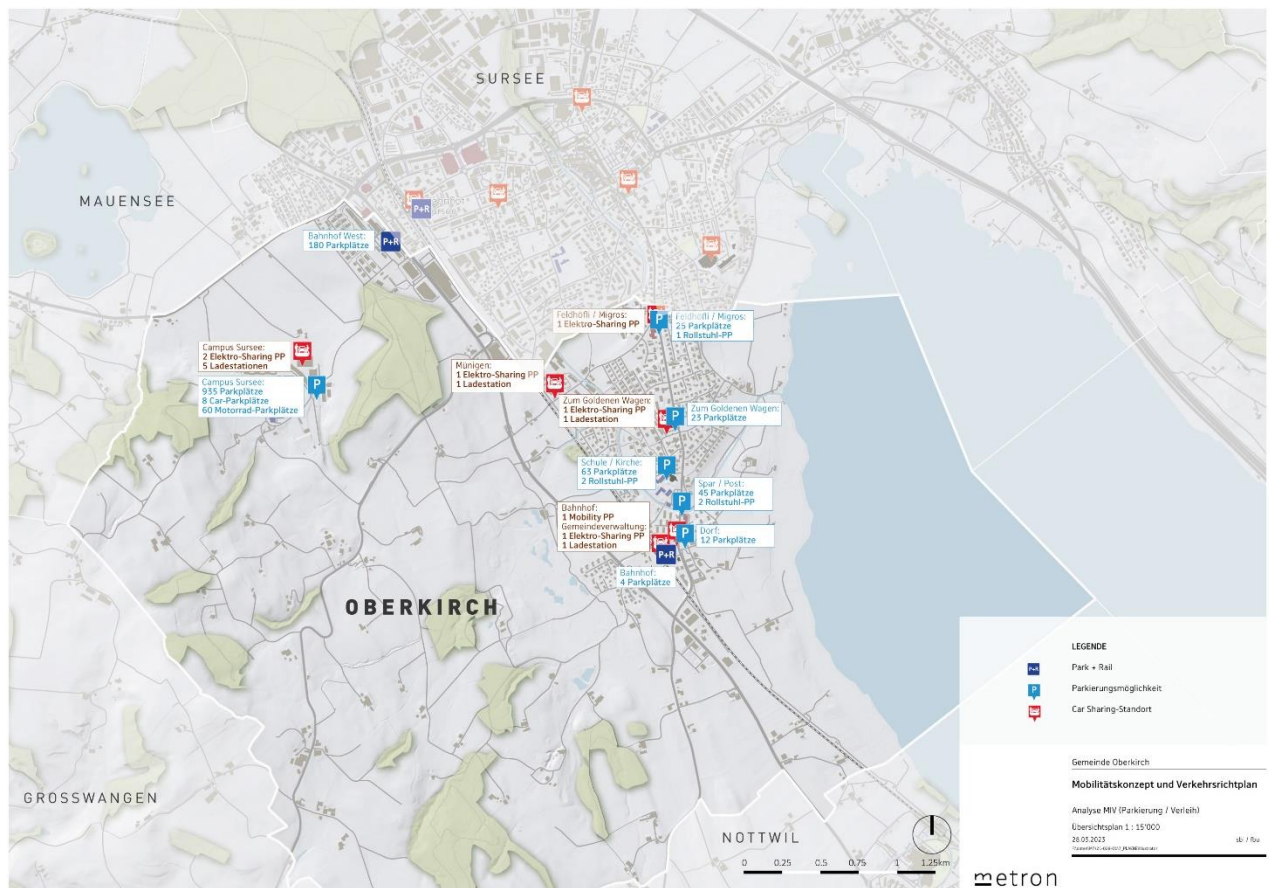


Abbildung 29: Übersichtskarte Parkierung und Sharing Angebote

3.4 Öffentlicher Verkehr

Oberkirch liegt südlich von Sursee und wird mit den Buslinien 62, 65 und 86 erschlossen. Die Haltestellen «Holzacherstrasse», «Mauensee» und «Breite» liegen an der Gemeindegrenze und werden von den Linien 63 und 66 bedient (Abbildung 30).



Abbildung 30: Liniennetz Region Sursee im Fahrplanjahr 2020 (Quelle: <https://passepartout.ch>)

Das Zentrum von Oberkirch wird durch die Linie 65 bedient, welche tagsüber im Halbstundentakt verkehrt. Zudem liegt der Bahnhof Oberkirch am südlichen Siedlungsrand. Dort verkehrt die S1 ebenfalls im Halbstundentakt und bietet Verbindungen Richtung Sursee bzw. Richtung Luzern, Zug und Baar. Für die Gemeinde hat der Bahnhof Oberkirch daher eine wichtige Bedeutung im regionalen Zugverkehr.

Der Ortsteil Haselwart liegt in Fussdistanz zum Bahnhof Sursee, der Ortsteil Haselrain in Fussdistanz zum Bahnhof Oberkirch. An der Kreuzung Umfahrungsstrasse / Luzernstrasse befindet sich die einzige Haltestelle der Linie 62 auf Gemeindegebiet, die unter der Woche im 30'-Takt (vormittags und nachmittags bestehen einige Taktlücken) Richtung Buttisholz – Ruswil verkehrt.

Der Campus Sursee schliesslich wird durch die PostAuto-Linie 86 ganztags im Halbstundentakt erschlossen.

Linie	Takt (HVZ)	Fahrzeuge
62 Sursee, Bahnhof – Ruswil, Rottalcenter	30'	SB, GB
65 Sursee, Bahnhof – Nottwil, Oberdorf	30'	SB
86 Spital Sursee – Campus Sursee	30'	SB

Tabelle 3: Übersicht Buslinien in Oberkirch

Für Oberkirch weisen die Buslinien grundsätzlich folgende Funktionen auf:

- Zubringer zu den Bahnhöfen Oberkirch und Sursee
- Anschluss der Linie 62 Richtung Norden (IR) sowie auf die S1 Richtung Luzern
- Anschluss der Linie 65 Richtung Süden (IR)
- Verbindung der verschiedenen Ortsteile / intrakommunale Erschliessung
- Verbindung Richtung Nottwil

Der Bahnhof Sursee bietet gute Verbindungen in alle Landesteile. Es verkehren zwei IR-Linien (nach Olten – Basel bzw. nach Bern – Genève-Aéroport), eine RegioExpress-Linie (Luzern-Olten) sowie zwei S-Bahnlinien (nach Baar bzw. nach Turgi).



Abbildung 31: Analysekarte öffentlichen Verkehr (Originalgrösse im Anhang)

Die Haltestellen auf der Bernstrasse sind als Busbuchten ausgestaltet. Alle anderen Haltestellen auf dem Gemeindegebiet sind Fahrbahnhaltestellen und – mit Ausnahme von «Zum Goldenen Wagen» und «Feldhöfli» – überholbar. Die Behindertengerechtigkeit ist nicht gegeben. Auch bestehen nur vereinzelt Angebote für Bike + Ride. Busspuren sind im Perimeter keine vorhanden.

Der Bahnhof Oberkirch ist gemäss der Übersicht «Stand BehiG beim Bahnzugang» noch nicht barrierefrei ausgestaltet. Prognose zur vollständigen Anpassung ist das Jahr 2023.

Der grösste Teil des Siedlungsgebiets befindet sich im 1000 m-Radius der Bahnhöfe Oberkirch bzw. Sursee und liegt dementsprechend in den ÖV-Angebotsstufen 3 bzw. 4, gleiches gilt für den Campus Sursee. Nicht durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden die Weiler Dogerzwil und Renzligen/Sennhof.

3.5 Fuss- und Veloverkehr

Fussverkehr

Innerhalb des Siedlungsgebietes besteht ein engmaschiges Wegnetz, wobei vor allem im östlichen Ortsteil aufgrund Netzlücken Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Die Luzernstrasse verfügt über ein beidseitiges Trottoir und hat an den wichtigsten Stellen Fussgängerübergänge. Die Querungsstellen weisen stellenweise durch fehlende Mittelinseln und hohe Randabschlüsse Defizite auf. Diese Defizite wurden seitens Gemeinde erkannt und im Rahmen des Masterplans und späteren Umsetzung behoben. Das Quartier Burg (südwestlich vom Bahnhof Oberkirch) ist zwar mittels eines Wanderweges mit dem restlichen Siedlungsgebiet verbunden, die Bahnlinie hat hierbei aber eine starke Trennwirkung. Die beiden Weiler Renzligen/Sennhof und Dogelzwil sowie der Campus Sursee sind nicht in fussläufiger Distanz zu Oberkirch. Die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen in den Quartieren fördern die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und gewährleisten ein hohes Mass an Sicherheit für den Fussverkehr.

Das gesamte Gemeindegebiet ist von einer Vielzahl an Wanderwegen durchsetzt. Entlang des Sempachersees führt eine SchweizMobil Wanderung.

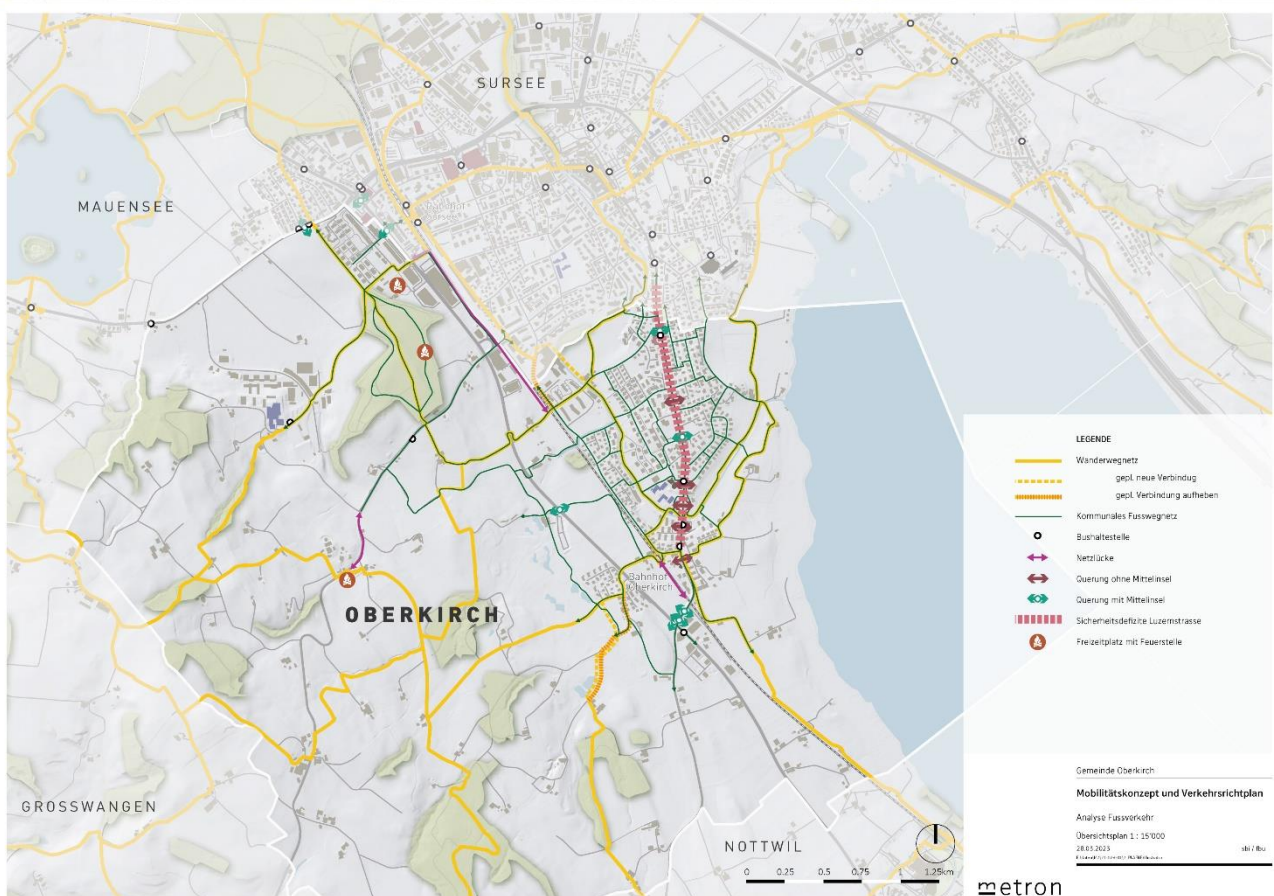


Abbildung 32: Analysekarte Fussverkehr
(Originalgrösse im Anhang)

Veloverkehr

Oberkirch zeichnet sich durch seine Nähe zu Sursee und zum Sempachersee aus. Dementsprechend hat der Freizeitverkehr eine grosse Bedeutung. Nationale Velorouten führen keine durch Oberkirch. Die geplante Premiumroute aus der Velonetzplanung entlang der Bahnlinie ist für Oberkirch von hoher Bedeutung.

Vom Dorfkern Oberkirch aus sind viele wichtige Ziele in Oberkirch und Sursee innerhalb eines 3 Kilometer-Radius erreichbar. Für diese Strecken eignet sich das Velo als kostengünstiges Nahverkehrsmittel. Die eher flache Topografie der Gemeinde und die stetige Zunahme an E-Bikes begünstigen das Velofahren im Pendler-/Alltagsverkehr zusätzlich.

Mit insgesamt 241 Veloparkfeldern im Gemeindegebiet (121 exkl. Campus Sursee) ist bereits ein gutes Angebot vorhanden. Am Bahnhof Oberkirch ist jedoch auffallend, dass die Anlagen ausgelastet sind und ein Potenzial für einen Ausbau aufweisen. Die Anlagen beim Spar und beim Migros sind ungedeckt. Das Bike-Sharing Angebot «Next-Bike» hat in Oberkirch 4 Standorte.

	Bahnhof Oberkirch	Spar / Post	Schule / Kirche	Zum goldenen Wagen	Feldhöfli / Migros	Haselwart	Calida	Campus Sursee	Total
Velo-PP	48	4	36	8	25			120	241
Bikesharing-Fzg.	3			3	1	3	4	5	19

Tabelle 4: Tabelle Veloabstellplätze

Nr.	Schwachstelle	Art	Priorität
V1.1	Veloführung an Länggass-Knoten mangelhaft	punktuell	Hoch
V1.2	Fehlende Veloinfrastruktur Luzernstrasse	linear	Hoch
V1.3	Zu wenig Veloabstellplätze Bahnhof Oberkirch	punktuell	Mittel
V1.4	Mangelhafte Führung am Knoten Schellenrainstrasse	punktuell	Hoch
V1.5	Mangelhafte Sichtbarkeit der Veloquerung für abbiegende Fahrzeuge	punktuell	Tief
V1.6	Sicherheitsdefizite auf Luzernstrasse	linear	Hoch
Nr.	Netzlücken	Art	Priorität
V.2.1	Netzlücke entlang Umfahrungsstrasse	linear	Mittel
V.2.2	Netzlücke Pilatusrain bis Bahnstrasse-Unterführung	linear	Hoch

Tabelle 5: Schwachstellen Veloverkehr

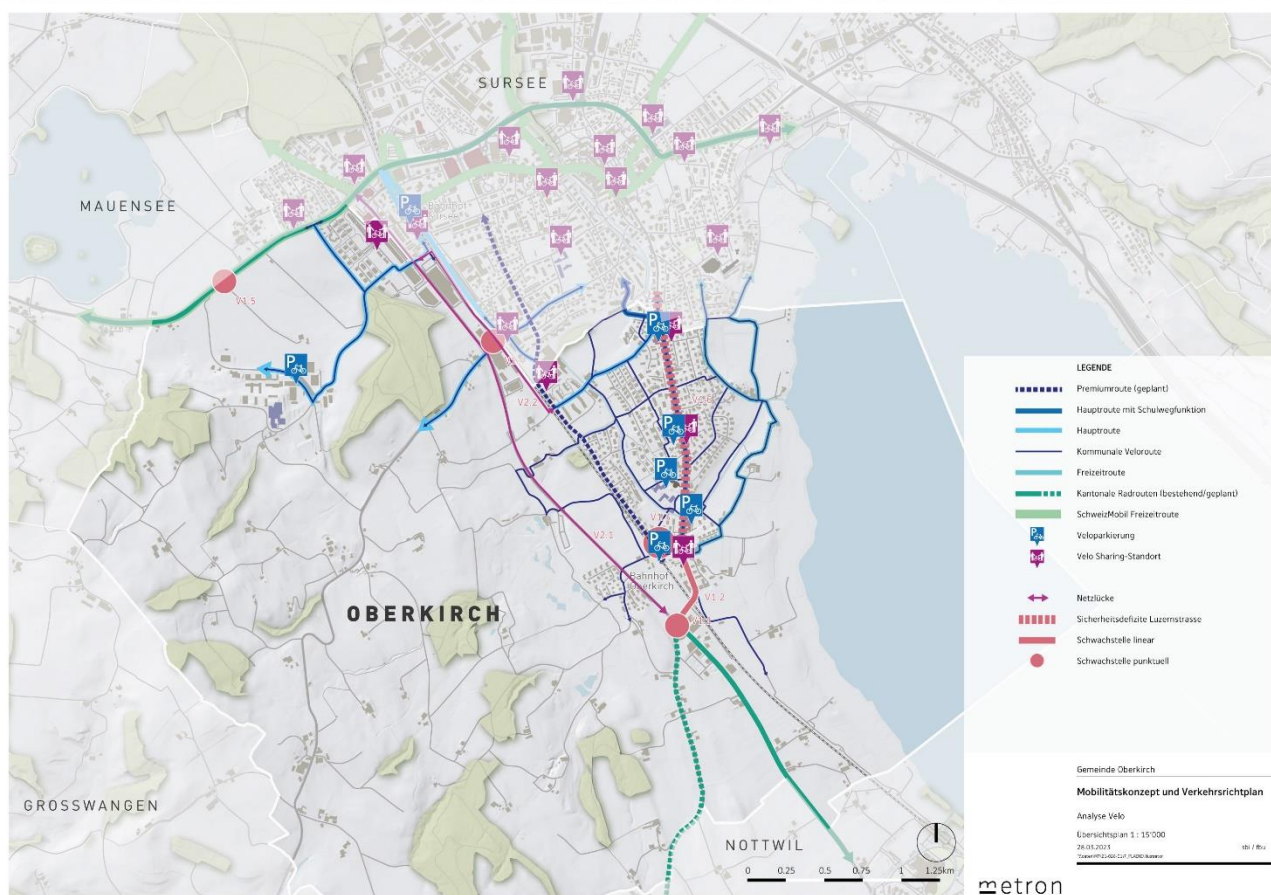


Abbildung 33: Analysekarte Veloverkehr
(Originalgrösse im Anhang)

Schulwege

Das Schulwegnetz entspricht dem Fuss- und Velowegnetz der Gemeinde. Das gesamte Fuss- und Velowegnetz soll sicher ausgestaltet sein.

In der Velonetzplanung Sursee Plus ist die stark befahrene Luzernstrasse als Route mit wichtiger Schulwegfunktion bezeichnet und wird auch heute als Schulweg genutzt. Elterntaxis sind auch in Oberkirch ein Thema. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den Elterntaxis, Schulbus, Zufahrt Werkhof und den Schüler*innen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Der Masterplan Luzernstrasse sieht Massnahmen an der Infrastruktur vor, indem 4 PP für Elterntaxis ausgeschieden werden.

3.6 Unfälle

In den Jahren 2011–2020 kam es hauptsächlich auf den Kantonsstrassen (Umfahrungsstrasse, Bernstrasse und südlicher Teil der Luzernstrasse) sowie rund um den Kottenkreisel zu Unfällen. Tödliche Unfälle sind keine zu verzeichnen. Eine Häufungsstelle ist im Bereich des Spars und der Bushaltestelle «Dorf» zu finden. An dieser Stelle besteht ein erhöhtes Querungs- und Abbiegebedürfnis. Viele Beinahe-Unfälle und Unfälle die nicht der Polizei gemeldet werden, ereignen sich zudem am Knoten Feldhöfli aufgrund der neuen Abbiegesituation³. Diese sind entsprechend nicht in der untenstehenden Abbildung verzeichnet. Abseits der Luzernstrasse haben sich nur punktuell Unfälle ereignet.

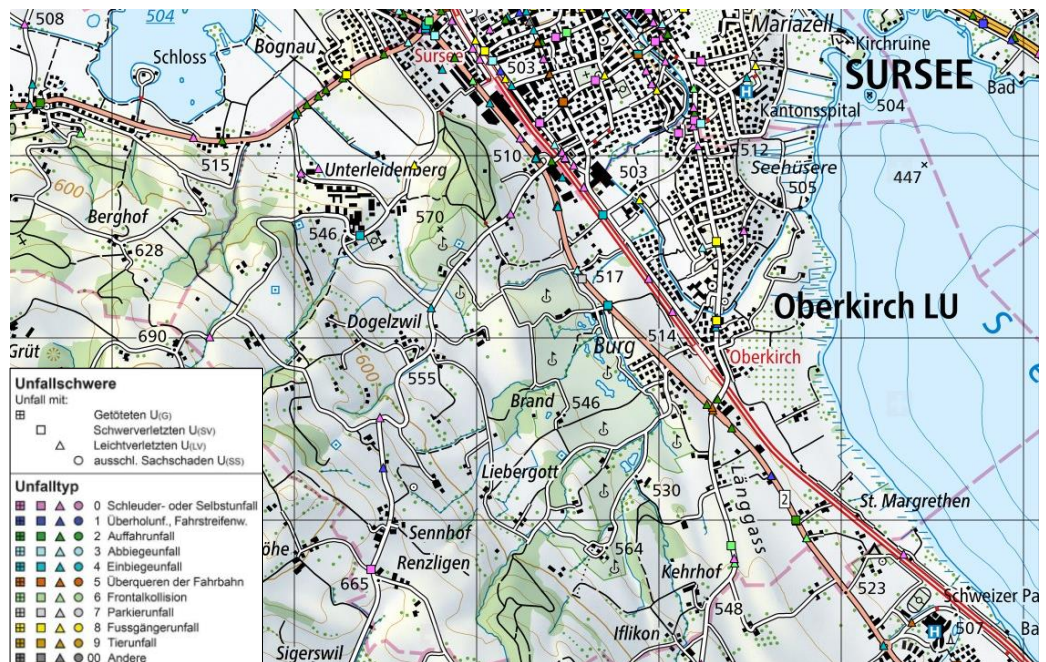


Abbildung 34: Unfälle mit Personenschäden 2011–2020 (Quelle: ASTRA)



Abbildung 35: Zoom Unfälle 2011–2020 in Oberkirch, Dorf (Quelle: ASTRA)

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit darf aber nicht nur aufgrund der Unfallstatistik geschehen. Velofahrende meiden beispielsweise gefährliche Stellen oder stark befahrene Strassen. Es müssen also auch die übrige Infrastruktur und das subjektive Sicherheitsempfinden berücksichtigt werden.

³ Information Gemeinde Oberkirch, Sitzung vom 24.08.2021

3.7 Strassenlärm

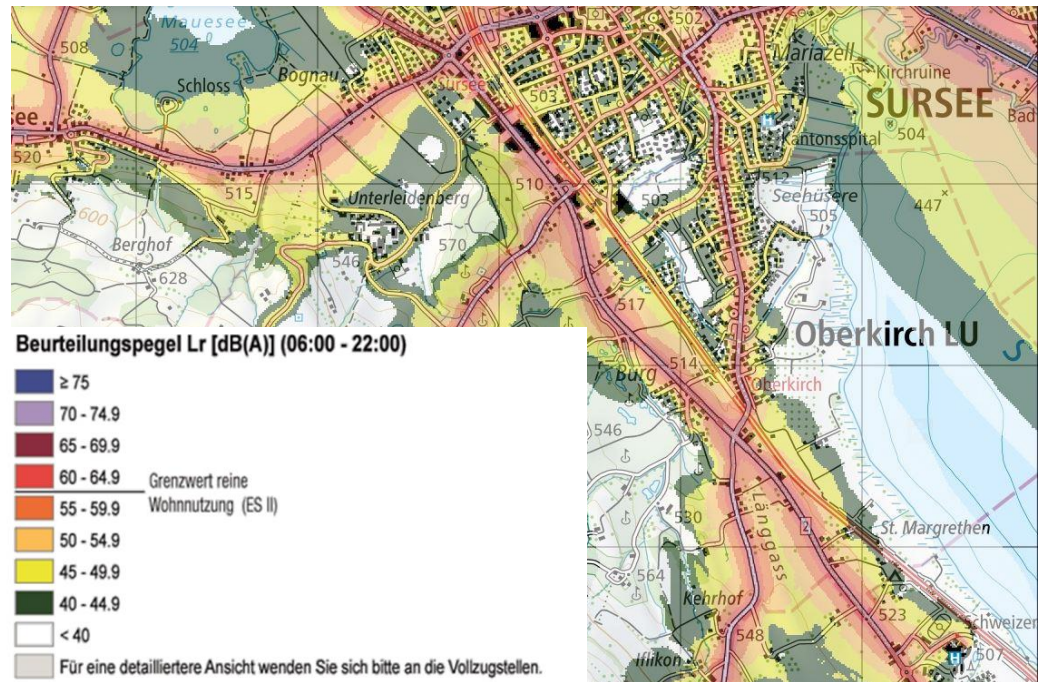


Abbildung 36:
Strassenlärmbelastung Tag (Quelle: BAFU)

Im Strassenlärmkataster werden die Emissionen der Kantonsstrassen sowie die Lärmempfindlichkeitsstufen aus der Nutzungsplanung abgebildet. Die Lärmermittlung erfolgte grundsätzlich immer beim exponiertesten Empfangspunkt eines lärmempfindlichen Wohn- oder Betriebsraumes.

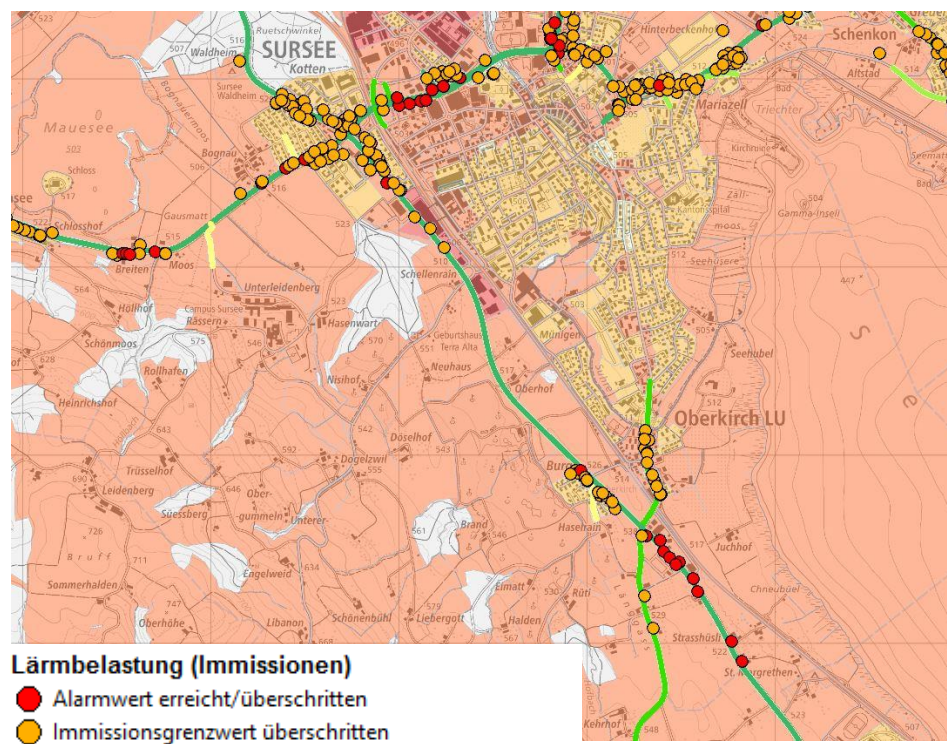


Abbildung 37:
Strassenlärmkataster inkl. Lärmempfindlichkeitsstufen des Kantons Luzern

Die Strassenlärmbelastung erreicht bzw. überschreitet den Alarmwert entlang der Umfahungsstrasse vor allem südlich der Kreuzung mit der Luzernstrasse. Im Ortsteil Haselrain werden bei Gebäuden nahe der Umfahungsstrasse die Immissionsgrenzwerte überschritten. Gleiches gilt für Gebäude im Dorfzentrum, die direkt an der Luzernstrasse stehen, sowie für einige Gebäude im Ortsteil Haselwart, welche nahe an der Umfahungs- bzw. Bernstrasse stehen. Mit wenigen Ausnahmen, bei welchen der Prozess für die Umsetzung von Massnahmen noch im Gange ist, sind im Kanton Luzern alle Kantonsstrassen lärmrechtlich saniert (siehe Abbildung 38). Der Kanton Luzern hat Ende 2018 entschieden, bei Kantonsstrassen weitere Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms an der Quelle zu prüfen: wie Tempo 30 oder den Einbau von lärmarmen Belägen.

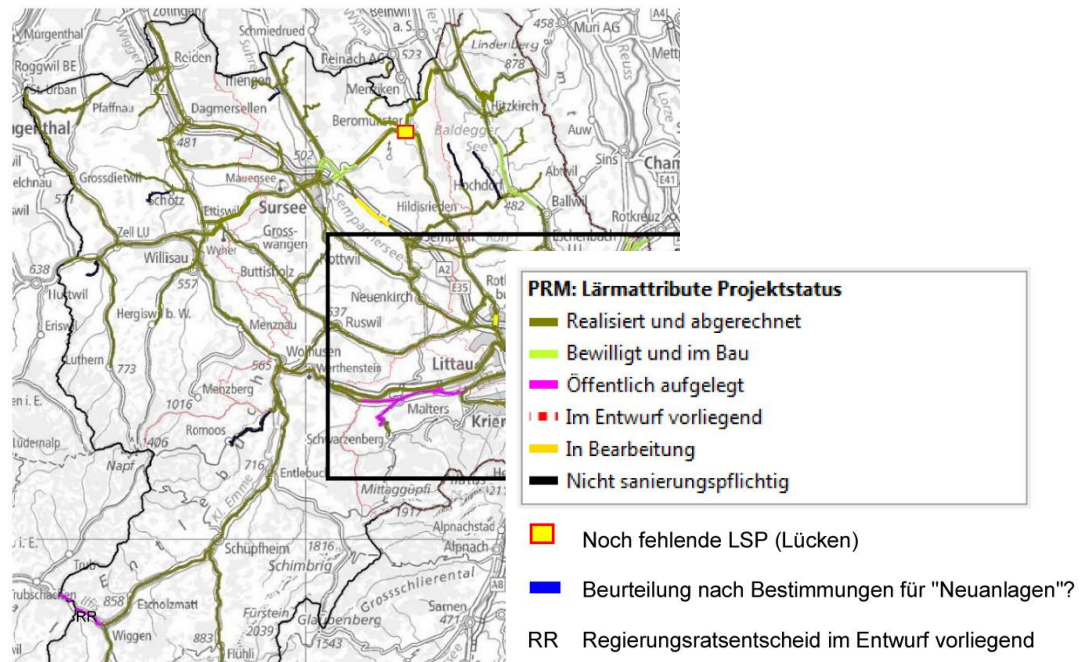


Abbildung 38: Lärmsanierungen Kantonsstrassen (Quelle: BUWD Luzern, 2019)

3.8 Fazit Analyse

Zusammenfassend für die Analyse findet sich nachfolgend eine Einschätzung zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Gemeinde. Die Strategien des Verkehrsrichtplans müssen darauf abzielen, dass die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden.

Stärken – Attraktive Wohngemeinde – Industrie- und Gewerbestandort – Nähe zum Regionalzentrum Sursee – Gute Grundversorgung in der Gemeinde vorhanden – Die Sure wurde renaturiert, ist zugänglich und hat eine hohe Qualität – Die stark belastete Umfahrungsstrasse verläuft ausserhalb des Siedlungsgebiets – Die Quartierstrassen sind weitgehend sicher gestaltet – Fussgängerstreifen an den wichtigsten Stellen vorhanden – Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in den Quartieren weitgehend umgesetzt – Bike-Sharing Angebot «Next-Bike» im Gemeindegebiet	Schwächen – Durchwegung Fussverkehr Ostquartier lückenhaft – Zentrumsbereich nicht als solcher erkennbar – Zugang Sempachersee weitgehend privatisiert in der Gemeinde Oberkirch – Fehlende Aufenthaltsqualität und Sicherheitsdefizite insbesondere für Fuss-/Veloverkehr auf der Luzernstrasse – Öffentliche Parkplätze nicht bewirtschaftet – Teilweise unsichere Schulwege vor allem auf Luzernstrasse – weitgehend fehlende Verknüpfung Bus mit Velo (Bike and Ride) – Erschliessungslücke ÖV beim Münigen Quartier
Chancen – Mit einer Stärkung des Naherholungsangebots kann die Gemeinde auch künftig attraktiv bleiben. – Die Gemeinde ist gut ans übergeordnete Strassennetz angebunden, verfügt durch Umgestaltung Luzernstrasse nur über wenig Durchgangsverkehr – In der Region gibt es ein grosses Angebot an Arbeitsplätzen. Für Oberkirch bietet sich die Chance als Wohn- und Arbeitsplatzstandort für regionale Pendler – Temporeduktion auf Luzernstrasse erhöht den Gestaltungsspielraum und erhöht die Aufenthaltsqualität – Mit Aufwertung des Zentrumbereichs wird das lokale Gewerbe gefördert – Ab Sursee gibt es ein gutes überregionales ÖV-Angebot	Risiken – Zunahme der Elterntaxis führt zu mehr Unsicherheit auf den Schulwegen – Aufgrund von Dauerparkierung beim Schulhaus stehen Parkplätze für die vorgesehene Nutzung nur eingeschränkt zur Verfügung – Aufgrund der unsicheren Veloführung auf der Luzernstrasse dürfte die MIV-Orientierung bestehen bleiben. Mit einer Zunahme des Verkehrs sinkt auch die Attraktivität als Wohnstandort

4 Ziele und Handlungsfelder

Basierend auf den übergeordneten Zielen und Instrumenten sowie aus dem Fazit Ergebnisse der Analyse (SWOT) werden für die künftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung folgende **allgemeine Ziele** verfolgt:

Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde Oberkirch soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der Verkehrsrichtplan aufbaut. Die dort getroffenen Massnahmen sollen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie die zweckmässige Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermindert respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde machen Fuss- und Veloverkehr attraktiv.

2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren.

3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

4) Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Kantonsstrassen und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.

Aus den definierten allgemeinen Zielen werden für die **einzelnen Handlungsfelder** die Ziele konkretisiert:

Handlungsfeld	Ziele
Kantonsstrassen	– Lenkung des Verkehrs auf Kantonsstrasse K13, welche das Siedlungsgebiet umfährt
Luzernstrasse	– Der Durchgangsverkehr ist insbesondere im Zentrumsgebiet siedlungsverträglich abgewickelt. – Erhöhung Durchgangswiderstand und Aufenthaltsqualität der Luzernstrasse. – Die Gestaltung des Strassenraums wird von Fassade zu Fassade geplant und ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt.
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	– Die Gestaltung der Strassenräume in der Gemeinde Oberkirch folgt dem Koexistenzprinzip: Sie basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitiger Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden. – Lokale und verkehrliche Nutzungsansprüche des Fuss- und Veloverkehrs längs und quer sind berücksichtigt.
Verkehrssicherheit	– Das Sicherheits- und Wohlempfinden insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden – beispielsweise älterer Menschen und Schulkinder, ist gewährleistet. – Hohe Aufenthalts- und Wohnqualität in Oberkirch.
Parkierung	– Es findet kein übermässiges Dauerparkieren im öffentlichen Raum statt. – Die Nutzung der öffentlichen Parkplätze ist geregelt.
Fussverkehr	– Der Fussverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz. – Im Gemeindegebiet von Oberkirch besteht durchgehend die Möglichkeit, entlang der Sure zu gehen. – Es besteht die Möglichkeit, an einem Ort einen Zugang zum Sempachersee zu erhalten.
Veloverkehr	– Der Veloverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz. – Der Veloverkehr verfügt über genügend, abschliessbare und beleuchtete Veloabstellplätze im Zentrum sowie an wichtigen Zielorten.
Schulwegsicherheit	– Die Sicherheit auf den Schulwegen in der Gemeinde Oberkirch ist bestmöglich gewährleistet.
Öffentlicher Verkehr	– Die ÖV-Erschliessung von Oberkirch ist mit Region und Kanton gut abgestimmt – Hindernisfreie Bushaltestellen in der Gemeinde
Mobilitätsmanagement	– Bewohnende und Beschäftigte verfügen über die Möglichkeiten, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu gestalten.

4.1 Kantonsstrassen

Umfahrungsstrasse (K13)

Die Umfahrungsstrasse K13 stellt die direkte Verbindung von Nottwil nach Sursee dar und umfährt das Siedlungsgebiet von Oberkirch. Der Verkehr nach Sursee soll möglichst auf die K13 gelenkt werden, um das Siedlungsgebiet von Oberkirch zu entlasten. Die Umgestaltung des Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse ist gemäss dem Bauprogramm 2019-2020 im Topf B (nach 2022) geplant.

Gemäss dem MIV-Konzept Sursee Plus sollte der Knoten weiterhin als LSA-Knoten (Lichtsignalanlage-Knoten) umgestaltet werden. Der ÖV sollte priorisiert und der Veloverkehr sicherer über den Knoten geführt werden. Bei der Erarbeitung des REK wurde ursprünglich die Knotengestaltung mittels Kreisel priorisiert. Gemäss Entscheid des Kantons soll jedoch an einer LSA-Lösung festgehalten werden. Eine weitere Thematik ist die Führung des Veloverkehrs entlang der Umfahrungsstrasse. Dieses Vorhaben wurde bereits im Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2007 vermerkt. Diese Verbindung ist im Sinne einer direkten Führung von Nottwil nach Sursee ein interessanter Ansatz vor allem für Pendelnde nach Sursee. Eine Schliessung der Lücke soll dementsprechend vorangetrieben werden, um den Veloverkehr zu fördern und die Attraktivität des Verkehrsmittels zu steigern.

Die Umfahrungsstrasse soll das Siedlungsgebiet von Oberkirch stärker vom Durchgangsverkehr entlasten. Eine Optimierung der Lenkung auf die K13 und die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes sind wichtige Handlungsansätze. Eine Veloführung entlang der Umfahrungsstrasse soll geprüft werden.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.1 Optimierung Entlastungswirkung Kantonsstrasse K13 (Umfahrungsstrasse)
- B.2 Optimierung Velowegnetz

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV
- Analyseplan Velo

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan Velo
- Konzeptplan MIV

4.2 Luzernstrasse

Die Luzernstrasse als eine der zwei Hauptverkehrsachsen in Oberkirch dient als Erschliessung der umliegenden Quartiere, sammelt den Verkehr und stellt eine Verbindung zu Sursee her. Sie bildet das verkehrliche Rückgrat der Gemeinde und führt durch das Zentrum mit Einkaufsnutzungen, Schule und Kirche. Der Strassenzustand entspricht nicht mehr den heutigen Standards. In den letzten Jahren hat der Verkehr laut dem Masterplan Luzernstrasse zugenommen. Neben dem Bevölkerungswachstum waren Verkehrsverlagerungen infolge diverser Bauvorhaben (Optimierung Kreisel Chotten, Neubau Kreisel Münster-/Ringstrasse Ost) für das Verkehrswachstum verantwortlich. Bei einer allfälligen Umgestaltung des Knoten Länggass/Umfahrungsstrasse ist darauf zu achten, dass eine Lenkung auf die Umfahrungsstrasse verstärkt werden kann.

Der Masterplan Luzernstrasse sieht neben der Behebung von Sicherheitsdefiziten eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands unter anderem mit einer Temporeduktion vor. Die Knoten werden als Kreisel umgestaltet und sollen den Verkehr verlangsamen. Bei der Knotenform Kreisel ist für die Gewährleistung der Sicherheit insbesondere für Schüler*innen die Ausgestaltung von hoher Bedeutung. Einer der wichtigsten Aspekte ist der Durchmesser des Kreisels, weshalb der im Masterplan gewählte Durchmesser klein bleiben soll. Das neu erschienene Handbuch Infrastruktur der ASTRA «Veloverkehr an Kreuzungen» sagt hierzu klar aus, dass Kreisel mit einem Aussendurchmesser von über 34 Metern ein Sicherheitsrisiko für Velofahrende und insbesondere Schüler*innen darstellt. Sollten die Kreisel grösser ausfallen, ist eine andere Knotenform zu wählen. Ausserdem sind folgende Grundsätze im Handbuch festgehalten:

- Einstreifig, symmetrische 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 Kreiselausfahrt⁴

In der Anleitung Ortsdurchfahrten des BVU (2009) wird dazu Folgendes hervorgehoben: «Der Charakter einer Ortsdurchfahrt in den unterschiedlichen Abschnitten bestimmt deren Gestaltung, wobei verkehrliche und städtebauliche Kriterien zu berücksichtigen sind. Netzfunktion und Verkehrsbelastung sind wichtige Merkmale, aber nicht allein massgebend. Vielmehr sollen lokal gute Lösungen gefunden werden unter Berücksichtigung und Abwägung aller Nutzungsansprüche.» In diesem Sinn sollen auch für die Luzernstrasse von Oberkirch pragmatische Lösungen gefunden werden.

⁴ Handbuch Infrastruktur, Veloverkehr an Kreuzungen – ASTRA, 1. Auflage
2021 – S. 106

Die Luzernstrasse in Oberkirch wird als Strasse mit Aufwertungspotenzial bezeichnet, wobei auf den Zentrumsbereich und die Aufenthaltsqualität im Allgemeinen ein besonderes Augenmerk zu legen ist. Durch die Überlagerung des Schulweges entlang der Luzernstrasse ist die Verkehrssicherheit ein besonders wichtiges Thema. Die Ausgestaltung der im Masterplan geforderten Kreisel an den Knotenpunkten soll den Gestaltungsgrundsätzen des Handbuchs «Veloverkehr an Kreuzungen» folgen.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.2 Neugestaltung Luzernstrasse
- B.1 Optimierung Fusswegnetz
- B.2 Optimierung Velowegnetz
- B.4 Verbesserung Schulwegsicherheit
- C.2 Aufwertung ÖV Haltestellen

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV
- Analyseplan Velo
- Analyseplan Fussverkehr
- Analyseplan ÖV

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV
- Konzeptplan Velo
- Konzeptplan Fussverkehr
- Konzeptplan ÖV

4.3 Betrieb- und Gestaltung der Gemeindestrasse

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Neben den Hochleistungsstrassen (Bund), Hauptverkehrsstrassen (Kanton) und Verbindungsstrassen (Kanton) wird das Strassennetz der Gemeinde in weitere Kategorien unterteilt:

Strassenkategorie	Funktion
Innerhalb des Siedlungsgebiets	
Verbindungsstrasse	Verbinden, erschliessen, repräsentieren, queren und ein- und ausladen innerhalb des Siedlungsgebietes
Verbindungsstrasse im Zentrum	Verbinden, erschliessen, repräsentieren, queren, ein- und ausladen und sich aufhalten innerhalb des Siedlungsgebietes
Sammelstrasse (SS)	Sammeln und erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Haupt- und Quartiersammelstrassen
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen
Platz, Orte	Sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, repräsentieren und flanieren
Ausserhalb des Siedlungsgebiets	
Lokalverbindungsstrasse	Verbindungen zwischen kleineren Ortschaften, mit geringen Verkehrsmengen, die nur gelegentlich von schweren Lastfahrzeugen befahren werden
Verbindungsstrasse	Verbindung zu Nachbargemeinden
Verbindungsweg	Erschliessung von Weilern und einzelnen Gebäuden ausserhalb geschlossener Ortschaften

Die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Kategorie gibt Hinweis auf bestehende und gewünschte Belastungen sowie auf die Dimensionierung und Gestaltung der Strasse. Ebenso hängen die Erschliessungsbeiträge der Anstösser von der Klassierung ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzergruppen und die angrenzende Bebauung zu

berücksichtigen. Innerhalb gewachsener Strukturen ist eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich.

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie (Hauptverkehrsstrasse, Quartiersammelstrasse, Quartierserschliessungsstrasse) und das geltende Verkehrsregime (Tempo 50, Tempo 30, Begegnungs- oder Fussgängerzone) erkennen und sich entsprechend verhalten.

- Die Strassenräume werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Auf allen Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (u. a. Fuss- und Veloverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert.

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.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.3 Funktionsgemässer Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
- B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute
- D.1 Punktuelle Optimierung öffentliche Parkierung

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV

4.4 Verkehrssicherheit

Das Strassennetz von Oberkirch ist weitgehend sicher ausgestaltet. Durch die beinahe flächendeckenden Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist in den Quartieren ein hohes Mass an Sicherheit gewährleistet. Ein Handlungsbedarf besteht in den Bereichen, wo heute noch keine Verkehrsberuhigung umgesetzt wurde. Namentlich sind dies ein Abschnitt der Bahnstrasse sowie das Quartier Haselmatte (südwestlich Bahnhof Sursee) welche noch teilweise mit Tempo 50 signalisiert sind.

Ein weiterer Indikator für die Sicherheit ist das Unfallgeschehen; dabei sind Häufungen im Zentrum von Oberkirch, am Knoten Schellenrain-/Umfahrungsstrasse und Ortseingang auf der Bernstrasse (Kantonsstrasse) zu verzeichnen. Bei allen drei Stellen ist infrastrukturseitig noch Verbesserungspotenzial vorhanden.

Bezüglich Verkehrssicherheit hat die Luzernstrasse einen grossen Handlungsbedarf, dies betrifft vor allem den Fuss- und Veloverkehr und insbesondere die Schulkin-der. In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit einem hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr haben hohe Geschwindigkeiten des MIV ein grosses Gefahrenpotenzial. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV mittels Zonensignalisation (Tempo 30) können das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

Bezüglich Verkehrssicherheit besteht entlang der Luzernstrasse der höchste Handlungsbedarf. Bei der Weiterbearbeitung des Masterplans Luzernstrasse soll die Verbesserung Verkehrssicherheit weiterhin an oberster Stelle stehen. Die Temporeduktion im Zentrumsbereich ist dabei ein wichtiger Bestandteil des Konzepts. Eine Daueraufgabe ist die Sicherstellung der Sicherheit in den Quartieren für alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere für Schüler*innen.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.2 Neugestaltung Luzernstrasse
- A.3 Funktionsgemässer Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
- B.1 Optimierung Fusswegnetz
- B.2 Optimierung Velowegnetz
- B.4 Verbesserung Schulwegsicherheit

Pläne Mobilitätskonzept (Anhang 1)

- Analyseplan MIV
- Analyseplan Velo
- Analyseplan Fussverkehr

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV
- Konzeptplan Velo
- Konzeptplan Fussverkehr

4.5 Parkierung

Öffentliche Parkierung

Die Gemeinde verfügt über folgende öffentliche Parkplätze:

- Bahnhof Oberkirch (4 PP)
- Schule / Kirche (65 PP)
- Goldener Wagen (25 PP)

Die Gemeinde verfügt über folgende halböffentliche Parkplätze

- Bahnhof Sursee West (180 PP)
- Dorf (12 PP)
- Spar/Post (47 PP)
- Feldhöfli / Migros (26 PP)
- Campus Sursee (935 PP)

Die Parkplätze sind weder zeitlich beschränkt noch gebührenpflichtig. Die Parkplätze werden benutzt, es besteht aber ein genügendes Angebot. Aus diesem Grund wird zurzeit keine Anpassung des Regimes vorgenommen. Sollten sich Engpässe oder unerwünschte Verlagerungseffekte zeigen, ist die Situation neu zu beurteilen.

Vor allem auf dem Schulhausparkplatz werden Autos dauerhaft oder vorübergehend auf öffentlichem Grund abgestellt. Eine Gebühr für dauerhaftes Parkieren im öffentlichen Strassenraum (z.B. Nachtparkiergebühr) wird nicht erhoben. Im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge führen punktuell zu Konflikten mit durchfahrenden Fahrzeugen.

Da die meisten Nutzungen über genügend Parkplätze auf privatem Grund verfügen und nur wenige öffentliche Parkplätze zum Dauerparkieren benutzt werden, dürfte sich der Kontrollaufwand für die Abgeltung des Dauerparkierens zurzeit nicht lohnen. Die Einführung einer Gebühr für das Dauerparkieren zu einem späteren Zeitpunkt ist jedoch denkbar. Bestehende Konflikte sollen durch punktuelle Massnahmen, wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von Parkfeldern gelöst werden.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- D.1 Punktuelle Optimierung öffentliche Parkierung

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV

Private Parkierung

Bei Neubauten, Ersatzbauten, Umbauten und Nutzungsänderungen, die Verkehr verursachen oder vermehren, ist der Bauherr dazu verpflichtet, genügend Abstellflächen für Personenwagen zu erstellen.

Die Bestimmungen zur Ermittlung der Anzahl Pflichtparkplätze sowie der Lage und Anordnung der Abstellplätze sind im Bau- und Zonenreglement (BZR) geregelt. Folgende Tabelle gibt Auskunft über die Berechnung der erforderlichen Abstellplätze.

<i>Nutzungsart</i>	<i>Abstellplätze (A.) für Bewohner/Beschäftigte</i>	<i>Abstellplätze (A.) für Besucher/Kunden</i>
Wohnen		
- Gebäude/Überbauungen bis 3 Wohnungen	mind. 2 A. pro Wohnung	keine zusätzlichen A.
- Gebäude/Überbauungen ab 4 Wohnungen	mind. 1.5 pro Wohnung	- zusätzlich 20 % A. bei 4 – 20 Wohnungen - zusätzlich 10 % A. bei mehr als 20 Wohnungen
Gewerbe/Industrie	1 A. pro 100 m ² HNF ²¹	0.2 A. pro 100 m ² HNF ²¹
Dienstleistung		
- kundenintensive Betriebe	2 A. pro 100 m ² HNF ²¹	1 A. pro 100 m ² HNF ²¹
- übrige Betriebe	2 A. pro 100 m ² HNF ²¹	0.5 A. pro 100 m ² HNF ²¹
Verkauf		
- kundenintensive Verkaufsgeschäfte	2 A. pro 100 m ² VF ²²	8 A. pro 100 m ² VF ²²
- übrige Geschäfte	1.5 A. pro 100 m ² VF ²²	3.5 A. pro 100 m ² VF ²²
Restaurants	0.25 A. pro Sitzplatz (für Beschäftigte und Kunden)	
Hotels	0.50 A. pro Bett (für Beschäftigte und Kunden)	

Abbildung 39: Auszug BZR – Anhang 10
(Quelle: Ecomptima)

Für alle nicht aufgeführten Nutzungen wird auf die VSS Norm 40 281 verwiesen.

Die BZR bietet die Möglichkeit, die geforderten Abstellplätze zu reduzieren, was ein Spielraum für die Bauherrschaft ermöglicht. Die Reduktion ist daran gebunden, dass ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss. Was die Voraussetzungen und erforderlichen Inhalte eines solchen Konzepts sind, wird im Artikel 33 der BZR geregelt.

Ebenfalls geregelt wird der Umgang mit Elektrofahrzeugen bei der privaten Parkierung. Im Artikel 31 Abs. 7 wird beschrieben, dass bei Neuerstellung ab 8 Abstellplätzen für sämtliche Abstellplätze Ladeinfrastruktur zur Verfügung oder vorbereitet werden stehen soll.

Die neue BZR sieht eine umfassende und zukunftsorientierte Regelung der privaten Parkierung vor und lässt Spielräume zur Reduktion von Pflichtparkplätzen zu. Die für eine Reduktion nötigen Mobilitätskonzepte stellen sicher, dass keine negativen Auswirkungen daraus entstehen.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- D.2 Überarbeitung Vorgaben private Parkierung (Parkplatzerstellungspflicht)

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV

4.6 Fussverkehr

Das Netz für den Fussverkehr besteht aus den Quartierstrassen, der Luzernstrasse und ergänzenden Fusswegen. Das Fusswegnetz ist durch die vielen Querverbindungen feinmaschig, wodurch wenige Umwege in Kauf genommen werden müssen. Die wichtigsten Wege sind gut beleuchtet und weisen Ruhemöglichkeiten wie Sitzbänke auf. Entlang der Sure besteht ein durchgehender aufgewerteter Fussweg der rege genutzt wird und eine hohe Qualität aufweist. Wichtige Ziele in Oberkirch gilt es für den Fussverkehr besser auffindbar zu machen, dies könnte mit einer gezielten Signalisation geschehen. Wichtige Wege sind:

- Sureweg, Zällmoos – Seehäusern
- Oberkirch Dorf, Oberkirch – Golfplatz

Ein weiteres Bedürfnis der Bevölkerung ist es, einen öffentlichen Zugang zum Sempachersee zu erhalten. Aktuell gibt es bereits einen inoffiziellen Zugang beim Auslauf der Sure aus dem Sempachersee. Unter Berücksichtigung aller Interessen (z.B. Naturschutz) gilt es zu prüfen, ob ein offizieller Zugang an dieser Stelle möglich ist.

Es wird ein Fusswegnetz aus Haupt- und Nebenrouten festgelegt. Die Hauptrouen bilden die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde. Priorität haben dabei möglichst direkte Verbindungen zu zentrumsnahen Attraktoren, zu den Bushaltestellen, zu weiteren Zielorten in der Gemeinde und nach Sursee. Die Nebenrouten ergänzen die Hauptrouen und stellen die flächendeckende Erschliessung des Gemeindegebietes sicher. Grundsätzlich sind alle Strassen im Siedlungsgebiet für den Fussverkehr begehbar. Ein grosser Handlungsbedarf besteht an der Luzernstrasse, welche sowohl in den Querverbindungen (fehlende Mittelinseln) als auch in der Längsrichtung Mängel aufweist.

Wenige Unfälle deuten auf ein objektiv sicheres Netz für Fussgänger hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher oder für Fussgänger unattraktiv sind. Hierbei handelt es sich vornehmlich um unübersichtliche Knotenbereiche und schmale Trottoirs.

Unattraktive oder subjektiv unsichere Stellen sollen gezielt aufgewertet werden. Zusätzlich soll das Fusswegnetz gezielt ergänzt werden. Ein Seezugang südlich vom Auslauf der Sure aus dem Sempachersee soll geprüft werden.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.2 Neugestaltung Luzernstrasse
- A.3 Funktionsgemässer Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
- B.1 Optimierung Fusswegnetz
- B.4 Verbesserung Schulwegsicherheit

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Analyseplan Fussverkehr

Konzeptpläne (siehe Anhang 2)

- Konzeptplan Fussverkehr



Abbildung 40: Referenzbild mögliche Ausschilderung für Fussweg – Waltenschwil
(Quelle: Eigene Aufnahme)

4.7 Veloverkehr

Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und der Luzernstrasse. Analog zum Fussverkehr wird auch für den Veloverkehr ein Hauptroutennetz festgelegt. Dieses wird durch Nebenrouten, die eine flächendeckende Erschliessung des Dorfs gewährleisten, ergänzt. Eine wichtige Route ist die Premiumroute auf der Bahnstrasse, welche bereits heute weitgehend als Tempo-30-Zone ausgestaltet ist. Im Hinblick auf die neue Führung der Buslinie Nr. 62 soll ein Augenmerk auf die Sicherheit des Veloverkehrs gelegt werden. Auch der Anschluss an die Luzernstrasse auf der Höhe des Bahnhof Oberkirch soll attraktiv und sicher ausgestaltet werden.

Die direkten Routen auf der Luzernstrasse und Bahnstrasse bilden die Hauptverbindungen durch das Dorf und haben gleichzeitig eine hohe Bedeutung für den Schüler*innenverkehr. Entlang der Sure ist das Velo grösstenteils erlaubt. Schilder zur Sensibilisierung für die gegenseitige Rücksichtnahme und zur Führung des Fuss- und Veloverkehrs tragen dazu bei, ein konfliktarmes Miteinander zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Beim Veloverkehr wurden Schwachstellen festgestellt und Netzlücken geortet. Diese gilt es zu beheben und so auszugestalten, dass ein sicheres Vorwärtskommen auf der Infrastruktur sowohl für geübte als auch ungeübte Velofahrende gewährleistet ist.

Im Gemeindegebiet hat es an den wichtigsten Stellen Veloabstellplätze. Die Abstellanlage am Bahnhof Oberkirch und beim Spar haben Potenzial für einen Ausbau bzw. einer Aufwertung (Beleuchtung, Überdachung, abschliessbar). Attraktive Veloabstellplätze an wichtigen Orten tragen zur Veloförderung bei.

Die Führung entlang und zur Querung der Luzern- und Bernstrasse soll verbessert werden. Die Premiumroute soll umgesetzt werden, wobei ein besonderes Augenmerk auf Verknüpfungspunkte und die Kombination mit der geplanten Busführung gelegt werden muss. Veloabstellplätze sollen aufgewertet und an wichtigen Orten ergänzt bzw. ausgebaut werden.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- A.2 Neugestaltung Luzernstrasse
- A.3 Funktionsgemässer Betrieb und Gestaltung Gemeindestrassen
- B.2 Optimierung Velowegnetz
- B.3 Umsetzung Velo-Premiumroute

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Anhang 1)

- Analyseplan Velo

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan Velo

4.8 Schulwegsicherheit

Das Schulwegnetz entspricht dem Fuss- und Velowegnetz der Gemeinde. Das gesamte Fuss- und Velowegnetz soll sicher ausgestaltet sein.

Ein Handlungsfeld stellt die Problematik der Elterntaxis dar. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den Elterntaxis, Schulbus, Zufahrt Werkhof und den Schüler*innen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Die Beweggründe für die Fahrt zur Schule mit dem Auto sind vielschichtig. Entsprechend kann diese Problematik nicht mit einzelnen infrastrukturellen Massnahmen behoben werden. Die Schule betreibt bereits heute eine Sensibilisierung der Eltern und informiert diese zum Anfang jedes Schuljahres.

Vorgeschlagen wird ein schrittweises Vorgehen. In einem ersten Schritt werden an der Infrastruktur Optimierungen vorgenommen. Erste Überlegungen sind bereits im Masterplan Luzernstrasse getroffen worden. Der Masterplan sieht vor, vier Parkplätze für Elterntaxis nahe des Pausenplatzes bereit zu stellen. Diese Neuorganisation soll dazu führen, dass ein geordnetes Ein- und Ausladen der Schüler*innen stattfinden kann. Die Wirkung dieser Massnahme soll beobachtet werden; ist diese Massnahme ausreichend für einen sicheren Ablauf, müssen keine weiteren Massnahmen getroffen werden.

Bei Fortbestand oder gar Verschärfung der Problematik sollen weitere tiefergreifendere Massnahmen entwickelt werden. Welche Massnahmen ergriffen werden, muss im Rahmen eines Prozesses festgelegt werden. Grundsätzlich sollen die Sicherheit und der verantwortungsvolle Umgang der Kinder im öffentlichen Raum gefördert werden. Denkbar sind beispielsweise die folgenden Lösungsansätze:

- Weiterführende Sensibilisierungsmassnahmen der Eltern für die entstehende Problematik durch die Elterntaxis
- Infrastrukturelle Massnahmen, wie z.B. die Beseitigung von Schwachstellen, Einführung Tempo-30 im Zentrumsbereich

- Unterstützung der Eltern bei der Organisation des Schulwegs
- Punktuelle Massnahmen wie z.B. provisorischer Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse
- Mobilitätsmanagementkonzept für Schule



Abbildung 41: Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse in Gipf-Oberfrick
(Quelle: Aargauer Zeitung)

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Luzernstrasse und eine allfällige Temporeduktion auf der Luzernstrasse erhöhen gleichzeitig die Schulwegsicherheit. Die Thematik der Elterntaxis wird bei Bedarf auf gezielte Massnahmen zur Reduktion der Elterntaxis und sicheres Ein- und Ausladen abgestimmt.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- B.1 Optimierung Fusswegnetz
- B.2 Optimierung Velowegnetz
- B.4 Verbesserung Schulwegsicherheit

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan MIV
- Analyseplan Velo
- Analyseplan Fuss

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan MIV
- Konzeptplan Velo
- Konzeptplan Fuss

4.9 Öffentlicher Verkehr

Busangebot

Das am dichtest besiedelte Gebiet von Oberkirch wird derzeit mit dem ÖV durch die Buslinie 65 entlang der Luzernstrasse erschlossen. Es handelt sich dabei um eine geringe Erschliessung (ARE-Gütekategorie D, tagsüber 30-Min.-Takt). Daneben bedient die Buslinie die Bahnhöfe Oberkirch (Haltestelle Dorf) und Sursee, wo Anschlüsse an die Bahn in Richtung Zofingen – Olten sowie Luzern bestehen. Ortsteile bzw. Weiler abseits dieser Achse verfügen über keine Erschliessung durch den regulären ÖV. Das Gebiet rund um die Münigenstrasse / Calida ist als einziges im Agglomerationskern nicht optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

Die Buslinie 86 schliesslich verbindet den in Oberkirch liegenden Campus Sursee mit dem Bahnhof Sursee. Die im ÖV-Bericht 2018-2022 vorgeschlagene Taktverdichtung sowie die Verlängerung der Linie 86 zum Kantonsspital (Durchmesserlinie) ist bereits umgesetzt worden. Die Realisierung der Fahrroute mit einem End- und Wendepunkt am Campus Sursee im Sinne der Schaffung einer «echten» Durchmesserlinie ist derzeit noch in Prüfung.

Die Buslinien führen zu den für Oberkirch vorrangigen Zielorten und entsprechen weitgehend den Bedürfnissen der Gemeinde.

Damit die Nutzung des ÖV auch für Personen der Neuüberbauungen im Bereich Münigenstrasse interessant wird, ist eine Behebung der bestehenden Erschliessungslücke von Interesse. Das Gebiet zwischen den beiden Bahnhöfen Oberkirch und Sursee gilt zwar formell als erschlossen. Die Erschliessung ist aber für urbanere Verhältnisse nicht optimal, da die Fusswege zur nächsten Bushaltestelle (ca. 500 Meter) und zu den Bahnhöfen Sursee und Oberkirch (750 bzw. 1000 Meter) recht lang sind. Dazu soll die Buslinie 62, wie im ÖV-Konzept Sursee Plus vorgeschlagen, via Bahnstrasse durch Oberkirch geführt werden. Die Abklärungen dazu zwischen der Gemeinde und dem Verkehrsverbund Luzern sind derzeit im Gange. Es ist geplant, die Verlegung des Linienverlaufs mit einem zwei Jahre dauernden Versuchsbetrieb zu testen.

Behindertengerechte Bushaltestellen

Um dem gesetzlichen Auftrag der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden, sollen auch Bushaltestellen behindertengerechte Haltekanten erhalten, wenn möglich mit einer Kantenhöhe von 22 cm. Da sich alle Haltestellen auf der Luzernstrasse befinden, sind entsprechende Massnahmen bereits im Masterplan Luzernstrasse enthalten. Zuständig für die Haltestellen ist der Strasseneigentümer.

Bahnhof Oberkirch

Der Bahnhof Oberkirch dient der Erschliessung der Gemeinde im Regionalverkehr. Die S1 ermöglicht zum einen gute Verbindungen im Halbstundentakt Richtung Nottwil – Rothenburg – Emmen – Luzern, zum andern stellt sie Anschlüsse am Bahnhof Sursee zum Fernverkehr her. Der Halbstundentakt der S-Bahn ist für die Bedürfnisse entsprechend ausreichend. Die heutige Bedeutung des Bahnhofs Oberkirch soll erhalten bleiben. Handlungsbedarf besteht in den Bereichen Park+Ride bezüglich Ladestationen, Abstellanlagen für Velos und Behindertengerechtigkeit der Perrons.

Bahnhof Sursee

Der Bahnhof Sursee ist eine wichtige multimodale Drehscheibe und verbindet die umliegenden Gemeinden mit überregionalen Zielorten wie Bern, Zürich und Basel. Der öffentliche Verkehr und die Gewährleistung einer attraktiven Transportkette mit kurzen und direkten Umsteigebeziehungen am Bahnhof Sursee ist von hoher Bedeutung für die Wohn- und Arbeitsqualität von Oberkirch.

Das bestehende und künftige Busangebot, welches Oberkirch mit dem Bahnhof Sursee verbindet, wird laufend auf die sich veränderten Bedürfnisse und auf den Fahrplan der SBB abgestimmt. Die Gemeinde Oberkirch vertritt ihre Bedürfnisse aktiv und kommuniziert proaktiv mit der Stadt Sursee, dem VVL und den SBB.

Die neue Linienführung des öffentlichen Verkehrs soll optimiert werden, um die bestehende Erschliessungslücke im Bereich Münigen/Calida zu schliessen. Die geplante Führung der Buslinie 62 via Bahnstrasse aus dem ÖV-Konzept Sursee Plus soll umgesetzt werden.

Die ÖV-Haltestellen sollen auch für mobilitätseingeschränkte Personen einfach nutzbar sein. Dies soll mittels barrierefreier Ausgestaltung der Bus- und Bahnhaltestellen erfolgen.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- C.1 Erhalt ÖV-Angebot und Erhöhung Attraktivität
- C.2 Aufwertung ÖV-Haltestellen
- C.3 Neue Führung Buslinie 62

Analysepläne (siehe Anhang 1)

- Analyseplan ÖV

Konzeptpläne Verkehrsrichtplan (siehe Verkehrsrichtplan)

- Konzeptplan ÖV

4.10 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Der Schwerpunkt liegt dabei einerseits auf der Verkehrsverlagerung vom MIV auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und andererseits auf der effizienteren Nutzung des Autos. Mit Mobilitätsmanagement können auch Abläufe verbessert oder Verkehr allgemein vermieden werden. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und bestehen in der Regel aus Informationen, Beratung, dem Schaffen von Anreizen oder der Koordination von Angeboten.

Die Gemeinde Oberkirch ist bereits mit verschiedenen Massnahmen zur Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs aktiv bzw. verpflichtet sich im Verkehrsrichtplan, aktiv zu werden:

- Ausbau «Bike and Ride» (B+R) an Bahnhof Oberkirch und Bushaltestelle «Dorf», «Feldhöfli»
- Signalisation von kommunalen Fusswegen
- Umsetzung Premiumroute Veloverkehr

Darüber können im Rahmen des Verkehrsrichtplans weitere Massnahmen lanciert werden. Mögliche Massnahmen sind im Folgenden aufgeführt. Die Gemeinde prüft, welche Massnahmen sinnvoll umgesetzt werden können.

- Informieren über die bestehenden Angebote im Bereich der Mobilität an der Neuzuzügerinformation und auf der Gemeindegewebseite
- Aktivere Information über die Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete auf dem Gemeindegebiet (z.B.) durch Neuzuzügerinformation oder Darstellung auf der Gemeindegewebseite
- Teilnahme an «bike to work» durch die Gemeindeverwaltung
- Erweiterung Sharing-Angebote
- Erweiterung E-Bike-Ladestation (evtl. kombiniert mit einer Ladestation für Elektroautos) im Sinn eines Pilotprojekts
- Anschaffung eines Elektrovelos für die Gemeindeverwaltung
- 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)

Mit dem Mobilitätsmanagement sollen Anreize geschaffen werden, mehr nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und gleichzeitig das Auto effizienter einzusetzen. Verschiedene Ansätze sollen geprüft werden. 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.

Massnahmenblätter gemäss Verkehrsrichtplan

- D.3 Fortführung Mobilitätsmanagement

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt Richtplankarte (Quelle: Kanton Luzern)	6
Abbildung 2: Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur des Kantons (Quelle: Richtplantext des Kanton Luzern, 2019)	7
Abbildung 3: Kantonaes Radroutenkonzept (Quelle: Kt. Richtplan Luzern, 2015)	8
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem kantonalen Bauprogramm Kantonsstrassen (2019–2022).....	9
Abbildung 5: Ausschnitt aus dem kantonalen Radroutenkonzept 1994 (Stand: Dez. 2020)	10
Abbildung 6: MIV Konzept – Massnahmen und Stossrichtung (Quelle: MIV-Konzept Sursee Plus, Metron Verkehrsplanung AG)	13
Abbildung 7: Velorouten von regionaler Bedeutung (Quelle: Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten Zentrum Sursee Plus)	14
Abbildung 8: Vorgeschlagene Linienführung der Buslinie 62 in Oberkirch (Quelle: ÖV-Konzept Sursee)	15
Abbildung 9: Ausschnitt 1 Konzeptkarte Verkehr (2035) (Quelle: REK, Ecomptima AG).....	18
Abbildung 10: Ausschnitt 2 Konzeptkarte Verkehr (2035). Legende siehe Abbildung 9. (Quelle: REK, Ecomptima AG)	19
Abbildung 11: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Hubelmatte / Kreuzhubel (Nord).....	20
Abbildung 12: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Feldmatt.....	20
Abbildung 13: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Schule / Kirche	20
Abbildung 14: Masterplan Luzernstrasse, Ausschnitt Zentrum (Süd)	20
Abbildung 15: Situation- Camping «Steibüel» (Stand 20.1.23 – Quelle Freiraum Architektur, Luzern)	21
Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in Oberkirch 2000–2035 (Quelle: REK, 16.6.2020 – ecomptima)	22
Abbildung 17: Vergleich der Altersstrukturen der ständigen Wohnbevölkerung in Oberkirch mit den kantonalen und nationalen Werten (Quelle: Plattform Statatlas der Schweiz, BfS, 2019, eigene Darstellung)	23
Abbildung 18: Hektarraster-Einwohnerdichten 2018 in Oberkirch (Quelle: map.geo.admin.ch)	24
Abbildung 19: Hektarraster-Beschäftigte (VZÄ) 2018 in Oberkirch (Quelle: map.geo.admin.ch)	25
Abbildung 20: Dufourkarte, 1870.....	26
Abbildung 21: Siegfriedkarte 1930	26
Abbildung 22: Landeskarte, 1970.....	26
Abbildung 23: Aktuelle Karte, 2018 (Quelle alle Karten: map.geo.admin)	26
Abbildung 24: Baulandreserven nach Lage und Art (Quelle: Räumliches Entwicklungskonzept, REK).....	27
Abbildung 25: Übersichtskarte Wegpendelnde – je dicker der Strich desto mehr Pendler (Quelle: Eigene Darstellung auf der Grundlage BfS Pendlermatrix, Basis Registerverknüpfung 2018)	28
Abbildung 26: Strassennetz in Oberkirch (Quelle: geoportal.lu.ch)	29
Abbildung 27: Belastungsplot MIV 2014 (Quelle: Verkehrsmodell Sursee Mittelland, 2014).....	30
Abbildung 28: Analysekarte MIV, inkl. Temporegime in den Quartieren (Originalgrösse im Anhang)	31
Abbildung 29: Übersichtskarte Parkierung und Sharing Angebote	32
Abbildung 30: Liniennetz Region Sursee im Fahrplanjahr 2020 (Quelle: https://passepartout.ch).....	33
Abbildung 31: Analysekarte öffentlicher Verkehr (Originalgrösse im Anhang)	34
Abbildung 32: Analysekarte Fussverkehr (Originalgrösse im Anhang).....	35

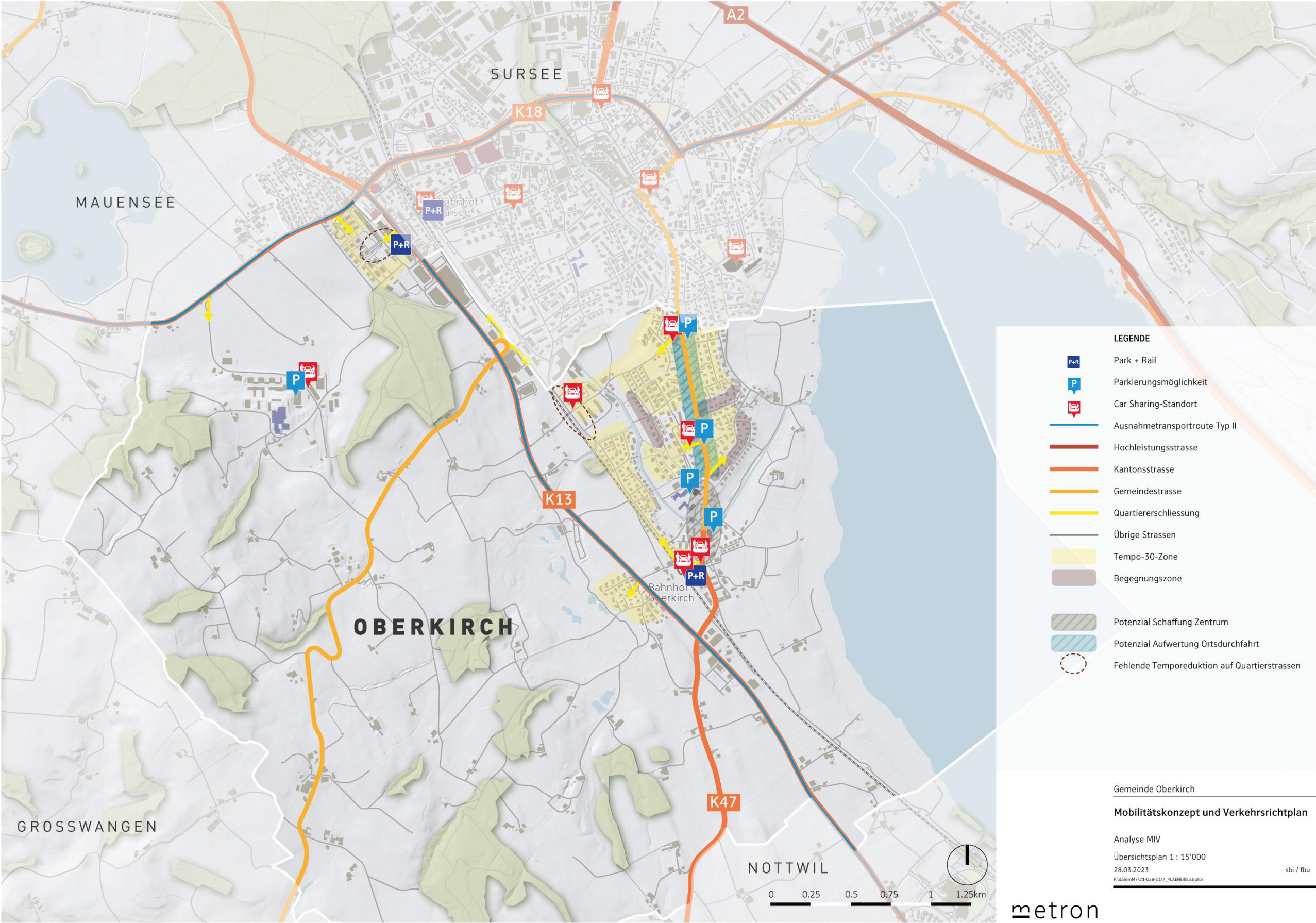
Abbildung 33: Analysekarte Veloverkehr (Originalgrösse im Anhang)	37
Abbildung 34: Unfälle mit Personenschäden 2011–2020 (Quelle: ASTRA).....	38
Abbildung 35: Zoom Unfälle 2011–2020 in Oberkirch, Dorf (Quelle: ASTRA)	38
Abbildung 36: Strassenlärmbelastung Tag (Quelle: BAFU)	39
Abbildung 37: Strassenlärmkataster inkl. Lärmempfindlichkeitsstufen des Kantons Luzern.....	39
Abbildung 38: Lärmsanierungen Kantonsstrassen (Quelle: BUWD Luzern, 2019).....	40
Abbildung 39: Auszug BZR – Anhang 10 (Quelle: Ecomptima).....	49
Abbildung 40: Referenzbild mögliche Ausschilderung für Fussweg – Waltenschwil (Quelle: Eigene Aufnahme).....	51
Abbildung 41: Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse in Gipf-Oberfrick (Quelle: Aargauer Zeitung)	53

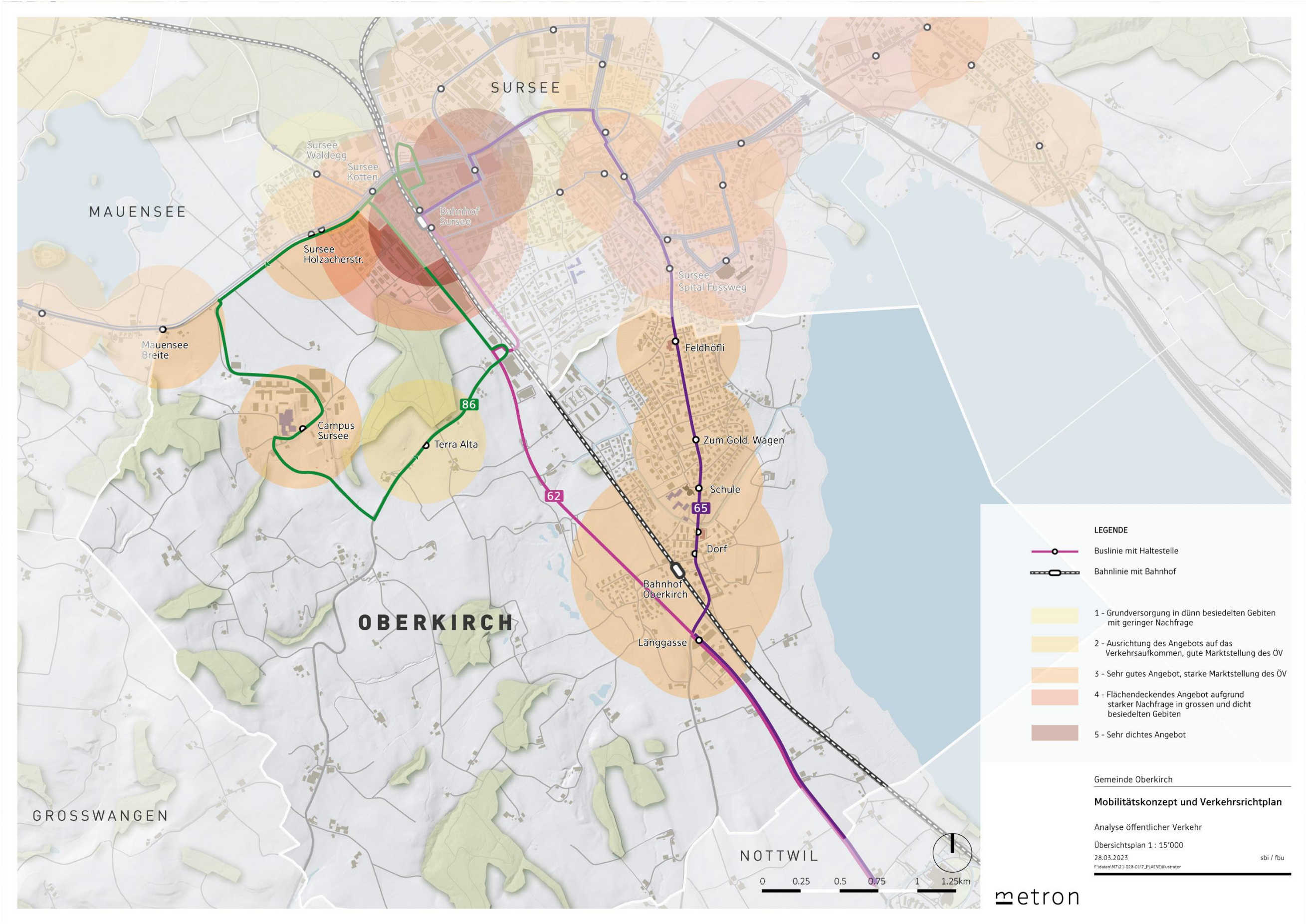
Tabellenverzeichnis

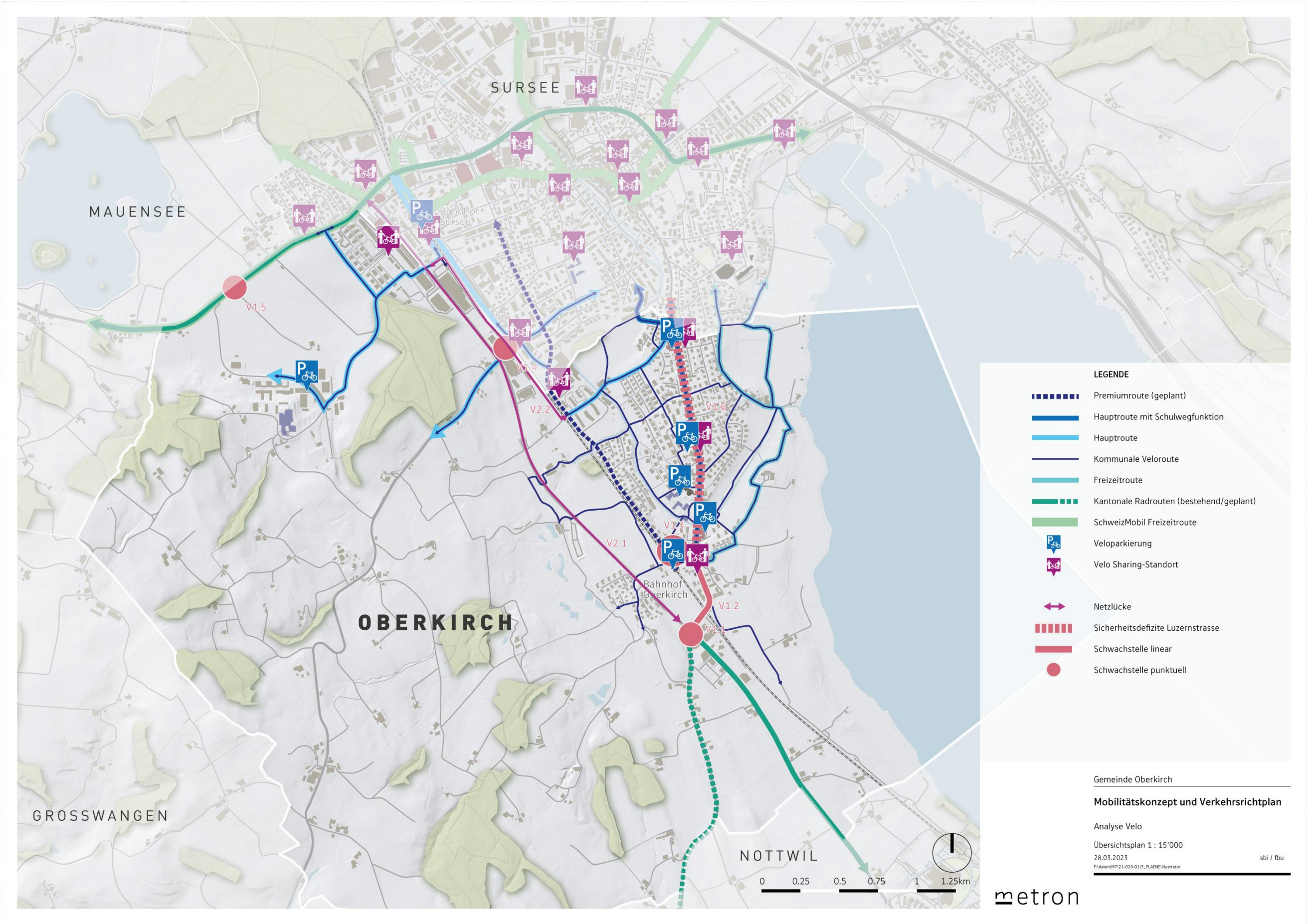
Tabelle 1: Anteil Einpendelnde und Auspendelnde der Gemeinde Oberkirch (Quelle: BfS Pendlermatrix, Basis Registerverknüpfung 2018).....	28
Tabelle 2: Parkierung in Zahlen.....	31
Tabelle 3: Übersicht Buslinien in Oberkirch	33
Tabelle 4: Tabelle Veloabstellplätze	36
Tabelle 5: Schwachstellen Veloverkehr	36

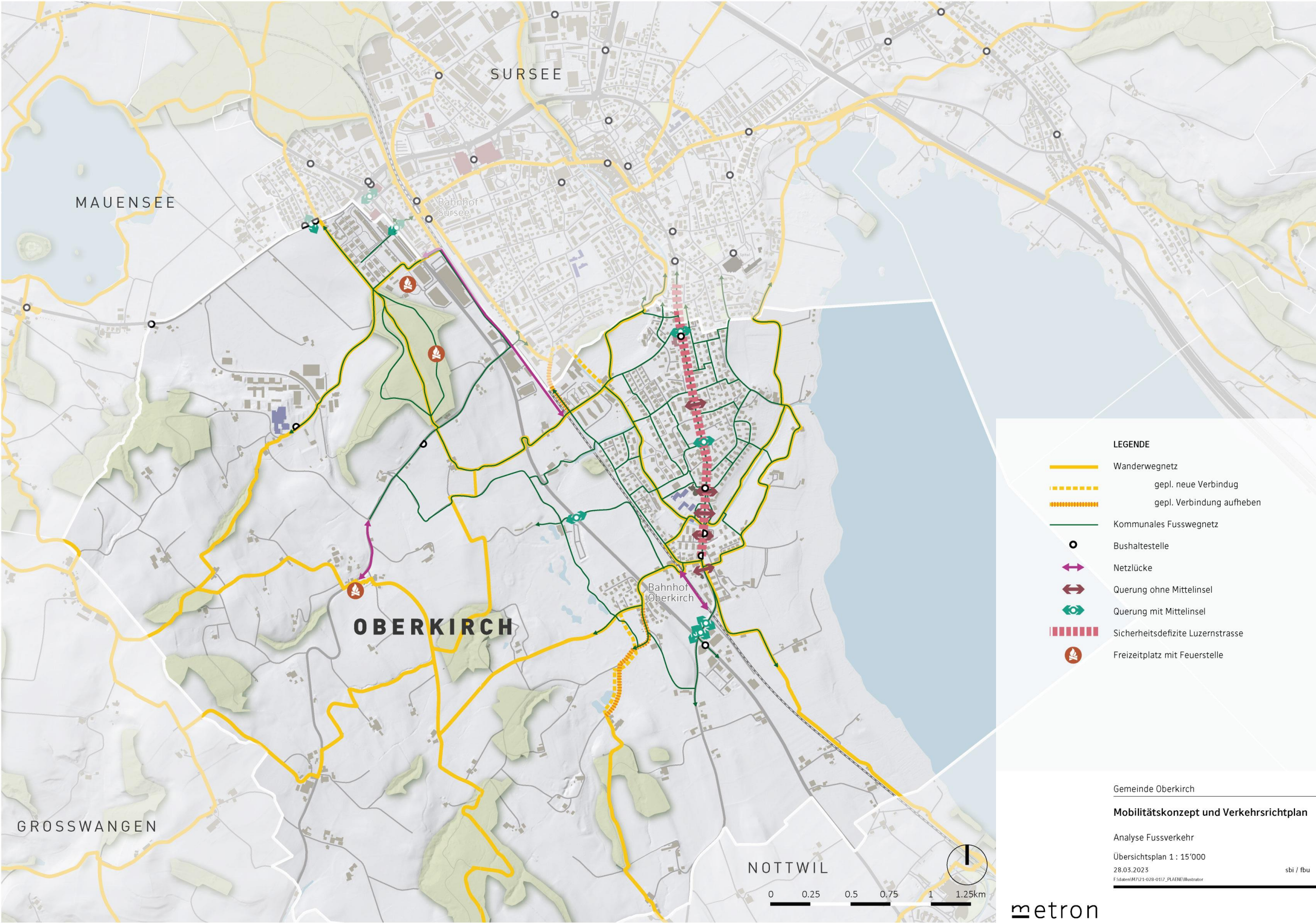
Anhang

Anhang 1: Analysepläne A3









Anhang 2: Tabelle Widersprüche Umsetzungsstand Verkehrsrichtplan 2007**Verkehrsrichtplan 2007 - Analyse**

metron, 8.12.21

Nr. Massnahmen kurz-/mittel-/langfristig	Gemeinde	Status
2.2 Erhaltung Leistungsfähigkeit. Kotten – Bypasslösung	Oberkirch/Sursee	umgesetzt
2.2 Erhaltung Leistungsfähigkeit. Länggass Knoten – Lösung noch offen (aktuell Kreisel geplant vom Kanton)	Oberkirch/Sursee	noch nicht umgesetzt
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 (vgl. Massnahme 4.5) abzustimmen.	Oberkirch/Sursee	noch nicht umgesetzt
2.4 Umgestaltung Luzernstrasse	Oberkirch/Sursee	Masterplan
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	kein Widerspruch
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
4.6 Verkehrsberuhigte Bahnstrasse bleibt durchgehend befahrbar	Oberkirch	umgesetzt/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
6.4 Weiterführung Radweg Nottwil – Oberkirch – Kreisel Kotten	Oberkirch	noch nicht umgesetzt
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	Masterplan

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

Nr.	Massnahmen Daueraufgabe	Gemeinde	Status
1.1	Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben weitgehend mit dem vorhandenen Verkehrsraum. Sie koordinieren sie mit den Nachbargemeinden.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
1.1	Das Hauptstrassennetz dient auch den Nachbargemeinden als Verbindungsachsen.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
1.1	Die Luzernstrasse und der westliche Abschnitt der Münsterstrasse dienen als wichtige Sammelstrassen dem lokalen Durchgangsverkehr.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
1.1	Gemeindeübergreifende Projekte werden koordiniert und nach Möglichkeit gemeinsam realisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
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
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 Hapterschliessung der Siedlungsgebiete und somit dem interkommunalen Ziel- und Quellverkehr.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
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 grundeigentümerverbindlichen Festlegungen gesichert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
2.5	Die Verteilung allfälliger Kapazitäten erfolgt so, dass allen betroffenen Grundeigentümern eine angemessene Entwicklung ermöglicht wird.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
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
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

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
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
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
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
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
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
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
6.1 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege und Radwanderrouen.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
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

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
7.1 Die Netzergänzungen werden mit Priorität und wo möglich gleichzeitig mit Strassenbauprojekten oder Überbauungsvorhaben realisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
7.1 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besonders zu beachten sind die Schulwege.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
8.1 Das bestehende Busangebot wird laufend auf die veränderten Bedürfnisse und auf den Fahrplan der SBB angepasst und verbessert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
8.1 Wo nötig und möglich werden Busspuren realisiert. An Lichtsignalanlagen werden die Busse gegenüber dem Individualverkehr priorisiert.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch
8.5 Mobilitätsangebote wie «Mobility-CarSharing» werden als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs unterstützt.	Oberkirch/Sursee	kein Widerspruch

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11