



MASTERPLANUNG LUZERNSTRASSE, OBERKIRCH

EINWOHNERGEMEINDE OBERKIRCH

Kanton Luzern / 21'939.1-002

BEWERTUNG VARIANTEN DURCH PBK



Sursee, 4. April 2017 / PeCh

INHALTSVERZEICHNIS

1	KNOTEN HUBELMATTE, VARIANTENVERGLEICH	4
1.1	Bewertung durch PBK	4
1.2	Beurteilung durch PBK	5
2	KNOTEN KREUZHUBEL, VARIANTENVERGLEICH	6
2.1	Bewertung durch PbK	6
2.2	Beurteilung durch PbK	7
3	KNOTEN FELDMATT, VARIANTENVERGLEICH	8
3.1	Bewertung durch PbK	8
3.2	Beurteilung durch PBK	9
4	KIRCHE – GEMEINDEHAUS	10
4.1	Bewertung durch PBK	10
4.2	Variante 1: Fussgängerschutzinseln	12
4.2.1	Beurteilung durch PBK	12
4.3	Variante 2: Mehrzweckstreifen	13
4.3.1	Beurteilung durch PBK	13
4.4	Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittelparkierungen / Pflästerungen	14
4.4.1	Beurteilung durch PBK	14
4.5	Variante 4: Verschwenkungen / Aufwertung Zugang Friedhof	15
4.5.1	Beurteilung durch PBK	15
4.6	Variante 5: Verschwenkungen / örtliche Belagswechsel / Alleen	16
4.6.1	Beurteilung durch PBK	16
4.7	Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung	17
4.7.1	Beurteilung durch PBK	17
4.8	Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflästerungen	18
4.8.1	Beurteilung durch PBK	18
4.9	Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflästerung	19
4.9.1	Beurteilung durch PBK	19
4.10	Variante 9: Mehrzweckstreifen	20
4.10.1	Beurteilung durch PBK	20

4.11	Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse	21
4.11.1	Beurteilung durch PBK	21
5	ALLGEMEINE ANMERKUNGEN DURCH MITGLIEDER PBK	22
5.1	Anmerkung Person 1	22
5.2	Anmerkung Person 2	22
5.2.1	Optimale Lösung:	22
5.3	Anmerkung Person 9	22
5.3.1	Variante mit geringeren bauliche Massnahmen	22
5.4	Stellungnahme ecoptima	22

Anhang:

- Anhang 1: E-Mail Person 1
- Anhang 2: E-Mail Person 9
- Anhang 3: Stellungnahme ecoptima

1 KNOTEN HUBELMATTE

1.1 Bewertung durch PBK

	Variante 1: Kreisel d = 26 m / Mittelinsel	Variante 2: Kreisel d = 26 m / Mittelparkierung	Variante 3: Rechtsvortritt / Mittelinsel	Variante 4: Rechtsvortritt / Vertikalversatz	Variante 5: Bestehende Vortrittsver- hältnisse
Person 1	10	4	1	1	1
Person 2	10	4	3	3	1
Person 3	8	4	2	2	1
Person 4	10	1	1	0	0
Person 5	10	6	1	1	1
Person 6	10	5	0	0	0
Person 7	10	1	5	4	2
Person 8	5	1	10	9	5
Mittelwert Knoten Hubelmatte	9.13	3.25	2.88	2.50	1.38
Rang	1	2	3	4	5

1.2 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Variante 1: Kreisel d = 26 m / Mittelinsel	4	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Beruhigung /Lösung - Insel kann von LKW überfahren werden - Kreisel - Parkfelder - Mittelinsel - Einfahrt aus Quartier 		<ul style="list-style-type: none"> - Bus nicht mehr versetzt - ev. Fussgängerstreifen mittig möglich - Verbesserung: Trottoir bei Bushaltestelle entlang Strasse durchgehend machen - Bäume fehlen noch - Bushaltestellen ab der Strasse nehmen
	4	<ul style="list-style-type: none"> - Pforte / Torwirkung - Grünstreifen - Einfache Linienführung - Bekannt / bewährt 		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten - Unterhalt / Schneeräumung
Variante 2: Kreisel d = 26 m / Mittelparkie- rung	2	<ul style="list-style-type: none"> - Kreisel - Verkehrsberuhigung 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerführung schlecht - LKW fährt über Insel
			5	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze auf Strasse => unübersichtlich, gefährlich - Benötigt viel Platz - Hohe Baukosten
Variante 3: Rechtsvor- tritt / Mittelinsel		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung - Kosten-Nutzen 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beruhigung - Rechtsvortritt (im Winter nicht sichtbar)
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Gefährlich - Unübersichtlich - Keine Torwirkung
Variante 4: Rechtsvor- tritt / Vertikalver- satz		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung - Kosten-Nutzen 		<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beruhigung - Rechtsvortritt (im Winter nicht sichtbar) - Übersicht - Keine Fussgängerstreifen in Feldhöf- listrasse
Variante 5: Bestehende Vortrittsver- hältnisse		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beruhigung - Einmünden sehr erschwert

2 KNOTEN KREUZHUBEL

2.1 Bewertung durch PBK

	Variante 1: Kreisel d = 26 m	Variante 2: Rechtsvortritt	Variante 3: Verschwenkung / optische Einengung
Person 1	10	1	2
Person 2	10	3	1
Person 3	8	6	1
Person 4	10	1	1
Person 5	10	2	4
Person 6	9	2	0
Person 7	10	5	3
Person 8	5	10	1
Mittelwert Knoten Kreuzhubel	9.00	3.75	1.63
Rang	1	2	3

2.2 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Variante 1: Kreisel d = 26 m / Mittelinsel	3	- Gute/sichere Beruhigung		- Bäume fehlen
	2	- Insel kann von LKW überfahren werden - Guter Verkehrsfluss für Einmünder - Kreisel - Am besten - Verengung in die Quartierstrassen - Bekannt /vertraut		- Kosten - Unterhalt / Schneeräumung
Variante 2: Rechtsvor- tritt		- Gute Variante wenn nicht immer Kreisel - Platzsparend - Beruhigung - Kosten-Nutzen	2	- Sehr kleine Beruhigung - Rechtsvortritt (im Winter nicht sichtbar) - Gefährlich - Unübersichtlich
Variante 3: Verschwen- kung / optische Einengung		- Entspricht der Verkehrsbelastung - Günstig	2	- Komische Strassenführung - Kleine Abbremsung vom Verkehr
			3	- Zu geringe Wirkung /Nutzen - Grosser Umbau - Unübersichtlich
			2	- Gefährlich / Unfallgefahr - Einfahrt wird nicht genug erleichtert

3 KNOTEN FELDMATT

3.1 Bewertung durch PBK

	Variante 1: Bestehende Vortrittsverhältnis- nisse / Parkierung Einbahn	Variante 2: Rechtsvortritt / Einengung Surenweidstrasse	Variante 3: Kreisel d = 26 m / Parkierung an Surenweidstrasse
Person 1	4	1	10
Person 2	1	3	10
Person 3	5	1	7
Person 4	1	1	10
Person 5	4	4	8
Person 6	2	0	10
Person 7	1	1	4
Person 8	4	10	4
Mittelwert Knoten Feldmatt	2.75	2.63	7.88
Rang	2	3	1

3.2 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Variante 1: Bestehende Vortrittsver- hältnisse / Parkierung Einbahn		<ul style="list-style-type: none"> - Gute Parkiermöglichkeit da Einbahn - Günstige Variante - Kosten 	2	<ul style="list-style-type: none"> - kleine bis keine Beruhigung - Zu geringe Verbesserung - Keine Gestalterische Veränderung - Bus blockiert Fz
Variante 2: Rechtsvor- tritt / Einengung Suren- weidstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten-Nutzen - Beruhigung - Verbesserungsvorschlag: Parkplätze so be- lassen und Ausfahrt direkt in Suren- weidstrasse 		<ul style="list-style-type: none"> - Sehr kleine Beruhigung - Im Winter problematisch - Rechtsvortritt - Unübersichtlich - Keine Verbesserung Busspur - Bus blockiert Fz - Einengung Surenweidstrasse
Variante 3: Kreisel d = 26 m / Parkierung an Suren- weidstrasse	3	<ul style="list-style-type: none"> - Gut zum Einfahren von der Seitenstrassen - Geschwindigkeit muss verringert werden - Kreisel - Strasse mittig bei Parkplatz - Bus versetzt - Beruhigung 		<ul style="list-style-type: none"> - Muss rückwärts in Strasse fahren beim Verlassen der Parkierung - Grösster Knoten - Teuer - Parkierung - Kosten

Es fehlt Variante wo Fz den Bus passieren kann

4 KIRCHE – GEMEINDEHAUS

4.1 Bewertung durch PBK

	Variante 1: Fußgänger- schutzinseln	Variante 2: Mehrzweck- streifen	Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittel- parkierungen / Pflasterungen	Variante 4: Verschwenkung / Aufwertung Zugang Friedhof	Variante 5: Verschwenkung / örtliche Belagswechsel / Alleen	Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung	Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflasterungen	Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflasterung	Variante 9: Mehrzweck- streifen	Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse
Person 1	3	9	1	3	10	5	5	2	3	4
Person 2	3	4	4	5	7	6	1	9	5	3
Person 3	2	6	2	7	6	3	3	8	3	3
Person 4	8	3	1	2	3	10	1	1	1	1
Person 5	2	1	1	5	4	5	4	5	3	4
Person 6	4	8	9	8	9	2	0	9	4	2
Person 7	10	3	1	3	0	5	1	3	3	1
Person 8	10	9	1	5	1	5	1	1	1	1
Mittelwert Kirche - Surenbrücke	5.25	5.38	2.50	4.75	5.00	5.13	2.00	4.75	2.88	2.38
Rang	2	1	8	5	4	3	10	5	7	9

	Variante 1: Fußgänger- schutzinseln	Variante 2: Mehrzweck- streifen	Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittel- parkierungen / Pflasterungen	Variante 4: Verschwenkung / Aufwertung Zugang Friedhof	Variante 5: Verschwenkung / örtliche Belagswechsel / Alleen	Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung	Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflasterungen	Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflasterung	Variante 9: Mehrzweck- streifen	Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse
Person 1	6	8	1	3	4	7	1	10	5	4
Person 2	2	2	2	2	2	7	1	8	4	5
Person 3	2	2	2	2	2	8	3	2	2	2
Person 4	8	3	1	2	3	10	1	1	1	1
Person 5	2	1	1	4	3	4	3	4	5	4
Person 6	1	5	7	3	8	3	0	7	2	4
Person 7	10	3	1	0	0	5	1	4	3	1
Person 8	1	1	1	1	1	10	1	1	1	1
Mittelwert Surenbrücke - Bahnstrasse	4.00	3.13	2.00	2.13	2.88	6.75	1.38	4.63	2.88	2.75
Rang	3	4	9	8	5	1	10	2	5	7

	Variante 1: Fussgänger- schutzinseln	Variante 2: Mehrzweck- streifen	Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittel- parkierungen / Pflasterungen	Variante 4: Verschwenkung / Aufwertung Zugang Friedhof	Variante 5: Verschwenkung / örtliche Belagswechsel / Alleen	Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung	Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflasterungen	Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflasterung	Variante 9: Mehrzweck- streifen	Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse
Person 1	5	4	8	8	9	10	1	5	2	1
Person 2	6	2	3	5	4	2	1	10	6	9
Person 3	2	2	4	2	2	7	3	6	3	2
Person 4	8	3	1	2	3	10	1	9	1	1
Person 5	1	1	3	4	5	4	3	3	3	4
Person 6	0	0	5	2	7	0	0	5	2	0
Person 7	3	3	2	0	0	3	1	2	3	1
Person 8	10	8	1	1	1	10	1	1	1	1
Mittelwert Bahnstrasse- Gemeindehaus	4.38	2.88	3.38	3.00	3.88	5.75	1.38	5.13	2.63	2.38
Rang	3	7	5	6	4	1	10	2	8	9

	Variante 1: Fussgänger- schutzinseln	Variante 2: Mehrzweck- streifen	Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittel- parkierungen / Pflasterungen	Variante 4: Verschwenkung / Aufwertung Zugang Friedhof	Variante 5: Verschwenkung / örtliche Belagswechsel / Alleen	Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung	Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflasterungen	Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflasterung	Variante 9: Mehrzweck- streifen	Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse
Person 1	14	21	10	14	23	22	7	17	10	9
Person 2	11	8	9	12	13	15	3	27	15	17
Person 3	6	10	8	11	10	18	9	16	8	7
Person 4	24	9	3	6	9	30	3	11	3	3
Person 5	5	3	5	13	12	13	10	12	11	12
Person 6	5	13	21	13	24	5	0	21	8	6
Person 7	23	9	4	3	0	13	3	9	9	3
Person 8	21	18	3	7	3	25	3	3	3	3
Mittelwert Kirche - Gemeindehaus	9.08	7.58	5.25	6.58	7.83	11.75	3.17	9.67	5.58	5.00
Rang	3	5	8	6	4	1	10	2	7	9

4.2 Variante 1: Fussgängerschutzinseln

4.2.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 1.1: Kirche - Surenbrücke	3	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Beruhigung - Nur kleine Anpassung - Fussgängerstreifen vor Schule bleibt bestehend - Begrünung - Mittelinsel - Ausbuchtungen - Verhältnismässig 	2 3	<ul style="list-style-type: none"> - Kleine Sicherheit - Kleine Beruhigung - Geringe Wirkung - Vergebene Chance / Gestaltung fehlt - Länge der Inseln => länger
Plan 1.2: Surenbrücke - Bahnstrasse	2	<ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerstreifen bleibt bestehend - Begrünung - Mittelinsel 	3	<ul style="list-style-type: none"> - Bus kann überholt werden - Parkplatzverlust Post/Spar - Insel darf länger sein - Keine Beruhigung - Unnötig, enge Platzverhältnisse
Plan 1.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Gute Einfahrt Bahnstrasse - Gute Lösung vor Gemeindehaus - Pforte vor Gemeindehaus - Verhältnismässig 		<ul style="list-style-type: none"> - Keine Torwirkung - Grössere Aufwertung bei Bahnhof möglich - Zu wenig - Lage Fussgängerstreifen schlecht (Fussgänger aus Hirschmattquartier queren bei Einmünder)
Gesamtbeurteilung:				<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Wirkung - Bereich Post inakzeptabel

4.3 Variante 2: Mehrzweckstreifen

4.3.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 2.1: Kirche - Surenbrücke	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Sicherheit für Fussgänger - Mögliche Variante - Länge der Massnahme - Bäume (auch in Fahrbahn) 	4	<ul style="list-style-type: none"> - Ausfahrt Parkplatz hinten muss noch erstellt werden - Kein Fussgängerstreifen - Keine Verbesserung Parksituation - Zwischendurchfahren / Slalom - Gestaltung fehlt - Vorschlag: Rabatte anstelle von Mehrzweckstreifen - Kosten? - Bäume auf Strasse - Überholen Bus
Plan 2.2: Surenbrücke - Bahnstrasse	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Beruhigung - Kleiner Platzbedarf - Länge der Massnahme - Bäume - Mittelinsel 	5	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Fussgängerstreifen - Bushaltestelle Spar nördlich verschieben werden - Parkplatzverlust PP Post / Spar - Zwischendurchfahren - Gestaltung fehlt - Bäume auf Strasse - Überholen Bus - Kosten-Nutzen
Plan 2.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gutes Eingangstor - Fussgängerstreifen bei Gemeindehaus 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrzweckstreifen muss überfahren werden (Verwirrung / kleiner Erfolg) - Nicht identisch von Bahnstrasse her - Zweck Mehrzweckstreifen fraglich - Kosten-Nutzen - Unterhalt
Gesamtbeurteilung:				<ul style="list-style-type: none"> - Zu geringe Aufwertung - Auflösung Parkplätze - Keine Fussgänger vor Schule - Bereich Post inakzeptabel

4.4 Variante 3: Tempo-30-Zone / Mittelparkierungen / Pflästerungen

4.4.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 3.1: Kirche - Surenbrücke	2	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzdurchfahrt bei Schulparkplatz - Übersichtlich - Dorfcharakter 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Rückwärtsfahrt in Verkehr beim Verlassen des Parkplatzes - „Achtung Kinder“ - Unübersichtlich
			3	<ul style="list-style-type: none"> - Optisch nicht schön (Parkfelder mitten in der Strasse) - Keine Gestaltung - Kein Fussgängerstreifen - Unrealistisch für Hauptstrassenbereich
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 - Kosten-Nutzen
Plan 3.2: Surenbrücke - Bahnstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Insel - Bäume - Brücke 		<ul style="list-style-type: none"> - Platzbedarf
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierung in der Strasse
			3	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzverlust PP Post / Spar - Keine Gestaltung - Kein Fussgängerstreifen - Unrealistisch für Hauptstrassenbereich
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 - Kosten-Nutzen - Unterhalt
Plan 3.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Torbildung 		<ul style="list-style-type: none"> - Rampengeräusch => besser mit Farbe
	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Einfahrt von Bahnstrasse - Mögliche, einfache Lösung 		<ul style="list-style-type: none"> - Farbe / Vorsatz vor Gemeindehaus ganz schlechte Lösung
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 - Kein Fussgänger bei Gemeindehaus
Gesamtbeurteilung:				<ul style="list-style-type: none"> - Alle 3 Varianten inakzeptabel

4.5 Variante 4: Verschwenkungen / Aufwertung Zugang Friedhof

4.5.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 4.1: Kirche - Surenbrücke	2	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Ortsbild - Gute Wirkung - Bereich vor Schule - Effiziente Beruhigungsmassnahme - Parkplätze / Platz Kirche - Baumreihe Ruine 	3	<ul style="list-style-type: none"> - Zu enge Strassenführung - Fussgänger weg vor Schule - Keine Verbesserung bei Parkfelder - Bereich vor Kirche / Parkplatz Schule => Besser Variante 8.1 - Orientiert sich stark am Vorhandenen - Platz fehlt - Kosten-Nutzen
Plan 4.2: Surenbrücke - Bahnstrasse	-		3	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzreduktion Spar/Post - 2x bauen => Kosten - Brücke fehlt - -Bereich Post inakzeptabel, enge Platzverhältnisse - Kosten-Nutzen
Plan 4.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus	3	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Torwirkung (gute Lösung) 		<ul style="list-style-type: none"> - Bus kann überholt werden - Nicht ideal zu Variante 6 - Fussgängerstreifen am falschen Ort - Kosten-Nutzen
Gesamtbeurteilung:				<ul style="list-style-type: none"> - Fussgänger vor Schule weg - Nichts gemacht bei Bahnstrasse

4.6 Variante 5: Verschwenkungen / örtliche Belagswechsel / Alleen

4.6.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 5.1: Kirche - Surenbrücke	3	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Verkehrssicherheit - Gute Gestaltungsmöglichkeit für Dorfplatz - Aufwertung Ortsbild - Einfahrt Schulhausparkplatz - Übergänge / Belagswechsel - Rabatte + Bäume - Bäume seeseitig 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzausfahrt hinten fehlt - Schulhausparkplatz keine Durchfahrmöglichkeit - Verlust Parkplätze - Trottoir zu breit - Bäume fehlen - Parkplätze verschieben - Kosten-Nutzen
Plan 5.2: Surenbrücke - Bahnstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Brücke - Materialwechsel - Bäume - Platzwirkung 	3	<ul style="list-style-type: none"> - Zu viele Belagswechsel - Kleine Beruhigung - Parkplatzverlust Post - Geringe Wirkung - Farbe / Vertikalversätze - Fussgängerstreifen fehlt - 2x bauen => Kosten - Enge Platzverhältnisse bei post
Plan 5.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Gute Torwirkung - Belagswechsel beruhigt - Einbezug Bahnstrasse - Gute Lösung vor Gemeindehaus - Bäume 		<ul style="list-style-type: none"> - Nicht ideal zu Variante 6 - Fussgängerstreifen am falschen Ort - Kosten-Nutzen
Gesamtbeurteilung:				

4.7 Variante 6: Mittelinseln / farbliche Gestaltung

4.7.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 6.1: Kirche - Surenbrücke		<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Einfahrt gegenüber Kirche - Bushalt - Parkplatz Kirche - Einfahrt Parkplätze - Bus kann passiert werden - fussgängerstreifen 		<ul style="list-style-type: none"> - Dorfplatzgestaltung wegen Strasse neben Friedhof schlecht möglich - Geringe Wirkung - Temposchwellen / Farbe - Bei „Ruine“ nichts - Gegenverkehr Parkplatz Schule - Platz fehlt - Strassenraum bleibt - Zufahrt Kirchenau funktioniert nicht
Plan 6.2: Surenbrücke - Bahnstrasse	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Verkehrssicherheit - Gute Gestaltungsmöglichkeit für Dorfplatz - Anpassung nicht vor Spar/Post 		<ul style="list-style-type: none"> - Bushaltestelle Spar nördlich verschieben - Gestaltung Brücke offen
	2	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Wirkung / ideal im Raum - Beibehalten Bushaltestellen - Parkplatz Post 		
		<ul style="list-style-type: none"> - Mittelinsel - Bus kann passiert werden - fussgängerstreifen 		
Plan 6.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Gute Torwirkung - Fussgänger am richtigen Ort - Gute Lösung als Ergänzung zu 6.2 - Fussgängerstreifen bei Gemeindehaus sollte wie Var. 4.3 gestaltet werden 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Farbe besser als Rampe - Bahnstrasse nicht einbezogen - Farbe - Fussgängerstreifen am falschen Ort
Gesamtbeurteilung:				

4.8 Variante 7: Tempo-30-Zone / örtliche Einengungen / Pflästerungen

4.8.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 7.1: Kirche - Surenbrücke		<ul style="list-style-type: none"> - Temporeduktion - Quartierstrasse (wenn man das möchte) 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Verengungen zu einschreitend - Einstreifige Verkehrsführung - Versatz - Parkplatzgestaltung fehlt - Lärmquellen
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30
Plan 7.2: Surenbrücke - Bahnstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Kein Parkplatzverlust - Quartierstrasse (wenn man das möchte) 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu grosse Schikane / mehrfacher Versatz - Einspurigkeit - Lärmquellen
			2	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30
Plan 7.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		-	2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu eng - Strassenanpassung vor Wohnhaus - Velowegführung nicht ideal - Lärmquellen - Tempo 30
Gesamtbeurteilung:				<ul style="list-style-type: none"> - Einspurigkeit - Nur mit Rampe 30 möglich - Gefährliche Schikanen - Soll Verkehr Substantiv verhindert werden => genügend schmale Pforten bei AMAG und Autotreff

4.9 Variante 8: Mittelparkierung / Mittelinseln / Pflasterung

4.9.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 8.1: Kirche - Surenbrücke	4 3	<ul style="list-style-type: none"> - Ortsbild - Einfahrt gegenüber Kirche - Durchfahrt/Führung Schulhausparkplatz - Bushaltestellen - Fussgängerstreifen - Teil bei Kirche - Versatz - Bäume 	4	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierung in Strassenmitte (Gefährlich, unübersichtlich) - Parkplatz Kirche
Plan 8.2: Surenbrücke - Bahnstrasse	2	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Parkplatzverlust - Aufwertung Bahnstrasse - Idee Brücke in Variante 6 aufnehmen - Fussgängerstreifen - Brücke - Insel 		<ul style="list-style-type: none"> - Bushaltestelle Richtung Sursee nicht bei Spar, sondern bei Gemeindehaus nördlich - Massiv - Kosten-Nutzen - Pflasterung
Plan 8.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Gute Torwirkung - Möglich zu Variante 6.2 - Platzidee 		<ul style="list-style-type: none"> - Rampengeräusch - Lärmquelle - Könnte vergrössert werden (Käserei / Hirschen / Gemeindehaus) - Fussgängerstreifen am falschen Ort - Pflasterung
Gesamtbeurteilung:				

4.10 Variante 9: Mehrzweckstreifen

4.10.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 9.1: Kirche - Surenbrücke		<ul style="list-style-type: none"> - Einbezug Brücke - Fussgängerstreifen - Versätze 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu lange Mittelinsel - Einbahnverkehr / Verengung Brücke - Wenig Wirkung - Keine Gestaltung, orientiert sich am Vorhandenen - Mittelstreifen - Grün fehlt - Kosten-Nutzen
Plan 9.2: Surenbrücke - Bahnstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Fussgängerstreifen - Bushalt 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu lange Schutzinsel - Wenig Platz Bushaltestellen - Massiv - Kosten-Nutzen
Plan 9.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Einbezug Bahnstrasse - Gute Lösung vor Gemeindehaus 		<ul style="list-style-type: none"> - Rampengeräusch - Zu lange Inseln - Mittelstreifen - Lärmquellen - Nutzen? - Pflästerung
Gesamtbeurteilung:				

4.11 Variante 10: Tempo-30-Zone / Verbreiterung Trottoir / Verschmälerung Strasse

4.11.1 Beurteilung durch PBK

	Anz.	Positive Aspekte	Anz.	Negative Aspekte
Plan 10.1: Kirche - Surenbrücke		<ul style="list-style-type: none"> - Einbezug Brücke - Fussgängerstreifen - Grünanteil 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu enge Strasse bei alter Kapelle - Wird als Schikane empfunden - Fussgängerstreifen? - Verengung - Zu wenig Gestaltung - Verengung als Lärmquelle - Einspurige Verkehrsführung - Tempo 30
Plan 10.2: Surenbrücke - Bahnstrasse		<ul style="list-style-type: none"> - Surenbrücke wird wahrgenommen - Sehr gute Lösung vor - Gartenbeiz - Grünanteil - Platz Protos - Brücke 	2	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzreduktion bei Spar - Versatz Bushaltestellen - Parkplatzverlust - Fussgängerstreifen - Tempo 30
Plan 10.3: Kreisel Bahnstrasse - Gemeindehaus		<ul style="list-style-type: none"> - Einbezug Bahnstrasse - Grünanteil 		<ul style="list-style-type: none"> - Zu grosse Schikane - Tempo 30
Gesamtbeurteilung:	-		-	

5 ALLGEMEINE ANMERKUNGEN DURCH MITGLIEDER PBK

5.1 Anmerkung Person 1

E-Mail Siehe Anhang 1

Standort Bushaltestellen

- Bushaltestelle bei Post/Spaar auslösen
- Bushaltestelle visavis Hirschen beim Gemeindeland
- => Ideal für Anschluss an Zug (Bahnhof)

5.2 Anmerkung Person 2

Sind ev. mehr Parkplätze in Querstrassen möglich?

5.2.1 Optimale Lösung:

- Variante X.1:
 - o Gesamtkonzept aus Variante 8.1 mit schmalen Mittelstreifen vor Schulhausparkierung aus Variante 2.1
 - o Verbesserung Einfahrt Schulhausparkierung aus 5.1 kombiniert mit Ausfahrt z.B. aus Variante 3.1/8.1
 - o Unbedingt mit Fussgängerstreifen
- Variante X.2:
 - o Kein Parkplatzverlust vor Spaar/Post
 - o Aufwertung / Miteinbeziehen von Brücke sowie Bahnstrasse
 - o Lösung vor Restaurant Proteus aus Variante 10.2
- Variante X.3:
 - o Variante 8.3

5.3 Anmerkung Person 9

E-Mail siehe Anhang 2

5.3.1 Variante mit geringeren baulichen Massnahmen

- Tempo 30 ohne/mit minimalen notwendigen baulichen Massnahmen
- Kreisel Hubelmatt
- „Eingangstor“ auf Höhe Gemeindehaus

5.4 Anmerkung Person 10

Siehe Anhang 3

Für den Bericht: PeCh

Kost + Partner AG



Christian Perucca
Projektleiter Verkehr



Erich Odermatt
Bereichsleiter Verkehr

Anhang 1

Von: Lukas Meier <lukasmeier@birrer-bau.ch>
Gesendet: Donnerstag, 23. März 2017 10:51
An: Inauen Markus
Betreff: Strassenprojekt Luzernerstrasse

Hallo Markus

Habe gestern die Bewertung vorgenommen und habe festgestellt, dass die Bushaltestelle beim Spar immer dort geplant ist. Ich würde noch gerne den Vorschlag diskutieren visasvis Hirschen beim Gemeindeland.

Denn dort wären die beiden Bushaltestellen nebeneinander und wenn jemand auf den Zug muss ideal. Der nächsten zwei wären dann beim Dorfplatz bei der Kirche.

Gibt es einen Grund, denn ich nicht kenne, wieso dies in keinem Vorschlag enthalten ist?

Besten Dank für die Rückmeldung im Voraus.

Freundliche Grüsse

Lukas Meier
eidg. dipl. Baumeister

Birrer Bauunternehmung AG
Büelstrasse 6
6213 Knutwil

041 922 16 10 Tel
041 922 16 13 Direkt
041 922 16 15 Fax
079 415 42 40 Natel

besuchen Sie unsere Homepage
www.birrer-bau.ch



Anhang 2

Von: Markus Baumgartner <m.baumgartner@sunrise.ch>
Gesendet: Dienstag, 28. März 2017 18:55
An: Lukas Meier
Cc: Inauen Markus; Heller Sacha
Betreff: Masterplanung Luzernstrasse, Oberkirch / Antrag Zusatzvariante

Geschätzter Präsident
Lieber Lukas

Ich habe heute versucht, die Variantenvergleiche betreffend Masterplan Luzernstrasse zu bewerten. Dabei ist mir aufgefallen, dass praktisch alle Varianten relativ viele bauliche Massnahmen vorsehen. Dies dürfte auch mit entsprechenden Kosten verbunden sein.

Ich möchte daher beantragen, dass auch eine Variante "Generell Tempo 30 ohne /mit minimal notwendigen baulichen Massnahmen" in die Planung miteinbezogen wird. Ein solche Variante dürfte kostengünstiger realisierbar sein, als die aktuell zur Auswahl stehenden Varianten. Ein Kombination mit einem Kreisell Hubelmatt und einem "Eingangstor" auf Höhe Gemeindehaus wäre weiter möglich und aus meiner Sicht auch sinnvoll. Diese beiden Varianten würden in der Bewertung von mir auch Punkte erhalten. Alle übrigen Massnahmen würde ich aus Kostengründen mit 0 Punkten bewerten.

mfG Markus Baumgartner

Anhang 3

ecoptima

RAUM - VERKEHR - UMWELT - RECHT

Gemeinde Oberkirch: Masterplan Luzernstrasse

Stellungnahme

1. Allgemeines

Die Wahl der Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Luzernstrasse ist grundsätzlich über die örtliche Bedeutung der Luzernstrasse zu klären – welche Funktion soll die Luzernstrasse in Oberkirch übernehmen. Ortplanerische Überlegungen sind somit miteinzubeziehen wie:

- Wo befindet sich das Ortszentrum?
- Wo befindet sich ein Nebenzentrum?
- Wo sind wichtige strassenquerende Beziehungen (z.B. Schulwege)?

Geplant und gebaut wurde die Luzernstrasse als Ortsverbindungstrasse entlang dem linken Seeufer bis Sursee. Ihre Funktion war den Verkehr durch die verschiedenen Orte möglichst direkt und sicher nach Sursee oder Richtung Luzern zu führen. Sie hatte nur indirekt einen innerörtlichen Charakter, dies entstand erst mit der Zeit als Folge des Siedlungswachstums.

Mit dem Bau der Umfahrungstrasse ist die Hauptfunktion der Luzernstrasse entfallen, indem der ortsquere Verkehr seit den 70-er Jahren über die Umfahrung nach Sursee bzw. Richtung Luzern geführt wird. Der Charakter der Strasse hätte sich somit von einer Ortsverbindungstrasse zur innerörtlichen Sammelstrasse ändern können, welche den Verkehr aus den Quartierstrassen abnimmt. In einer zukünftigen Umgestaltung ist diesem Aspekt noch vermehrt Beachtung zu schenken:

- Ortseingänge klar markieren:
 - Kreisel Feldhöfli
 - Optische Fahrbahnverengung auf Höhe Gemeindeverwaltung
- Ortszentrum bei Kirche/Schulzentrum sowie das Nebenzentrum beim Feldhöfli mit einer platzartigen Gestaltung ähnlich erkennbar machen
- Ortsdurchfahrt: Der Strassenraum ausserhalb der beiden Ortszentren soll unterschiedlich gestalten werden.

2. Ortseingänge

Die beiden Ortseingänge sind so auszugestalten, dass für den Autolenker erkennbar wird, dass er durch einen Ort mit fahrbahn-querenden Personen, Fahrradverkehr und allenfalls gleichberechtigten, einmündigen Strassen rechnen muss.

Im Feldhöfli soll der Ortseingang mit einem grösseren Kreisel markiert werden. Der Bereich vor dem Kreisel (Richtung Sursee betrachtet) soll als Platz wahrgenommen werden.

Auf der Höhe der Gemeindeverwaltung ist der Ortseingang mit optischen Verengungen vorzusehen; z.B. Insel mit Kilometerstein, Fussgängerinsel bei der Einmündung der Bahnstrasse

3. Ortszentren

Der Bereich des Ortszentrums umfasst den Raum ab Brücke bis Kirche evtl. Umfeld Poststelle miteinbeziehen und soll platzartig wahrgenommen werden. Der Raum bei der Kirche/Schulzentrum könnte mit einer ein- oder zweiseitigen Baumallee gefasst werden. Auf der Höhe des Schulzentrums / Kirche soll der Strassenraum verbreitert und in der Strassenmitte Parkierungsfelder angeordnet werden. Für die sichere Strassenquerung sind Massnahmen wie In-

sein oder ähnliches vorzusehen.

Die Brücke ist mit einer anderen Beleuchtungsaufhängung zu gestalten, welche sich optisch von der Strassenbeleuchtung entlang der Luzernstrasse abhebt; z.B. zusätzliche Lampe, Aufhängung bildet eine Art Dach.

Evtl. ist auch der Bereich vor der Brücke (Poststelle) als Platz wie das Ortszentrum zu gestalten, da auch Teil davon.

Beim Feldhöfli soll im Sinne eines Nebenzentrums der Strassenraum ebenfalls als Platz wahrgenommen werden. Hier entsteht mit der neuen Überbauung „Centro“ ein kleines Versorgungsnebenzentrum mit Einkauf, Gastronomie etc.. Dies könnte wie folgt erreicht werden:

- Bushaltestelle Richtung Sursee liegt im Strassenraum
- Bushaltestelle Richtung Oberkirch wird mit einer Haltebucht ausgestaltet
- Fussgängerstreifen zwischen Haltebucht und Kreisel
- Platz wird mit Baumreihe entlang Carareal sowie in der Mitte der Strasse oder gegenüber markiert - Wiedererkennung dank einer ähnlichen Gestaltung wie bei der Kirche.

4. Ortsdurchfahrt

Die beiden Abschnitte der Ortsdurchfahrt vor bzw. nach dem Ortszentrum sind in der gestalterischen Ausprägung anders als das Orts- und Nebenzentrum zu behandeln, z.B.:

- Überfahrbarer, aber klar erkennbarer Mittelbereich schaffen
- Beleuchtungskandelaber in der Strassenmitte im Überfahrbereich aufstellen
- Bushaltestellen, grundsätzlich auf der Fahrbahn vorsehen, jeweils vor einmündenden Strassen bzw. vor Kreiseln oder Fussgängerquerungen
- Ausreichende Strassenbreite damit Fahrräder überholt werden können
- Kreisel nur dort vorsehen, wenn das Verkehrsaufkommen es rechtfertigt
- Schulwegsicherung mittels Fussgängerinseln.

Bern, den 3. April 2017



Arthur Stierli
ecoptima ag

Verteiler:

- Markus Inauen, Gemeinde Oberkirch
- Erich Odermatt, Kost + Partner AG