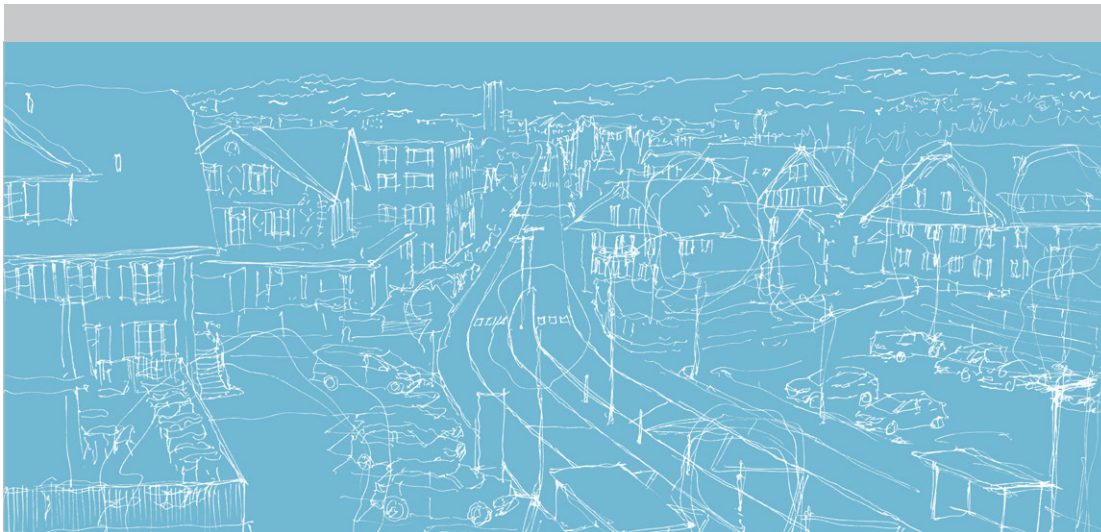


Gemeinde Oberkirch

Verkehrsrichtplan / Masterplan Luzernstrasse



Mitwirkungsbericht

28. Juni 2024

Impressum

Auftraggeber:

Gemeinde Oberkirch
Luzernstrasse 68
6208 Oberkirch

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, dipl. Geograf
Kevin von Wartburg, Raumplaner BSc
Noemi Häussler, Raumplanerin BSc
Patrice Studer, Geograf BSc

*Abbildung Titelseite: Visualisierung Luzern-
strasse; Quelle: CAS Gruppe AG, Kriens*

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Abgrenzung zur Ortsplanung	5
1.3 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	6
1.3.1 Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan	6
1.3.2 Masterplan Luzernstrasse und Studienauftrag Zentrum	7
1.4 Information und Orientierung der Bevölkerung	8
1.5 Mitwirkende und Mitwirkungseingaben	8
1.6 Auswertung der Mitwirkungseingaben	9
2. Mitwirkungsergebnis Verkehrsrichtplan	11
2.1 Stossrichtungen der verkehrlichen Entwicklung	11
2.1.1 Gesamtübersicht Fragestellung 1	11
2.1.2 Rückmeldungen und Stellungnahmen Fragestellung 1	12
2.2 Massnahmen zur Zielerreichung	17
2.2.1 Gesamtübersicht Fragestellung 2	17
2.2.2 Rückmeldungen und Stellungnahme Fragestellung 2	18
2.3 Fazit und weiteres Vorgehen	23
3. Mitwirkungsergebnis Masterplan Luzernstrasse	25
3.1 Einführung Tempo-30-Zone im Abschnitt «Zentrum»	25
3.1.1 Gesamtübersicht Fragestellung 3	25
3.1.2 Rückmeldungen und Stellungnahme Fragestellung 3	26
3.2 Umgestaltung Knoten	29
3.2.1 Gesamtübersicht Fragestellung 4	29
3.2.2 Rückmeldungen und Stellungnahme Fragestellung 4	30
3.3 Neugestaltung Zentrum Oberkirch	33
3.3.1 Gesamtübersicht Fragestellung 5	33
3.3.2 Rückmeldungen und Stellungnahme Fragestellung 5	34
3.4 Fazit und weiteres Vorgehen	37
4. Mitwirkungsergebnis Weitere Anliegen	39
4.1 Quartiere Haselwart / Haselwartmatte	39
4.2 Quartiere Münigen / Feldhöfli	40
4.3 Quartiere entlang der Bahnstrasse	41
4.4 Quartier Länggass	42
4.5 Weitere Rückmeldungen zu einzelnen Quartieren	43
4.6 Weitere Anliegen / Diverses	44

Einleitung

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Ortsplanungs-
 revision

Die Gemeinde Oberkirch befindet sich aktuell in einer Gesamtrevision der Ortsplanung. Wesentlicher Bestandteil einer solchen stellen die strategischen Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung dar. Zu diesem Zweck hat der Gemeinderat ein Mobilitätskonzept erarbeitet, welches sich auf das verabschiedete Räumliche Entwicklungskonzept (REK) stützt. Das Mobilitätskonzept legt den verkehrlichen Ist-Zustand in Form einer Analyse dar und formuliert Ziele sowie Stossrichtungen. Die Umsetzung dieser Ziele erfolgt über den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan. Dazu enthält dieser Massnahmen zu unterschiedlichen Themenbereichen und stellt somit das übergeordnete Planungsinstrument zur Koordination der verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde dar.

Masterplan
 Luzernstrasse

Unabhängig von der Ortsplanungsrevision bzw. dem Verkehrsrichtplan wird der Masterplan Luzernstrasse erarbeitet. Dieser berücksichtigt auch die Ergebnisse des durchgeführten Studienauftrags zur Neugestaltung des Zentrums (Siegerprojekt «Baumnuss»). Der Masterplan stellt das Ergebnis einer technischen Machbarkeitsstudie dar und befasst sich mit den diversen Pendenzen betreffend die Luzernstrasse (vgl. Ziff. 1.3.2).

1.2 Abgrenzung zur Ortsplanung

Obschon der Verkehrsrichtplan als Bestandteil der OP-Revision gewisse Berührungspunkte mit dem Masterplan Luzernstrasse aufweist – systematisch gliedert sich der Masterplan als Grundlage für die Umsetzung der Massnahme A.2 in den Verkehrsrichtplan ein – handelt es sich um unterschiedliche Projekte und Verfahren. Dieser Aspekt muss bei der weiteren Bearbeitung der Planungsunterlagen berücksichtigt werden. Um die künftige Entwicklung der Gemeinde hinsichtlich «Verkehr und Mobilität» in den Fokus zu stellen und die Bevölkerung zu spezifischen Fragestellungen gezielt einzubeziehen, wurden die unabhängig voneinander entwickelten Planungsunterlagen dennoch zusammen zur Mitwirkung gebracht.

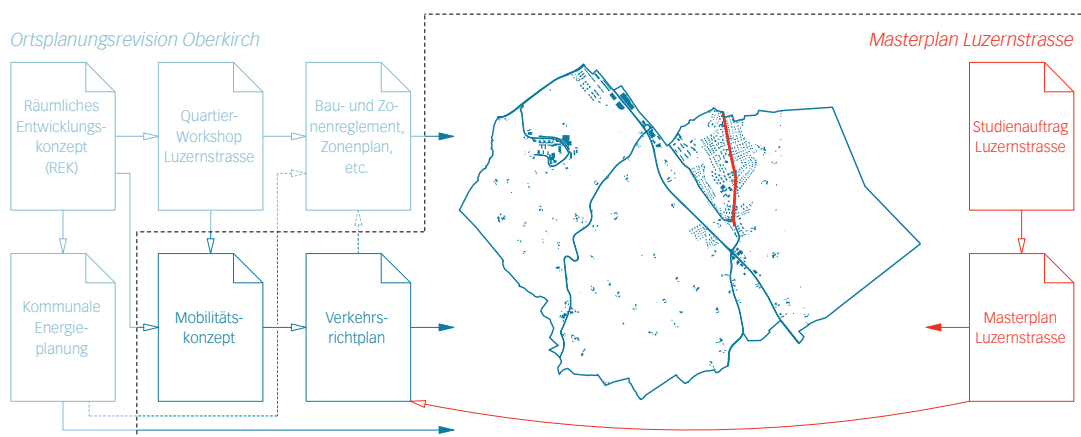


Abb. 1 Schematische Darstellung über die Bestandteile der vorliegenden Mitwirkungsaufgabe

1.3 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

Die Unterlagen betreffend die künftige verkehrliche Entwicklung der Gemeinde Oberkirch lagen vom 30. Mai bis am 30. Juni 2023 in der Gemeindeverwaltung sowie auf der Webseite der Gemeinde zur öffentlichen Mitwirkung auf. Gegenstand der Mitwirkung waren folgende Dokumente:

Verkehrsrichtplan mit zugehöriger Beilage:

- Mobilitätskonzept

Masterplan Luzernstrasse mit zugehörigen Beilagen:

- Planungsbericht «Masterplan Luzernstrasse»
- Jurybericht Studienauftrag «Luzernstrasse – Abschnitt Zentrum»

1.3.1 Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan

Das Mobilitätskonzept sowie der darauf aufbauende Verkehrsrichtplan sind integraler Bestandteil der Ortsplanungsrevision und setzen sich mit der strategischen verkehrlichen Entwicklung in der Gemeinde Oberkirch auseinander.

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept ist eine Weiterentwicklung des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) im Bereich Verkehr und stützt sich dabei auf die übergeordneten Planungsgrundlagen von Bund, Kanton und Region. Darin legt die Gemeinde Oberkirch ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigt auf, wie diese auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt wird. Es werden folgende vier Hauptstossrichtungen definiert:

1. Verkehr vermeiden und verlagern:

Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs durch die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger (z.B. öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr).

2. Verkehr lenken:

Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz (z.B. auf die Umfahrungsstrasse).

3. Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (z.B. Schülerinnen und Schüler, ältere Personen).

4. Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten:

Siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume (Aufenthaltsqualität, gestalterische Massnahmen).

Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan enthält gestützt auf das Mobilitätskonzept Strategien zu Strassennetz/motorisierten Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Parkierung sowie Mobilitätsmanagement. Die Umsetzung der Strategien erfolgt über die behördenverbindlichen Massnahmenblätter, welche jeweils einen Kurzbeschreibung, Ziele, Vorgehen, Kosten und Zeithorizont der Umsetzung etc. enthalten. Ergänzend werden die Massnahmen in den themenspezifischen Konzeptkarten verortet. Der Verkehrsrichtplan wird durch den Gemeinderat verabschiedet und durch den Regierungsrat genehmigt.

1.3.2 Masterplan Luzernstrasse und Studienauftrag Zentrum

Der Masterplan Luzernstrasse sowie die darin berücksichtigten Ergebnisse des Studienauftrags «Luzernstrasse – Abschnitt Zentrum» (Siegerprojekt «Baumnuss») sind nicht Bestandteil der Ortsplanungsrevision. Mit der Erarbeitung des Masterplans, welcher sich mit verschiedenen Pendenzen entlang der Luzernstrasse auseinandersetzt, wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt begonnen. Rein systematisch betrachtet, gliedert sich der Masterplan als massgebende Grundlage in die Massnahme A.2 «Neugestaltung Luzernstrasse» des Verkehrsrichtplans ein.

Masterplan
Luzernstrasse

Der Masterplan Luzernstrasse stellt das Ergebnis einer technischen Machbarkeitsstudie dar. Das dargestellte Resultat ist allerdings noch kein konkretes Bauprojekt. Ein solches gilt es unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem Masterplan noch zu erarbeiten. Der Masterplan Luzernstrasse setzt sich mit folgenden Themen auseinander:

1. Sanierung Belag und Werkleitungen:

Der Zustand der Luzernstrasse verschlechtert sich zunehmend. Der Strassenbelag und die Werke müssen dringend saniert bzw. erneuert werden.

2. Sicherheitsdefizite:

Es bestehen Sicherheitsdefizite, insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende. Dies ist auf eine ungenügende Beleuchtung und auf die geradlinige Strassenführung in Kombination mit einer monotonen Strassenraumgestaltung zurückzuführen.

3. Verkehrszunahme und Lärmbelastung:

In den letzten Jahren ist auf der Luzernstrasse eine deutliche Zunahme des Verkehrs und damit einhergehend der Lärmbelastung festzustellen.

4. Aufwertung Strassenraum:

Die Luzernstrasse ist das verbindende Element von Oberkirch. Mit der Sanierung der Strasse soll daher auch das Erscheinungsbild der Strasse aufgewertet werden.

Studienauftrag
Abschnitt Zentrum

Für die Gestaltung des Abschnitts «Zentrum» wurde ein Studienauftrag mit vier Planerteams durchgeführt. Dabei wurden die folgenden Ziele verfolgt:

- Stärkung und Aufwertung des Zentrums
- Schaffung attraktiver Begegnungsplätze
- Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden
- Ermöglichung einer sicheren Querung der Luzernstrasse
- Reduktion der Verkehrsbelastung
- Erhalt der erforderlichen Parkplätze

Aus dem Studienauftrag ging das Siegerprojekt «Baumnuss» hervor. Das Konzept sieht vor, die beiden durch die Luzernstrasse getrennten Strassenseiten im Zentrum von Oberkirch als eine Einheit neu zu fassen und sieht dazu verschiedene Massnahmen vor. Die Resultate des Siegerprojekts «BAUMNUSS» sind in den Masterplan Luzernstrasse eingeflossen.

1.4 Information und Orientierung der Bevölkerung

InfoBrogg, Flyer
und Fragebogen

Vorab der eigentlichen Mitwirkungsaufgabe wurde in der InfoBrogg über die bevorstehende Mitwirkungsaufgabe informiert. Parallel dazu wurde jedem Haushalt ein Flyer zugestellt, welchem die wichtigsten Informationen zu den Inhalten der Mitwirkung entnommen werden konnten. Mit dem Flyer wurde den Einwohnerinnen und Einwohnern von Oberkirch auch ein Fragebogen zugestellt (unterteilt in Teil «Verkehrsrichtplan» und Teil «Masterplan Luzernstrasse»), mit welchem die Absichten und Interessen der Bevölkerung ermittelt werden sollten.

Informations-
veranstaltung

Im Weiteren wurde am 31. Mai 2023 eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, an welcher die folgenden drei Themenschwerpunkte von den jeweiligen Projektverfassern vorgestellt wurden:

Teil «Verkehrsrichtplan»

- Metron AG, Brugg (Verfasser Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan)

Teil «Masterplan Luzernstrasse»

- Kost + Partner AG, Sursee (Verfasser Masterplan Luzernstrasse)
- CAS Gruppe AG, Kriens (Verfasser Siegerprojekt «Baumnuss»)

Daneben standen auch Vertreter der Gemeinde sowie der Planungs- und Baukommission für allfällige Fragen zur Verfügung.

1.5 Mitwirkende und Mitwirkungseingaben

Innerhalb der Frist zur Mitwirkungsaufgabe «Verkehrsrichtplan / Masterplan Luzernstrasse» gingen insgesamt 173 Eingaben bei der Gemeindeverwaltung Oberkirch ein. Die meisten Rückmeldungen erfolgten über den ausgefüllten Fragebogen. Teilweise wurden aber auch sehr detaillierte Stellungnahmen unterbreitet. Die Mitwirkenden lassen sich in die folgenden Kategorien unterteilen:

- 124 Rückmeldungen stammen von Privatpersonen
- 45 Rückmeldungen gingen anonym ein
- 4 Rückmeldungen stammen von Organisationen und Verbänden

Bei den 4 Organisationen/Verbänden handelt es sich um die folgenden:

- IG Lärmsanierung Oberkirch
- Pro Velo Sursee
- Nachhaltiges Oberkirch (NaOb)
- Pflegezentrum Feld

1.6 Auswertung der Mitwirkungseingaben

Sämtliche Mitwirkungseingaben zur Mitwirkung «Verkehrsrichtplan / Masterplan Luzernstrasse» sind in den nachfolgenden Kapiteln zusammengefasst. Dabei werden auch diejenigen Eingaben zum Masterplan Luzernstrasse berücksichtigt, welche im Rahmen der 1. Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision eingegangen sind.

Gliederung

Der Mitwirkungsbericht ist analog der Fragestellung im Flyer aufgebaut und in die folgenden Teilbereiche gegliedert:

– Teil «Verkehrsrichtplan»

(Kapitel 2)

– Teil «Masterplan Luzernstrasse»

(Kapitel 3)

– Teil «weitere Anliegen»

(Kapitel 4)

Das **Kapitel 2** umfasst die Rückmeldungen zu den Fragestellungen 1 und 2 gemäss Flyer betreffend das Mobilitätskonzept sowie den Verkehrsrichtplan.

Im **Kapitel 3** sind sämtliche Rückmeldungen zu den Fragestellungen 3, 4 und 5 gemäss Flyer betreffend den Masterplan Luzernstrasse sowie den Studienauftrag «Luzernstrasse – Abschnitt Zentrum» (Siegerprojekt «Baumnuss») dargestellt.

Das **Kapitel 4** umfasst sonstige Anmerkungen, Hinweise und Bemerkungen gemäss Fragestellung 6 im Flyer. Ebenfalls im Kapitel enthalten sind quartierspezifische Eingaben oder Anliegen, die weder dem Verkehrsrichtplan noch dem Masterplan eindeutig zugeordnet werden können.

Stellungnahme

Die Stellungnahme des Gemeinderates ist jeweils am Schluss des jeweiligen Themenbereichs (Fragestellung 1–6) festgehalten. Dabei wird nicht auf jede einzelne Mitwirkungseingabe, sondern je Thematik in Form eines Fazits Stellung genommen.

Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Bericht stellt eine Bestandesaufnahme der Interessen und Absichten der Oberkircher Bevölkerung dar, welche für die kommenden Planungsschritte als massgebende Grundlage berücksichtigt wird.

Verkehrsrichtplan

2. Mitwirkungsergebnis | Verkehrsrichtplan

2.1 Stossrichtungen der verkehrlichen Entwicklung

2.1.1 Gesamtübersicht | Fragestellung 1

Fragestellung

Mit dem Mobilitätskonzept definiert die Gemeinde Oberkirch ihre Ziele und Stossrichtungen betreffend einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Verkehrsentwicklung. Bitte priorisieren Sie die vier Stossrichtungen (1 [höchste Priorität] bis 4 [niedrigste Priorität]):

- Verkehr vermeiden und verlagern
- Verkehr lenken
- Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen
- Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten

Ergebnis

Aus Sicht der Mitwirkenden sind die Stossrichtungen «Verkehr vermeiden und verlagern» sowie «Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen» von hoher Priorität. Eher weniger im Fokus stehen die Stossrichtungen «Verkehr lenken» sowie «öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten».

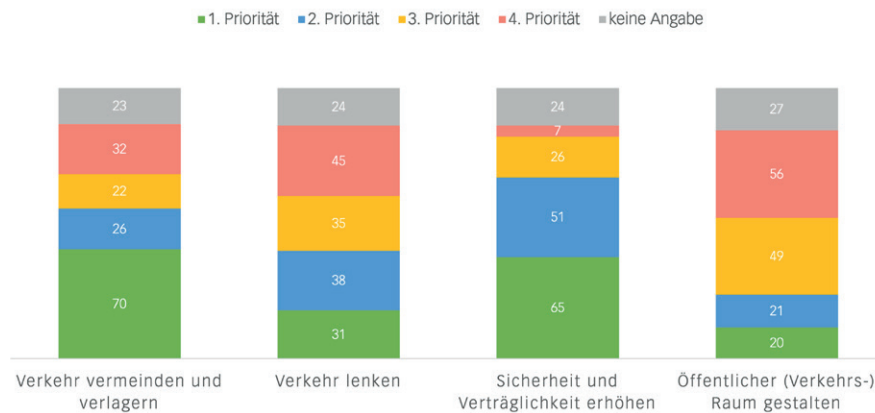


Abb. 2 Ergebnis der Rückmeldung zur Fragestellung 1 gemäss Fragebogen

2.1.2 Rückmeldungen und Stellungnahmen | Fragestellung 1

Verkehr vermeiden und verlagern

Rückmeldungen der Mitwirkenden	<ul style="list-style-type: none">– Die Vermeidung bzw. Verlagerung des Verkehrs stellt eine effektive Lärmschutzmassnahme dar.– Die Verlagerung des Verkehrs ist von zentraler Bedeutung, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.– Der Klimaschutz hat hohe Priorität. Demnach ist der MIV als massgebender Faktor des Klimawandels zu reduzieren.– Die Sicherheit des Menschen im Strassenverkehr ist zu gewährleisten. Dies kann über eine Reduktion des MIV erreicht werden.– Es soll ein Angebot geschaffen werden, welches dazu führt, dass die Bevölkerung Strecken öfter zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zurücklegt.– Eine Verkehrsverlagerung hat durch eine sinnvolle Siedlungsgestaltung zu erfolgen, wobei Arbeits-, Wohn-, Einkaufs- und Freizeitangebote so zu planen sind, dass möglichst kurze Verkehrswege entstehen.– Wichtige Zielorte müssen mit dem Velo, zu Fuss und mit dem ÖV ausreichend erschlossen sein.– Elterntaxis sind zu vermeiden. Wenn immer möglich sollen Schüler:innen zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zur Schule gehen.– Eine effektive Vermeidung des Verkehrs lässt sich nur durch einen Stopp des Bevölkerungswachstums erzielen.
--------------------------------	--

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Mit der Stossrichtung «Verkehr vermeiden und verlagern» soll insbesondere die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessert werden. Der Gemeinderat verfolgt dabei nicht das Ziel, Autofahrten zu verbieten oder unnötig zu erschweren. Vielmehr soll ein durchgängiges Angebot an attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen geschaffen und erhalten sowie ein attraktives ÖV-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Letztendlich obliegt die Wahl des Verkehrsmittels jedoch bei jeder einzelnen Person.</p> <p>Das bereits gute Verkehrsangebot in Oberkirch gilt es zu optimieren, sodass Verkehrsmittel wie beispielsweise das Velo oder der Bus als Alternativen zum Auto vermehrt gewählt werden. Dabei spielen die von der Bevölkerung angesprochenen Aspekte wie die Schaffung kurzer und direkter Wege oder eine angemessene ÖV-Erschliessung wichtiger Zielorte eine zentrale Rolle. Weiter teilt der Gemeinderat die Ansicht, dass Schulwege grundsätzlich selbständig bewältigt werden sollen (zu Fuss, Velo, Bus). Die Situation mit den Elterntaxis ist bekannt und wird beobachtet. Ferner ist zu berücksichtigen, dass sich solche nicht gänzlich vermeiden lassen, was unter anderem auf schulische Zusatzangebote und Freizeitaktivitäten in der Region (mit teilweise eng getakteten Terminen) zurückzuführen ist.</p> <p>Das Bevölkerungswachstum sowie eine damit einhergehende Verkehrszunahme gilt es im Auge zu behalten. Der Verkehrsrichtplan sowie das Mobilitätskonzept stellen wichtige Grundlagen dar, um frühzeitig siedlungsverträgliche Massnahmen zu treffen.</p> <p>Der Gemeinderat teilt die Rückmeldungen aus der Bevölkerung und ist erfreut, dass sich diese mit den Zielen des Mobilitätskonzepts decken.</p>
---------------------------------	---

Verkehrsrichtplan

Verkehr lenken

Rückmeldungen
der Mitwirkenden

- Erst wenn eine Verkehrsverlagerung auf den Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr nicht zweckmässig erfolgen kann, ist eine Lenkung des MIV auf die Umfahungsstrasse erforderlich.
- Der Schwer- und Durchgangsverkehr soll gezielt auf die Umfahungsstrasse gelenkt werden.
- Die Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr soll mit Ausnahme der Anlieferung verboten werden.
- Eine durchgängige Tempo-30-Zone wäre eine effiziente und kostengünstige Massnahme, um den Verkehr auf die Umfahungsstrasse zu verlagern.
- Der Verkehr muss flüssig und schnell auf das übergeordnete Strassennetz geführt werden können. Dazu muss das Verkehrsnetz entsprechend ausgebaut sein (insbesondere auch in den Nachbargemeinden).
- Eine Verkehrslenkung auf die Umfahungsstrasse geht zulasten der Quartiere «Burg» und «Haselwarte / Haselwartmatte». Es sind entsprechende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Verträglichkeit vorzusehen.
- Ab Oberkirch sind zusätzliche Ausfahrten auf das übergeordnete Strassennetz zu schaffen, um den Verkehr effizient abführen zu können.
- Die Attraktivität der Umfahungsstrasse hängt vom Verkehrsfluss in Sursee ab. Eine Stärkung des ÖV zusammen mit einer Entschleunigung der Luzernstrasse ist zu priorisieren.
- Die Lenkung des Verkehrs hat überkommunal zu erfolgen.
- Die Umfahungsstrasse sowie der Kotten-Kreisel sind heute schon überlastet.

Stellungnahme des
Gemeinderates

Die Stossrichtung «Verkehr lenken» zielt darauf ab, den Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und Schleichverkehr in den Quartieren zu vermeiden. Die Problematik des Durchgangsverkehrs sowie der damit einhergehenden Lärmbelastung soll und kann mit dieser Stossrichtung angegangen werden. Aus der Umfrage geht hervor, dass die Bevölkerung die Bedeutung der Umfahungsstrasse anerkennt, eine Verkehrsverlagerung sich jedoch nachteilig auf die Quartiere Burg, Haselwart und Haselwartmatte auswirken kann.

Ein Durchfahrtsverbot über die Luzernstrasse ist nicht durchsetzbar und würde dem Zweck der Strasse, als wichtige Hauptader von Oberkirch, widersprechen. Der Schwerverkehr kann sowohl Durchgangsverkehr als auch Ziel- oder Quellverkehr darstellen. Sofern Oberkirch keinen Ziel- oder Quellort für den Schwerverkehr darstellt, soll dieser grundsätzlich auf die Umfahungsstrasse gelenkt werden. Eine Verkehrslenkung soll nicht mit Verboten sondern über geeignete verkehrsplanerische Massnahmen sowie einer angemessenen Strassenraumgestaltung erreicht werden. Von der Luzernstrasse abgewandte Quartiere sollen nicht durch eine potenzielle Zunahme des Schleichverkehrs beeinträchtigt werden. Sofern erforderlich können quartierspezifische Massnahmen mit den Betroffenen geprüft werden. Ein Ausbau des bestehenden Strassennetzes erachtet der Gemeinderat demgegenüber als nicht zielführend. Dies wäre mit grossem Kostenaufwand (Planung, Landkauf, Bau, Landkauf) verbunden und würde den Verkehr nicht reduzieren, sondern böte lediglich mehr Verteilungsfläche.

Ferner kann der Verkehr, wie auch von der Bevölkerung aufgezeigt, nicht für Oberkirch isoliert betrachtet werden. Stattdessen gilt es diesen im regionalen Gesamtkontext anzuschauen. Dabei spielen übergeordnete Vorhaben wie die «Optimierung des Gesamtverkehrssystem in der Region Sursee» eine zentrale Rolle. Die Gemeinde Oberkirch hat bei solchen Planungen jedoch nur begrenzt Einflussmöglichkeit.

Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Rückmeldungen
der Mitwirkenden

- Auf der Luzernstrasse wird generell zu schnell gefahren.
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verträglichkeit erfolgt in erste Linie über eine Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs sowie eine zweckmässige Verkehrslenkung aufs übergeordnete Strassennetz.
- Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen keine künstlichen Hindernisse und Schikanen im Strassenraum erstellt werden.
- Die Verkehrssicherheit der Schüler:innen und älteren sowie gehbehinderten Personen ist zu gewährleisten.
- Die Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrer) muss generell besser berücksichtigt werden.
- Es soll ein sicherer Zugang für Fussgänger und Velofahrer im Bereich Haselwarte realisiert werden.
- Die Feldhöfli- und die Münigenstrasse müssen bei der Planung besser berücksichtigt werden.
- Es sollen sichere Querungsmöglichkeiten über die Luzernstrasse geschaffen werden.
- Die heutige Verkehrssicherheit der Velofahrenden ist nicht gewährleistet. Die bestehenden Velostreifen auf der Luzernstrasse sind unzureichend und nicht konsequent markiert.
- Die vorgesehenen Kreisel reduzieren die Verkehrssicherheit der Velofahrenden.
- Tempo-30-Zonen können eine trügerische Sicherheit vermitteln.
- Lärmarme Strassenbeläge erhöhen die Verträglichkeit bzw. reduzieren die Lärmbelastung.

Stellungnahme des
Gemeinderates

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist sowohl dem Gemeinderat als auch der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Die Verkehrssicherheit weist Verbesserungspotenzial auf und soll mit hoher Priorität behandelt werden. Das Fusswegnetz sowie Fussgängerquerungen sind im Gesamtkontext bzw. über sämtliche Quartiere zu betrachten und sollen übersichtlich sowie für sämtliche Bevölkerungsgruppen gut begehbar ausgestaltet werden. Bauliche Massnahmen gilt es gut zu prüfen und sollen nur zur Anwendung kommen, wenn diese zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Dabei werden alle Verkehrsteilnehmenden, Altersgruppen und Organisationen (Verkehrsbetrieb, Blaulichtorganisation etc.) berücksichtigt. Der Strassenraum soll so gestaltet werden, dass dieser dem angestrebten Tempo-Regime sowie den angrenzenden Nutzungen und Bedürfnissen entspricht.

Weiter gilt es dem Veloverkehr erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, was aufgrund der begrenzten räumlichen Verhältnisse einige Herausforderungen mit sich bringt. Auf die Beanspruchung von privaten Grundstücken soll, wo möglich, verzichtet werden. Demnach ist eine strikte Trennung des Auto- und Veloverkehrs aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht realisierbar. Es muss eine Kompromisslösung im Bereich des vorhandenen Raums gefunden werden, welche den Bedürfnissen und Sicherheitsaspekten aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

Ferner muss berücksichtigt werden, dass Massnahmen wie beispielsweise die Erstellung neuer Querungsstellen entlang der Umfahrungsstrasse in den Kompetenzbereich des Kantons fallen. Die Gemeinde Oberkirch hat nur begrenzte Einflussmöglichkeiten zur Realisierung potenzieller Verbesserungsmassnahmen auf Kantonsstrassen. Die weiteren Mitwirkungseingaben werden zur Kenntnis genommen und, sofern sie in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde fallen bzw. umsetzbar sind, für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt.

Verkehrsrichtplan

Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten

Rückmeldungen der Mitwirkenden	<ul style="list-style-type: none">– Der öffentliche Raum im Dorfzentrum weist wenig Qualitäten auf.– Der öffentliche Raum soll zweckmässig und unter Berücksichtigung eines guten Kosten/Nutzen-Verhältnisses geplant werden.– Eine funktionierende und sichere Verkehrsführung wird mit höherer Priorität eingestuft als eine Umgestaltung des Strassenraums.– Der öffentliche Raum ist für das Mikroklima von Oberkirch zentral. Daher ist dieser auch unter diesem Aspekt zu planen.– Es sollen mehr begrünte Flächen anstelle von versiegelten Flächen angelegt werden.– Eine gute Strassenraumgestaltung führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Demgegenüber führt auch eine Reduktion des Durchgangsverkehrs zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität.– Eine sichere Verkehrsführung hat im Zusammenspiel mit einer angemessenen Gestaltung der öffentlichen Räume zu erfolgen.
--------------------------------	---

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Aus der Bevölkerungsbefragung geht hervor, dass der Stossrichtung «Öffentlicher (Verkehrs-)Raum gestalten» eine eher geringe Priorität zugeschrieben wird. Der Gemeinderat ist allerdings der Ansicht, dass die übrigen Stossrichtungen bzw. Ziele nur erreicht werden können, wenn auch dem Aspekt einer angemessenen Strassenraumgestaltung Rechnung getragen wird. Dem Anliegen aus der Bevölkerung, eine angemessene Begrünung zugunsten der Aufenthaltsqualität sowie des Mikroklimas zu berücksichtigen, wird zugestimmt. Ebenfalls soll eine Umgestaltung des Strassenraums unter Berücksichtigung eines guten Kosten-Nutzungen-Verhältnisses erfolgen. Die Strasse muss ihre Funktion erfüllen können. Die Aspekte der Verkehrssicherheit sind Priorität zu behandeln.</p> <p>Auch die weiteren Anliegen aus der Bevölkerung teilt der Gemeinderat, nimmt diese zur Kenntnis und prüft deren Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Planungsschritte.</p>
---------------------------------	---

Weitere Rückmeldungen zu den Stossrichtungen

Rückmeldungen der Mitwirkenden	<ul style="list-style-type: none">– Grundsätzlich sind alle Stossrichtungen wichtig. Eine Priorisierung ist schwierig und möglichst zu vermeiden.– Es sollen alle Ziele und Stossrichtungen des Mobilitätskonzepts gleichermassen behandelt und umgesetzt werden.– Die Lärmschutzbedürfnisse der Anwohnenden an der Luzernstrasse sind zu berücksichtigen.– Eine Berücksichtigung sämtlicher Stossrichtungen führt zu einer effektiven Reduktion der Lärmbelastung.– Die Durchfahrt der Nebenstrassen muss gewährleistet sein.– Die Verkehrsführung ist regional zu betrachten. Dazu soll ein regionales Verkehrskonzept erstellt werden.– Im Mobilitätskonzept scheinen die Ziele und Massnahmen passend formuliert. Im Masterplan sind diese zu wenig ersichtlich.– Die Planungsgrundlagen stammen vorwiegend aus der Vergangenheit und bewerten den Ist-Zustand. Es sind auch neue Trends und künftige Verkehrskonzepte zu berücksichtigen.– Das Mobilitätskonzept muss auch künftige Herausforderungen berücksichtigen.
--------------------------------	---

Verkehrsrichtplan

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Beim Mobilitätskonzept handelt es sich um ein strategisches Dokument, welches den verkehrlichen Ist-Zustand darstellt, Ziele formuliert und Stossrichtungen der künftigen Entwicklung festhält. Dabei werden sämtliche (aktuell) zur Verfügung stehenden Grundlagen und Vorgaben berücksichtigt. Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass sich die Verkehrstrends in Zukunft ändern können und laufend neue Erkenntnisse, bspw. betreffend eine effiziente Verkehrsführung, dazukommen. Diese gilt es im Auge zu behalten.</p> <p>Die von Seite der Bevölkerung eingebrachten Inputs stimmen mit der Strategie des Gemeinderates grundsätzlich überein. Um den diversen verkehrlichen sowie damit zusammenhängenden Herausforderungen (Verkehrszunahme, Verkehrssicherheit, Lärmschutzthematik etc.) gerecht zu werden, müssen alle vier Stossrichtungen angemessen berücksichtigt werden. Diese stehen in Wechselwirkung zueinander, wonach eine Priorisierung oder der Ausschluss der einen oder anderen Stossrichtung nicht zielführend wäre.</p>
---------------------------------	---

2.2 Massnahmen zur Zielerreichung

2.2.1 Gesamtübersicht | Fragestellung 2

Fragestellung

Um die gesteckten Ziele betreffend die künftige verkehrliche Entwicklung erreichen zu können, enthält der Verkehrsrichtplan konkrete Massnahmen zu unterschiedlichen Themenbereichen. Bitte priorisieren Sie die 14 Massnahmen, indem Sie jeweils wie folgt ankreuzen:

1 = sehr wichtig / 2 = weniger wichtig / 3 = nicht relevant.

Strassennetz / MIV	1	2	3
A1 Optimierung Entlastungswirkung Umfahrungsstrasse	[]	[]	[]
A2 Neugestaltung Luzernstrasse	[]	[]	[]
A3 Funktionsgemässer Betrieb/Gestaltung Gemeindestrassen	[]	[]	[]
Fuss- und Veloverkehr	1	2	3
B1 Optimierung Fusswegnetz	[]	[]	[]
B2 Optimierung Velowegnetz	[]	[]	[]
B3 Umsetzung Velo-Premiumroute	[]	[]	[]
B4 Schulwegsicherheit	[]	[]	[]
Öffentlicher Verkehr	1	2	3
C1 Erhalt ÖV-Angebot/Erhöhung Attraktivität	[]	[]	[]
C2 Aufwertung ÖV-Haltestellen	[]	[]	[]
C3 Neue Führung Buslinie 62 (Bahnstrasse)	[]	[]	[]
C4 Neue Führung Buslinie 86 (Campus)	[]	[]	[]
Parkierung und Mobilitätsmanagement	1	2	3
D1 Optimierung öffentliche Parkierung	[]	[]	[]
D2 Überarbeitung Vorgaben private Parkierung	[]	[]	[]
D3 Fortführung Mobilitätsmanagement	[]	[]	[]

Ergebnis

Aus Sicht der Mitwirkenden haben insb. die Massnahmen A1 (Optimierung Entlastungswirkung Umfahrungsstrasse), B2 (Optimierung Velowegnetz), B4 (Schulwegsicherheit) und C1 (Erhalt und Erhöhung Attraktivität ÖV-Angebot) hohe Priorität. Als weniger relevant werden die Massnahmen B3 (Umsetzung Velo-Premiumroute), C3 (Neue Führung Buslinie 62), C4 (neue Führung Buslinie 86), D1 (Optimierung öffentliche Parkierung) und D2 (Überarbeitung Vorgaben private Parkierung) eingestuft.

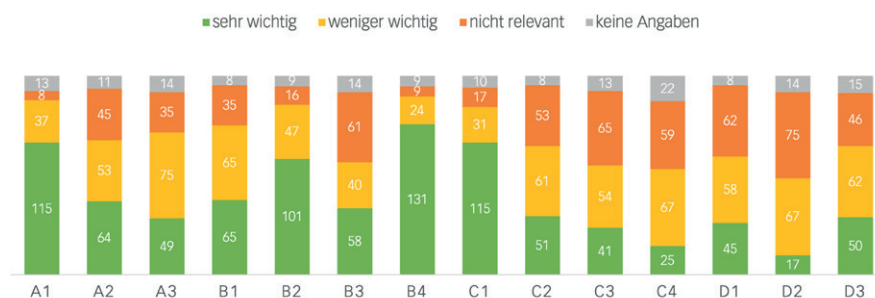


Abb. 3 Ergebnis der Rückmeldung zur Fragestellung 2 gemäss Fragebogen

2.2.2 Rückmeldungen und Stellungnahme | Fragestellung 2

Rückmeldungen betr. Strassennetz / motorisierter Individualverkehr

A1: Optimierung Entlastungswirkung Luzernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> – Die Umfahrungsstrasse wird zu wenig konsequent genutzt. – Eine Optimierung der Entlastungswirkung der Umfahrungsstrasse hat in Absprache mit Sursee zu erfolgen. – Es sind Lösungen aufzuzeigen, wie die Umfahrungsstrasse von Oberkirch her besser erreicht werden kann (z.B. Verbindung Münigen–Umfahrungsstrasse).
A2: Neugestaltung Luzernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Neugestaltung der Luzernstrasse ist nicht erforderlich. Die heutige Situation ist zweckmässig. – Auf der Luzernstrasse soll der Durchfahrtswiderstand nicht mittels Hindernisbauten im Strassenraum, sondern über eine Temporeduktion erfolgen. – Es ist ein flüssiger Verkehrsfluss auf der Luzernstrasse zu gewährleisten. Auf bauliche Einschränkungen oder Verengungen ist zu verzichten. – Auf der gesamten Luzernstrasse soll ein Flüsterbelag eingebaut werden. – Die Umgestaltung der Luzernstrasse darf nicht zu mehr Schleichverkehr in den Quartieren (bspw. Feldhöflistrasse, Münigenstrasse, Bahnstrasse) führen. – Die Neugestaltung der Luzernstrasse darf nicht zu einer Abnahme bestehender Grünflächen und Bäume führen.
A3: Funktionsgemässer Betrieb/ Gestaltung Gemein- destrassen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Strassenführung im Gebiet Münigen ist nicht zielführend. Die Strasse ist schmal und weist zu viele Hindernisse auf. Autos parkieren vielfach auf dem Trottoir. – Ein funktionsgemässer Betrieb der Gemeindestrassen hat unter Berücksichtigung des lokalen Gewerbes zu erfolgen. – Gemeindestrassen müssen in erster Linie funktionieren. Eine Gestaltung steht nicht im Zentrum. – Grundsätzlich sollen die Gemeindestrassen so belassen werden, wie sie sind. – Die Durchfahrt über die Feldhöflistrasse/Münigenstrasse soll den Anwohnenden vorbehalten sein. – Die Einfahrt vom Erlenrain in die Feldhöflistrasse ist gefährlich und muss optimiert werden (bspw. mittels Spiegel).
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> – Auf der Umfahrungsstrasse sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorzusehen (bspw. eine Temporeduktion im Abschnitt Bison–Kotten-Kreisel). – Am Knoten Länggass soll ein Kreisel erstellt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates Sowohl die Bevölkerung als auch der Gemeinderat erachten eine Entlastung der Luzernstrasse als wichtiges Element der verkehrlichen Strategie von Oberkirch. Eine spürbare Verkehrslenkung ist jedoch nur möglich, wenn das Befahren der Umfahrungsstrasse attraktiv ist. Gerade zu Stosszeiten kommt es bspw. am Kotten-Kreisel regelmässig zu Staus. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass diese Problematik nur zusammen mit den Nachbargemeinden bzw. im Rahmen einer regionalen Betrachtung gelöst werden kann. Von Seite des Kantons besteht hierzu das Vorhaben «Optimierung Gesamtverkehrssystem Region Sursee». Ferner handelt es sich bei der Umfahrungsstrasse um eine Kantonsstrasse. Verkehrliche Massnahmen liegen somit im Ermessen des Kantons. Die Gemeinde Oberkirch hat demnach nur begrenzte Einflussmöglichkeiten. Der Gemeinderat vertritt die Interessen der betroffenen Quartiere betreffend Verkehrs- und Schulwegsicherheit, Querungsmöglichkeiten sowie Ein- und Ausfahrt auf bzw. von der Umfahrungsstrasse (Einmündung) gegenüber dem Kanton und bringt diese Anliegen ein.

Verkehrsrichtplan

Weiter bedingt eine Verkehrslenkung und -verlagerung eine angemessene Strassenraumgestaltung der Luzernstrasse. Um die Attraktivität der Umfahrungsstrasse zu erhöhen, muss der Durchfahrtswiderstand durchs Dorf erhöht werden. Mit einer Umgestaltung der Strasse ist nicht gemeint, die Luzernstrasse für den MIV unattraktiv auszugestalten oder deren Befahrbarkeit mittels baulicher Massnahmen zu erschweren. Vielmehr soll die Strasse ihrer Lage entsprechend ausgestaltet werden. Die Luzernstrasse soll und muss ihre Funktion als Hauptader durch Oberkirch weiterhin erfüllen können. Weiter fordert die Bevölkerung eine angemessene Begrünung. Dieses Anliegen wird vom Gemeinderat unterstützt.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass insbesondere unmittelbar an die Luzernstrasse angrenzende Quartiere einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Um dieser Problematik entgegenzutreten, wird neben den bereits erwähnten Massnahmen auch der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen geprüft.

Generell gilt es bei Massnahmen an der Luzernstrasse zu berücksichtigen, dass das zur Verfügung stehende Platzangebot beschränkt und weitestgehend vorgegeben ist. Es muss eine Kompromisslösung gefunden werden, welche den diversen Anliegen und Interessen (Wohnquartiere, lokales Gewerbe, Verkehrsbetriebe, Blaulichtorganisationen etc.) gerecht wird. Auch ist sicherzustellen, dass der Durchgangsverkehr in den von der Luzernstrasse abgewandten Quartieren (Bahnstrasse, Feldhöfli, Münigen) nicht zunimmt. Dazu sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können bei Bedarf quartierbezogene Massnahmen unter Einbezug der Betroffenen geprüft werden.

Rückmeldungen betreffend Fuss- und Veloverkehr

B1: Optimierung Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none">– Die Anliegen von Rollstuhlgängern, älteren oder gehbehinderten Personen müssen auch in Zukunft berücksichtigt werden.– Die Querung der Umfahrungsstrasse im Gebiet Haselwarte ist zu verbessern bzw. sicherer auszugestalten (bspw. mittels Temporeduktion).– Die Querung der Umfahrungsstrasse im Gebiet Länggass ist zu verbessern.– Die Erreichbarkeit der Länggasse muss verbessert werden.– Das Gebiet Calida soll besser an Oberkirch angebunden werden.– Die Fussgängerstreifen entlang der Luzernstrasse sollen bestehen bleiben und gut ersichtlich sein.– Von der Bahnunterführung Oberkirch bis zur Schellenrainbrücke soll ein Fussweg erstellt werden.
B2: Optimierung Velowegnetz	<ul style="list-style-type: none">– Das Velowegnetz ist bereits heute ausreichend bzw. gut ausgestaltet.– Von der Haselwart bis zur Schule soll ein Veloweg erstellt werden.– Velorouten und -wege sollen mit Tafeln und Markierungen besser gekennzeichnet werden.– Die Veloverkehrsinfrastruktur (Velowege / Velostreifen) müssen konsequent markiert und für den MIV ersichtlich sein.– Der Veloverkehr soll vom MIV getrennt geführt werden.– Der Veloverkehr muss sicherer ausgestaltet und im Rahmen der Neugestaltung der Luzernstrasse berücksichtigt werden.– Von der Oberkirch (Bahnunterführung Wyberlist) bis zur Schellenrainbrücke soll ein Veloweg erstellt werden.– Im Masterplan ist der Veloverkehr besser zu berücksichtigen. Es sind Massnahmen vorzusehen, welche die Sicherheit der Velofahrenden gewährleisten.– Die Velostreifen auf der Luzernstrasse sind teilweise kaum mehr erkennbar.– Seit Inbetriebnahme fehlt auf der SBB-Brücke teilweise eine Velomarkierung.

Verkehrsrichtplan

B3: Umsetzung Velo-Premiumroute	<ul style="list-style-type: none">– Entlang der Umfahrungsstrasse soll vom Kotten-Kreisel bis zur Länggasse ein Veloweg realisiert werden.– Die Umsetzung der Velopremiumroute ist nicht von zentraler Bedeutung.
B4: Schulweg- sicherheit	<ul style="list-style-type: none">– Die Schulwegsicherheit ist auch für die Kinder des Haselwartquartiers zu gewährleisten.– Zu Schulbeginn und -ende sowie bei Beerdigungen soll ein gelbes Blinklicht aufgestellt werden.– Die Schulwegsicherheit ist bereits heute gegeben.– Kinder müssen den Umgang mit dem Verkehr lernen und sich im Strassenverkehr richtig verhalten.– Erwachsene Personen und Eltern müssen mit gutem Beispiel vorangehen und der jüngeren Generation aufzeigen, wie man sich im Strassenverkehr verhält.

Stellungnahme des Gemeinderates

Die Bevölkerung von Oberkirch regt zum Fusswegnetz insbesondere die Schliessung von Netzlücken sowie die Erhaltung und Optimierung bestehender Fussgängerquerungen an. Auch die Schulwegsicherheit wird sowohl von der Bevölkerung als auch vom Gemeinderat mit hoher Priorität eingestuft. Mit dem Verkehrsrichtplan wird dazu eine Grundlage geschaffen. Die Schulwege sollen so ausgestaltet werden, dass die Schülerinnen und Schüler den Weg zur Schule selbständig bestreiten können. Dies bedingt sichere Fussgängerquerungen sowie ein direktes Wegnetz. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Quartiere Burg und insbesondere die Quartiere Haselwart/Haselwartmatte durch die Umfahrungsstrasse vom restlichen Dorf abgeschnitten sind. Dies stellt gerade für Schulkinder sowie deren Eltern eine Herausforderung dar. Der Gemeinderat Oberkirch setzt sich für eine Optimierung des Fusswegnetzes ein und sieht bspw. eine Ergänzung des Fusswegnetzes entlang der Bahnlinie vor. Dadurch, dass die Umfahrungsstrasse in den Kompetenzbereich des Kantons fällt, liegen bauliche Massnahmen nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Diese vertritt die Interessen der entsprechenden Quartiere betreffend Verkehrs- und Schulwegsicherheit, Querungsmöglichkeiten sowie Ein- und Ausfahrt auf bzw. von der Umfahrungsstrasse (Einmündung) gegenüber dem Kanton und bringt diese Anliegen ein.

Weiter erkennt der Gemeinderat die Anliegen der Bevölkerung, den Veloverkehr sicherer auszugestalten. Mit dem Verkehrsrichtplan sind grössere Velowegnetzergänzungen mit hoher Priorität geplant. Zum einen die Umsetzung der Velopremiumroute von Sursee nach Oberkirch über die Bahnstrasse, zum Anderen die Ergänzung eines Veloweges zwischen den Quartieren Haselwart/Haselwartmatte entlang der Bahnlinie mit Anschluss an die Velopremiumroute. Auch auf der Luzernstrasse soll der Veloverkehr angemessen berücksichtigt werden, sodass dieser sicher durch Oberkirch verkehren kann. Aufgrund der begrenzten räumlichen Verhältnisse lässt sich der Veloverkehr jedoch nicht strikt vom MIV trennen. Es muss eine für alle Verkehrsteilnehmer angemessene und zufriedenstellende Lösung nach dem Ansatz des Koexistenzprinzips gefunden werden.

Rückmeldungen betreffend öffentlichen Verkehr

C1: Erhalt ÖV-Angebot / Erhöhung Attraktivität	<ul style="list-style-type: none">– Das bestehende ÖV-Angebot wird als gut beurteilt.– Die neuen Busverbindungen führen zu einer Verbesserung des ÖV-Angebots.– Der Bus soll künftig im ¼-Studentakt verkehren.– Es soll eine zusätzliche SBB-Haltestelle im Gebiet Münigen geprüft werden.– Es soll eine zusätzliche Haltestelle im Gebiet Haselwarte geprüft werden (direkte Verbindung Haselwarte–Zentrum/Schule Oberkirch).– Am Knoten Länggasse ist eine Busschleuse vorzusehen.– Es soll die Einführung eines Ortsbusses geprüft werden.– Der ÖV ist in Absprache mit den Nachbargemeinden zu planen.– Für Aussenquartiere ist die Einführung eines Rufbusses zu prüfen.– Zu Stosszeiten und am Wochenende soll ein Ortsbus eingeführt werden.– Um die Attraktivität des ÖV zu steigern, wird ein Echtzeitinformationssystem an den Haltestellen angeregt.
C2: Aufwertung ÖV-Haltestellen	<ul style="list-style-type: none">– Die ÖV-Haltestellen sollen behindertengerecht ausgestaltet und die Einstiegs-möglichkeiten (Bus und Bahn) generell verbessert werden.– Bushaltestellen auf der Fahrbahn sind zu vermeiden.– Blaulichtorganisationen dürfen durch stehende Busse in der Fahrbahn nicht beeinträchtigt werden.– Die Bushaltestelle im Gebiet Feldmatt muss als Busbucht ausgestaltet werden.– Die Bushaltestelle Dorf muss im Verkehrsrichtplan/Mobilitätskonzept ergänzt werden (Einzugsgebiet Matthof/Paradiesli).– Die Bushaltestelle beim Spar soll nicht verschoben werden, da dies zu einer verschlechterten der ÖV-Anbindung führt.– Bei der Käserei ist eine Bushaltestelle zu prüfen.
C3: Neue Führung Buslinie 62 (Bahnstr.)	<ul style="list-style-type: none">– Die Anbindung des Münigenquartiers ist über den Bahnhof Oberkirch sowie die Bushaltestelle «Feldhöfli» bereits ausreichend sichergestellt.– Die Buslinie 62 soll aus folgenden Gründen nicht über die Bahnstrasse geführt, sondern auf der Umfangungsstrasse belassen werden:<ul style="list-style-type: none">· Es besteht bereits ein hohes Verkehrsaufkommen,· Die Lärmbelastung ist aufgrund der Bahnlinie bereits heute hoch,· Die geplante Busführung führt zu höheren Umweltbelastungen für die Quartieranwohnenden· Die Bahnstrasse ist zu schmal,· Die baulichen Massnahmen (bspw. Haltestellen) führen zu hohen Kosten· Es ist mit längeren Reisezeiten für Passagiere der Buslinie 62 zu rechnen.· Es wird zu gefährlichen Situationen u.a. beim Kreuzen kommen.– Die Anbindung des Münigenquartiers soll über die Münigenstrasse erfolgen.
C4: Neue Führung Buslinie 86 (Campus)	<ul style="list-style-type: none">– Das Geburtshaus «Terra Alta» soll weiterhin an den ÖV angebunden sein. Es ist eine Buslinie via Schellenrainbrücke zu prüfen.

Stellungnahme des Gemeinderates

Aus der Umfrage geht hervor, dass der Erhalt des ÖV-Angebots bzw. die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs wichtige Anliegen der Bevölkerung darstellen. Dazu werden verschiedene Massnahmen wie die Erstellung neuer Haltestellen und Buslinien (Orts- und Rufbussysteme) oder der Ausbau des Taktfahrplans eingebracht. Der Ausbau des ÖV-Angebots wurde zusammen mit den involvierten Stellen sowie den Nachbargemeinden in den letzten Jahren intensiv diskutiert. Dazu wurden unterschiedliche Varianten geprüft und teilweise wieder verworfen.

Verkehrsrichtplan

Weiter ist die Gemeinde Oberkirch im Austausch mit der Region und dem Verkehrsverbund Luzern. Eine potenzielle Angebotsergänzung mittels Ortsbussystem wird zusammen mit Sursee sowie weiteren Gemeinden geprüft. Ein Ausbau des S-Bahn-Netzes wäre sicherlich begrüßenswert, obliegt jedoch nicht im Ermessen der Gemeinde Oberkirch. Grundsätzlich sollen Zug und Bus einander ergänzen und sich nicht gegenseitig konkurrenzieren.

Die Führung der Buslinie 62 über die Bahnstrasse wird von diversen Mitwirkenden im entsprechenden Gebiet nicht bevorzugt. Dies wird ausführlich begründet, unter anderem mit dem bereits hohen Verkehrsaufkommen, der Lärmbelastung und insbesondere den knappen Platzverhältnissen. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, die Quartiere von Oberkirch angemessen mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen und Doppelspurigkeiten bspw. auf der Luzernstrasse zu vermeiden. In diesem Zusammenhang kann auch das Münigenquartier besser an den ÖV angebunden werden. Die optimale Führung der Linie 62 wird aktuell mittels eines Testbetriebs über die Bahnstrasse geprüft. Die Resultate dieses Testbetriebs werden laufend ausgewertet. Nach Vorliegen der definitiven Ergebnisse kann die Frage zur Linienführung abschliessend geklärt werden. Folglich steht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest, ob die Linie 62 in Zukunft über die Bahnstrasse geführt wird oder nicht.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Bushaltestelle «Dorf» verschoben und der neuen Lage entsprechend im Verkehrsrichtplan dargestellt. Die Haltestelle wurde verlegt, um ein rasches Umsteigen zwischen den Buslinien 62 und 65 zu gewährleisten.

Im Weiteren sprechen sich Teile der Bevölkerung für eine behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen aus. Dem wird Rechnung getragen, wonach dieser Aspekt auch im Mobilitätskonzept und im Verkehrsrichtplan entsprechend verankert wurde. Am Bahnhof Oberkirch sind entsprechende Bauarbeiten aktuell im Gang. Für die Bushaltestellen wird dies zu gegebenem Zeitpunkt ebenfalls folgen. Ebenfalls wurde eingebracht, dass im Bereich «Feldmatt» Busbuchten angelegt werden sollen. Der Gemeinderat nimmt dieses sowie die weiteren genannten Anliegen zur Kenntnis und prüft diese für die weiteren Planungsschritte.

Rückmeldungen betreffend Parkierung und Mobilitätsmanagement

D1: Optimierung öffentliche Parkierung	<ul style="list-style-type: none">– Die öffentliche Parkierung wird als angemessen erachtet.– Die Parkplätze sowie deren Abgrenzung im Bereich Surenweidstrasse (Goldener Wagen) sieht provisorisch aus und bedarf einer optischen Aufwertung.– Die öffentlichen Parkplätze insb. beim Schulhaus sollen bewirtschaftet werden, um zu verhindern, dass Private über längere Zeit ihr Auto im Dorfzentrum abstellen.– Der öffentliche Parkplatz bei der Schule soll verlegt oder unterirdisch angeordnet werden.
D2: Vorgaben private Parkierung	<ul style="list-style-type: none">– Die Vorgaben zur privaten Parkierung sind zweckmässig.– Es besteht kein akuter Handlungsbedarf.
D3: Fortführung Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none">– Das Sharing-Angebot für Autos und Velos soll ausgebaut werden.– Es sollen neue Elektro-Ladestationen geplant werden.– Die Bevölkerung soll besser über das bestehende ÖV- und Sharing-Angebot sowie die Vorteile von Velos und E-Bikes orientiert werden.– Das Mobilitätsmanagement soll mit Fokus auf die öffentliche Hand sowie Unternehmen optimiert werden.

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Zu den Themen Parkierung und Mobilitätsmanagement wurden von Seite der Bevölkerung eher wenige Inputs und Anregungen eingebracht. Die Parkierung sowie damit zusammenhängende kommunale Bestimmungen werden grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Konkrete Inputs gingen demgegenüber zum Parkplatz beim Schulhaus ein. Es wird beantragt, die Parkplätze zu bewirtschaften und/oder diese in den Untergrund zu verschieben, wodurch der Platz grosszügig umgestaltet werden könnte. Aus diversen Gründen (u.a. den dadurch entstehenden Kosten) kann eine Verlegung des Parkplatzes aktuell nicht berücksichtigt werden. Aufgrund der Tatsache, dass nur wenige öffentliche Parkplätze zum Dauerparkieren genutzt werden, soll zum aktuellen Zeitpunkt auf eine Parkplatzbewirtschaftung verzichtet werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Kontrollaufwand für eine Abgeltung des Dauerparkierens nicht lohnt.</p> <p>Betreffend das Mobilitätsmanagement wurden der Ausbau des Sharing-Angebots oder die Erstellung von E-Ladestationen genannt. Der Gemeinderat nimmt diese Vorschläge zur Kenntnis. Der Verkehrsrichtplan sieht vor die Erweiterung der Sharing-Angebote zu prüfen. Dabei ist auf Grundlage des REK auch die Erweiterung der Elektro-Ladestationen zur Förderung der E-Mobilität denkbar.</p>
---------------------------------	---

2.3 Fazit und weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat ist erfreut über die rege Beteiligung im Rahmen der Mitwirkung und nimmt die eingegangenen Anregungen und Verbesserungsvorschläge dankend zur Kenntnis. Ebenfalls kann festgehalten werden, dass die Bevölkerung die strategische Richtung im Mobilitätskonzept sowie die verankerten Massnahmen im Verkehrsrichtplan grundsätzlich unterstützt.

Der Verkehrsrichtplan sowie das Mobilitätskonzept werden aktuell zusammen mit den anderen Planungsinstrumenten der Ortsplanungsrevision (Bau- und Zonenreglement, Zonenpläne Siedlung und Landschaft etc.) durch den Kanton geprüft. Sobald die kantonale Rückmeldung in Form eines Vorprüfungsberichts vorliegt, werden die entsprechenden Unterlagen (Mobilitätskonzept und Verkehrsrichtplan) überprüft und bereinigt. Dabei werden auch die eingegangenen Anträge aus der Mitwirkung berücksichtigt und, sofern sinnvoll und möglich, in die Planungsunterlagen integriert.

Es gilt zu berücksichtigen, dass es sich beim Mobilitätskonzept und beim Verkehrsrichtplan um behördenverbindliche Grundlagendokumente zur verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde handelt. Die Flughöhe ist entsprechend hoch, wonach nicht alle Eingaben parzellenscharf berücksichtigt werden könnten. Die Anliegen und Druckstellen wurden von Seite der Gemeinde aber erkannt und aufgenommen. Quartierbezogene Massnahmen werden geprüft.

Masterplan Luzernstrasse

3. Mitwirkungsergebnis | Masterplan Luzernstrasse

3.1 Einführung Tempo-30-Zone im Abschnitt «Zentrum»

3.1.1 Gesamtübersicht | Fragestellung 3

Fragestellung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion der Lärmbelastung soll auf der Luzernstrasse eine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Gemäss kantonalen Rückmeldung ist eine solche auf dem Abschnitt «Zentrum» umsetzbar. Kreuzen Sie bitte an, ob Sie die Einführung der Tempo-30-Zone unterstützen oder nicht:

- Ja Nein
 Ja, aber... Nein, weil...

Ergebnis

Grundsätzlich sprechen sich viele Mitwirkende für die Einführung einer Tempo-30-Zone aus. Teilweise wird eine Erweiterung der 30er gefordert, was insb. auf das gute Kosten/Nutzen-Verhältnis zurückzuführen ist. Teilweise wird die Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone hinterfragt. Die Kontrahenten befürchten, dass eine Temporeduktion zu mehr Stau innerhalb der Gemeinde führen wird. Weiter wird ausgeführt, dass generell auf Schikanen und Einschränkungen (bauliche Massnahmen) im Strassenraum verzichtet werden soll.

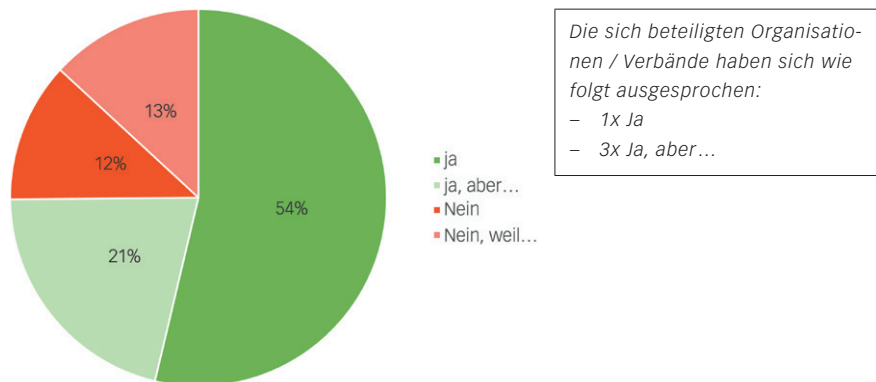


Abb. 4 Ergebnis der Rückmeldung zur Fragestellung 3 gemäss Fragebogen

Ja

- Die (Verkehrs-)Sicherheit wird erhöht.
- Der Verkehrsfluss wird verbessert.
- Die Verkehrsmenge wird reduziert.
- Die Aufenthaltsqualität wird erhöht.
- Die Lärmbelastung wird reduziert.
- Es besteht ein hohes Kosten/Nutzen-Verhältnis.
- Die Projektkosten sind angemessen.
- Die Massnahmen sind einfach umsetzbar.

Nein

- Der Verkehrsfluss wird beeinträchtigt.
- Zunahme des Schleichverkehrs in Quartieren.
- Die Sicherheit des Velos wird beeinträchtigt.
- Die Umfahrungsstr. wird zusätzlich belastet.
- Von allen Verkehrsteilnehmenden darf Eigenverantwortung erwartet werden.
- Tempo-30-Zonen auf übersichtlichen und breiten Strassen haben keinen Nutzen.

Verbesserungsvorschläge

- Erweiterung/Vergrösserung Tempo-30-Zone.
- Keine Hindernisse/Schikanen auf der Fahrbahn.
- Umsetzung zusätzliche Massnahmen auf der Umfahrungsstrasse (u.a. Verkehrssicherheit Quartier Haselwart).
- Erhalt bestehender Fussgängerstreifen.
- Erhöhung Verkehrssicherheit Veloverkehr.
- Erhalt bestehender und Planung zusätzlicher Grünstrukturen und -räume.
- Prüfung alternativer/ergänzender Massnahmen.

3.1.2 Rückmeldungen und Stellungnahme | Fragestellung 3

Argumente der Befürworter (Tempo-30)	
Verkehrsmenge	– Die Einführung einer Tempo-30-Zone führt dazu, dass sowohl der Autoverkehr als auch der Schwerverkehr vermehrt die Route über die Umfahrungsstrasse wählt und eine effektive Verkehrslenkung ermöglicht wird.
Verkehrsfluss	– Der Verkehr wird verstetigt und kann flüssiger geführt werden. – Die Fahrzeit durch Oberkirch verlängert sich mit Tempo-30 nur unwesentlich. – Die Tempo-30-Zone führt dazu, dass der Verkehr konstant und flüssig geführt wird. Das Abbiegen in und aus den Quartierstrassen wird verbessert.
Verkehrssicherheit	– Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone kann die Verkehrssicherheit generell erhöht werden. – Eine Geschwindigkeitsreduktion erhöht die Sicherheit der Fussgänger:innen und insbesondere von älteren Personen und Schüler:innen
Lärmbelastung	– Die Schaffung einer Tempo-30-Zone führt zu einer merklichen Reduktion der Lärmbelastung.
Tempo-Regime	– Ein Tempo-50-Regime auf einer siedlungsorientierten Strasse mit vielen Velofahrenden und Kindern scheint nicht angemessen.
Kosten/Nutzen-Verhältnis	– Eine Tempo-30-Zone ist eine effiziente Massnahme, die kostengünstig eingeführt werden kann.
Abstimmung mit Sursee	– Die Einführung einer Tempo-30-Zone soll mit der Stadt Sursee abgestimmt werden, da Sursee ebenfalls eine solche auf der Luzernstrasse vorsieht.
Aufenthaltsqualität	– Eine Verkehrsberuhigung führt zu einer Reduktion der Lärmbelastung und dadurch zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität. – Eine Reduktion der Fahrtzahl auf der Luzernstrasse erhöht die Attraktivität des Ortszentrums.

Argumente der Kontrahenten (Tempo-30)	
Verkehrsmenge	– Die Einführung einer Tempo-30-Zone führt nicht automatisch zu einer Verkehrsreduktion. Die Fahrten durch Oberkirch bleiben identisch.
Verkehrsfluss	– Der Verkehrsfluss des MIV wird beeinträchtigt und verlangsamt. – Eine Tempo-30-Zone führt zu mehr Stau.
Verkehrssicherheit	– Die Verkehrssicherheit wird durch eine Tempo-30-Zone nicht erhöht. Autofahrende wie auch Fussgänger:innen haben eine gewisse Eigenverantwortung an den Tag zu legen. – Tempo-30-Zonen können zu einem falschen Sicherheitsempfinden führen. – Es werden Bedenken geäussert, dass bei der Einführung von Tempo-30-Zonen bestehende Fussgängerstreifen aufgehoben werden und Fussgänger dadurch keinen Vortritt mehr haben. – Tempo-30-Zonen können zu gefährlichen Überholmanövern führen, gerade wenn Velofahrende langsamer fahren als 30 km/h. – Es wird befürchtet, dass Velos sich gerade bergab nicht an das Geschwindigkeitsniveau (30 km/h) halten.
Lärmbelastung	– Tempo-30 führt zu einem häufigen Abbremsen und Beschleunigen, wodurch mehr Kraftstoff verbraucht und mehr Lärm verursacht wird. – Eine Reduktion der Lärmbelastung wird automatisch erfolgen, da stetig mehr Personen auf Elektrofahrzeuge umsteigen werden.

Masterplan Luzernstrasse

Tempo-Regime	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der erforderlichen Aufmerksamkeit kann die Sicherheit des Langsamverkehrs auch bei Tempo-50 gewährleistet werden. – Die Einführung einer Tempo-30-Zone auf einer geraden, übersichtlichen Strasse ist nicht zielführend. – Eine Tempo-30-Zone ist nicht erforderlich, da der Bus auf der Fahrbahn den Verkehr bereits ausreichend beruhigt. – Tempo-30 wird von Autofahrern oft nicht eingehalten.
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Tempo-30-Zone kann dazu führen, dass der Bus seinen Fahrplan nicht mehr einhalten kann.
Schleichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Tempo-30-Zone auf der Luzernstrasse führt zu mehr Schleichverkehr in den Wohnquartieren.
Mehrbelastung Umfahrungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> – Eine zunehmende Lenkung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse führt zu einer erhöhten Belastung der Quartiere «Burgmatte» und «Haselwart». – Ebenfalls wirkt sich eine Verkehrslenkung auf die Umfahrungsstrasse negativ auf die Verkehrssicherheit der entsprechenden Quartiere aus. – Die Umfahrungsstrasse sowie der Kotten-Kreisel sind schon heute überlastet.
Lokales Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Tempo-30-Zone hat negative Auswirkungen auf das lokale Gewerbe.
Vorgaben Kantonsrat	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kantonsrat hat sich gegen Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen ausgesprochen.

Verbesserungsvorschläge (Tempo-30)

Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs muss erhöht werden. – Auto- und Veloverkehr sollen voneinander getrennt werden. Evtl. könnte der vorgesehene Mehrzweckstreifen weggelassen werden, um mehr Platz zu gewinnen. – Es fehlen eine konsequente Markierung der Velostreifen. – Die bestehenden Fussgängerstreifen, insbesondere bei der Schule müssen erhalten bleiben.
Alternatives Tempo-Regime	<ul style="list-style-type: none"> – Es soll geprüft werden, ob tagsüber ein Tempo-30-Regime und ab 18.00 bis 06.00 Uhr ein Tempo-50-Regime eingeführt werden kann. – Anstelle einer Tempo-30-Zone soll ein Tempo-40-Regime eingeführt werden.
Schleichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Es sind Massnahmen zu ergreifen, welche verhindern, dass der Schleichverkehr auf den Nebenstrassen zunimmt.
Vergrösserung Tempo-30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> – Die Tempo-30-Zone soll bis zum Altersheim erweitert werden. – Die Tempo-30-Zone soll bis zum Gebiet «Feldmatt» erweitert werden.
Durchgängige Tempo-30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> – Es soll auf der gesamten Luzernstrasse, bis nach Sursee, eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Diesbezüglich werden verschiedene Gründe genannt: <ul style="list-style-type: none"> · konsequente und effiziente Verkehrsberuhigung, · Erhöhung Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen, · spürbare Lärmreduktion / Lärmschutzmassnahme, · Verzicht auf einen regen Wechsel zwischen Tempo-50 und Tempo-30-Regime, wodurch ungewollt zu schnell gefahren wird, · führt zu einer Lenkung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse, · die Durchfahrtszeit verlängert sich nur unwesentlich, · die Ausfahrt aus den Quartieren wird verbessert, · auf zusätzliche Massnahmen (Erstellung Kreiseln) könnte verzichtet werden, · kostengünstige Massnahme.

Masterplan Luzernstrasse

Beschränkung Tempo-30-Zone	– Eine Tempo-30-Zone soll nur so gross ausgeschieden werden wie zwingend erforderlich.
Umfahrungsstrasse	– Auf der Umfahrungsstrasse, insbesondere im Quartier Haselwart sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -verträglichkeit vorzusehen.
Gestaltung Strassenraum	– Bestehende Grünräume und Bäume entlang der Strasse sind zu erhalten. Diese sorgen für Abwechslung im Strassenraum und unterstützen optisch eine angemessene Geschwindigkeit. – Ein gut gestalteter Strassenraum mit Bäumen am Strassenrand erhöht die Aufmerksamkeit des Autolenkenden und dadurch die Verkehrssicherheit.
Flankierende Massnahmen	– Um zu gewährleisten, dass das Tempo-30-Regime eingehalten wird, sollen Blitzer installiert werden. – Die Tempo-30-Zone soll möglichst ohne Hindernisse und Schikanen bzw. Verengungen des Strassenraums eingeführt werden. – Um den Effekt von Tempo-30 zu erhöhen sind verkehrsberuhigende Massnahmen vorzusehen wie bspw. Strassenverengungen. – Es sind Lösungen für den elektrischen Langsamverkehr aufzuzeigen. Diese sind auf dem Trottoir am falschen Ort. – Es soll ein Durchgangsverbot für den Schwerverkehr erlassen werden. – Zusätzlich zur Tempo-30 sind Flüsterbeläge zu prüfen.
Realisierung	– Eine Tempo-30-Zone soll zeitnahe eingeführt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates

Aus dem Rücklauf der Mitwirkungsaufgabe geht hervor, dass sich die Mitwirkenden mehrheitlich für eine Einführung einer Tempo-30-Zone im Zentrum von Oberkirch aussprechen.

Generell gehen die Argumente bei der Diskussion weit auseinander. Wo die Tempo-30-Zone nach Aussage der Befürworter zu einer Abnahme der Verkehrsmenge, einer Optimierung des Verkehrsflusses, einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie einer Reduktion der Lärmbelastung führt, bewirkt die Temporeduktion gemäss Rückmeldung der Kontrahenten genau das Gegenteil.

Der Gemeinderat vertritt die Ansicht, dass eine Tempo-30-Zonen gerade im Abschnitt Zentrum, eine spürbare Verbesserung diverser Aspekte herbeiführen kann. Für die weiteren Planungsschritte gilt es die eingebrachten Verbesserungsvorschläge zu prüfen. Die Anregungen aus der Bevölkerung betreffen u.a. die Schaffung einer durchgängigen Tempo-30-Zone, die Prüfung alternativer Verkehrsregimes, die Realisierung von flankierenden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zum Einhalten des Temporegimes, Massnahmen zur Vermeidung des Schleichverkehrs in den Quartieren oder eine angemessene Strassenraumgestaltung mittels Bepflanzung. Die Massnahmen entlang der Luzernstrasse sollen nicht dazu führen, dass sich der Schleichverkehr in den Quartieren erhöht. Im Verkehrsrichtplan ist dies in der Massnahmenübersicht (Anhang) vermerkt. Auch der Forderung eines begrünten Strassenraums soll Rechnung getragen werden.

Als Fazit wird festgehalten, dass im Zentrum von Oberkirch eine Tempo-30-Zone (Luzernstrasse Abschnitt Süd) eingeführt werden soll. Eine mögliche Ausweitung der Tempo-30-Zone (Abschnitt Nord) wird unter Beizug der kantonalen Dienststellen, unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnisse sowie in Anbetracht anderer potenziellen Lösungsansätze geprüft. Die Anliegen bzw. Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung werden in diesem Rahmen berücksichtigt. Ziel ist es, eine möglichst breit abgestützte und der Problematik entsprechende Lösung umzusetzen.

3.2 Umgestaltung Knoten

3.2.1 Gesamtübersicht | Fragestellung 4

Fragestellung

Anhand verschiedener Varianten wurde geprüft, wie die Einfahrt aus den Quartieren verbessert, die Überquerung der Strasse sicherer gemacht, die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung reduziert werden kann. Vertiefte Abklärungen haben ergeben, dass die Umgestaltung der Knoten zu Kreiseln am zielführendsten ist. Bitte kreuzen Sie an, ob Sie diese Massnahme unterstützen:

- Ja Nein
 Ja, aber... Nein, weil...

Ergebnis

Zur Umgestaltung der Knoten zeigt sich kein eindeutiges Bild. Obschon der gewünschte Effekt dadurch mehrheitlich erreicht werden kann, werden die Kreisel als kostspielige Massnahme mit einem ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnis erachtet. Zudem wird ausgeführt, dass aufgrund der knappen Platzverhältnisse keine ausreichend dimensionierten Kreisel erstellt werden können. Viele regen an, alternative Massnahmen wie bspw. eine durchgängige Tempo-30-Zone zu prüfen.

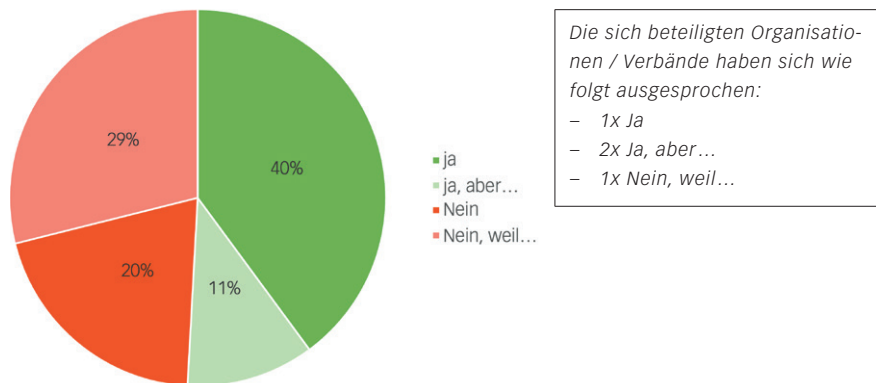


Abb. 5 Ergebnis der Rückmeldung zur Fragestellung 4 gemäss Fragebogen

Ja

- Der Verkehrsfluss wird verbessert.
- Die Aufenthaltsqualität wird verbessert.
- Das Strassenbild wird optisch aufgewertet.
- Der Verkehr wird verstetigt und verflüssigt.
- Die Lärmbelastung wird reduziert.
- Die Ein- und Ausfahrt aus den Quartieren wird verbessert.

Nein

- Das Kosten/Nutzen-Verhältnis stimmt nicht.
- Der Verkehrsfluss wird gestört.
- Es besteht zu wenig Platz.
- Land von Privaten wird beansprucht.
- Es bleiben Sicherheitsrisiken für Velofahrende.
- Bei unregelmässigem Verkehrsaufkommen sind Kreisel nicht zielführend.

Verbesserungsvorschläge

- Dimensionierung der Kreisel auf das Notwendige, um Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit zu gewährleisten und dein Eingriff ins Privateigentum möglichst gering zu halten.
- Sichere und behindertengerechte Ausgestaltung der Fussgängerstreifen.
- Schaffung / Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für Velofahrende.
- Prüfung von alternativen Massnahmen (durchgängig Tempo-30 und/oder Rechtsvortritt).

3.2.2 Rückmeldungen und Stellungnahme | Fragestellung 4

Argumente der Befürworter (Umgestaltung Knoten)	
Verkehrsfluss	– Die Kreisel fördern einen flüssigen Verkehrsfluss und ermöglichen eine Verkehrsverstetigung.
Verkehrssicherheit	– Es können sichere Querungen über die Luzernstrasse geschaffen werden.
Verkehrsberuhigung	– Die vorgesehenen Kreisel tragen zu einer Verkehrsberuhigung bei.
Strassenraumgestaltung	– Die Umgestaltung des Strassenraums mittels Kreisel führt zu einer Aufwertung des Strassenbilds. – Die Kreisel führen zu einer Gliederung des Strassenraums in mehrere Abschnitte, was sich positiv auf die Orientierung und das Ortsbild auswirkt.
Anbindung Quartiere	– Die Ein- und Ausfahrt in bzw. aus den Quartieren via Luzernstrasse wird verbessert.

Argumente der Kontrahenten (Umgestaltung Knoten)	
Verkehrsfluss	– Bei ungleichmässigem Verkehrsaufkommen funktionieren Kreisel nicht. – Kreisel können den Verkehrsfluss beeinträchtigen und Staus verursachen. – Die Kreisel müssen überfahrbar ausgestaltet werden, damit der Schwerverkehr diese noch passieren kann. Dieser Umstand kann durch den MIV ausgenutzt werden, was eine Verkehrsberuhigung verunmöglicht.
Fuss- und Veloverkehr	– Kreisel können sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit von Fussgängern und insbesondere Kindern auswirken. – Kreisel stellen für Velofahrende ein Sicherheitsrisiko dar, insbesondere wenn die Kreisel in hohem Tempo durchquert werden können. – Kreisel zwingen Velofahrende und Fussgänger:innen zu unattraktiven Umwegen.
Strassenraumgestaltung	– Aktuelle Situation hat sich bewährt. Die Luzernstrasse stellt eine Hauptstrasse dar und ist als solche zu behandeln.
Schleichverkehr	– Die Kreisel führen zu Schleichverkehr in den Quartierstrassen.
Lärmbelastung	– Häufiges Abbremsen und Beschleunigen am Kreisel führt zu einer Erhöhung der Lärmbelastung.
Anbindung Quartiere	– Die Ausfahrt aus den Quartieren auf die Luzernstrasse stellt nur zu Hauptverkehrszeiten ein Problem dar.
Landbeanspruchung	– Es bestehen Befürchtungen, dass für die Kreisel privates Land in Anspruch genommen werden muss. – Die Kreisel können aufgrund der Platzverhältnisse nicht ausreichend gross dimensioniert werden.
öffentlicher Verkehr	– Der Bus wird durch zu kleine Kreisel beeinträchtigt.
Projektkosten	– Die geplanten Kreisel führen zu hohen Kosten.
Kosten/Nutzen	– Das Kosten/Nutzen-Verhältnis scheint nicht gegeben.
Realisierung	– Kreisel führen zu langen Bauarbeiten. – Durch die Verhandlungen aufgrund der Beanspruchung von privatem Land wird sich die Realisierungszeit zusätzlich verlängern.

Masterplan Luzernstrasse

Verbesserungsvorschläge (Umgestaltung Knoten)	
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Die Fussgängerüberquerungen an den Kreiseln sollen so gestaltet werden, dass der Fussverkehr keinen zusätzlichen Gefahren ausgesetzt wird und möglichst sicher und direkt geführt werden kann. – Die Strassenübergänge sind rollstuhlgängig auszugestalten. Auf zu steile Übergänge ist zu verzichten. – Die Kreisel müssen so ausgestaltet werden, dass die Sicherheit der Velofahrenden gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Einfahrt in den Kreisel. – Es sind zusätzliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs einzuplanen.
Gestaltung und Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none"> – Die Kreisel sind so zu erstellen, dass diese für Blaulichtorganisationen und Busse befahrbar sind. – Die Kreisel sollen einfach und übersichtlich gestaltet werden. – Die Kreisel haben einen angemessenen Durchmesser aufzuweisen, um die gewünschte Temporeduktion herbeizuführen. Diese dürfen nicht geradeaus überfahren werden können.
Strassenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> – Kreisel sollen nur in Kombination mit Busbuchten erstellt werden. – Die Gestaltungsprinzipien, welche für den Bereich «Zentrum» im Rahmen des Projektwettbewerbs entwickelt wurden, sollen für die gesamte Luzernstrasse angewendet werden. – Die Einführung eines begrünten Mittelstreifens würde zu einer Verkehrsberuhigung bei gleichzeitiger Aufwertung des Strassenraums führen.
Standort und Anzahl der Kreisel	<ul style="list-style-type: none"> – An den Knoten Seehäusern und Bahnstrasse sollen ebenfalls Kreisel realisiert werden. – Es soll lediglich der Kreisel im Bereich Feldhöfli/Hubelstrasse realisiert werden.
Klare Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> – Es wird eine gute Beschilderung an den Kreiseln gefordert.
Alternative Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Bevor Kreisel realisiert werden sollen alternative und kostengünstigere Massnahmen geprüft werden. – Die Einführung eines Rechtsvortritts stellt eine kostengünstigere und zielführende Alternative zum Bau von Kreiseln dar. Ein gutes Beispiel bietet die Gemeinde Buttisholz. – Mit der Einführung einer durchgehenden Tempo-30-Zone könnte auf die Kreisel verzichtet werden. – Anstelle von Kreiseln sollen Ampeln eingeführt werden.
Tempo-Regime	<ul style="list-style-type: none"> – Die Kreisel sollen nur in Kombination mit Tempo-30 erstellt werden. – Die Kreisel sollen nur in Kombination mit Tempo-50 erstellt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates

Bezugnehmend auf die Rückmeldung der Bevölkerung werden die zur Mitwirkung gebrachten Kreisel gemäss Masterplan Luzernstrasse kontrovers diskutiert. Zu bedenken geben unter anderem die potenzielle Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs, die Förderung von Schleichverkehr in den Quartieren sowie fehlende Platzverhältnisse für eine angemessene Umgestaltung der Knoten.

Für den Gemeinderat ist dies ein klares Zeichen, die vorgeschlagene Lösung für den nördlichen Abschnitt der Luzernstrasse nochmals zu überdenken. Aus Sicht der Bevölkerung wurden diesbezüglich verschiedene Verbesserungsvorschläge eingebracht. Diese betreffen einerseits die Lage und Ausgestaltung der Knoten oder alternative Massnahmen wie eine durchgängige Tempo-30-Zone, die Einführung eines Rechtsvortritts oder die Belassung des heutigen Tempo-Regimes.

Masterplan Luzernstrasse

Um den diversen Druckstellen entlang der Luzernstrasse gerecht zu werden, muss eine geeignete Lösung gefunden werden. Der Erhalt des Status-Quo wird als nicht zielführend erachtet. Um die Problemstellen entlang der Luzernstrasse betreffend Verkehrslärm, Zerschneidung des Dorfs, hohes Verkehrsaufkommen, Verkehrssicherheit, Anbindung der Quartiere etc. lösen zu können, bedarf es eines Eingriffs in den Strassenraum. Zu diesem Zweck wird die vorgeschlagene Strassenraumgestaltung im Abschnitt Zentrum bis Sursee (Abschnitt Nord) nochmals überdacht. Unter Berücksichtigung der Anliegen aus der Bevölkerung, den zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnissen sowie unter Bezug der einschlägigen Normen und Richtlinien soll ein zusätzlicher Lösungsvorschlag erarbeitet werden.

3.3 Neugestaltung Zentrum Oberkirch

3.3.1 Gesamtübersicht | Fragestellung 5

Fragestellung

Das Zentrum von Oberkirch soll aufgewertet und als Begegnungsort umgestaltet werden. Besonderes Augenmerk liegt auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Schülerinnen und Schüler. Dazu sind verschiedene Massnahmen gemäss Siegerprojekt «BAUMNUSS» vorgesehen. Bitte kreuzen Sie an, ob Sie dieses Vorhaben unterstützen:

- Ja Nein
 Ja, aber... Nein, weil...

Ergebnis

Die Mitwirkende Bevölkerung spricht sich grundsätzlich für eine Umgestaltung des Zentrums von Oberkirch aus. Es werden jedoch viele Anregungen und Verbesserungsvorschläge unterbreitet: Keine unnötige Einschränkung des Verkehrsflusses, Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden, Schaffung zusätzlicher Grünflächen, Erhalt der bestehenden Bäume etc..

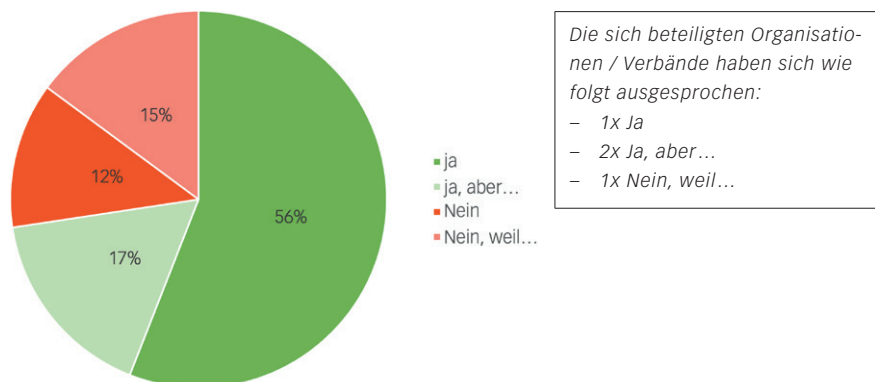


Abb. 6 Ergebnis der Rückmeldung zur Fragestellung 5 gemäss Fragebogen

Ja

- Zentrum u. Strassenraum werden aufgewertet.
- Die Aufenthaltsqualität wird erhöht.
- Verkehrssicherheit wird generell erhöht, insbesondere für Schüler:innen.
- Die Lärmbelastung wird reduziert.
- Umgestaltung führt zu einer Verkehrslenkung auf die Umfahrungsstrasse.

Nein

- Es entstehen hohe Projektkosten.
- Die Schulwegsicherheit ist schon gewährleistet.
- Der Verkehrsfluss wird beeinträchtigt.
- Es braucht keine zusätzlichen Begegnungsorte.
- Zu viele versiegelte Flächen/keine Grünflächen.
- Fokus liegt zu stark auf der Parkierung.
- Keine Förderung von Elterntaxis.

Verbesserungsvorschläge

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gewährleistung eines angemessenen Kosten/ Nutzen-Verhältnisses. - Berücksichtigung aller Generationen. - Erhalt der bestehenden und Pflanzen von zusätzlichen Bäumen. - Schaffung von mehr Grünflächen und weniger versiegelten Flächen. - Behindertengerecht Gestaltung. - Erhöhung Verkehrssicherheit für Velofahrende. - Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses. | <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Notwendigkeit des Mehrzweckstreifens. - Prüfung, ob der Parkplatz (Schule) verlegt oder unterirdisch angeordnet werden kann. - Verzicht auf Parkplatz beim Gemeindehaus. - Verzicht auf Massnahmen zugunsten von Elterntaxis. - Erweiterung des Planungspersimeters. - Aktualisierung des Konzepts anhand aktueller Daten und Erkenntnisse. |
|---|--|

3.3.2 Rückmeldungen und Stellungnahme | Fragestellung 5

Argumente der Befürworter (Neugestaltung Zentrum)	
Verkehrsfluss	– Der Verkehrsfluss wird durch die vorgeschlagenen Massnahmen in Kombination mit der Tempo-30-Zone verstetigt (gleichmässiger Verkehrsfluss).
Verkehrssicherheit	– Die Verkehrssicherheit wird zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs erhöht. – Den Sicherheitsbedürfnissen von Kindern und älteren Personen wird Rechnung getragen. – Die Schulwegsicherheit wird erhöht.
Zentrumsgestaltung und Aufenthaltsqualität	– Die Umgestaltung des Zentrums erhöht die Aufenthaltsqualität. – Der Strassenraum wird aufgewertet. – Die vorgeschlagenen Massnahmen tragen zu einer besseren Wahrnehmung des Zentrums bei.
Lärmbelastung	– Die Lärmbelastung kann durch die Umgestaltung des Zentrums reduziert werden.
Parkierung	– Das bestehende Parkplatzangebot bleibt bestehen und es werden keine zusätzlichen Parkplätze im Bereich der Schule geschaffen.
Verkehrslenkung	– Die Neugestaltung des Zentrums führt zu einer Verkehrslenkung auf die Umfahrungsstrasse.

Argumente der Kontrahenten (Neugestaltung Zentrum)	
Verkehrsfluss	– Das Konzept führt zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses. – Im Fokus steht das Ausbremsen des MIV und nicht die Verkehrssicherheit.
Verkehrssicherheit	– Die Schulwegsicherheit ist bereits heute gewährleistet. – Das Konzept bzw. die Umgestaltung des Zentrums führt dazu, dass Schulkinder den Umgang mit dem Verkehr nicht richtig erlernen. – Die Sicherheit des Veloverkehrs wird nicht erhöht, sondern eher vermindert.
Zentrumsgestaltung und Aufenthaltsqualität	– Eine Aufwertung des Zentrums ist nicht erforderlich, insbesondere, da Begegnungsorte oft nur wenig genutzt werden. – Die Schaffung eines Dorfzentrums kann über die vorgeschlagenen Massnahmen nicht erreicht werden. – Das vorgesehene Konzept führt zu keiner Erhöhung der Aufenthaltsqualität. – Der gestalterische Mehrwert ist nicht ersichtlich. – Es bestehen bereits ausreichend viele Begegnungsorte (Sure, Golfpark, Spielplätze in Wohnquartieren etc.).
Lärmbelastung	– Das neue Zentrum führt zu einer erhöhten Lärmbelastung durch Besucher. – Die Parkgestaltung vis à vis der Gemeindeverwaltung führt zu einer erhöhten Lärmbelastung durch Besucher.
Parkierung	– Der Fokus des Projekts liegt zu sehr auf der Parkierung. Ein grosser Parkplatz im Zentrum ist nicht attraktiv. – Vis à vis der Gemeindeverwaltung soll kein Parkplatz erstellt werden. – Die Parkierungsidee wird aus Sicherheitsgründen als problematisch erachtet. – Die Erhöhung der Anzahl Parkplätze führt zu einer Zunahme der Fahrten.
Grünraum und Bepflanzung	– Das Zentrum ist zu stark versiegelt und weist zu wenige Grünflächen auf. – Die bestehenden Bäume beim Parkplatz sollen erhalten werden. – Die Umgestaltung des Zentrums führt zu einer Abnahme an grünen Flächen.

Masterplan Luzernstrasse

Mehrzweckstreifen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Mehrzweckstreifen werden als kontraproduktiv beurteilt, da diese eher Unfälle verursachen als verhindern – Der Einsatz eines Mehrzweckstreifens ist nur sinnvoll, wenn entlang der Strasse publikumsorientierte Nutzungen angeordnet werden, was für den geplanten Abschnitt nicht zutrifft.
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> – Die heutige Beleuchtung ist ausreichend und bedarf keiner Änderung.
Schleichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt führt zu Schleichverkehr in den Wohnquartieren.
Elterntaxis	<ul style="list-style-type: none"> – Die Schaffung von Parkplätzen für Elterntaxis führt dazu, dass Kinder vermehrt mit dem Auto zur Schule gebracht werden, dies gilt es zu vermeiden. – Die Erstellung von Parkplätzen für Elterntaxis wird als unnötig empfunden.
Kosten/Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis scheint nicht gegeben.
Projektkosten	<ul style="list-style-type: none"> – Die Umgestaltung des Zentrums verursacht hohe Kosten. – Langfristig erscheint der Unterhalt sehr teuer.
Projektdimension	<ul style="list-style-type: none"> – Das geplante Vorhaben wird als überdimensioniert bezeichnet.
Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> – Die Umgestaltung des Zentrums wird zu langen Bauarbeiten führen.

Verbesserungsvorschläge (Neugestaltung Zentrum)

Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> – Bei der Umgestaltung des Zentrums ist die Sicherheit der Velofahrenden mit entsprechenden Massnahmen zu berücksichtigen. – Der Veloverkehr und der MIV sollen voneinander getrennt werden. – Bestehende Fussgängerstreifen sollen erhalten bleiben.
Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> – Der bestehende Parkplatz bei der Schule soll in Richtung Werkhof verlagert oder unterirdisch erstellt werden. – Auf die Erstellung des Parkplatzes beim Gemeindehaus ist zu verzichten. – Die Parkplätze sollen grundsätzlich so bleiben wie sie sind.
Projektperimeter	<ul style="list-style-type: none"> – Die Strassenraumgestaltung gemäss Konzept soll für die gesamte Luzernstrasse angewendet werden (dafür Verzicht auf Kreisel). – Die Zentrumsgestaltung soll bis zum Alterszentrum erweitert werden.
Elterntaxis	<ul style="list-style-type: none"> – Auf Massnahmen zur Förderung von Elterntaxis ist zu verzichten. – Es sind Massnahmen zu treffen, welche die Attraktivität von Elterntaxis reduzieren (bspw. Halteverbote).
Zentrumsgestaltung und Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> – Der neue Begegnungsort soll mehr Schatten und Sitzmöglichkeiten bieten. – Im Zentrum soll ein Ort für alle Einwohner:innen geschaffen werden. – Es fehlen Investitionen für ältere Menschen. – Das Zentrum soll menschen- und nicht autoorientiert gestaltet werden. – Es ist genügend Platz für Veranstaltungen (bspw. Chilbi) einzuplanen.
Grünraum und Bepflanzung	<ul style="list-style-type: none"> – Die bestehenden Bäume entlang der Luzernstrasse sollen erhalten werden. – Im Zentrum sind zusätzliche/mehr Grünräume zu vorzusehen. – Es ist eine parkähnliche Gestaltung (Bäume, Pflanzen etc.) anzustreben. – Auch im Bereich des Friedhofs sollen mehr Bäume gepflanzt werden.
Begehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Auf hohe Randsteine ist zu verzichten. – Das Einsetzen von Naturstein ist zu überdenken, da Rollstühle beeinträchtigt werden.

Masterplan Luzernstrasse

Mehrweckstreifen	<ul style="list-style-type: none"> – Auf die Erstellung eines Mehrweckstreifens soll verzichtet werden. – Die Mehrweckstreifen müssen so gestaltet werden, dass der Veloverkehr durch gefährliche Überholmanöver nicht gefährdet wird. – Der Mehrweckstreifen soll nur eingeführt werden, wenn der Veloverkehr auf einem separaten Velostreifen um bzw. neben dem Mehrweckstreifen geführt wird. – Die Trottoirs dürfen nicht verkleinert werden. – Eine Begrünung der Mehrweckstreifen ist zu prüfen. – Zugunsten der Verkehrssicherheit sind die Mehrweckstreifen nicht zu begrünen. – Der Mehrweckstreifen soll keine Lücken aufweisen und auch im Bereich der Brücke durchgezogen werden. Dieser könnte auch der Strassenentwässerung dienen und als Pflastersteinrinne ausgebildet werden.
Bushaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bushaltestellen sollen als Busbuchten ausgestaltet werden.
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> – Die Strassenlampen sollen künftig mit Solarstrom betrieben werden. – Das Beleuchtungskonzept ist zu überdenken, da dieses aktuell als zweckmässig erachtet wird.
Zufahrten	<ul style="list-style-type: none"> – Der Zugang zum Friedhof soll nicht verändert werden.
Brücke	<ul style="list-style-type: none"> – Die Notwendigkeit eines Belagswechsels auf der Brücke soll überdacht werden, da dies die «Erlebbarkeit» der Sure nicht erhöht.
Flankierende Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Es sind Ampeln vorzusehen. – Es sind keine baulichen Massnahmen (Hindernisse und Schikanen) im Strassenraum vorzusehen. Es soll lediglich eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. – Die Umgestaltung hat ohne die Einführung einer Tempo-30-Zone zu erfolgen. – Im Zentrum soll die Fahrbahn mit baulichen Massnahmen eingeengt werden, damit eine effektive Verkehrslenkung auf die Umfahrungsstrasse erfolgen kann.
Projektkosten und -dimension	<ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt muss finanziell tragbar sein. Es ist auf ein angemessenes Kosten/Nutzen-Verhältnis zu achten. – Das Konzept darf nicht überdimensioniert werden.
Aktualisierung Konzept	<ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt «Baumnuss» stammt aus 2017 und soll überdacht werden. – Dem Projekt «Baumnuss» wurden vor 8 Jahren zu enge Grenzen gesetzt, um effektiv einen Mehrwert generieren zu können. Das Vorhaben ist gesamtheitlich zu überdenken und aktualisieren. – Bei der Projektüberarbeitung soll eine Begleitgruppe eingesetzt werden.

Stellungnahme des Gemeinderates Aus den eingegangenen Mitwirkungseingaben wird entnommen, dass sich die Mitwirkenden mehrheitlich für eine Neugestaltung des Zentrums von Oberkirch aussprechen, was der Gemeinderat sehr begrüsst. Die Befürworter begründen dies insbesondere damit, dass das Projekt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität, einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, einer Reduktion der Lärmbelastung sowie einer Verkehrslenkung auf die Umfahrungsstrasse führt. Aus Sicht der Kontrahenten sprechen unter anderem die hohen Projektkosten, die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Luzernstrasse sowie die Reduktion begrünter Flächen gegen das Vorhaben. Die diversen Verbesserungsvorschläge betreffend Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Parkierung, Begrünung und Gestaltung, Begehbarkeit etc. nimmt der Gemeinderat zur Kenntnis.

Der Gemeinderat ist nach wie vor vom Grundkonzept des Projekts überzeugt und sieht diesbezüglich keine grundsätzlichen Änderungen vor. Dies heisst aber nicht, dass die Mitwirkungseingaben für die weitere Planung nicht berücksichtigt werden. Unter Beizug der Planungs- und Baukommission, allenfalls mit Verstärkung im Bereich Landschaftsarchitektur, soll das Projekt zur Umgestaltung des Zentrums von Oberkirch weiterbearbeitet werden. Ferner wird zu gegebenem Zeitpunkt ein Planungskredit bei der Bevölkerung zur Erarbeitung eines Vorprojekts beantragt.

Im Wissen, dass im Hinblick auf die Klimaanpassung in den Strassenräumen mehr Grünflächen für den klimatischen und ökologischen Ausgleich geschaffen werden müssen, ist der Gemeinderat bemüht, dies sicherzustellen. Er weist aber auch darauf hin, dass die sicherheitstechnisch notwendigen befestigten Verkehrsflächen im öffentlichen Strassenraum weiterhin gewährleistet werden müssen. Die Anliegen zum Erhalt des Baumbestandes sowie die Schaffung von verschatteten Aufenthaltsflächen werden für die weitere Projektüberarbeitung einbezogen und sofern möglich berücksichtigt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind bereits diverse Massnahmen vorgesehen. Die Fussgängerstreifen sollen nach wie vor als solche signalisiert werden. Ferner wird mit der vorgesehenen Temporeduktion in Kombination mit dem Mehrzweckstreifen unter anderem ermöglicht, den Verkehr auf die Umfahrungsstrasse zu lenken, den Durchgangsverkehr zu verstetigen und dadurch eine Lärmreduktion in Kombination mit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität herbeizuführen.

Die Situation mit den Elterntaxis ist bekannt und wird beobachtet. Ferner ist zu berücksichtigen, dass sich solche nicht gänzlich vermeiden lassen, was unter anderem auf schulische Zusatzangebote und Freizeitaktivitäten in der Region (mit teilweise eng getakteten Terminen) zurückzuführen ist.

Die unterirdische Anordnung der Parkierungsflächen wäre zwar wünschenswert, eine Realisierung ist aus Kostengründen im Moment jedoch nicht realistisch. Dem Aspekt eines guten Kosten/Nutzungen-Verhältnisses wird Rechnung getragen. Der Gemeinderat verfolgt einen kostenbewussten Ansatz.

3.4 Fazit und weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat nimmt die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sowie die eingebrachten Verbesserungsvorschläge dankend zur Kenntnis. In einem nächsten Schritt ist folgendes weiteres Vorgehen vorgesehen, wobei die Anregungen und Anliegen aus der Bevölkerung miteinbezogen und, sofern sinnvoll und möglich, berücksichtigt werden:

- Mit dem nördlichen Abschnitt der Luzernstrasse wird sich die Gemeinde nochmals vertieft auseinandersetzen, zusätzliche Lösungsansätze prüfen und dabei auch andere Massnahmen als die bislang vorgeschlagenen Kreisel berücksichtigen. Grundsätzlich sollen zwei Varianten weiterverfolgt werden: Variante Tempo-50 und Variante Tempo-30.
- Der südliche Abschnitt der Luzernstrasse soll auf Grundlage des Projekts «Baumnuss» inkl. der Einführung der Tempo-30-Zone weiterbearbeitet werden. Zur Erarbeitung eines Vorprojekts wird bei der Bevölkerung zeitnahe ein Planungskredit beantragt.

Weitere Anliegen

Weitere Anliegen

4. Mitwirkungsergebnis | Weitere Anliegen

4.1 Quartiere Haselwart / Haselwartmatte

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none">– Das dicht besiedelte Quartier «Haselwart / Haselwartmatte» befindet sich unmittelbar an der Umfahrungsstrasse. Diese ist bereits heute stark ausgelastet und weist ein hohes Tempo-Regime auf.– Das Quartier ist durch die Zielsetzung im Mobilitätskonzept sowie die Massnahmen gemäss Verkehrsrichtplan, namentlich eine Verkehrlenkung auf die Umfahrungsstrasse, betroffen.
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none">– Temporeduktion auf T-50 oder T-30 im Bereich der Quartierzufahrt.– Sichere Gestaltung des Fussgängerstreifens.– Installation einer Ampel im Bereich des Fussgängerstreifens.– Umgestaltung der Quartierzufahrt.
ÖV-Anbindung	<ul style="list-style-type: none">– Erstellung einer Bushaltestelle mit Anschluss in Richtung Oberkirch Zentrum.– Anpassung Fahrplan Schulbus, sodass die Kinder eine längere Mittagspause haben.
Fuss-/Velowegnetz	<ul style="list-style-type: none">– Das Quartier soll über einen sicheren und direkten Velo- bzw. Fussweg an das Zentrum von Oberkirch angebunden werden.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Verkehrsbelastung auf der Umfahrungsstrasse und folglich auch im Gebiet Haselwart/Haselwartmatte hoch ist. Diesbezüglich muss berücksichtigt werden, dass es sich bei der Umfahrungsstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, welche für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs ausgelegt ist. Der Kanton sowie die Region verfolgen das Interesse, dass der Verkehr möglichst hindernisfrei abgeführt werden kann.

Weiter liegen allfällige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Optimierung Fussgängerstreifen, Umgestaltung Quartierzufahrt) nicht im Kompetenzbereich der Gemeinde Oberkirch. Für bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen ist der Kanton Luzern zuständig. Hinzu kommt, dass sich der entsprechende Strassenabschnitt auf dem Gemeindegebiet der Stadt Sursee befindet. Potenzielle Optimierungsmassnahmen haben somit erhöhten Koordinationsbedarf. Die Gemeinde Oberkirch wird die Anliegen der Bevölkerung jedoch einbringen und vertreten.

Um die Anbindung des Quartiers zu verbessern, sieht der Gemeinderat Oberkirch explizite Massnahmen mit hoher Dringlichkeit im Verkehrsrichtplan vor. Es soll sowohl eine neue Velo- als auch eine neue Fusswegverbindung entlang der Geleise mit Anschluss an die geplante Velo-Premiumroute bzw. das bestehende Fusswegnetz erstellt werden.

Betreffend Anbindung an den öffentlichen Verkehr wurde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern sowie weiteren involvierten Stellen eine Haltestelle für das Gebiet Haselwarte geprüft, jedoch wieder verworfen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Quartiere Haselwart/Haselwartmatte mit direktem Zugang zum Bahnhof Sursee über ein gutes ÖV-Angebot verfügen.

4.2 Quartiere Münigen / Feldhöfli

Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none">– Im Bereich der Münigenstrasse / Feldhöflistrasse muss die Verkehrssicherheit erhöht werden. Es kommt regelmässig zu gefährlichen Situationen vor allem für den Fuss- und Veloverkehr.– Seit der Erschliessung des Münigenfelds und der Klassierung der Strasse als Durchgangsstrasse, hat das Verkehrsaufkommen stetig zugenommen.– Aufgrund der engen Strasse in Kombination mit parkierenden Autos im Strassenraum weicht der MIV regelmässig aufs Trottoir aus.– Das Tempolimit wird vielfach überschritten.
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none">– Es sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr vorzusehen:<ul style="list-style-type: none">· Schaffung einer sicheren Querung für Schulkinder nach Oberkirch und Sursee bspw. durch Markierung oder Signalisation eines entsprechenden Querungsbereichs.· Parkverbot auf der Feldhöfli- und Münigenstrasse· Verkehrsberuhigung durch übersichtliche Hindernisse im Strassenraum (bauliche Massnahmen / Blumentöpfe etc.).– Die Durchfahrt via Feldhöflistrasse / Münigenstrasse soll den Anwohnenden vorbehalten sein.– Die Einfahrt vom Erlenrain in die Feldhöflistrasse ist nicht zweckmässig und gefährlich. Hindernisse im Bereich der Strasseneinmündung verdecken die Sicht auf die Strasse. Es sind Spiegel zu montieren.

Stellungnahme des Gemeinderates

Im Bereich der Feldhöfli- und Münigenstrasse wurden bereits diverse Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Beide Strassen werden im Tempo-30-Regime geführt. Zudem wurden entlang der Münigenstrasse Bäume gesetzt, welche als übersichtliche Hindernisse im Strassenraum fungieren. Im Bereich von Tempo-30-Zonen können Zufussgehende den Strassenraum grundsätzlich überall queren. Die Signalisation eines Fussgängerstreifens innerhalb tempoberuhigter Strassen ist grundsätzlich nicht zulässig (Ausnahmen bspw. im Bereich von Schulen vorbehalten). Sofern es die räumlichen Verhältnisse zulassen, ist es grundsätzlich erlaubt, das Auto entlang von Quartierstrassen zu parkieren.

Sowohl die Feldhöflistrasse als auch die Münigenstrasse stellen kommunale Erschliessungsstrassen dar. Ein Durchfahrtsverbot wird nicht in Erwägung gezogen.

Die Sichtverhältnisse im Bereich Erlenrain/Feldhöflistrasse können mit geeigneten Massnahmen verbessert werden.

Mit dem Strassenprojekt «Verkehrsberuhigung Feldhöflistrasse» werden die bestehenden Defizite aufgenommen und verbessert.

4.3 Quartiere entlang der Bahnstrasse

Gesetzliche Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">– Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern ist der motorisierte Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz zu führen.– Wohngebiete sind zu entlasten.– Schwächere Verkehrsteilnehmende (u.a. Velofahrende auf der Premiumroute) sind möglichst zu schützen.
Buslinie 62	<ul style="list-style-type: none">– Die Buslinie Nr. 62 ist auf der bisherigen Linienführung über die Umfahrungsstrasse zu belassen. Auf eine Verlegung auf die Bahnstrasse ist zu verzichten. Dies wird wie folgt begründet:<ul style="list-style-type: none">· Die Buslinie 62 ist aus den folgenden Gründen auf der Umfahrungsstrasse zu belassen und nicht über die Bahnstrasse zu führen:· Erhöhte Verkehrsrisiken· Hohe Kosten der baulichen Massnahmen für Haltestellen und Anpassungen an der Bahnstrasse· Mehrkosten des Busbetriebs (neue Haltestellen)· Erhöhung der Umweltbelastungen und Immissionen der Anwohnenden· Längere Reisezeiten für Passagiere der Buslinie 62· Erhöhte Belastung der Wohnquartiere in der Stadt Sursee aufgrund der neuen Busführung
Verkehrsaufkommen	<ul style="list-style-type: none">– Das Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrasse darf mit einer Umgestaltung der Luzernstrasse nicht zunehmen.– Die Strasse soll aufgewertet, belebt und vom Verkehr befreit werden.
Allfällige bauliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Für die Planung allfälliger baulicher Massnahmen sind die Anwohner rechtzeitig, d.h. möglichst früh einzubeziehen.

Stellungnahme des Gemeinderates

Ein grosser Teil des Gemeindegebiets wird durch die Buslinie 65 über die Luzernstrasse abgedeckt. Dennoch besteht Verbesserungspotenzial, unter anderem in den Gebieten Münigen, Bahnstrasse und Calida. In der näheren Umgebung dieser Wohn- bzw. Gewerbegebiete ist keine Haltestelle vorhanden. Ebenfalls kann das Entwicklungsgebiet Münigen über eine potenzielle, definitive Verlegung der Buslinie 62 (via Bahnstrasse) erschlossen werden. Der aktuell laufende Testbetrieb dient als Entscheidungsgrundlage für die definitive Linienführung. Zum aktuellen Zeitpunkt können demnach noch keine konkreten Aussagen gemacht werden.

Weiter sollen potenzielle Massnahmen entlang der Luzernstrasse nicht dazu führen, dass sich der Schleichverkehr in den Quartieren erhöht. Der Gemeinderat ist sich aber bewusst, dass dies nicht ausgeschlossen werden kann. Im Verkehrsrichtplan ist dies in der Massnahmenübersicht (Anhang) vermerkt.

Die Bahnstrasse hat die Funktion einer Sammelstrasse und gewinnt unter anderem für den Veloverkehr an Bedeutung. Somit kann sie nicht gänzlich vom Verkehr befreit werden, da sie eine wichtige Nebenachse nach Sursee darstellt.

Die Information über Bauprojekte erfolgt über die öffentliche Auflage oder je nach Grösse des Vorhabens auch über eine entsprechende Informationsveranstaltung.

4.4 Quartier Länggass

Kreisel	<ul style="list-style-type: none">– Der Knoten Länggass soll gemäss Zielsetzung im REK als Kreisel ausgestaltet werden. Dadurch kann Oberkirch besser erschlossen werden.– Im Sinne einer zweckmässigen Erschliessung von Oberkirch (Anwohnende und Gewerbe) ist ein Kreisel zu priorisieren. Dies ist dem Kanton mitzuteilen.
Lichtsignal	<ul style="list-style-type: none">– An der Länggass-Kreuzung soll auf die Ampel von der Luzernstrasse in Richtung Kotten-Kreisel verzichtet werden.
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Die Anbindung der Länggass mit wichtigen Nutzungen (Kita, Arzt etc.) muss für den Fussverkehr besser erschlossen werden.– Die Querung der Umfahrungsstrasse muss verbessert werden.– Die Anbindung der Bushaltestelle in Richtung Nottwil muss verbessert werden.
Bushaltestelle	<ul style="list-style-type: none">– Die Bushaltestellen im Gebiet Länggass sind unzureichend und sollen aufgewertet werden.

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Die Umfahrungsstrasse stellt eine Kantonsstrasse dar. Bauliche Massnahmen, Optimierungen der Fussgängerquerungen oder die Änderung des Verkehrsregimes liegen in der Kompetenz des Kantons. Bei der Wahl der Knoten oder auch bei der Signalisation (Lichtsignal) hat die Gemeinde Oberkirch nur sehr begrenzte Einflussmöglichkeiten. Aufgrund der Funktion der Umfahrungsstrasse erachtet der Kanton einen Kreisel als nicht zweckmässig und bevorzugt eine Ampellösung, wodurch der Verkehr besser gelenkt werden kann.</p> <p>Zur Förderung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebiets Länggasse hat die Gemeinde auf strategischer Ebene (Verkehrsrichtplan) Massnahmen vorgesehen.</p> <p>Den Antrag zur Aufwertung bzw. Optimierung der Bushaltestellen wird aufgenommen und gegenüber dem Kanton vertreten. Die Dringlichkeit ist bekannt.</p>
---------------------------------	--

4.5 Weitere Rückmeldungen zu einzelnen Quartieren

Hubelmatte	<ul style="list-style-type: none">– Der Fussgängerstreifen bei der «Migros» muss ca. 20 m in Richtung Zentrum Oberkirch versetzt werden. Die Sicht auf den Fussgängerstreifen ist aktuell beeinträchtigt.
Surenweidstrasse	<ul style="list-style-type: none">– Der im Konzept eingezeichnete neu gestaltete Parkplatz bedingt eine Verlegung der Surenweidstrasse und verursacht so, dass die Quartiererschliessung unattraktiv und auch gefährlich über den Parkplatz geführt wird.– Wir schlagen vor, mit einer zusätzlichen Baumreihe 25 zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Der Parkplatz könnte dadurch attraktiv an den Fussweg und zweckmässig an den südlichen Gehbereich der Surenweidstrasse angeschlossen werden. Zudem kann an der Bushaltestelle ein Veloabstellplatz realisiert werden.– Die Surenweidstrasse soll im Bereich zwischen dem Parkplatz bis zur Warenanlieferung des Pflegezentrums Feld resp. der Liegenschaft Grünfeldstrasse 9 als Tempo-20-Zone ausgestaltet werden.– Für die Einmündung der Surenweidstrasse ist ein Rechtsvortritt zu prüfen.
Hirschmatte	<ul style="list-style-type: none">– Die Umgestaltung der Luzernstrasse hat unter Berücksichtigung der Abfallsorgung und Tiefgaragenzufahrt im Hirschmattquartier zu erfolgen.– Der Konzeptentwurf im Mobilitätskonzept, Seite 20 ist für das Gebiet im Bereich der Parzelle Nr. 363 sehr technisch und gestalterisch unbewältigt formuliert.– Auch die Lage der vorgeschlagenen nach Süden verschobenen Einmündung der Strasse ist kaum verständlich.

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Hubelmatte: Der Antrag wird im Zusammenhang mit dem zu überarbeitenden Masterplan Luzernstrasse (Abschnitt Nord) geprüft.</p> <p>Surenweidstrasse: Das Anliegen wird im Rahmen eines separaten Projekts aktuell geprüft.</p> <p>Hirschmatte: Die Planung der Zufahrt, der Parkplätze, der angedachten Grünflächen sowie weiteren Anliegen erfolgt im Rahmen einer separaten Planung. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie die Anwohnenden werden frühzeitig in den Prozess einbezogen. Einer Abstimmung der verschiedenen Interessen und Anliegen wird Rechnung getragen.</p>
---------------------------------	--

Weitere Anliegen

4.6 Weitere Anliegen / Diverses

Information	<ul style="list-style-type: none">– Die Bevölkerung soll ca. sechs Monate vor Strassenbaubeginn orientiert werden, sodass eigene Wasserleitungen zu den Wohnhäusern erstellt werden können.
Koordination	<ul style="list-style-type: none">– Der Ausbau des Bahnhofs Oberkirch ist mit der Sanierung der Luzernstrasse abzustimmen. Es muss vermieden werden, dass die beiden Projekte gleichzeitig angegangen werden. Andernfalls besteht kein ÖV-Anschluss mehr.
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none">– Die Strassenbeleuchtung im Allgemeinen und im Bereich des Zentrums von Oberkirch hat unter Berücksichtigung der Biodiversität zu erfolgen.– Auf eine intensive Beleuchtung ist zu verzichten.– Gewisse Beleuchtungen müssen nicht die ganze Nacht hindurch aktiv sein
Seezugang	<ul style="list-style-type: none">– Die Seegemeinde Oberkirch benötigt einen öffentlichen Seezugang mit Spazierweg und Park.– Eine Erstellung eines Seezugangs beim Surenabfluss ist zu prüfen.
Friedhof	<ul style="list-style-type: none">– Der Friedhof Oberkirch bietet zeitweise ein unschönes Bild. Angesprochen ist die Naturwiese, welche nur eine kurze Zeit ansehnlich ist. Das hohe Gras dominiert und die wenigen Blumen kommen nicht zur Geltung.– Mit dem regelmässigen Schnitt der angesprochenen Flächen würde sich die Situation merklich verbessern.– Des Weiteren soll das Gemeinschaftsgrab mit schöner saisonaler Bepflanzung aufgewertet werden.

Stellungnahme des Gemeinderates	<p>Information: Bauwillige sind verpflichtet, ihr Bauprojekt öffentliche aufzulegen. Dies gilt sowohl für Bauprojekte im öffentlichen Interesse (z.B. Strassenbauprojekte) als auch private Vorhaben (z.B. Neubauprojekte).</p> <p>Koordination: Die beiden Projekte werden nicht gleichzeitig umgesetzt. Die Sanierung des Bahnhofs ist aktuell im Gange. Die Sanierung der Luzernstrasse erfolgt anschliessend.</p> <p>Beleuchtung: Es wurden bereits neue LED-Lampen angebracht. Ein Betrieb mit Solarstrom wird geprüft. Ein Beleuchtungskonzept ist im Rahmen der Strassenraumgestaltung einzubringen und zu prüfen.</p> <p>Seezugang: Der Seezugang zum Sempachersee ist im Richtplan «Sureraum» behördenverbindlich verankert und steht aktuell nicht im Fokus der Planung.</p> <p>Friedhof: Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen.</p>
---------------------------------	--