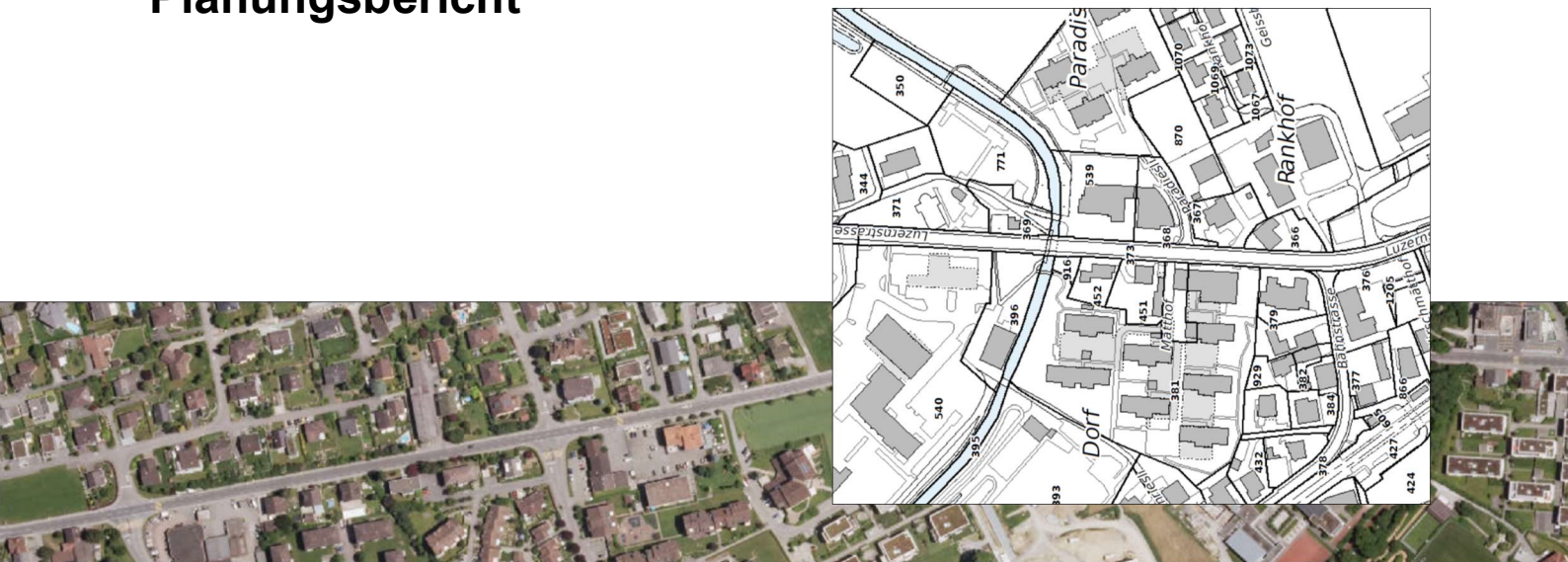


Gemeinde Oberkirch

# Masterplan Luzernstrasse

## Planungsbericht



PHASE: MITWIRKUNG

Masterplan Luzernstrasse  
bestehend aus:

- Planmappe Mai 2023

Orientierende Unterlagen:

- Planungsbericht Mai 2023
- Jurybericht Studienauftrag September 2017

Oberkirch, 25. Mai 2023

## **Impressum**

### **Auftraggeberin**

Einwohnergemeinde Oberkirch  
Luzernstrasse 68  
6208 Oberkirch

### **Beauftragte**

Kost + Partner AG  
Industriestrasse 14  
6210 Sursee

CAS Architektur AG  
Obergrundstrasse 73  
6003 Luzern

Ecoptima AG  
Spitalgasse 34  
3001 Bern

### **Planungsbericht**

Gemeinde Oberkirch

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
1.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung .....	4
1.2	Sicherheitsdefizite an den Zebrastreifen .....	4
1.3	Zustand der Strasse und der dazugehörenden Anlagen .....	4
1.4	Massnahmen des generellen Entwässerungsplans (GEP) im Bereich der Luzernstrasse ..	5
1.5	Sanierungsbedarf bei den Werken.....	5
1.6	Ortsbauliche Bedeutung .....	5
1.7	Vorgehensweise .....	5
<b>2.</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>6</b>
2.1	Zielsetzung .....	6
2.2	Planungsperimeter.....	6
2.3	Ortsplan Oberkirch.....	7
2.4	Regionale Velonetzplanung .....	8
2.5	Strasseneinreihung.....	9
2.6	Öffentlicher Verkehr.....	10
<b>3.</b>	<b>Ergebnis Variantenstudium und geplante Massnahmen</b> .....	<b>11</b>
3.1	Knoten Feldhöflistrasse / Hubelmatte .....	11
3.2	Knoten Grünfeldstrasse / Kreuzhubel .....	11
3.3	Knoten Surenweidstrasse / Feldmatt .....	11
3.4	Abschnitt Zentrum.....	11
3.5	Temporegime und Tempo-30-Zone .....	12
<b>4.</b>	<b>Kosten</b> .....	<b>13</b>
4.1	Grobkostenschätzung.....	13
4.2	Ohnehin-Anteil der Kosten.....	13
<b>5.</b>	<b>Weiteres Vorgehen und Abklärungen</b> .....	<b>14</b>
5.1	Koordination und Austausch mit der Stadt Sursee .....	14
5.2	Vorabklärung beim kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD).....	14
5.3	Anwendung regionales Verkehrsmodell.....	14
5.4	Abbildung im kommunalen Aufgaben- und Finanzplan .....	14
5.5	Ausgestaltung Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkungsverfahren.....	14
5.6	Weitere Verwendung des Masterplans Luzernstrasse .....	15
<b>6.</b>	<b>Terminplan, Übersicht Termine</b> .....	<b>16</b>

# 1. Ausgangslage

## 1.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Luzernstrasse als Ortsdurchfahrtsstrasse quert das Siedlungsgebiet der Gemeinde Oberkirch von Norden nach Süden und stellt damit eine der wichtigsten Verkehrsachsen in der Gemeinde Oberkirch dar. Sie dient funktional in erster Linie dem lokalen Quell-/Ziel-Verkehr und hat als primäre Erschliessungsstrasse die Zufahrt in die einzelnen Quartiere sicherzustellen.

In den letzten Jahren ist auf der Luzernstrasse in der Tendenz eine Zunahme des Verkehrs festzustellen.

Jahr	2014	2016	2017	2018	2019	2021
<b>Mess-Standorte Luzernstrasse</b>						
Gemeindegrenze Oberkirch/Sursee	8'964	9'551	8'935	9'144	8'932	9'015
SBB-Brücke Oberkirch	6'799	7'375	6'893	7'424	7'242	k. A.

Abb. 1: Messreihe durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in beiden Fahrrichtungen

Ursache dafür sind die allgemeine Verkehrszunahme durch das Bevölkerungswachstum und Verkehrsverlagerungen infolge verschiedener Bauvorhaben am übergeordneten Strassennetz (Optimierung Kreisel Chotten, Neubau Kreisel Münster-/Ringstrasse Ost).

Die Entwicklung der letzten Jahre und der anteilmässig hohe durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Luzernstrasse lässt sich nicht nur mit der allgemeinen Verkehrszunahme erklären. Es ist davon auszugehen, dass die oben erwähnten Bauvorhaben am übergeordneten Strassennetz die Problematik des Durchgangsverkehrs auf der Luzernstrasse verschärft haben.

Ohne entsprechende Massnahmen mit Drosselwirkung, so eine Aussage aus der Anwendung des regionalen Verkehrsmodells, wird eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die dafür eigentlich vorgesehene Umfahrungsstrasse (K13) nicht eintreten.

## 1.2 Sicherheitsdefizite an den Zebrastreifen

Aufgrund des hohen DTV's ist das queren der Luzernstrasse für den Langsamverkehr (Personen zu Fuss, auf Rädern oder Rollen) phasenweise sehr anspruchsvoll.

Gemäss RoadCross Schweiz gibt es Hinweise, dass an verschiedenen Zebrastreifen Sicherheitsdefizite bestehen. Die an den Zebrastreifen stehenden Personen (vor allem Schülerinnen und Schüler) würden von den Fahrzeuglenkenden nicht wahrgenommen. Die Ursache ist auf die ungenügende Beleuchtung an den Zebrastreifen und auf den Umstand zurück zu führen, dass die heutige Luzernstrasse durch ihre Gradlinigkeit und monotone Ausgestaltung wenig bis keine Aufmerksamkeit von Seiten der Fahrzeuglenkenden erfordert.

## 1.3 Zustand der Strasse und der dazugehörigen Anlagen

Der Belag der Luzernstrasse weist in einzelnen Abschnitten grössere Frostschäden auf. In den nächsten Jahren ist aufgrund des zunehmend mangelhaften Zustands und der erreichten Lebensdauer des Belags ohnehin eine Belagssanierung notwendig.

Auch die Strassenentwässerung weist, wie visuelle Kontrollen ergeben haben, Mängel auf und muss instand gestellt werden.

Die Strasse wird mit hohen Peitschenkandelabern beleuchtet. Vor allem im Bereich der Zebrastreifen wird die Beleuchtung als ungenügend empfunden. Das Erscheinungsbild der Strassenbeleuchtung entspricht nicht der zugeordneten Funktion der Luzernstrasse (vgl. dazu Ausführungen unter Ziff. 1.1).

#### **1.4 Massnahmen des generellen Entwässerungsplans (GEP) im Bereich der Luzernstrasse**

Im Bereich der Luzernstrasse befinden sich wichtige Hauptsammelleitungen des kommunalen Entwässerungsnetzes. Gemäss aktuellen Untersuchungen sind diese teilweise in einem schlechten baulichen Zustand und müssen in den kommenden Jahren, unabhängig vom Strassenbau, saniert oder erneuert werden.

Mit der konsequenten Einführung des Trennsystems (Schmutz- und Regenabwasser werden getrennt abgeleitet), eine Massnahme, welche gemäss GEP ohnehin vorgesehen ist, lassen sich die bestehenden Kapazitätsprobleme, die notwendige Aufhebung der Hochwasserentlastungen und die Einhaltung der Weiterleitmengen zu den Sammelkanälen der ARA Surental beheben resp. realisieren.

#### **1.5 Sanierungsbedarf bei den Werken**

Gemäss den Rückmeldungen der Werkseigentümerschaften ist davon auszugehen, dass im Bereich der einzelnen Werke (Wasser, Strom, Kommunikation) ebenfalls Sanierungsbedarf besteht. Eine frühzeitige Einbindung der Werkseigentümerschaften in den Planungsprozess ermöglicht Synergien.

#### **1.6 Ortsbauliche Bedeutung**

In einem Strassendorf wie Oberkirch bildet die zentrale Verkehrsachse das verbindende Glied. Entsprechend den erkannten Mängeln in Bezug auf die Identifikation von Oberkirch, soll, nebst der erforderlichen technischen Sanierung, auch eine ortsbauliche Aufwertung erreicht werden.

#### **1.7 Vorgehensweise**

Basierend auf den oben genannten Erkenntnissen hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie den seit längerem bekannten und ohnehin anstehenden Investitionen im Bereich der Infrastrukturen ist der vorliegende Masterplan Luzernstrasse als strategisches Planungsinstrument entstanden.

Begleitet wurde die Entwicklung des Masterplans durch die Planungs- und Baukommission (PBK) der Gemeinde Oberkirch. In diesem Gremium sind sämtliche Ortsparteien sowie der Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung vertreten. Ausserdem nimmt der Ortsplaner (Arthur Stierli, Ecoptima AG, Bern) beratend Einsitz in der Kommission.

Mit den Planungsarbeiten wurden die folgenden Büros betraut:

- Kost + Partner AG, Ingenieure und Planer, 6210 Sursee (Gesamtleitung)
- CAS Architektur AG, Architekturbüro, 6003 Luzern (Gestaltung Abschnitt Zentrum)

Die Zielsetzung, der Perimeter und die Grundlagen für die Planungsarbeiten werden unter Kapitel 2 Aufgabenstellung beschrieben.

## **2. Aufgabenstellung**

### **2.1 Zielsetzung**

Mit dem Masterplan Luzernstrasse werden die folgenden Ziele verfolgt:

Allgemeine Zielsetzung:

- Reduktion des DTV's auf der Luzernstrasse, Verlagerung auf die Umfahrungsstrasse
- Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr (LV)
- Erhöhung der Aufmerksamkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Beibehaltung der vorhandenen Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr
- Keine generelle Verbreiterung, nur minimaler Landerwerb
- Koordination der verschiedenen Planungsaufgaben (Strassenbau, Tiefbau usw.)

Spezifische Zielsetzung für den Abschnitt Zentrum (vgl. Jurybericht zum Studienauftrag vom September 2017):

- Aufwertung des Zentrums als Begegnungsort und zur Stärkung des Zentrumscharakters
- Aufwertung der öffentlichen Bereiche als gestaltete Verkehrs- und Freiflächen mittels Brunnen, Sitzgelegenheiten, Treppenanlagen, Materialwechsel, Bepflanzungen usw.
- Erhalten von Orten mit Aus- und Weitblick
- Erhalten der nötigen öffentlichen Parkplätze für die Besucherinnen und Besucher
- Erhalten von attraktiven Begegnungsplätzen für Besucherinnen und Besucher, Schülerinnen und Schüler usw.
- Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velo- und Autofahrende im Bereich der Erschliessungen und der Zufahrten
- Erneuerung der Bepflanzung
- Gute und zweckmässige räumliche Anordnung der übrigen Nutzung

### **2.2 Planungssperimeter**

Der Planungssperimeter der Luzernstrasse erstreckt sich von der Gemeindegrenze Sursee bis zum Gemeindehaus der Einwohnergemeinde Oberkirch.

Dieser Perimeter gliedert sich in die folgenden Abschnitte (vgl. Abbildung 2, Seite 7):

- Knoten Feldhöflistrasse / Hubelmatte (Nr. 1)
- Knoten Grünfeldstrasse / Kreuzhubel (Nr. 2)
- Knoten Surenweidstrasse / Feldmatte (Nr. 3)
- Abschnitt Zentrum (Einmündung Seehäusernstrasse bis Gemeindehaus) (Nr. 4)

Auf Massnahmen zwischen den einzelnen Knoten wird verzichtet, da die Distanzen zwischen den Knoten als relativ kurz angesehen werden.

Die Luzernstrasse wird auf dem Gemeindegebiet der Stadt Sursee fortgeführt. Der vorliegende Planungsbericht und der Masterplan Luzernstrasse behandeln keine Massnahmen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Sursee.

### 2.3 Ortsplan Oberkirch

Die Luzernstrasse als zentrale Verkehrsachse durchquert das Siedlungsgebiet von Oberkirch von Norden nach Süden und gliedert sich in verschiedene Abschnitte.

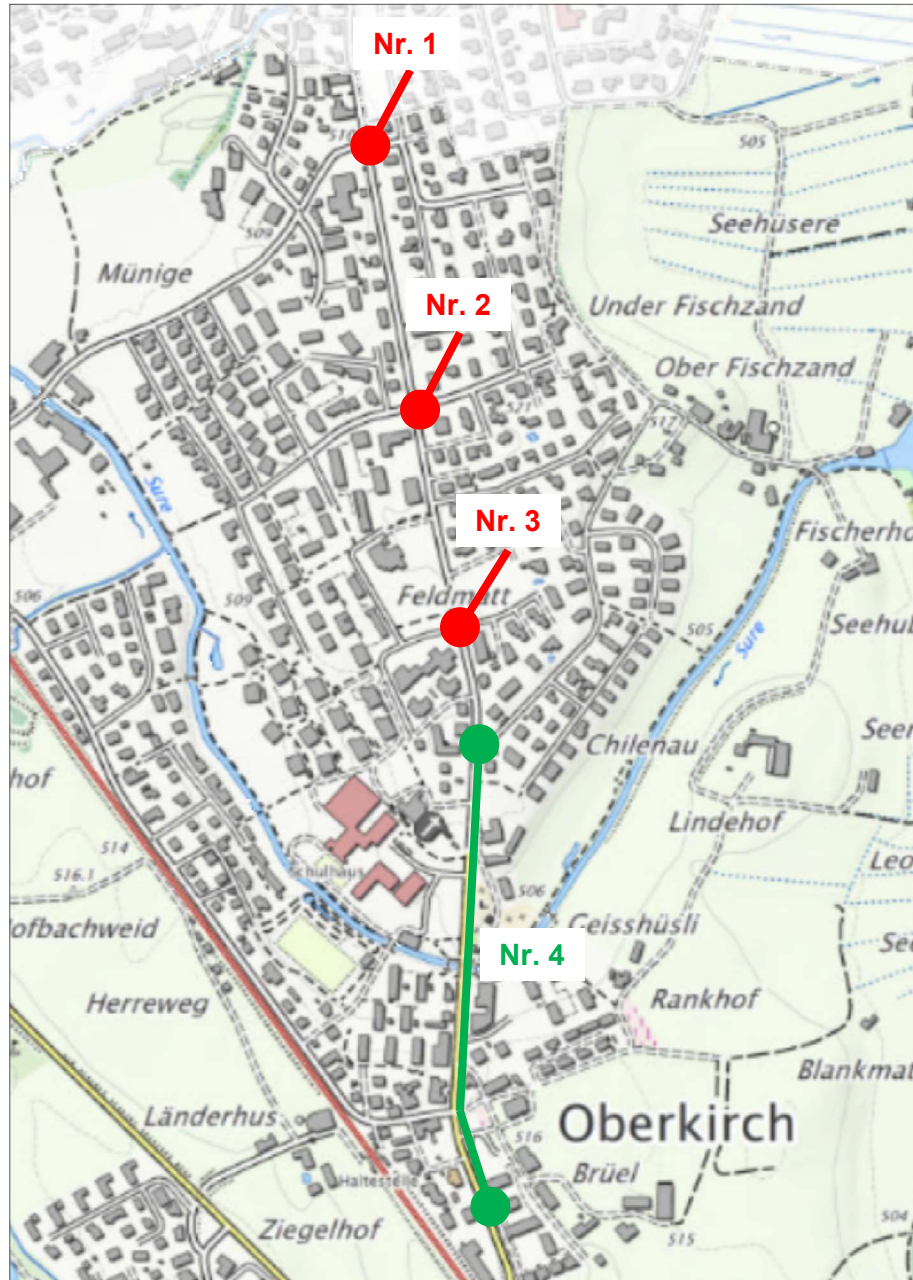


Abb. 2: aktueller Ortsplan Oberkirch (Quelle: raumdatenpool.ch)

## 2.4 Regionale Velonetzplanung

Innerhalb des Planungsperimeters sind die Velorouten gemäss der regionalen Velonetzplanung des regionalen Entwicklungsträgers (RET) Sursee-Mittelland zu berücksichtigen. Die Luzernstrasse ist darin als Hauptroute mit wichtiger Schulwegfunktion definiert.

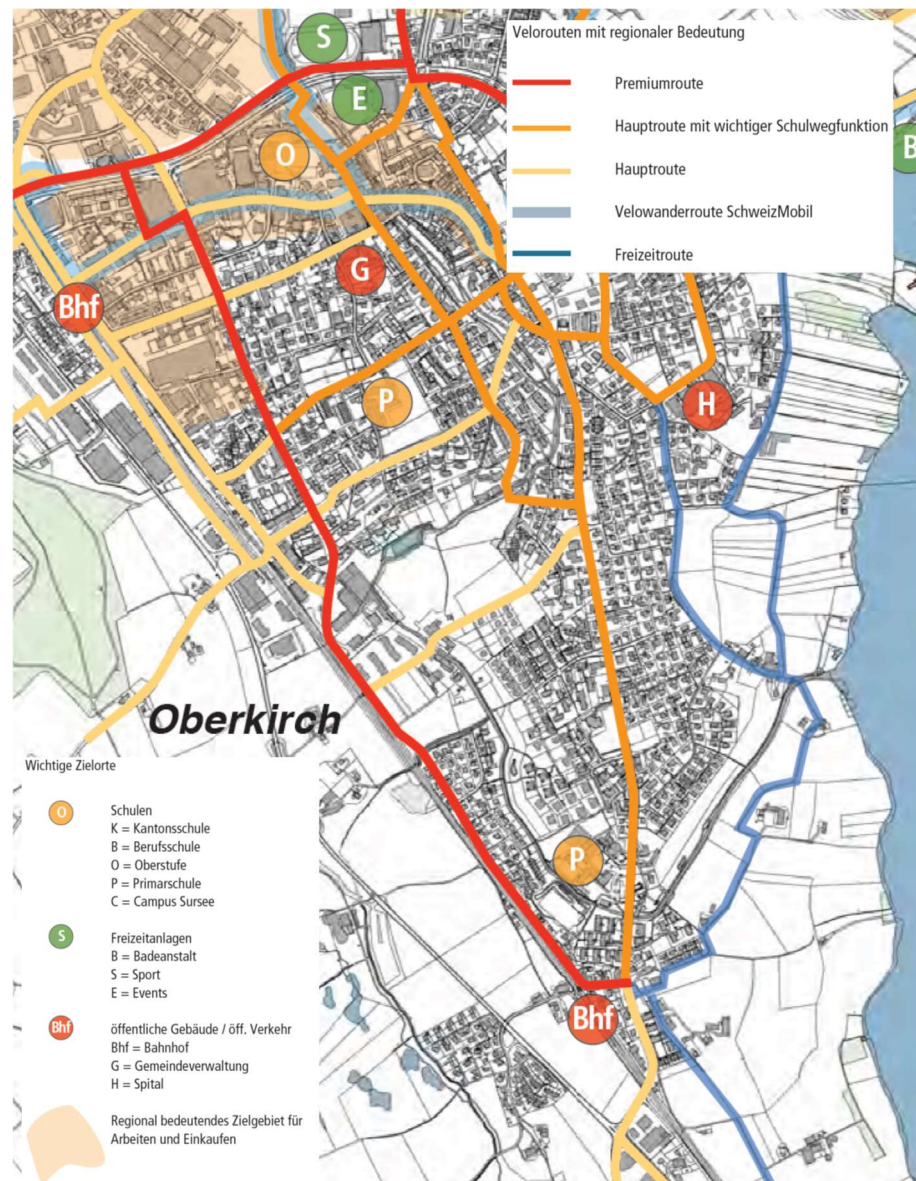


Abb. 3: Auszug regionale Velonetzplanung (Quelle: RET Sursee-Mittelland, Jan. 2017)



## 2.5 Strasseneinreihung

Gemäss rechtskräftigem Plan zur Strasseneinreihung ist der südliche Teil der Luzernstrasse bis zum Kirchturm als Kantonsstrasse (rot), der nördliche Teil als Gemeindestrasse 1. Klasse (orange) eingereiht. Eine Änderung der Strasseneinreihung ist nicht vorgesehen.

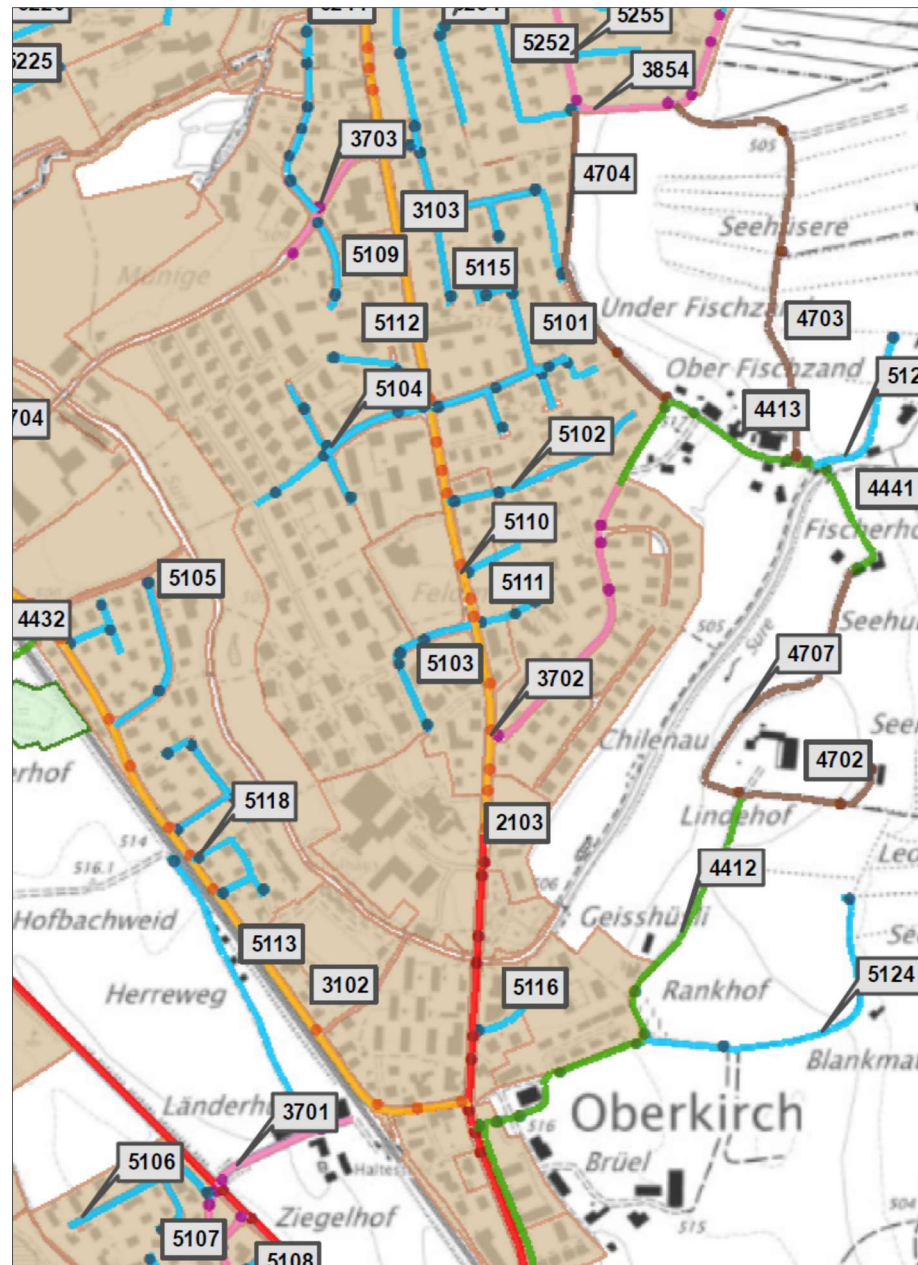


Abb. 4: aktueller Situationsplan zur Strasseneinreihung (Quelle: raumdatenpool.ch)



### **3. Ergebnis Variantenstudium und geplante Massnahmen**

Für sämtliche Knoten im Bereich der Luzernstrasse wurden vom beauftragten Ingenieur verschiedene Varianten studiert. Die verschiedenen Varianten wurden besprochen und die Vor- und Nachteile abgewogen. Aus dem vorgelegten Variantenfächer wurde jeweils eine Bestvariante gewählt.

Eine zentrale Bedeutung bei der Beurteilung kam der Aufwertung des Strassenraumes durch geeignete Massnahmen und der Identifikationsfindung hinsichtlich Zentrum Oberkirch zu. Insgesamt ist über die verschiedenen Abschnitte ein stimmiges Gesamtprojekt entstanden, welches nebst der Beseitigung der technischen Defizite gestalterische Akzente setzt und insbesondere den Abschnitt Zentrum mit gezielten Eingriffen neu inszeniert.

#### **3.1 Knoten Feldhöflistrasse / Hubelmatte**

Für den Knoten Feldhöflistrasse / Hubelmatte wurde eine Variante mit einer Umgestaltung des Knotens zu einem Kreisel mit der folgenden Begründung gewählt:

- Gute Torwirkung durch Kreisel
- Verkehrsberuhigung durch Kreisel und Mittelinsel
- Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger über die Luzernstrasse und die Feldhöflistrasse
- Vereinfachung der Einfahrt aus den Quartieren
- Zusätzliches Parkplatzangebot
- Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

#### **3.2 Knoten Grünfeldstrasse / Kreuzhubel**

Für den Knoten Grünfeldstrasse / Kreuzhubel wurde eine Variante mit einer Umgestaltung des Knotens zu einem Kreisel mit der folgenden Begründung gewählt:

- Verkehrsberuhigung durch Kreisel
- Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger über die Grünfeldstrasse
- Vereinfachung der Einfahrt aus den Quartieren
- Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

#### **3.3 Knoten Surenweidstrasse / Feldmatt**

Für den Knoten Surenweidstrasse / Feldmatt wurde eine Variante mit einer Umgestaltung des Knotens zu einem Kreisel mit der folgenden Begründung gewählt:

- Verkehrsberuhigung durch Kreisel und Mittelinsel
- Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger über die Surenweidstrasse und die Zufahrt Feldmatt
- Vereinfachung der Einfahrt aus den Quartieren
- Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Aufgrund der Platzverhältnisse besteht am Knoten Surenweidstrasse / Feldmatt die Möglichkeit, Busbuchten zu schaffen. Die Gemeinde hat sich für diese Option ausgesprochen, da dadurch das Überholen des Linienbusses möglich wird. Damit soll gefährlichen Überholmanövern vorgebeugt werden. Im Weiteren ist vorgesehen, die Parkplätze neu anzuordnen.

#### **3.4 Abschnitt Zentrum**

Für die Gestaltung des Abschnitts Zentrum, welcher sich von der Einmündung der Seehäuserstrasse bis zum Gemeindehaus der Gemeinde Oberkirch erstreckt, wurde ein Studienauftrag unter Verkehrsplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten ausgeschrieben. Vier Büros haben daran teilgenommen.

Aus dem Studienauftrag ging das Projekt „Baumnuss“ der CAS Architektur AG, Luzern, als Sieger hervor. Die folgenden Merkmale haben die Jury überzeugt:

- Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden erhöht die Sicherheit
- Gestaltung schafft Potenzial zur Bildung eines Ortszentrums
- Massnahmen leisten einen Beitrag zur Temporeduktion/Verkehrsberuhigung

Das Ergebnis des Studienauftrags wurde in den Masterplan eingearbeitet und in der Planmappe ergänzt. Bezüglich der Details zum Studienauftrag wird auf den Jurybericht vom September 2017 verwiesen.

### **3.5 Temporegime und Tempo-30-Zone**

Anlässlich der öffentlichen Infoveranstaltung vom 26.06.2017 wurde in verschiedenen Voten die Einführung von Tempo-30-Zonen auf der Luzernstrasse thematisiert. Auch wurde im Zuge der Bewertung der Varianten durch die Anwesenden anlässlich dieser Versammlung das Thema Tempo-30-Zonen mehrmals aufgeführt.

Der Gemeinde liegt eine Petition der IG Lärmsanierung mit rund 440 Unterschriften vor, welche, zur Erreichung der Ziele der Lärmschutzverordnung, eine Tempo-30-Zone auf der Luzernstrasse fordert.

Um das Verlagerungsziel zu erreichen (Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Luzernstrasse auf die Umfahrungsstrasse), muss, wie die Verkehrsmodellierungen zeigen, der Durchfahrtswiderstand auf der Luzernstrasse erhöht werden. Mit einer Tempo-30-Zone und der Umgestaltung der Knoten zu Kreiseln wird der geforderte Durchfahrtswiderstand erhöht.

Überlegungen zur Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Luzernstrasse wurden im Rahmen der Planung angestellt und es wurden zwei Varianten ausgearbeitet:

- Variante 1: Luzernstrasse Tempo-30 durchgängig
- Variante 2: Abschnitt Zentrum: Tempo-30, übrige Abschnitte: Tempo-50

Nach sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile haben die nachfolgenden Überlegungen zur Wahl der Variante 2 als Bestvariante geführt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr im Abschnitt Zentrum, insbesondere für Lernende der Schule Oberkirch (höchste Priorität)
- Kompromisslösung mit höherer Akzeptanz
- Einfachere Realisierbarkeit (keine Knoten betroffen → weniger Signalisation)

Für die Signalisation und Markierung von Tempo-30-Zonen ist die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zuständig. Zudem handelt es sich bei der Luzernstrasse im Abschnitt Gemeindehaus bis Kirche um einen Teil der Kantonsstrasse K47.

Vor der öffentlichen Mitwirkung wurde deshalb eine Vorabklärung zum Vorhaben allgemein und zum Temporegime vorgenommen. Eine Stellungnahme der Dienststelle vif zu einer Tempo-30-Zone gemäss der gewählten Bestvariante wurde eingeholt.

Nach einer Koordination der Planungsdokumente mit der Stadt Sursee wurden im Dezember 2018 die Unterlagen dem Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) zur Vorabklärung zugestellt.

Bezüglich dem Ergebnis zur Koordination mit der Stadt Sursee und der Vorabklärung beim BUWD wird auf Kapitel 5, Ziff. 5.1 und 5.2 verwiesen.

## 4. Kosten

### 4.1 Grobkostenschätzung

Für die Planung und Realisierung der im Masterplan Luzernstrasse aufgezeigten Massnahmen ist gemäss Grobkostenschätzung vom 22.05.2018 mit Bruttokosten in der Gröszenordnung von CHF 18,13 Mio. zu rechnen (Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$ , Basis für den aktuellen kommunalen Aufgaben- und Finanzplan).

Aufgrund der Teuerung der letzten Jahre haben sich die Bruttokosten gemäss einer revidierten Grobkostenschätzung auf insgesamt CHF 20,57 Mio. erhöht (Stand: 31.03.2023, Kostengenauigkeit  $\pm 30\%$ ).

Nicht berücksichtigt in den Grobkostenschätzungen sind Beiträge des Kantons oder Kostentragungen durch Dritte. Diese Anteile müssen in einem nächsten Planungsschritt definiert und in der Abstimmungsbotschaft zum Baukredit aufgezeigt werden.

Die Kosten gliedern sich in die folgenden Anteile:

Kostenanteile		Ohnehin	Zusatz	Total
Strassensanierung		3'565'000	-	3'565'000
behig-Ausbau öV-Haltestellen		2'360'000	-	2'360'000
Gestaltung	Strassenraumgestaltung (Mittelstreifen, Übergänge)	-	1'485'000	1'485'000
	Gestaltung Zentrum (Park-, Schulhaus-, Kirchenplatz)	-	1'530'000	1'530'000
	Gestaltung Surenbrücke	-	425'000	425'000
	Gestaltung Knoten (Feldhöfli, Grünfeld, Surenweid)	-	1'070'000	1'070'000
	Gestaltung Parkplatz Surenweid	-	320'000	320'000
	Verkehrsberuhigung Feldhöflistrasse	-	80'000	80'000
Siedlungsentwässerung	innerhalb Luzernstrasse	3'894'000	-	3'894'000
	ausserhalb Luzernstrasse	5'236'000	-	5'236'000
Wasserleitungen		605'000	-	605'000
<b>Total</b>		<b>15'660'000</b>	<b>4'910'000</b>	<b>20'570'000</b>
Prozent		76	24	100

Abb. 6: Gliederung Kostenanteil (Basis: revidierte Grobkostenschätzung K+P AG vom 31.03.2023)

### 4.2 Ohnehin-Anteil der Kosten

Gemäss der obigen Kostenaufstellung beträgt der Ohnehin-Anteil der Kosten für eine Sanierung ohne weitere Gestaltungsmassnahmen rund 76 % der Gesamtkosten. Der Anteil für die zusätzlichen Gestaltungsmassnahmen machen einen Anteil von rund 24 % der Gesamtkosten aus.

Beim Ohnehin-Anteil der Kosten handelt es sich im Wesentlichen um die folgenden Projektbestandteile:

- Strassensanierung (Belagserneuerung)
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Sanierung und Erneuerung Abwasserleitungen und -Anlagen
- Sanierung und Erneuerung Wasserleitungen (Anteil Dritter)

## **5. Weiteres Vorgehen und Abklärungen**

### **5.1 Koordination und Austausch mit der Stadt Sursee**

Anlässlich der Koordinationssitzungen im Herbst 2018 wurde ein informativer Abgleich der Grundlagen für ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich des zukünftigen Temporegimes auf der Luzernstrasse zwischen den Verantwortlichen der Stadt Sursee und der Gemeinde Oberkirch vorgenommen.

Mit einem gemeinsamen Schreiben wurden die Unterlagen der Stadt Sursee und der Gemeinde Oberkirch im November 2018 dem kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) zur Vorabklärung zugestellt.

### **5.2 Vorabklärung beim kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD)**

Die Vorabklärung mit dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement konnte nach diversen Besprechungen im März 2022 abgeschlossen werden. Es liegen die folgenden Dokumente zur durchgeführten Vorabklärung vor:

- Stadt Sursee / Gemeinde Oberkirch, Schreiben vom 29.11.2018
- BUWD, Schreiben vom 08.03.2019 mit Bericht der Dienststelle vif vom 05.03.2019
- Stadt Sursee / Gemeinde Oberkirch, Schreiben vom 27.03.2019
- Gemeinde Oberkirch, Antrag Prüfung Tempo-30-Zone vom 24.07.2020
- Dienststelle vif, Beschluss Tempo-30-Zone vom 18.03.2021
- Gemeinde Oberkirch, Wiedererwägung Tempo-30-Zone vom 12.07.2021
- Dienststelle vif, Beschluss (revidiert) Tempo-30-Zone vom 09.03.2022

Aufgrund der Vorabklärung wurden die Pläne und die Grobkostenschätzung aktualisiert und in der Planmappe Mai 2023 zusammengetragen.

### **5.3 Anwendung regionales Verkehrsmodell**

Die Auswirkungen der geplanten Massnahmen im Zusammenhang mit dem Masterplan wurden in verschiedenen Varianten auf dem Verkehrsmodell des regionalen Entwicklungsträger RET Sursee-Mittelland geprüft. Zur Anwendung des regionalen Verkehrsmodells liegt eine Präsentation der Arendt Consulting vom 01.03.2019 vor.

Die verkehrlichen Wirkungen verändern sich je nach Variante. Im Wesentlichen ergeben sich aufgrund der geplanten Massnahmen die folgenden Wirkungen:

- Der Verkehr auf der Luzernstrasse kann reduziert werden (je nach Variante zwischen einem Anteil von 10 % bis 25 %)
- Der Grossteil des verlagerten Verkehrs wird von der Umfahrungsstrasse, dem Chotten-Kreisel und der Ringstrasse Nord aufgenommen
- Der zusätzliche Verkehrsdruck auf anderen Strassen führt, ohne Gegenmassnahmen, zu Ausweichverkehr

### **5.4 Abbildung im kommunalen Aufgaben- und Finanzplan**

Die notwendigen Mittel (Basis Grobkostenschätzung 2018) zur Realisierung der Massnahmen aus dem Masterplan wurden im Aufgaben- und Finanzplan der Gemeinde abgebildet und werden periodisch aktualisiert.

### **5.5 Ausgestaltung Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkungsverfahren**

Über die Abklärungen zum Masterplan Luzernstrasse wurde periodisch in der Infobrogg und an der Gemeindeversammlung informiert. Weiter ist vorgesehen, den Masterplan im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung im Juni 2023 aufzulegen (vgl. Kapitel 5 Ziff. 5.6).

Für die Erarbeitung der Dokumente zum Mitwirkungsverfahren und der Koordination der beteiligten übrigen Planer wurde das folgende Büro beauftragt:

- Ecoptima AG, Spitalgasse 34, 3001 Bern

## **5.6 Weitere Verwendung des Masterplans Luzernstrasse**

Die Unterlagen zum Masterplan Luzernstrasse wurden im Zusammenhang mit der Gesamtrevision der Ortsplanung als Bestandteil eines neuen und übergeordneten kommunalen Verkehrsrichtplanes verwendet. Der Verkehrsrichtplan und der Masterplan Luzernstrasse sollen im Juni 2023 in Koordination zur gemeinsamen öffentlichen Mitwirkung aufgelegt werden.

## 6. Terminplan, Übersicht Termine

Es wird beabsichtigt, den Masterplan Luzernstrasse einer öffentlichen Mitwirkung durch die Bevölkerung zu unterziehen.

Daraus ergeben sich die folgenden Meilensteine:

Datum	Schritt
Jan. 2017	Start Variantenstudium
Mai 2017	Start Studienauftrag Gestaltung Luzernstrasse - Abschnitt Zentrum
26.06.2017	Infoveranstaltung, Präsentation Variantenstudium / Workshop
29.08.2017	Jurytag Studienauftrag
22.11.2017	Infoveranstaltung, Präsentation Studienauftrag
Mai 2018	Abgabe Planmappe
Sept. 18 / Nov. 18	Koordination mit der Stadt Sursee
Dez. 18 / März 19	Anwendung regionales Verkehrsmodell
Dez. 18 / März 22	Vorabklärungen BUWD
2021/22	Erarbeitung Verkehrsrichtplan (VRP)
31.05.2023	Infoveranstaltung Mitwirkungsverfahren (in Koordination mit dem VRP)
Juni 2023	Mitwirkungsverfahren (in Koordination mit dem VRP)
Herbst 2023	Abgabe Auswertungsbericht Mitwirkung
Weiterer Verlauf:	
Winter 2023/24	Auswahlverfahren Planer
2024/25	Projektierung
2026	Urnenabstimmung Baukredit
2026/27	Ausschreibung
2027 bis 2029	Realisierung (ohne Berücksichtigung einer möglichen Etappierung)