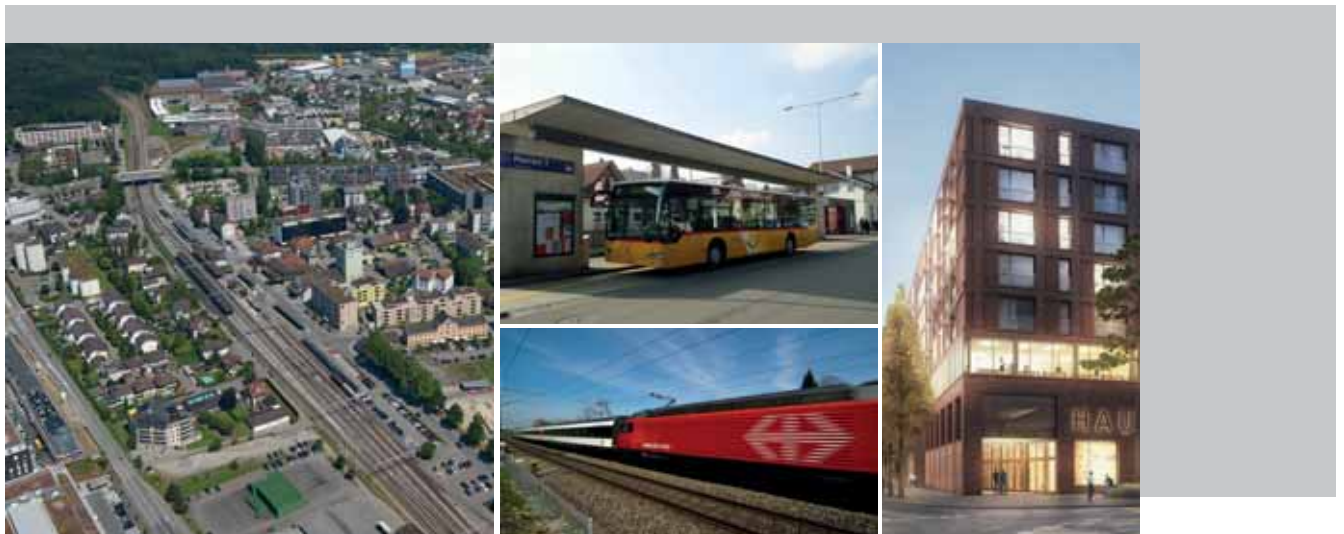


Sursee Plus, Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern

Masterplan Bahnhofgebiet Sursee



Bericht

11. Juni 2015

Impressum

Auftraggeber:

RET Sursee-Mittelland (Sursee Plus)
Stadt Sursee
Einwohnergemeinde Oberkirch
Kanton Luzern (vif)
Verkehrsverbund Luzern (VVL)

Projektleiter:

Walter Wanner, Wanner & Partner AG, Sursee

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Marco Rupp, Raumplaner SIA, ecoptima
Mikael Garn, Geograf, Planer FSU, ecoptima
Matthias Wehrlin, Städtebauer, Atelier Wehrlin
Hannes Müller, mrs partner

Inhalt

Zusammenfassung	5
A Bericht (Analyse)	
1. Einleitung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Zweck und rechtliche Stellung des Masterplans	6
1.3 Perimeter	7
1.4 Aufgabenstellung und Zielsetzung	8
2. Stellenwert und Anspruch Bahnhofgebiet	9
2.1 Siedlung	9
2.2 Verkehr	11
3. Beurteilung Ist-Zustand und Handlungsbedarf	12
3.1 Ist-Zustand Siedlung	12
3.2 Ist-Zustand Verkehr	13
4. System und Anforderungen Bahnhofgebiet	14
4.1 System Bahnhofgebiet	14
4.2 Anforderungen Siedlung	16
4.3 Anforderungen Verkehr	16
5. Areale und Entwicklungsabsichten	26
5.1 Areale im Bahnhofbereich	26
5.2 Entwicklungsabsichten	27
6. Evaluation Standort Busbahnhof	30
6.1 Standorte Busbahnhof	30
6.2 Bewertung der Varianten	34
B Konzeptinhalte	
7. Städtebauliches Entwicklungskonzept	36
7.1 Raum Bahnhofplatz	36
7.2 Städtebaulicher Leitplan	37
8. Erschliessungskonzept	39
8.1 Raum Bahnhofplatz	39
8.2 Verkehrsmodell	41
9. Entwicklungskonzept Nutzungen	44
9.1 Nutzungen	44
9.2 Mengengerüst Einwohner/Arbeitsplätze	46

10.	Umsetzung und Massnahmen	47
10.1	Zeithorizonte	47
10.2	Vorschlag weiteres Vorgehen	48
C	Genehmigungsinhalte Masterplan	
11.	Kurz- bis mittelfristige Festlegungen (bis 2040)	49
12.	Langfristige Festlegungen (ab 2040)	51
D	Anhang	
13.	Detailbeschrieb Haltestellentypen, Detailbeschrieb und -bewertung Varianten Busbahnhof	52
13.1	Haltestellentypen	52
13.2	Beschreibung Varianten	55
13.3	Bewertung Varianten	60
14.	Technische Pläne	67
14.1	Schleppkurven	67
15.	Verzeichnisse	71
15.1	Abkürzungsverzeichnis	71
15.2	Grundlagenverzeichnis	72
E	Zustimmung zu den Genehmigungsinhalten des Masterplans (Teil C)	

Zusammenfassung

Der Masterplan Bahnhof Sursee zeigt die Rahmenbedingungen für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofs Sursee und seines Umfeldes auf. Ausgehend vom Ist-Zustand und unter Einbezug der künftigen Anforderungen, wie zum Beispiel das 4. Bahngleis, wird aufgezeigt, welche Lösungsansätze möglich sind. Kurz- bis mittelfristig soll am heutigen Standort, bzw. leicht gegen Süden verschoben, der neue Busbahnhof entstehen. Dies bedingt Anpassungen im Bereich der Veloabstellplätze und der Verkehrslösung für den motorisierten Individualverkehr. Der Durchgangsverkehr soll auf die Umfahrungsstrassen gelenkt werden. Die Lage des Busbahnhofs wurde nochmals breit untersucht. Auch Lösungsansätze mit einer Aufteilung des Busbahnhofs auf Sursee und Oberkirch wurden untersucht. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die heutige Lage leicht nach Süden verschoben die beste Lösung darstellt auch im Hinblick auf die geplanten langfristigen Gleisverlängerungen und -ergänzungen und im Hinblick auf die neuen Nutzungsschwerpunkte in Sursee und Oberkirch.

Langfristig soll das Aufnahmegebäude der SBB nach Süden verschoben werden (Lage der heutigen Mobility-Abstellplätze) und dort auch eine Personenunterführung realisiert werden. Diese erschliesst einerseits die Mittelperrons von Süden her, andererseits schafft sie eine neue Fuss- und Veloverbindung zwischen Sursee und Oberkirch. Mit einem städtebaulichen Konzept, welches auf dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) von Sursee aufbaut, wurde aufgezeigt, wie die Attraktivität des Bahnhofs Sursee mit Nutzungen in Wert gesetzt werden kann. Das Konzept zeigt auch auf, wie und wo die Nutzungen sich in die Höhe entwickeln lassen (Hochhäuser und höhere Häuser).

Die neuen Nutzungen im direkten und weiteren Umfeld des Bahnhofs haben Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Ziel ist es den motorisierten Individualverkehr so rasch als möglich auf das übergeordnete Strassennetz (Entlastungsstrasse, Ringstrasse u.a.) zu lenken. Auf diese Weise können der Bahnhofplatz und die umliegenden Quartiere entlastet werden. Um dies zu erreichen sind flankierende Massnahmen in Sursee und Oberkirch zu erarbeiten und umzusetzen. Klar ist, dass einzelne Knoten an die Kapazitätsgrenze kommen (werden). Dies betrifft z.B. den Knoten Bahnhofstrasse-Christoph-Schnyder-Strasse. Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems wird 2015 von Sursee Plus im Detail untersucht. Dies unter Berücksichtigung der gesamtheregionalen Entwicklung.

Als nächster Schritt soll für das Gebiet des neuen Busbahnhofs und sein Umfeld ein Vorprojekt gestartet werden. Die Federführung wird von Sursee Plus zur Stadt Sursee wechseln. Die Planungspartner d.h. der Kanton, der VVL und Oberkirch sowie die SBB als grösste Grundeigentümerin bleiben jedoch im Boot.

A Bericht (Analyse)

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Gebiet um den Bahnhof Sursee ist sowohl für den Kanton Luzern als auch für die Region Sursee-Mittelland, die Stadt Sursee und die Gemeinde Oberkirch von grosser strategischer Bedeutung. Hier befindet sich der zweitwichtigste ÖV-Knoten im Kanton und hier situiert sich einer der wichtigsten wirtschaftlichen Kristallisationspunkte der Region. Aber auch als städtebaulicher Auftakt respektive als «Visitenkarte» der Stadt Sursee und der angrenzenden Gebiete kommt dem Bahnhofgebiet eine zentrale Rolle zu.

Gemäss kantonalem Richtplan gehört das Bahnhofgebiet Sursee zum Entwicklungsschwerpunkt «ESP Sursee Zentrum». Die Region ihrerseits verankert das Vorgehen zur zukünftigen Entwicklung des Bahnhofgebiets Sursee im Rahmen des Projekts «Sursee Plus» in einem Massnahmenblatt. Zudem liegt mit dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) Sursee, das im Rahmen der laufenden Ortsplanung Sursee erarbeitet wurde, ein übergeordnetes Konzept vor. Als Bestandteil des REK wurde die «Lupe» Bahnhofgebiet bereits untersucht und die Resultate im Berichtsentwurf «Räumliches Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet» festgehalten.

Die Stadt Sursee hat mit den wichtigsten Grundeigentümern im Bahnhofgebiet (u.a. SBB) bereits Vorgespräche über die Rahmenbedingungen und die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer geführt.

1.2 Zweck und rechtliche Stellung des Masterplans

Aufgabe des Masterplans ist es, eine koordinierte Entwicklung im Raum Bahnhof zu ermöglichen und einen entsprechenden Rahmen abzustecken. Es werden die Spielregeln festgelegt, an denen sich die einzelnen Akteure bei ihren spezifischen Planungen orientieren können. Damit wird eine gewisse Planungssicherheit geschaffen. Konflikte und Überschneidungen in Bezug auf die Verfahren lassen sich mit dem Masterplan voraussagen und vermeiden.

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

1.3 Perimeter

Der Untersuchungsraum ist in einen «engeren» und einen «erweiterten» Perimeter unterteilt. Der engere Bereich umfasst im Wesentlichen das nahe Umfeld des Bahnhofs Sursee inkl. Busbahnhof. Im Norden wird der enge Perimeter durch die Ringstrasse und im Westen durch die Kantonsstrasse (Umfahrungsstrasse) begrenzt. Die östliche Abgrenzung entspricht in etwa zwei Bautiefen ab dem Bahnhofplatz. Im Süden bilden die Gewerbebauten von «fenaco» und «Ramseier» den Abschluss.



Abb. 1 Abbildung «enger Perimeter»

Der «engere Perimeter» befindet sich vorwiegend auf dem Gemeindegebiet der Stadt Sursee. Die südwestliche «Ecke» liegt auf Boden Oberkirch.

Der «erweiterte Perimeter» erstreckt sich auf der Westseite der Bahnlinie bis zum Campus Sursee. Auf der Ostseite der Bahnlinie wird der erweiterte Perimeter im Norden durch das Gebiet «Münchrüti-Chlifeld» und im Süden durch die «Calida» begrenzt.

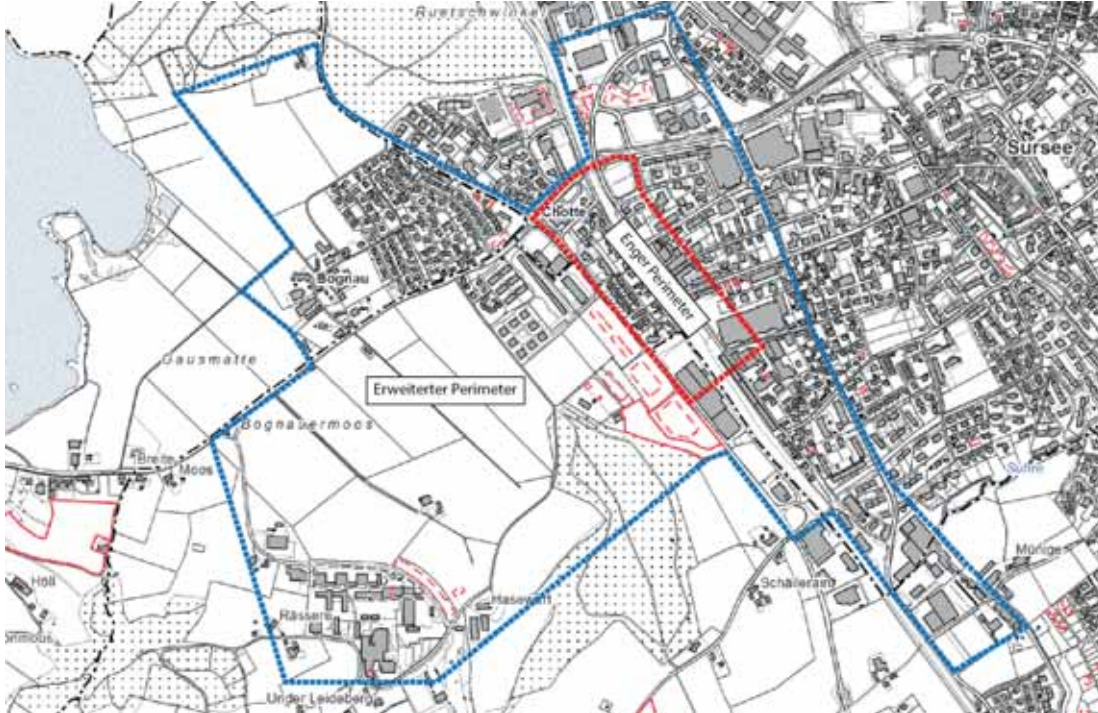


Abb. 2 Abbildung «erweiterter Perimeter» (blau)

Der «erweiterte Perimeter» umfasst Gebiete der drei Sursee-Plus-Gemeinden Mauensee, Oberkirch und Sursee.

1.4 Aufgabenstellung und Zielsetzung

1.4.1 Übergeordnete Zielsetzung

Ziel der Arbeiten ist es, einen konsolidierten Masterplan bereitzustellen, der eine gute Basis für weitere Projekte/Planungen im Raum Bahnhof bildet. Der Masterplan schafft den Rahmen, damit im betrachteten Gebiet Projekte realisiert werden, die das Bahnhofgebiet als Gesamtes aufwerten und die im Einklang mit den übergeordneten Interessen der Stadt-, Regional- und Kantonsplanung stehen. Die Ergebnisse der Masterplanung sollen zudem in die ordentliche Ortsplanungsrevision der Stadt Sursee und in die Planungen der Gemeinden Oberkirch und Mauensee einfließen.

1.4.2 Enger Perimeter

Im Raum Bahnhof ergeben sich für die zukünftige Entwicklung Schnittstellen und Fragestellungen, die die Stadt Sursee nur zusammen mit den betroffenen Nachbargemeinden, dem Kanton, dem VVL und den Grundeigentümern klären kann. Diese Schnittstellen betreffen v.a. den Standort Busbahnhof, die Bahnunterführungen, das zukünftige 4. SBB-Gleis, die Perronverlängerung und das MIV-Verkehrsregime im Raum Bahnhof. Dabei

sind auch die Zeitschiene (Stichwort Etappierbarkeit) und die voraussichtlichen Kosten von grosser Wichtigkeit. Ebenfalls von Bedeutung sind die Entwicklungsabsichten der Gemeinde Oberkirch.

Nachfolgende Punkte zum «engeren Perimeter» sind zu klären:

- Anforderungen und Standortevaluation Busbahnhof
- MIV-Verkehrsregime im Raum Bahnhof
- Lage Personenunterführungen, Perrons und Kundenzenter SBB
- Definition der städtebaulichen Leitplanken (insbesondere öffentlicher Raum)
- Zeitschiene für die Umsetzung

1.4.3 Erweiterter Perimeter

Im erweiterten Raum Bahnhof ergeben sich für die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Schnittstellen und Fragestellungen, die gemeinsam angegangen werden müssen. Die Schnittstellen betreffen v.a. die Siedlungsentwicklung (Nutzung und Städtebau) im erweiterten Einzugsgebiet des Bahnhofs Sursee sowie deren Auswirkungen auf das Strassennetz (MIV-Regime, ÖV- und LV-Netz). Dabei ist auch die Zeitschiene (Stichwort Etappierbarkeit) von grosser Wichtigkeit. Ebenfalls von Bedeutung sind die Entwicklungsabsichten der Gemeinde Oberkirch.

Nachfolgende Punkte zum «erweiterten Perimeter» sind zu klären:

- Rahmen zukünftiger Siedlungsentwicklung abstecken (Nutzung, Städtebau)
- Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Strassennetz
- Auswirkungen eines veränderten MIV-Regimes auf dem Bahnhofplatz
- ÖV-Haltestellen (insbesondere Aufspaltung Busbahnhof Sursee denkbar?)
- Netz Langsamverkehr, u.a. Anbindung Campus
- Optionen Schellenrainbrücke (Sanierung, Neubau)
- Standortabklärung für regionale Sportanlagen (Campus)
- Zeitschiene für die Umsetzung

2. Stellenwert und Anspruch Bahnhofgebiet

2.1 Siedlung

Der Raum Bahnhof stellt sowohl für das Wohnen als auch für das Arbeiten einen idealen Standort dar und kann als eigentlicher «Entwicklungsmotor» bezeichnet werden. In Bezug auf die Stadt Sursee wird die zukünftige Positionierung im Kanton Luzern sowie die angestrebte Entwicklung bis ins Jahr 2030 im räumlichen Entwicklungskonzept REK Sursee ausführlich beschrieben. Kernpunkte sind dabei:

- Die Schaffung günstiger räumlicher Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung.
- Die Stärkung und Positionierung von Sursee als Regionalzentrum auf der innerkantonalen Nord-Süd-Achse.
- Die Verbesserung der Standortqualitäten zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.
- Ein Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum von mindestens 20%.

Zur Erreichung dieser Ziele spielt der Raum Bahnhof eine zentrale Rolle. Einerseits ist der Bahnhof Anknüpfungspunkt an die übergeordnete Nord-Süd-Achse und andererseits bildet er den westlichen Auftakt zur innerstädtischen Achse Bahnhof-/Centralstrasse, die zwischen Bahnhof und Altstadt Sursee verläuft.

Aber auch für den Siedlungsraum zwischen Bahnhof und Campus Sursee (Gemeinden Oberkirch und Mauensee) stellt der Bahnhof Sursee einen zentralen Anknüpfungspunkt und Standortfaktor dar. Der Raum Bahnhof bildet als solches eine der wichtigsten «Adressen» sowohl gegen aussen als auch gegen innen.

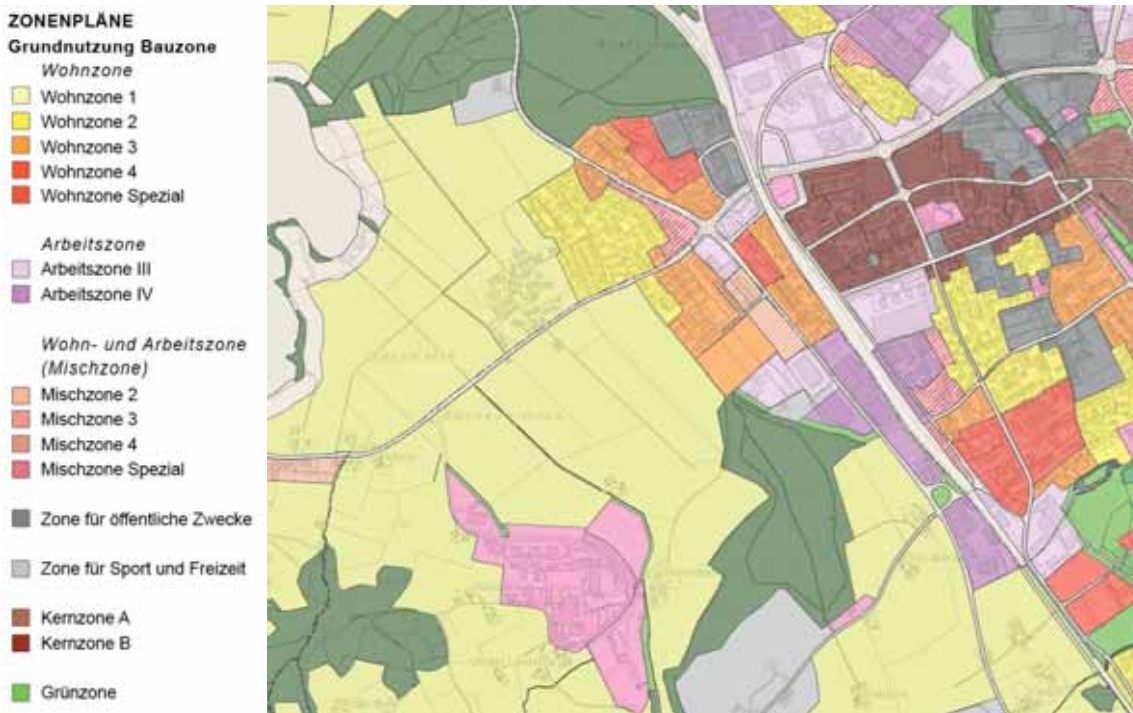


Abb. 3 Ausschnitt «generalisierter Zonenplan». Quelle: Geoportal Kanton Luzern (Stand 2014)

Dem Raum Bahnhof ist bei der weiteren Entwicklung der Stadt Sursee, der Gemeinden Oberkirch und Mauensee sowie der Region Sursee-Mittelland grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Der Masterplan bildet eine wichtige Grundlage für die Entwicklung dieses Raumes und für die Ortsplanungen von Sursee, Oberkirch und Mauensee.

2.2 Verkehr

Der Bahnhof Sursee ist nach dem Bahnhof Luzern der grösste Eisenbahnknoten im Kanton. Er wird von folgenden Zügen bedient:

IR Basel - Luzern	Stundentakt	Bilden zusammen einen Halbstundentakt
IR Bern – Luzern	Stundentakt	
RE Olten – Luzern	Stundentakt	Bilden zusammen mit Abfahrt / Ankunft in Olten einen Halbstundentakt
S-Bahn Olten: Endpunkt der S8	Stundentakt	
S-Bahn Luzern: Endpunkt der S18	Halbstundentakt	

Tab. 1 Angebot Bahnhof Sursee (Stand 2014)

Somit wird der Bahnhof Sursee stündlich mit 9 Zugsabfahrten bedient. Dementsprechend wichtig ist Sursee auch als regionaler Busknoten.

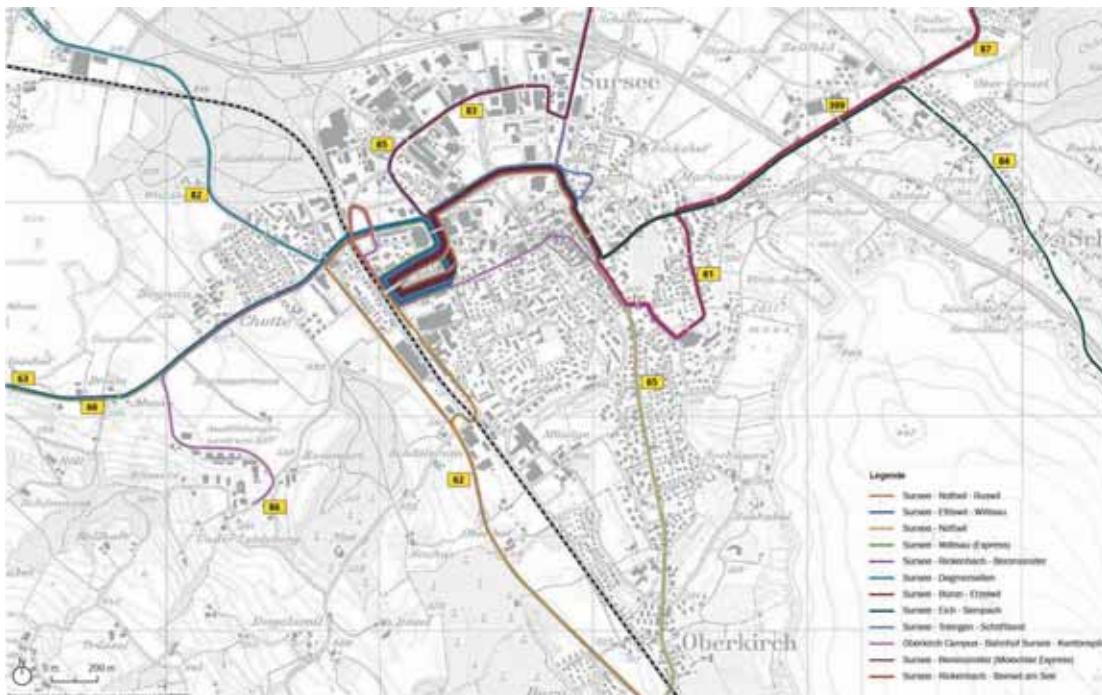


Abb. 4 Übersicht über das Busliniennetz in der Region Sursee (Stand 2014)

Das Einzugsgebiet des Bahnhofs entwickelt sich mehr und mehr sowohl innerhalb der Stadt Sursee in Richtung Nord als auch in die Gemeinde Oberkirch Richtung Süd. Obwohl Oberkirch über einen eigenen Bahnhaltepunkt verfügt, stellen die IR-Halte am Bahnhof Sursee doch einen wesentlichen Attraktivitätspunkt dar. Auch auf der Westseite des Bahnhofs sind Entwicklungen im Gange. Dementsprechend ist die Zugänglichkeit mit den beiden bestehenden Personenunterführungen längerfristig vor allem aus

südlicher Richtung ungenügend. Im Hinblick auf das langfristig vorgesehene 4. Gleis und die entsprechende Verlängerung der Perronanlagen in Richtung Süden ist die Realisierung eines dritten Bahnzuganges von beiden Seiten des Bahnhofs anzustreben. Zudem trägt eine südliche, dritte Personenunterführung zur Stärkung der Achse Centralstrasse – Hasenwartweg bei.

Es versteht sich von selbst, dass die Erreichbarkeit des Bahnhofs für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein muss. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse muss geprüft werden, wie der Bahnhofplatz vom MIV entlastet werden kann. Ein Unterbinden dieses Verkehrsstromes würde neue Möglichkeiten bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes bieten. Es hätte aber auch einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf die Verkehrsführungen im erweiterten Bahnhofumfeld. Massnahmen zur Minimierung der entsprechenden negativen Auswirkungen wären aufzuzeigen.

3. Beurteilung Ist-Zustand und Handlungsbedarf

3.1 Ist-Zustand Siedlung

Eine Beurteilung des heutigen Zustandes fällt aus städtebaulicher Sicht wenig erfreulich aus:

- UMFELD, IMAGE, AUFENTHALTSQUALITÄT: Der Bahnhofplatz wirkt heute eher unstrukturiert, nicht gepflegt und unübersichtlich. Er ist keine gute «Adresse» für Sursee. Die Aufenthaltsqualität ist niedrig, die Orientierung nicht leicht. Die Zugänge auf der Westseite sind noch wenig entwickelt.
- NUTZUNGSPOTENZIALE IM UMFELD. In einem Radius von rund 700 m befinden sich bedeutende Nutzungspotenziale, die nicht ausgeschöpft sind. Es gibt brach liegende Areale, Baulücken und angesichts der Standortgunst «falsch» gewidmete/genutzte Gebiete. Es wird davon ausgegangen, dass zwischen dem Bahnhofareal und der Umfahrungsstrasse ein grosses Verdichtungspotenzial in hervorragend erschlossener Lage besteht. Deshalb wurde dieser Bereich im REK als potentielles Umstrukturierungsgebiet bezeichnet. Weitere Entwicklungspotenziale wurden westlich der Bahnlinie auch ausserhalb des Radius von 700 m festgestellt. Das Spannungsfeld zwischen Bahnhof Sursee und Campus Sursee wird zunehmend an Bedeutung gewinnen.
- STÄDTEBAULICHE SYNERGIEN: Die möglichen städtebaulichen Synergien sind nicht ausgeschöpft. Möglich ist eine Platzbildung in länglicher Form, eine gewisse weitere Fassung des Platzes und auch standortgerechte Erdgeschossnutzungen. Das REK Sursee hat auch gezeigt, dass hier angesichts der Bedeutung des Ortes bauliche Akzente gesetzt werden können (höhere Häuser, Hochhäuser).



Abb. 5 Bahnhofplatz mit Landi und Potenzial «Ecke» Bahnhofstrasse/Bahnhofplatz

Am Bahnhofplatz besteht Handlungsbedarf. Die zeitgemäßen Anforderungen bezüglich Umfeld, Image und Aufenthaltsqualität werden nicht erfüllt. Es gibt Baulücken und Nutzungsreserven, die ausgeschöpft werden können. Dabei geht es sowohl um die Ausschöpfung des Standortpotenzials, der Bildung einer «Adresse» für Stadt und Region Sursee, als auch um die Funktionalität des ÖV-Knotens.

3.2 Ist-Zustand Verkehr

Der heutige Bahnhofplatz entspricht von der Gestaltung her in keiner Weise der Bedeutung des Bahnhofs. Es fehlt an Übersichtlichkeit insbesondere bezüglich der Busbedienung. Der «Platz» vor dem Bahnhof ist geprägt von der Strasse und dem entsprechenden motorisierten Verkehr. Es gibt zwar eine Tempo 30-Regelung, aber der komfortable Querschnitt und die geradlinige Optik der Strassenachse laden zu eher schnellerem Fahren ein. Im Widerspruch zur Tempo-30-Zone steht der nachträglich angebrachte Fussgängerstreifen zur Bahnhofstrasse. Er deckt nur einen Teil der Fussgängerquerungen ab. In Richtung der wichtigen Achse der Centralstrasse ist die Querungssituation unstrukturiert.

Dennoch kann nicht von einem Sicherheitsproblem gesprochen werden. Die Unfallstatistik zeigt keine gravierenden Unfälle, insbesondere keine, die irgendwie mit der unstrukturierten Situation und/oder mit dem Busverkehr in Zusammenhang stehen könnten.

Die heutigen Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz sind auf drei Perronkanten konzentriert, zwei in Richtung Süd und eine in Richtung Nord, wobei eine Kante (Perron 1) in südlicher Richtung vorwiegend als Ausstiegshaltestelle dient.

Am viel zu schmalen Mittelperron, der von den Bussen beidseitig im Linksverkehr angefahren wird, gibt es keine den einzelnen Linien zugewiesenen Haltekanten. Die beiden Kanten sind Mehrfachhaltestellen. Die Anzahl Halteplätze ist während der Hauptverkehrszeiten ungenügend.

Die Information zu Linien und Fahrplänen ist zwar vorhanden, aber für unkundige Fahrgäste zum Teil schwer verständlich. Insbesondere ist die Differenzierung nach Busbetrieben für die Fahrgäste wenig erhellend.



Abb. 6 Der Bahnhofplatz, geprägt von der Strassenachse der Merkurstrasse (hier noch ohne Fussgängerstreifen) und die Bushaltestellen mit dem viel zu schmalen Mittelperron (links Blickrichtung Nord, rechts Blickrichtung Süd).

Die Veloabstellplätze sind relativ gut organisiert, an zweckmässigen Orten angebracht und in genügender Anzahl vorhanden. Mittel- bis langfristig ist aber eine Erweiterung nicht nur der Anzahl sondern auch der Verteilung der Anlagen notwendig.

4. System und Anforderungen Bahnhofgebiet

4.1 System Bahnhofgebiet

Das System Bahnhof ist ein hochkomplexes System. Obwohl die Funktionalität einen hohen Stellenwert einnimmt, sind Städtebau, Architektur und Gestaltung ebenso wichtige Belange.



Abb. 7 System Bahnhof: Städtebauliche Synergien innerhalb 500 m Radius

Mit dem Standort des Bahnhofs Sursee direkt verbunden sind die Isebahn Vorstadt (City), der Raum Münchrüti / Chlifeld und die stadträumlich noch wenig organisierten Gebiete westlich der Bahn. Diese drei Gebiete sollen zu urbanen Stadtquartieren umgestaltet werden. Die Verbindung dieser Räume ermöglicht bedeutende städtebauliche Synergien. Innerhalb eines Radius von 500 m befinden sich damit grosse Nutzungspotenziale, die schrittweise aktiviert werden sollen.



Abb. 8 System Bahnhof: Vernetzung lokal und regional (Gelb = öffentliche Räume)

Von besonderer Bedeutung ist die allseitige Vernetzung. Auf der Westseite des Bahnhofs sind die drei Gemeinden Oberkirch, Mauensee und Sursee betroffen. Hier besteht noch Handlungsbedarf auf der Ebene der koordinierten Planung.

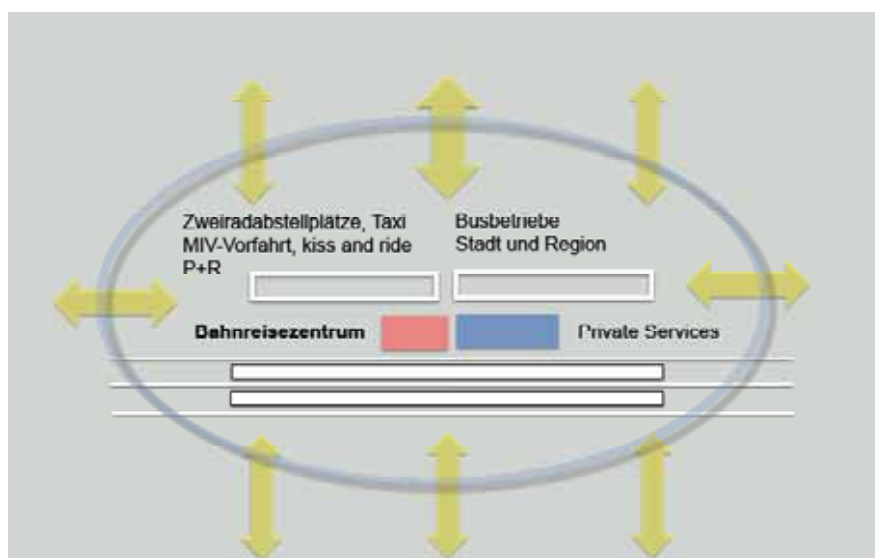


Abb. 9 Bahnhof als hochkomplexes System. Hier sind die wichtigsten funktionalen Elemente dargestellt.

4.2 Anforderungen Siedlung

Aufgrund der Bedeutung als «Adresse» und als Wohn- und Arbeitsstandort sind die gestellten Anforderungen an den Raum hoch. Dies betrifft insbesondere die Funktionalität, die städtebauliche Anordnung der Volumina und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Dies bei einer gleichzeitigen Steigerung und Konzentration der Nutzungen und damit einhergehend ein vermehrtes Verkehrsaufkommen.

Entsprechend der heutigen und zukünftigen Bedeutung des Bahnhofs für die Stadt, die Agglomeration (Sursee Plus) und Region Sursee-Mittelland ist ein Ausbau des Bahnhofs erforderlich, der Folgendes erreicht:

- UMFELD, IMAGE, AUFENTHALTSQUALITÄT: Der Bahnhofsbereich Sursee soll als repräsentativer Ankunftsort auch Imagerträger für Stadt, Agglomeration und Region sein können. Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild sind zentrale Themen.
- NUTZUNGSPOTENZIALE IM UMFELD: Im Umfeld des Bahnhofs sind Nutzungsverdichtungen anzustreben. Im Vordergrund steht die Wohn- und Dienstleistungsnutzung. Die städtebauliche Umsetzung unterliegt hohen Qualitätsansprüchen.
- STÄDTEBAULICHE SYNERGIEN: Es soll ein Stück Stadt entstehen, das bezüglich Bau und Aussenraum hohe Ansprüche erfüllt.

4.3 Anforderungen Verkehr

4.3.1 Übergeordnete Anforderungen

Aus der Sicht des Verkehrs geht es primär um folgende Fragen:

- Wie wird das unmittelbare Bahnhofsumfeld gestaltet und wie werden die vielfältigen Anforderungen der verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt?
- Wie können sie bei den beengten Platzverhältnissen bestmöglich auf eine attraktive Gestaltung abgestimmt werden und welche Kompromisse sind von Seiten der unterschiedlichen Anspruchsgruppen notwendig?
- Wie wird der Verkehrsablauf im weiteren Umkreis organisiert, so dass die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden sowie auch diejenigen der im Bahnhofsumfeld wohnhaften Bevölkerung genügende Berücksichtigung finden?

Neben der wichtigen Frage, wo und wie die Infrastruktureinrichtungen, insbesondere das Bahnhofgebäude angeordnet und gestaltet werden sollen, ergeben sich aus den aufgeführten Fragestellungen die konkreten Forderungen bezüglich Verkehr:

- Es braucht eine neue, gestalterisch befriedigende, kundenfreundliche und betrieblich zweckmässige Anordnung und Gestaltung des Busbahnhofes.
- Für den Fuss- und Veloverkehr muss der Bahnhof gut erreichbar sein. Attraktive, direkte und sichere Wege zum Bahnhof und im Speziellen zu den Zügen und Bussen sowie gut situierte und diebstahlsichere Veloabstellplätze rund um den Bahnhof in genügender Zahl sind zentrale Anforderungen. Auch der Weg zwischen den Verkehrsträgern hat bezüglich Aufenthaltsqualität und «Personenhydraulik» hohen Anforderungen zu genügen.
- Eine gute Erreichbarkeit ist auch für den MIV sehr wichtig. Hierfür sind genügend K+R- sowie P+R-Plätze notwendig, die mit möglichst geringer Belastung der durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr intensiv beanspruchten Bereiche erreicht werden können.
- Zudem sind weitere Anlagen und Anlagenteile wie Taxi- und Car-Sharing-Standplätze, Abstellplätze für motorisierte Zweiräder, Infopunkt, Kiosk, WC etc. erforderlich.
- Im Hinblick auf den längerfristig vorgesehenen Bau eines vierten Gleises und die damit verbundene Verlängerung der Bahnperrens in Richtung Süd ist eine dritte Personenunterführung ins Auge zu fassen. Diese trägt auch zur Stärkung der Achse Centralstrasse – Hasenwartweg bei.
- Die Neuorganisation des Verkehrsablaufs am Bahnhofplatz wird nicht ohne Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz bleiben. Es ist darauf zu achten, dass dadurch die im Bahnhofumfeld wohnhafte Bevölkerung nicht zusätzlich belastet wird.

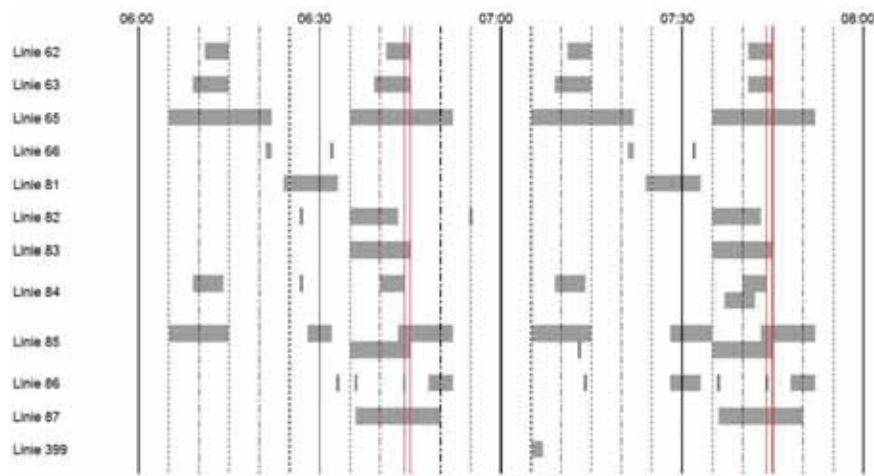
4.3.2 Anforderungen Busverkehr

Haltestellenbelegungen

Haltestellenbelegung, heutiger Zustand

Abbildung 10 zeigt die Belegung der Haltestelle Bahnhof durch die verschiedenen Linien auf der Basis des heutigen Angebotes in den Hauptverkehrszeiten.

Morgenspitze:



Abendspitze:

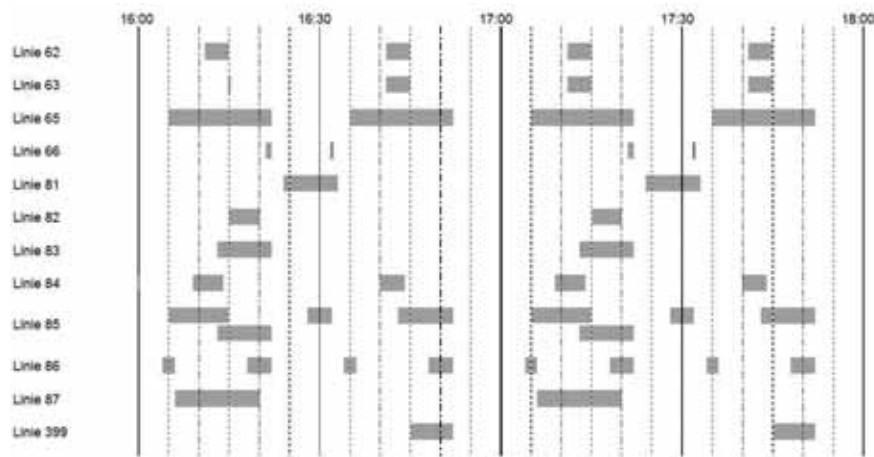


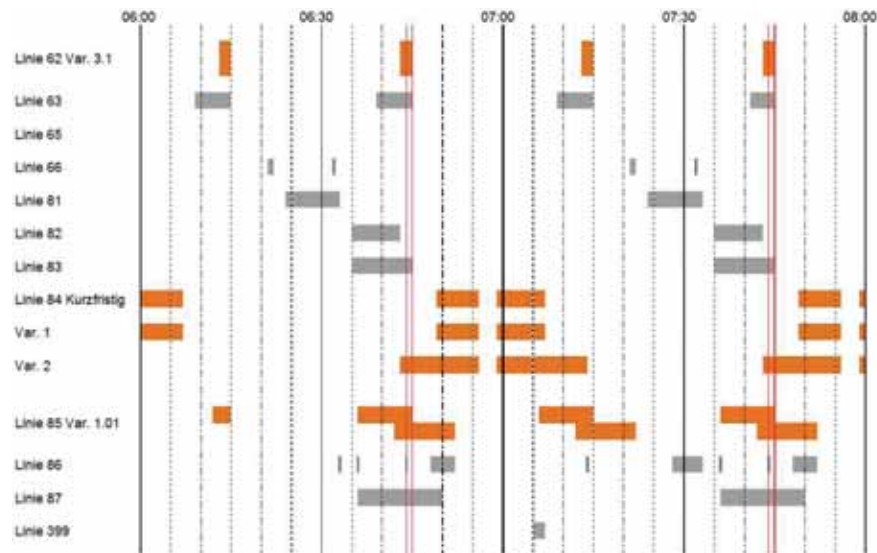
Abb. 10 Haltestellenbelegungen im Ist-Zustand (2014)

Massgebend sind die Minuten 15 und 45 in der Morgenspitze (rot), in denen fahrplanmässig 9 Busse gleichzeitig am Bahnhof anwesend sind. Je nach Haltestellentyp ergeben sich daraus unterschiedliche Anforderungen. Die Beschreibung der Haltestellentypen findet sich in Anhang E.

Haltestellenbelegung, zukünftiger Zustand

Gemäss dem öV-Angebotskonzept vom 15.6.2010 ergeben sich künftig andere Belegungen (Abbildung 11).

Morgenspitze:



Abendspitze:

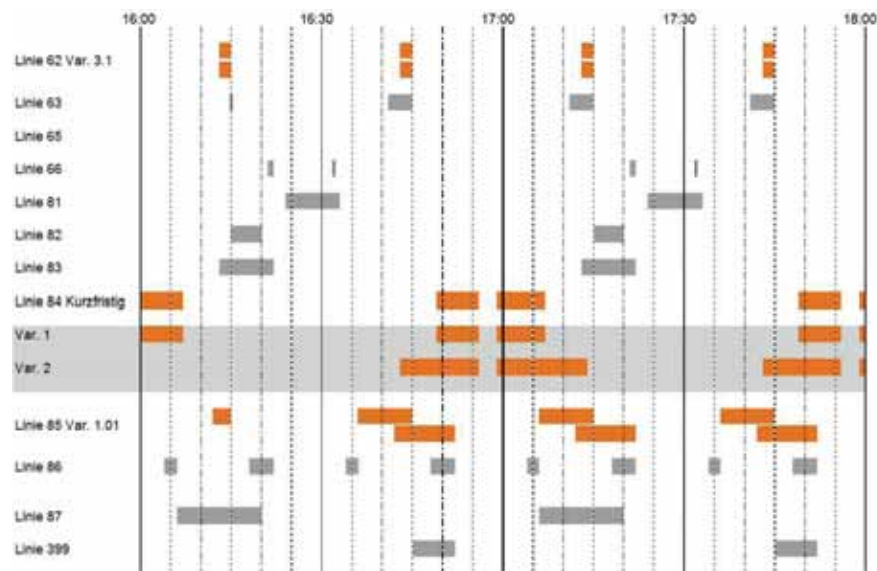


Abb. 11 Haltestellenbelegungen künftig auf der Basis des Angebotskonzeptes vom 15.6.2010

Auch künftig sind in der Morgenspitze zur Minute 44 neun Fahrzeuge gleichzeitig am Bahnhof. Für jeden Standort müssen die möglichen Haltestellentypen und die resultierende Geometrie im Detail geklärt werden.

Unter Berücksichtigung von allfälligen Verstärkerfahrten und im Hinblick auf künftige heute noch nicht abschätzbare Entwicklungen sollte die Anlage eine Kapazität aufweisen, die 10 Busse gleichzeitig abfertigen kann.

4.3.3 Sicherheit

Da die heute bestehende Situation auf dem Bahnhofplatz insgesamt etwas unübersichtlich ist, die Fussgängerquerungen dispers über den Platz laufen und eine Vielzahl von Busbewegungen mit Ein- und Ausfahrten sowie Überholungen stattfinden, entsteht der Eindruck einer gefährlichen Situation. Tatsache ist, dass sich auf diesem Platz sehr wenige Unfälle ereignen. Die Auswertung der Unfallstatistik der letzten 10 Jahre zeigt folgendes Bild.

- Insgesamt ereigneten sich in diesen 10 Jahren 22 registrierte Unfälle, das sind im Durchschnitt etwas mehr als 2 pro Jahr mit insgesamt 46 beteiligten Personen. Bei 12 dieser Unfälle ergab sich nur Sachschaden.
- Bei 2 Unfällen waren FussgängerInnen beteiligt. In beiden Fällen wurden diese leicht verletzt.
- Bei 2 Unfällen waren RadfahrerInnen beteiligt, im einen Fall leicht im andern schwer verletzt.
- In einem einzigen Fall war ein Bus involviert, es wurde niemand verletzt.
- Die meisten Unfälle ereigneten sich mit PWs (Selbstunfälle, Abbiege- und Parkierunfälle)

Aufgrund dieser Bilanz kann nicht von einer gefährlichen Situation gesprochen werden. Es scheint sich einmal mehr zu bestätigen, dass die geringe Strukturiertheit der Verkehrssituation eher zu vorsichtigem Verhalten führt und damit zu einem insgesamt sicheren Verkehrsablauf. Dennoch zeigt sich, dass die zu Fuss gehenden oder velofahrenden Personen (inkl. Mofa) verletzlich sind und selbst bei diesen kleinen Zahlen den grössten Teil an der Anzahl der verletzten Personen liefern (2 verletzte FussgängerInnen, 1 verletzte Person mit Velo (eine davon schwer), 1 schwerverletzte Person mit Mofa, 2 verletzte Personen mit PW).

Das bedeutet, dass bei jeder Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden geachtet werden muss, dass aber nicht grundsätzlich ein Sanierungsbedarf aus Sicherheitsgründen vorliegt.

4.3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erschliessungskonzept gemäss Verkehrsrichtplan Sursee-Oberkirch
Im Verkehrsrichtplan Sursee-Oberkirch (2007) ist ein Erschliessungskonzept enthalten, das für das Bahnhofumfeld massgebliche Auswirkungen hat (Abbildung 12).

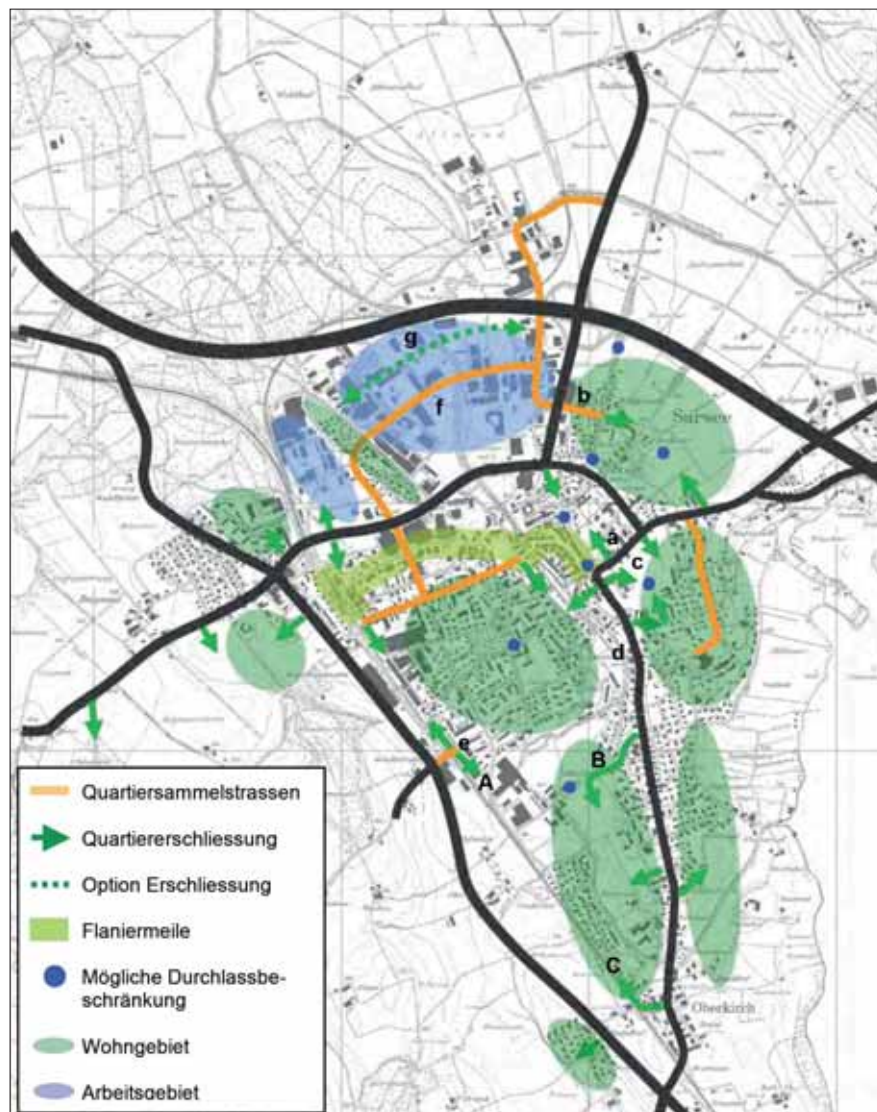


Abb. 12 Erschliessungskonzept gemäss Verkehrsrichtplan Sursee-Oberkirch

Die für den Bahnhofbereich wichtigen Aussagen sind:

- Die Quartierserschliessung erfolgt mit möglichst kurzem Weg direkt ab dem Hauptstrassensystem.
- Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und ist bei Bedarf durch Sperrungen zu reduzieren.
- Der Bahnhofbereich wird vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Zufahrt ist allseitig gewährleistet.

Wird das Konzept realisiert, so ist im weiteren Bahnhofumfeld darauf zu achten, dass kein unerwünschter Verkehr, insbesondere Schwerverkehr, in die Wohnquartiere ausweicht. Es sind flankierende Massnahmen erforderlich:

Die Zufahrten zum Bahnhof müssen gewährleistet sein, wobei diese nicht auf dem direktesten Weg von allen Seiten angeboten werden müssen. Wünschenswert wäre eine Befreiung des Bereiches zwischen Bahnhofstrasse und Centralstrasse vom MIV. Dies bedingt ein übergeordnetes Erschliessungskonzept, das die erforderlichen Erreichbarkeiten aufzeigt und das auch den Bedürfnissen der angrenzenden Quartiere Rechnung trägt. Zudem müssen die heute erreichbaren privaten Parkplätze im Umfeld des Bahnhofes weiterhin erreichbar bleiben.

Kiss + Ride

10 bis 20 Kiss + Ride-Plätze sollten im Raum Bahnhofplatz zur Verfügung stehen.

P+R

Die vorgesehenen P+R-Anlagen im Raum Leopoldstrasse und Hasenwart werden das bestehende Angebot massgeblich erweitern und werden auf längere Sicht genügen. Die heute ebenerdigen P+R-Plätze im südlichen Bereich Merkurstrasse können bis zu einer Überbauung des SBB Areals ganz oder teilweise bestehen bleiben. Die MIV-Erschliessung ist dementsprechend zu gewährleisten.

Taxi

Die aktuell vorhandenen 3 Taxi-Standplätze sind auch künftig anzubieten.

Carsharing

Die aktuell vorhandenen 3 CS-Plätze sollen zumindest auch künftig angeboten werden können. Eine Reserve für 2–3 zusätzliche Plätze ist auszuweisen.

4.3.5 Langsamverkehr

Fussgängerverkehr

Fussgänger-
verkehr

Die Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich auf der Ostseite des Bahnhofs vor allem zwischen Bahnhofstrasse und Centralstrasse flächenhaft. Sie queren den Bahnhofplatz an beliebigen Stellen. Nach Zugankünften ergeben sich kurzzeitig konzentrierte Ströme insbesondere zwischen der zentralen Personenunterführung und der Bahnhofstrasse. In Richtung der Centralstrasse fächern sich die Ströme auf.

Entsprechend dem flächenhaften Bewegungsmuster ist auf eine Kanalisierung der Fussgängerströme zu verzichten. Als ideales Instrument hierfür bietet sich die Begegnungszone an, die den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt gegenüber dem rollenden Verkehr einräumt und

die diesem eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h vorschreibt. Der Busverkehr muss deswegen nicht mit Fahrzeitverlängerungen rechnen, da sich die Busse in diesem Raum ohnehin nicht schneller bewegen.

Die Begegnungszone ist mit klar erkennbaren Toren an den Eingängen zum Bahnhofplatz zu markieren und zu signalisieren.



Abb. 13 Beispiel eines Einfahrtstors in die Begegnungszone (Bahnhof Baar)

Veloverkehr

Veloabstellplätze

Aktuell finden sich im Bahnhofumfeld gegen 700 Veloabstellplätze. Mit ca. 5000 einsteigenden Bahnfahrern pro Tag liegt dieser Wert eher an der unteren Grenze des Bedarfs. Der Bereich des geschätzten Bedarfs liegt zwischen 500 und 2000 Abstellplätzen. Zunehmende bahnfremde Nutzungen im engeren Bahnhofumfeld und zunehmende Nutzungsverdichtungen innerhalb des Bahnhofeinzugsbereiches in Velodistanz lassen mittelfristig einen Bedarf in der oberen Hälfte des Schätzbereiches erwarten.

Die zentral gelegenen Anlagen sind gut ausgelastet (Abbildung 14), die etwas weiter entfernten Anlagen werden hingegen schlecht angenommen (Abbildung 15).



Abb. 14 Veloabstellanlage auf der Ostseite des Bahnhofes bei der PU Nord.



Abb. 15 Veloabstellanlage in der Leopoldstrasse

Kurzfristig ist ein Angebot von mindestens 1000 Abstellplätzen vorzusehen und es sind Erweiterungsbereiche auszuscheiden. Die zur Verfügung stehende Fläche auf der Ostseite des Bahnhofes ist limitiert. Zusätzliche Anlagen sind nur noch in der Ebene -1 oder +1 bzw. in Kombination mit einer Velostation denkbar.



Abb. 16 Veloabstellanlage in der Pilatusstrasse

Auf der Westseite sind auch im Hinblick auf die Nutzungsverdichtungen in diesem Einzugsbereich dringend mehr Abstellplätze anzubieten. Möglichkeiten bestehen im Bereich Kottenstrasse/Pilatusstrasse. Im Hinblick auf eine PU Süd bietet sich auch der Bereich Hasenwartweg als möglicher Standort an.

Südlich angrenzend an den Ausgang der zentralen PU ist ebenfalls eine grössere Veloabstellanlage möglich. Der zur Verfügung stehende Querschnitt beträgt insgesamt allerdings nur etwa 5m, und der Restquerschnitt neben einer Veloabstellanlage noch etwa 3m. Daher müsste eine solche Anlage mit einer Unterbrechung der Pilatusstrasse für den MIV begleitet

werden. Die Erschliessung der angrenzenden Parzellen könnte weiterhin gestattet bleiben, aber die Durchfahrt sollte aus Sicherheitsgründen unterbunden werden.

Veloführung

Veloverkehr ist auf dem ganzen Bahnhofplatz in beiden Fahrtrichtungen zuzulassen. Aufgrund der insgesamt beengten Platzverhältnisse sind aber keine für den Veloverkehr reservierten Fahrstreifen oder -wege denkbar.

4.3.6 Bedeutung der Kompromissbereitschaft

Es wurde bereits mehrmals erwähnt, dass die Platzverhältnisse im Raum Bahnhofplatz sehr beengt sind. Eine für alle Verkehrsteilnehmenden und sonstigen Betroffenen letztlich akzeptable Lösung ist nur möglich, wenn von allen Seiten auf eine Erfüllung von Maximalforderungen verzichtet wird.

Beispielsweise wird es nicht möglich sein, für den **Fuss- und Veloverkehr** reservierte Verkehrsflächen auszuscheiden und langfristig ist zwar eine Velostation kombiniert mit einer grosszügigen Abstellanlage denkbar, aber diese wird nicht auf dem Niveau 0 angeboten werden können.

Ebenfalls werden von Seiten der **Busunternehmen** Kompromisse nötig sein. Wendemöglichkeiten auf beiden Seiten der zentralen Bushaltestelle wären sicher wünschenswert, können aber aus Platzgründen nicht angeboten werden. Als Wendeschleife in Notfällen muss das Strassenviereck Bahnhofstrasse-Bahnhofplatz-Centralstrasse-Christoph-Schnyder-Strasse dienen. Es wird auch kaum möglich sein, dem Busverkehr reservierte Busspuren auf dem Bahnhofplatz anzubieten. Die angestrebten 10 Halteplätze sind im Moment zwar komfortabel, sie müssen aber auch in Zukunft genügen. Angebots- und Betriebskonzepte für heute noch nicht absehbare Entwicklungen beim Busangebot müssen auf diese infrastrukturelle Randbedingung ausgerichtet werden (notabene eine Einschränkung, die im Bahnverkehr schon längst hingenommen werden muss).

Für den **motorisierten Individualverkehr** gilt die starke Einschränkung, dass die Durchfahrt auf dem Bahnhofplatz künftig nicht mehr möglich sein wird. Die Zufahrten zu den einzelnen Parzellen sind aber weiterhin zu gewährleisten. Dasselbe gilt auf der Westseite für die Pilatusstrasse.

Auch von Seiten des **Grundeigentümers (SBB)** sind Zugeständnisse erforderlich. So etwa im Raum zwischen dem neuen Busbahnhof und dem langfristig vorgesehenen SBB-Kundenzentrum.

5. Areale und Entwicklungsabsichten

Aufgrund der funktionalen und räumlichen Komplexität des Bahnhofgebiets ist es für die Entwicklung des Raumes wichtig, die Abhängigkeiten der einzelnen Arealentwicklungen zu minimieren, damit der Handlungsspielraum der einzelnen Grundeigentümer nicht zu sehr eingeschränkt wird. Je nach Absichten der Grundeigentümer wird das Tempo der Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich ausfallen. Die Entwicklung ist daher in Etappen voranzutreiben.

Aufgrund des langen Zeithorizonts – 4. Gleis SBB frühestens ab 2040 – ist zudem ein gewisser Handlungsspielraum zu wahren, damit auf «Unvorhergesehenes» entsprechend reagiert werden kann.

5.1 Areale im Bahnhofbereich

Der Perimeter kann gemäss nachfolgender Abbildung in neun Areale respektive Gebiete eingeteilt werden. Diese ergeben sich einerseits aufgrund des bestehenden «Stadtrasters» und andererseits aufgrund der Grundeigentümerverhältnisse. Auf nachfolgender Abbildung sind die Areale/Gebiete verortet und namentlich benannt:

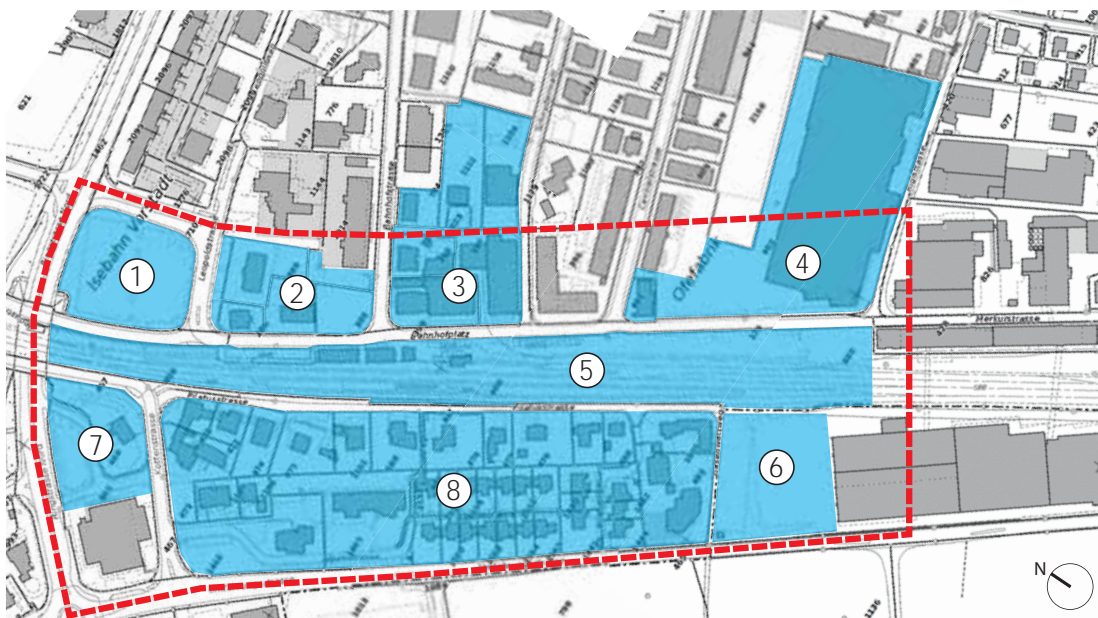


Abb. 17 Areal-/Gebietsunterteilung im Raum Bahnhof Sursee

1. Areal «Leopoldstrasse»
2. Areal «ehemals Hotel Eisenbahn/Bären»
3. Areal «Landi/Fischer»
4. Areal «PAX/Ofenfabrik»
5. Areal «SBB»
6. Areal «Hasenwartweg»

7. Areal «Ulrich»
8. Gebiet «Pilatus-/Alpenstrasse»

5.2 Entwicklungsabsichten

5.2.1 Entwicklungsabsichten Grundeigentümer

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans wurden unter der Federführung der zuständigen Gemeinden (Stadt Sursee, Oberkirch) mit verschiedenen Grundeigentümern Gespräche geführt. Dies mit dem Ziel, deren Absichten kennenzulernen und die Entwicklungsmöglichkeiten besser abschätzen zu können.

Areal «Leopoldstrasse» (1)	Das Grundstück Nr. 1709 zwischen Ringstrasse und Leopoldstrasse gehört der Erbgemeinschaft Schnyder von Wartensee. Hier entsteht ein Parkhaus mit Dienstleistung und Wohnnutzung. Das Projekt ist bereits weit fortgeschritten und wird demnächst realisiert. Das Vorhaben erfüllt die Ziele des REK.
Areal «ehemals Hotel Eisenbahn/Bären» (2)	Grundeigentümer der Grundstücke Nr. 388 und 1215 ist die Anliker AG. Das Grundstück Nr. 386 gehört der Familie Häfliger, die Parzelle Nr. 389 der Stiftung Personalvorsorge Plus, Perlen Papier. Die Parzelle Nr. 1014 ist am Rande betroffen. Diese gehört der PKG Pensionskasse Luzern. Ein Busbahnhof an der Ecke Bahnhof ist wenig zweckmässig. Die Anliker AG hat auf ihren Parzellen noch nichts konkretes geplant. Die Familie Häfliger will mindestens noch eine Generation im Hause bleiben.
Areal «Landi-Fischer» (3)	Grundeigentümer der Grundstücke Nr. 397 und 732 ist die Landi Sursee. Die Parzelle Nr. 399 gehört der «Weinhof AG». Das Grundstück Nr. 398 ist in Besitz der Familie Schmid-Zihler. Eine gemeinsame bauliche Entwicklung in Etappen ist denkbar. Die Landi hält jedoch am Fortbestand des Betriebs am Bahnhof für die nächsten 10 Jahre fest. Die Fischer Weine Sursee AG betrachten ihre Liegenschaften (Weinhof und Weinhandlung) aus wirtschaftlichen Überlegungen als nicht erhaltenswert. Im Bauinventar sind diese aber als «schützenswert» eingestuft.
Areal «Ofenfabrik» (4)	Grundeigentümer der Grundstücke Nr. 401 (Restaurant Bahnhof) und 402 (Ofenfabrik) ist die PAX, Schweizerische Lebensversicherungs-Gesellschaft AG, Basel. Auf dem östlichen Teil der Parzelle Nr. 402 wurde bereits eine Wohnüberbauung realisiert. Die Grundeigentümer planen eine analoge 2. Etappe mit Wohn-Punktbauten (südlich anschliessend) und eine Blockrandbebauung entlang der Merkur- und Rigistrasse.
Areal «SBB» (5)	Die SBB AG plant langfristig und in Abhängigkeit der Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern (bis 2035), den Ausbau des Bahnhofs Sursee (Vision Bahnhof Sursee 2040). Neu sind vier Durchgangsgleise vorgesehen, die über je zwei Mittelperrons erschlossen sind. Am Bahnhofplatz gibt es keine direkte Perronkante mehr. Die Perronlänge beträgt künftig 420 m, während der heutige Mittelperron eine Länge von 280 m misst. Auf die

weiteren Gleisanlagen im Bahnhofbereich wird verzichtet. Der Bahnkörper wird durch zwei Personenunterführungen gequert. Dazu wird zusätzlich eine südliche Personenunterführung angestrebt (PU Süd). Mit den drei PUs Nord, Mitte und Süd sind auch die Quermöglichkeiten des Bahnkörpers für den Fuss- und Veloverkehr definiert.

Eine neue stadtseitige Grenze des Gleiskörpers zeichnet sich ab. Das alte Bahnhofgebäude muss langfristig abgebrochen werden. Ein Ersatz des Aufnahmegebäudes (mit den entsprechenden Funktionen) und ergänzende Hochbauten sind auf dem südlichen Arealteil vorgesehen. Durch die Neupositionierung der künftigen Bahnhofanlage bei der Personenunterführung Süd werden Bahnhofstrasse und Centralstrasse zu gleichwertigen Verbindungsachsen zur Altstadt.

Die Ausbaupläne der SBB AG führen dazu, dass im Sinne einer Vorhaltung alle wesentlichen neuen baulichen Massnahmen auf dem Bahnhofplatz weitgehend auf die geplante Situation «Zustand 2040» auszurichten sind.

- | | |
|--|---|
| Areal «Hasenwartweg» (6) | Die Parzelle Nr. 39 ist im Besitz der fenaco und befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Oberkirch. Es haben erste Grundeigentümergegespräche stattgefunden. |
| Areal «Ulrich» (7) | Zu diesem Areal gehören die Parzellen Nr. 468 und 965 (Möbel Ulrich AG). Die Grundeigentümer sind an einer Entwicklung interessiert und werden voraussichtlich demnächst einen entsprechenden Studienauftrag/Testplanung auslösen. |
| Raum «Pilatusstrasse/Alpenstrasse» (8) | Das Gebiet westlich der Bahnlinie umfasst Zahlreiche Parzellen mit Wohnnutzung. Mit den Grundeigentümern wurden noch keine Gespräche geführt. Dies ist auch nicht prioritär, weil die Entwicklung in diesem Gebiet eher langfristig zu sehen ist (Umstrukturierung, Verdichtung). |

5.2.2 Entwicklungsabsichten Region und Gemeinden

- | | |
|--------------------------|--|
| Region Sursee-Mittelland | Der Raum Bahnhof Sursee stellt für die Region Sursee-Mittelland einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt dar, der auf die ganze Region ausstrahlt. Für die Region Sursee-Mittelland ist dieser zentrale Ort auch ein Ort der regionalen Begegnung. Sie möchte in den nächsten Jahren prüfen, wie sich die Region an diesem Ort präsentieren könnte. Im Raum Bahnhof West zwischen Bahnhof und Campus ist im «Zukunftsbild Region Sursee-Mittelland» eine Siedlungserweiterung vorgesehen. |
| Stadt Sursee | Der Raum Bahnhof soll als Ganzes aufgewertet werden. Die räumlichen Entwicklungsvorstellungen sind im räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Sursee verankert. Dieses wurde im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision erarbeitet. Mit dem P+R «Leopold» wurde bereits ein erster |

«Eckstein» am Bahnhof gesetzt (Baueingabe erfolgt). Es entstehen 400 Parkplätze (öffentlich) und 90 Privatparkplätze. Es entstehen zusätzlich 70 bis 100 Wohn- und Dienstleistungseinheiten.

Gemeinde Oberkirch

Zurzeit steht der Um- und Ausbau der Campus-Anlagen im Vordergrund (Baumeisterzentrum). Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Schellenrainbrücke. Dies auch im Zusammenhang mit den geplanten Wohnsiedlungen im Bereich Calida. Hier entstehen Wohnungen für ca. 600 Personen. Eine mittel- bis langfristige Siedlungserweiterung im «Bognauer Moos» kann geprüft werden. Im Bereich ÖV ist es wichtig, dass zwischen Orts- und Überlandbussen unterschieden wird. Der heutige Modal-Split von ca. 15–17% muss verbessert werden.

Gemeinde Mauensee

Die Ortsplanung wurde im 2013 genehmigt. Das Gebiet südlich des Campingplatzes wurde nicht eingezont. Im Bereich Verkehr steht für Mauensee eine Verbesserung der Situation beim Kotten-Kreisel im Vordergrund.

5.2.3 Entwicklungsabsichten Bund und Kanton

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die heutige Situation am Bahnhof Sursee ist aus Sicht BAV unbefriedigend und muss in absehbarer Zeit verbessert werden. Ziel ist die Realisierung eines neuen Busbahnhofs bis spätestens 2019. Insbesondere die engen Platzverhältnisse im Bereich Busbahnhof/Bahnhofplatz sind zu beheben.

Kanton Luzern inkl. VVL

Für den Kanton steht die Stärkung des Zentrums Sursee (Sursee und umliegende Gemeinden) im Vordergrund. Die Siedlungsentwicklung sollte aber wenn möglich im Bestand resp. in den Reserven vorangetrieben werden. Den Rahmen bildet das neue Raumplanungsgesetz. Für eine Siedlungserweiterung zwischen Bahnhof und Campus (Bognauer Moos) ist ein regionaler Bedarf nachzuweisen. Im Bereich MIV ist der Ausbau des Kotten-Kreisels in Vorbereitung. Der Bahnhof Sursee ist quantitativ der zweitwichtigste ÖV-Knoten im Kanton Luzern. Eine entsprechende qualitative Aufwertung des ÖV-Knotens ist deshalb von grosser Bedeutung.

6. Evaluation Standort Busbahnhof

Wegen der beengten Platzverhältnisse am Bahnhof stehen die Lage und die Gestaltung des künftigen Busbahnhofes an erster Stelle der zu klärenden Fragen. Erst wenn diese in den Grundsätzen beantwortet sind, können die Ansprüche der übrigen Verkehrsmittel angegangen werden.

Es stehen zwei grundsätzliche Problemkomplexe zur Diskussion:

- die Standorte
- die Wahl des Haltestellentyps mit dem entsprechenden Flächenbedarf

6.1 Standorte Busbahnhof

6.1.1 Die bisher untersuchten Standorte

Die Frage eines geeigneten Standortes wurde bereits früher untersucht. Einige Standorte wurden dabei bereits ausgeschlossen. Es ist nun zu beurteilen, ob diese Ausschlussgründe noch gelten und diese Vorentscheide übernommen werden können.



Abb. 18 Mögliche Standorte, die 2010 untersucht wurden. Quelle: Stadt Sursee/Gemeinde Oberkirch / Kanton Luzern: Bahnhofgebiet Sursee, technische Abklärungen bezüglich Verkehr, Metron, Brugg, 21. April 2010

Die Standorte 2, 3 und 5 wurden in der Metronstudie nach ersten Überprüfungen nicht weiterverfolgt. Aufgrund der Einschätzungen der aktuellen Situation (vgl. Tabelle unten) können sie weiterhin ausgeschlossen werden. Es sind neben den hohen Kosten insbesondere die langen Umsteigewege zwischen Zügen und Bussen, die in der Metronstudie zum Ausschluss geführt haben. Mit der vorgesehenen Perronverlängerung im

Süden nehmen die Umsteigewege im Mittel noch zu. Es gibt keine Änderung der Randbedingungen, die eine günstigere Beurteilung dieser Varianten erlauben würde.

Die Standorte 1 und 4 sind vorläufig weiterzuverfolgen, wobei beim Standort 4 die Verfügbarkeit im Detail zu klären ist.

Lage	Metronstudie 21.4.2010		aktuelle Einschätzung	
	Beurteilung	Begründung	aktuelle Situation	Vorschlag
1: Heutiger Standort mit verschiedenen Anordnungen	wird weiter verfolgt	Aus verkehrlicher Sicht geeignet, aus städtebaulicher Sicht machbar und zweckmässig (aber ohne Gebäude)	Keine grundlegende Veränderung. Räumliche Einschränkungen infolge neuer Interessenslinie der SBB	weiter verfolgen
2: Bushof Nord über den Gleisen	wird nicht weiter verfolgt	Kosten zu hoch, Orientierung / Auffindbarkeit ungenügend, Umsteigewege Bahn-Bus zu lang, Fahrplanstabilität ungenügend, Mehrbelastung Kreisel Kotten	Alle Kriterien sind noch gleich zu beurteilen. Die Umsteigewege werden infolge der Perronverlängerung in Richtung Süden noch länger.	nicht weiter verfolgen
3: Bushof Nord westlich der Gleise (2 Varianten)	wird nicht weiter verfolgt	Kosten zu hoch, Orientierung / Auffindbarkeit ungenügend, Umsteigewege Bahn-Bus zu lang, Fahrplanstabilität ungenügend, Mehrbelastung Kreisel Kotten	Alle Kriterien sind noch gleich zu beurteilen. Die Umsteigewege werden infolge der Perronverlängerung in Richtung Süden noch länger.	nicht weiter verfolgen
4: Standort Eisenbahnbären	wird weiter verfolgt	Aus verkehrlicher Sicht geeignet, aus städtebaulicher Sicht bedingt geeignet. Kombination von Bushof und Gebäude unter gewissen Voraussetzungen möglich	Räumliche Einschränkungen infolge neuer Interessenslinie der SBB	weiter verfolgen
5: Standort Weinhof / Landi	wird nicht weiter verfolgt	Aus verkehrlicher Sicht geeignet, Kombination von Bushof und Gebäude gut machbar, aber Standort nicht verfügbar	Die Verfügbarkeit des Areals ist weiterhin nicht gegeben. Eine Änderung ist nicht in Sicht.	nicht weiter verfolgen

Tab. 2 Beurteilung der 5 Standorte in der Metron-Studie und im Rahmen der aktuellen Situation

6.1.2 Weitere in Betracht zu ziehende Standorte

Im Hinblick auf die vorgesehenen Perronverlängerungen rücken weiter südlich liegende Standorte zunehmend ins Zentrum des Interesses. Es ergeben sich die folgenden zu untersuchenden Standorte (Tabelle 3 und Abbildung 19):

Nr.	Standort	Restriktionen	Bemerkungen
1	Eisenbahn-Bären (bisheriger Standort 4)	Räumliche Einschränkungen infolge Interessenlinie der SBB	
2a	Heutiger Standort (bisheriger Standort 1)		2a und 2b können auch zu einem gemeinsamen Standort 2 zusammenge- fasst werden
2b	Zwischen heutigem Standort und der Centralstrasse		
3	Teilweise auf Areal der PAX- Versicherungen	Einbezug Grundeigentümer	
W1-W3	Auf der Westseite der Bahn	Nur ergänzende Bushaltestellen einzelner Linien	W1 und W2 nur unter der Voraussetzung einer neu- en PU Süd

Tab. 3 Mögliche Standorte für den Busbahnhof

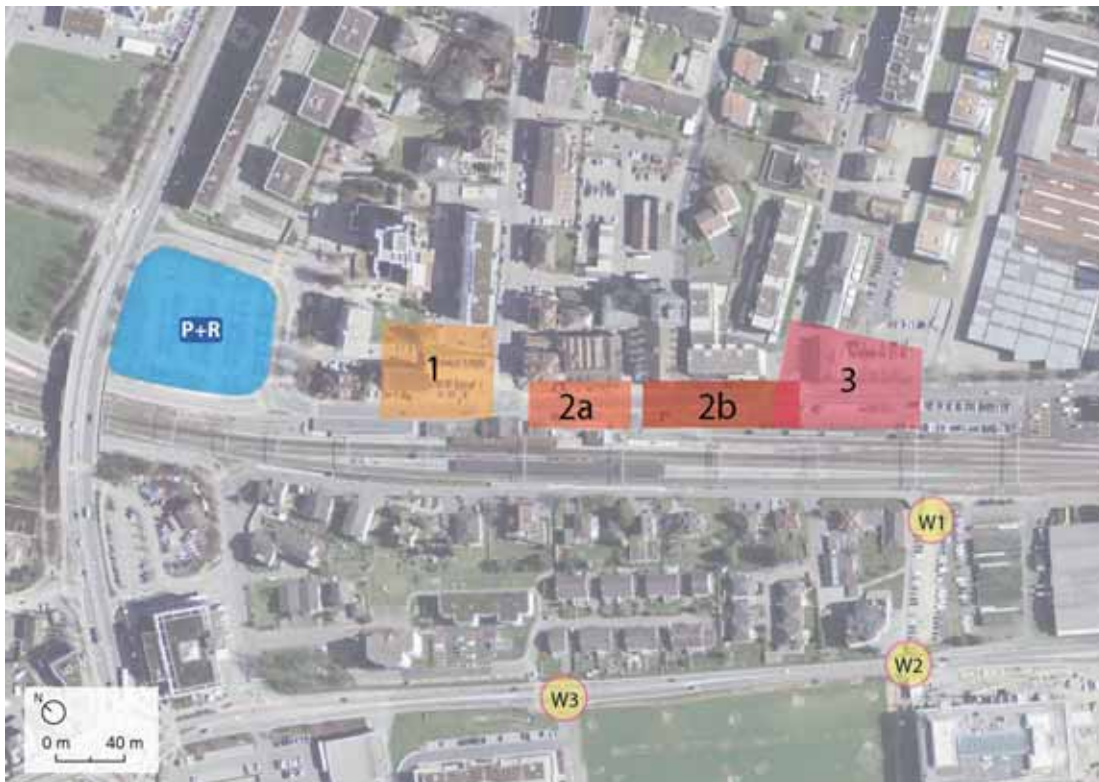


Abb. 19 Verbleibende und neue Standorte, die untersucht werden müssen

6.1.3 Standorte und Linienführungen



Abb. 20 Mögliche Standorte, Linienführungen und Haltestellentypen

Abbildung 20 zeigt die möglichen Standorte und die zugehörigen Linienführungen. Je nach Ausdehnung und Geometrie der Standorte sind unterschiedliche Haltestellentypen möglich. Bei den Typen 1 bis 4 sind die Linienführungen gemäss den Abbildungen möglich. Beim Haltestellentyp 5 verkehren die Busse der Linien mit Endaufenthalt jeweils in beiden Richtungen auf derselben Route, also beispielsweise bei den Standorten 2a und 2b in beiden Richtungen über die Bahnhofstrasse.

6.2 Bewertung der Varianten

Massgebende Kriterien

Die Variantenbeurteilung erfolgt auf der Basis eines Kriterienrasters, der in einem zweistufigen System angewandt wird. Die folgende Tabelle zeigt die Vertiefungsniveaus der beiden Stufen.

Thematik	Zu untersuchende Elemente	1. Stufe	2. Stufe
Infrastruktur Bus	Lage, Anordnung, Haltestellentyp	X	X
Busbetrieb	Zu- und Wegfahrrouten für die Buslinien Fahrgeometrie, Schleppkurven erforderliche Wendemöglichkeiten Erweiterungsmöglichkeiten, Reserveplätze Abstellmöglichkeiten	X Grobe Abschätzungen	X X X X
Erschliessung Fussverkehr	Zu- und Weggangsrouten Erschliessung im Nahbereich Umsteigewege Auf-/Abgänge PUs	X X	X X X
Erschliessung Veloverkehr	Zu- und Wegfahrtsrouten Bahnseitige Zugänglichkeit der Abstellanlagen Anzahl und Lage der Abstellanlagen	X X	X X X
Erschliessung MIV	Zu- und Wegfahrtsrouten K+R und P+R Anzahl Stellplätze K+R, Kurzparkierung Parkierung motorisierte 2-Räder Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld Zu- und Wegfahrtsrouten Anlieferung	X X	X X X X X
Übrige Infrastruktur	Bahnhofgebäude Infopunkt Car-Sharing Kiosk, WC etc.		X X X X
Verkehrsorganisation	Verkehrsorganisatorische Massnahmen Massnahmen im Bahnhofumfeld zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Massnahmen im Bahnhofumfeld zur Busbeschleunigung		X X X

Tab. 4 Kriterienliste Stufen 1 und 2

Die detaillierte Bewertung der einzelnen Varianten befindet sich im Anhang.

		Standorte:						
		1.P	2.S	2.D1	2.D2	3.S	3.L1	3.L2
Busbetrieb	Haltestellenanordnung	-	++	-	-	+	+	+
Veloverkehr	Zu- und Wegfahrtrouten	+	+	+	+	+	+	+
	Anzahl und Lage der Abstellanlagen	+	+	-	-	-	-	-
Fussverkehr	Warteflächen, Orientierung	-	++	-	-	++	-	+
	Umsteigewege Bahn – Bus	-	+	++	++	-	-	-
MIV Konflikte	Konflikte Bus – MIV	-	+	++	++	-	-	-
MIV Erschliessung	Wohnungen und Geschäfte	++	-	+	-	+	-	-
Infrastruktur Bus	Kompatibilität mit der VAböV	-	-	+	+	-	+	+
Angrenzende Nutzungen	Beeinträchtigungen, Verfügbarkeit	-	-	--	--	--	--	--
Aufwärtskompatibilität	Zeithorizont 2	-	+	+	+	+	+	+

Tab. 5 Zusammenstellung der Bewertungen

Tabelle 5 zeigt ein eindeutiges Bild. Die fehlende Verfügbarkeit des Areals südlich einer künftigen PU Süd wird für fünf der sieben Varianten zu einem Killerkriterium. Allerdings schneiden diese auch bei den übrigen Kriterien relativ schlecht ab. Von den verbleibenden zwei Varianten stellt die Variante 2.S die wesentlich bessere dar. Zu den negativ bewerteten Kriterien dieser Variante sind einige Erläuterungen erforderlich:

- Die negative Bewertung der MIV-Erschliessung bedeutet nicht, dass diese nicht mehr gewährleistet wäre. Sie sagt nur aus, dass gegenüber heute gewisse Restriktionen bei den Zufahrten in Kauf genommen werden müssen.
- Die fehlende Kompatibilität mit dem BehiG bzw. mit der VAböV bedeutet, dass in der betreffenden Variante eine Haltestellenkante mit einer Bordsteinhöhe von 23 cm nicht angefahren werden kann¹, dass also eine Person mit Gehbehinderungen für den Ein- oder Ausstieg unter Umständen auf die Mithilfe des Fahrpersonals angewiesen ist.
- Die negative Bewertung der Beeinträchtigungen bzw. der Verfügbarkeit von angrenzenden Nutzungen bedeutet, dass sowohl von Seiten der SBB als auch von Seiten der PAX Versicherungen Zugeständnisse bezüglich der teilweisen Mitnutzung ihres Areals erforderlich sind.

Variante 2.S enthält kein «Killerkriterium» und erweist sich als Bestlösung. Diese Variante wird im Erschliessungskonzept weiterverfolgt.

¹ Von der Fachstelle „Barrierefreier öffentlicher Verkehr“ geforderte Höhe. Siehe z.B. Fachstelle „Barrierefreier öffentlicher Verkehr“: Erfahrungen mit der „Hohen Kante“, Werkstattgespräch Kontextplan, 9.5.2012

B Konzeptinhalte

7. Städtebauliches Entwicklungskonzept

7.1 Raum Bahnhofplatz

Bahnhofstrasse und Centralstrasse sind die beiden Achsen, die den Bahnhof mit der Innenstadt und der Altstadt verbinden. Durch die geplante Verlängerung der Perronanlagen Richtung Süden mit gleichzeitigem Bau einer dritten Personenunterführung, die südlich der Einmündung der Centralstrasse angelegt werden soll, verschiebt sich das Gewicht des Bahnhofs nach Süden. Damit wird die Centralstrasse zu einer zweiten «Bahnhofstrasse».



Abb. 21 Situation Ist-Zustand

Bestehende, zum Teil schutzwürdige Bauten definieren den östlichen Rand des Bahnhofplatzes weitgehend. Bedingt durch den langfristig von den SBB geplanten Bahnhofsusbau mit 4 Durchfahrtsgleisen und zwei Mittelperrons wird der Raum für den Bahnhofplatz noch enger. Es entsteht ein langer, sehr schmaler Bahnhofplatz. Deshalb sollen dort, wo Spielräume gegeben sind, Ausweitungen vorgesehen werden:

- Nördlich der Einmündung der Bahnhofstrasse soll gegenüber der zukünftigen Bebauung ein Vorbereich geschaffen werden, der für die Parkierung und als Aussenbereich dienen soll.
- Südlich der Einmündung der Centralstrasse wird eine Ausweitung des Bahnhofplatzes in den Plänen ausgewiesen. Hier geht es darum, den Fussgängerstrom aus der Personenunterführung aufzunehmen und Aufenthaltsbereiche in zentralster Publikumslage zu schaffen.

Die Bebauung östlich des Bahnhofs kann im Rahmen der heutigen – und voraussichtlich auch zukünftigen – Zonenbestimmungen sehr dicht und bis zu 6-geschossig erfolgen. Höhere Häuser sind in städtebaulich begründeten Lagen denkbar und erwünscht. Die beiden Standorte nördlich der Einmündung der Bahnhofstrasse und südlich jener der Centralstrasse eignen sich besonders für entsprechende städtebauliche Akzentuierungen. Zwischen Bahnhof und Umfahrungsstrasse können Hochhäuser in willkommener Weise den Bahnhofstandort markieren. Die im nachfolgenden Plan ausgewiesenen beiden Standorte im Norden und im Süden sind bereits heute realisierbar, für weitere Standorte im Mittelbereich des Areals muss als Voraussetzung die Umnutzung des Quartiers angegangen werden. Diese Umnutzung ist eher Gegenstand einer mittel- bis langfristigen Strategie.

7.2 Städtebaulicher Leitplan

Der Städtebauliche Leitplan zeigt die wesentlichen Elemente des öffentlichen Aussenraums und seiner Begrenzungen (kurz- bis mittelfristiger Zustand bis Jahr 2040, ohne 4. Gleis SBB). Er zeigt ferner die Orte, wo städtebauliche Akzente denkbar sind. Für die Gestaltung der öffentlichen Aussenräume und des Busbahnhofs sowie für die Bebauung der einzelnen Bereiche sind Studienaufträge und Wettbewerbe anzustreben.

8. Erschliessungskonzept

8.1 Raum Bahnhofplatz

Das Erschliessungskonzept zeigt die wesentlichen Verkehrselemente und deren Anordnung im engeren Bahnhofperimeter (kurz- bis mittelfristiger Zustand bis zum Jahr 2040, ohne 4. Gleis SBB). Es zeigt zudem die Lage des neuen Busbahnhofs und die vorgesehene Verkehrsführung.

8.2 Verkehrsmodell

8.2.1 Modellierete Massnahmen

Mit dem regionalen Verkehrsmodell wurden verschiedene Modelldurchläufe zur Klärung der beiden folgenden Fragen durchgeführt:

«Fall 1»

Sperrung der MIV-Durchfahrt am Bahnhof zwischen Bahnhofstrasse und Centralstrasse.

«Fall 2»

Sperrung der MIV-Durchfahrt am Bahnhof zwischen Bahnhofstrasse und Centralstrasse + Neue Verbindung zwischen Christoph-Schnyderstrasse und Umfahungsstrasse.

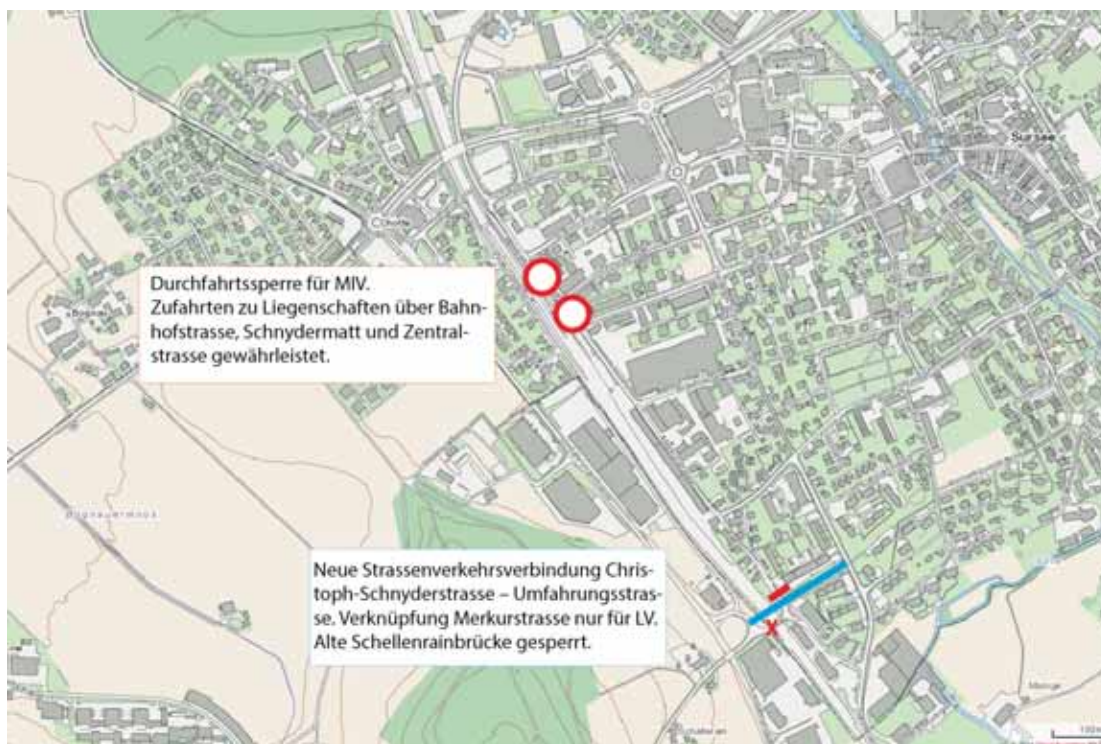


Abb. 22 Modellierete Massnahmen (MIV)

8.2.2 Sperrung für Durchgangsverkehr auf dem Bahnhofplatz

Aus dem Verkehrsmodell können für den Fall 1 «Sperrung des Durchgangsverkehrs auf dem Bahnhofplatz» nachfolgende Aussagen gemacht werden:

- Eine Entlastung ergibt sich für die gesamte Achse entlang der Bahn auf der Ostseite: Merkurstrasse, Bahnhofplatz, Industriestrasse, Auf- und Abfahrt Ringstrasse

- Leichte Entlastungen resultieren auch auf der Centralstrasse und auf der Christoph-Schnyder-Strasse und Wilenmattstrasse und auf der Christoph-Schnyder-Strasse südlich der Centralstrasse.
- Im Gebiet südöstlich der Christoph-Schnyder-Strasse/Centralstrasse halten sich geringfügige Zunahmen und leichte Entlastungen etwa die Waage.
- Die Verkehrszunahme auf der Umfahrungsstrasse ist relativ gering.
- Starke Verkehrszunahmen ergeben sich auf der Christoph-Schnyder-Strasse zwischen Ringstrasse und Centralstrasse und auf dem Migros-Kreisel.
- Eine kleinere Verkehrszunahme zeigt das Modell auch für die «Altstadtumfahrung» Schlottermilch–St.Urbanstrasse–St.Georgstrasse–Bahnhofstrasse.

8.2.3 Neubau Schellenrainbrücke und Verlängerung

Aus dem Verkehrsmodell können für den Fall 2 «Sperrung des Durchgangsverkehrs auf dem Bahnhofplatz mit zusätzlichem Neubau der Schellenrainbrücke und Verlängerung bis zur Christoph-Schnyder-Strasse» nachfolgende Aussagen gemacht werden:

- Weitere massive Entlastung der Merkurstr. und der Centralstrasse von der Merkurstrasse bis zur Christoph-Schnyder-Strasse.
- Aber massive Mehrbelastung der Christoph-Schnyder-Strasse auf der ganzen Länge unabhängig davon, ob Tempo 30 oder Tempo 50.
- Der Verkehr diffundiert ab der Christoph-Schnyder-Strasse durch alle mit Tempo 30 belegten Strassen (Schellenrainstr., Rigistr., Dägersteinstr. etc.)
- Eine Entlastung gegenüber dem Zustand nur mit Sperrung Bahnhofplatz erfahren nur die Wilenmattstrasse zwischen Central- und Badstrasse sowie der östliche Abschnitt der Badstrasse.

8.2.4 Schlussfolgerungen aus den Modelldurchläufen

Es können aus den durchgeführten Modelldurchläufen nachfolgende Schlüsse gezogen werden:

- Die Sperrung des Bahnhofplatzes für den durchfahrenden Verkehr bringt weitgehend die gewünschten Effekte.
- Zu prüfen sind die Leistungsfähigkeiten der Kreisel Ringstrasse/Christoph-Schnyder-Strasse und Bahnhofstrasse/Christoph-Schnyder-Strasse.

- Auf der nördlichen Altstadtumfahrung ist zu prüfen, ob mit flankierenden Massnahmen die negativen Auswirkungen vermieden werden können, ohne dass andernorts wiederum zusätzliche Belastungen entstehen.
- Von einem Neubau der Schellenrainbrücke mit Verlängerung bis in die Christoph-Schnyder-Strasse ist abzusehen. Die zusätzlichen Belastungen des gesamten südöstlichen Quartiers sind enorm und bedeuten für dieses Quartier eine Verschlechterung der heute sehr hohen Wohnqualität.
- Der heute bestehende Zustand mit der einspurigen Schellenrainbrücke stellt eine willkommene «Einfahrbremse» für das empfindliche Wohnquartier dar. Solange die Brücke nicht aus statischer Sicht sanierungsbedürftig ist, besteht kein Handlungsbedarf.

Die Fragestellungen werden in einer für 2015 geplanten Studie von Sursee Plus weiterbearbeitet.

9. Entwicklungskonzept Nutzungen

9.1 Nutzungen

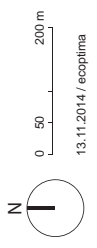
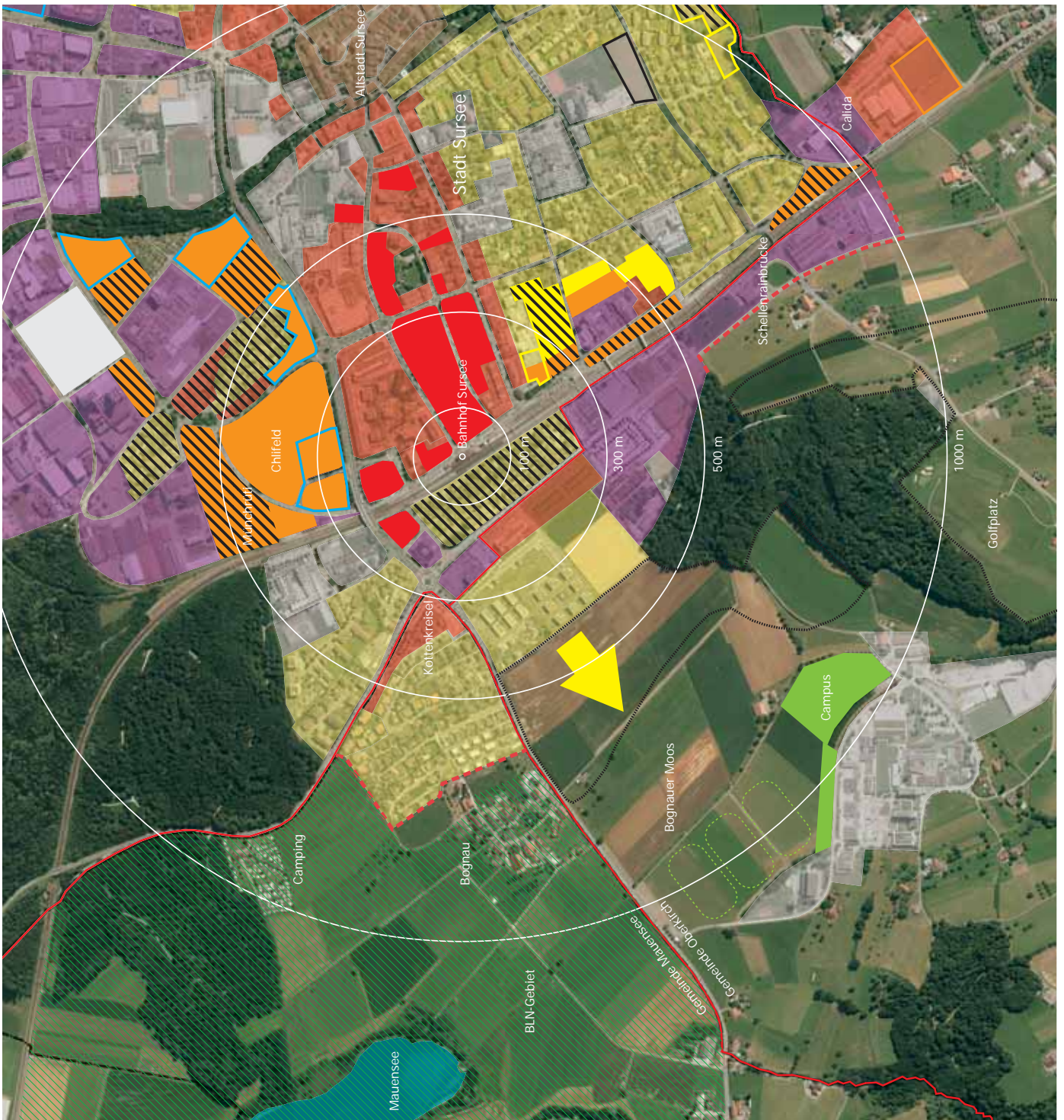
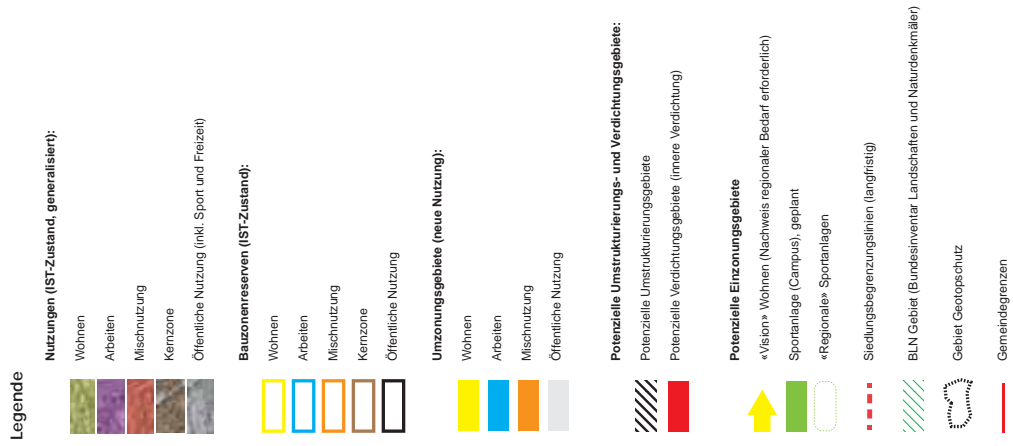
Basierend auf dem räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Sursee (2013) und den neueren Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden Oberkirch (2011) und Mauensee (2013) wurde ein gemeindeübergreifendes Entwicklungskonzept «Nutzungen» für den Raum Bahnhof Sursee und Umfeld entwickelt (siehe nachfolgende Abbildung).

Der Bahnhof kann langfristig zu einer «neuen Mitte» werden, eingespannt zwischen Altstadt und Campus Sursee. Ergänzend zu den Verdichtungen und Umstrukturierungen sind hier langfristig auch Einzonungen denkbar. Ein neuer Stadtteil mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr könnte westlich des Bahnhofs entstehen – eine herausfordernde Aufgabe für die drei Standortgemeinden.

Weiter ist ein möglicher Standort für die «regionalen» Sportanlagen im Bereich des Campus bezeichnet (Gemeinde Oberkirch). Der Standort grenzt an die bereits geplanten neuen Campus-Sportanlagen an.

Im Raum «Bognau» und «Camping» ist langfristig keine Siedlungserweiterung vorgesehen (auf Gemeindegebiet Mauensee). Die heutige Siedlung grenzt hier an das BLN-Gebiet Wauwilermoos – Hagimoos – Mauensee (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung).

Masterplan Bahnhofgebiet Sursee
Konzeptkarte Nutzungen



9.2 Mengengerüst Einwohner/Arbeitsplätze

Aus dem räumlichen Nutzungskonzept und den bekannten Entwicklungspotenzialen im erweiterten Bahnhofsbereich kann eine erste grobe Abschätzung der durch die Siedlungsentwicklung generierten Einwohner und Arbeitsplätze vorgenommen werden. Diese Abschätzung stellt sich wie folgt dar:

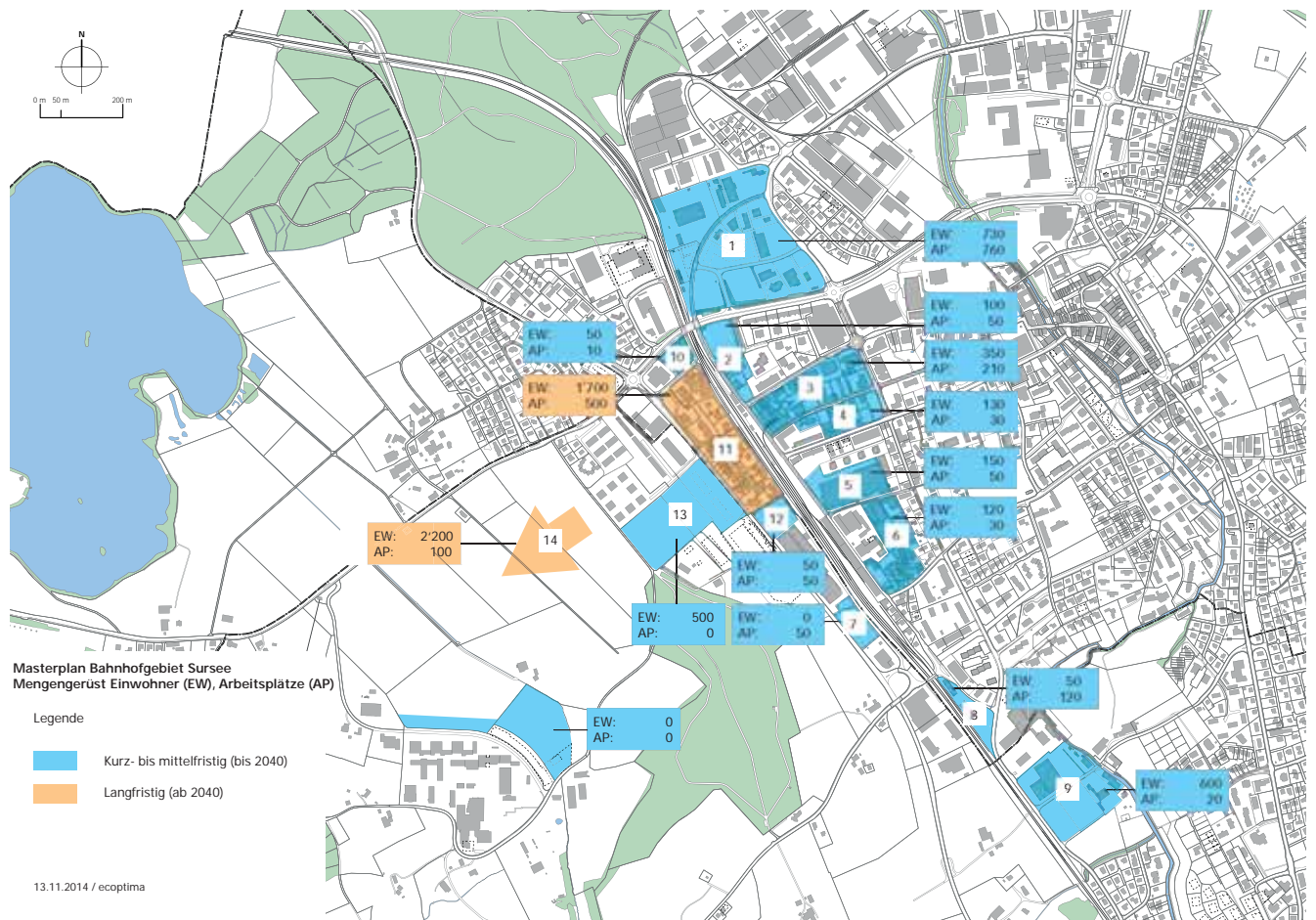


Abb. 23 Mengengerüst Einwohner/Arbeitsplätze (grobe Abschätzung)

Im erweiterten Umfeld des Bahnhofs Sursee ergeben sich aufgrund einer ersten groben Abschätzung nachfolgende Einwohner- respektive Arbeitsplatzpotenziale:

	Einwohner	Arbeitsplätze
Kurz- bis Mittelfristig (bis 2040)	2800	1380
Langfristig (ab 2040)	3900	600
Total	6700	1980

Tab. 6 Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale im Umfeld Bahnhof Sursee

10. Umsetzung und Massnahmen

10.1 Zeithorizonte

Für den Masterplan Bahnhofgebiet Sursee werden drei Zeithorizonte definiert:

- Zeithorizont «kurzfristig» (bis 2020)
- Zeithorizont «mittelfristig» (2020 bis 2040)
- Zeithorizont «langfristig» (ab 2040)

Der kurzfristige Horizont ergibt sich einerseits aus der Dringlichkeit der Aufgaben im Raum Bahnhof und andererseits aus der Erkenntnis, dass viele Massnahmen auch ohne 4. Gleis der SBB und ohne neues Kundenzentrum kurzfristig realisiert werden können.

Der langfristige Horizont ergibt sich aus den Rahmenbedingungen der SBB-Planungen «Tiefbahnhof Luzern» (2035) und «4. Gleis Bahnhof Sursee» (2040).

Nachfolgend werden die einzelnen infrastrukturellen Massnahmen den Zeithorizonten zugeordnet:

Zeithorizont «kurzfristig» (bis 2020)	Zeithorizont «mittelfristig» (ab 2020 bis 2040)	Zeithorizont «langfristig» (2040)
<ul style="list-style-type: none">– Entlastung Bahnhofplatz vom MIV– Neuer Busbahnhof– Umgestaltung/Aufwertung Bahnhofplatz– Neue Standorte P+R (Leopold, Haselwart)– Neuer Standort Kiss+Ride– Neuer Standort Taxi– Arealentwicklungen	<ul style="list-style-type: none">– Ausbau Personenunterführung «Mitte» prüfen– Ev. «Provisorium» PU «Süd»– Vorfahrt Bahnhof «Süd» ab Kantonsstrasse (Umfahrungsstrasse) und Bushaltestelle prüfen– Arealentwicklungen	<ul style="list-style-type: none">– Neues SBB-Kundenzentrum– 4. Gleis SBB (neues Gleis 1)– Perronverlängerungen SBB– PU «Süd» (Zugang Gleise 2, 3 und 4)– Arealentwicklungen

Abb. 24 Zeitschiene Umsetzung

10.2 Vorschlag weiteres Vorgehen

2014

- Freigabe Bericht für die öffentliche Mitwirkung durch Sursee Plus (November 2014)
- Gemeinsame Medienorientierung von Sursee Plus, SBB, Kanton/VVL, Stadt Sursee, Gemeinde Oberkirch
- Mitwirkung (Ende November 2014 bis Ende Januar 2015)
- Grundeigentümergegespräche und Arealsicherungen (laufend)

2015

- Studienauftrag mit Präqualifikation Gestaltung Bahnhofplatz
- Start Vorprojekt

2016

- Vorprojekt basierend auf der Bestlösung Studienauftrag: Ingenieurtechnische Lösung, Bahnhof und Verkehrsregime, Architektur / Städtebau und Aussenraumgestaltung

2017

- Auflageprojekt (mit Landerwerbsplan): Verkehrsregelung, Verkehrsregime
- Genehmigung Projekt Regierungsrat, Kreditbeschaffung

Ab 2018

- Realisierung Busbahnhof und Umgestaltung Bahnhofplatz

C Genehmigungsinhalte Masterplan

11. Kurz- bis mittelfristige Festlegungen (bis 2040)

Die Planungspartner verpflichten sich, die Umsetzung des Masterplans Bahnhof Sursee nach folgenden Grundsätzen anzugehen: (siehe System-skizze auf folgender Seite). **Vorbehalten bleiben die Entscheide der finanzkompetenten Organe.**

Mittels der nächsten Planungsschritte «Vorprojekt» und «Auflageprojekt» wird eine Bestlösung für den neuen Bahnhofplatz und die angrenzenden Gebiete partnerschaftlich zwischen der Stadt Sursee (Federführung), Kanton (vif), VVL, SBB und Oberkirch erarbeitet. Der Bericht Masterplan Bahnhof Sursee vom 11. Juni 2015 inkl. die Stellungnahme der SBB vom 10.02.2015 bilden die massgebliche Grundlage für die Ausarbeitung des Vorprojektes und des Auflageprojektes.

Auflageprojekt (mit Landerwerbsplänen) und Verkehrsregime sind bei Bedarf in einem Strassenplan zu sichern.

Parallel zum Vorprojekt wird ein Kostenteiler für die Realisierung zwischen der Stadt Sursee und dem Kanton festgelegt. Dieser gilt rückwirkend auch für den Studienauftrag und das Vorprojekt.

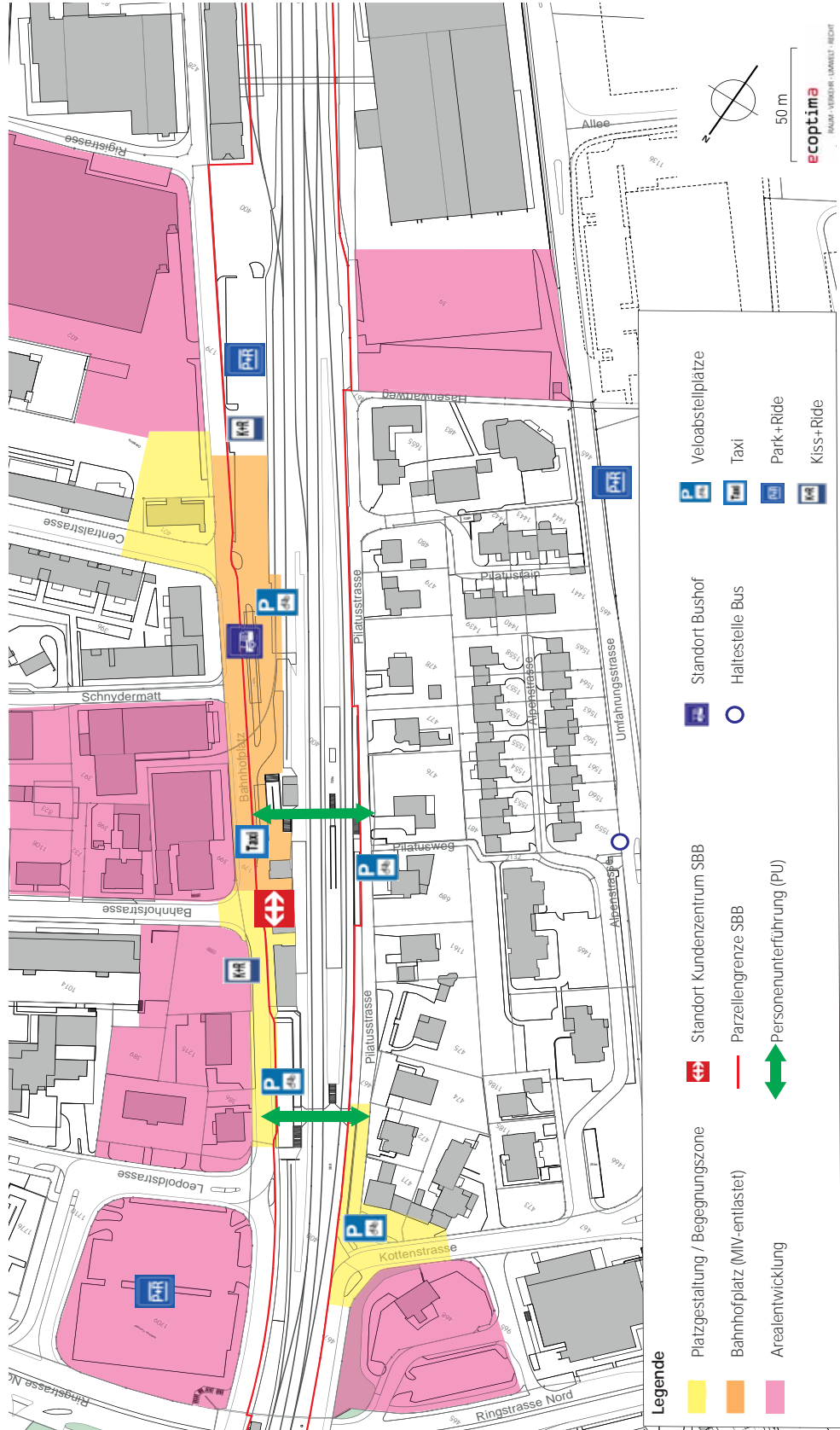
Die SBB verpflichten sich, periodisch die Kapazität der Personenunterführung Mitte (PU Mitte) zu überprüfen und bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen.

Auf der Grundlage der Projektgenehmigung durch den Kanton verpflichten sich die Planungspartner, aktiv die Realisierung des Bahnhofplatzes und des Busbahnhofes zu unterstützen.

Die Stadt Sursee verpflichtet sich, die beteiligten Planungspartner zeit- und sachgerecht in den Planungsprozess einzubeziehen und Öffentlichkeit, Parteien und Verbände sowie Betroffene offensiv zu informieren und über die Mitwirkungsverfahren einzubeziehen.

**Masterplan Bahnhofgebiet Sursee
 «System enger Perimeter»**

**Zeithorizont «kurzfristig (bis 2020) bis mittelfristig» (bis 2040)
 Hauptthema => «Umgestaltung Bahnhofplatz»**



12. Langfristige Festlegungen (ab 2040)

Mit dem Bau des 4. Gleises zum gegebenen Zeitpunkt erklärt sich die SBB bereit, die Planung in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton/VVL, der Stadt Sursee, der Gemeinde Oberkirch und Sursee Plus anzugehen.

Nach heutigem Stand des Wissens strebt die SBB die Verlegung des Aufnahmegebäudes in den Raum des heutigen P+R an. Eine Personenunterführung Süd (PU Süd) soll im Bereich des Hasenwartweges realisiert werden.

Die Stadt Sursee und die Gemeinde Oberkirch forcieren die weiteren Arealplanungen im Umfeld des Bahnhofs Sursee.

D Anhang

13. Detailbeschreibung Haltestellentypen, Detailbeschreibung und -bewertung Varianten Busbahnhof

13.1 Haltestellentypen

Haltestellentypen Je nach den Abmessungen der potenziellen Standorte kommen unterschiedliche Haltestellentypen in Frage. Die folgenden Typen sind zu unterscheiden:






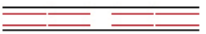



<p>Typ 1 Parallelanordnung (Harfe)</p> 	<p>Jede Linie hat ihre eigene Haltestellenkante bzw. ihr eigenes kleines Perron. Wenige Linien können an einer Kante zusammengefasst werden, wenn sie fahrplanmässig zeitlich auseinander liegen.</p> <p>Die Anordnung ist in verschiedenen Winkeln zur Fahrtrichtung denkbar: 90°, 60°. Flächige, platzintensive Lösung.</p>
<p>Typ 2 Längsanordnung mit individueller Ein- und Ausfahrt.</p> <p>2a (Aussenperron) </p> <p>2m (Mittelperron) </p>	<p>Belegung wie bei Typ 1.</p> <p>Bei mehreren Linien sehr längenintensiv (15 m zwischen den einzelnen Haltestellen).</p>
<p>Typ 3 Sägezahnordnung</p> <p>3a (Aussenperron) </p> <p>3m (Mittelperron) </p>	<p>Belegung wie bei Typ 1.</p> <p>Individuelle Ein- und Ausfahrt.</p> <p>Selbe Eigenschaften wie Typ 2 aber mit weniger Längenausdehnung und Mehrbedarf in der Breite.</p> <p>Problematisch bezüglich BehiG (Überschleppen des Randsteins durch hinteren Überhang)</p>
<p>Typ 4 Längsanordnung mit Mehrfachhaltestellen</p> <p>4a (Aussenperron) </p> <p>4m (Mittelperron) </p>	<p>Die einzelnen Haltebereiche werden als Doppel- oder Dreifachhaltestellen ausgebildet. Dadurch verringert sich der Längenbedarf. Zwei oder mehr Linien teilen sich dieselbe Haltekante. Individuelle Einfahrt ist nur zwischen den Paketen möglich. (Wie bei Typ 2 braucht es 15m zwischen den Paketen).</p> <p>Problematisch bezüglich BehiG bei individueller Ausfahrt des hinteren Fahrzeugs.</p>
<p>Typ 5 Durchlaufhaltestellen (evtl. in Mehrfachausführung)</p> <p>5a (Aussenperron) </p> <p>5m (Mittelperron) </p>	<p>Alle Linien bedienen dieselbe Haltekante mit kurzem Aufenthalt für den Fahrgastwechsel.</p> <p>Bei Endhaltestellen ist ein Wartebereich nötig.</p> <p>Kompaktere Anlage aber höhere betriebliche Anforderungen als bei den Typen 1 bis 4</p>

Abb. 25 Haltestellentypen

Anhang

Erforderliche Länge der Buskanten
Länge Buskanten Die geforderte Länge von Buskanten ist abhängig von den Bustypen, die die Haltestelle bedienen. Heute sind die folgenden Typen im Einsatz (Midi 10m, Normalbus 12m, Gelenkbus 18m):

- L62 Gelenkbus
- L63 Gelenkbus
- L65 Normalbus, Gelenkbus
- L66 Gelenkbus
- L81 Normalbus, Gelenkbus
- L82 Midi, ab 2014 Normalbus; Zukunft wahrscheinlich teilweise Gelenkbus
- L83 Normalbus
- L84 Normalbus, in Zukunft wahrscheinlich teilweise Gelenkbus (neues Konzept)
- L85 Gelenkbus
- L86 heute Mini, Midi und Normalbus, in Zukunft wahrscheinlich Normalbus
- L87 heute Normalbus
- L339 heute Normalbus

Die Tendenz geht mehr und mehr in Richtung Gelenkbusse. Nachfragesteigerungen werden mit grösseren Fahrzeugen aufgefangen, bevor das Angebot verdichtet wird. Die Haltestellen sind zumindest mittelfristig auf diese Grösse (18m) auszulegen.

Anzahl der Buskanten und notwendige Abstellflächen
Anzahl Buskanten Die erforderliche Zahl von Buskanten ist abhängig vom Haltestellentyp und vom Standort.

Bei den Haltestellentypen mit eindeutigen Linienzuweisungen sind 10 Haltekanten erforderlich. Der Haltestellentyp «Durchlaufhaltestellen» sollte für eine komfortable Betriebsabwicklung für zwei Busse pro Richtung Platz bieten, das heisst, dass von einer Kantenlänge von 37-40 m ausgegangen werden muss. Zudem sind bei diesem Haltestellentyp Wendemöglichkeiten und Abstellflächen erforderlich. Deren Flächenbedarf hängt stark vom jeweiligen Angebotskonzept ab. Es ist wichtig, dass diesbezüglich genügend Spielraum auch für künftige Entwicklungen vorhanden ist.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
Behindertengesetz Äusserst strenge Anforderungen für die Zugänglichkeit zum Busverkehr werden in Art. 14 der Verordnung zum BehiG über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) formuliert:

Art. 14 Verordnung BehiG Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Rollator

Der Ein- und Ausstieg ist zu gewährleisten:

Anhang

- a) für Personen im Rollstuhl durch eine fahrzeuggebundene oder mobile Rampe, einen Hublift oder eine andere technische Lösung;
- b) für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator, indem zwischen dem Peron und dem Einstiegsbereich des Fahrgastraums:
 - eine Niveaudifferenz und eine Spaltbreite von maximal je 5 cm erreichbar sind, oder
 - eine Niveaudifferenz von maximal 3 cm und eine Spaltbreite von maximal 7 cm erreichbar sind.

Demgegenüber steht aber im Art. 11 des BehiG der Grundsatz der Verhältnismässigkeit:

Art. 11 BehiG

Allgemeine Grundsätze

Das Gericht oder die Verwaltungsbehörde ordnet die Beseitigung der Benachteiligung nicht an, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis steht, insbesondere:

- a) zum wirtschaftlichen Aufwand;
- b) zu Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes;
- c) zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Die schweizerische Fachstelle barrierefreier öffentlicher Verkehr kommt auf der Basis einer eingehenden Studie¹ zum Schluss, dass für die Erfüllung der Anforderungen gemäss Art.14 VAböV eine Bordsteinhöhe von 23 cm erforderlich ist. Mit dieser Höhe wird jegliches Überschleppen des Bordsteins durch den vorderen oder den hinteren Überhang eines Busses verunmöglicht. Eine Gerichtspraxis, wann die Erfüllung dieser Forderung verhältnismässig ist, existiert noch nicht.

Es ist somit davon auszugehen, dass alle Anlagegeometrien, die ein steiles An- oder Wegfahren eines Busses erfordern, als kritisch anzusehen sind. Sie sind zumindest mit der Unsicherheit behaftet, ob sie je realisiert werden können oder nicht. Betroffen davon sind insbesondere Mehrfachhaltestellen mit individueller Wegfahrtmöglichkeit, Sägezahnanordnungen und Busbuchten wegen der normalerweise notwendigen steilen Wegfahrtkurven. Parallelanordnungen sind weiterhin denkbar, es muss jedoch mit einem vergrösserten Platzbedarf gerechnet werden. Dasselbe gilt für Längsanordnungen mit individueller Einfahrt. Der an sich schon erhebliche Längenbedarf vergrössert sich zusätzlich. Am unproblematischsten sind Mehrfachhaltestellen ohne individuelle Ein- und Ausfahrt (Durchlaufhaltestellen), die als Kaphaltestellen ausgebildet sind.

1 Bundesamt für Verkehr (Hrsg.): Busverkehr mit niveaugleicher Schnittstelle zwischen Bordsteinkante und Bus, Verfasser: IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Olten, 2011

13.2 Beschreibung Varianten

Standort 1

In Frage kommen die Haltestellentypen:

- Typ 1 Parallelanordnung
- Typ 5 Durchlaufhaltestellen

Haltestellentyp 1: Parallelanordnung (Variante 1P)

Die Firma metron hat diesen Standort mit Parallelanordnungen überprüft¹ (Abbildung 26).



Abb. 26 Buskanten in Parallelanordnung am Standort 1 (Var 1.P). Beispiel mit 90° Senkrechtnanordnung. Der Kreisverkehr ist nur bei Schräganordnungen notwendig. Quelle: metron

Die geforderten 10 Haltekanten können somit auf dem verfügbaren Grundstück nicht angeboten werden. Im Überlastungsfall kann ein wartender Bus die Einfahrt in mehrere Haltestellen blockieren. Zudem muss er warten, bis «seine» Haltekante frei ist. Bei Mehrfachhaltestellen hingegen gibt jeder wegführende Bus eine Kante frei und ermöglicht so die Einfahrt für den wartenden Bus. Die Forderung nach 10 Haltekanten zu relativieren, ist deshalb bei dieser Anordnung problematisch. Zumindest müsste ein Betriebskonzept auf den kurzzeitigen Überlastungsfall abgestimmt sein und aufzeigen, wie dieser bewältigt werden kann.

¹ Stadt Sursee/Gemeinde Oberkirch / Kanton Luzern: Bahnhofgebiet Sursee, technische Abklärungen bezüglich Verkehr, Metron, Brugg, 21. April 2010. Alle folgenden Angaben zu metron-Projekten beziehen sich auf dieses Dokument.

Standort 2

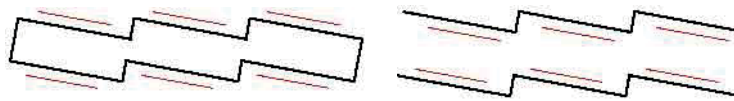
In Frage kommen die Haltestellentypen:

- Typ 3 Sägezahnordnung
- Typ 5 Durchlaufhaltestellen

Die Firma Metron hat auch für diesen Standort verschiedene Varianten untersucht.

Eine der Varianten besteht in einer Längsanordnung in Mehrfachausführung mit 5 Halteplätzen pro Fahrtrichtung mit Mittelperron (Typ 4m). Bei Vollbelegung könnte das individuelle Ausfahren problematisch sein. Stärker ins Gewicht fällt, dass pro Richtung 5 Haltepunkte ohne individuelle Linienzuweisung angeordnet sind. Die Fahrgäste müssen sich so über eine Länge von rund 90 Metern bezüglich ihrer Linie orientieren. Dies ist zwar nicht unmöglich, aber für ortsunkundige und/oder mobilitätsungewohnte Fahrgäste erschwerend. Varianten in dieser Ausbildung werden deshalb nicht weiterverfolgt.

Haltestellentyp 3: Sägezahnordnung (Variante 2S)



Varianten der Firma Metron

Es wurde je eine Variante mit Mittelperron (Abbildung 27) und eine Variante mit Aussenperron (Abbildung 28) betrachtet. Beide Varianten benötigen gegenüber heute im Bereich der bestehenden Personenunterführung zusätzliche Breite. Die Aufgänge der PU werden deshalb näher zu den Gleisen hin verschoben. Es verbleibt eine Durchgangsbreite zwischen Perronkante des Gleises 1 und PU von gut 3 Metern (wie heute zwischen Take away und Gleis 1). Beide Varianten ermöglichen zudem die MIV-Durchfahrt, bei der Variante mit Aussenperron sogar in Form einer separaten abgetrennten Fahrspur. Und beide Varianten benötigen zudem zusätzliche Fläche entlang der Gebäude auf der Nordostseite (Fischer Weine, Landi, Wohnhaus).



Abb. 27 Variante 2S1 am Standort 2 mit Mittelperron. Quelle: metron

Anhang



Abb. 28 Variante 2S2 am Standort 2 mit Aussenperron. Quelle: metron

Die Variante 2S1 wird in leicht geänderter Form übernommen (siehe Abbildung unten). Die äusserst platzintensive Variante 2S2 zeigt bei Vollbelegung erhebliche Probleme bei Kreuzungsvorgängen von 2 Bussen zwischen den Perrons. Die Variante wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Vorschlag für die Variante am Standort 2 mit Haltestellentyp 3



Abb. 29 Variante 2S mit Mittelperron

Haltestellentyp 5: Durchlaufhaltestellen (Varianten 2.D)

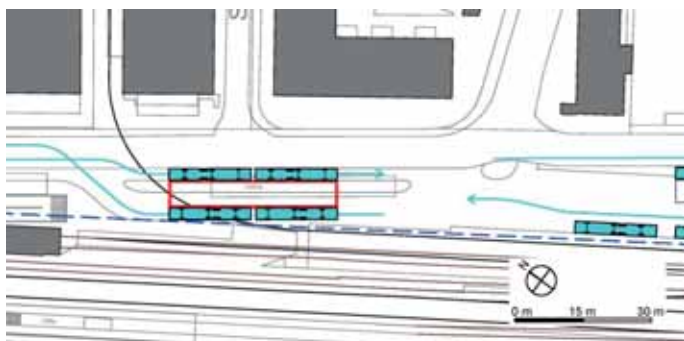


Abb. 30 Variante 2.D1 am Standort 2a



Abb. 31 Variante 2.D2 am Standort 2b

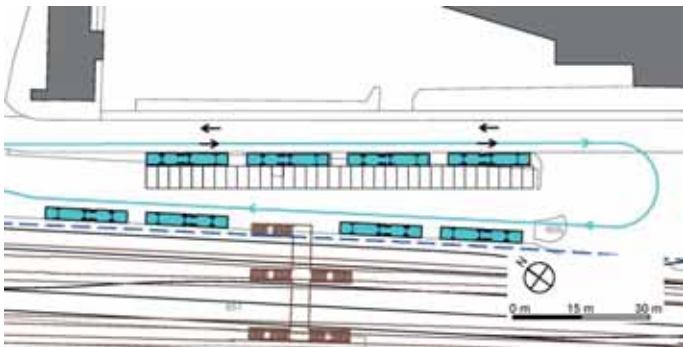


Abb. 32 Wenden und Abstellplätze
bei den Varianten 2.D

Standort 3

In Frage kommen die Haltestellentypen

- Typ 2 Längsanordnung
- Typ 3 Sägezahnordnung

Der Standort 3 bietet unter Einbezug eines Teils des Standortes 2 die Möglichkeit, eine BehiG-kompatible Lösung mittels einer sehr platzintensiven Längsanordnung zu prüfen. Die Haltekanten werden dabei so gelegt, dass sie von den Bussen angefahren und verlassen werden können, ohne dass der vordere bzw. der hintere Überhang die Haltekante überstreicht. Damit eine unrealistische Längenentwicklung vermieden werden kann, werden die Bordsteine zwischen den Haltekanten abgesenkt. Das Überstreichen ist in diesen Bereichen möglich. Dennoch ergibt sich eine enorme Gesamtlänge der Anlage von gut 170 Metern. Zudem ist der Standort 3 erst mit der Realisierung der PU Süd möglich, weil sonst die Umsteigewege zu lang sind.

Anhang

Haltestellentyp 2: Längsanordnung

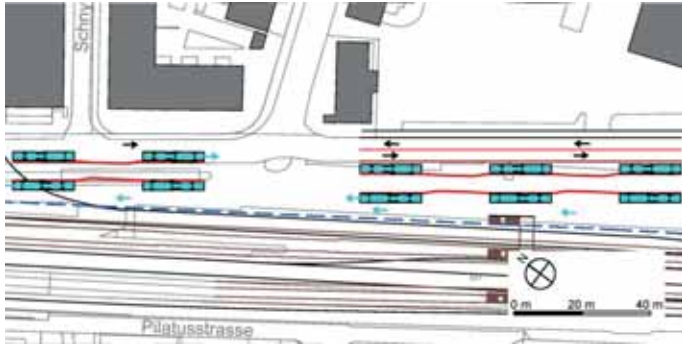


Abb. 33 Variante 3.L1 am Standort 3 (und 2)



Haltestellentyp 2: Längsanordnung



Abb. 34 Variante 3.L2 (inkl. teilweise 2)



Haltestellentyp 2: Sägezahnordnung

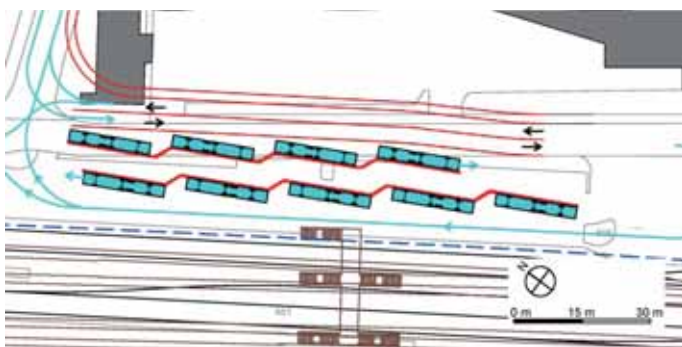
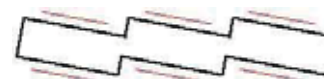




Abb. 35 Variante 3.S am Standort 3





13.3 Bewertung Varianten

Variante 1.P

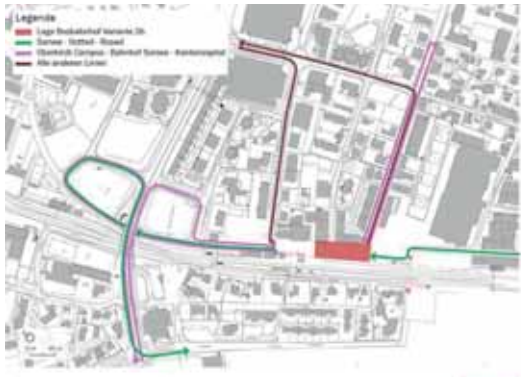

Buskanten in Parallelanordnung am Standort 1



Busbetrieb		Erschliessung MIV	
			
Haltestellenanordnung	Jede Linie hat eigene Kante, aber ungenügende Anzahl. Ausfahrten evtl. problematisch wegen AG	Konflikte Bus - MIV	Konflikte mit K+R
Kompatibilität mit der VAböV	Überstreichen der Bushaltestelle ist zwingend	Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	Keine Erschwernisse durch Bushaltestellen oder Busfahrten
	-		-
			++

Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
			
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	Umsteigewege Bahn - Bus	Periphere Anlage
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Grosser Freiraum für sinnvolle Platzierung der Veloabstellanlagen	Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Keine Nutzungen möglich im Erdgeschoss (Bushof)
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Genügende Warteflächen, aber kleine Bussteige, wenig übersichtlich	Aufwärtskompatibilität	Nicht optimal Bushof zu klein, keine Erweiterungsmöglichkeiten
	+		-
	+		-
	-		-

Variante 2.S

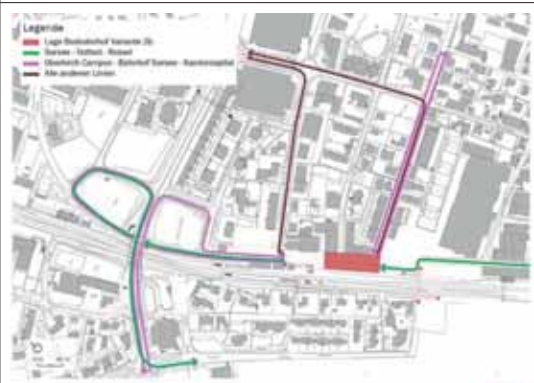
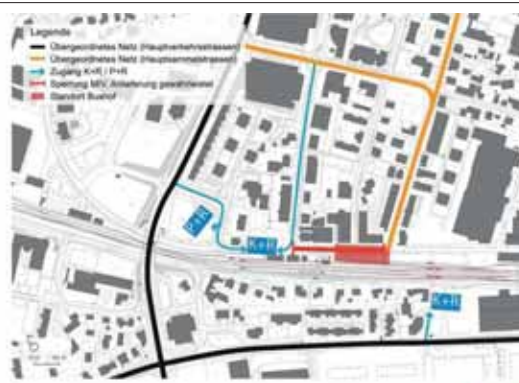
Buskanten in Sägezahnordnung am Standort 2


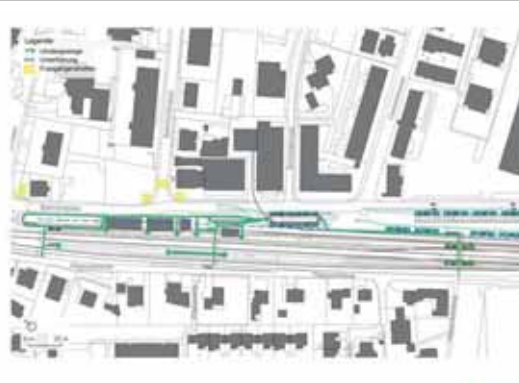
Busbetrieb		Erschliessung MIV	
			
Haltestellenanordnung	Jede Linie hat eigene Kante, auch auf längere Sicht hinaus.	++	
Kompatibilität mit der VABÖV	Überstreichen der Bushaltestelle ist zwingend	-	
Konflikte Bus - MIV	Keine Konflikte. Gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich.	+	
Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	Gewährleistet aber mit Restriktionen (keine frei Wahl der Zufahrtsachsen)	-	

Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
			
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtsrouten	Geringe Konflikte mit MIV	+	
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Sinnvolle Lage der Veloabstellanlagen	+	
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Grosszügiger Mittelperron, Gute zentrale Orientierungsmöglichkeit	++	
Umsteigewege Bahn - Bus	Zentrale aber langgezogene Anlage	+	
Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Inanspruchnahme Parzelle PAX-Areal und SBB-Areal	-	
Aufwärtskompatibilität	Ok	+	

Variante 2.D1

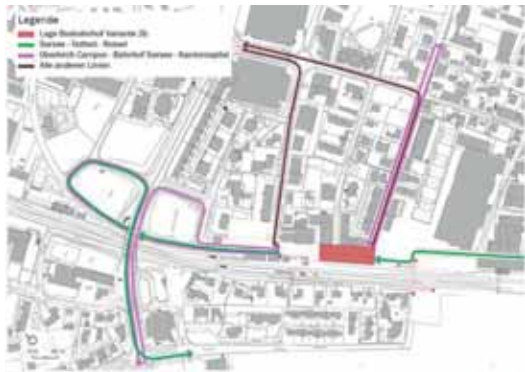

Buskanten in Durchlaufanordnung am Standort 2
 Neben der Fahrbahn


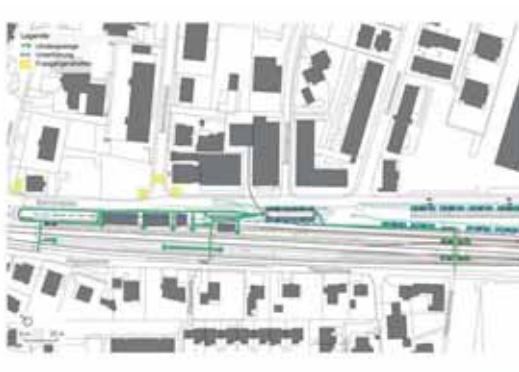
Busbetrieb		Erschliessung MIV	
			
Haltestellenanordnung	Durchlaufhaltestelle: Schwierige Betriebsabwicklung	Konflikte Bus - MIV	Keine Konflikte
Kompatibilität mit der VAböV	Kompatibilität mit der VAböV gewährleistet	Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	problemlos

Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
			
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	Umsteigewege Bahn - Bus	Zentrale Anlage
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Konflikt mit Veloabstellanlage bei PU Süd	Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Parzelle südlich von PU Süd ist nicht verfügbar
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Kompakte Anlage mit knappen Warteflächen, Doppelhaltestelle ohne linienspezifische Zuweisung von Haltekanten erschwert Orientierung	Aufwärtskompatibilität:	Ok

Variante 2.D2



Buskanten in Durchlaufanordnung am Standort 2
 z.T. in der Fahrbahn



Busbetrieb		Erschliessung MIV	
			
Haltestellenanordnung	Durchlaufhaltestelle: Schwierige Betriebsabwicklung	Konflikte Bus - MIV	Keine Konflikte
Kompatibilität mit der VABöV	Kompatibilität mit der VABöV gewährleistet	Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	Gewährleistet aber mit Restriktionen (keine frei Wahl der Zufahrtsachsen)

Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
			
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	Umsteigewege Bahn - Bus	Zentrale Anlage
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Konflikt mit Veloabstellanlage bei PU Süd	Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Parzelle südlich von PU Süd ist nicht verfügbar
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Kompakte Anlage mit knappen Warteflächen, Doppelhaltestelle ohne linienspezifische Zuweisung von Haltekanten erschwert Orientierung	Aufwärtskompatibilität:	Ok

Variante 3.S

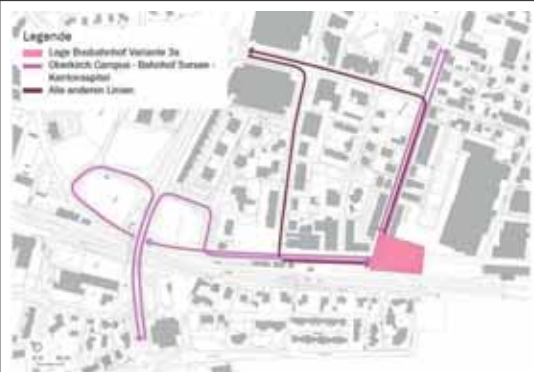

Buskanten in Sägezahnordnung am Standort 3


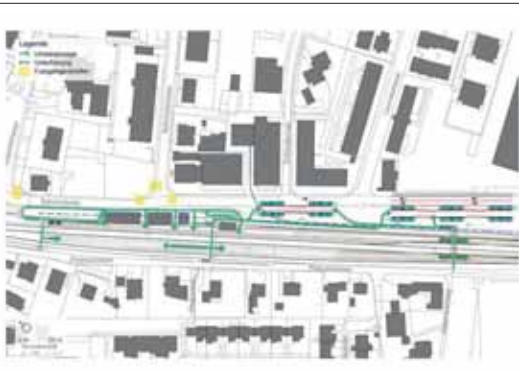
Busbetrieb			Erschliessung MIV		
					
Haltestellenanordnung	Jede Linie hat eigene Kante	+	Konflikte Bus - MIV	Abhängig von der Grundstückverfügbarkeit, geringe Konflikte mit Centralstrasse	-
Kompatibilität mit der VAböV	Überstreichen der Bushaltestelle ist zwingend	-	Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	problemlos	+

Erschliessung Velo- und Fussverkehr			Umsteigewege Bahn-Bus		
					
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	+	Umsteigewege: Bahn - Bus	Periphere Anlage	-
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Konflikt mit Veloabstellanlage bei PU «Süd»	-	Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Parzelle südlich von PU Süd ist nicht verfügbar	---
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Grosszügiger Mittelperron, Gute zentrale Orientierungsmöglichkeit	++	Aufwärtskompatibilität	Ok	+

Variante 3.L1

Buskanten in Längsanordnung am Standort 3
 Anordnung in zwei Blöcken

Busbetrieb		Erschliessung MIV	
			
Haltestellenanordnung	Jede Linie hat eigene Kante	+	
Kompatibilität mit der VABöV	Kompatibilität mit der VABöV gewährleistet	+	
Konflikte Bus - MIV	Abhängig von der Grundstückverfügbarkeit, geringe Konflikte mit Central- und Merkurstrasse	-	
Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	Gewährleistet aber mit Restriktionen (keine frei Wahl der Zufahrtsachsen)	-	

Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
			
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	+	
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Konflikt mit Veloabstellanlage bei PU «Süd»	-	
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Grosszügige Warteflächen, sehr langegezogen, wenig übersichtlich, Orientierung erschwert	-	
Umsteigewege Bahn - Bus	Anlage teilweise peripher	-	
Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Parzelle südlich von PU Süd ist nicht verfügbar	---	
Aufwärtskompatibilität	Ok	+	

Variante 3.L2

Buskanten in Längsanordnung am Standort 3
 Anordnung in einem Block

Busbetrieb		Erschliessung MIV	
Haltestellenanordnung	Jede Linie hat eigene Kante	Konflikte Bus - MIV	Abhängig von der Grundstückverfügbarkeit, geringe Konflikte mit Central- und Merkurstrasse
Kompatibilität mit der VABöV	Kompatibilität mit der VABöV gewährleistet	Erschliessung der Wohnungen und Geschäfte im Bahnhofumfeld	Gewährleistet aber mit Restriktionen (keine frei Wahl der Zufahrtsachsen)
	+		-
	+		-

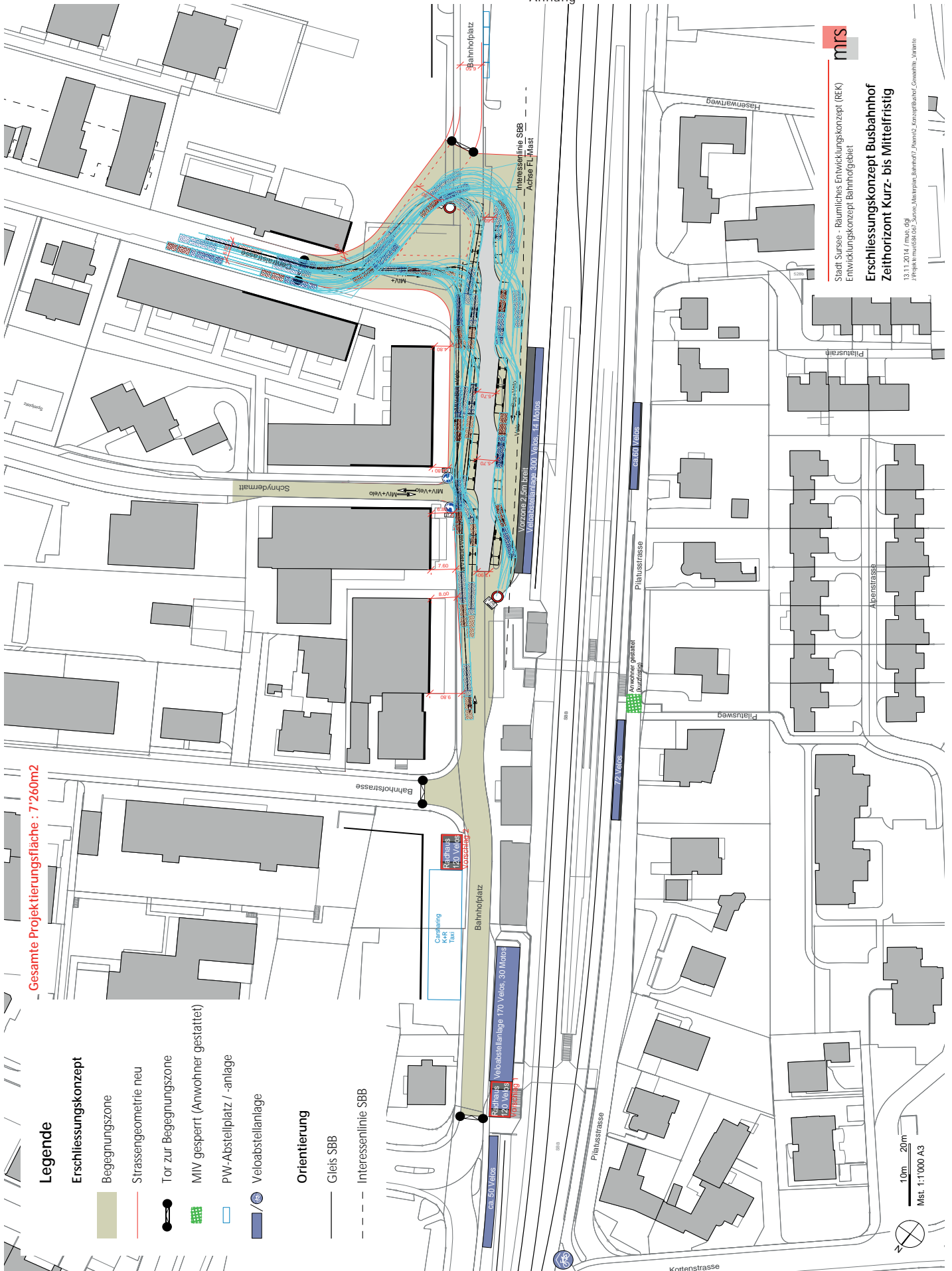
Erschliessung Velo- und Fussverkehr		Umsteigewege Bahn-Bus	
Veloverkehr: Zu- und Wegfahrtrouten	Geringe Konflikte mit MIV	Umsteigewege Bahn - Bus	Anlage teilweise peripher
Anzahl und Lage der Veloabstellanlagen	Konflikt mit Veloabstellanlage bei PU «Süd»	Auswirkung auf angrenzende Nutzungen	Parzelle südlich von PU Süd ist nicht verfügbar
Fussverkehr: Warteflächen, Orientierung	Grosszügige Warteflächen, langgezogen aber trotzdem mit guter Orientierungsmöglichkeit	Aufwärtskompatibilität	Ok
	+		-
	-		---
	+		+

Anhang

14. Technische Pläne

14.1 Schleppkurven

Anhang



Gesamte Projektierungsfläche : 7'260m²

- Legende**
- Erschliessungskonzept**
- Begegnungszone
 - Strassengeometrie neu
 - Tor zur Begegnungszone
 - MIV gesperrt (Anwohner gestattet)
 - PW-Abstellplatz / -anlage
 - Velobestellanlage
- Orientierung**
- Gleis SBB
 - Interesselinie SBB

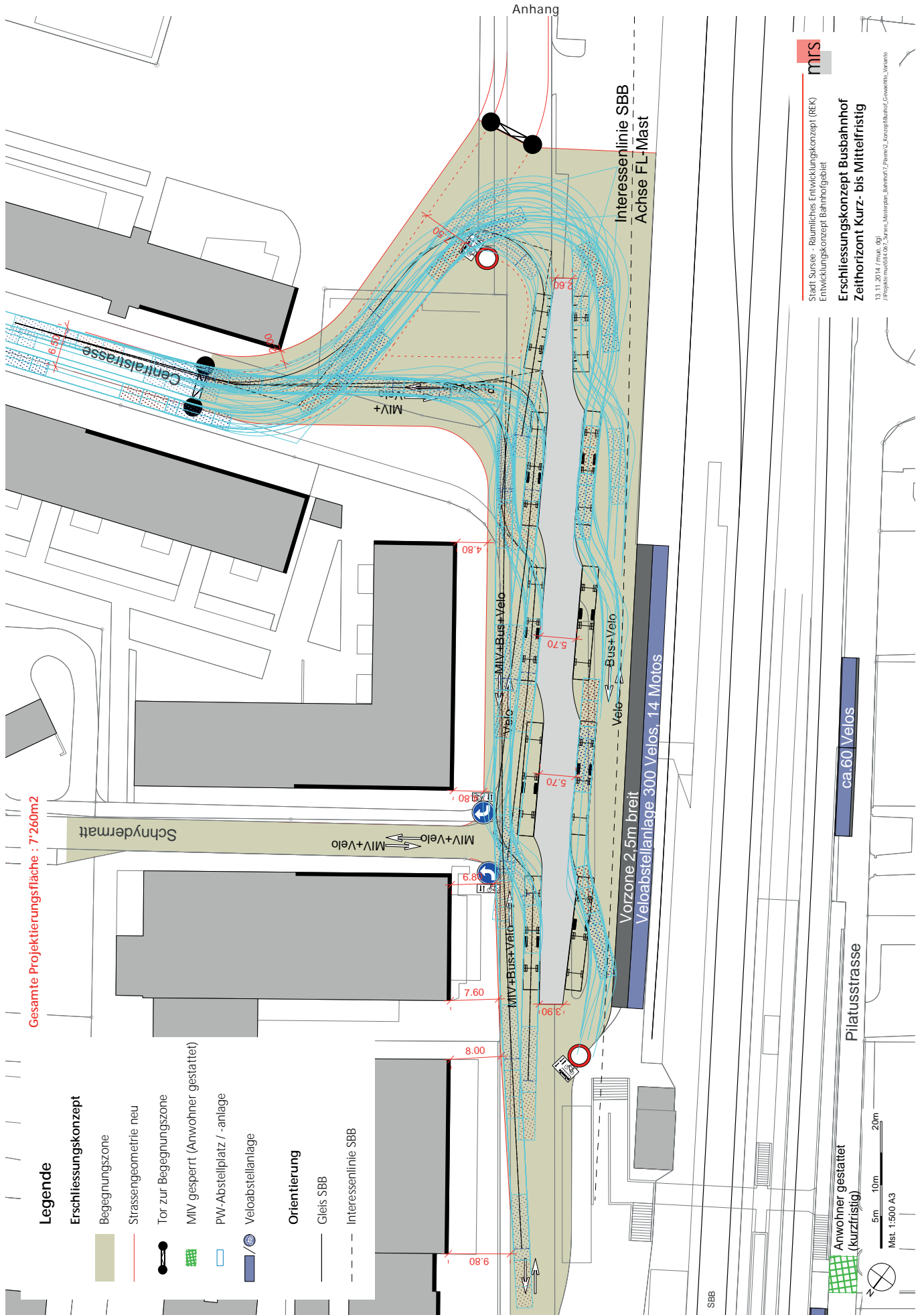
mrs

Stadt Sursee - Räumliches Entwicklungskonzept (REK)
 Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet

**Erschliessungskonzept Busbahnhof
 Zeithorizont Kurz- bis Mittelfristig**

13.11.2014, Seite 48
 Projekt nr.0158/02_Sursee_Masterplan_Bahnhof_Thema02_KonzeptBusbhf_Gewerhls_Variante

10m 20m
 Mst. 1:1'000 A3



Legende

Erschliessungskonzept

Begegnungszone

Strassengeometrie neu

Tor zur Begegnungszone

MIV gesperrt (Anwohner gestattet)

PW-Abstellplatz / -anlage

Veloabstellanlage

Orientierung

Gleis SBB

Interesselinie SBB

Anwohner gestattet
(kurzfristig)

5m 10m 20m
Mst. 1:500 A3

Pilatusstrasse

ca. 60 Velos

Vorzone 2.5m breit
Veloabstellanlage 300 Velos, 14 Motos

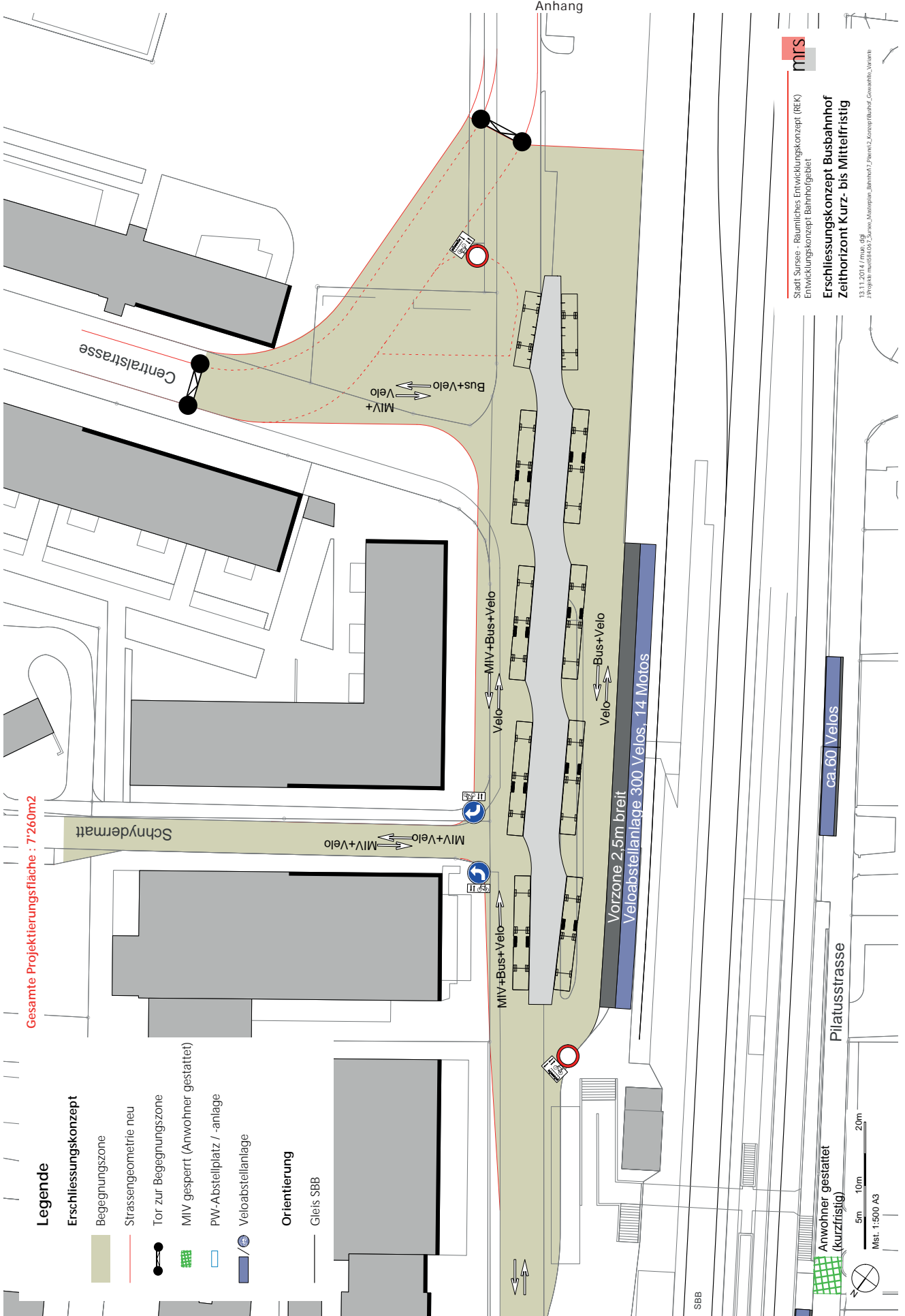
Interesselinie SBB
Achse FL-Mast

mfs

Stadt Sursee - Räumliches Entwicklungskonzept (REK)
Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet

Erschliessungskonzept Busbahnhof
Zeithorizont Kurz- bis Mittelfristig

13.11.2014 / m.us.dj
J:\Projekte\mfs\002_Sursee_Masterplan_Bahnhof_Phase2_Konzeptplanung_Groenwalle_Variant



mfs
 Stadt Sursee - Raumlches Entwicklungskonzept (REK)
 Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet

**Erschliessungskonzept Busbahnhof
 Zeithorizont Kurz- bis Mittelfristig**

13.11.2014 / msk_dgl
 Projekt: msk01609_Sursee_Matengasse_Bahnhof_2_Plan02_Konzeptplan_Bahnhof_Gewerhls_Vorzone

15. Verzeichnisse

15.1 Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bhf.	Bahnhof
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
bzw.	beziehungsweise
ca.	cirka
CS	Carsharing
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
etc.	et cetera
inkl.	inklusive
IR	InterRegio
K+R	Kiss and Ride
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
öV	öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PU	Personenunterführung
PW	Personenwagen
RE	RegioExpress
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
resp.	respektive
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Str.	Strasse
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
VAböV	Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
Var.	Variante
vgl.	vergleiche
VVL	Verkehrsverbund Luzern

15.2 Grundlagenverzeichnis

Nachfolgend sind die wichtigsten Grundlagen für die Erarbeitung des Masterplans Bahnhof Sursee ersichtlich:

- Kanton Luzern, 2009: Kantonaler Richtplan Luzern
- RET Sursee-Mittelland, 2011: Sursee Plus, Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung; Wanner + Partner
- RET Sursee-Mittelland, 2014: Regionalplanung, Entwicklungsszenarien
- RET Sursee-Mittelland, 2014: Regionales Verkehrsmodell
- Stadt Sursee und Gemeinde Oberkirch, 2007: Verkehrsrichtplan
- Oberkirch-Buttisholz-Nottwil, 2012: (ökologisches) Vernetzungsprojekt
- Stadt Sursee, 2013: Räumliches Entwicklungskonzept (REK); ecoptima
- Stadt Sursee, 2012: Räumliches Entwicklungskonzept Bahnhofgebiet; ecoptima
- Stadt Sursee, 2011: Bahnhofgebiet Sursee, Machbarkeit Busbahnhof; Metron
- Gemeinde Oberkirch, 2011: Bau- und Zonenreglement
- Gemeinde Oberkirch, 2011: Zonenplan
- Gemeinde Oberkirch, 2013: Zonenplan, Teiländerung Campus Haselwart
- Gemeinde Oberkirch, 2001: Siedlungsleitbild
- Gemeinde Mauensee, 2011: Siedlungsleitbild (öffentliche Auflage)
- Gemeinde Mauensee, 2012: Richtplan Verkehr (öffentliche Auflage)
- Gemeinde Mauensee, 2001: Zonenplan
- Verkehrsverbund Luzern: Angebotskonzept ÖV
- SBB, 2014: Entwicklungsstudie Bahnhof Sursee
- SBB, 2011: Studie Bahnhofsentwicklung, Interessensgrenze

E Zustimmung zu den Genehmigungsinhalten des Masterplans (Teil C)

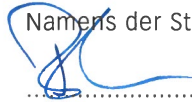
Der Masterplan (Kapitel C) bildet das Grundgerüst für die weitere räumliche Entwicklung im Bahnhofgebiet. Dies im Sinne einer «selbstverpflichtenden» Kooperationsvereinbarung.

- Öffentliche Mitwirkung vom 24. November 2014 bis 31. Januar 2015.
- Mitwirkungsbericht vom 4. Juni 2015.

Nachfolgende Planungspartner genehmigen den vorliegenden Bericht.

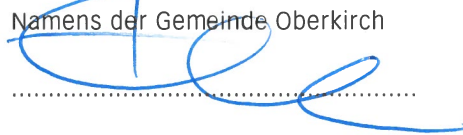
Sursee den, *8. Juni* 2015

Namens der Stadt Sursee



Beat Leu
Der Stadtpräsident

Namens der Gemeinde Oberkirch



Ernst Roth
Der Gemeindepräsident

Namens des VVL



Daniel Meier
Verkehrsverbund Luzern

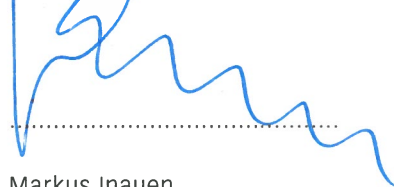
Namens des regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland (RET)



Charly Freitag
Der Verbandspräsident

i.v. 

Godi Marbach
Der Stadtschreiber




Markus Inauen
Der Gemeindeschreiber

Namens der SBB



Peter Wicki
Leiter Portfolio Management
SBB Immobilien



Beat Lichtsteiner
Der Geschäftsführer