



## **Bahnhofgebiet Sursee**

*Technische Abklärungen bezüglich Verkehr  
Schlussdokumentation*

**Stadt Sursee / Gemeinde Oberkirch / Kanton Luzern**

*21. April 2010*

**Bearbeitung**

*Ruedi Häfliger*

*Esther Kim*

*Jan Hlavica*

*Marc Zürcher*

*Oliver Maier*

*Maria Andreou*

*dipl. Ing. FH/SVI*

*dipl. Ing. ETH*

*dipl. Arch. ETH/SIA*

*dipl. Arch. ETH*

*Bauzeichner*

*Sekretärin*

*Metron Verkehrsplanung AG*

*Postfach 480*

*Stahlrain 2*

*5201 Brugg*

*T 056 460 91 11*

*F 056 460 91 00*

*info@metron.ch*

*www.metron.ch*

*Titelbild:*

*Bushof Sursee*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2 Analyse</b>	<b>7</b>
2.1 Öffentlicher Verkehr	7
2.2 Individualverkehr	8
2.3 Fuss- und Veloverkehr	10
2.4 Entwicklungsprojekte	11
2.5 Verkehrssituation Kreisel Kotten	12
<b>3 Erschliessungskonzept MIV</b>	<b>16</b>
<b>4 Machbarkeitsstudie Bushof-Standorte</b>	<b>18</b>
4.1 Anforderungen	18
4.2 Bushof-Standorte	19
<b>5 Beurteilung</b>	<b>23</b>
5.1 Beurteilungskriterien	23
5.2 Beurteilung 1. Stufe	23
5.3 Beurteilung 2. Stufe	24
5.4 Beurteilung 3. Stufe	27
<b>6 Zusammenfassung und Empfehlung weiteres Vorgehen</b>	<b>28</b>
6.1 Zusammenfassung	28
6.2 Empfehlung weiteres Vorgehen	29
6.2.1 Ziel 1: Gesamtstrategie der räumlichen Entwicklung am Bahnhof, Masterplan Bahnhof	29
6.2.2 Ziel 2: Standortwahl und Umsetzung neuer Bushof, Rahmenbedingungen, Studienauftrag, Realisierung	30
6.2.3 Ziel 3: Attraktiver Bahnhofplatz, Rahmenbedingungen, Studienauftrag, Realisierung	30
6.2.4 Ziel 4: Umsetzung Verkehrsrichtplan	31

# metron

<b>Anhang</b>	<b>32</b>
<i>Anhang 1: Grundlagenverzeichnis</i>	33
<i>Anhang 2: Berechnungen Kreisel Kotten</i>	35
<i>Anhang 3: Interessenlinie SBB</i>	39
<i>Anhang 4: Städtebauliche Machbarkeit 1. Stufe</i>	41
<i>Anhang 5: Städtebauliche Machbarkeit 2. Stufe</i>	43

## **Beilagen**

<i>Grundlagenverzeichnis</i>	
<i>Tabelle zu Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen</i>	
<i>Leistungsfähigkeitsberechnungen Kreisel Kotten</i>	
<i>Machbarkeitsstudie vom Januar 2010</i>	

## 1 Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet in Sursee ist heute im Wesentlichen geprägt vom Verkehr verschiedener Nutzungen: Nebst dem Verkehr im Zusammenhang mit dem Bahnhof selber dient es dem Anliefer- und Kundenverkehr der umliegenden Firmen (Landi, Therma, Traveco etc.) und Geschäfte. Die Bahnhofstrasse / Merkurstrasse fungiert als Zubringer ins Industriegebiet (vormals Calida). Rund um den Bahnhof wurde und wird zudem rege gebaut, es entstehen neue Wohn- und Geschäftshäuser.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs von/nach Sursee hat in den letzten Jahren stark zugenommen. So stieg die Zahl der Züge von 2004 bis 2007 an Werktagen um 44% auf 176 Züge pro Tag. Beim Busverkehr wurde das Angebot im selben Zeitraum um 34% erhöht, aktuell verkehren an Werktagen täglich rund 134 Busse am Bahnhof Sursee. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs stieg auch dessen Attraktivität und in der Folge die Zahl der Benützer: Heute steigen am Bahnhof Sursee rund 20'000 Personen/Tag ein oder um. Im Dezember 2008 wurde das Busangebot weiter verbessert (u.a. neue Linie Sursee - Menziken - Beinwil a.S., Wiedereinführung Eilkurs Sursee - Beromünster).

Der immer attraktiver werdende öffentliche Verkehr einerseits und die prosperierenden Firmen rund um den Bahnhof andererseits führten zu einem starken Anstieg des Verkehrs über den Bahnhofplatz, so dass sich die verschiedenen Nutzer gegenseitig behindern. Ursache ist teilweise auch eine ungünstige Anordnung einzelner Nutzungen, wie z.B. die dezentrale Anordnung der P+R-Parkplätze, welche zu Suchverkehr führen. Unbefriedigend ist auch die Nutzung der zu den umliegenden Geschäften gehörenden Privatparkplätze als Kurzzeitparkplätze im Zusammenhang mit dem Bahnverkehr. Im Jahr 2004 erarbeitete Planteam S im Auftrag der Stadt Sursee für das Bahnhofgebiet ein Gesamtkonzept mit dem Ziel, die Konflikte zu entschärfen. Das Gesamtkonzept war auf eine Entlastung des Bahnhofplatzes vom Durchgangsverkehr und die Gestaltung eines verkehrssamen Bahnhofplatzes ausgerichtet. Zu diesem Zweck wurden 2 Varianten von neuen Bahnüber- oder -unterführungen untersucht. Der Busbahnhof sollte an der bestehenden Lage erweitert werden. Im Verlauf der weiteren Arbeiten tauchte ein anderer Vorschlag auf, nämlich eine Lösung mit Verlegung des Busbahnhofs zu den P+R-Parkplätzen nördlich des Bahnhofgebäudes. Dieser Standort entfällt, da sich Grundeigentümer und Stadt für ein Geschäftshaus mit Parkhaus entschieden haben. Dafür ist als 2. Standort für den Bushof das Areal über den Gleisen zu prüfen. Als 3. Standort kommt allenfalls das Areal des Hotels Eisenbahn in Frage, welches zum Verkauf steht.

Aus diesem Grund sollen folgende Standorte nochmals ausführlich verglichen werden:

- Standort 1: „Busbahnhof auf Bahnhofplatz“ gemäss Gesamtkonzept 2004
- Standort 2: „Busbahnhof über den Gleisen“ gemäss Ideen aus den 80er Jahren
- Standort 3: „Busbahnhof neben den Gleisen“ anstelle der Bahnhofgarage
- Standort 4: „Busbahnhof gegenüber Bahnhofgebäude“ anstelle Hotel Eisenbahn

Als zusätzlicher Standort 5 wurde noch das Areal südwestlich des Bahnhofs (Landi u.a.) untersucht hinsichtlich Machbarkeit, und in die Beurteilung 2. Stufe mit einbezogen.

## metron

Eine Massnahme, um die Konflikte auf dem Bahnhofplatz zu entschärfen und Spielraum für zukünftige Entwicklungen zu schaffen, ist die Entlastung des Bahnhofplatzes vom Durchgangs- und Schwerverkehr. Dieser soll künftig auf der Achse Westumfahrung - Schellenrainbrücke - Merkurstrasse (- Centralstrasse) geführt werden. Zu diesem Zweck ist der Ausbau der Schellenrainbrücke vorgesehen. Auch an der Merkurstrasse sind bauliche Anpassungen erforderlich. In diesem Zusammenhang wird nebst der heutigen Linienführung alternativ eine Linienführung entlang der SBB-Gleise in Betracht gezogen.

Schliesslich stehen in diversen Gebieten im Umfeld des Bahnhofsareals grössere Entwicklungen an.

## 2 Analyse

### 2.1 Öffentlicher Verkehr

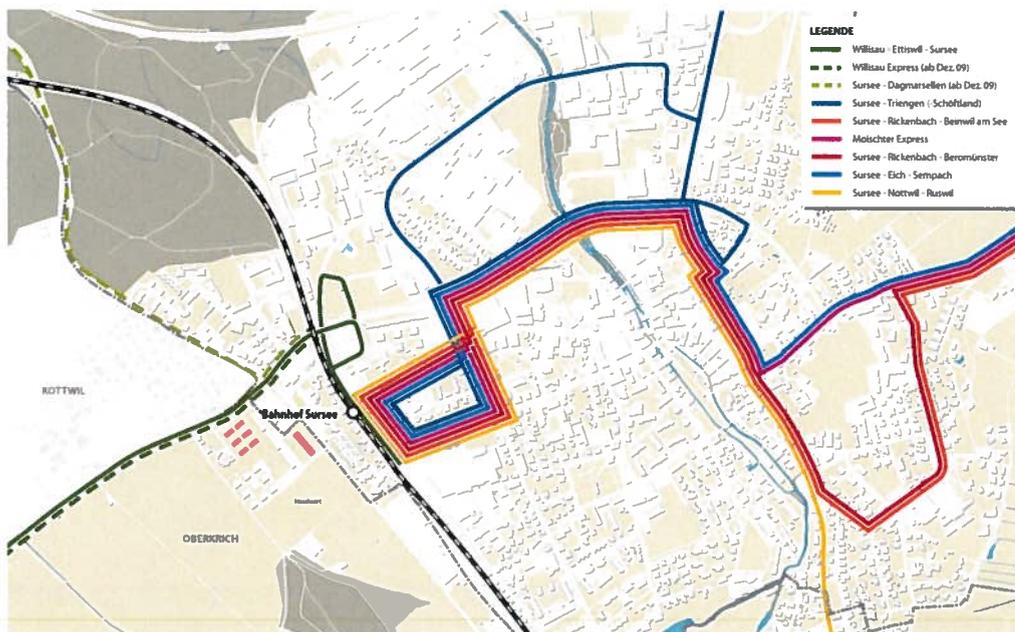


Abbildung 1:  
Buslinien

Fünf Buslinien mit 6 Kursen in den Nebenverkehrszeiten, resp. 11 Kursen in den Hauptverkehrszeiten fahren den Bahnhof Sursee von Osten her an. Von Westen kommen zwei Buslinien mit einem Kurs in den Nebenverkehrszeiten, resp. 4 Kursen in den Hauptverkehrszeiten.

Der Hauptzugang zum Bahnhof mit dem Aufnahmegebäude befindet sich auf der Ostseite der Gleise.

■ *Der Bushof sollte bevorzugt auf der Ostseite der Gleise liegen.*

## 2.2 Individualverkehr

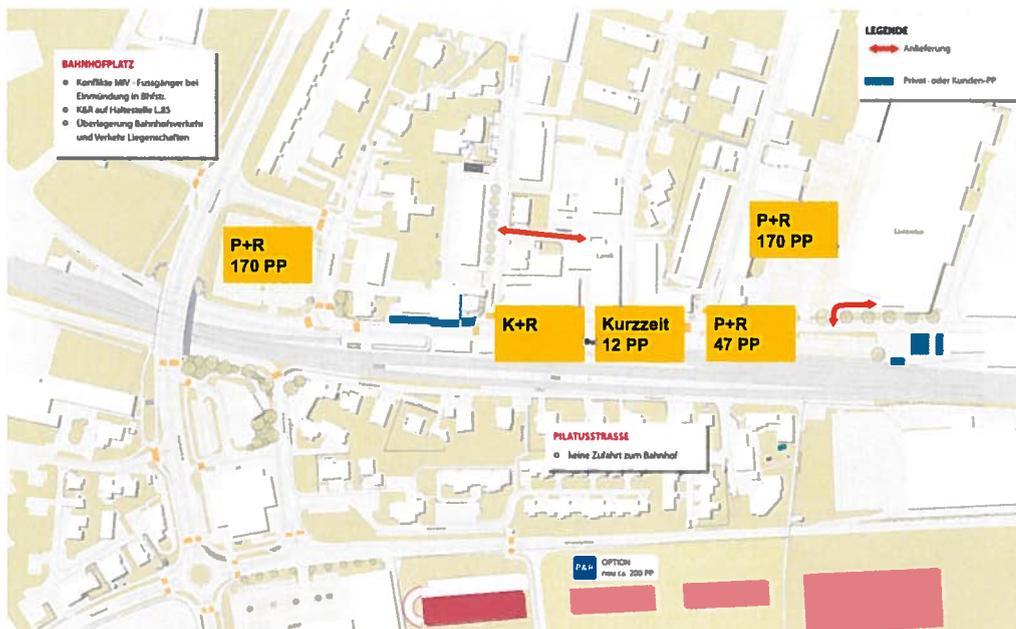


Abbildung 2:  
Parkierung Ist

Derzeit sind knapp 390 P+R-Parkplätze verteilt auf drei Standorte (Areal Schnyder von Wartensee, SBB und Therna-Areal) vorhanden. Die Plätze im Areal Schnyder von Wartensee und am Standort SBB sind sehr gut ausgelastet, im Therna-Areal gibt's noch Reserve.

Es gibt keine eigentlichen K+R-Parkplätze, das K+R findet derzeit hauptsächlich im Bereich der Bushaltestelle der Linie 85 statt mit entsprechenden Verkehrsbehinderungen.

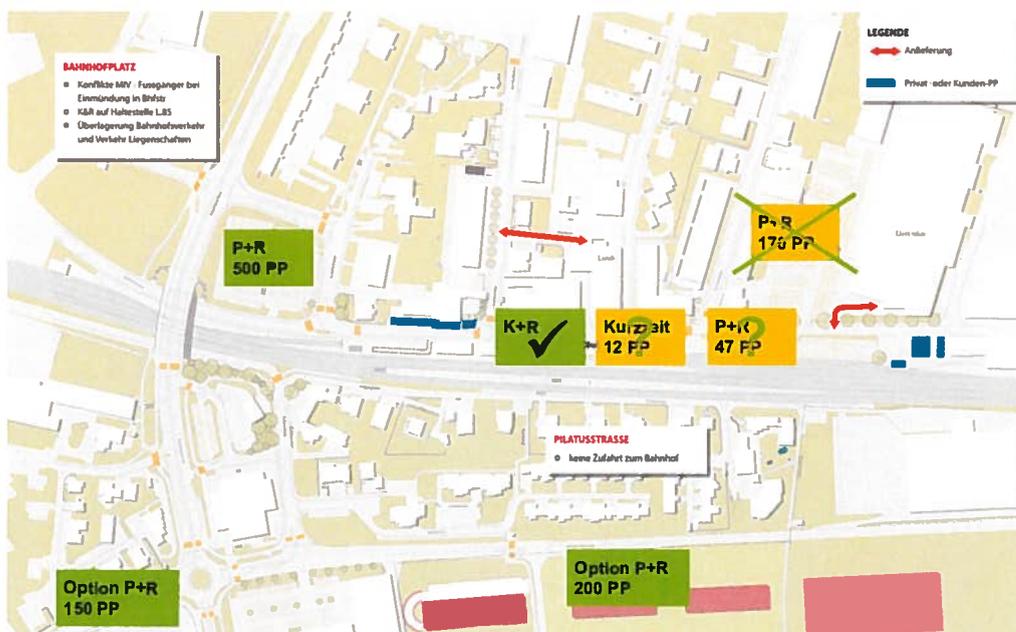


Abbildung 3:  
Parkierung künftig

## metron

Der P+R-Standort Therma-Areal wird mittelfristig aufgehoben. Im Gegenzug soll im Areal Schnyder von Wartensee die Zahl der P+R-Parkplätze auf 500 PP erhöht werden. Am Kottenkreisel sowie im Gebiet Haselwart besteht je eine Option für weitere P+R-Parkplätze.

Die Parkplätze auf dem SBB-Areal (P+R, Kurzzeit-PP) können grundsätzlich bestehen bleiben. Ob dies im Hinblick auf die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Bahnhofstrasse und/oder der Neugestaltung und künftigen Nutzung des Bahnhofplatzes sinnvoll ist, ist im Lauf der konkreten Planung abzuklären.

Das K+R sollte einen festen Standort erhalten. Dieser muss zwingend im Bereich des Aufnahmegebäudes sowie einer Unterführung liegen, ansonsten wird er nicht angenommen.

- *Die P+R-Parkplätze werden künftig von der Bahnhofstrasse an die Ringstrasse, ev. auch die Umfahrungsstrasse verlegt. Die Parkplätze auf dem SBB-Areal sollten im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes überprüft werden.*
- *Dem K+R sollten feste Plätze im Bereich des Aufnahmegebäudes und der Unterführung zugewiesen werden.*

### 2.3 Fuss- und Veloverkehr

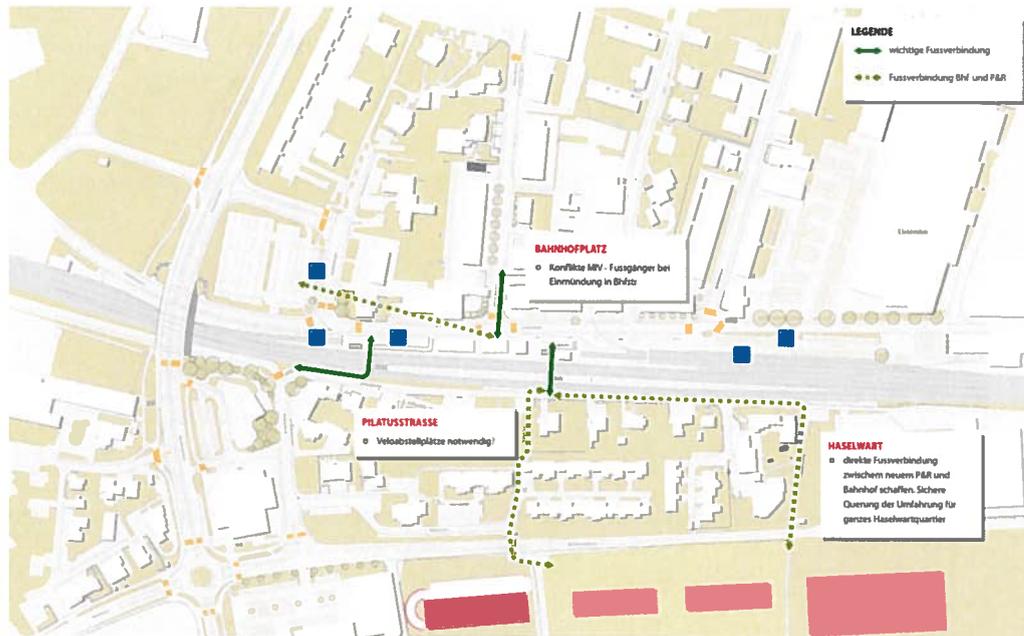


Abbildung 4:  
Fuss- und Veloverkehr

**Wichtig sind:**

- ein sicherer Zugang vom übergeordneten Strassennetz zu den Veloabstellplätzen für den Radverkehr
- direkte, sichere und attraktive Fusswege vom Aufnahmegebäude und den Unterführungen zu den Veloabstellplätzen und P+R-Anlagen sowie in die umliegenden Quartiere inkl. Haselwart

## 2.4 Entwicklungsprojekte

Rund um den Bahnhof Sursee stehen eine Vielzahl von Entwicklungsprojekten in unterschiedlichen Stadien der Planung und Realisierung an. Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über die Nutzungen sowie die ungefähre Anzahl Parkplätze der verschiedenen Vorhaben.

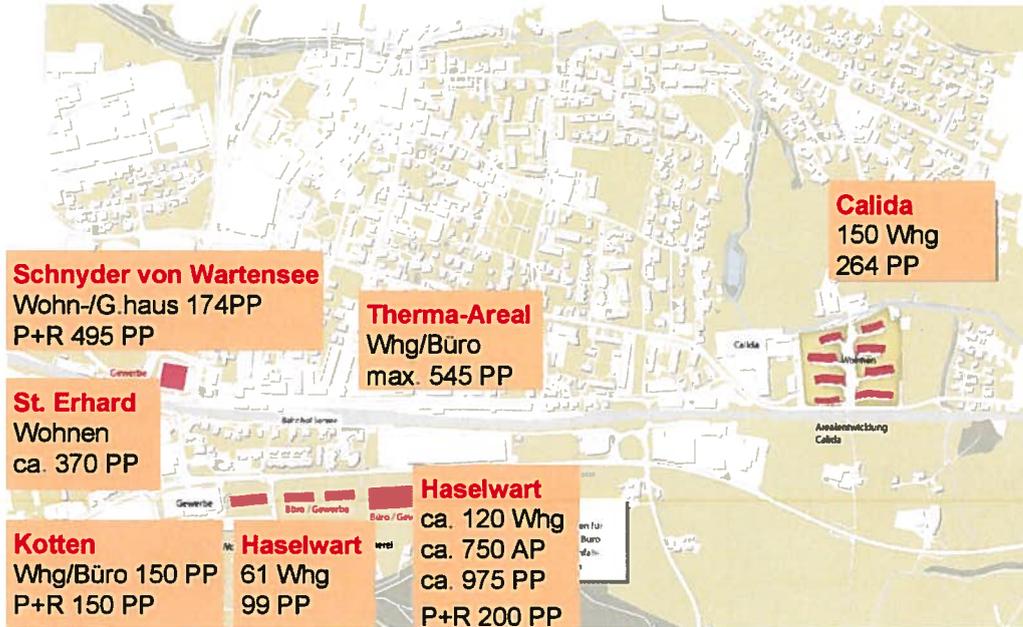


Abbildung 5: Entwicklungsprojekte

Für jedes Vorhaben wurde der Neuverkehr abgeschätzt und anhand einer einfachen Verteilung ermittelt, mit welcher Verkehrszunahme am Kreisel Kotten zu rechnen ist.

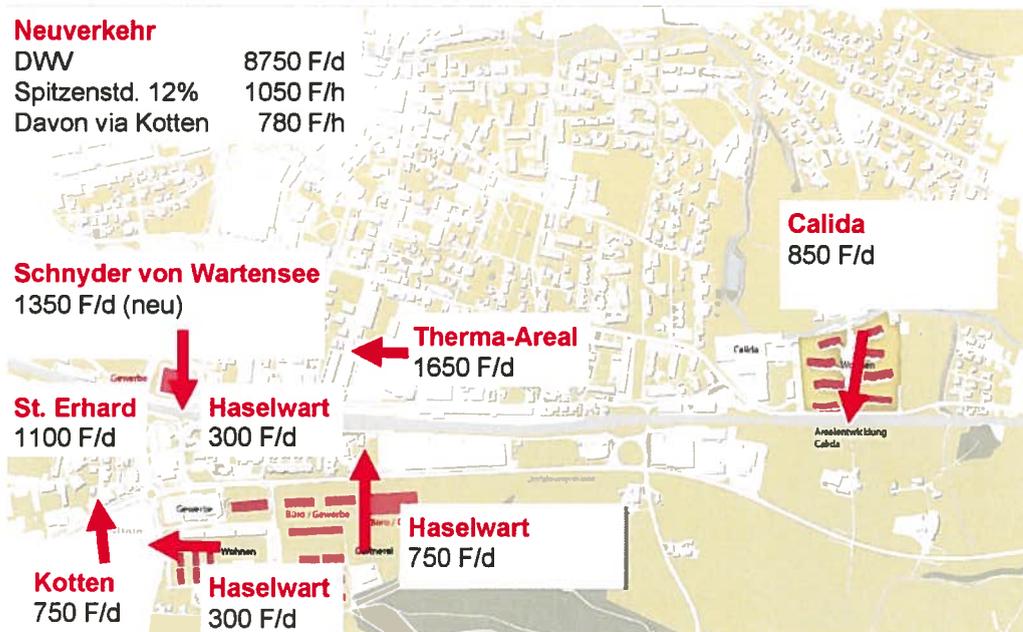


Abbildung 6: Verkehr - Entwicklungsprojekte

Die Entwicklungsprojekte rund um den Bahnhof Sursee umfassen rund 3'000 Parkplätze und generieren ein Verkehrsaufkommen von rund 8'750 Fahrten/Tag.

### 2.5 Verkehrssituation Kreisel Kotten

Das Verkehrsaufkommen am Kreisel Kotten wurde am Donnerstag, 2. Juli 2009 von 16.30 bis 18.30 Uhr auf Video aufgenommen und anschliessend ausgewertet. Die Spitzenbelastung wurde zwischen 17.15 und 18.15 Uhr registriert mit 2884 PW-Einheiten.

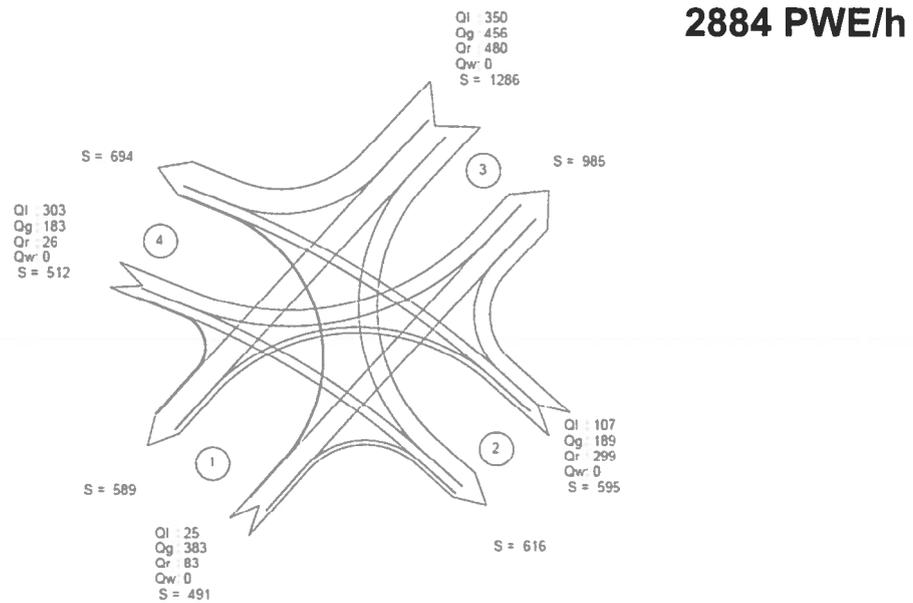


Abbildung 7: Kreisel Kotten - Knotenströme heute

#### Wartezeiten und Staulängen

Wartezeiten und Staulängen wurden mit dem Programm Kreisel, Version 7.1.2, der Firma bps, gemäss Verfahren nach SN 640 024a berechnet.

SN640024a

		n-in	mittl. Wz	L-95	LOS
	Name	-	s	PKW-E	-
1	Bernstrasse	1	21	8	C
2	Umgehungsstrasse	1	25	11	C
3	Ringstrasse Nord	2	93	49	F
4	Baselstrasse	1	33	12	D

Gesamt-Qualitätsstufe :

F

**Beobachtungen**

Gemäss Aussagen der Verantwortlichen der Stadt Sursee beschränkt sich der Stau auf die Zeit zwischen 17 und 18 Uhr.

Am Tag der Verkehrszählung konnte dies ebenfalls beobachtet werden. Eine Verkehrsbeobachtung vom 17.9.2009 ergab, dass an diesem Tag die Verkehrsbehinderungen in der Umfahrung wie auch in der Ringstrasse gering waren. Auf der Bernstrasse bestand zeitweise ein Rückstau von bis zu 20 PW, der sich jedoch immer wieder vollständig abbaute. Die grössten Verkehrsbehinderungen bestanden auf der Baselstrasse, wo sich ein Rückstau von mehr als 25 PW über längere Zeit nicht abzubauen vermochte.

Gemäss Aussagen der Verantwortlichen der Stadt Sursee ist üblicherweise die Ringstrasse von Verkehrsbehinderungen betroffen. Grund für die abweichenden Feststellungen bei der eigenen Beobachtung könnte sein, dass an jenem Tag Abendverkauf war.

- Der Stau baut sich nach 18 Uhr rasch ab:**
- Leistungsfähigkeit des Kreisels erreicht (Verkehrsqualitätsstufe F ist ungenügend)
  - Kein Mehrverkehr verkraftbar

**Verkehrsentwicklung**

Werden die Vorhaben im Umfeld des Bahnhofs Sursee realisiert, so ist in der Hauptverkehrszeit mit einer Zunahme des Verkehrs um 780 PW-Einheiten zu rechnen.

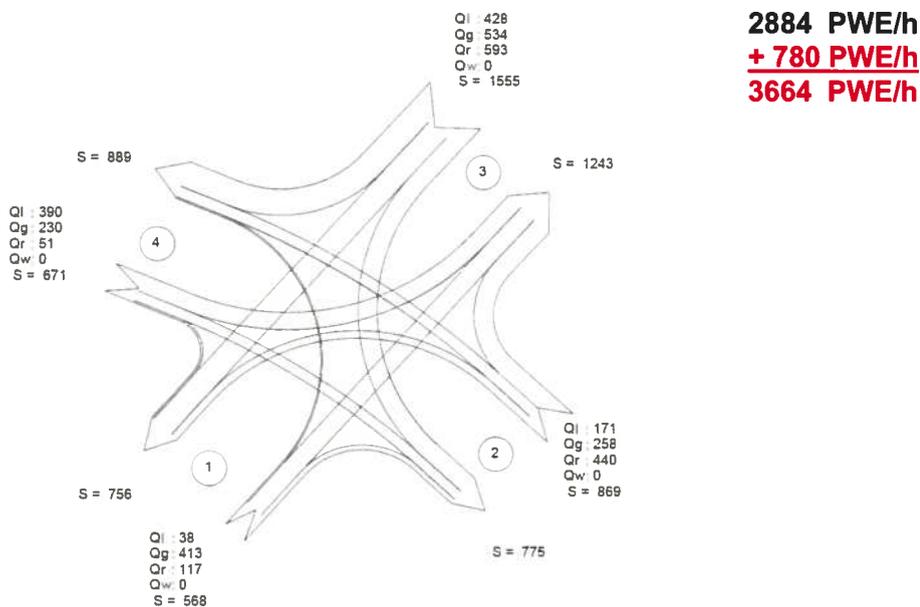


Abbildung 8: Kreisels Kotten - Knotenströme künftig

**Leistungsfähigkeit**

Die Leistungsfähigkeit wurde mit dem Programm Kreisell, Version 7.1.2, der Firma bps, gemäss Verfahren nach SN 640 024a ermittelt. Basierend auf bereits vorhandenen Ideen wurden verschiedene Geometrien untersucht.

**Heutige Geometrie**

	mittl. Wz	L-95	LOS
Name	s	PKW-E	-
Bernstrasse	198	39	F
Umgehungsstrasse	2239	119	F
Ringstrasse Nord	9999	199	F
Baselstrasse	1660	102	F

→ Qualitätsstufe  
F

**Vorschlag Bucher+Partner AG (2 Bypässe)**

	mittl. Wz	L-95	LOS
Name	s	PKW-E	-
Bernstrasse	198	39	F
Umgehungsstrasse	16	5	B
Bypass	4	-	A
Ringstrasse Nord	326	69	F
Bypass	4	-	A
Baselstrasse	1660	102	F

→ Qualitätsstufe  
F

**2-spuriger Kreisell, 1 Bypass**

	mittl. Wz	L-95	LOS
Name	s	PKW-E	-
Bernstrasse	11	5	B
Umgehungsstrasse	25	16	C
Ringstrasse Nord	16	12	B
Bypass	4	-	A
Baselstrasse	20	10	B

→ Qualitätsstufe  
C

Weder die heutige Geometrie noch der vorgeschlagene Bau von 2 Bypässen vermögen den künftigen Verkehr zu bewältigen.

Zur Bewältigung des Verkehrs nötig sind:

- 2-spurige Einfahrten auf allen Zufahrten
- Überbreite Kreisfahrbahn
- Bypass Ringstrasse → Baselstrasse

Die nachfolgende Skizze zeigt den Kreisell Kotten, wie er für die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens ausgebaut werden müsste.

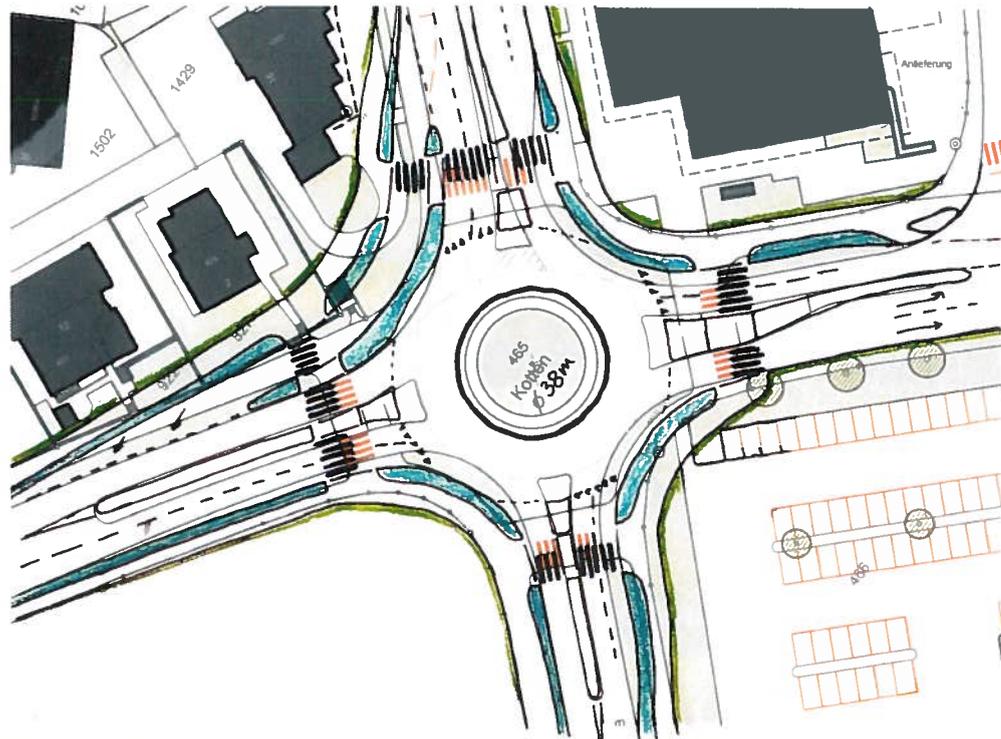


Abbildung 9:  
Skizze Ausbau

Dass ein derart starker Ausbau des Kreisels für die Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderlich ist, überrascht nicht, wenn man bedenkt, dass die Verkehrsbelastung mit gut 32'000 Fahrzeugen pro Tag an der Leistungsgrenze eines 2-spurigen kompakten Kreisverkehrs liegt.

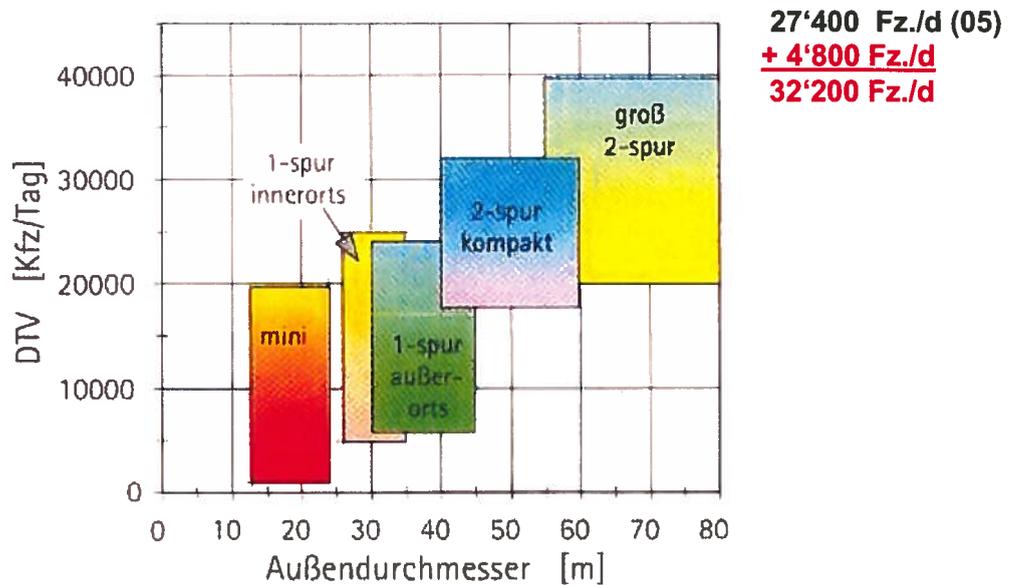


Abbildung 10:  
Leistungsvermögen von Kreisverkehren

### 3 Erschliessungskonzept MIV

Angestrebt wird die Erschliessung jedes Quartiers möglichst auf dem kürzesten Weg ab der nächstgelegenen Hauptachse. Die Erschliessung für PW soll für das Bahnhofsgelände von der Ringstrasse aus, für das Gebiet Calida von der Umfahungsstrasse aus erfolgen. Für den Schwerverkehr wird ein analoges Regime angestrebt. Insbesondere soll der Schwerverkehr über den Bahnhofplatz soweit wie möglich vermieden werden.

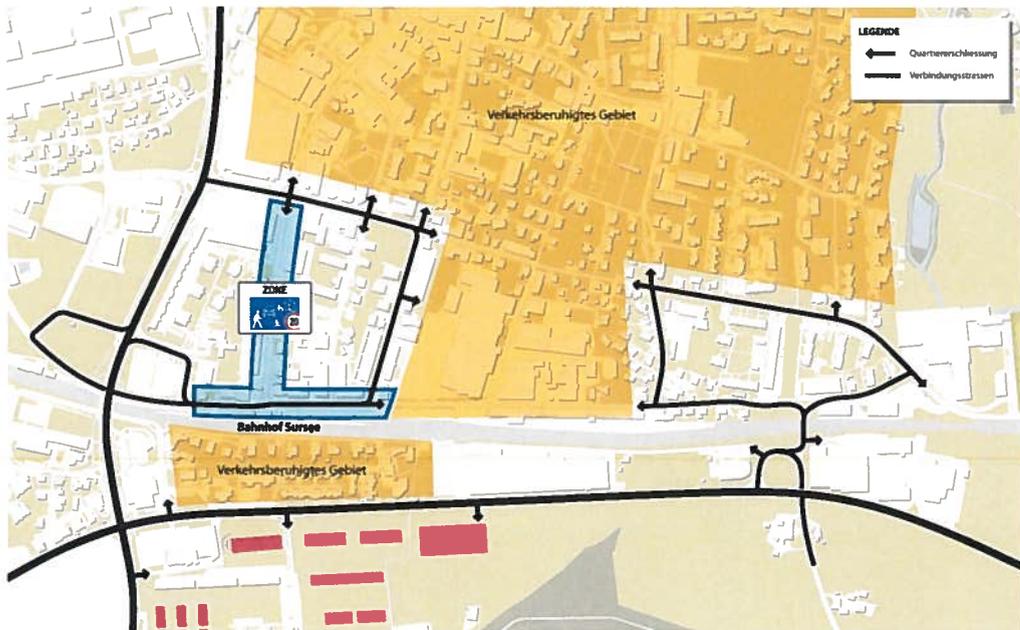


Abbildung 11:  
Erschliessung PW

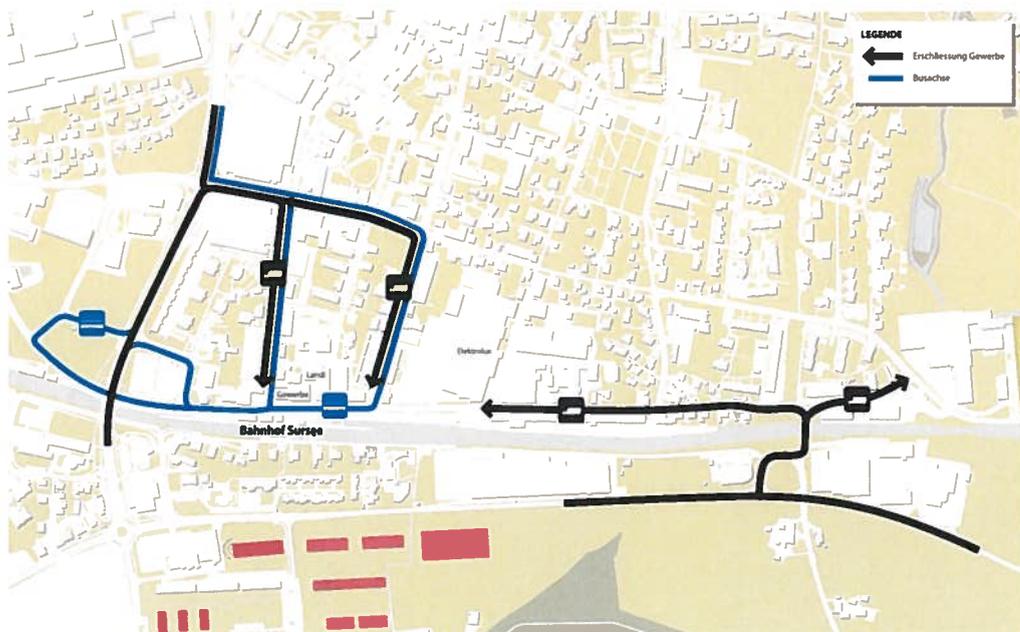


Abbildung 12:  
Erschliessung Bus/LKW

# metron

Beim Ausbau ist folgende zeitliche Abfolge zu beachten:

1. Ausbau Knoten Kotten  
Gleichzeitig ist die Kapazität der Ringstrasse, insbesondere des Knotens Zeughausstrasse, zu prüfen.  
→ Vermeidung von Ausweichrouten/Schleichverkehr
2. Ausbau Schellenrain-Brücke und Ausdehnung verkehrsberuhigtes Gebiet  
→ zur vollen Erschliessung mit Lkw
3. Neugestaltung Bahnhofplatz  
→ Begegnungszone

## 4 Machbarkeitsstudie Bushof-Standorte

### 4.1 Anforderungen

#### *Haltekanten*

##### **Minimal** (inkl. "Ortsbus")

- 4 Haltekanten 12m-Bus
- 4 Haltekanten Gelenkbus

##### **Ideal** (inkl. Spielraum für künftige Entwicklungen)

- 10 Haltekanten Gelenkbus
- 1-2 Abstellplätze
- Kanten flexibel für verschiedene Fahrzeugtypen nutzbar

#### *Bustypen*

##### **Heute**

- Regionalbusse (inkl. Ortserschliessung)
- Expressbusse

##### **Künftig**

- Regionalbusse
- Expressbusse
- Ev. Mittellandstadtbus (Ortserschliessung)

Da sich Buslinien mit verschiedenen Funktionen am Bahnhof Sursee treffen, ist sind Umsteiger zwischen den Buslinien zu erwarten.

#### *Haltestellenlagen*

Überlegungen zur Lage der Haltestellen

- Wichtigste Umsteigebeziehung: Bus  $\Leftrightarrow$  Bahn
- Umsteiger auch zwischen den Buslinien
- Kurze Aufenthaltszeiten Bus (Effizienz)
- Kurze Umsteigezeiten, d.h. kurze Umsteigewege
- Gute Auffindbarkeit der Bushaltestellen
- Einfache Orientierung auch für Ortsunkundige, Sichtbeziehung von Vorteil

■ *Alle Buslinien an einem Ort, zentrale Lage*

#### 4.2 Bushof-Standorte

Die folgende Abbildung zeigt die untersuchten Standorte:

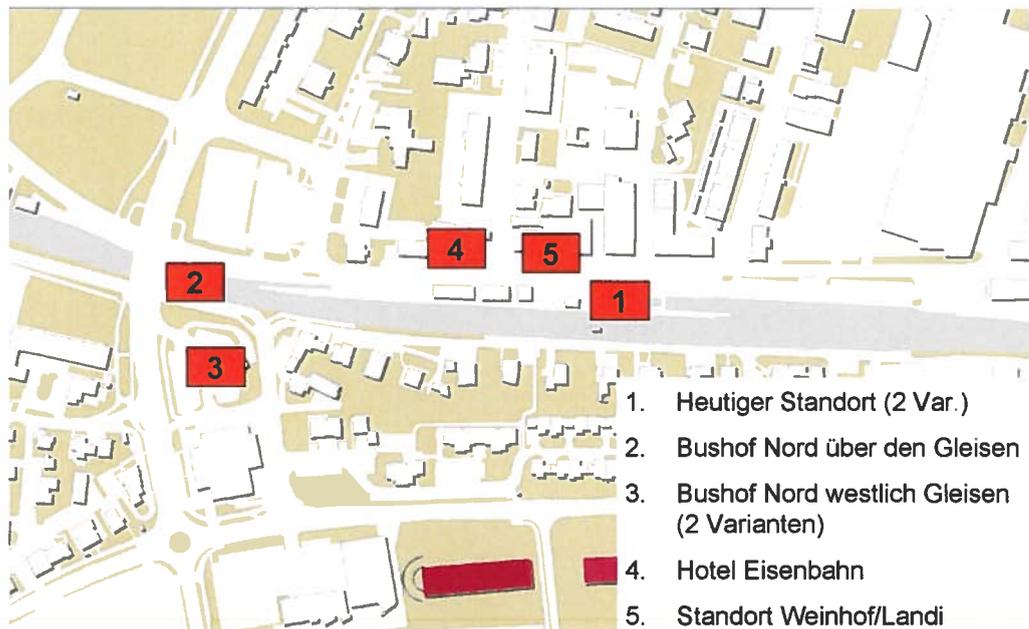


Abbildung 13:  
Untersuchte Standorte

An jedem Standort wurde die Machbarkeit überprüft, indem eine mögliche Anordnung von 10 Gelenkbussen aufgezeichnet wurde.

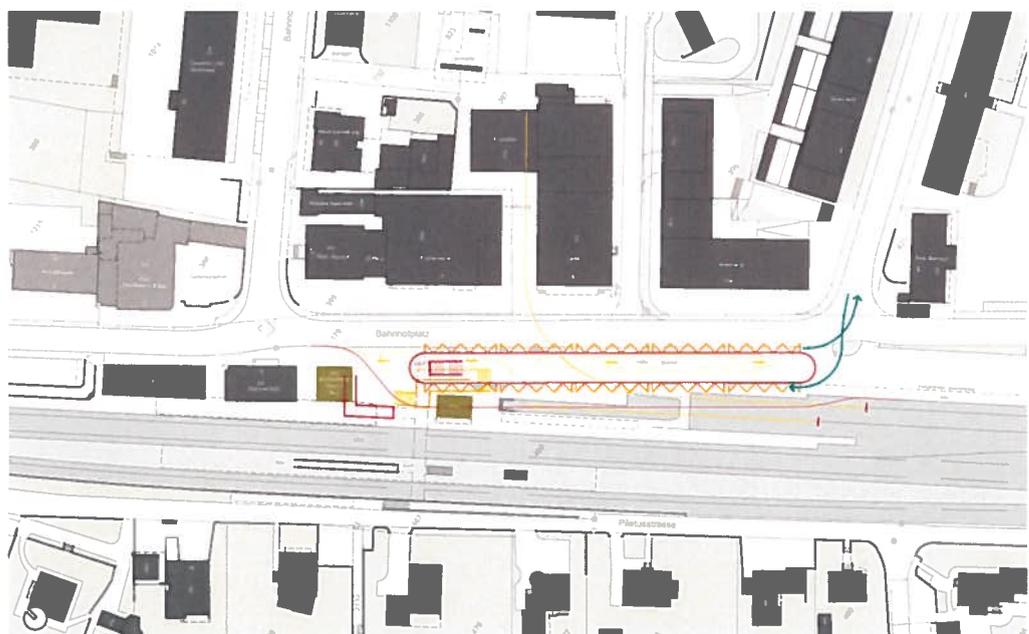


Abbildung 14:  
Var. 1 - Standort heute (ohne 4. Gleis)

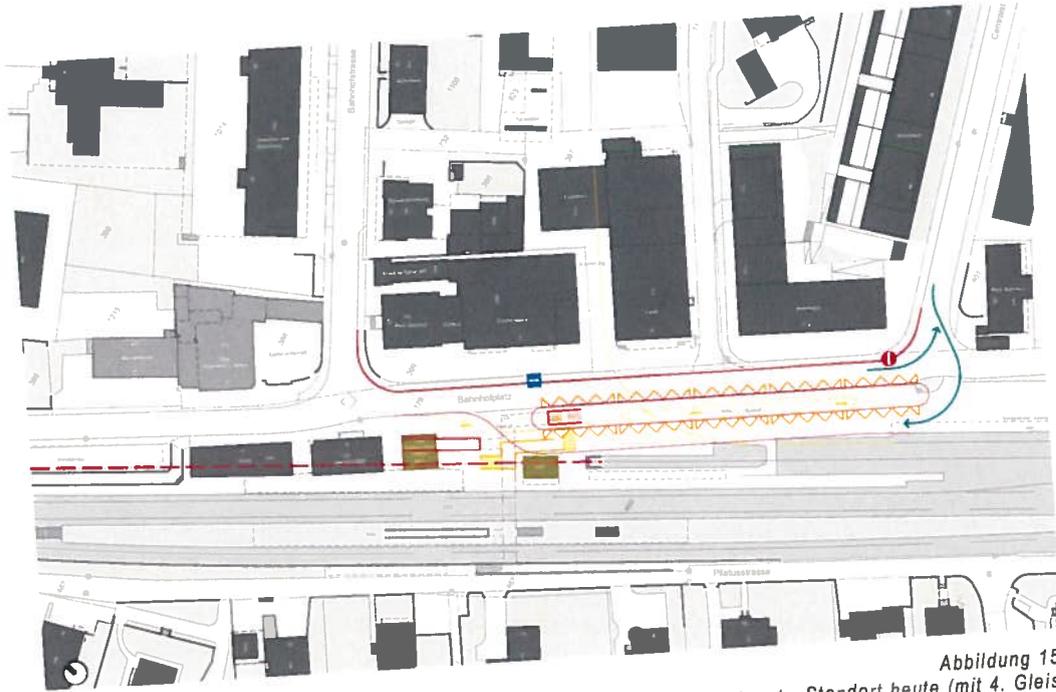


Abbildung 15:  
Var. 1 - Standort heute (mit 4. Gleis)

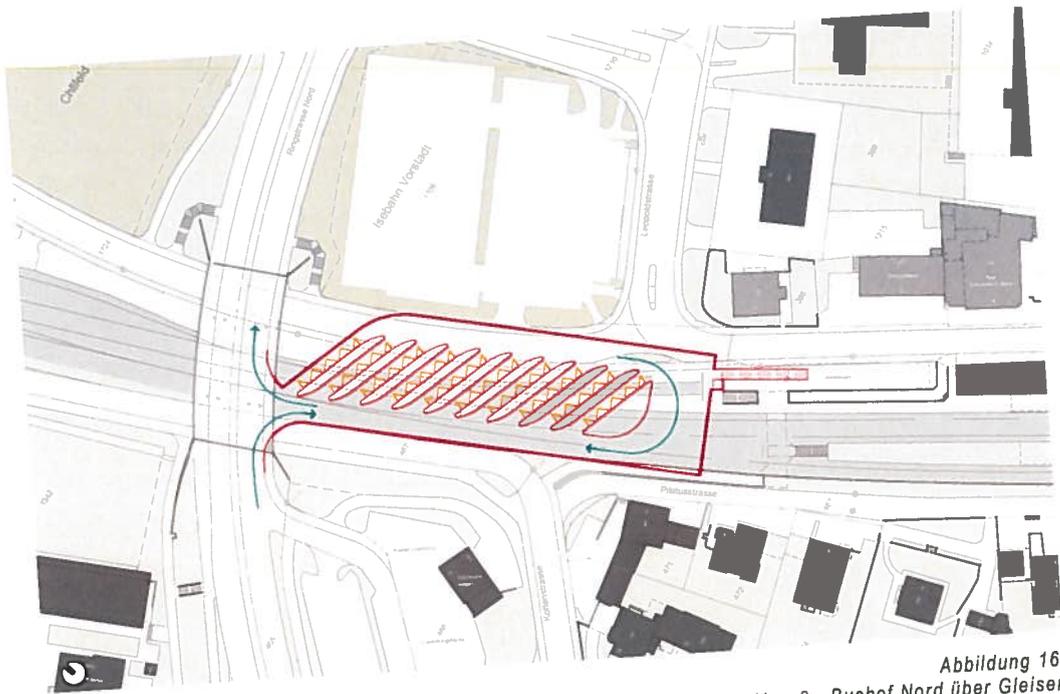


Abbildung 16:  
Var. 2 - Bushof Nord über Gleisen

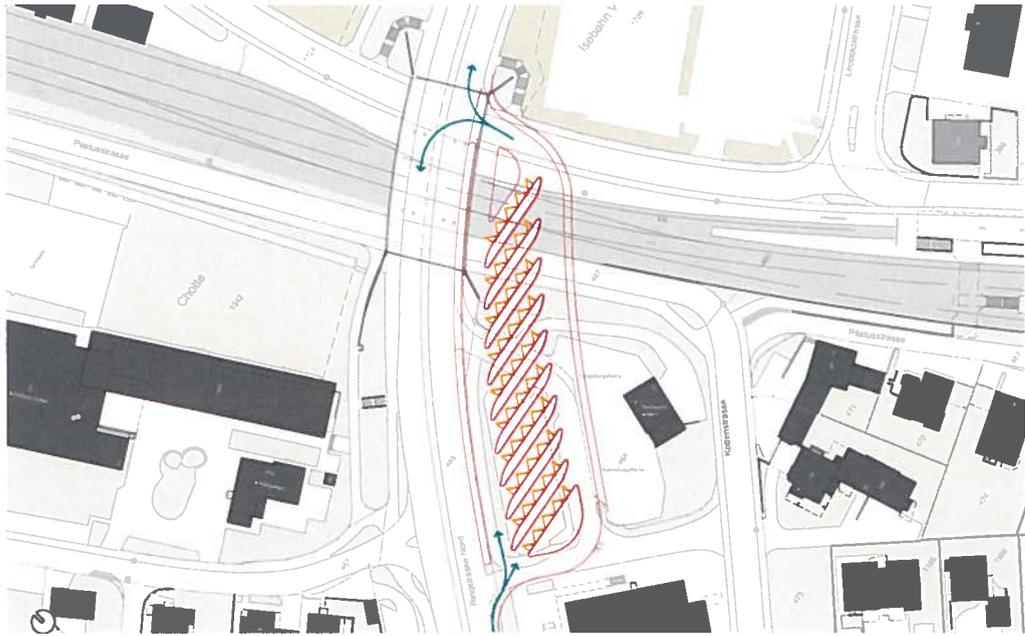


Abbildung 17:  
Var. 3 - Bushof Nord neben Gleisen auf Parkplatz Möbel Ulrich

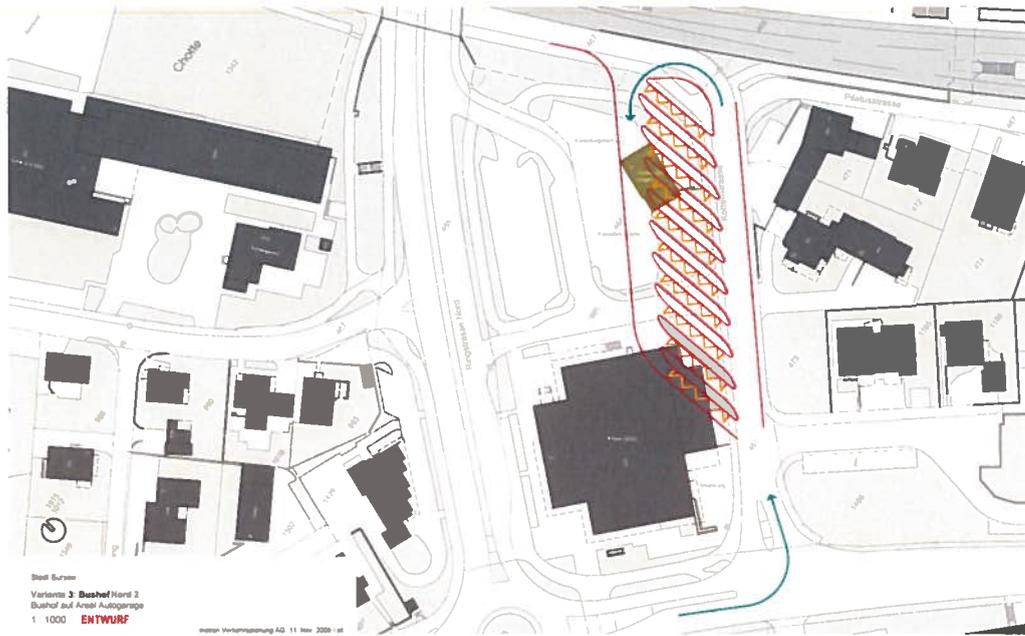


Abbildung 18:  
Var. 3 - Bushof Nord neben Gleisen, Standort Autogarage

# metron

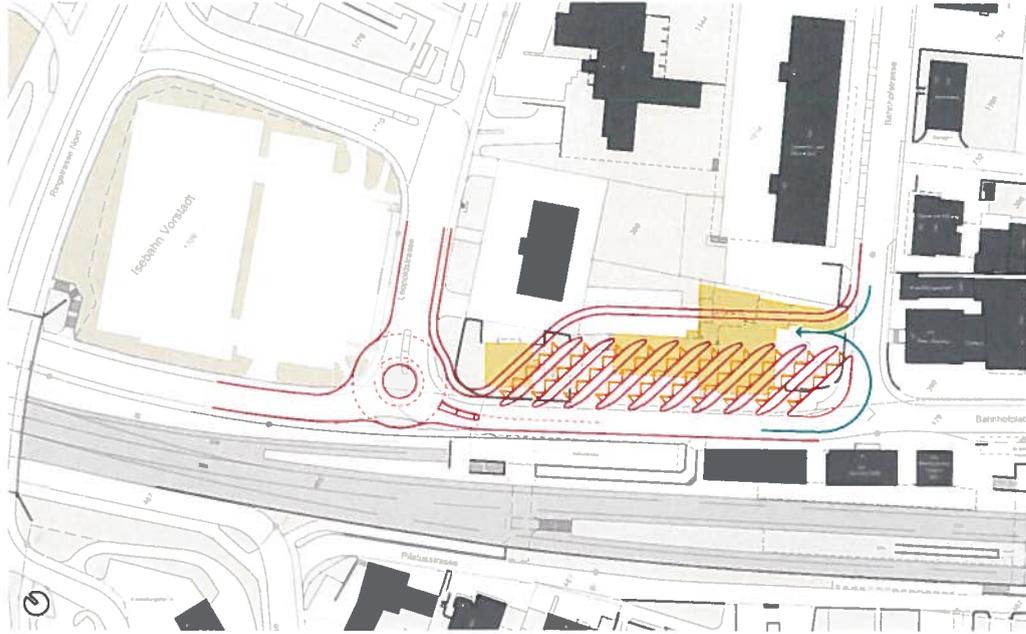


Abbildung 19:  
Var. 4 - Hotel Eisenbahn

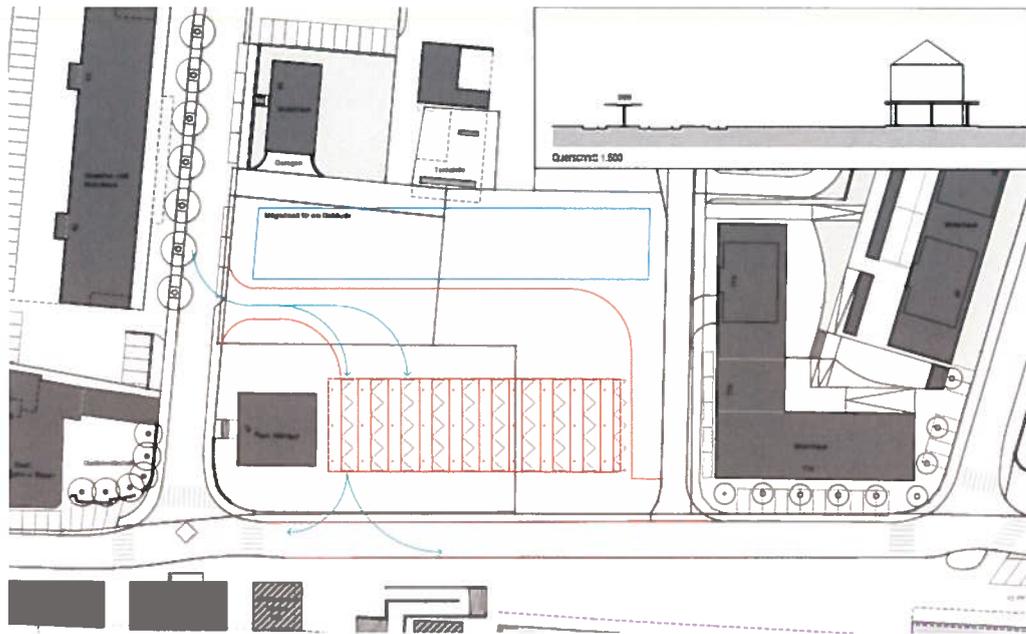


Abbildung 20:  
Var. 5 - Weinhof Fischer / Landi

## **5 Beurteilung**

### **5.1 Beurteilungskriterien**

Eine erste Beurteilung erfolgte aus Sicht des Betriebs, der Fahrgäste, des Umfelds und der Kosten. Dabei wurden folgende Punkte berücksichtigt:

#### Sicht Betrieb

- Wenden möglich auf Haltestelle
- unabhängige Anfahrt Haltestelle
- WC/Kiosk
- Flexible Haltekanten
- Linienführung (Umwege)
- Fahrplanstabilität
- Bedienung Haltestelle Park

#### Sicht Fahrgäste

- Orientierung/Auffindbarkeit
- Umsteigewege Bahn ↔ Bus
- Übersichtlichkeit Bushof
- Soziale Sicherheit

#### Umfeld

- Konflikte mit K+R
- Einschränkung MIV (Bahnhofplatz)
- Mehrbelastung Kreisel Kotten

#### Kosten

### **5.2 Beurteilung 1. Stufe**

Abklärungen bei den SBB zeigten, dass das 4. Gleis auf unbestimmte Zeit nicht aufgegeben wird. Aus diesem Grund wurde der Standort 1, die Variante „Heutiger Standort ohne 4. Gleis“ nicht in die Beurteilung einbezogen, da die Variante unter diesen Bedingungen definitiv nicht in Frage kommt.

# metron

	Standort 1 Heutiger Standort mit 4. Gleis	Standort 2 Bushof Nord über Gleisen	Standort 3 Bushof Nord neben Gleisen PP Möbel Ulrich		Autogarage	Standort 4 Hotel Eisenbahn	Standort 5 Weinhof, Fischer, Landl
Sicht Betrieb	nein	ja	ja	ja	ja	Kreisel nötig	ja
Wenden möglich auf Hst	nein	ja	ja	ja	ja	ja	ja
unabhängige Anfahrt Haltest.	ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja
WC/Kiosk	ja	nein	nein	nein	nein	nein	ja
Flexible Haltekannten	ja	nein	nein	nein	nein	nein	ja
Linienführung (Umwege)	genügend	genügend	genügend	ungenügend	ungenügend	gut	genügend
Fahrplanstabilität	gut	genügend	genügend	ungenügend	ungenügend	gut	gut
Bedienung Haltestelle Park	auf Linie	Stichfahrt	Stichfahrt	Stichfahrt	Stichfahrt	auf Linie	auf Linie
Sicht Fahrgäste	sehr gut	genügend	ungenügend	ungenügend	ungenügend	sehr gut	sehr gut
Orientierung/Auffindbarkeit	kurz	mittel - lang	lang	lang	lang	kurz	kurz
Umsteigewege Bahn <-> Bus	genügend	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut	gut
Übersichtlichkeit Bushof	sehr gut	genügend	genügend	ungenügend	ungenügend	sehr gut	sehr gut
Soziale Sicherheit	sehr gut	genügend	genügend	ungenügend	ungenügend	sehr gut	sehr gut
Sicht Umfeld	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Konflikte mit K+R	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Einschränkungen MIV (Bhf.platz)	nein	ja	ja	JA	JA	nein	nein
Mehrbelastung Kreisel Kotten	nein	ja	ja	JA	JA	nein	nein
Kosten	gering	sehr hoch	hoch	hoch	hoch	gering-mittel	gering-mittel

Tabelle 1:  
Detailresultate

	Standort 1 Heutiger Standort mit 4. Gleis	Standort 2 Bushof Nord über Gleisen	Standort 3 Bushof Nord neben Gleisen PP Möbel Ulrich		Autogarage	Standort 4 Hotel Eisenbahn	Standort 5 Weinhof, Fischer, Landl
Sicht Betrieb							
Sicht Fahrgäste							
Sicht Umfeld							
Kosten							

Tabelle 2:  
Resultate im Überblick

Die Beurteilung der 1. Stufe zeigt, dass die Standorte an der Ringstrasse deutlich schlechter abschneiden als die Standorte nahe dem Aufnahmegebäude. Für die weitere Bearbeitung wurden diese Standorte daher nicht mehr berücksichtigt.

## Fazit

Standorte 1, 4 und 5 weiterverfolgen

### 5.3 Beurteilung 2. Stufe

Für die drei verbliebenen Standorte 1, 4 und 5 wurden die städtebaulichen Aspekte näher untersucht. Für jeden Standort wurden die Varianten „Bushof ohne Gebäude“, „Bushof mit Gebäude“ und „Gebäude ohne Bushof“ geprüft, je nach Standort ausserdem verschiedene Möglichkeiten der Anordnung der Busse. Die Ergebnisse sind im Detail in Anhang 4 dokumentiert. Die Beurteilung zeigt folgendes:

Beurteilung Machbarkeit aus städtebaulicher Sicht

	Bushof ohne Gebäude			Bushof mit Gebäude	Gebäude ohne Bushof
<b>Standort 1</b>  Heutiger Standort  Hauptzugang via Personenunterführung Süd	<b>1 A Längsanordnung</b> Mittelperron	<b>1 B Sägezahnordnung</b> Mittelperron	<b>1 C Sägezahnordnung</b> Gasse	<b>1 A Längsanordnung</b> Mittelperron	Städtebaulich falsch
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine fixen Perronkanten; Busse stehen in der Reihenfolge der Ankunft</li> <li>+ Grosser Bahnhofplatz mit zentralem Bushof</li> <li>+ Übersichtliche Warteräume Bushof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrten</li> <li>+ Grosser Bahnhofplatz mit zentralem Bushof</li> <li>- Einige Parkplätze vor Häuserzeile fallen weg</li> <li>+ Übersichtliche Warteräume Bushof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>+ Trennung MIV - Busse</li> <li>- Einige Parkplätze vor Häuserzeile fallen weg</li> <li>- getrennte Wartebereiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine fixen Perronkanten; Busse stehen in der Reihenfolge der Ankunft</li> <li>- Gebäude über Bushof ist städtebaulich falsch</li> <li>- unübersichtlicher Wartebereich Bushof</li> <li>- Schlechter Zugang zum Bushof und Gebäude; Schwerpunkt via Unterführung</li> </ul>	
<b>Standort 4</b>  Hotel Eisenbahn  Hauptzugang via Personenunterführung Nord	<b>4 A Diagonalanordnung</b>		<b>4 B Sägezahnordnung</b> Mittelperron	<b>4 A Diagonalanordnung</b>	<b>4 C</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>- Enge Warteräume Bushof</li> <li>- Städtebaulich ungünstig, Lücke im Stadtgefüge</li> <li>- Wirtschaftlich problematisch, da Verlust von Nutzfläche auf 3 Parzellen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>+ Attraktive / grosszügige Warteräume Bushof</li> <li>- Städtebaulich ungünstig, Lücke im Stadtgefüge</li> <li>- Wirtschaftlich problematisch, da Verlust von Nutzfläche auf 3 Parzellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>- Enge Warteräume Bushof</li> <li>- Wartebereich Bushof ist kaum natürlich belichtet</li> <li>- Adresse und Zugang zum Gebäude problematisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Attraktives Erdgeschoss, Adresse für das Gebäude</li> <li>+ Trennung ÖV - Vorfahrt möglich</li> <li>+ Neuer Platz, flexibel nutzbar</li> </ul> Bemerkung: Bushof wird realisiert als Variante A oder C
<b>Standort 5</b>  Weinhof/Landi  Hauptzugang via Personenunterführung Süd	<b>5 A Senkrechanordnung</b>			<b>5 A Senkrechanordnung</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>- Enge Warteräume Bushof</li> <li>+ Grosszügiger Zugang Bushof</li> <li>- Wirtschaftlich problematisch, da Verlust von Nutzfläche</li> <li>- Städtebaulich ungünstig, da Lücke im Stadtgefüge an wichtiger Stelle</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Fixe Perronkanten, flexible Zu- / Wegfahrt</li> <li>- Enge Warteräume Bushof</li> <li>+ Grosszügiger Zugang Bushof</li> <li>- Wartebereich Bushof ist nur teilweise natürlich belichtet</li> <li>- Abbruch Restaurant Weinhof unumgänglich</li> <li>+ Hochwertige Nutzflächen sind realisierbar</li> </ul>	

Zusammengefasst sieht die Beurteilung aus städtebaulicher Sicht folgendermassen aus:

- Standort 1, Varianten A bis C (heutige Lage) sind machbar und zweckmässig
- Standort 4 (Hotel Eisenbahn) eignet sich aus städtebaulicher Sicht nicht für den Bushof, da Adresse und Zugang zum Gebäude problematisch
- Standort 5 Weinhof/Landi eignet sich als einziger Standort für die Kombination Bushof mit Gebäude

Parallel zu den städtebaulichen Überlegungen führte die Stadt erste Gespräche mit den Grundeigentümern, einerseits, um diese über die laufenden Arbeiten zu informieren, andererseits, um die mögliche Verfügbarkeit der Grundstücke zu klären.

Die Beurteilung der Standorte für einen Bushof ergibt folgendes Bild:

	Verkehrliche Sicht	Städtebauliche Sicht	Verfügbarkeit
Standort 1 Heutiger Standort	geeignet	geeignet (ohne Gebäude)	soweit verfügbar (SBB-Areal)
Standort 4 Hotel Eisenbahn	geeignet	bedingt geeignet	teilweise verfügbar
Standort 5 Weinhof/Landi	geeignet	geeignet (mit Gebäude)	nicht verfügbar

*Tabelle 3:  
Beurteilung Bushof aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht  
sowie Verfügbarkeit*

### **Feststellungen**

Der Standort 1 (Heutiger Standort) ist aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht sowie bezüglich Verfügbarkeit geeignet.

Der Standort 4 (Hotel Eisenbahn) ist in der untersuchten Form aus städtebaulicher Sicht ungeeignet (vgl. Tab. S. 24). Eine gute städtebauliche Lösung wäre aber möglich, falls eine grössere Bautiefe zur Verfügung stünde. Bei den Gesprächen mit den Grundeigentümern zeigte sich, dass das Grundstück Ecke Leopoldstrasse / Bahnhofstrasse nicht zur Verfügung steht, jedoch von den Grundeigentümern in der zweiten Bautiefe eine gewisse Offenheit signalisiert wurde. Auf Basis des veränderten Grundrisses soll der Standort noch einmal aus städtebaulicher Sicht geprüft werden.

Der Standort 5 Weinhof/Landi steht nicht zur Verfügung und wird nicht weiterverfolgt.

*Der Standort 1 (Heutiger Standort) ist grundsätzlich geeignet, der Standort 4 (Hotel Eisenbahn) wird aus städtebaulicher Sicht mit verändertem Grundriss nochmals geprüft.*

**5.4 Beurteilung 3. Stufe**

Der Standort 4 Hotel Eisenbahn wurde einer weiteren städtebaulichen Studie unterzogen, mit verändertem Grundriss, resp. Etappierung der Verfügbarkeit der Grundstücke in 1. und 2. Etappe. Die Ergebnisse sind im Detail in Anhang 5 dargestellt. Die Beurteilung zeigt folgendes:

**Standort 4, Vertiefte Beurteilung Machbarkeit aus städtebaulicher Sicht**

	Bushof ohne Gebäude	Bushof mit Gebäude	
<b>Standort 4</b>	<b>4 D 60° - Anordnung</b>	<b>4 D 60° - Anordnung</b>	<b>4 E Senkrechthanordnung</b>
Hotel Eisenbahn Hauptzugang via Personenunter- führung Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8 Buskanten realisierbar innerhalb dem markierten Perimeter</li> <li>- Städtebaulich ungünstig, Lücke im Stadtgefüge</li> <li>- Wirtschaftlich problematisch, da Verlust von Nutzfläche auf 2 Parzellen</li> <li>+ Nur wenig Fläche von Parzelle 1014 wird benötigt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 8 Buskanten realisierbar innerhalb dem markierten Perimeter</li> <li>- Gebäude über Bushof ist städtebaulich fragwürdig, andere Stellung des Gebäude ist betrieblich nicht möglich</li> <li>- Anbau an das bestehende Gebäude ist notwendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Gebäude ist städtebaulich gut platziert</li> <li>+ 9 Buskanten sind realisierbar innerhalb dem markierten Perimeter</li> <li>- Es werden Flächen der Parzellen 1014 und 389 benötigt</li> </ul>

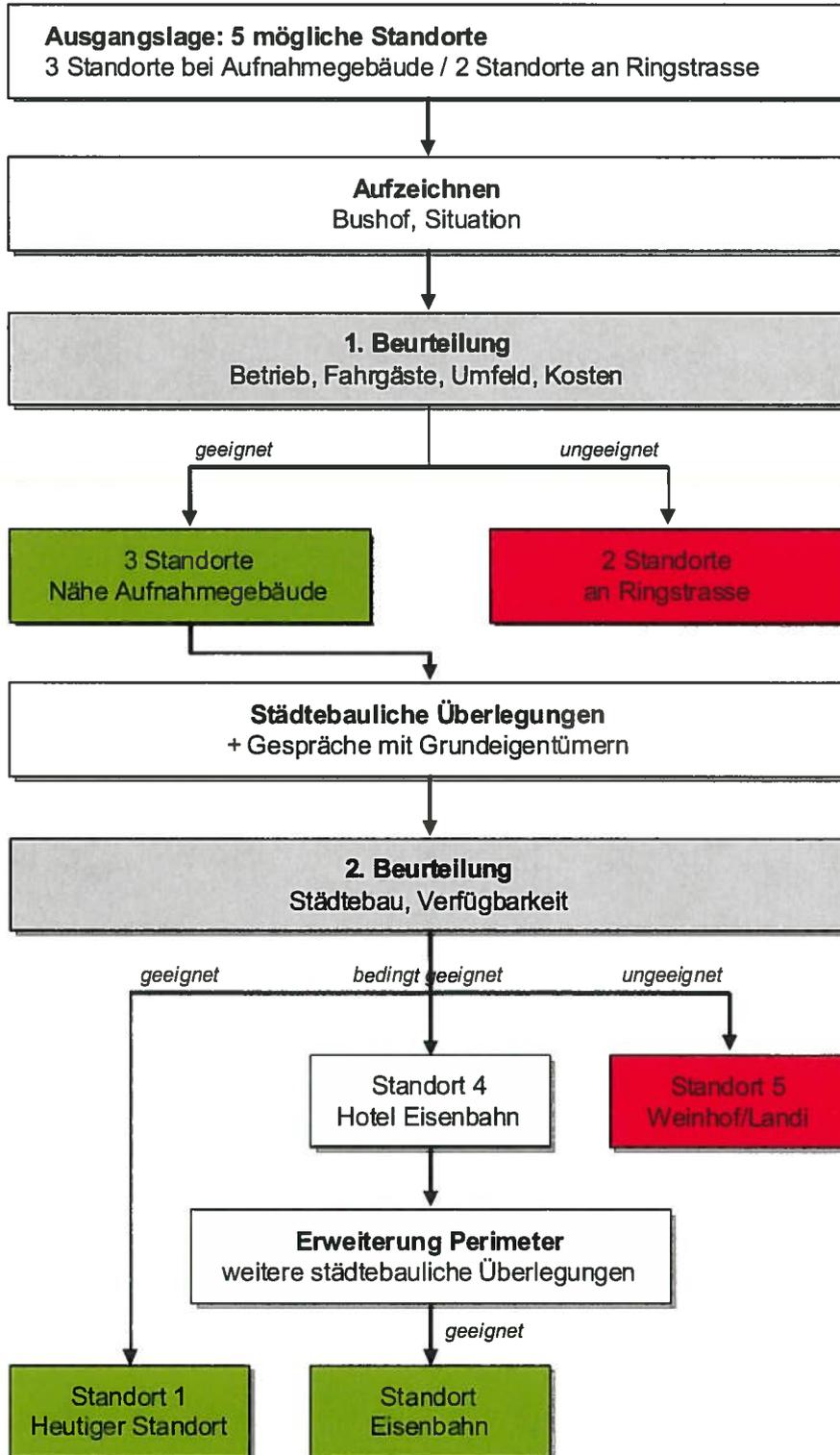
**Fazit**

Sowohl der Standort 1 (heutiger Standort) als auch der Standort 4 (Hotel Eisenbahn) sind für einen Bushof geeignet.

## 6 Zusammenfassung und Empfehlung weiteres Vorgehen

### 6.1 Zusammenfassung

Fünf mögliche Standorte für einen Bushof wurden gemäss folgendem Vorgehen auf Machbarkeit geprüft:



## 6.2 Empfehlung weiteres Vorgehen

Aufgrund der erfolgten räumlichen Auslegeordnung und Standortabklärung geht es im Weiteren Vorgehen darum die folgenden drei Ziele weiter zu verfolgen:

### 6.2.1 Ziel 1: Gesamtstrategie der räumlichen Entwicklung am Bahnhof, Masterplan Bahnhof

Die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungsvorgaben sind in ihrem räumlichen und funktionalen Zusammenhang darzustellen. Bestehende Grundlagen und Planungsvorgaben (z.B. Sondernutzungsplanungen und Arealentwicklungen) sowie der Standort des Bushofs werden aufeinander abgestimmt und hinsichtlich der angestrebten Umsetzung koordiniert.

Für die Umsetzung dieser Zielvorgabe wird ein „Masterplan Bahnhof“ vorgeschlagen. Der Masterplan wird als Steuerungs- und Koordinationsinstrument des Stadtrates definiert und hat einen behördenanweisenden Charakter. Wichtige Partner der Entwicklung (Kanton, Nachbargemeinden, SBB, Busbetriebe, betroffenen Grundeigentümer) werden einbezogen.

Der Masterplan gibt Auskunft über die angestrebte Gesamtentwicklung, die Entwicklung auf Teilarealen und die Rahmenbedingungen seitens Nutzung, Bebauung, Verkehr und Freiraum. Er orientiert über laufende Aufträge und kann flexibel auf neue Erkenntnisse und Grundlagen reagieren und diese integrieren. Grundeigentümerverbindliche Festlegungen erfolgen mit geeigneten Planungsinstrumenten (Sondernutzungspläne, Baulinien usw.).

Koordiniert durch den Masterplan können die einzelnen Teilprojekte in unabhängigen Verfahren weiter entwickelt und realisiert werden.

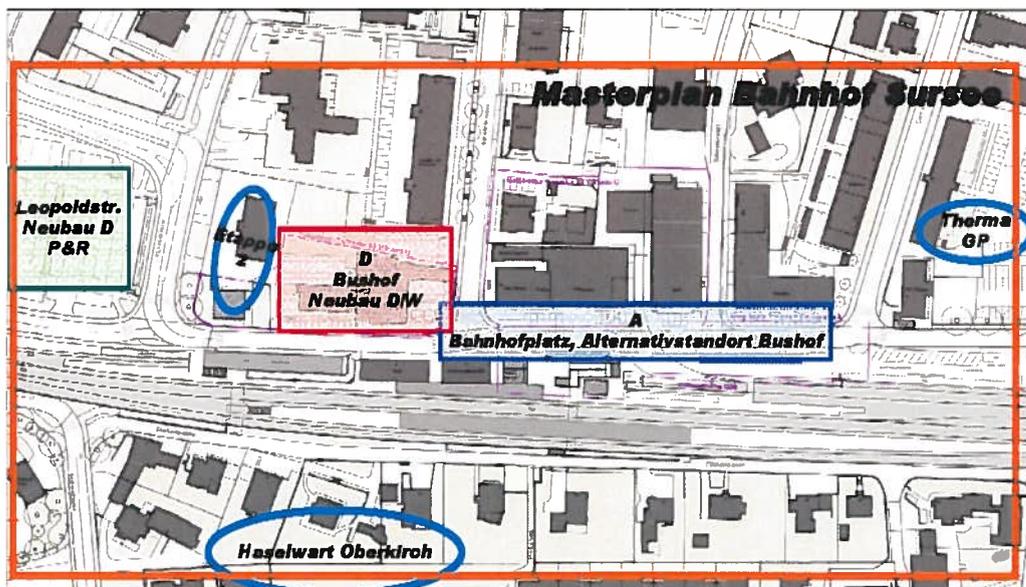


Abbildung 21:  
Skizze Masterplan Bahnhof  
Perimeter und Koordinationsaufgaben

**6.2.2 Ziel 2: Standortwahl und Umsetzung neuer Bushof, Rahmenbedingungen, Studienauftrag, Realisierung**

Als Grundlagen für eine städtebauliche Umsetzung sind die Standorte 1 und 4 weiter zu untersuchen. Dazu gehören insbesondere die folgenden Abklärungen:

Arbeitsschritte	Verantwortlich
▪ Vertiefte Abklärungen bezüglich Verfügbarkeit der Grundstücke sowie Trägerschaft/Investoren	Stadt Sursee
▪ Abklärungen hinsichtlich Vorgaben Denkmalschutz (Aufnahmegebäude und Hotel Eisenbahn)	Stadt Sursee
▪ Überprüfen der Interessenslinie SBB	SBB

Nach Vorliegen aller erforderlichen Rahmenbedingungen soll in einem Studienauftrag untersucht werden, wie die Rahmenbedingungen, Zielvorgaben und die Standortgrundlagen in ein hochstehendes städtebauliches Konzept umgesetzt werden können. Mit Vorteil werden beide verbliebenen Standorte als städtebauliche Anordnungsvarianten offen gelassen (vorbehältlich, dass beide Standorte machbar bleiben). Der Studienauftrag zeigt auf, wie Bushof, Bahnhofplatz mit Vorfahrt u.a.m. sowie Bauten optimal angeordnet werden können. Die Ergebnisse dienen dazu, einen abschliessenden Standortentscheid zu fällen und ein überzeugendes städtebauliches Konzept zu gewinnen.

**6.2.3 Ziel 3: Attraktiver Bahnhofplatz, Rahmenbedingungen, Studienauftrag, Realisierung**

Parallel zum Bushof wird die Gestaltung eines städtebaulich attraktiven, multifunktionalen Bahnhofplatzes weiter verfolgt. Da der Bahnhofplatz ein Projekt der Stadt Sursee ist, sind die Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens zu berücksichtigen.

Mit dem vorgeschlagenen Studienauftrag können die drei Ziele Gesamtkonzept, Bushof und Bahnhofplatz in einem Verfahren untersucht werden. Die Vorteile dieses kombinierten Verfahrens liegen im Zeitgewinn und der damit möglichen optimalen Gesamtlösung. Die Nachteile liegen darin, dass das Verfahren insofern sehr anspruchsvoll ist, da gleichzeitig die Gesamtlösung und zwei Vergabeverfahren (Bushof und Bahnhofplatz) kombiniert werden müssen.

Arbeitsschritte	Verantwortlich
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Studienauftrag zur Gewinnung eines städtebaulichen Gesamtkonzepts mit Bushof, Bahnhofplatz, angrenzender Bebauung sowie integralem Verkehrskonzept.</li> <li>▪ Gleichzeitig kann der Studienauftrag als Vergabeverfahren für die Realisierungen <i>Bushof</i> und <i>Bahnhofplatz</i> dienen. Dazu sind die Trägerschaften und die Vergabefunktion des Studienauftrags genau zu definieren und das Verfahren entsprechend auszurichten (öffentliches Beschaffungswesen).</li> </ul>	Stadt Sursee, Region, Kanton, Investor, SBB, ev. Grundeigentümer

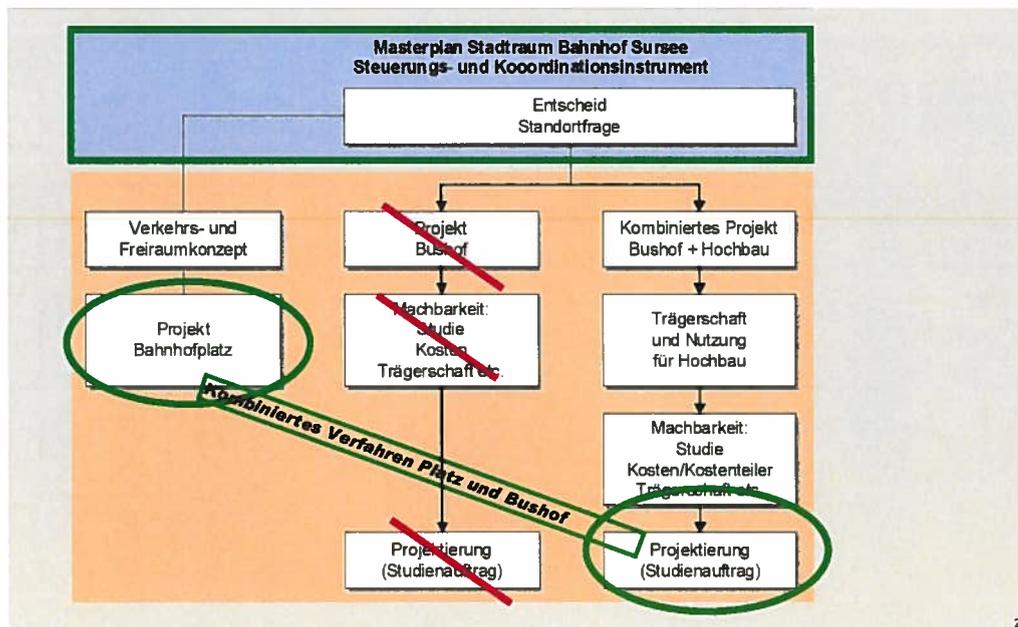


Abbildung 22: Kombiniertes Studienauftrag inkl. Bushof und Bahnhofplatz

#### 6.2.4 Ziel 4: Umsetzung Verkehrsrichtplan

Das Hauptstrassennetz stösst an seine Kapazitätsgrenze. Um die Entwicklung der nächsten Jahre voll aufzunehmen, muss insbesondere der Kreisell Kotten ausgebaut werden. Gleichzeitig muss auch die Ringstrasse überprüft und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems aufeinander abgestimmt werden (verantwortlich: Kanton).

Das Erschliessungskonzept MIV, wie in Kap. 3 dargestellt, ist schrittweise umzusetzen. Der zweite Schritt, Ausbau Schellenrain-Brücke, ist eine wesentliche (nicht zwingende) Randbedingung für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (verantwortlich: Stadt).

**Anhang**

<b>Anhang 1: Grundlagenverzeichnis</b>	<b>33</b>
<b>Anhang 2: Berechnungen Kreisel Kotten</b>	<b>35</b>
<b>Anhang 3: Interessenlinie SBB</b>	<b>39</b>
<b>Anhang 4: Städtebauliche Machbarkeit 1. Stufe</b>	<b>41</b>
<b>Anhang 5: Städtebauliche Machbarkeit 2. Stufe</b>	<b>43</b>

**Anhang 1: Grundlagenverzeichnis****Externe Grundlagen**

Nr.	Dokument
1	Parkhaus und Wohn-/Geschäftshaus; UVP Voruntersuchung von K+P vom 18.3.2005
2	Kreisel Kotten K13/18, Verkehrstechnische Beurteilung Bühlmann vom Sept. 2005
3	Kreisel Kotten, Machbarkeitsstudie B+P vom 12.08.2004
4	Planung Bahnhofgebiet; Planteam Sempach Schlussbericht 10.12.2004
5	Verkehrsrichtplan Sursee/Oberkirch vom 17.01.2007
6	Verdichtung Bahnhof-/Centralstrasse Studie ARGE Kunz Snozzi Weber vom 11.03.2004
7	Kurzzeitparkplätze Leopoldstrasse Projekt B+P vom 11.07.2005
8	Entwicklung Bahnhofgebiet; Planteam Sempach Entwurf vom 05.07.2007 (erg. 27.07.2007)
9	Bahnhofgebiet Sursee „Der Stadtrat begrüsst die Anwohner des Bahnhofplatzes“
10	Plan „Distanzen zu den bestehenden und geplanten P+R Anlagen“ (Planteam 19.02.08)
11	Parkhaus Bahnhof Sursee Volumenstudie F. Amberg (Pläne 0829-PS1-3) vom 31.10.08
12	Grundlagen Heller: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschliessungsrichtplan Haselwart, Plan für die Vorprüfung, vom 03.03.09, verabschiedet 02.04.09</li> <li>• Kreisel Kotten K13/K18, Verkehrstechn. Beurteilung Bühlmann vom September 2005</li> <li>• Planskizze Ortsplanung</li> <li>• Situation Kreisel Kotten 1:500</li> </ul>
13	Grundlagen Bucher: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skizze Planung Bahnhofareal Sursee, Entwicklungen in der Nachbarschaft</li> <li>• Plan Bahnhofareal Sursee, Planungssperimeter, Wanner &amp; Partner AG, vom 05.12.2008</li> <li>• Luftbild A4</li> <li>• Ideenskizze Bucher für Anordnung Busse neben Möbel Ulrich</li> <li>• Bahnhofgebiet Sursee (vgl. Grundlage 9)</li> </ul>

## Anhang 2: Berechnungen Kreisel Kotten

### Verkehrsaufkommen Baugebiete (Abschätzung)

Ort/Nutzung	Grösse	Parkfelder	Nutzer	VAR Fahrten/PP/d	Abendspitze 17-18 Uhr		pro Tag Zufahrten	Verkehrsaufkommen		SSid. 17-18 Uhr Zufahrten   Wegfahrt
					% der Zufahrten	% der Wegfahrten		total	pro Tag Zufahrten   Wegfahrt	
Calida Wohnen	150 Whg.	220	Bewohner Besucher	3.0	18%	7%	660	330	59	23
Total Calida		44		4.0	10%	10%	176	88	9	9
Haselwart Rohbau	61 Whg.	264	Bewohner Besucher	3.0	18%	7%	836	418	68	32
Total Haselwart Rohbau		90		4.0	10%	10%	270	135	24	9
Total Haselwart Einzonung	80 Whg.	99	Bewohner Besucher	3.0	18%	7%	306	153	26	11
W+G		140	Bewohner Besucher	4.0	10%	10%	420	210	38	15
P+R		14	Bewohner/Bes. Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	56	28	3	3
Bison		66	Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	198	99	18	7
Fenaco		34	Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	102	51	5	2
Total Haselwart Einzonung		200	Büro, Ang./Bes. Produktion, Ang. Produktion, Bes.	3.0	3%	20%	400	200	10	90
Kotten	500 AP 200 AP	375	Büro, Ang./Bes. Produktion, Ang. Produktion, Bes.	3.0	1%	15%	1125	563	17	113
W+G		120	Büro, Ang./Bes.	4.0	10%	10%	360	180	2	27
P+R		26	Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	104	52	5	5
Total Kotten		975	Bewohner/Bes. Büro, Ang./Bes.	3.0	18%	7%	2765	1383	94	269
St. Erhard/Knutwil		75	Bewohner/Bes.	3.0	3%	20%	225	113	20	8
Hinterdorf		75	Bewohner/Bes.	3.0	3%	20%	225	113	3	23
Wiberg		150	Bewohner/Bes.	2.0	5%	45%	300	150	8	68
Total St. Erhard		300	Bewohner/Bes.	3.0	18%	7%	750	375	31	98
Schnider		90	Bewohner Besucher	3.0	18%	7%	270	135	24	9
Kurzzeit-PP		9	Bewohner/Bes.	4.0	10%	10%	36	18	2	2
Mieter		264	Bewohner/Bes.	3.0	18%	7%	792	396	71	28
W+G		363	Bewohner/Bes.	3.0	18%	7%	1098	549	97	39
P+R		12	Bewohner/Bes.	3.0	12%	12%	216	108	13	13
Total Schnider		19	Bewohner/Bes.	4.0	18%	7%	76	38	7	3
Therma-Areal		143	Bewohner/Bes.	3.0	3%	20%	358	179	5	36
Wohnen		495	Bewohner/Bes.	3.0	5%	45%	1238	619	31	279
Büro		160	Bewohner/Bes.	3.0	5%	45%	534	267	13	120
Total Thema-A.		509	Bewohner/Bes. Büro, Ang./Bes.	3.0	18%	7%	1354	677	43	210
Therma-Areal	100 Whg.	250	Bewohner/Bes.	3.0	18%	7%	750	375	68	26
Wohnen		295	Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	885	443	13	89
Büro		545	Büro, Ang./Bes.	3.0	3%	20%	1635	818	81	115
Total		3055					8744	4372	440	774

Berechnung PP nach BZR Oberkirch, Art. 25, Abs. 3  
 Berechnung nach VSS 640 290 (keine Angabe in BZR Oberkirch für Produktion)  
 Berechnung nach VSS 640 290 (keine Angabe in BZR Oberkirch für Produktion)

Annahme: Verhältnis PP Bewohner:PP Büro = 50:50

Verkehrsaufkommen und Verteilung wird übernommen aus:  
 Stadt Sursee/Kanton Luzern, Parkhaus und Wohn-Geschäftshaus Sursee, Umweltverträglichkeitsbericht  
 Voruntersuchung, Kost+Partner, 18. März 2005, S. 16 und Beilagen 4.1, 4.2

max. zulässige Parkplätze gemäss Gestaltungsplan  
 max. zulässige Parkplätze gemäss Gestaltungsplan

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss



Datei: Krs\_Chotte\_ASP.KRS  
 Projekt: Sursee Bahnhofgebiet  
 Projekt-Nummer: 170803100  
 Knoten: Kreisel Chotte  
 Stunde: 17.15 - 18.15 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	656	0.75	165	21	C
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	729	0.82	134	25	C
3	Ringstrasse Nord	2	15	321	1286	1266	1.02	-20	93	F
4	Baselstrasse	1	15	913	512	613	0.84	101	33	D

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	656	2.0	8	12	C
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	729	2.9	11	16	C
3	Ringstrasse Nord	2	15	321	1286	1266	26.7	49	60	F
4	Baselstrasse	1	15	913	512	613	3.3	12	17	D

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

		Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2884		PKW-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2870		Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 44.6		Kfz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 55.9		s pro Kfz
Berechnungsverfahren :			
Kapazität	: Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)		
Wartezeit	: HBS (2001) mit $F-kh = 0.8 / T = 3600$		
Staulängen	: Wu, 1997		
Fußgänger	: Stuwe, 1992		
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)		

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss



Datei: Krs\_Chotte\_ASP.KRS  
 Projekt: Sursee Bahnhofgebiet  
 Projekt-Nummer: 170803100  
 Knoten: Kreisel Chotte  
 Stunde: 17.15 - 18.15 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	656	0.75	165	21	C
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	729	0.82	134	25	C
3	Ringstrasse Nord	1	15	321	806	953	0.85	147	23	C
3	Bypass	1			480	1400	0.34	920	4	A
4	Baselstrasse	1	15	913	512	613	0.84	101	33	D

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	656	2.0	8	12	C
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	729	2.9	11	16	C
3	Ringstrasse Nord	1	15	321	806	953	3.6	14	20	C
3	Bypass	1			480	1400	-	-	-	A
4	Baselstrasse	1	15	913	512	613	3.3	12	17	D

Gesamt-Qualitätsstufe : D

		Gesamter Verkehr mit Bypass	im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	:	2884	2404	PKW-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	2870	2381	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	:	20.2	13.9	Kfz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	25.3	21.0	s pro Kfz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)  
 Wartezeit : HBS (2001) mit  $F\text{-}k_h = 0.8 / T = 3600$   
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss



Datei: Krs\_Chotte\_ASP.KRS  
 Projekt: Sursee Bahnhofgebiet  
 Projekt-Nummer: 170803100  
 Knoten: Kreisel Chotte  
 Stunde: 17.15 - 18.15 Uhr

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	549	0.89	58	50	E
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	643	0.93	48	54	E
3	Ringstrasse Nord	1	15	321	806	955	0.84	149	22	C
3	Bypass	1			480	1400	0.34	920	4	A
4	Baselstrasse	1	15	913	512	494	1.04	-18	162	F

Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
	Name	-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Bernstrasse	1	15	836	491	549	5.0	16	22	E
2	Umgehungsstrasse	1	15	711	595	643	6.7	20	27	E
3	Ringstrasse Nord	1	15	321	806	955	3.6	14	20	C
3	Bypass	1			480	1400	-	-	-	A
4	Baselstrasse	1	15	913	512	494	18.6	33	39	F

Gesamt-Qualitätsstufe : F

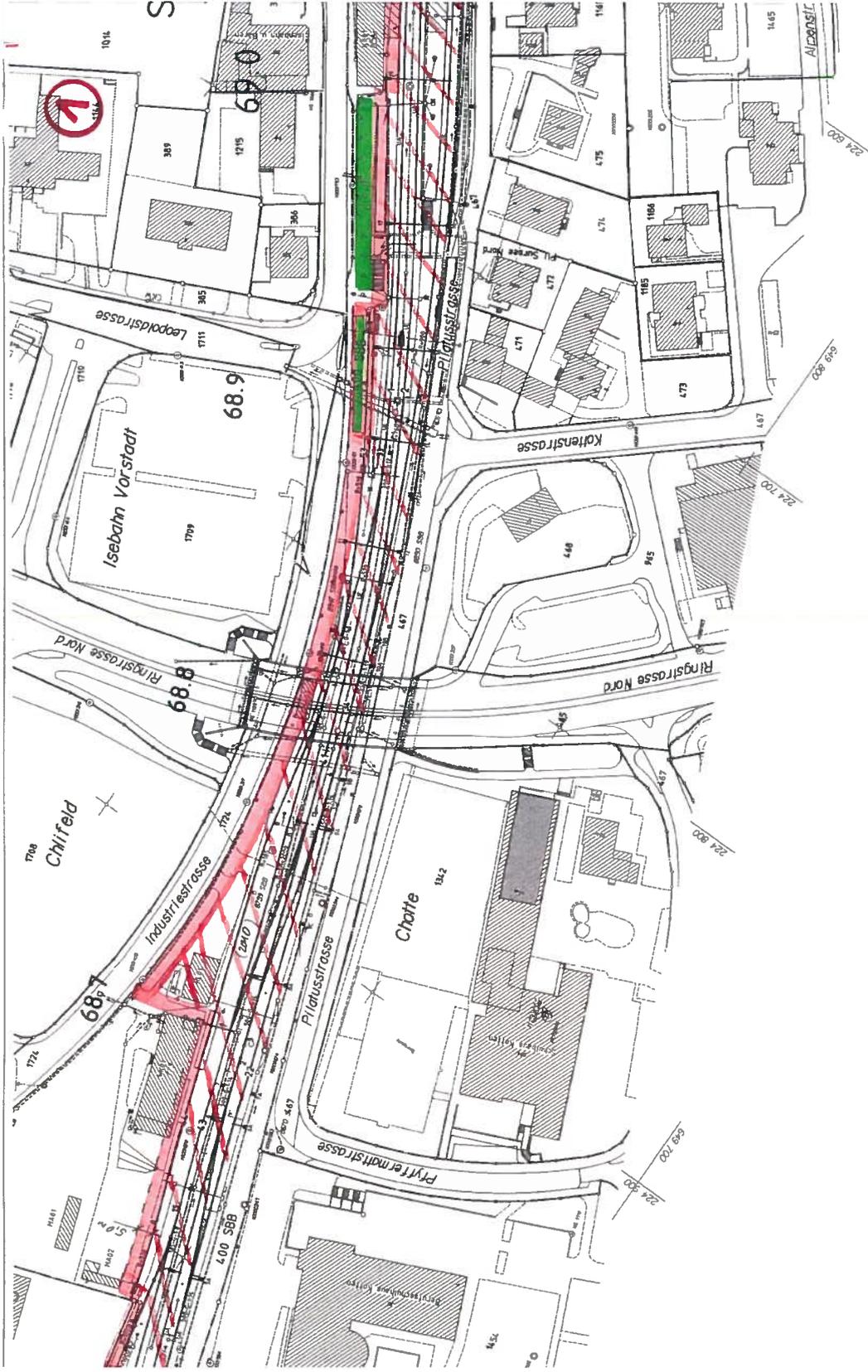
Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

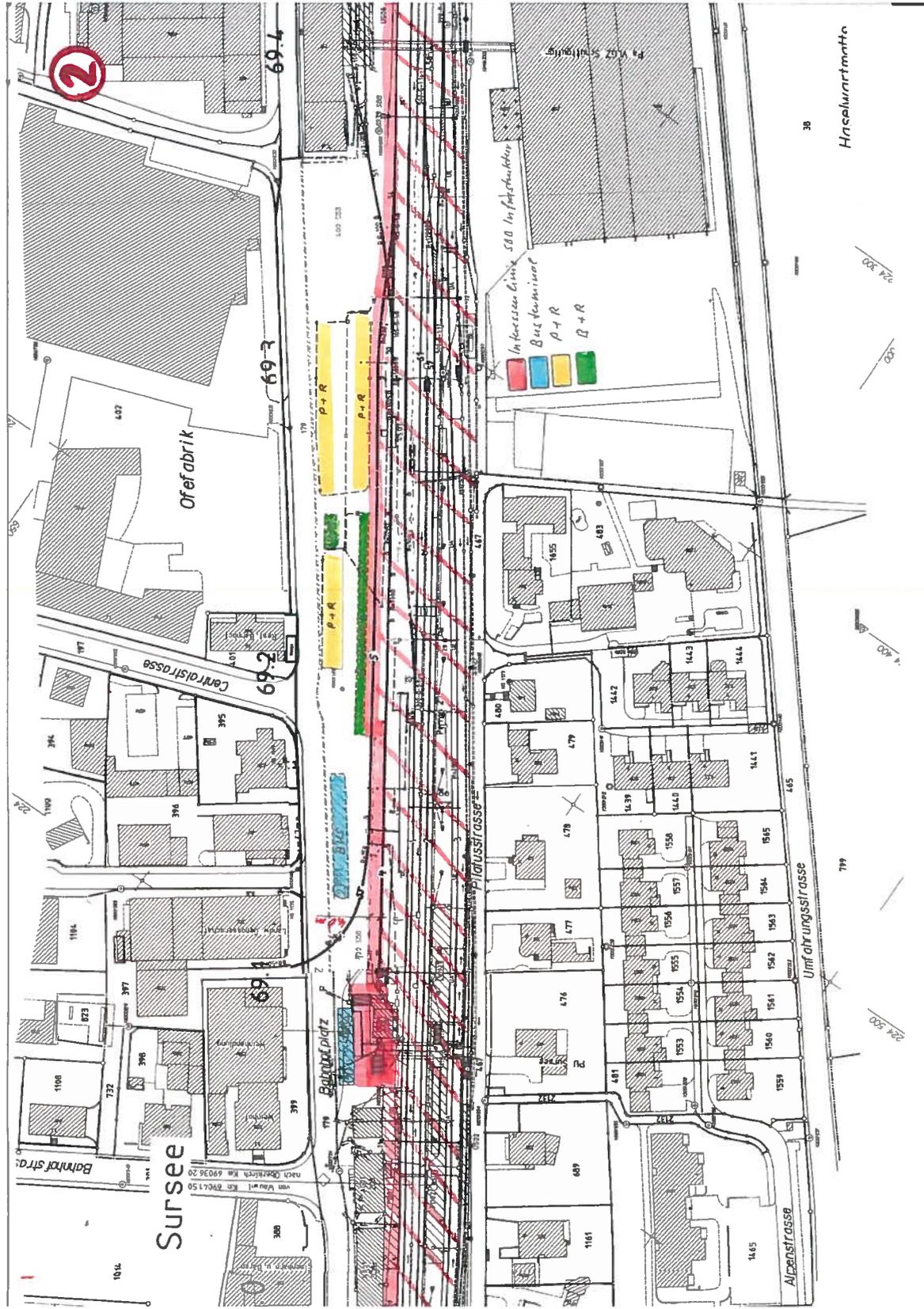
	Gesamter Verkehr mit Bypass	im Kreis ohne Bypass	PKW-E/h Kfz/h
Zufluss über alle Zufahrten	: 2884	2404	PKW-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2870	2381	Kfz/h
Summe aller Wartezeiten	: 47.3	37.2	Kfz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 59.4	56.2	s pro Kfz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (200  
 Wartezeit : HBS (2001) mit  $F\text{-}kh = 0.8 / T = 3600$   
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

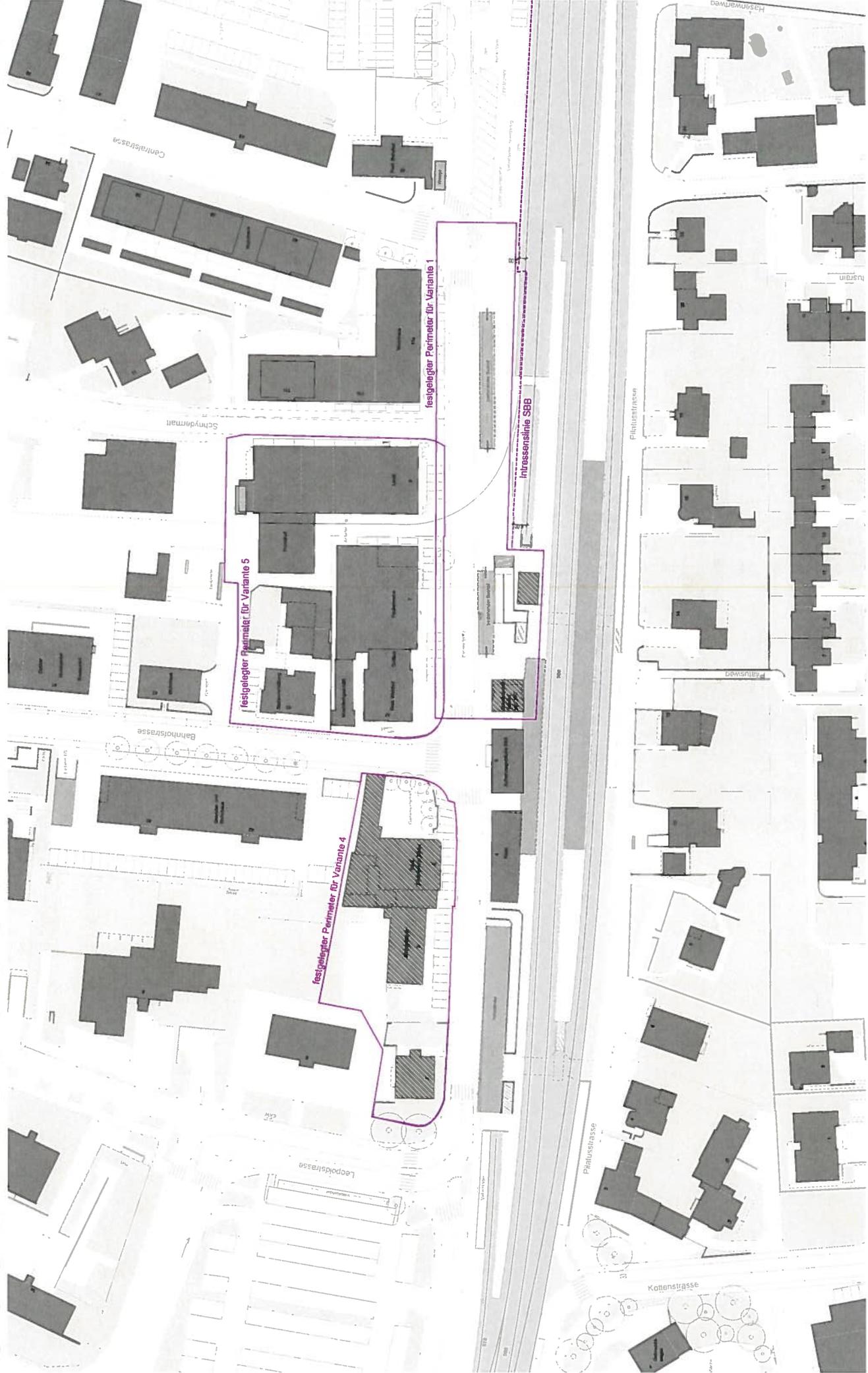
### Anhang 3: Interessenslinie SBB





metron

**Anhang 4: Städtebauliche Machbarkeit 1. Stufe**



# Bahnhofgebiet Sursee

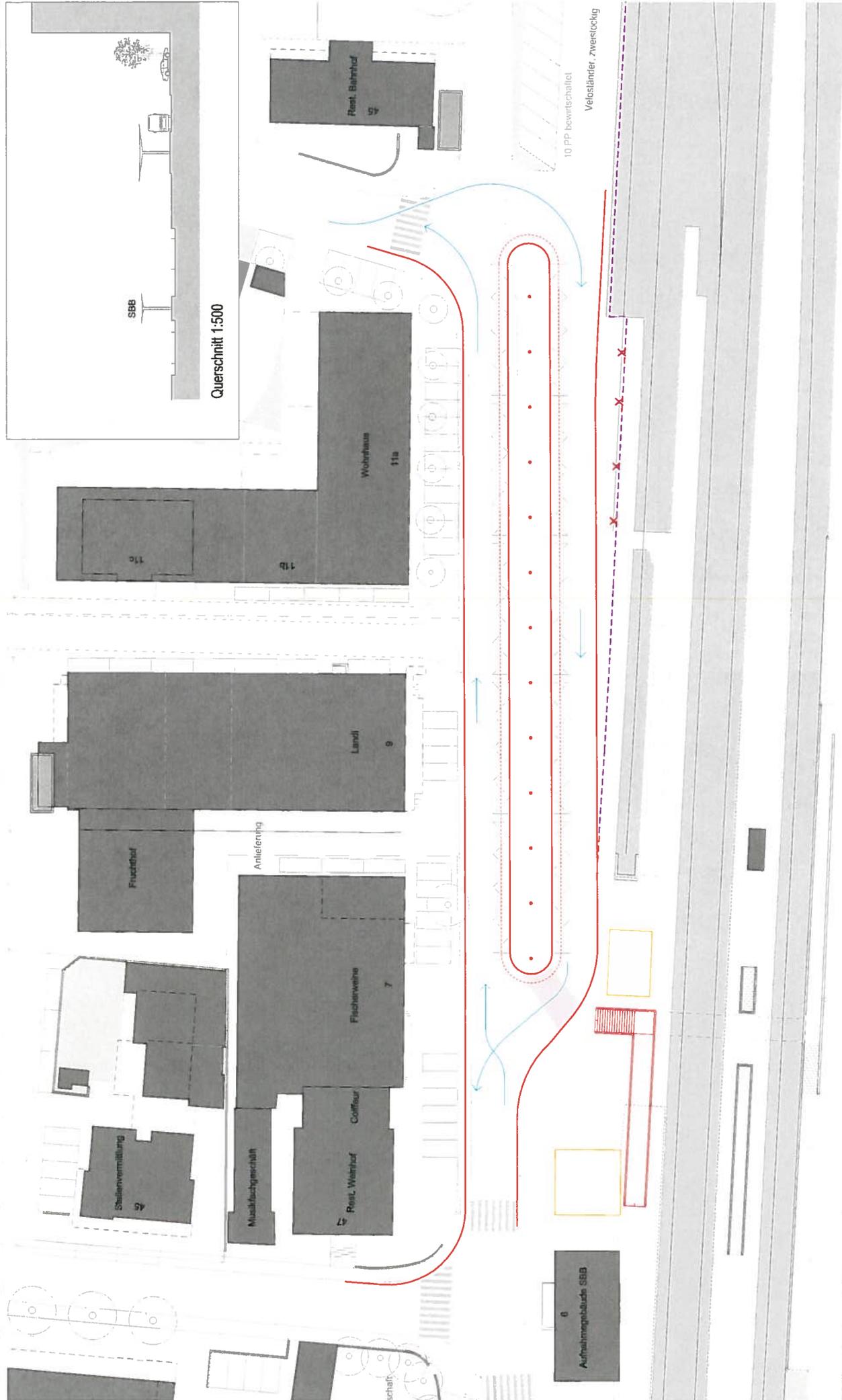
Objekt	Beauftragerschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Plan	Objekt	Bushof
maßst.	IST-Zustand	
A3	Machbarkeitsstudie	
Gez./Geprüft	gültig für	
Format		
Proj. Nr.	17.08.031.00	
Datum	Januar 2010	
Rev./Datum		



**metron**

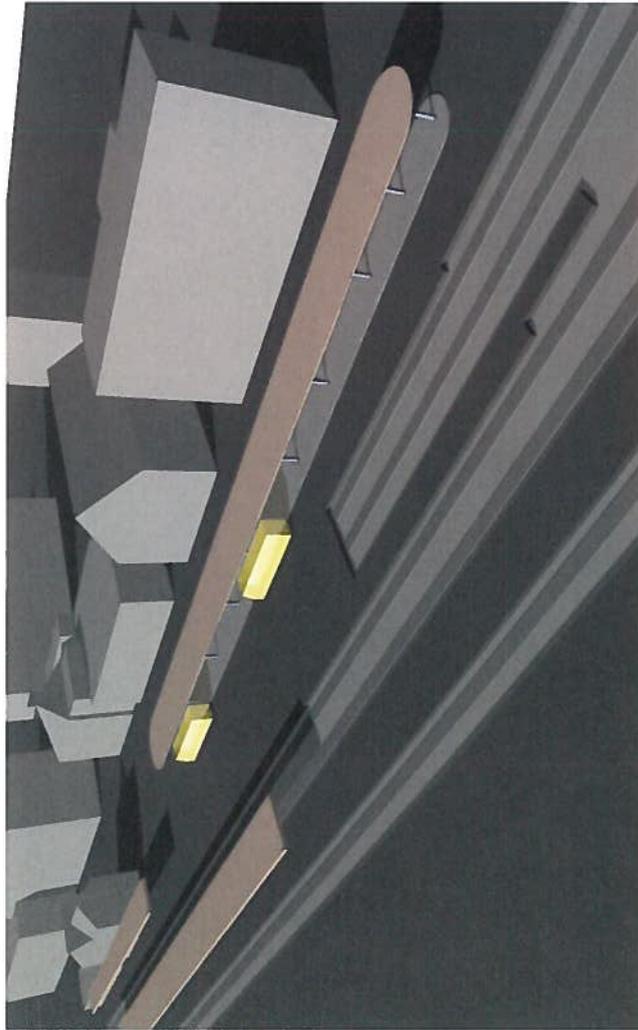
www.metron.ch T. 056 460 91 11 Metron Architektur AG  
 info@metron.ch F. 056 460 91 00 Stehrain 2 | 5200 Brugg

1:1000



# Bahnhofgebiet Sursee

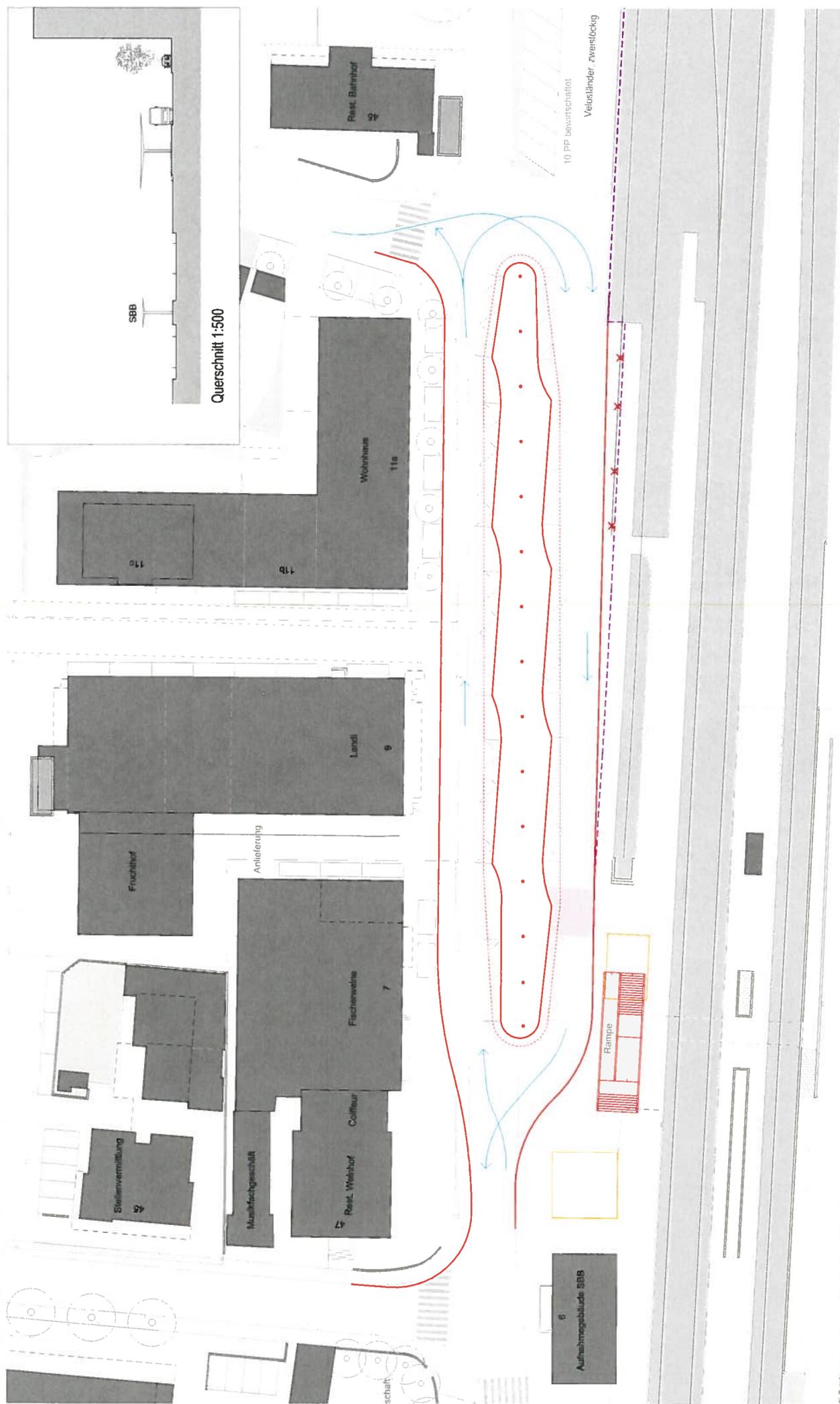
Plat	O:\user\W106031-006_PLAGNEL_Sursee_100131\proj\100118_Sursee_Bahnhof-Gebäude.pln	Baufugerschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	1 A, Langsanordnung, ohne Gebude
Rev.Datum		gultig fur	Machbarkeitsstudie
		Format	A3
		Maßstab	1:500



# Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit: **Stadt Sursee, Stadtbauamt**  
Objekt: **Bushof**  
Plan: **1 A, Längsanordnung, ohne Gebäude**  
gültig für: **Marktstudie**

Platz: **D:\2009\1708031\006\_P\A\HE11\_Sursee\_100131\101118\_Sursee\_Bushof-Gebäude\_2A**  
Proj.Nr: **17 08 031 00**  
Datum: **Januar 2010** Gez./Geprüft: **mzujh**  
Rev.Datum: **Format** Format: **A3**

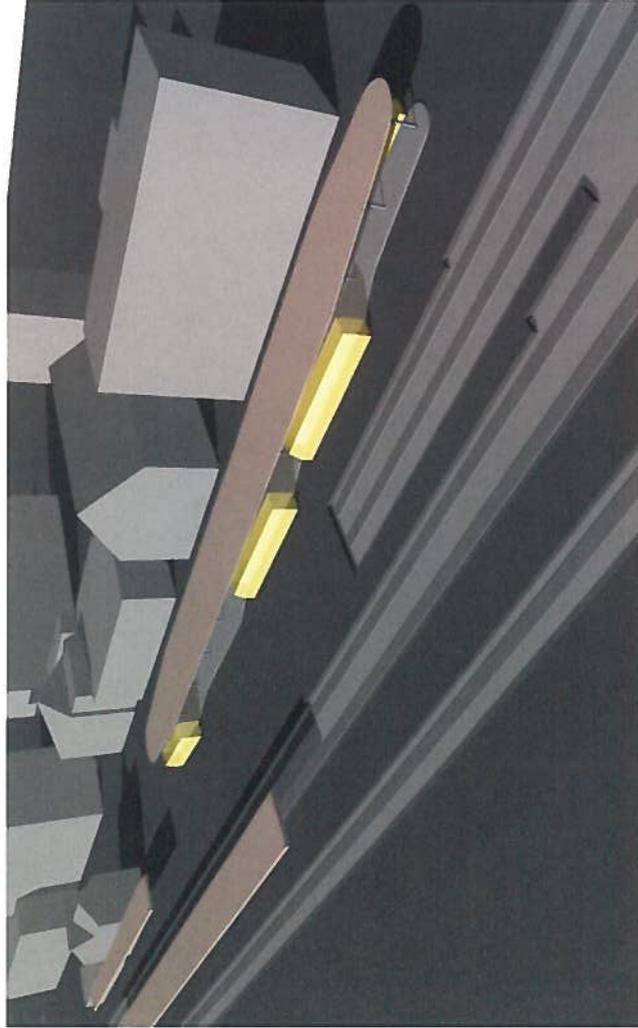


Querschnitt 1:500

# Bahnhofgebiet Sursee

Baufürerschaft **Stadt Sursee, Stadtbauamt**  
 Objekt **Bushof**  
 Plan **1 B. Sägezahnordnung Mittelperron**  
 gültig für **Machbarkeitsstudie**

Pfad **O:\sawer\A1706\01\_006\_PLANE\1\_Sawer\_100131\A1706118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.pln**  
 Proj.Nr **17.08.031.00**  
 Datum **Januar 2010**  
 Rev./Datum **mzujh / A3**



## Bahnhofgebiet Sursee

Beauftragter: **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt: **Bushof**

Plan: **1 B. Sägezahnanordnung Mittelperron**

Machbarkeitsstudie

C:\Users\MT06\OneDrive\PLAENEN\Sursee\100131\plan\100118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.rvt

17.08.2010

Gez./Geprüft

Format

Plan

Proj.Nr

Datum

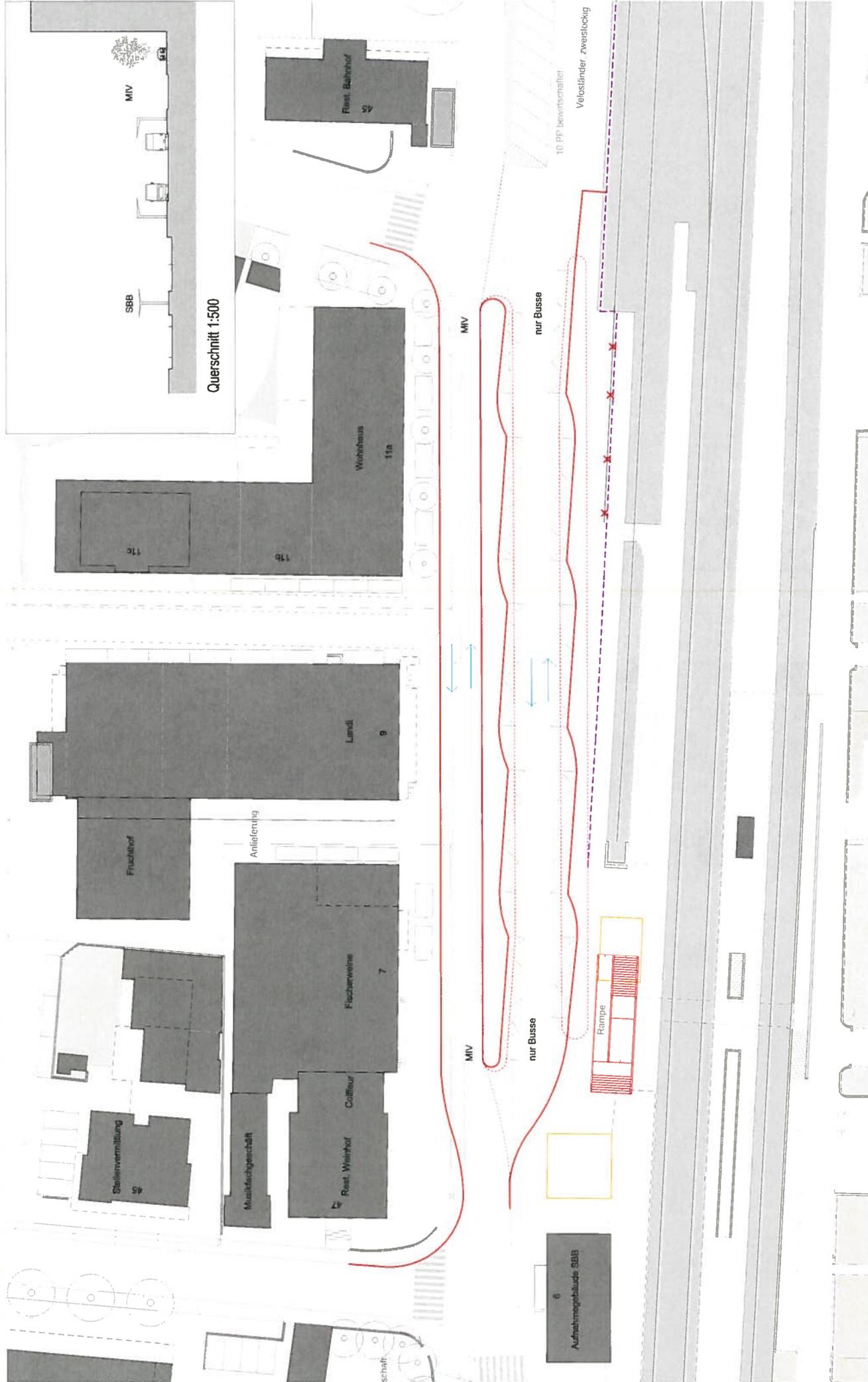
Rev. Datum

**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
 info@metron.ch F: 056 460 91 00

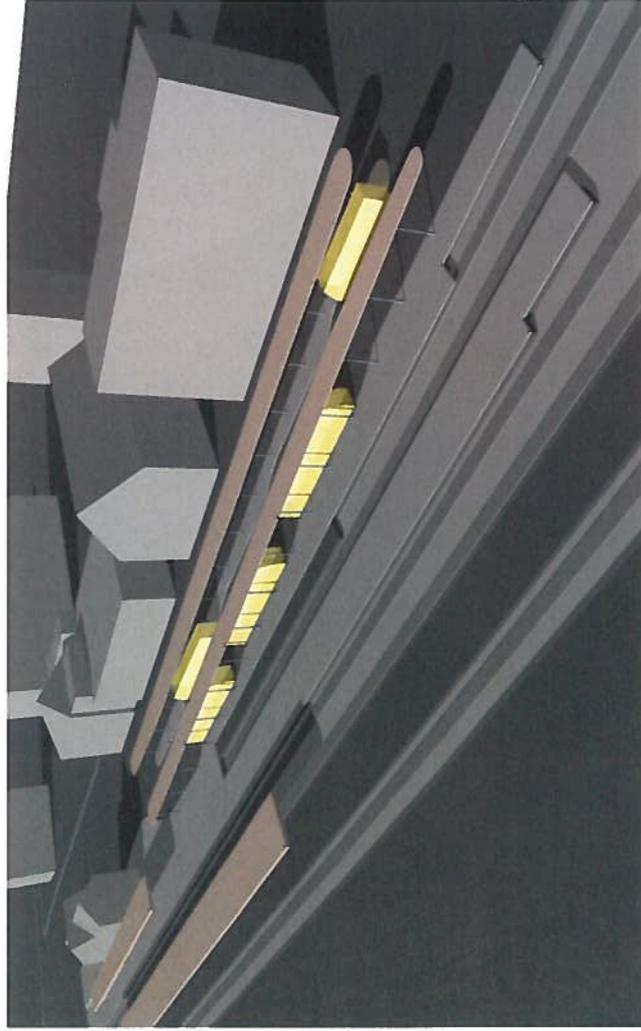
**Metron Architektur AG**

Stephram 2 / 5200 Brugg



# Bahnhofgebiet Sursee

Objekt	Baufälligkeit	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Plan	1 C. Sägezahnordnung Gasse	Machbarkeitsstudie
gültig für	A3	
Format	Gasz/Geprüft	
Rev. Datum	Januar 2010	
Proj.Nr	17.08.031.00	
Datum	17.08.031.00	
Rev. Datum		

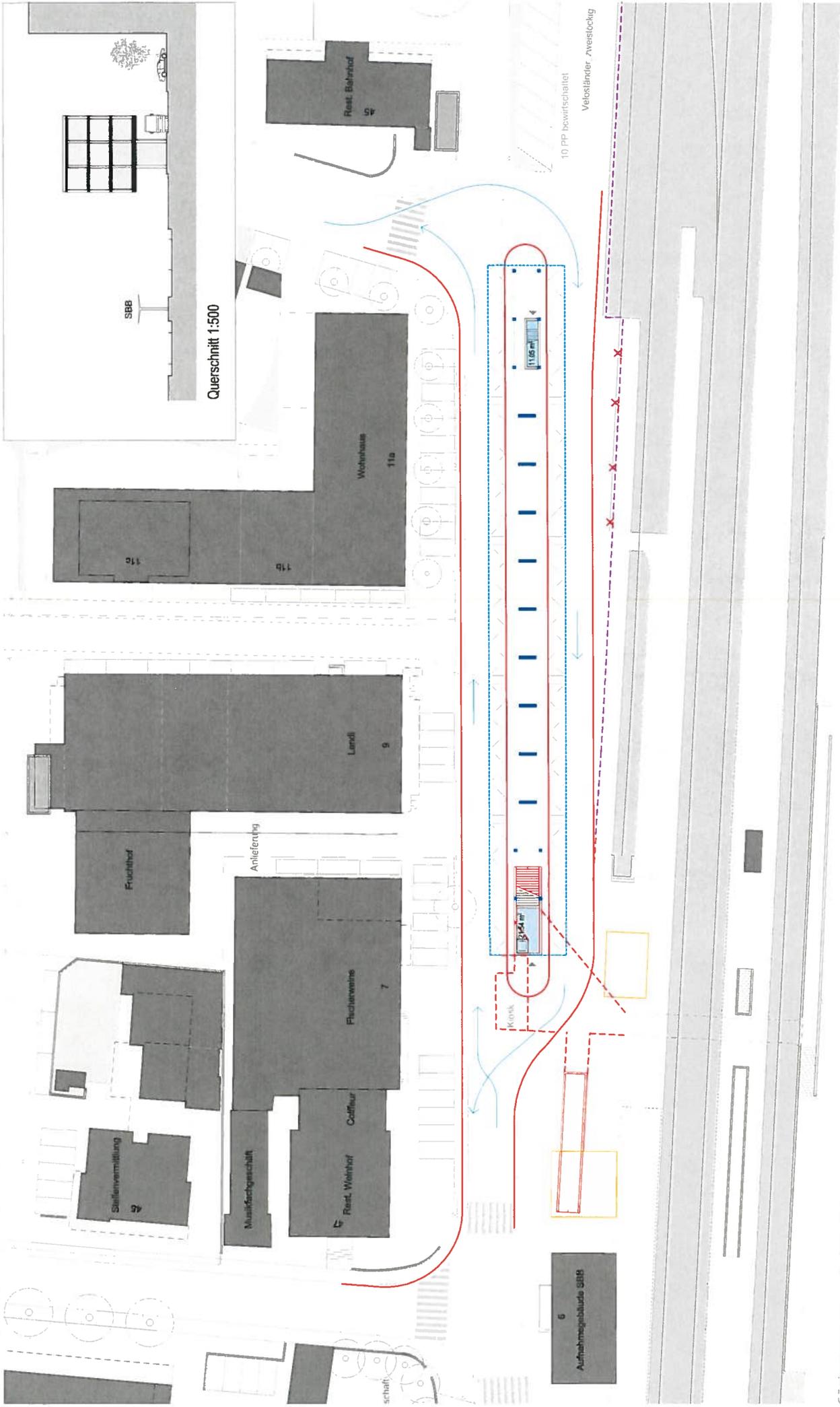


**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11 Metron Architektur AG  
info@metron.ch F: 056 460 91 00 Stalhrain 2 | 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

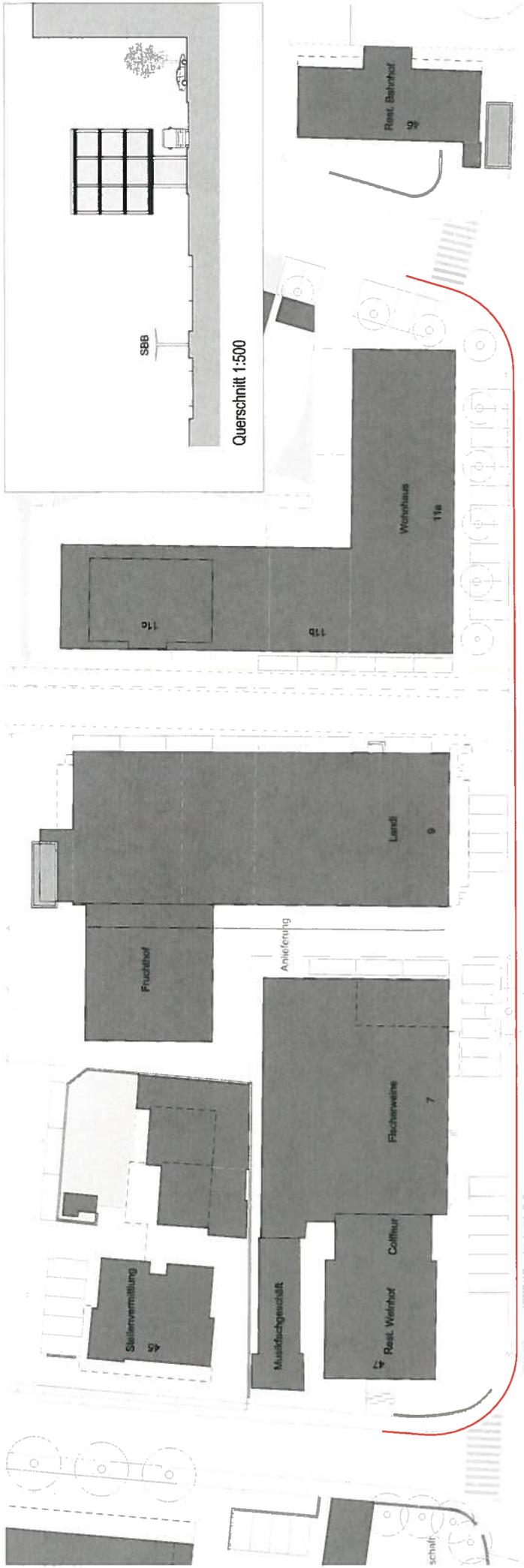
Plan	O:\sww\AT1708\01\006_P\AEHE11_Sursee_100131\Yeh\100118_Sursee_Bahnhofgebäude.dwg	Baufälligkeit	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	1 C, Sägezahnordnung Gasse
Rev. Datum		Format	Machbarkeitsstudie
			gültig für
			A3



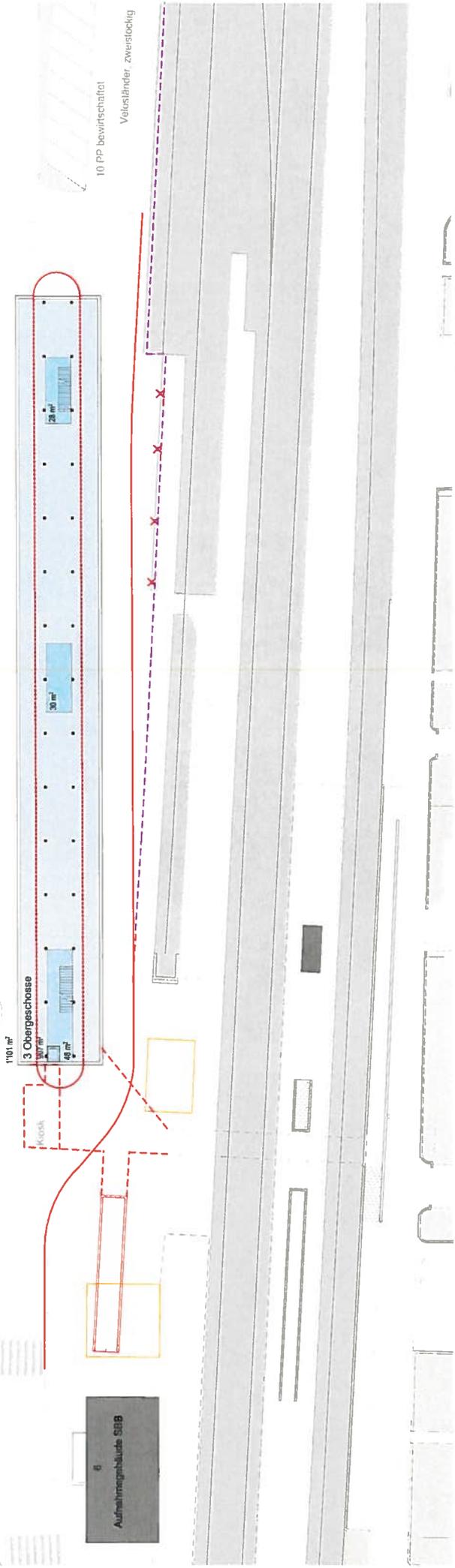
# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	D:\daten\1708031\006_P\AGHE1_Sursee_100131\plan\00118_Sursee_Bahnhof-Gebäude.dwg
Proj.Nr	17 08 031 00
Datum	Januar 2010
Rev.Datum	
Baufälligkeit	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Objekt	Bushof
Plan	1 A, Längsanordnung, mit Gebäude, EG
maßstab	1:500
Format	Mechanikstudie
Ganz/Geprüft	mzuph
Rev.Datum	A3
gültig für	





Querschnitt 1:500



3. Obergeschosse

6 Aufnahmehalle SBB

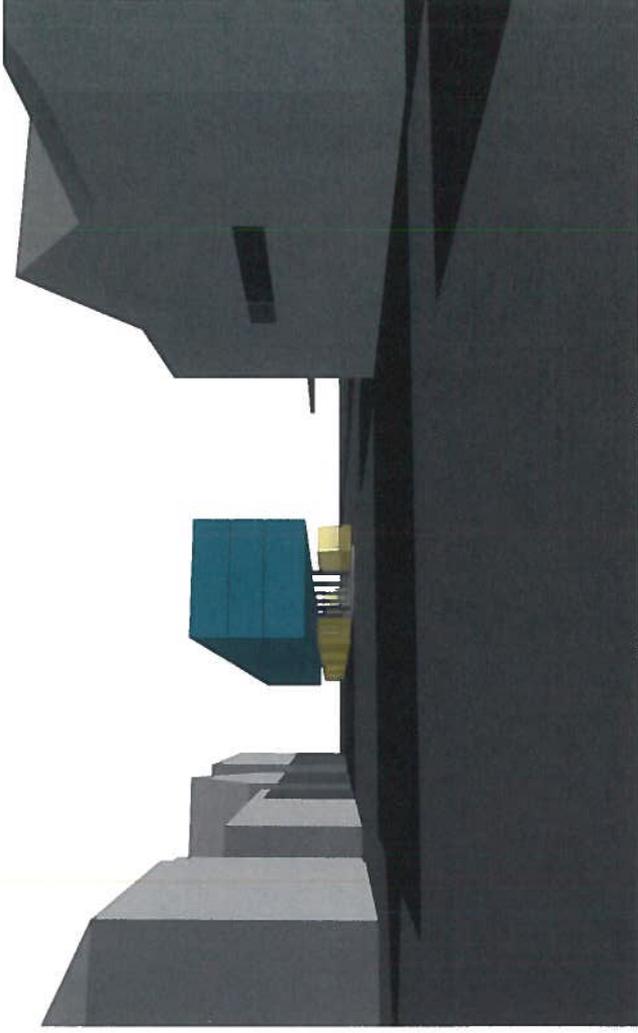
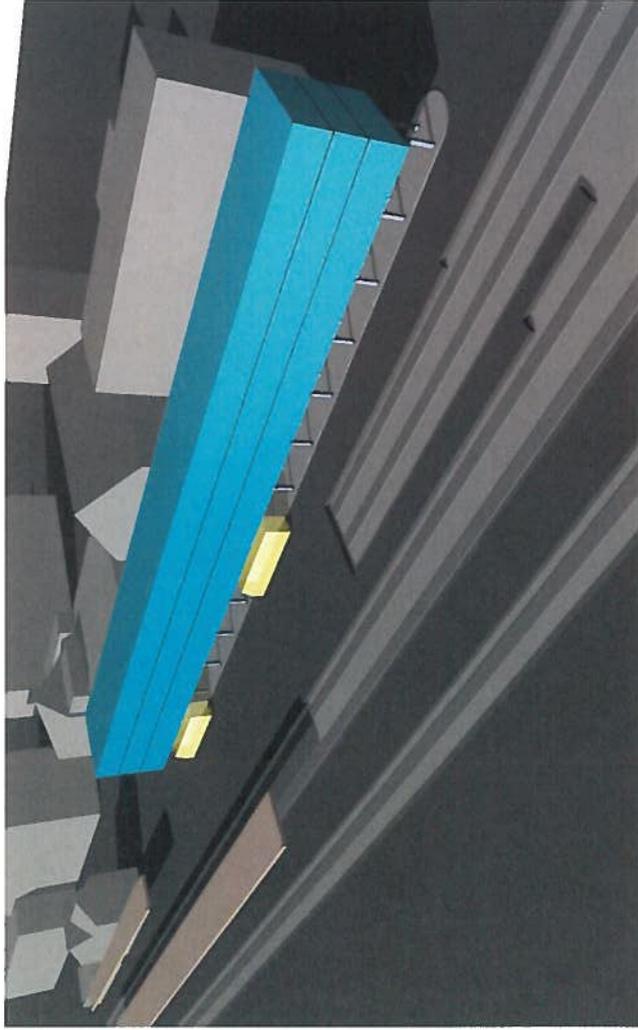
10 PP bewirtschaftet

Velusländer, zweistöckig

# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	Objekt	Bauherrschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	1 A, Längsanordnung, mit Gebäude, OG 1:500
Rev./Datum		Format	Machbarkeitsstudie
		zuzufh	A3
		Ges./Geprüft	gültig für
		Rev./Datum	





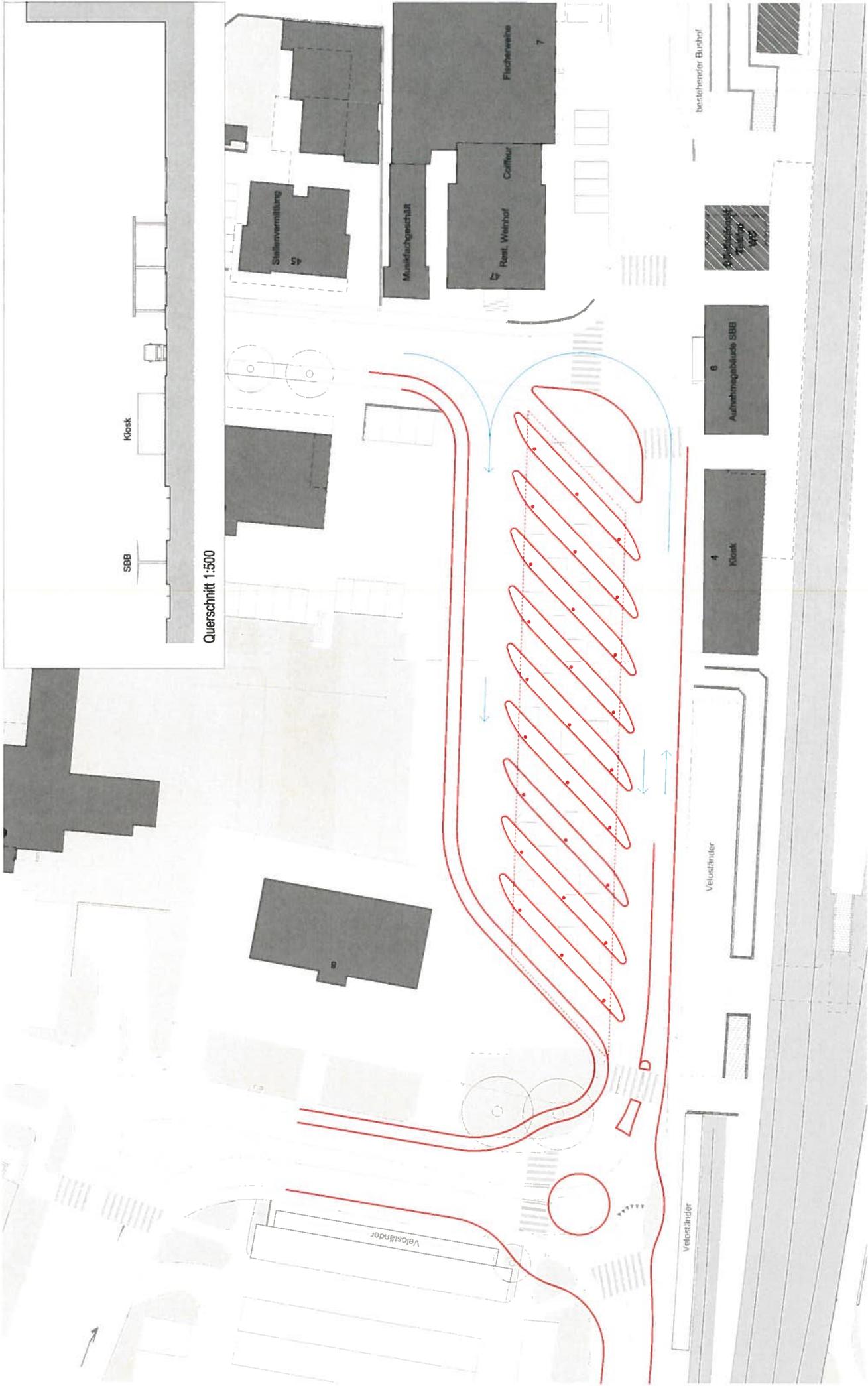
**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
info@metron.ch F: 056 460 91 00 Slatkain 2 | 5200 Brugg

**Metron Architektur AG**

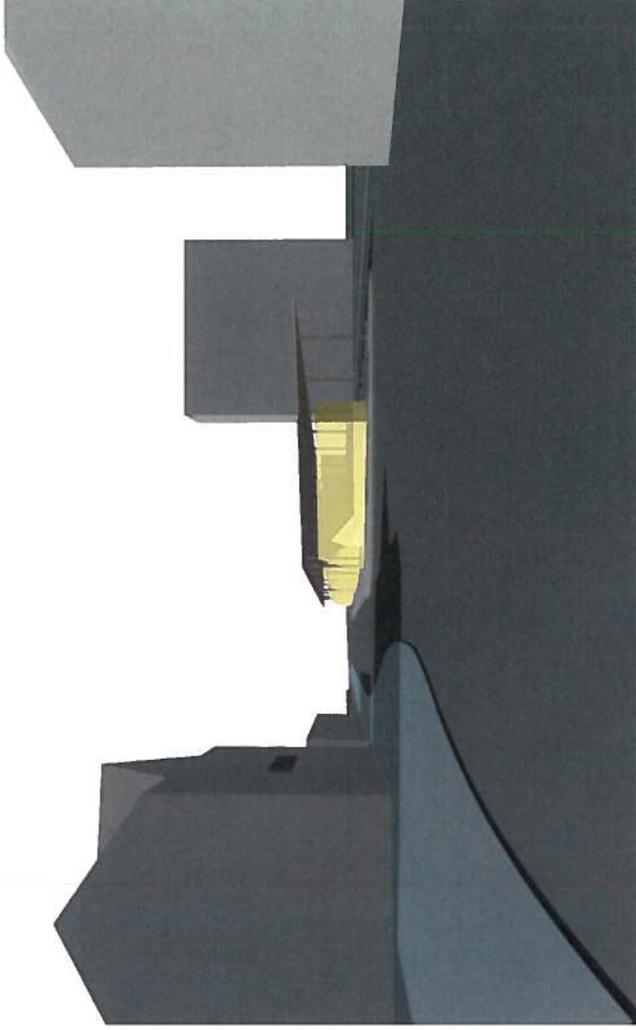
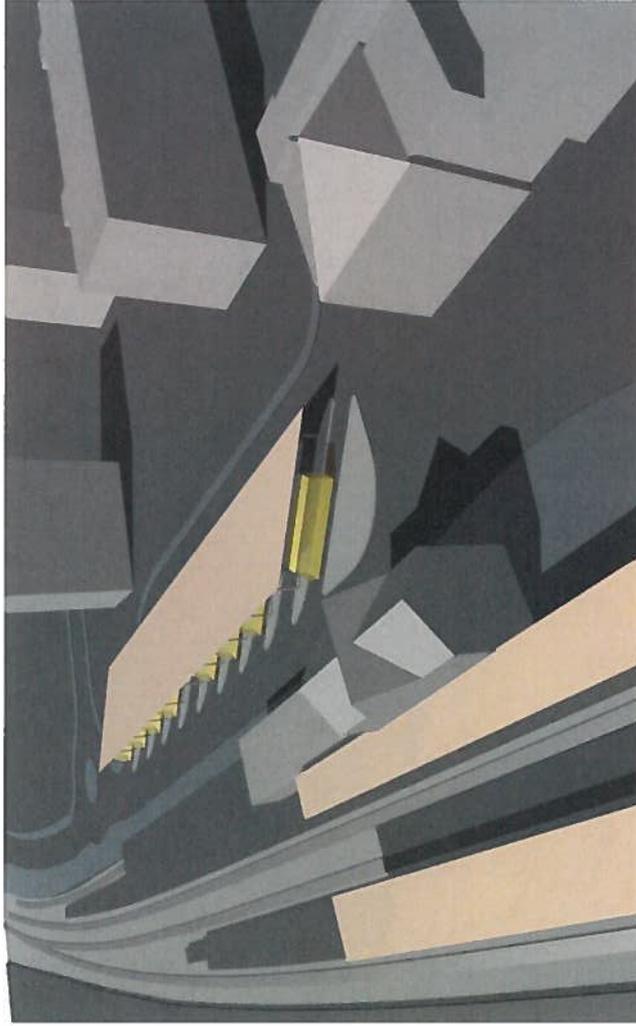
## Bahnhofgebiet Sursee

Plan	D:\daten\70631\006_PLAGELI_Serie_10013\kvt10018_Sursee_Buher-Gebäude.pln	Bauführerschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	1 A, Längsanordnung, mit Gebäude
Rev.Datum		Format	Machbarkeitsstudie



# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	D:\www\1708\01\06_P\A\B\1_Sursee_Bahnhof-Gebäude.rvt	Baufälligkeit	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	4 A, Diagonalanordnung, ohne Gebäude
Rev Datum		gültig für	Nachbereitungsstudie
		Format	A3
		mzupf	



**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11 Metron Architektur AG  
 info@metron.ch F: 056 460 91 00 Sihlrain 2 | 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit: **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt: **Bushof**

Plan: **4 A, Diagonalanordnung, ohne Gebäude**

gültig für: **Machbarkeitsstudie**

Plan: **17.08.031.00**

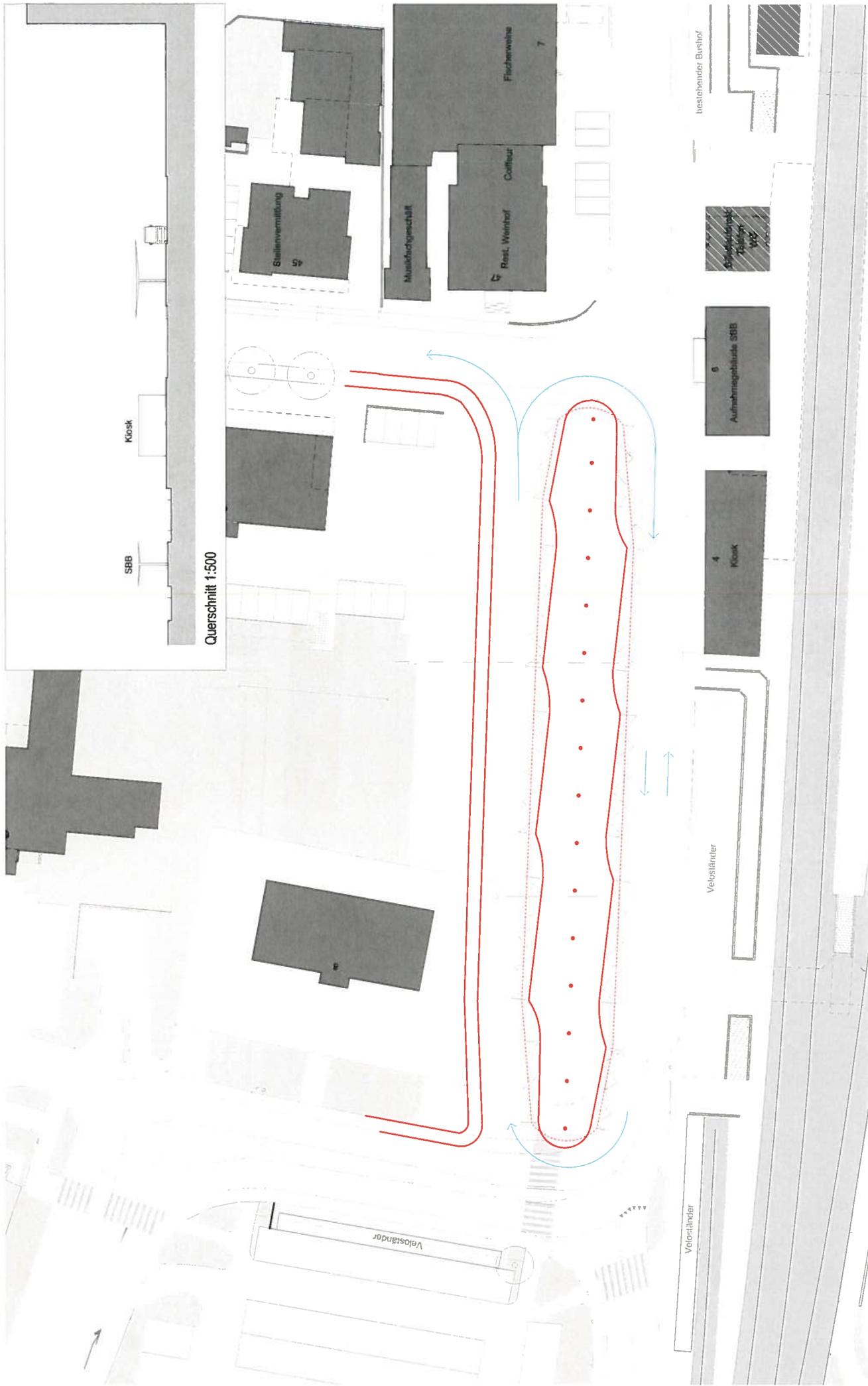
Proj.Nr: **0x222247000.001.006\_PLAGNEL\_Sudde\_100131441100118\_Sursee\_Bahnhof-Gebäude an**

Datum: **Januar 2010**

Rev.Datum: **Format: A3**

Gaz./Geprüft: **mzufjh**

Format: **A3**



Querschnitt 1:500

# Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit Stadt Sursee, Stadtbauamt

Objekt **Bushof**

Plan **4 B. Sägehnanordnung, ohne Gebäude 1:500**

Machbarkeitsstudie

Plan O:\daten\170801\_006\_PLANE1\_Sursee\_10117\plan10118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.pln

Proj.Nr 17 08 031 00

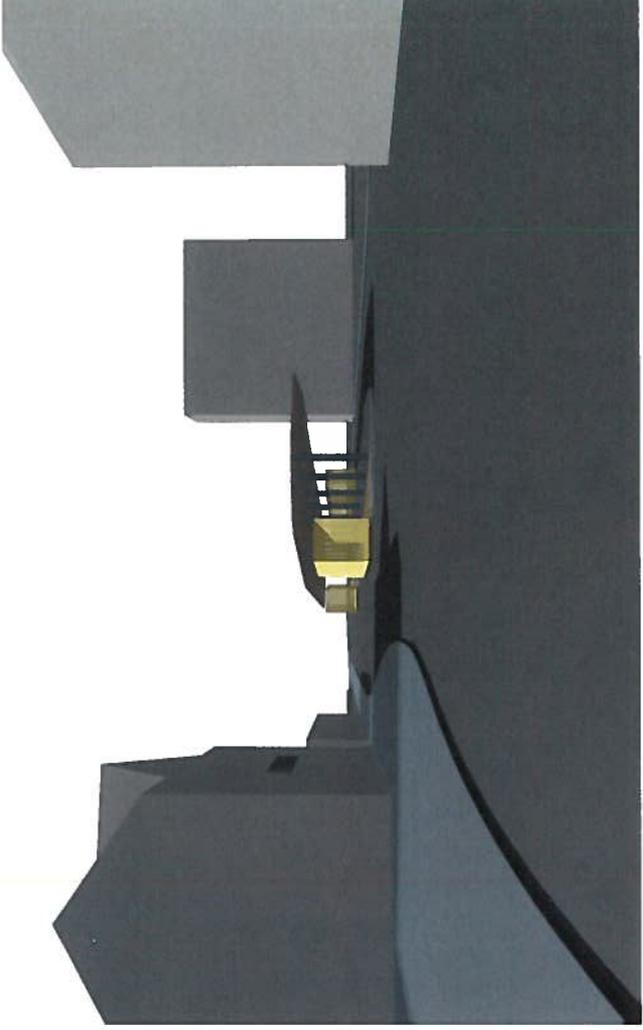
Datum Januar 2010

Gez./Geprüft mzu/jh A3

Format gültig für

Rev./Datum





## Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt **Bushof**

Plan **4 B, Sägezahnordnung, ohne Gebäude**

gültig für **Nachbarkeitsstudie**

0:\sbsm\A706\03\_006\_PLAENE\Sursee\_100131\4\100116\_Sursee\_Bushof-Gebäude.pn

17.08.031.00

mzujh

A3

Gez./Geprüft

Format

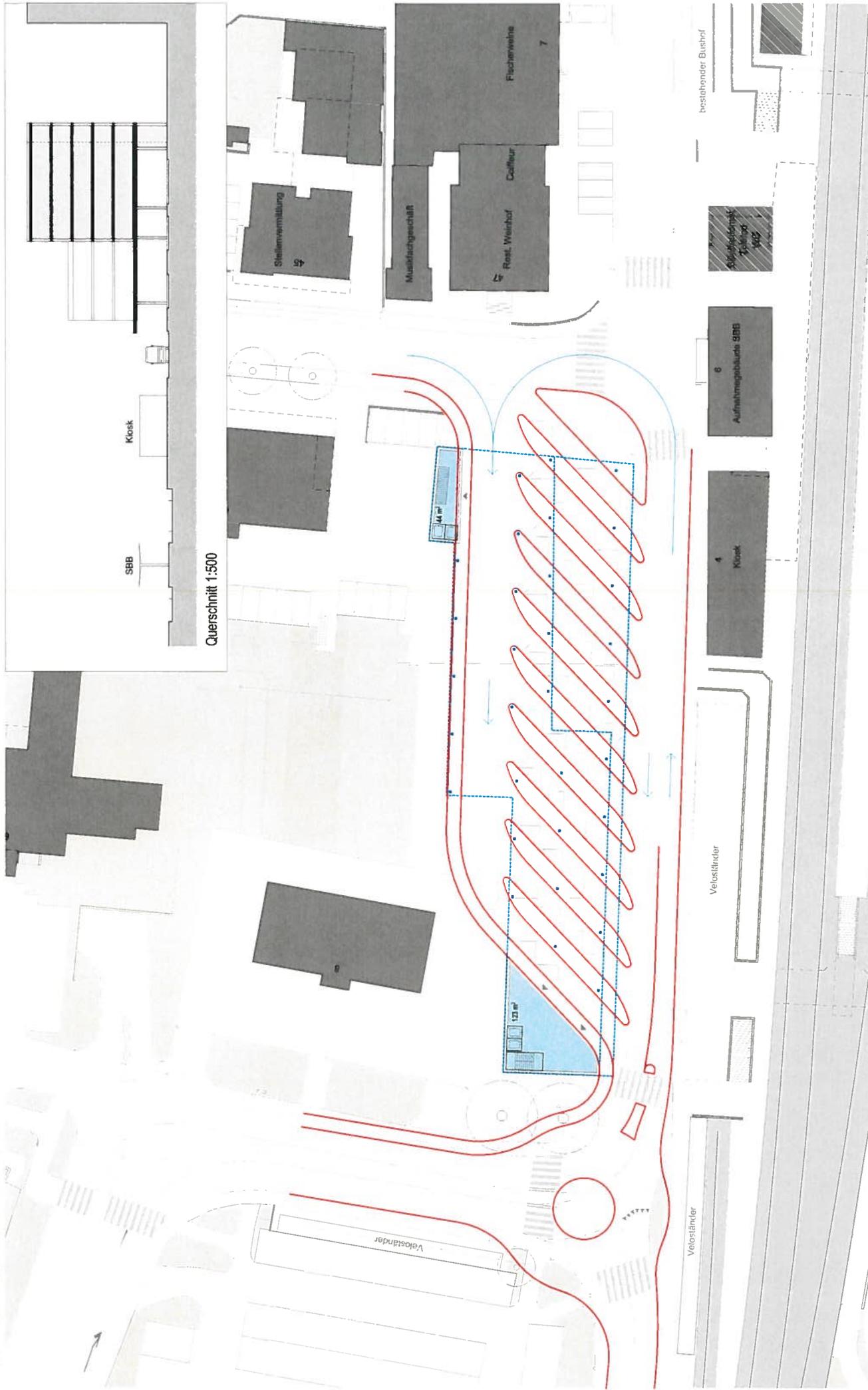
Proj.Nr

Datum

17.08.031.00

Januar 2010

Rev.Datum



# Bahnhofgebiet Sursee

Baufähigkeitsstudie, Stadt Sursee, Stadtbauamt

Objekt

Bushof

Plan

gültig für

Machbarkeitsstudie

0:\daten\700-031-006\_P\A\NE1\_Sursee\_100131\Wk1\0118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.plt

17.08.2010

Januar 2010

Gez./Geprüft

Format

Plan

Proj.Nr

Datum

Rev./Datum

A3





# Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt **Bushof**

Plan **4 A, Diagonalanordnung mit Gebäude, OG1-500**

gültig für **Machbarkeitsstudie**

Plan **17.08.031.00**

Ges./Gepr./ff **Januar 2010**

Format **A3**

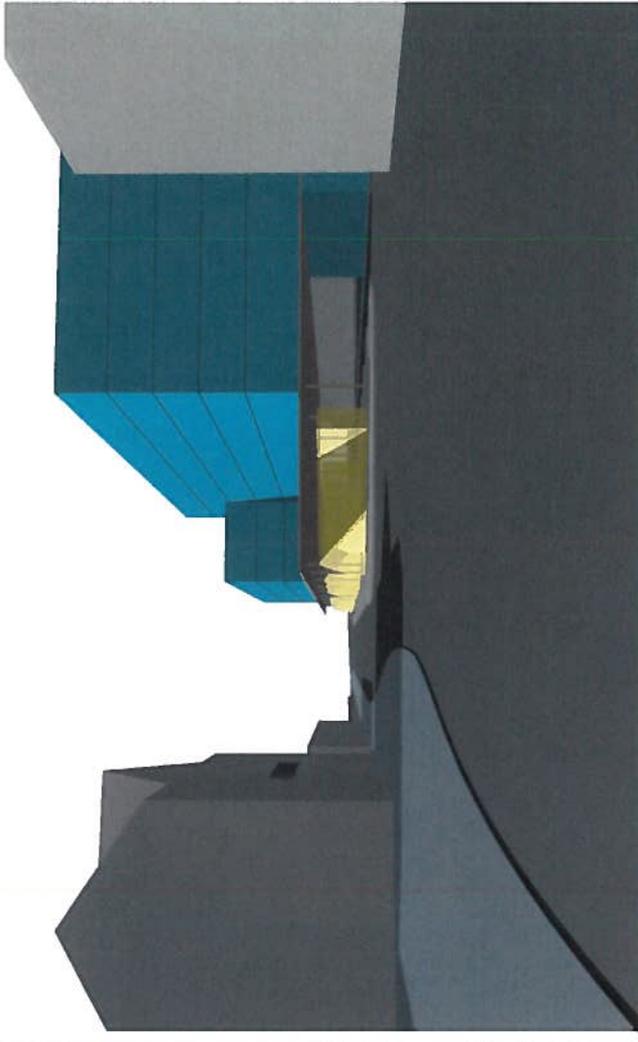
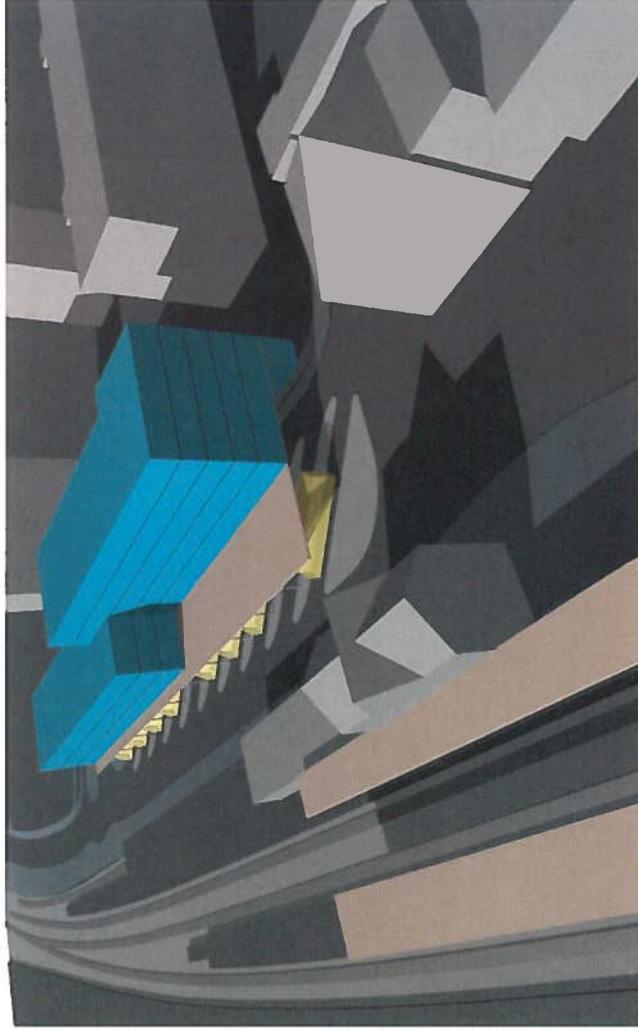
Plan **0-100004700-03-006 PLANE11\_Sursee\_10013144100118\_Sursee\_Bahhof-Gebäude.ph**

Proj.Nr **17.08.031.00**

Datum **Januar 2010**

Rev Datum





**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
info@metron.ch F: 056 460 91 00

**Metron Architektur AG**  
Stahram 2 | 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Bauführerschaft **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt **Bushof**

Plan **4 A, Diagonalanordnung mit Gebäude**

gültig für  
Machbarkeitsstudie

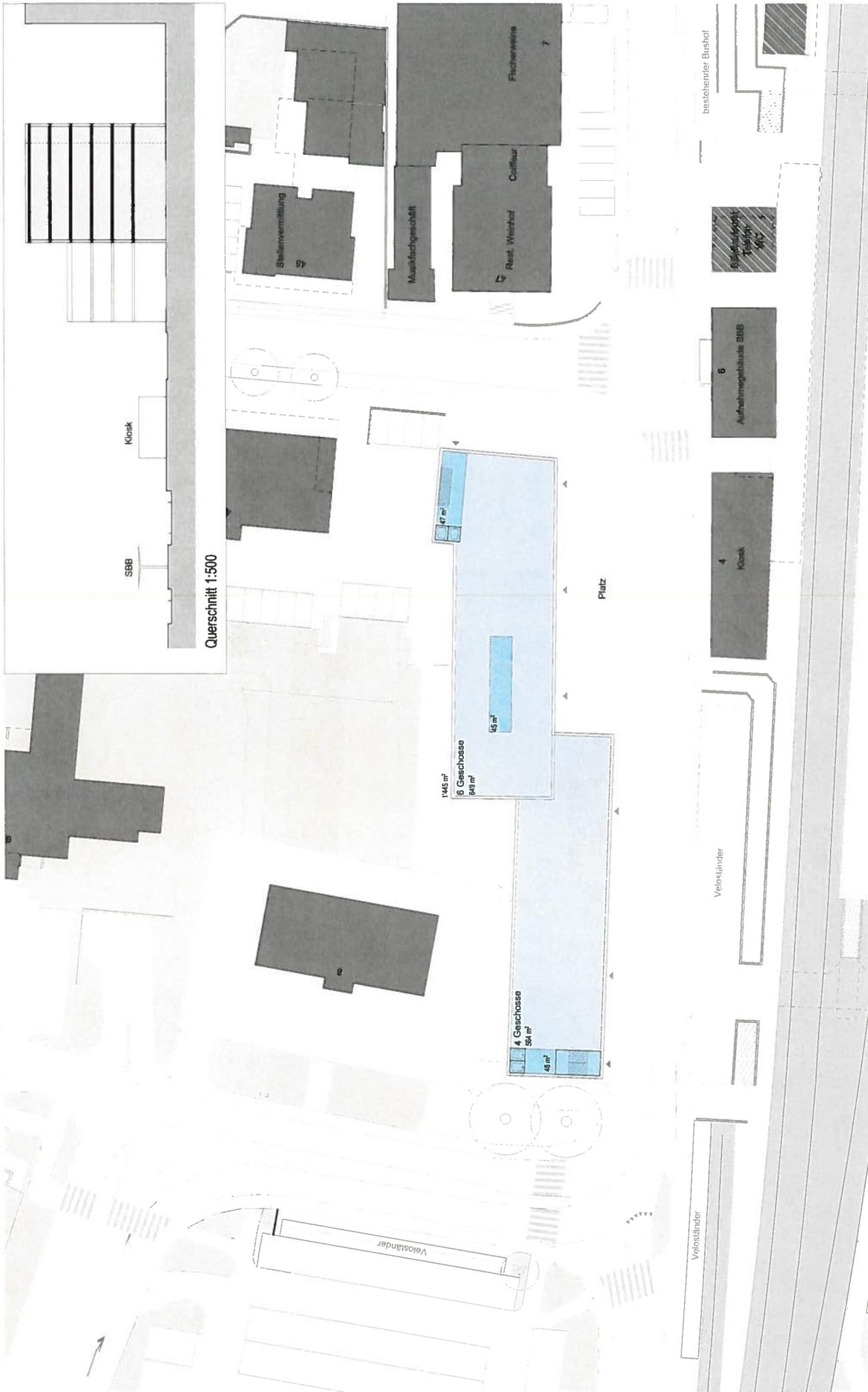
Fileid 0:\daten\17062021\006\_PFA\KHE1\_Sursee\_10013\plan\100118\_Sursee\_Bushof\Gebäude.zh

Proj.Nr 17.08.031.00

Datum Januar 2010

Gez./Geprüft mau/jh  
Format A3

Rev./Datum



# Bahnhofgebiet Sursee

Objekt: **Bahnhof**

Plan: **4 C, Gebäude ohne Bushof**

gültig für: **Machbarkeitsstudie**

1:500

Plan: **Objekt**

Proj.Nr: **17.08.031.00**

Datum: **Januar 2010**

Rev./Datum: **Format**

Bauherrschaft: **Stadt Sursee, Stadtbaumt**

Objekt: **Bahnhof**

Plan: **4 C, Gebäude ohne Bushof**

gültig für: **Machbarkeitsstudie**

1:500

Plan: **Objekt**

Proj.Nr: **17.08.031.00**

Datum: **Januar 2010**

Rev./Datum: **Format**

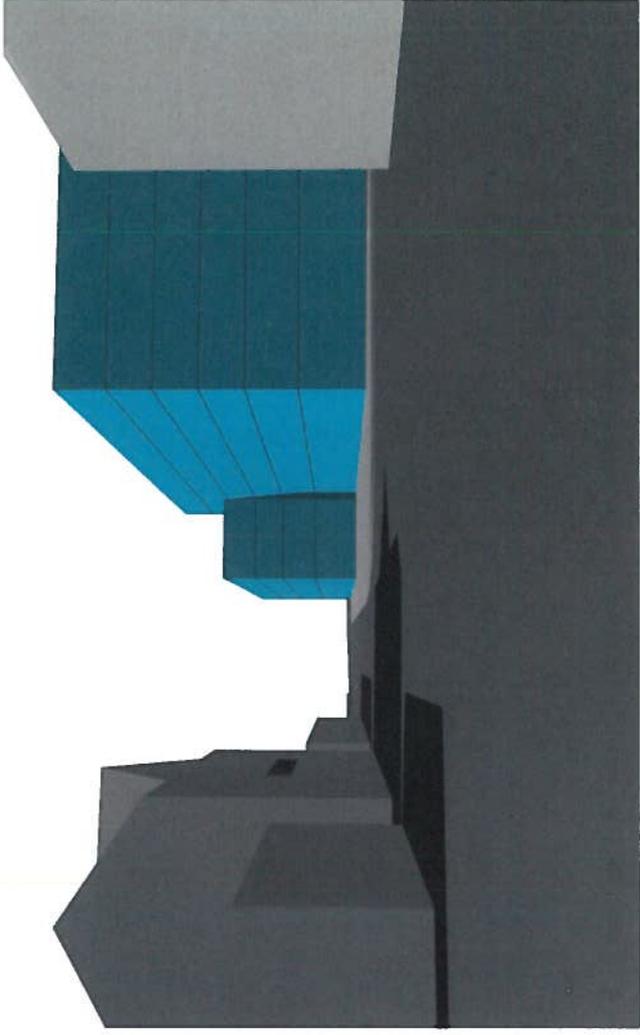
Bauherrschaft: **Stadt Sursee, Stadtbaumt**

Objekt: **Bahnhof**

Plan: **4 C, Gebäude ohne Bushof**

gültig für: **Machbarkeitsstudie**

1:500



**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11 Metron Architektur AG  
info@metron.ch F: 056 460 91 00 Stahrain 2 | 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Baufälligkeit: **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt: **Bushof**

Plan: **4 C, Gebäude ohne Bushof**

gültig für  
Nachbarkeitsstudie

Plan: **0-Visum/MT06-01-076\_P/AG/EL\_Sursee\_10013/Verh/100118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.pjn**

17.08.2010

Januar 2010

mzujfh

Gez./Geprüft

Format

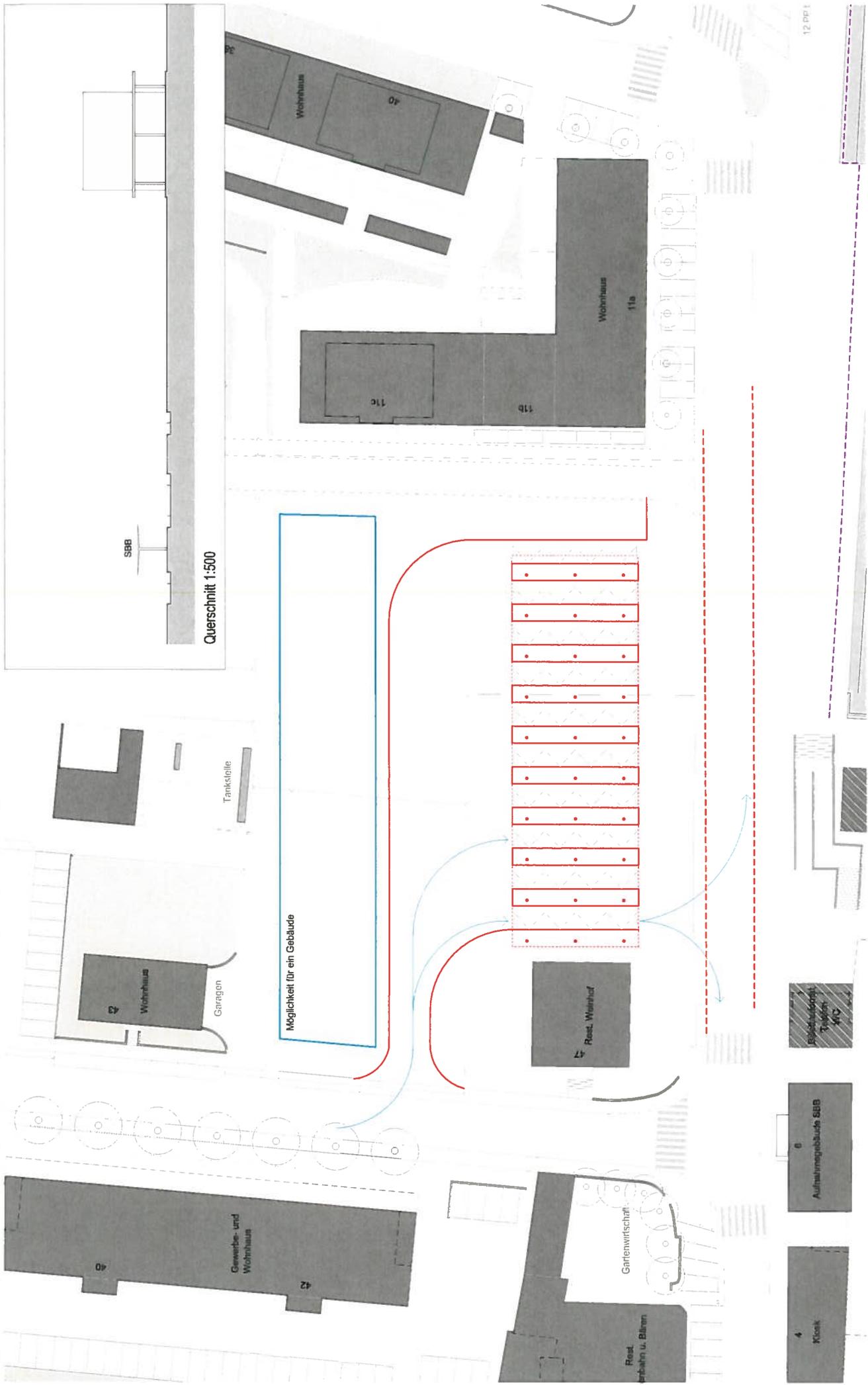
A3

Plan

Proj.Nr

Datum

Rev. Datum



12\_PP1

# Bahnhofgebiet Sursee

Plan O:\www\1708\01\_006\_PLANE1\_Sursee\_100131\17081100118\_Sursee\_Bahnhof-Gebäude.pn

Proj.Nr 17 08 031 00

Datum Januar 2010

Rev./Datum

Objekt Bushof

Plan mzufh A3

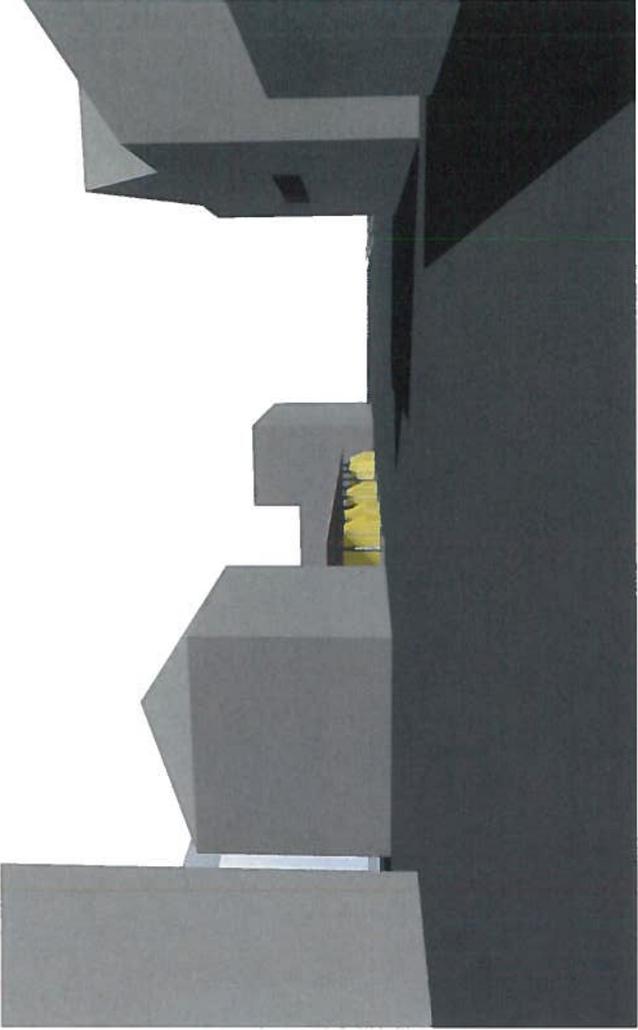
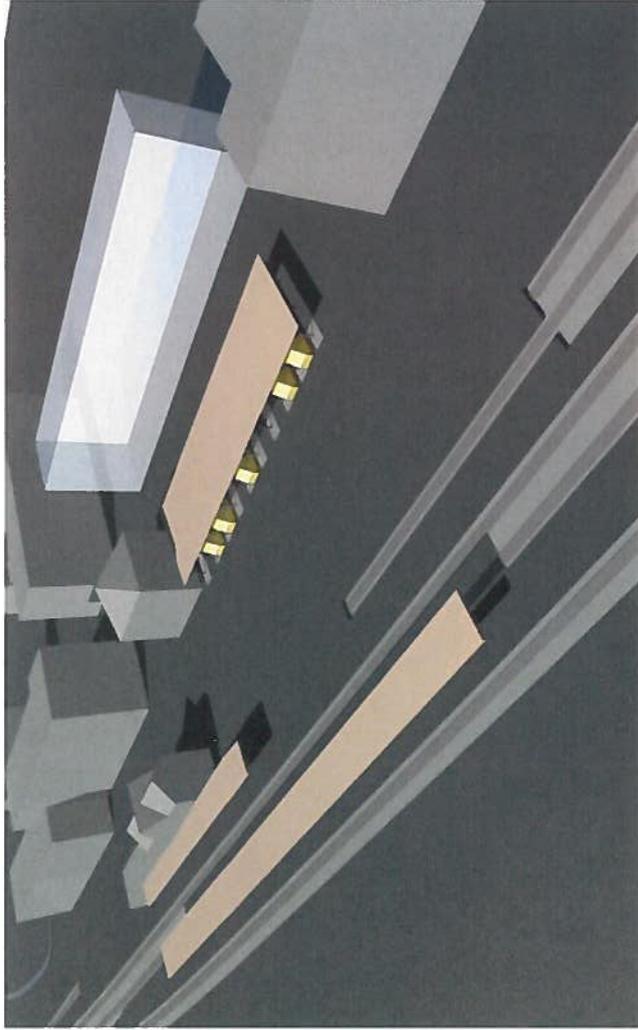
gültig für

5 A<sub>1</sub> Senkrechanordnung ohne Gebäude 1-500

Machbarkeitsstudie

**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11 Metron Architektur AG  
 info@metron.ch F: 056 460 91 00 Sahlrain 2 | 5200 Brugg



## Bahnhofgebiet Sursee

Beauftragte Stadt Sursee, Stadtbauamt

Objekt Bushof

Plan 5 A, Senkrechtenordnung ohne Gebäude

Machbarkeitsstudie

0:\daten\17062011\006\_Plan\BRIEF\_Stade\_100131\plan\100118\_Sursee\_BushofGebäude.pln

17.08.031.00

Gez./Geprüft mzu/jh

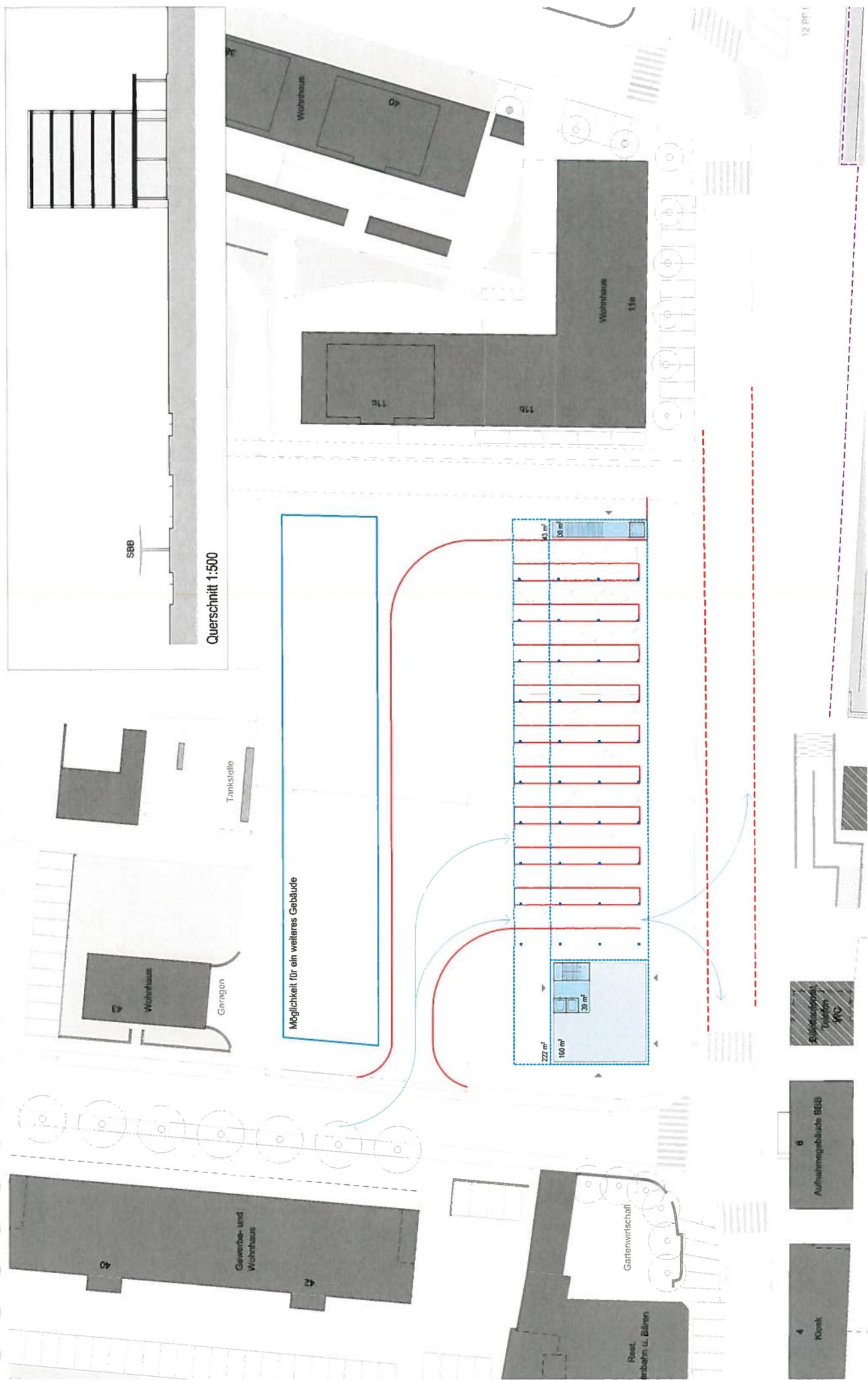
A3

Format

Rev./Datum

Januar 2010

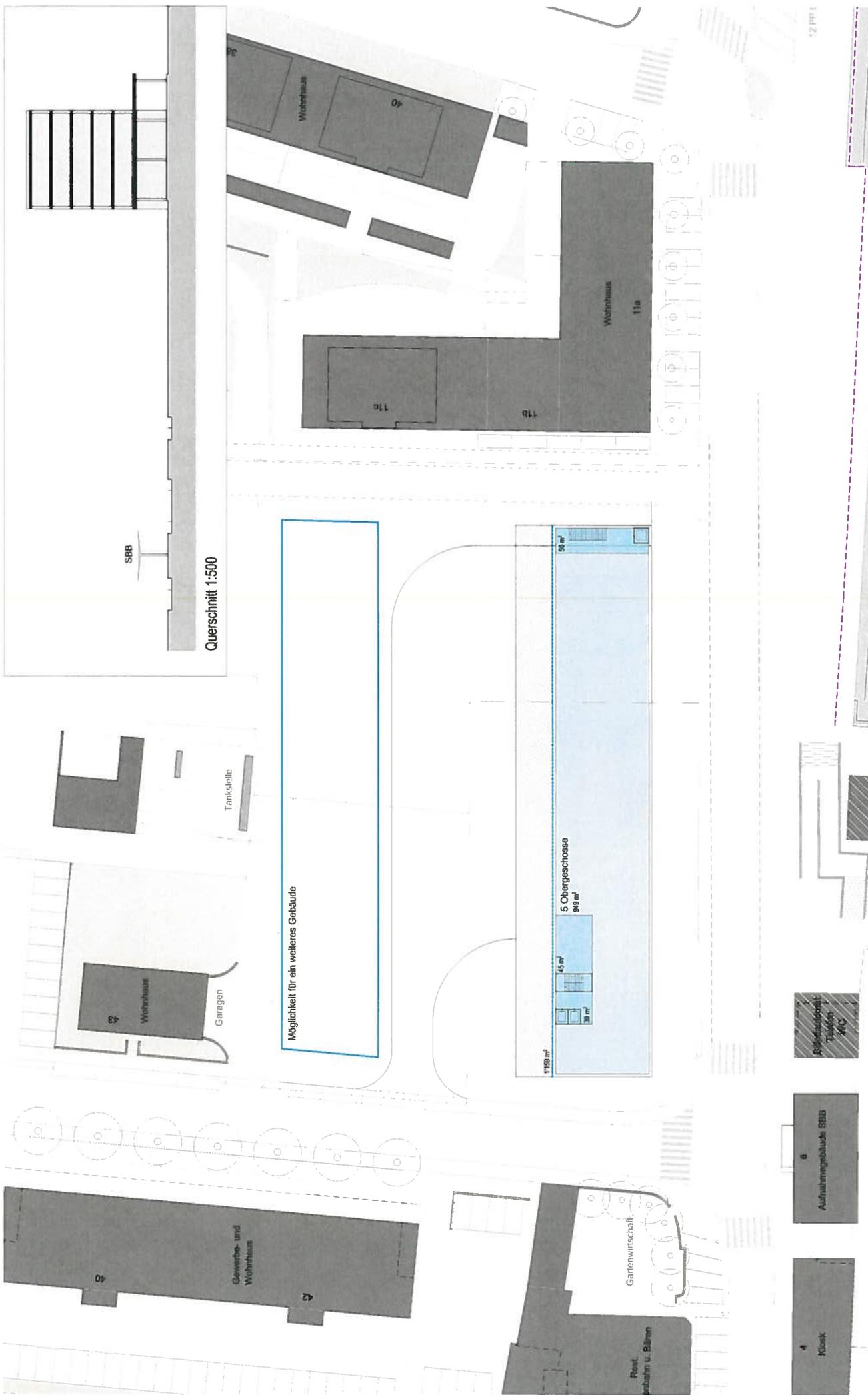
gültig für



12 PF 1

# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	0:\daten\17003\01-006 PLANSET_Sursee_100131\plan\100118_Sursee_Bushof-Gebäude.pln
Proj. Nr.	17.08.031.00
Datum	Januar 2010
Rev./Datum	
Objekt	Bushof
Plan	5 A, Senkrechtenordnung mit Gebäude
Gez./Geprüft	mz/vjh
Format	A3
gültig für	Nachbarkeitsstudie



# Bahnhofgebiet Sursee

Bauführerschaft **Stadt Sursee, Stadtbauamt**

Objekt **Bushof**

Plan **5 A, Senkrechanordnung mit Gebäude** 1:500

gültig für **Marktbarkeitsstudie**

0\_Massnahmen031-006\_PACHE1\_Sursee\_100131\proj\100118\_Sursee\_Bushof-Gebäude.dwg

Proj.Nr **17 08 031 00**

Datum **Januar 2010**

Gez./Geprüft **A3**

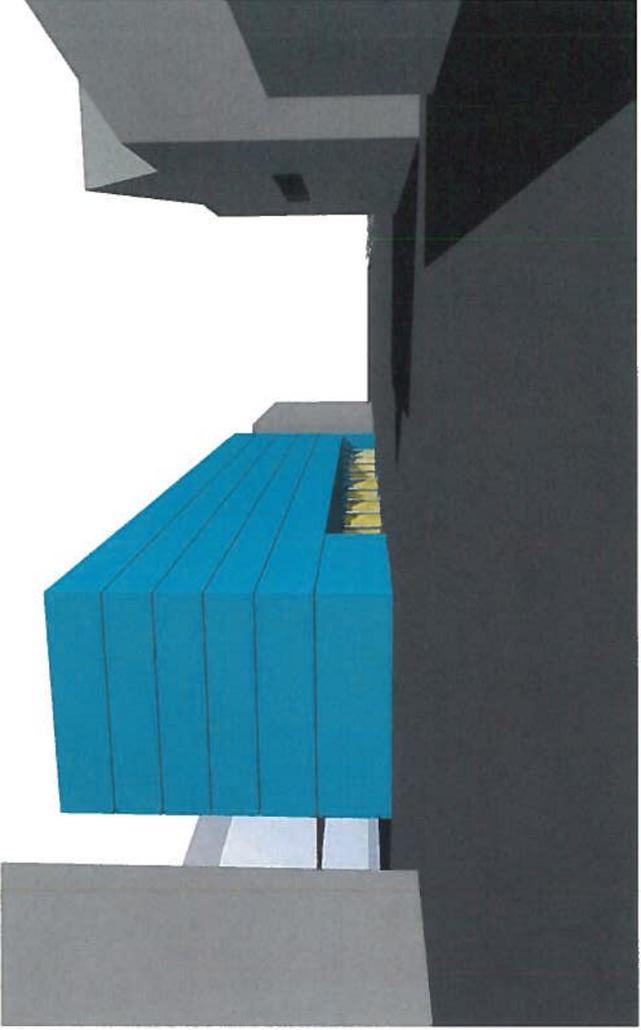
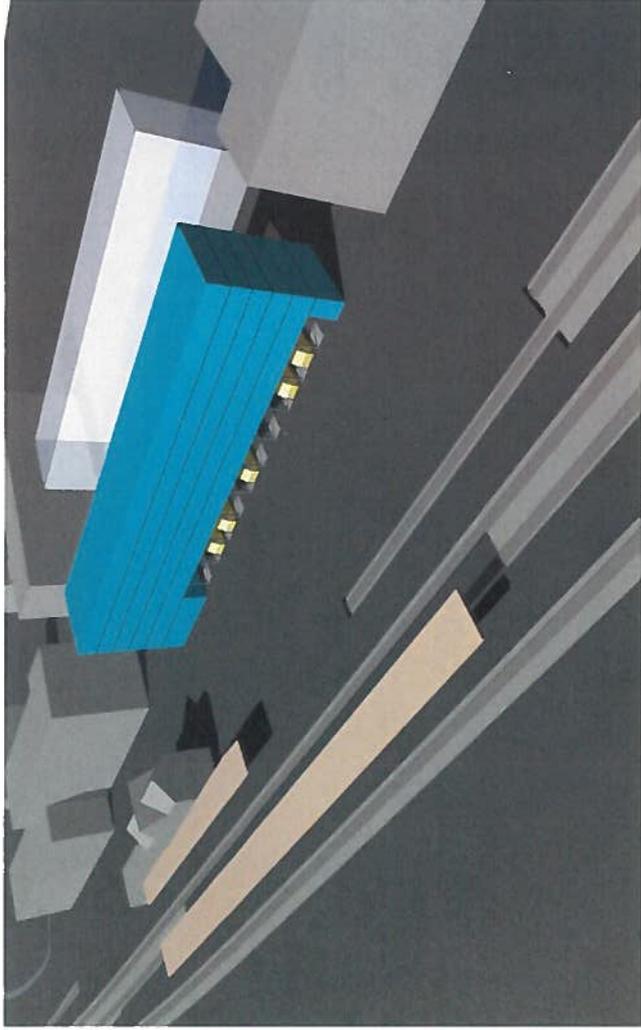
Format **A3**

Platz

Rev. Datum

Rev. Datum

Rev. Datum



## Bahnhofgebiet Sursee

Plan	0:\daten\1708031_006_PLANEIGEL_Stade_100131\plan\100118_Sursee_Bushof-Gebäude.pln	Bauhüterschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	Januar 2010	Plan	5 A, Senkrechtenordnung mit Gebäude
Rev.Datum		Format	Machbarkeitsstudie

**Bahnhofgebiet Sursee**  
Gebäude über Bushof

**VARIANTE 1 A**

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5					
Geschoss 4					
Geschoss 3		907 m²	30 m²	77 m²	87 m²
Geschoss 2		907 m²	30 m²	77 m²	1'101 m²
Geschoss 1		856 m²	30 m²	127 m²	1'101 m²
Geschoss 0		Bushof	33 m²	33 m²	
		2'670 m²	90 m²	314 m²	262 m²
					3'303 m²

Flächen nach SIA 416

HNF inkl. Innenwände	NNF	VF	KF
2'670 m²	90 m²	314 m²	262 m²

-5% Innenwände  
-134 m²

134 m²

HNF	NNF	VF	KF
2'537 m²	90 m²	314 m²	262 m²
	NGF		KF
	2'941 m²		396 m²
		GF	
		3'336 m²	

**VARIANTE 4 A, mit Bushof**

ohne Erdgeschoss

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5		647 m²	45 m²	43 m²	54 m²
Geschoss 4		647 m²	45 m²	43 m²	54 m²
Geschoss 3		1'220 m²	45 m²	81 m²	93 m²
Geschoss 2		1'220 m²	45 m²	81 m²	93 m²
Geschoss 1		1'220 m²	45 m²	81 m²	93 m²
Geschoss 0		Bushof	168 m²	168 m²	32 m²
		4'954 m²	225 m²	495 m²	419 m²
					6'093 m²

Flächen nach SIA 416

HNF inkl. Innenwände	NNF	VF	KF
4'954 m²	225 m²	495 m²	419 m²

-5% Innenwände  
-248 m²

248 m²

HNF	NNF	VF	KF
4'706 m²	225 m²	495 m²	419 m²
	NGF		KF
	5'426 m²		667 m²
		GF	
		6'093 m²	

**VARIANTE 5 A**

mit Bushof

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5		949 m²	45 m²	89 m²	76 m²
Geschoss 4		949 m²	45 m²	89 m²	76 m²
Geschoss 3		949 m²	45 m²	89 m²	76 m²
Geschoss 2		949 m²	45 m²	89 m²	76 m²
Geschoss 1		949 m²	45 m²	89 m²	76 m²
Geschoss 0		Bushof	89 m²	89 m²	36 m²
		4'905 m²	225 m²	514 m²	416 m²
					6'060 m²

Flächen nach SIA 416

HNF inkl. Innenwände	NNF	VF	KF
4'905 m²	225 m²	514 m²	416 m²

-5% Innenwände  
-245 m²

245 m²

HNF	NNF	VF	KF
4'660 m²	225 m²	514 m²	416 m²
	NGF		KF
	5'399 m²		661 m²
		GF	
		6'060 m²	

**VARIANTE 4 C, ohne Bushof**

Nutzfläche im Erdgeschoss

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5		649 m²	45 m²	47 m²	53 m²
Geschoss 4		649 m²	45 m²	47 m²	53 m²
Geschoss 3		1'213 m²	45 m²	95 m²	92 m²
Geschoss 2		1'213 m²	45 m²	95 m²	92 m²
Geschoss 1		1'213 m²	45 m²	95 m²	92 m²
Geschoss 0		1'213 m²	45 m²	95 m²	92 m²
		6'150 m²	270 m²	474 m²	474 m²
					7'368 m²

Flächen nach SIA 416

HNF inkl. Innenwände	NNF	VF	KF
6'150 m²	270 m²	474 m²	474 m²

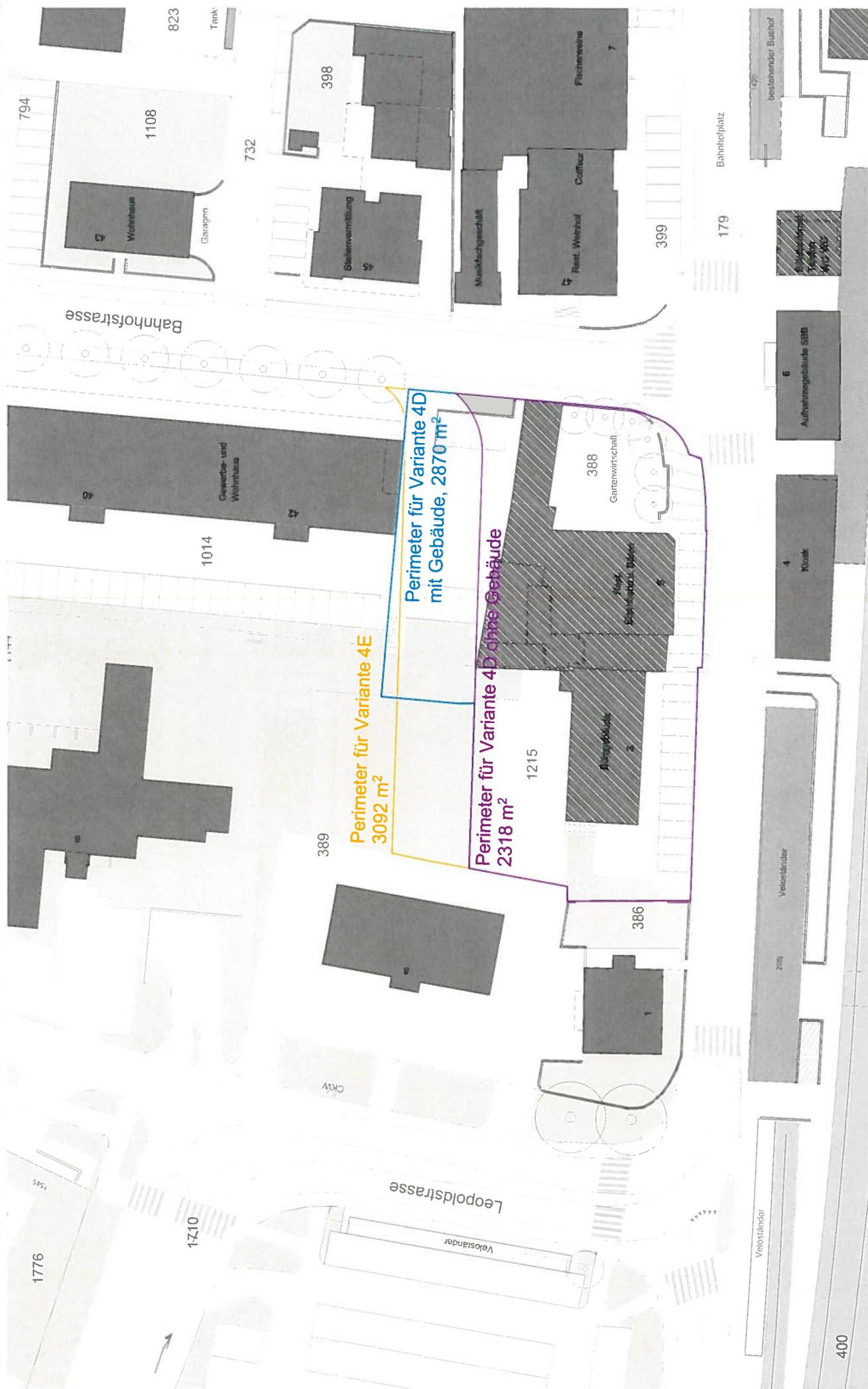
-5% Innenwände  
-308 m²

308 m²

HNF	NNF	VF	KF
5'843 m²	270 m²	474 m²	474 m²
	NGF		KF
	6'587 m²		782 m²
		GF	
		7'368 m²	

metron

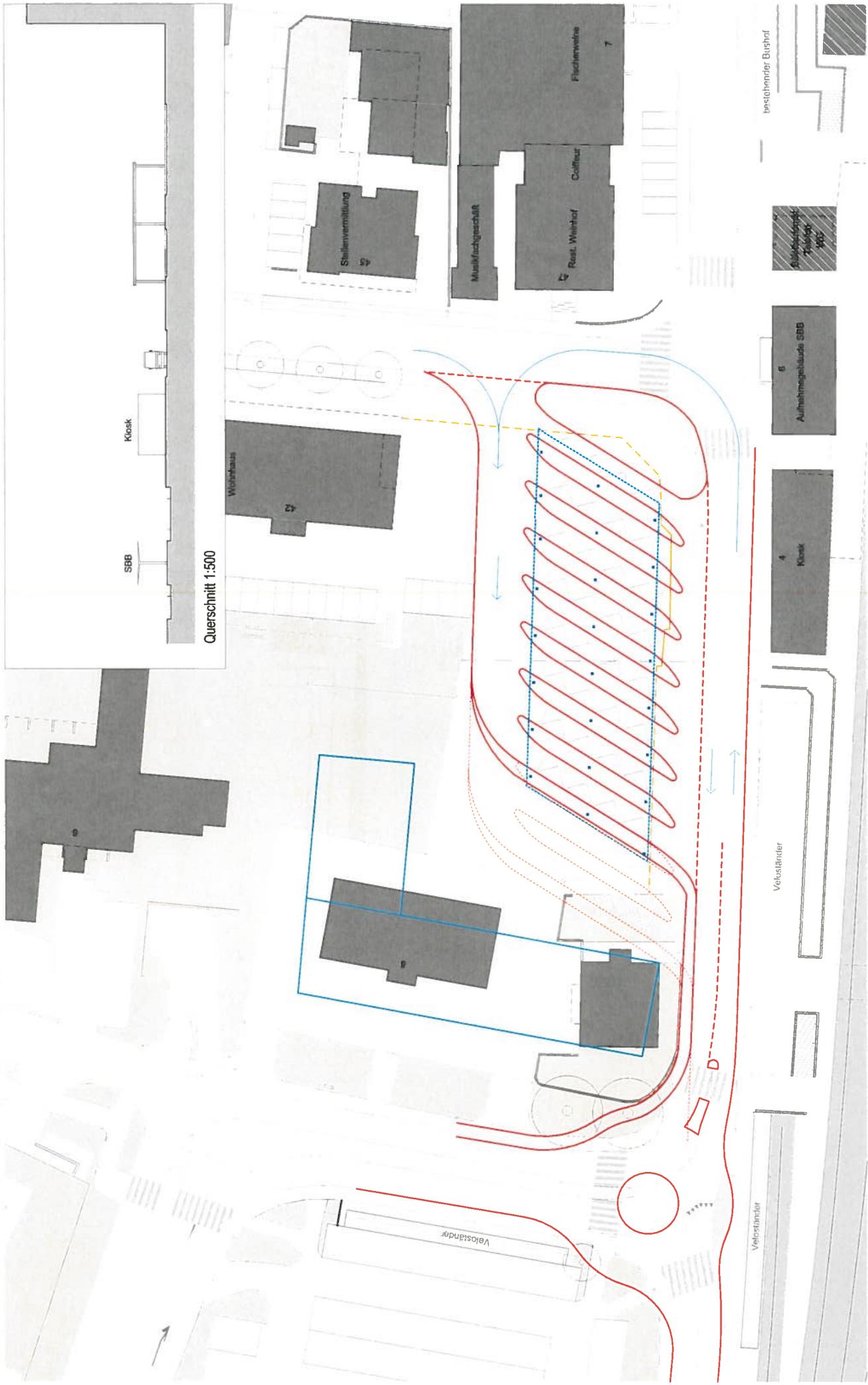
**Anhang 5: Städtebauliche Machbarkeit 2. Stufe**



# Bahnhofgebiet Sursee

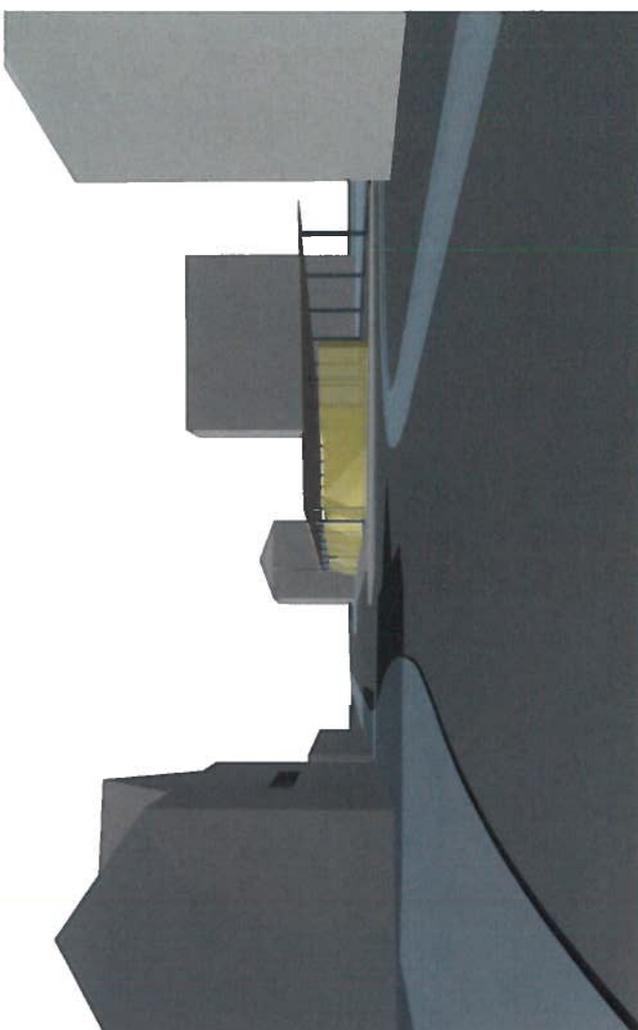
Fileid	0:\user\mtr\01-016 FLACHLET_Sursee_ener\ent_1000\plan10000_Sursee_ener\ent.pln	Beauftragter	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17 08 031 00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Plan	IST Zustand, Perimeterangaben
Rev./Datum		mzufh	Machbarkeitsstudie, Überarbeitung
		Goz./Geprüft	
		Format	A3
		gültig für	





# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	0:\ksw\1708\031\006\1708031_006_PlanBIB2_Sursee_enerbik_1708031\1708031_enerbik.pbx	Baufälligkeit	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17 08 031 00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Plan	4 D, 60° - Anordnung, ohne Gebäude
Rev./Datum		gültig für	Nachbarkeitsstudie, Überarbeitung
		Format	A3



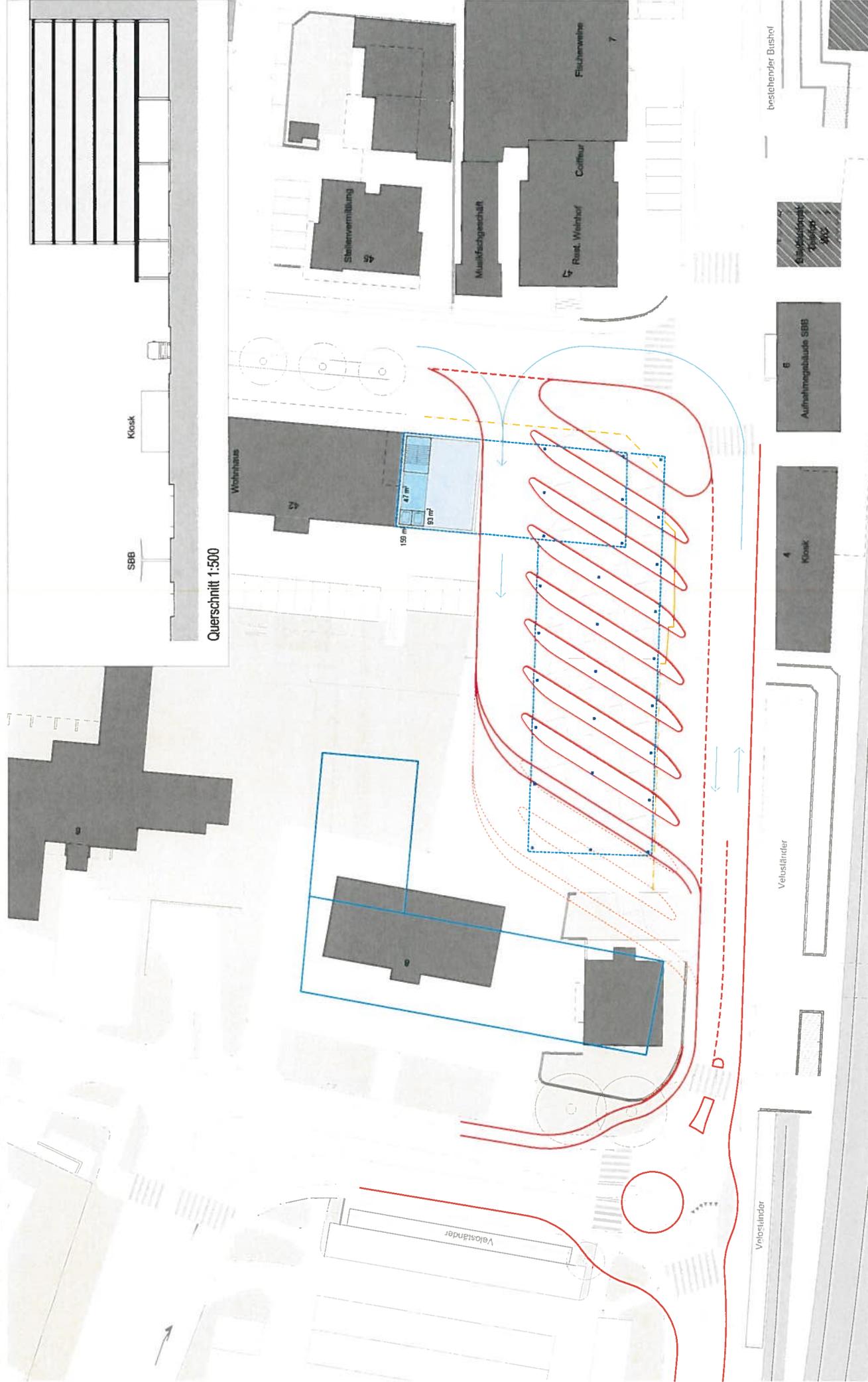
**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
info@metron.ch F: 056 460 91 00

**Métron Architectur AG**  
Stahleim 2 / 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Plan	010204/17/02-01-006 PLANE02_SudE_erweiter_100207/ah/10000_SudE_erweiter.ah	Bauherrschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17 08 031 00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Gez./Geprüft	mzufh
Rev./Datum		Format	A3
		grülig für	4 D, 60° - Anordnung, ohne Gebäude
			Machbarkeitsstudie, Überarbeitung



# Bahnhofgebiet Sursee

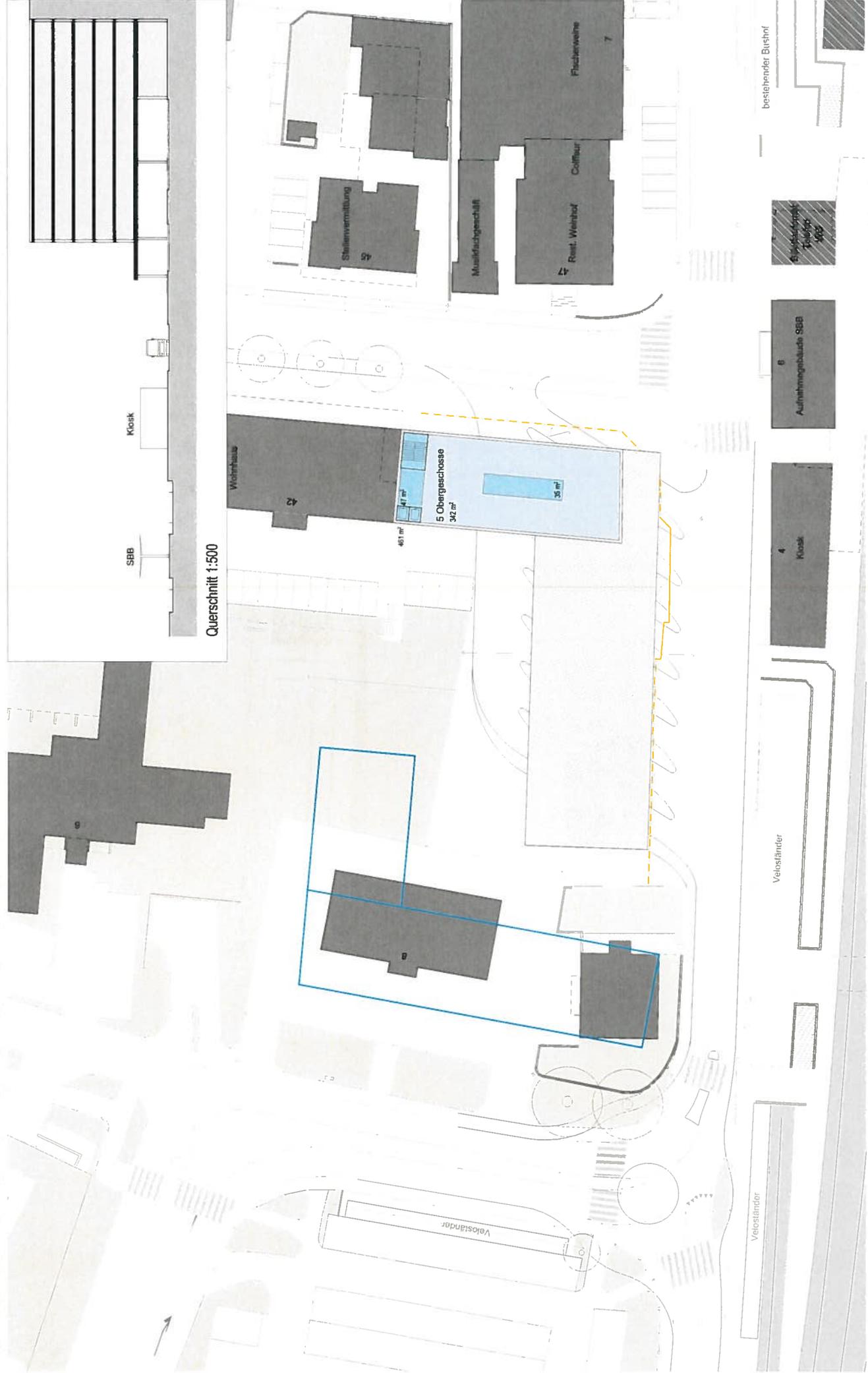
Plan	0:\user\m\03-01-006_PUB\BEG_Sursee_ewebst_10000\plan\10009_Sursee_ewebst.dwg
Proj.Nr	17.08.031.00
Datum	März 2010
Rev./Datum	Gez./Ceppl/A
Objekt	Bahnhof
Plan	4 D, 60° Anordnung EG
gültig für	Machbarkeitsstudie, Überarbeitung

**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
 info@metron.ch F: 056 460 91 00  
 Metron Architektur AG  
 Sahlrain 2 | 5200 Brugg



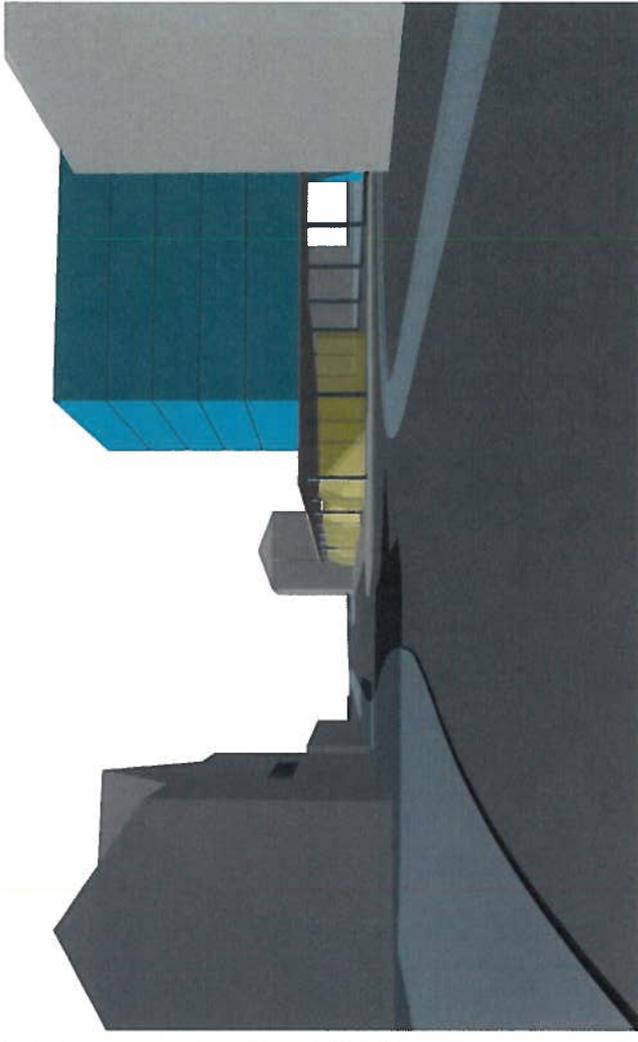
1:500



# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	0:\dew\1702-031-006_PlanEG2_Sursee_ewebest_100207\plan100099_Sursee_ewebest.dwg	Bestand	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Plan	4 D. 60° Anordnung OG
Rev./Datum		gültig für	Nachbarstudie, Überarbeitung
		Format	A3





**metron**

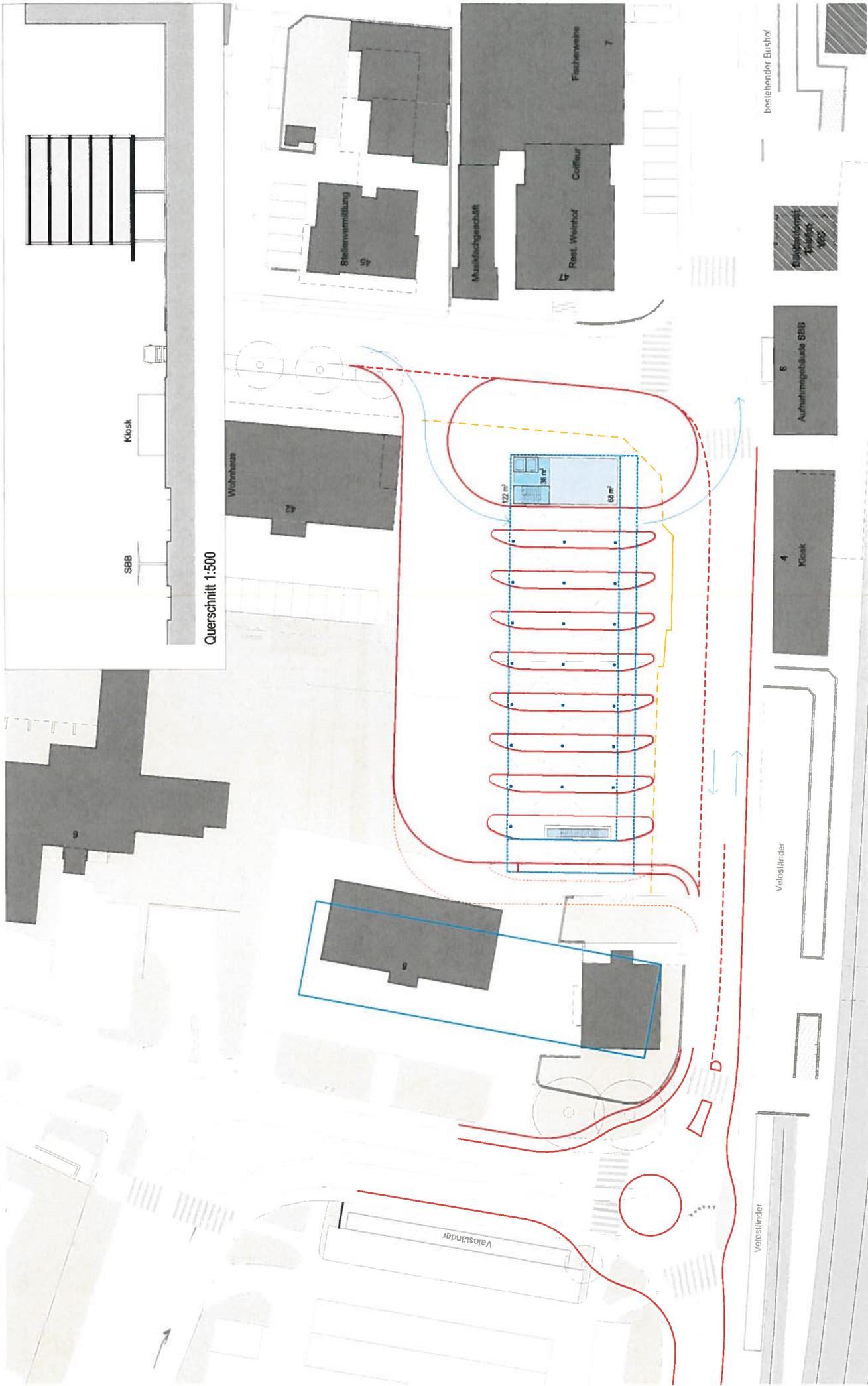
www.metron.ch T. 056 460 91 11  
 info@metron.ch F. 056 460 91 00

**Metron Architektur AG**  
 Stahrain 2 / 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Bauführerschaft **Stadt Sursee, Stadtbauamt**  
 Objekt **Bushof**  
 Plan **4 D, 60° Anordnung**  
 gültig für Machbarkeitsstudie, Überarbeitung

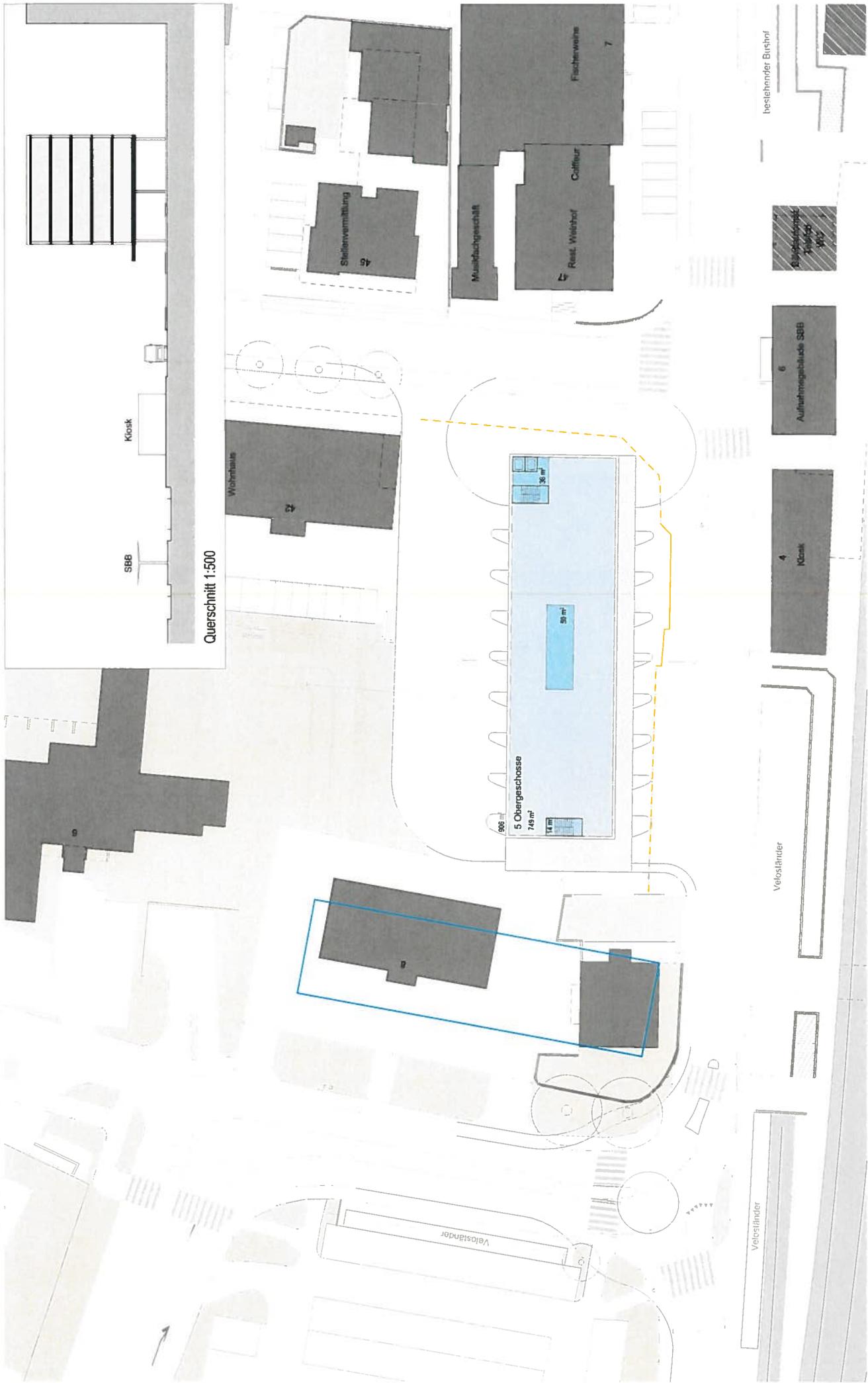
Plan	o:\saw\1708031\006_Plan612_Studie_enerkter_1000794\170809_Studie_enerkter.rvt		
Proj.Nr	17 08 031 00	mau/gh	A3
Datum	März 2010	Gez./Geprüft	
Rev./Datum		Format	



SBB  
Kiosk  
Querschnitt 1:500

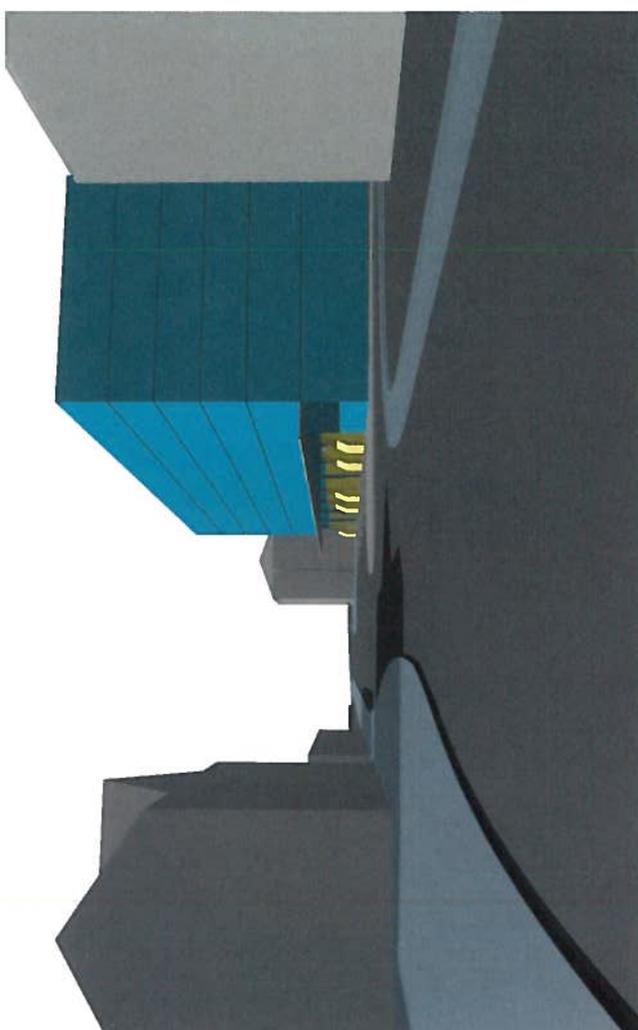
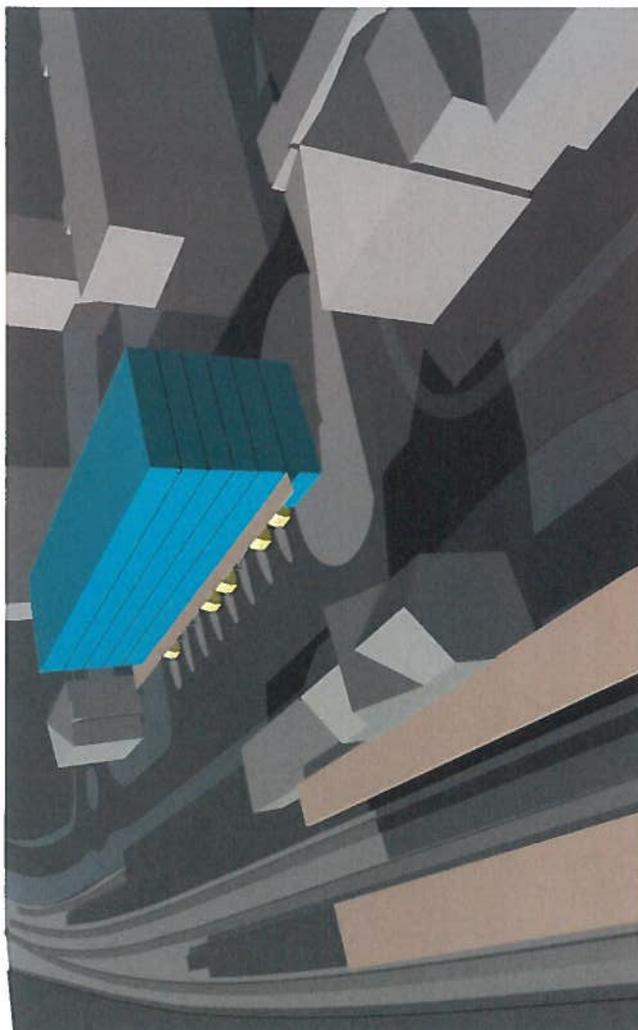
# Bahnhofgebiet Sursee

Plan	01.02.2010/02.01.006 PLANE02 Stufe: erweitert, 1000/900/10009 Stufe: erweitert an	Bauherrschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Plan	4 E, Senkrechtnanordnung EG
Rev.Datum		maßstab	1:500
		Format	A3
		gültig für	Machbarkeitsstudie, Überarbeitung



# Bahnhofgebiet Sursée

Plan	0:\daten\1708-031-006_PlanBEG_Surb_eveber_102020\plan\10209_Surb_eveber.dwg	Bauherrschaft	Stadt Sursée, Stadtbauamt
Proj. Nr.	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Plan	4 E, Senkrechtenordnung OG
Rev./Datum		gültig für	Machbarkeitsstudie, Überarbeitung
		Format	A3
			1:500



**metron**

www.metron.ch T: 056 460 91 11  
info@metron.ch F: 056 460 91 00

**Metron Architektur AG**  
Stahram 2 / 5200 Brugg

## Bahnhofgebiet Sursee

Plan	0120201702-01-006_P1A/E1/2_Sursee_erweiter_10007020170209_Sursee_erweiter.ch	Bauherrschaft	Stadt Sursee, Stadtbauamt
Proj.Nr	17.08.031.00	Objekt	Bushof
Datum	März 2010	Gez./Geprüft	Plan
Rev./Datum		Format	4 E, Senkrechtnordnung
			gültig für
			Machbarkeitsstudie, Überarbeitung

**Bahnhofgebiet Surssee**  
Gebäude über Bushof

**VARIANTE 4 D mit Bushof**

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5	342 m²	35 m²	47 m²	37 m²	461 m²
Geschoss 4	342 m²	35 m²	47 m²	37 m²	461 m²
Geschoss 3	342 m²	35 m²	47 m²	37 m²	461 m²
Geschoss 2	342 m²	35 m²	47 m²	37 m²	461 m²
Geschoss 1	342 m²	35 m²	47 m²	37 m²	461 m²
Geschoss 0	93 m²	47 m²	47 m²	19 m²	159 m²
	1'803 m²	175 m²	282 m²	204 m²	2'464 m²

Flächen nach SIA 416  
 HNF inkl. Innenwände 1'803 m²  
 NNF 175 m²  
 VF 282 m²  
 KF 204 m²

-5% Innenwände  
 -90 m²

HNF	1'713 m²	NNF	175 m²	VF	282 m²	KF	204 m²	GF	90 m²
NGF		2'170 m²		KF		294 m²			
GF		2'464 m²							

**VARIANTE 4 E, mit Bushof**

	HNF	NNF	VF	KF (nur Aussenwände)	GF
Geschoss 5	749 m²	50 m²	50 m²	57 m²	906 m²
Geschoss 4	749 m²	50 m²	50 m²	57 m²	906 m²
Geschoss 3	749 m²	50 m²	50 m²	57 m²	906 m²
Geschoss 2	749 m²	50 m²	50 m²	57 m²	906 m²
Geschoss 1	749 m²	50 m²	50 m²	57 m²	906 m²
Geschoss 0	68 m²	47 m²	47 m²	26 m²	141 m²
	3'813 m²	250 m²	287 m²	311 m²	4'671 m²

Flächen nach SIA 416  
 HNF inkl. Innenwände 3'813 m²  
 NNF 250 m²  
 VF 287 m²  
 KF 311 m²

-5% Innenwände  
 -191 m²

HNF	3'622 m²	NNF	250 m²	VF	287 m²	KF	311 m²	GF	191 m²
NGF		4'169 m²		KF		502 m²			
GF		4'671 m²							