

Version 2.0 / 26.02.2021 / VP 20-5040

Bebauungsplan Pilatusstrasse, Sursee Verkehrsbericht

Auftraggeberin

Bahnhof Nord Immobilien AG
c/o Truvag Treuhand AG
Leopoldstrasse 6
6210 Sursee

Verfasserin

VIAPLAN AG
Sandgruebestrasse 4
6210 Sursee

Aschi E. Schmid
dipl. Bauingenieur FH / SVI
Zertifizierter Verkehrsexperte



CERTIFIED EXPERT
ISO 17024/SEC 03.1
SCHMID ASCHI E.
0107

Cécile Baumeler
Bauingenieurin ETH / SVI
Verkehringenieurin



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
1.1	Auftraggeberin	1
1.2	Ausgangslage	1
1.3	Aufgabenstellung	1
1.4	Zielsetzung	1
1.5	Grundlagen	1
1.6	Wichtige Begriffe und Abkürzungen	2
2	Projektbeschreibung und Erschliessungskonzept	2
2.1	Übersicht Bebauungsplan Pilatusstrasse	2
2.2	Projektierte Parkfelder	4
3	Abgrenzungen Verkhergutachten	5
4	Analyse Verkehrsbelastung	5
4.1	Einleitung	5
4.2	Verkehrsbelastung 2020 Ist-Zustand	5
4.3	Mehrverkehr Projekt	7
4.4	Verkehrsbelastung 2040 Prognose inklusive Projekt	10
5	Leistungsanalyse	11
5.1	Berechnungsgrundlagen	11
5.2	Ergebnisse Leistungsberechnungen	11
6	Fazit	12

ANHANGVERZEICHNIS

- Anhang 1** Leistungsberechnungen
- Anhang 2** Vorabklärungen beim rawi

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	05.10.2020	Alle	Erstfassung	CB / SA
1.1	12.10.2020	Alle	Ergänzungen	CB
1.2	26.10.2020	Alle	Anpassungen	CB
2.0	26.02.2021	Alle	Anpassungen	CB



1 EINLEITUNG

1.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin für das Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Pilatusstrasse, ist die Bahnhof Nord Immobilien AG, vertreten durch die Planergemeinschaft Deon Architekten AG Luzern und Leuenberger AG Sursee.

1.2 Ausgangslage

Die Planergemeinschaft Deon Architekten AG Luzern und Leuenberger AG Sursee plant im Auftrag der Bahnhof Nord Immobilien AG auf der Parzelle Nr. 468, Grundbuch Sursee, ein Wohn- und Geschäftshaus. Das Richtprojekt erarbeitet durch die Planergemeinschaft Bahnhof Nord liegt vor und dient als Grundlage für das Richtprojekt des Bebauungsplans.

Das Projekt sieht 10 Ebenen mit Wohnungen und 3 Ebenen mit Verkauf- und Büroräumen vor. Für die Parkierung sind 4.5 Ebenen im Splitlevel geplant.

1.3 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Erarbeitung des Baugesuchs ist ein Verkehrsbericht zu erstellen. Der Verkehrsbericht ergänzt das Mobilitätskonzept. Der Mehrverkehr wird abgeschätzt und beurteilt, welche Auswirkungen dieser auf das umliegende Strassennetz hat.

1.4 Zielsetzung

Das Verkehrsgutachten soll aufzeigen, wie das zusätzliche Verkehrsaufkommen der auf der Parzelle Nr. 468 geplanten Neubaute verträglich auf das übergeordnete Strassennetz (Umfahrungsstrasse) geführt werden kann. Zudem bildet das Verkehrsgutachten die Grundlage für die umweltrechtlichen Beurteilungen.

1.5 Grundlagen

- [1] Plandossier Richtprojekt Pilatusstrasse, Sursee, Bahnhof Nord Immobilien AG vom 26.02.2021
- [2] Handbuch Mobilitätskonzepte für effiziente Areale von Energie Schweiz für Gemeinden, Mai 2014
- [3] Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee, Stand 26. November 2019
- [4] Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee vom 23./24. Oktober 1989, geändert am 28. August 2000
- [5] Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Pilatusstrasse, Viaplan AG, 26.02.2021
- [6] VSS- und SN-Normen; Stand Mai 2020
- [7] Geoportal Kanton Luzern; Stand Mai 2020
- [8] Vorabklärungen IBZ 2020-4154 und 2020-5777 beim rawi vom 30.09.2020 und 27.01.2021



1.6 Wichtige Begriffe und Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde 17.00 – 18.00 Uhr
BGF	Bruttogeschossfläche
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr; Mittelwert aus allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr; Mittelwert aus allen Werktagen des Jahres (Montag bis Freitag)
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr; Sammelbegriff für den Verkehr mit Lastwagen, Personenwagen, Motorräder und Mofas.
MSP	Morgenspitzenstunde 07.00 – 08.00 Uhr
ÖV	Öffentlicher Verkehr; Sammelbegriff für den kollektiven Transport mit Bahn und Bus
PF	Parkfeld; Abstellplatz für einen Personenwagen
PW	Personenwagen
PWE	Personenwageneinheit
SVP	Spezifisches Verkehrspotential; Fahrten pro Parkfeld und Tag
Whg	Wohnungen
Zi	Zimmer

2 PROJEKT BESCHREIB UND ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

2.1 Übersicht Bebauungsplan Pilatusstrasse

Das Wohn- und Geschäftsgebäude Pilatusstrasse soll 70 Wohnungen verschiedener Grössen sowie nebst kleineren Gewerbeflächen den Hauptstandort der TRUVAG AG beinhalten.

Das Projekt Pilatusstrasse ist auf der Parzelle-Nr. 468 geplant. Das Grundstück befindet sich im Besitz der Bahnhof Nord Immobilien AG.

Das Grundstück wird vorwiegend ab der Kottenstrasse an die Umfahrungsstrasse erschlossen.

Das Baugrundstück weist eine Fläche von 4'350 m² auf. Der Neubau besteht aus einem Gebäudekörper. Die Tiefgarage im Splitlevel-System bietet den gewerblichen Nutzern, den Beschäftigten, den Mietern und einem Teil der Besuchern Platz. Für die Besucher sind zusätzlich zwischen dem Gebäude und der Ringstrasse Nord Besucherparkfelder angeordnet. Diese werden ab der Ringstrasse Nord erschlossen. Die Ausfahrt erfolgt auf die Kottenstrasse (Vorabklärung Kanton, siehe [8]).

Den Velofahrenden stehen an unterschiedlichen Stellen Abstellmöglichkeiten im Aussenraum, wie auch im Innenraum zur Verfügung.

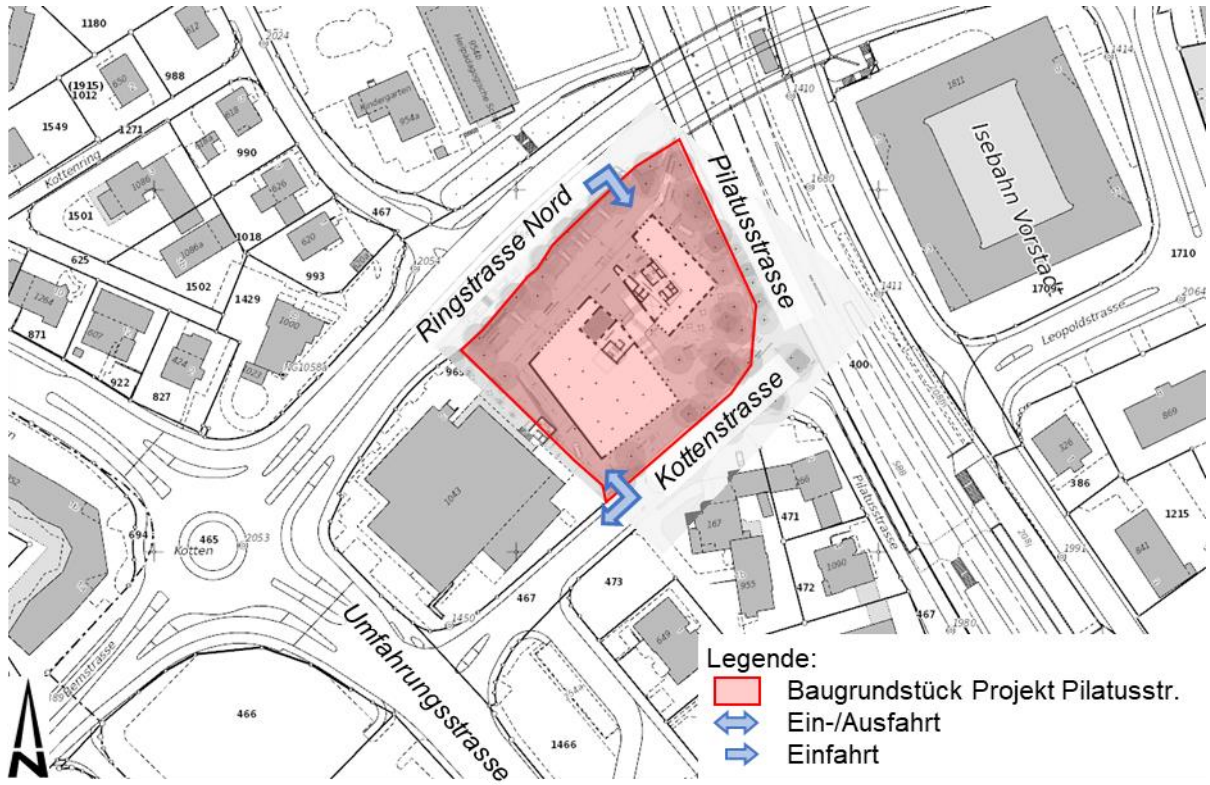


Abbildung 1: Situation und Erschliessung Projekt Pilatusstrasse (Plangrundlage [1], [7])



2.2 Projektierte Parkfelder

2.2.1 Anordnung Parkfelder MIV gemäss Projekt

Der Bebauungsplan lässt 148 zusätzliche Autoparkfelder zu. Das Richtprojekt Pilatusstrasse bietet der Anzahl von 148 Parkfeldern Platz. Für die Möbel Ulrich AG werden zusätzlich 31 Parkfelder wieder als Realersatz / Besitzstandsgarantie zur Verfügung gestellt.

Im Aussenraum werden 19 Parkfelder und in der Einstellhalle 160 Parkfelder angeordnet.

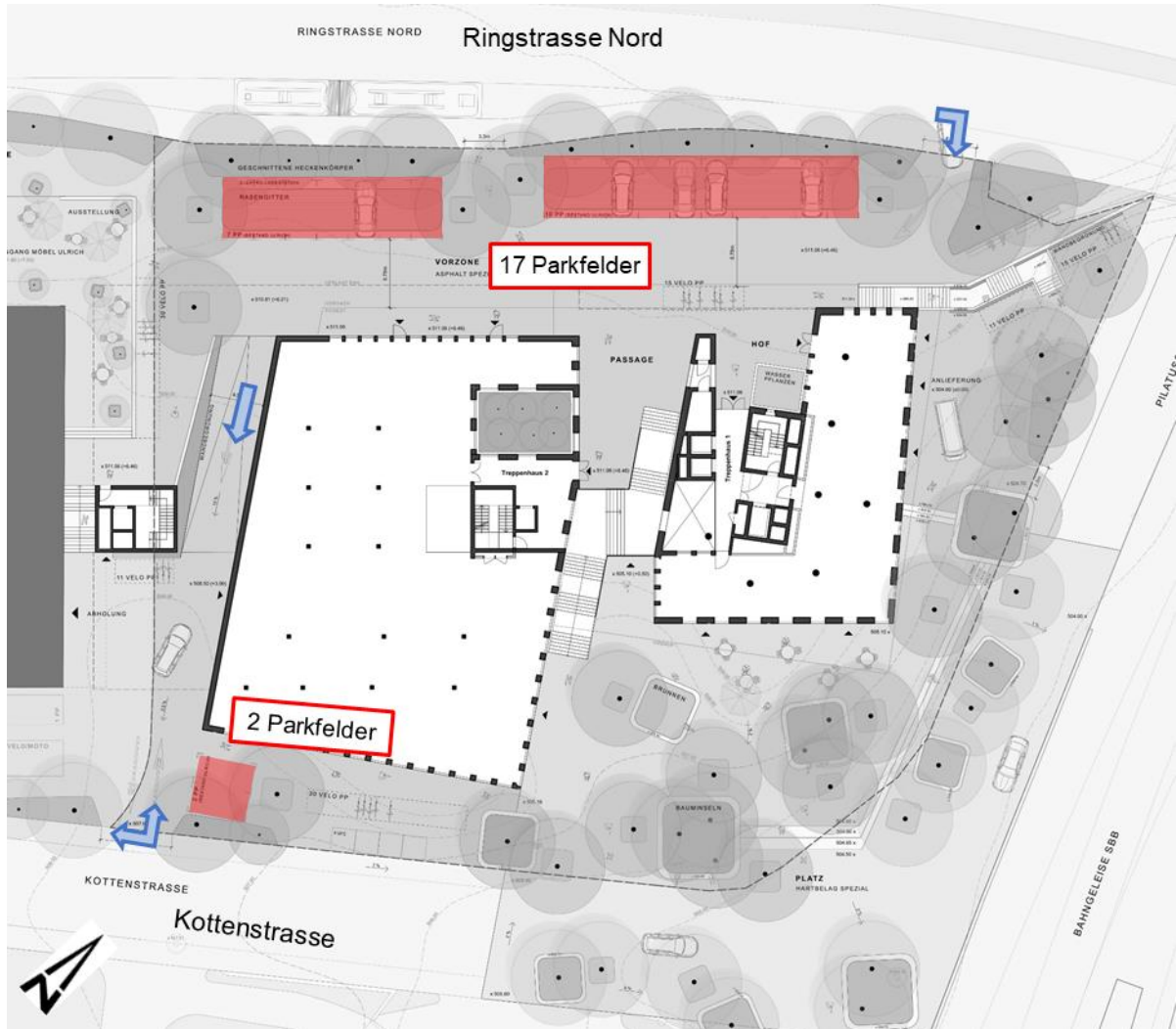


Abbildung 2: Anordnung MIV-Parkfelder

Die geplante Anzahl Parkfelder entspricht der Berechnung nach der Norm VSS 40 281 (siehe Mobilitätskonzept [5]).



3 ABGRENZUNGEN VERKHERSGUTACHTEN

Das Verkehrsgutachten gilt für das Projekt «Pilatusstrasse», Parzelle Nr. 468, der Planergemeinschaft Deon Architekten AG Luzern und Leuenberger AG Sursee und bezieht sich auf die verkehrstechnische Auswirkung auf den Knoten Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse. Die Überprüfung des eigentlichen Bauprojektes, namentlich das geplanten Parkfeldangebotes (MIV, Velos), die Parkfeldanordnung, Parkfeldabmessung, Erschliessung der Tiefgaragen und dergleichen, ist nicht Bestandteil des vorliegenden Verkehrsgutachtens.

4 ANALYSE VERKEHRSELASTUNG

4.1 Einleitung

Das geplante Projekt erzeugt Mehrverkehr in Form von Zufahrten und Wegfahrten von Personenwagen, welche über das bestehende Strassennetz erfolgen. Ziel ist es, die Auswirkungen dieses Mehrverkehrs auf das Strassennetz abzuschätzen und zu beurteilen. Das Kriterium für diese Beurteilung ist die Belastbarkeit der umliegenden Strassen im Strassennetz.

Da die Verkehrsmengen im Tagesverlauf starken Schwankungen unterliegen, werden nur die verkehrsstärksten Stunden untersucht. Erfahrungsgemäss sind dabei die Morgenspitzenstunde (07:00 bis 08:00 Uhr) und die Abendspitzenstunde (17:00 bis 18:00 Uhr) massgebend.

Wenn der Verkehr in der Spitzenstunde vom Strassennetz bewältigt werden kann, sind die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strasse gewährleistet. Dabei ist zu beachten, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes auch in Zukunft unter Berücksichtigung einer allfälligen allgemeinen Verkehrszunahme gewährleistet sein muss.

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit werden vier Zustände gebildet:

- 2020 Ist-Zustand
- 2020 Ist-Zustand inkl. Projekt
- 2040 Prognose ohne Projekt
- 2040 Prognose inkl. Projekt

Für die Beurteilung der Auswirkung des Projektes wird in den nachfolgenden Kapiteln – gestützt auf diese Modelle und Szenarien – untersucht, ob allfällige Veränderungen der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes auf den Mehrverkehr des Bauvorhabens zurückzuführen sind.

4.2 Verkehrsbelastung 2020 Ist-Zustand

Die VIAPLAN AG führte während einer Woche (Montag 31.08.2020 bis Montag 07.09.2020) eine Verkehrserhebung mittels Videosystem (Miovision) durch. Dabei wurde die Verkehrsbelastung der Einmündung Kottenstrasse in die Umfahrungsstrasse jeweils in der Morgenspitzenstunde von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr und in der Abendspitzenstunde von 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr gemessen.

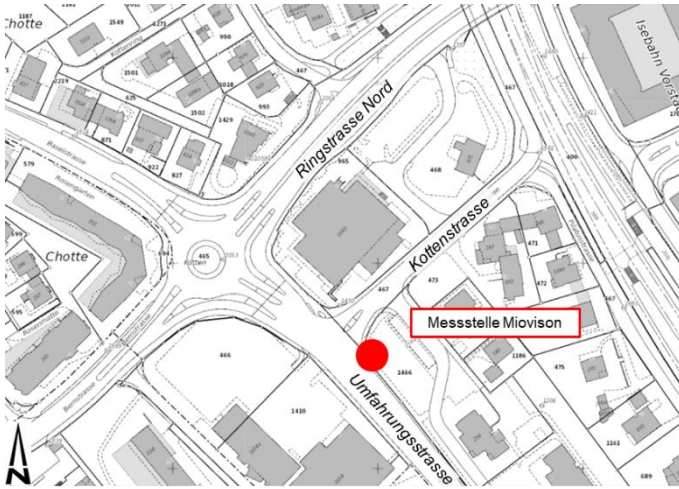


Abbildung 3: Messstandort Verkehrserhebung



Abbildung 4: Gerät Verkehrserhebung

An Werktagen ist das Verkehrsaufkommen höher als an Wochenendtagen. Aus diesem Grund wird für weitere Berechnung der DWV (Durchschnittlicher Verkehr Montag bis Freitag) berücksichtigt. Nachfolgend sind die erhobenen Verkehrsströme als durchschnittliche Spitzenstunden abgebildet.

Für die Modellbildung wurde die Verkehrsbelastung mit einem Umrechnungsfaktor gemäss Norm VSS 40 022 auf die fiktive Einheit von Personenwageneinheiten (PWE) umgerechnet.

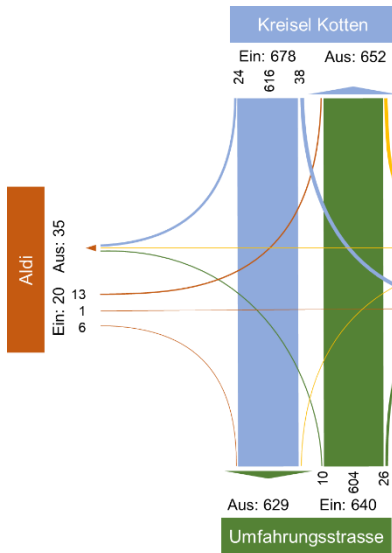


Abbildung 5: MSP Ist-Zustand 2020

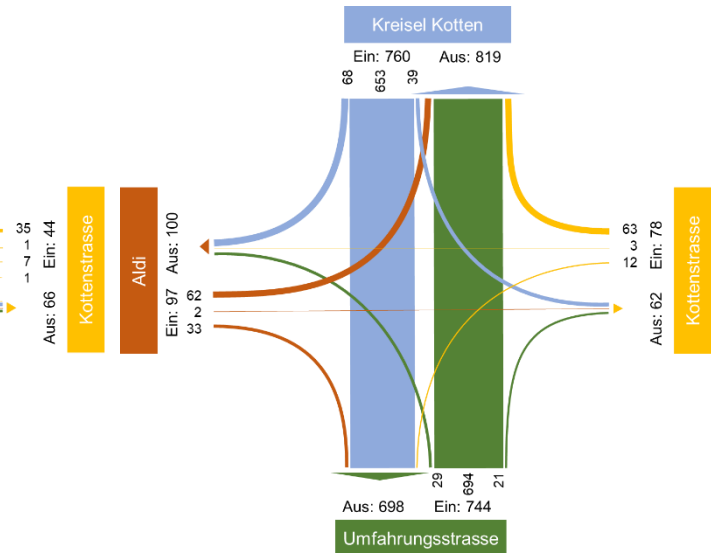


Abbildung 6: ASP Ist-Zustand 2020



4.3 Mehrverkehr Projekt

4.3.1 Verkehrsbelastung Projekt

Das Fahrtenaufkommen (Summe der Zufahrten und der Wegfahrten) infolge des Projektes wird gestützt auf die geplanten Parkfelder berechnet.

Nutzung		Parkfelder		SVP	DWV			DTV		
		60%	Total		Total	Zu-fahrten	Weg-fahrten	Total	Zu-fahrten	Weg-fahrten
						50%	50%		50%	50%
Zusätzliches Total			148		690	345	345	640	320	320
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	Personal	29	36	3.3	120	60	60	112	56	56
	Kunden	7								
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	Personal	13	36	5.2	188	94	94	174	87	87
	Kunden	23								
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	Personal	6	30	7.3	220	110	110	204	102	102
	Kunden	24								
Wohnen (Anzahl)	Bewohner	42	46	3.5	148	74	74	138	69	69
	Besucher	4			14	7	7	12	6	6
Zusätzliches Angebot	Kottenstr.	131	148	5.2	600	300	300	556	278	278
	Ringstr.	17			90	45	45	83	42	42
Möbel Ulrich (Bestand)	Personal	0	31	5.2	162	81	81	150	75	75
	Kunden	31								

Tabelle 1: Fahrtenaufkommen Projekt «Pilatusstrasse», pro Tag gemäss VSS 40 283

Durch das geplante Projekt wird ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DWV) von 690 Fahrten erzeugt. Dies entspricht 345 Zufahrten und 345 Wegfahrten pro Tag.

Gestützt auf den berechneten Zufahrten und Wegfahrten pro Tag werden die Zufahrten und Wegfahrten in der Morgenspitzenstunde und der Abendspitzenstunde ermittelt.

Nutzung		DWV			MSP		MSP		ASP		ASP	
		Total	Zu-fahrten	Weg-fahrten	Zu-fahrten	Weg-fahrten	Zu-fahrten	Weg-fahrten	Zu-fahrten	Weg-fahrten	Zu-fahrten	Weg-fahrten
			50%	50%			29				78	
Zusätzliches Total		690	345	345			13	16			37	41
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	Personal	120	60	60	18%	4%	10	3	3%	17%	2	10
	Kunden											
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	Personal	188	94	94	3%	3%	2	2	13%	13%	12	12
	Kunden											
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	Personal	220	110	110	0%	0%	0	0	11%	12%	12	13
	Kunden											
Wohnen (Anzahl)	Bewohner	148	74	74	2%	15%	1	11	14%	7%	10	5
	Besucher	14	7	7	3%	3%	0	0	10%	10%	1	1
Zusätzliches Angebot	Kottenstr.	600	300	300			12	15			31	35
	Ringstr.	90	45	45	3%	3%	1	1	13%	13%	6	6
Möbel Ulrich (Bestand)	Personal	162	81	81	3%	3%	2	2	13%	13%	10	10
	Kunden											

Tabelle 2: Fahrtenaufkommen Projekt «Pilatusstrasse», in der Morgenspitzenstunde und Abendspitzenstunde



In der Morgenspitzenstunde wird infolge des Projektes ein Fahrtenaufkommen von 13 Zufahrten und 16 Wegfahrten erzeugt.

In der Abendspitzenstunde werden 37 Zufahrten und 41 Wegfahrten erzeugt.

Das Richtprojekt sieht vor, dass die 17 Besucherparkfelder, welche entlang der Ringstrasse Nord angeordnet sind, von dieser zufahren. Diese Zufahrt wurde leistungsmässig nicht überprüft, da es sich lediglich um ein Abbiegen ab der Ringstrasse Nord handelt und dieses die Leistungsfähigkeit dieser nicht beeinflusst. Die Wegfahrt aller 19 Aussenparkfelder erfolgt über die Kottenstrasse.

Für die Berechnung des Anschlusses der Kottenstrasse an die Umfahrungsstrasse wurde der gesamte Verkehr verwendet, auch jener, der direkt ab der Ringstrasse Nord auf das Areal Pilatusstrasse abbiegt.

4.3.2 Verkehrsumlegung

Die Verteilung des Mehrverkehrs auf das Strassennetz wird analog der heutigen Zählung angenommen. Heute fahren 59% in der MSP und 65% in der ASP vom Kreisel her zu. In der MSP fahren 83% und in der ASP 84% Richtung Kreisel weg.

	Zufahrten		Wegfahrten	
	vom Kreisel her	von Nottwil her	zum Kreisel	nach Nottwil
MSP	13		16	
	8 (59%)	5 (41%)	13 (83%)	3 (17%)
ASP	37		41	
	24 (65%)	13 (35%)	34 (84%)	7 (16%)

Tabelle 3: Verteilung Mehrverkehr bei der Einmündung Kottenstrasse in Umfahrungsstrasse

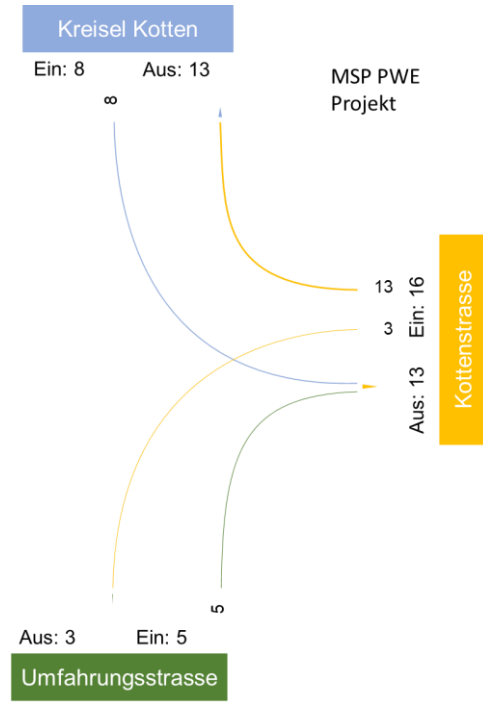


Abbildung 7: MSP Mehrverkehr Projekt

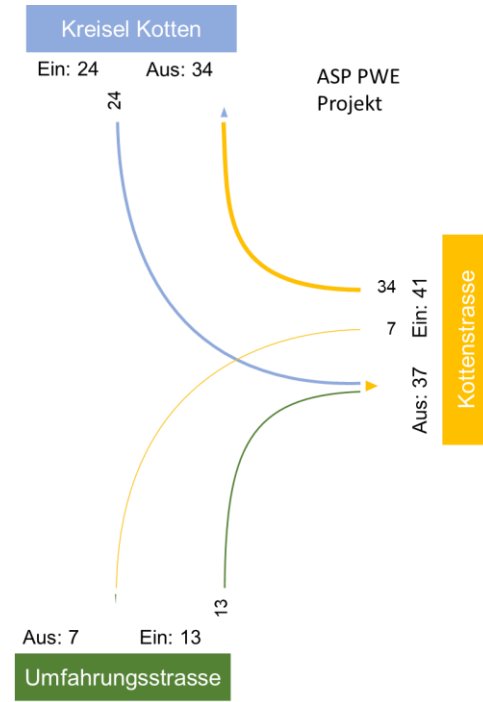


Abbildung 8: ASP Mehrverkehr Projekt



4.4 Verkehrsbelastung 2040 Prognose inklusive Projekt

4.4.1 Allgemeine Verkehrszunahme

Das Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 wird einerseits aus der Verkehrserhebung im Jahr 2020 und den Modellzuständen 2017 und 2040 des kantonalen Verkehrsmodells hergeleitet.

Die Verkehrsbelastung im Jahr 2040 wird durch eine Hochrechnung der Messwerte 2020 ermittelt. Die Hochrechnung erfolgt mit denselben Faktoren, wie die Differenz der beiden Modellzustände des kantonalen Verkehrsmodells, heruntergerechnet auf eine Differenz von 2020 zu 2040.

Jahr	Richtung	MSP	ASP
2020	Kreisel	652	819
	Nottwil	629	698
	Total	1'281	1'517
2040	Kreisel	672	845
	Nottwil	673	747
	Total	1'345	1'582

Tabelle 4: Verkehrsaufkommen Umfahrungsstrasse heute (2020) und im Jahr 2040

4.4.2 Verkehrsbelastung Einmündung Kottenstrasse in Umfahrungsstrasse 2040

Nachfolgend sind die Verkehrsströme für die zwei Szenarien im Prognosezustand 2040 inkl. dem Projekt «Pilatusstrasse» in den beiden Spitzenstunden bei der Einmündung der Kottenstrasse in die Umfahrungsstrasse abgebildet.

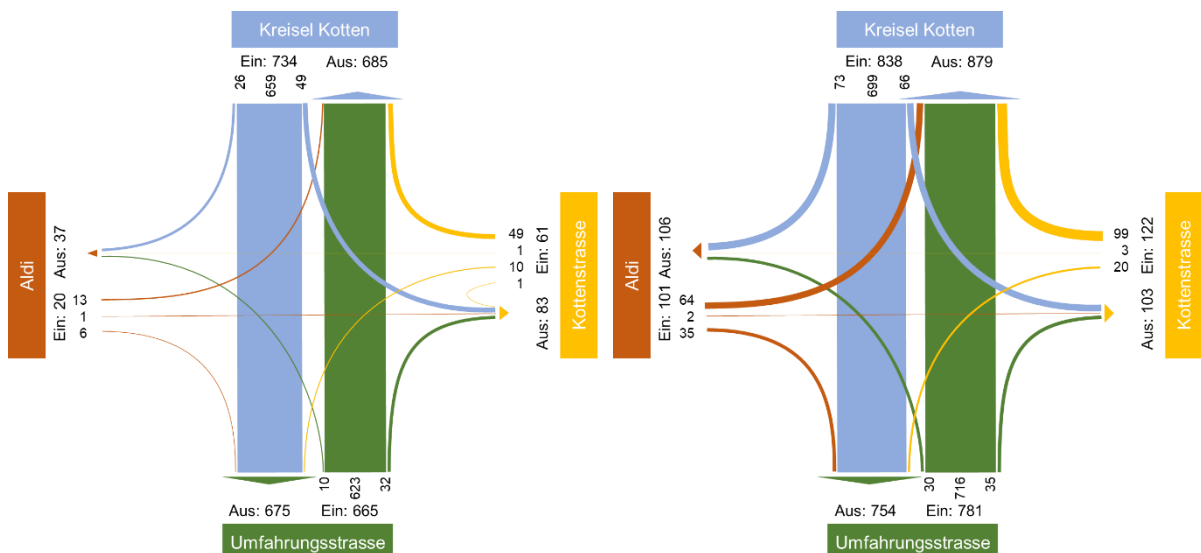


Abbildung 9: MSP Prognose 2040 inkl. Projekt

Abbildung 10: ASP Prognose 2040 inkl. Projekt



5 LEISTUNGSANALYSE

5.1 Berechnungsgrundlagen

Die Beurteilung der Leistungsberechnung erfolgt anhand von Verkehrsqualitätsstufen. Das Hauptkriterium für die Ermittlung der Verkehrsqualitätsstufe bildet die mittlere Wartezeit der Motorfahrzeuge. Bei der Berechnung wird auf Basis der vorhandenen Verkehrsbelastungen für jede Zufahrt die mittlere Wartezeit und die daraus resultierende Staulänge ermittelt.

Als Grundlage für die Leistungsberechnung dient die Norm VSS 40 022.

Für die Berechnung der Verkehrsqualitätsstufen sind wir von folgenden Grundlagen und Annahmen ausgegangen:

- Die Verkehrsströme sind gemäss Abbildung 9: MSP Prognose 2040 inkl. Projekt Abbildung 5 bis Abbildung 10 verwendet worden.
- Der Mehrzweckstreifen wurde als Linksabbiegestreifen mit je 5 Aufstellplätze für Personenwagen abgebildet.
- Es wurde ein Rechtsabbiegestreifen von der Umfahrungsstrasse in die Kottenstrasse abgebildet, welcher vortrittsberechtigt ist.
- Auf der Kottenstrasse wurden zwei Aufstellplätze für Rechtsabbieger modelliert.
- Bei der Leistungsberechnungen wurde die Verkehrsbelastung auf die fiktive Einheit von Personewageneinheiten (PWE) umgerechnet. Die PWE sind Fiktivwerte zur eindimensionalen Angabe der Verkehrsbelastung einer Strasse respektive eines Knotens.
- Der gesamte motorisierte Verkehr zum Areal Pilatusstrasse erfolgt über die Kottenstrasse.

5.2 Ergebnisse Leistungsberechnungen

Der durch das Projekt generierte Mehrverkehr auf die Einmündung Kottenstrasse in die Umfahrungsstrasse soll aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung mit einer Leistungsanalyse detaillierter untersucht werden. Es ist zu klären, welchen Einfluss der Mehrverkehr aus dem Projekt Neubau «Pilatusstrasse», auf die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrasse hat.

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit werden die im Kapitel 4 beschriebenen Zustände untersucht.

- 2020 Ist-Zustand
- 2020 Ist-Zustand inkl. Projekt
- 2040 Prognose ohne Projekt
- 2040 Prognose inkl. Projekt

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Leistungsberechnungen des Knotens für die Morgenspitzenstunde und die Abendspitzenstunde der jeweiligen Szenarien beschrieben.

Die detaillierten Angaben zu den Wartezeiten und den Rückstaulängen sind im Anhang ersichtlich.



5.2.1 Auswirkungen auf die Umfahrungsstrasse

Der Mehrverkehr des Bebauungsplanes Pilatusstrasse hat auf die Umfahrungsstrasse weder im Zustand 2020 noch im Zustand 2040 spürbare Auswirkungen. Dies ist auch nachvollziehbar, da der Mehrverkehr in der MSP lediglich knapp 2% des Querschnittes der Umfahrungsstrasse bzw. 4% in der ASP ausmacht. Dieser marginale Anteil liegt in der Ungenauigkeit der Messung bzw. der Hochrechnung auf den Zustand 2040.

5.2.2 Auswirkungen auf die Kottenstrasse

Der Mehrverkehr auf der Kottenstrasse ist ebenfalls nicht spürbar. Die mittleren Wartezeiten in der Abendspitzenstunde auf der Kottenstrasse erhöhen sich durch das Projekt im Jahr 2020 und auch 2040 um rund 1 Sekunde. In der MSP ist die Veränderung der mittleren Wartezeit noch kleiner.

5.2.3 Auswirkungen auf die Zu-/Wegfahrt der Parzellen Nr. 466 und 1410

Für die Zu-/Wegfahrt der Parzellen Nr. 466 und 1410 verlängert sich die mittlere Wartezeit in der ASP im heutigen Zustand durch das Projekt um knapp 10 Sekunden und im Prognosezustand um rund 13 Sekunden. Der Mehrzweckstreifen kann in der Berechnung nicht abgebildet werden. Ausserdem wurden für die Berechnung als Worst-Case-Szenario alle Zufahrten auf den betrachteten Knoten gelegt, auch jene, welche voraussichtlich direkt ab der Ringstrasse Nord erfolgen. Tendenziell wird somit die mittlere Wartezeit weniger stark zunehmen, als die Berechnung zeigt.

Da es sich bei dieser Zu-/Wegfahrt der Parzellen Nr. 466 und 1410 um eine private Arealerschliessung handelt, beurteilen wir diese Erhöhung als akzeptabel.

In der MSP verlängert sich die mittlere Wartezeit bei der Zu-/Wegfahrt der Parzellen Nr. 466 und 1410 ebenfalls, jedoch lediglich um rund 1 Sekunde (im IST- und im Prognosezustand), was nicht spürbar sein wird.

6 FAZIT

Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass die Umfahrungsstrasse den zusätzlichen Verkehr, welcher durch das Projekt Pilatusstrasse generiert wird, aufnehmen kann, ohne dass Massnahmen getroffen werden müssen, die die Leistungsfähigkeit der Einmündung der Kottenstrasse in die Umfahrungsstrasse verbessern.

Die Verkehrsqualität auf der Umfahrungsstrasse ist im heutigen Zustand 2020 wie auch im Prognosezustand 2040 ausgezeichnet.

Die Auftraggeberin ist bestrebt mit der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes die Anzahl Fahrten minimal zu halten.



Anhang 1 Leistungsberechnungen

Anhang 1a Verkehrsqualitätsstufen

Gemäss Norm wird als Dimensionierungsgrundlage die Verkehrsqualitätsstufe D empfohlen. Dementsprechend soll bei allen Verkehrsströmen die mittlere Wartezeit unter 45 Sekunden liegen. Bei den Verkehrsqualitätsstufen A – C fallen die mittleren Wartezeiten entsprechend kleiner aus. Die Nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsqualitätsstufen gemäss den Normen für Knoten ohne Lichtsignalanlage.

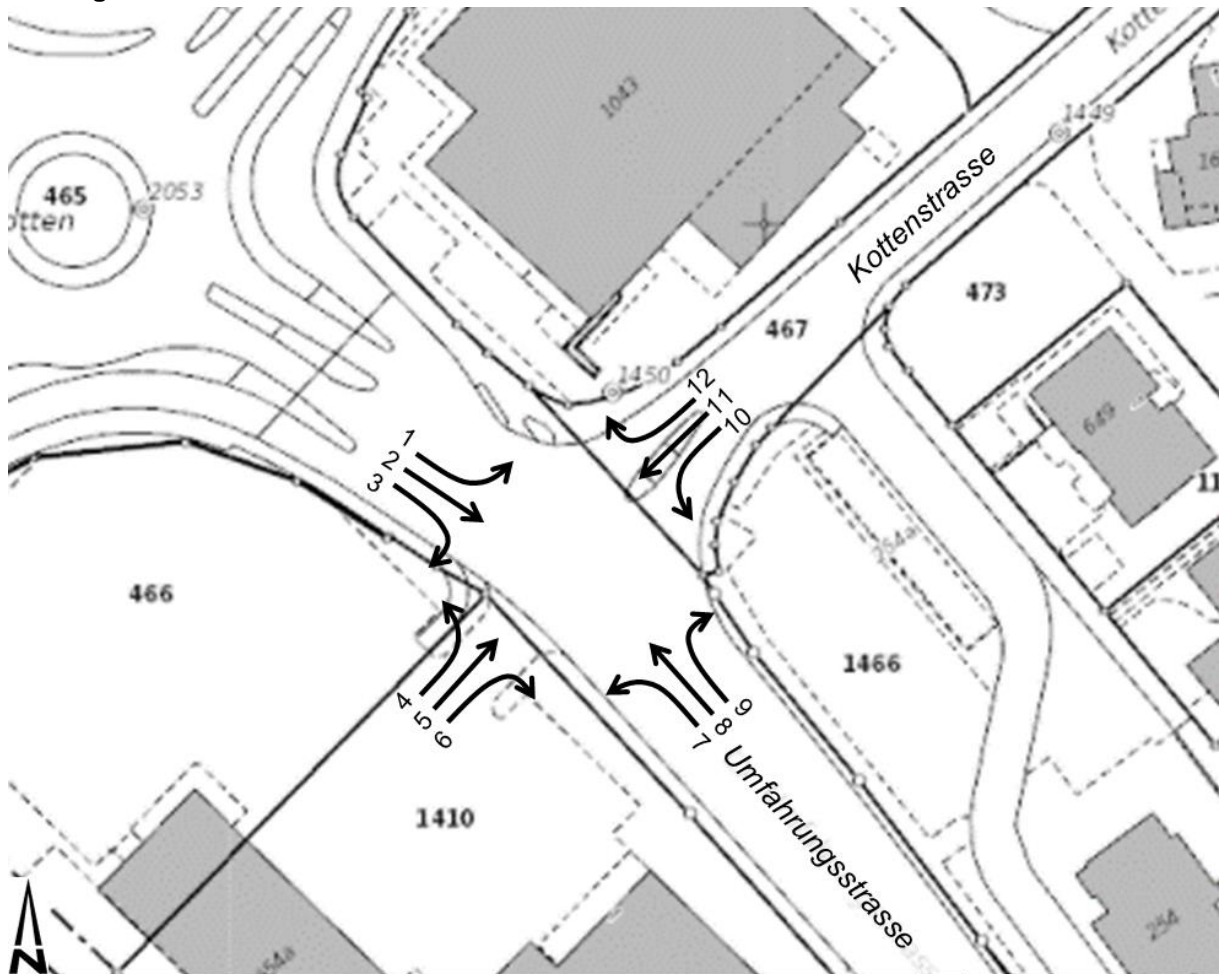
Verkehrsqualitätsstufe	Mittlere Wartezeit [s]	Beurteilung des Verkehrszustandes	
A	< 10	Sehr gut	Ausgezeichnete Verkehrsqualität. Höchstens geringe Zeitverluste. Die Mehrzahl der Fahrzeuge muss in der Regel nicht warten.
B	10 - 15	Sehr gut	Gute Verkehrsbedingungen. Geringe Beeinflussung der untergeordneten Ströme durch die vortrittsberechtigten Ströme. Die Wartezeiten sind tolerierbar.
C	15 - 25	Gut	Befriedigende Qualität. Deutliche Beeinflussung der untergeordneten Ströme. Spürbarer Anstieg der Wartezeit. Bildung von Stau, der aber bezüglich zeitlicher Dauer und räumlicher Ausdehnung keine nennenswerte Beeinträchtigung darstellt.
D	25 - 45	Ausreichend	Ausreichende Verkehrsqualität. Auslastung nahe bei der zulässigen Belastung. Behinderungen in Form von Haltevorgängen. Stabilität der Verkehrssituation hinsichtlich Stau und Wartezeiten.
E	> 45	Kritisch	Mangelhafte Qualität des Verkehrszustandes. Übergang vom stabilen in den instabilen Verkehrszustand. Geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen führen zu stark ansteigenden Wartezeiten und Staulängen. Kein Stauabbau. Stark streuende Wartezeiten. Der Verkehr kann knapp bewältigt werden. Die Sicherheit nimmt deutlich ab.
F	-	-	Völlig ungenügender Zustand (Überlastung). Anzahl der zufließenden Fahrzeuge grösser als die Leistungsfähigkeit. Lange, wachsende Kolonnen und hohe Wartezeiten. Weitere Reduktionen der Sicherheit.

Tabelle 5: Verkehrsqualitätsstufen an vortrittsberechtigten Knoten ohne LSA gemäss VSS 40 022



Anhang 1b

Verkehrsströme





Anhang 1c MSP 2020

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : MSP IST-ZUSTAND 2020.kob
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : MSP (7:00 - 8:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	38	5.8	2.5	630	739	739		5.0	0	0	A
2	616										
3	24										
Mischstr.	640					1800	2 + 3	3.0	2	3	A
4	13	7.2	3.9	1316	225	201		19.1	0	0	C
5	1	6.5	4.0	1306	266	249		14.5	0	0	B
6	6	6.5	3.1	628	580	580		6.3	0	0	A
Mischstr.	20					253	4+5+6	15.4	0	0	C
9	26					1800				0	A
8	604					1800				2	A
7	10	5.8	2.5	640	731	731		5.0	0	0	A
Mischstr.	604					1800	8	3.0	2	2	A
10	7	7.2	3.9	1275	234	219		17.0	0	0	C
11	1	6.5	4.0	1292	269	252		14.4	0	0	B
12	35	6.5	3.1	604	596	596		6.4	0	0	A
Mischstr.	43					620	10+11+12	6.2	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebstrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1d MSP 2020 mit Projekt

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : MSP IST-ZUSTAND 2020 INKL PROJEKT.kob
Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
Stunde : MSP (7:00 - 8:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	46	5.8	2.5	635	735	735		5.2	0	0	A
2	616										
3	24										
Mischstr.	640					1800	2 + 3	3.0	2	3	A
4	13	7.2	3.9	1337	221	191		20.2	0	0	C
5	1	6.5	4.0	1319	263	243		14.9	0	0	B
6	6	6.5	3.1	628	580	580		6.3	0	0	A
Mischstr.	20					243	4+5+6	16.2	0	0	C
9	31					1800				0	A
8	604					1800				2	A
7	10	5.8	2.5	640	731	731		5.0	0	0	A
Mischstr.	604					1800	8	3.0	2	2	A
10	10	7.2	3.9	1283	232	216		17.5	0	0	C
11	1	6.5	4.0	1300	267	247		14.6	0	0	B
12	48	6.5	3.1	604	596	596		6.6	0	0	A
Mischstr.	59					618	10+11+12	6.4	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
Umfahrungsstrasse
Nebenstrasse : Aldi
Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebestrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1e ASP 2020

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : ASP Ist-Zustand 2020
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : ASP (17:00 - 18:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	39	5.8	2.5	715	673	673		5.7	0	0	A
2	653										
3	68										
Mischstr.	721					1800	2 + 3	3.3	2	3	A
4	62	7.2	3.9	1515	191	154		38.6	2	3	D
5	2	6.5	4.0	1470	233	210		17.3	0	0	C
6	33	6.5	3.1	687	542	542		7.0	0	0	A
Mischstr.	97					206	4+5+6	32.8	3	4	D
9	21					1800				0	A
8	694					1800				3	A
7	29	5.8	2.5	721	669	669		5.6	0	0	A
Mischstr.	694					1800	8	3.3	2	3	A
10	12	7.2	3.9	1450	201	174		22.3	0	0	C
11	3	6.5	4.0	1483	231	208		17.5	0	0	C
12	63	6.5	3.1	694	537	537		7.6	0	1	A
Mischstr.	78					536	10+11+12	7.9	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebstrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1f ASP 2020 mit Projekt

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : ASP IST-ZUSTAND 2020 INKL PROJEKT.kob
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : ASP (17:00 - 18:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	63	5.8	2.5	728	664	664		6.0	0	0	A
2	653										
3	68										
Mischstr.	721					1800	2 + 3	3.3	2	3	A
4	62	7.2	3.9	1573	183	133		49.9	2	4	E
5	2	6.5	4.0	1507	227	196		18.5	0	0	C
6	33	6.5	3.1	687	542	542		7.0	0	0	A
Mischstr.	97					181	4+5+6	42.2	3	5	D
9	34					1800				0	A
8	694					1800				3	A
7	29	5.8	2.5	721	669	669		5.6	0	0	A
Mischstr.	694					1800	8	3.3	2	3	A
10	19	7.2	3.9	1474	198	165		24.6	0	1	C
11	3	6.5	4.0	1507	227	196		18.6	0	0	C
12	97	6.5	3.1	694	537	537		8.2	1	1	A
Mischstr.	119					531	10+11+12	8.7	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebstrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1g MSP 2040

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : MSP PROGNOSE 2040.kob
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : MSP (7:00 - 8:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	41	5.8	2.5	650	723	723		5.3	0	0	A
2	659										
3	26										
Mischstr.	685					1800	2 + 3	3.2	2	3	A
4	13	7.2	3.9	1383	213	188		20.5	0	0	C
5	1	6.5	4.0	1373	252	234		15.4	0	0	C
6	6	6.5	3.1	672	551	551		6.6	0	0	A
Mischstr.	20					238	4+5+6	16.5	0	0	C
9	27					1800				0	A
8	623					1800				2	A
7	10	5.8	2.5	685	696	696		5.2	0	0	A
Mischstr.	623					1800	8	3.0	2	2	A
10	7	7.2	3.9	1340	221	206		18.1	0	0	C
11	1	6.5	4.0	1359	255	237		15.3	0	0	C
12	36	6.5	3.1	623	583	583		6.6	0	0	A
Mischstr.	44					602	10+11+12	6.5	0	0	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebestrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1h MSP 2040 mit Projekt

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : MSP PROGNOSE 2040 INKL PROJEKT.kob
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : MSP (7:00 - 8:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	49	5.8	2.5	655	719	719		5.4	0	0	A
2	659										
3	26										
Mischstr.	685					1800	2 + 3	3.2	2	3	A
4	13	7.2	3.9	1404	209	179		21.7	0	0	C
5	1	6.5	4.0	1386	249	229		15.8	0	0	C
6	6	6.5	3.1	672	551	551		6.6	0	0	A
Mischstr.	20					228	4+5+6	17.3	0	0	C
9	32					1800				0	A
8	623					1800				2	A
7	10	5.8	2.5	685	696	696		5.2	0	0	A
Mischstr.	623					1800	8	3.0	2	2	A
10	10	7.2	3.9	1348	219	203		18.7	0	0	C
11	1	6.5	4.0	1367	253	232		15.6	0	0	C
12	49	6.5	3.1	623	583	583		6.7	0	0	A
Mischstr.	60					599	10+11+12	6.7	0	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebstrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1i ASP 2040

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : ASP PROGNOSE 2040.kob
 Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
 Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
 Stunde : ASP (17:00 - 18:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	42	5.8	2.5	738	657	657		5.9	0	0	A
2	699										
3	73										
Mischstr.	772					1800	2 + 3	3.5	2	3	A
4	64	7.2	3.9	1592	181	143		44.8	2	3	D
5	2	6.5	4.0	1546	220	196		18.5	0	0	C
6	35	6.5	3.1	736	512	512		7.5	0	0	A
Mischstr.	101					192	4+5+6	38.7	3	5	D
9	22					1800				0	A
8	716					1800				3	A
7	30	5.8	2.5	772	633	633		6.0	0	0	A
Mischstr.	716					1800	8	3.3	2	3	A
10	13	7.2	3.9	1524	190	161		24.3	0	0	C
11	3	6.5	4.0	1560	218	194		18.8	0	0	C
12	65	6.5	3.1	716	524	524		7.8	0	1	A
Mischstr.	81					511	10+11+12	8.4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
 Umfahrungsstrasse
 Nebenstrasse : Aldi
 Kottenstrasse

KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebestrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 1j ASP 2040 mit Projekt

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : ASP PROGNOSE 2040 INKL PROJEKT.kob
Projekt : Sursee, Bahnhof Nord Alea
Knoten : Umfahrungsstrasse / Kottenstrasse
Stunde : ASP (17:00 - 18:00)



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	66	5.8	2.5	751	647	647		6.2	0	1	A
2	699										
3	73										
Mischstr.	772					1800	2 + 3	3.5	2	3	A
4	64	7.2	3.9	1650	173	123		59.2	3	4	E
5	2	6.5	4.0	1583	214	183		19.8	0	0	C
6	35	6.5	3.1	736	512	512		7.5	0	0	A
Mischstr.	101					169	4+5+6	51.3	4	6	E
9	35					1800				0	A
8	716					1800				3	A
7	30	5.8	2.5	772	633	633		6.0	0	0	A
Mischstr.	716					1800	8	3.3	2	3	A
10	20	7.2	3.9	1548	187	153		27.0	0	1	D
11	3	6.5	4.0	1584	214	183		20.0	0	0	C
12	99	6.5	3.1	716	524	524		8.5	1	1	A
Mischstr.	122					507	10+11+12	9.4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Kreisel Kotten
Umfahrungsstrasse
Nebenstrasse : Aldi
Kottenstrasse

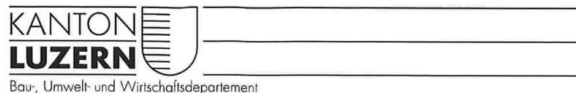
KNOBEL Version 6.1.11

VIAPLAN AG, Sandgruebestrasse 4, 6210 Sursee



Anhang 2 Vorabklärungen beim rawi

Anhang 2a IBZ 2020-4154 vom 30.09.2020



Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

E I N G A N G					
SP	SO	FI	BI	BA	ST
08. Okt. 2020					
Sk	PL	Te	Za/Pe	Az	So
Fi	St	Si	Bi/Ku	PB	BU

Gemeinde Sursee
Centralstrasse 9
6210 Sursee

Luzern, 30. September 2020

2020-4154, Vorabklärung IBZ

Gesuchsteller/in	Bahnhof Nord Immobilien AG, c/o Truvag Treuhand AG, Leopoldstrasse 6, 6210 Sursee				
Gegenstand	Vorabklärung für Vorprojekt Bahnhof Nord				
Gemeinde	Sursee				
Grundstück-Nr.	468	Adresse	Kottenstrasse 4		
Koordinaten	2°649'834 / 1°224'760				

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. September 2020 ist bei uns das oben erwähnte Bauprojekt zur Vorabklärung innerhalb der kantonalen Verwaltung eingegangen.

A Ausgangslage

Das vorliegende Bauprojekt auf der Parzelle Nr. 468 umfasst zur Hauptsache erste Abklärungen für das Vorprojekt Arealentwicklung EFG Bahnhof Nord. Wie den Gesuchsunterlagen entnommen werden kann, sollen mit dieser Vorabklärung hauptsächlich erschliessungstechnische Fragen geklärt werden.

Folgende Unterlagen liegen zur Beurteilung vor:

- Protokoll vom 11.08.2020
- Vorabklärung (Kurzbericht) an Gemeinde vom 28.08.2020

Die Fachstelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wurde zur Stellungnahme eingeladen.

B Beurteilung

Gestützt auf das kantonale Vernehmlassungsverfahren können wir Ihnen im Sinne einer Vorabklärung Folgendes mitteilen:

Strassenwesen

Gemäss den Planunterlagen ist auf der Parzelle Nr. 468 ein Wohn- und Geschäftshaus geplant. Die Bauherrschaft sieht vor das geplante Wohn- und Geschäftshaus über die Kantonsstrasse sowie die Kottenstrasse zu erschliessen. Diesbezüglich sollen nun erschliessungstechnische Fragen vorgängig geklärt werden.



Nachfolgend äussern wir uns zu den gestellten Fragen:

Ist die Erstellung der Besucherparkfelder am vorgesehenen Ort (ca. 2 m Abstand zum Trottoir) entlang der Ringstrasse grundsätzlich möglich?

Ja. Für die im Unterabstand zur Kantonsstrasse geplanten Besucherparkfelder kann eine Ausnahmegewilligung unter Bedingungen und Auflagen in Aussicht gestellt werden.

Ist mit einem Beseitigungs- und Mehrwertrevers zu rechnen?

Ja.

Ist die Wegfahrt in die Ringstrasse Nord für die 15 Besucherparkfelder möglich oder sollen diese ausschliesslich über die Kottenstrasse wegfahren?

Grundsätzlich ist immer eine rückwärtige Erschliessung (Zu- und Ausfahrt) anzustreben. Ausnahmen können nur genehmigt werden, falls offensichtlich und plausibel dargelegt keine Alternative möglich ist und die Verkehrssicherheit sowie Leistungsfähigkeit auf der Kantonsstrasse nicht negativ beeinflusst wird. Dies ist vorliegend nicht gegeben. Die notwendigen Sichtzonen könnten nicht eingehalten werden und der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse würde durch die ausfahrenden Fahrzeuge behindert.

Die Wegfahrt hat somit rückwertig über die Kottenstrasse zu erfolgen.

C Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

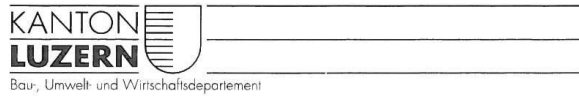
Allfällige Einwände anderer Dienst- und Fachstellen im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahren zufolge heute unbekannter Fakten und allfälliger Gesetzesänderungen sowie bei deren Anwendung zufolge der aktuellen Rechtsprechung bleiben vorbehalten.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme mit einem allfälligen Mitbericht Ihrerseits dem Gesuchsteller in geeigneter Form zuzustellen.

Freundliche Grüsse

Marco Oetterli
Fachbearbeiter Baubewilligungen
Tel. direkt 041 228 59 05
marco.oetterli@lu.ch

Marija Urragg
Bereichsleiterin Baubewilligungen



Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Gemeinde Sursee
Centralstrasse 9
6210 Sursee

Luzern, 27. Januar 2021

2020-5777, Vorabklärung IBZ

Gesuchsteller/in	Bahnhof Nord Immobilien AG, c/o Truvag Treuhand AG Leopoldstrasse 6, 6210 Sursee		
Gegenstand	2. Vorabklärung Vorprojekt Bahnhof Nord - Zufahrt Ringstrasse (2020-4154)		
Gemeinde	Sursee		
Grundstück-Nr.	468	Adresse	Kottenstrasse 4
Koordinaten	2649834 / 1224760		

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. Dezember 2020 ist bei uns das oben erwähnte Bauprojekt zur Vorabklärung innerhalb der kantonalen Verwaltung eingegangen.

A Ausgangslage

Das vorliegende Bauprojekt umfasst zur Hauptsache eine 2. Vorabklärung zum Vorprojekt Bahnhof Nord. Wie den Gesuchsunterlagen entnommen werden kann, sollen verkehrstechnische Fragen zur Zufahrt auf die Ringstrasse geklärt werden.

Folgende Unterlagen liegen zur Beurteilung vor:

- Kurzbericht vom 10.12.2020

Die Fachstelle Verkehr und Infrastruktur (vif) wurde zur Stellungnahme eingeladen.

B Beurteilung

Gestützt auf das kantonale Vernehmlassungsverfahren können wir Ihnen im Sinne einer Vorabklärung Folgendes mitteilen:

Strassenwesen

Verkehr und Kantonsstrasse

Auf der Kantonsstrasse K 18 ist das Projekt Nr. 40 gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019 – 2022 zur Optimierung des Gesamtsystems mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Konkrete Massnahmen sind noch nicht geplant und im Bereich der Ausfahrt von Parzelle 468, zwischen der bestehenden Bushaltestelle und der Bahnüberführung, eher unwahrscheinlich.



Nachfolgend die Äusserungen zu den Fragen den in der zweiten Vorabklärung vorliegenden Unterlagen:

Ist die Zufahrt für die 18 Besucherparkfelder auch zukünftig von der Ringstrasse Nord möglich?

Eine Zufahrt von der Ringstrasse Nord für die geplanten 18 Besucherparkplätze ist unter Bedingungen und Auflagen möglich. Folgende Bedingungen und Auflagen sind dabei zu beachten:

- Es ist mit einem Beseitigungsvorbehalt zu rechnen.
- Die Gesuchstellerin oder dessen Rechtsnachfolger/in hat die bewilligten Bauten und Anlagen auf seine/ihre Kosten zu verlegen, zu ändern, anzupassen oder zu sichern, wenn die zuständige Dienststelle eine Nutzung der Kantonsstrasse beabsichtigt, die sich mit den Bauten oder Anlagen nicht verträgt, insbesondere wenn es sich infolge des Strassenbaus oder -unterhalts oder sonst wie im öffentlichen Interesse als notwendig erweist (§ 24 StrG).
- Falls trotz zweckmässiger und rechtskonformer Bewilligung nach Realisierung des Bauvorhabens bzw. einzelnen Bestandteilen und einer angemessenen Erfahrungszeit negative Folgewirkungen für die Verkehrssicherheit bzw. Leistungsfähigkeit auf der Kantonsstrasse eintreten sollten, werden entsprechende Massnahmen durch die Dienststelle vif angeordnet/erlassen, behält sich die Dienststelle vif entsprechende Massnahmen zu Lasten des Gesuchstellers vor.

Strasseninspektorat

Im vorliegenden Fall sind die Voraussetzungen nur für eine Einfahrt gegeben.

Realisierung Strassen, Verkehrsmassnahmen

Aus Sicht Realisierung Strassen und Verkehrsmassnahmen bestehen keine Einwände bzw. Bemerkungen zu den vorliegenden Unterlagen.

C Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

Die Zufahrtbewilligung für den Bahnhof Nord kann unter Bedingungen in Aussicht gestellt werden.

Allfällige Einwände anderer Dienst- und Fachstellen im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahren zufolge heute unbekannter Fakten und allfälliger Gesetzesänderungen sowie bei deren Anwendung zufolge der aktuellen Rechtsprechung bleiben vorbehalten.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme mit einem allfälligen Mitbericht Ihrerseits dem Gesuchsteller in geeigneter Form zuzustellen.

Freundliche Grüsse

Schreiben ohne Unterschrift

Marco Oetterli
Fachbearbeiter Baubewilligungen
Tel. direkt 041 228 59 05
marco.oetterli@lu.ch


Marija Urragg
Bereichsleiterin Baubewilligungen