



Verkehr und Infrastruktur (vif)

Planung Strassen

Arsenalstrasse 43

Postfach

6010 Kriens 2 Sternmatt

Telefon 041 318 12 12

vif@lu.ch

www.vif.lu.ch

K 13/14/18 Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee

11242 Optimierung Gesamtverkehrssystem

Gemeinden

Gemeinden Mauensee, Oberkirch, Schenkon,
Sursee, Geuensee, Knutwil

Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung Bericht Studie vom 3. Februar 2022

10. August 2022

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kommentar	Status
0.1	30.06.2022		Entwurf MUD
0.2	13.07.2022		Input SNZ
1.0	5.07.2022		Freigegeben vif
1.1	8.08.2022		Ergänzungen BUWD

Impressum

Auftraggeber: Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement Kanton Luzern
Verkehr und Infrastruktur (vif) - Abteilung Planung Strassen
Projektleitung: Danièle Müller

Projektverfasser: SNZ Ingenieure und Planer AG

Autor: Danièle Müller, Dienststelle vif, PS
Simon Jakob, SNZ Ingenieure und Planer AG
Roger Laube, SNZ Ingenieure und Planer AG

Datei: 11242 Mitwirkungsbericht vif_1.1.docx

Datum: 10.08.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ablauf der Vernehmlassung Studie	4
1.2	Projektbegrenzung	5
1.3	Vorgeschichte.....	5
1.4	Auswertung der Stellungnahmen Studie.....	7
1.5	Ausblick.....	7
2	Stellungnahmen mit Beantwortung Bauherrschaft.....	8

1 Einleitung

1.1 Ablauf der Vernehmlassung Studie

Der Schlussbericht «K13/14/18 Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem», mit Datum 3. Februar 2022 wurde mit Schreiben vom 3. Februar 2022 zur Stellungnahme versandt.

Die Vernehmlassenden wurden gebeten, ihre Rückmeldung bis am 13. April 2022 der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Abteilung Planung Strassen, Danièle Müller (PL), einzureichen. Folgende Stellen wurden eingeladen, die Studie zu beurteilen:

- Gemeinde Oberkirch
- Gemeinde Schenkon
- Gemeinde Sursee
- Gemeinde Geuensee
- Gemeinde Knutwil
- Gemeinde Mauensee
- Regionale Entwicklungsträger (RET) Sursee - Mittelland
- Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)
- Verkehrsverbund Luzern (VVL)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Projektmanagement Mitte, Filiale Zofingen

Der Kanton Luzern hat Mitte März 2022 seinen Bericht zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems der Kantonsstrassen K 13/14/18 den Vertretungen der sechs Gemeinden von Sursee Plus vorgestellt. Als nächster Schritt war vorgesehen, dass sich die Sursee Plus – Gemeinden bis Mitte April zum Bericht äussern würden.

Die Projektplattform Sursee Plus fördert die enge Zusammenarbeit der Zentrumsgemeinden Sursee, Oberkirch, Schenkon, Geuensee, Knutwil und Mauensee. Die Exekutiven der sechs Gemeinden haben den Bericht ein erstes Mal beraten und ihre Rückmeldungen im Steuerungsgremium von Sursee Plus eingebracht. Das Steuerungsgremium hat darauf bei der Dienststelle vif eine Fristverlängerung für die Stellungnahme zum Bericht bis Mitte Juni beantragt, welcher zugestimmt wurde.

Die Stellungnahme der Sursee Plus – Gemeinden zur Studie wurde an der ausserordentlichen Sitzung des Steuerungsgremiums vom 15. Juni 2022 verabschiedet.

1.2 Projektabgrenzung

Der *Betrachtungssperimeter* deckt die Gemeinden Geuensee, Knutwil, Mauensee, Oberkirch, Schenkon und Sursee ab.

Die Erarbeitung von Massnahmen konzentriert sich auf die Kantonsstrassen K13, K14 und K18 in und um die Stadt Sursee, welche den *Bearbeitungssperimeter* bilden.

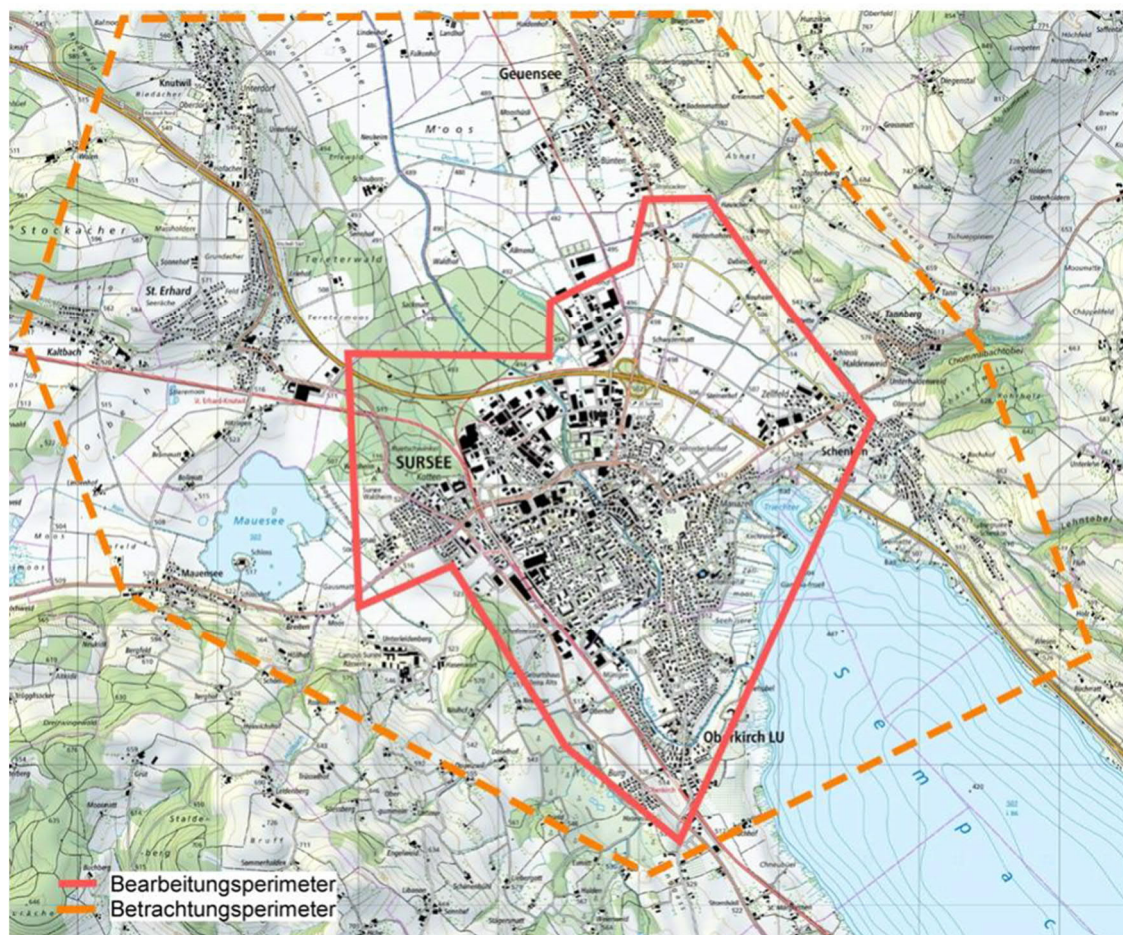


Abbildung 1: Bearbeitungs- und Betrachtungssperimeter

1.3 Vorgeschichte

Die Studie «Optimierung Gesamtverkehrssystem» vertieft und erweitert die Lösungsansätze aus dem Konzept Motorisierter Individualverkehr «MIV-Konzept» der Projektplattform Zentrum Sursee Plus von 2017 für das Gesamtverkehrssystem Sursee.

Ziele der Studie waren:

- Es wird eine zwischen Kanton, Gemeinden, Regionalvertretern und ASTRA abgestimmte Bestvariante für die weitere Bearbeitung vorgeschlagen.
- Das Gesamtverkehrssystem ermöglicht einen sicheren und zukunftsweisenden Verkehrsablauf auch bei Weiterentwicklung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP).

Hierfür wurden die folgenden Unterziele definiert:

- Die Funktionsfähigkeit der Knoten ist sicher zu stellen und Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden.
- Bus-Verlustzeiten sind durch geeignete Massnahmen so weit als möglich zu verhindern.
- Bei den vorgeschlagenen Massnahmen sind attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrslösungen anzubieten.

Im aktuellen Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen sind die folgenden Massnahmen im betrachteten Perimeter enthalten:

- Plan Nr. 40, Topf A, K 13/14/18, Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung.

Der in der Studie «Optimierung Gesamtverkehrssystem» empfohlene Lösungsansatz «Umfassende Knotenumbauten inkl. Zuflussbewirtschaftungen am Siedlungsrand» beinhaltet eine Neuorganisation der Verkehrsinfrastruktur mit der Möglichkeit, den motorisierten Individualverkehr zu beeinflussen und bewirtschaften und den öffentlichen Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten zu bevorzugen.

Für die Umsetzung werden sieben der bestehenden Kreisverkehrsanlagen in und um Sursee in lichtsignalgeregelt Knoten umgebaut. Dies ermöglicht den Verkehrsablauf im Zentrum von Sursee zu den Hauptverkehrszeiten zu steuern und dadurch eine Überlastung des Strassennetzes im Zentrum von Sursee zu verhindern. Gleichzeitig ist die Busbevorzugung an diesen Knoten sichergestellt. Am Siedlungsrand erhalten die Busse zudem die Möglichkeit, die Netzabschnitte mit Zuflussbewirtschaftung zu umfahren (bauliche, respektive elektronische Busspuren). An den umzubauenden Knoten können künftig direkte Fuss- und Veloverbindungen à Niveau angeboten werden.

Die Studie «Optimierung Gesamtverkehrssystem» baut auf der bestehenden Strasseninfrastruktur auf. Bauliche Massnahmen (Umfahrungslösung, zusätzlicher Autobahnanschluss) wurden geprüft, jedoch verworfen.

Die Ergebnisse der Studie «Optimierung Gesamtverkehrssystem» dienen als Basis für die Entscheidung über das weitere Vorgehen und liefern die Vorgaben für die Erarbeitung der detaillierteren Vor- und Bauprojekte.

Die Massnahmen resp. die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Massnahmen sind in das zukünftige kantonale Bauprogramm 2023 - 2026 eingeflossen.

Hinweis Intern:

Im Entwurf zum Bauprogramm ist das Vorhaben mit dem Beschrieb Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse, Plan Nr. 122) im Topf B mit Gesamtkosten von 50 Mio. Franken enthalten. Für die Planung sind in der Bauprogrammperiode 2023-2026 1.5 Mio. Franken ausgewiesen.

1.4 Auswertung der Stellungnahmen Studie

Die Projekterarbeitung wurde begleitet durch Fachspezialisten und Vertretungen der Gemeinden aus dem Betrachtungsperimeter, welche an zwei Sitzungen ihre Anliegen einbringen konnten. Die Stellungnahme der sechs Gemeinden Sursee Plus wurden durch die RET – Sursee Mittelland koordiniert.

Die Rückmeldungen zum Schlussbericht sind kritisch, aber grundsätzlich konstruktiv.

Die Auswertung im Detail ist der Tabelle im Kapitel 2 zu entnehmen.

1.5 Ausblick

Im vorliegenden Mitwirkungsbericht wird aufgezeigt, wie die eingegangenen Punkte im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.

Die Gemeinden wünschen, dass die weitere Planung im Gesamtkontext «durchlässig» sein muss. Zitat aus der Stellungnahme: «Es braucht die Zusammenarbeits-Durchlässigkeit zwischen kantonalen und kommunalen/regionalen Stellen, die Themen-Durchlässigkeit des Strassenbaus im Städtebau, die Perimeter-Durchlässigkeit im Bearbeitungs- und Betrachtungsraum sowie die Sachverständnis-Durchlässigkeit eines sehr technischen Projekts im politischen Umfeld». Ausserdem wollen die Gemeinden bei der Konkretisierung der Studie, der weiteren Planung und dessen Umsetzung mitwirken.

Kleine Ergänzungen und Korrekturen sollen noch im Bericht eingearbeitet werden, grössere Fragen oder Abklärungen können in nachfolgenden Planungsarbeiten berücksichtigt werden.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wird allen Vernehmlassenden nach dem geplanten runden Tisch «Gesamtverkehr Sursee» vom Mittwoch, 31. August 2022, zwischen dem Kanton (Regierungsrat Fabian Peter, Kantonsingenieur) und den Vertretern der RET Sursee-Mittelland und der Sursee Plus Gemeinden abgegeben

Die weiteren Planungsschritte werden zusammen mit dem neuen Bauprogramm 2023 – 2026 für die Kantonsstrassen festgelegt, welches der Kantonsrat Ende dieses Jahres beschliessen wird.

2 Stellungnahmen mit Beantwortung Bauherrschaft

Legende

Text grün

Berücksichtigung im Schlussbericht Studie

Text blau

Berücksichtigung in nächsten Projektphasen

Stellungnehmende: Dienststelle rawi, Raumentwicklung

Nr.	Themen	Stellungnahmen	Beurteilung
1.	Raumplanung	<p>Wir begrüssen den vorliegenden Variantenentscheid. Die gewählte Variante basiert auf einer Optimierung der bestehenden Infrastruktur namentlich mittels intelligenter Steuerung und Bewirtschaftung des Verkehrs. Mit dem Betriebskonzept wird der Verkehr auf den Hauptachsen kanalisiert und eine Entlastung der Siedlungsräume erreicht. Die Zufahrtsbewirtschaftung auf den Zufahrtsachsen ausserhalb der Siedlungsgrenzen ist siedlungsverträglich. ÖV-Bevorzugung und Förderung der FVV sind Massnahmen, die zu einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr beitragen. Hinsichtlich des Städtebaus bringen alle Varianten Nachteile, die sich aber im Wesentlichen auf den bestehenden, heute bereits wenig einladenden Strassenraum der betroffenen Kantonsstrassenabschnitte beziehen. Zu begrüssen ist aus städtebaulicher und landschaftlicher Sicht jedenfalls der Verzicht auf zusätzliche Strassen.</p> <p>Aus raumplanerischer Sicht können wir somit dem Bericht Optimierung Gesamtverkehrssystem Sursee zustimmen. Das angebotsorientierte Betriebskonzept, das namentlich der Priorisierung des ÖV dient, steht im Einklang mit der wichtigen Zielsetzung einer zweckmässigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmende: Gemeinde Sursee Plus, RET Sursee - Mittelland

Nr.	Themen	Stellungnahmen	Beurteilung
Welche Haltung hat Sursee Plus zu den Zielsetzungen sowie zur verkehrstechnischen und -politischen Grundhaltung des Projekts Optimierung Gesamtverkehrssystem?			
2.	«Durchlässige» Planung	Bei allen Fragestellungen ist den Sursee Plus – Gemeinden wichtig, dass das Projekt mit der Optimierung des Gesamtverkehrssystems im Gesamtkontext «durchlässig» sein muss: Es braucht die Zusammenarbeits-Durchlässigkeit zwischen kantonalen und kommunalen/regionalen Stellen, die Themen-Durchlässigkeit des Strassenbaus im Städtebau, die Perimeter-Durchlässigkeit im Bearbeitungs- und Betrachtungsraum sowie die Sachverständnis-Durchlässigkeit eines sehr technischen Projekts im politischen Umfeld.	Der Input wird geprüft und umgesetzt, sofern dieser von der Bauherrschaft als zweckmässig erachtet wird. Vor der nächsten Planungsphase wird die Projektorganisation mit der RET und weitere Beteiligte bestimmt.
3.	Prognose	Die im Bericht dargestellte Ausgangslage, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) trotz Mobilitätskonzepten und erwünschten Verhaltensänderungen weiterhin zunehmen wird, ist ernüchternd. Man will ein angebotsorientiertes System realisieren, die Begründung des Projekts stützt sich allerdings auf nachfrageorientierte Annahmen. Es wird erwartet, dass man bei einer solchen Studie vermehrt gesellschaftliche Tendenzen als Vision und Grundlage mitberücksichtigt.	Angebotsorientiertes System heisst, dass man der zukünftigen Nachfrage nicht mehr Kapazität zur Verfügung stellt als bereits vorhanden ist. Die «nachfrageorientierten» Annahmen betreffen das zu erwartende Siedlungs- und Wirtschaftswachstum, unter anderem im Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten in Sursee. Nicht «nachfrageorientiert» sind weitere Annahmen wie: - die Entwicklung des ausserkantonalen Verkehrs, welche von der Perspektive des Bundes übernommen wurde. - Die Entwicklung der PW-, Velo- oder öV-Abo-Verfügbarkeit, - Die Entwicklung der Mobilität (mehr Freizeitverkehr, mehr Teilbeschäftigung, mehr Rentner, usw.) - Das öV-Angebot gemäss öV-Konzept Sursee. Des Weiteren wurde eine Rückkoppelung zwischen der zu hohen Nachfrage und dem bestehenden Angebot gerechnet (Zielwahl, Modalsplit-Veränderungen). In diesem Sinne berücksichtigt die Studie sowohl angebots- wie auch nachfrageorientierte Aspekte. Im Bericht wird das Kap. 2.5 «Entwicklungsprognose ESP Sursee Nord und Sursee Zentrum, Verkehrsmodellierung und Ermittlung Belastungsgrundlage 2040» mit den obenstehenden Ausführungen ergänzt.
4.	Prognose	Wenn der Kanton Luzern an seine Strategie von «Zukunft Mobilität Luzern» glaubt, dann sind Verkehrsentwicklungen nicht nach traditioneller Praxis hochzurechnen, die erwarteten gesellschaftlichen Veränderungen sind genauso mitzubersuechtigen.	Die gesellschaftlichen Veränderungen wurden im Gesamtverkehrsmodell Luzern berücksichtigt, siehe 3. (Stichwörter dazu: Veränderung der Personengruppen/Altersklassen, Aktivitäten Raten/Fahrtzwecke, PW-/Velo-/öV-Abo-Verfügbarkeit, Reisekosten, usw.) Siehe 3
5.	Gesamtverkehr	Es wird erwartet, dass die Verkehrsträger für alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden bereits auf konzeptioneller Stufe gleichwertig in eine Gesamtplanung integriert und Mobilitätsmassnahmen mitberücksichtigt werden.	Die aktuellen ÖV-, Velo- und Fussverkehrsplanungen im Raum Sursee wurden im Rahmen der Massnahmenentwicklung entlang des Kantonsstrassennetzes berücksichtigt (z.B. Velo-/ Fussgängerunterführung Schlottermilch, ÖV-Priorisierungen). Wie die Grundlagen berücksichtigt wurden ist den Kap. 2.4.2 Velonetzplanung 2017, 2.4.3 Wanderwegplanung 2019,

			2.4.4. Schulwegplanung 2019 und 2.4.5 öV-Konzept Sursee 2020 zu entnehmen. In der weiteren Planungen wird die in Bearbeitung stehende Überarbeitung des RRK berücksichtigt werden
6.	Velo- und Fussverkehr	Zumindest beim Velo- und Fussverkehr ist das noch nicht der Fall. Die Studie wird dem Namen «Optimierung Gesamtverkehrssystem» nicht gerecht.	Siehe 5. Wird zur Kenntnis genommen. Im nächsten Planungsschritt sind auch die weiteren Planungsbedürfnisse gemäss Radroutenkonzept (RRK) zu berücksichtigen
7.	Perimeter	Zudem müssen die Zielsetzungen in einem Betrachtungsperimeter erreicht werden, der nicht nur den Projektperimeter von Sursee und Umgebung, sondern die ganze Region Sursee-Mittelland einschliesst.	Die Abgrenzung des Perimeters stützt sich auf Problemanalysen früherer Studien z.B. MIV-Konzept Sursee Plus. Entscheidend sind im konkreten Fall die verkehrlichen Auswirkungen und die Anhängigkeiten von möglichen Massnahmen, welche primär lokale Auswirkungen haben.
Welche Haltung hat Sursee Plus zum Wechsel des Verkehrssystems vom nachfrageorientierten zum angebotsorientierten Regime?			
8.	Mehrwert / Zielerreichung	Für die Sursee Plus – Gemeinden ist der Mehrwert des Systemwechsels in der Studie noch zu wenig spürbar. Die Verbesserungen für 2040 werden als gering beurteilt und es stellt sich die Frage, was ist nach 2040?	Durch die Knotenumbauten wird an den massgebenden Knoten eine Steigerung der Leistungsfähigkeit erreicht, welche vor allem der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und kürzeren Umlaufzeiten zugunsten des Fuss- und Radverkehrs dient. Durch den Kapazitätsausbau entsteht zusätzlicher Handlungsspielraum, um die für 2040 erwarteten Verkehrsmengen bewältigen zu können. Der Lösungsansatz ermöglicht zudem die Plafonierung der Verkehrsbelastungen zu den Hauptverkehrszeiten auf den Zuflussstrecken. Dadurch können Verkehrsüberlastungen im Siedlungsraum auch für den Zeitraum nach 2040 vermieden werden. Durch die Zuflussbewirtschaftungen auf den Einfallsachsen nach Sursee und an den einzelnen Knoten lassen sich Staus im Zentrum vermeiden. Mit der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs kann die Anschlusssicherheit am Bahnhof Sursee gewährleistet werden.
9.	Überdimensioniert/ Zielerreichung	Weil das ganzheitliche Konzept fehlt, wirkt das Projekt überdimensioniert.	In der Verkehrsuntersuchung «K14 Sursee / Schenkon, Abstimmung Siedlung und Verkehr» der Dienststelle vif von 2019 wurden verschiedene betriebliche Massnahmenansätze geprüft, um die Verkehrssituation in und um Sursee zu verbessern. Die Untersuchung zeigte auf, dass mit einfachen und rasch umsetzbaren Massnahmen keine massgebenden Verbesserungen im Verkehrsfluss zu erzielen sind. Dazu braucht es grössere bauliche Anpassungen wie Busspuren, Knotenum- und -ausbauten usw. Mit dem vorliegenden VM-konzept kann auf lange Busspuren, Umfahrungen usw. verzichtet werden. Das Konzept ist in der Übersicht Abbildung 2 in der Zusammenfassung zum Bericht dargestellt. Es zeigt die Massnahmen und das zugrunde liegende Betriebskonzept, in dem der in den Hauptverkehrszeiten «zu viele Verkehr» an weniger problematischen Netzabschnitten bewirtschaftet wird.

10.	Systemwechsel/ Zielerreichung	Es fehlt der Glaube, dass mit dem Systemwechsel die Ziele tatsächlich erreicht werden.	Der Systemwechsel beinhaltet die Möglichkeit, künftig auf die Verkehrssituation reagieren zu können. Dies entspricht der Verkehrsstrategie der meisten Städte und Agglomerationen. Das heute bestehende Verkehrssystem in Sursee ist hierzu nicht in der Lage.
11.	Systemwechsel/ Zielerreichung	Allenfalls ist mit Beispielen aufzuzeigen, wo anderorts mit einem Systemwechsel solche Ziele erreicht wurden.	Beispiele finden sich in allen grösseren Städten und Agglomerationen in der Schweiz, welche bereits frühzeitiger mit solchen Verkehrsproblemen konfrontiert waren (insbesondere Kantone Zürich und Aargau). Im nächsten Planungsschritt können nach Wunsch resp. Bedarf Begehungen organisiert werden.
Ist Sursee Plus einverstanden, dass grosse Verkehrsinfrastrukturbauten wie eine Umfahrung, ein neuer Autobahnanschluss oder die Teiltieflegung der Ringstrasse nicht weitergeplant werden?			
12.	Grosse Verkehrsinfrastrukturbauten	Die Sursee Plus – Gemeinden können nachvollziehen, aus welchen Gründen die grossen Verkehrsinfrastrukturbauten verworfen wurden. Trotzdem erwarten die Sursee Plus – Gemeinden, dass die grossen Verkehrsinfrastrukturbauten als langfristige Optionen für kommende Generationen möglich bleiben. Die dafür notwendigen Korridore sind offen zu halten und zu sichern.	Aufgabe Raumplanung/Siedlungsplanung
Will Sursee Plus, dass die Busbevorzugung mit elektronischen (Busschleusen) oder mit baulichen Busstreifen erreicht wird?			
13.	Vergleich elektronische Busspur / bauliche Busspur	Es fehlt in der Studie ein technischer Vergleich der beiden Lösungsansätze.	Grundsätzlich sind beide Lösungsansätze möglich; die bauliche Busspur ist für den öffentlichen Verkehr die zu bevorzugende Variante; demgegenüber stehen die höheren Kosten und insbesondere der Verbrauch von Kulturland bei einer baulichen Busspur. Der definitive Variantenentscheid ist in der nächsten Projektstufe anhand der detaillierteren Kennwerte zu fällen.
14.	Einsatz elektronische Busspur	Elektronische Busspuren sind im städtischen Raum (z. B. Spitalstrasse Luzern) geeignet. Die Knotenzufahrten des Projekts K13/14/18 sind eher im ländlichen Raum, die Realisierung von baulichen Busstreifen ist mit grösserem Landverbrauch technisch möglich. Sie haben den Vorteil, dass nur der stadteinwärts fahrende Verkehr rückgestaut wird, was weniger problematisch ist.	Elektronische Busspuren haben ein hohes Kosten-Nutzen Verhältnis und sind schneller realisierbar als bauliche Busspuren. Aus diesem Grund wurde diese Möglichkeit geprüft und in den Vordergrund gestellt. Die geeignete Lösung/Variantenstudium wird im Rahmen der nächsten Projektstufe untersucht. Denkbar ist jedoch auch eine etapierte Umsetzung
15.	Bauliche Busspuren	Aus Sicht der Sursee Plus – Gemeinden sind in erster Priorität bauliche Busstreifen weiterzuverfolgen. Das schliesst nicht aus, dass es je nach örtlicher Situation unterschiedliche Lösungen der Zufahrt geben kann.	Siehe 14.
16.	Velo auf Busspur	Ein wichtiges Ziel der Optimierung Gesamtverkehrssystem ist die Trennung der Verkehrsteilnehmenden. Ein Busstreifen gibt nicht nur dem öV separate Verkehrsflächen, sondern kann je nach Situation auch für die Mitbenutzung von Veloverkehr nützlich sein	Die geeignete Lösung/Variantenstudium wird im Rahmen der nächsten Projektstufe untersucht.

Nr.	Themen	Stellungnahmen	Beurteilung
Welche Haltung hat Sursee Plus zur vorgeschlagenen Etappierung und dem Zeitplan (Umsetzung frühestens ab 2030) des Projekts Optimierung Gesamtverkehrssystem?			
17.	Umsetzungszeit Busspuren	Der neue Bushof in Sursee kann die gewünschte Wirkung nur erzielen, wenn die Zuverlässigkeit der Transportkette auf einem hohen Niveau gewährleistet ist. Die Projekte für die Busstreifen sind deshalb zu beschleunigen und möglichst in wenigen Jahren umzusetzen.	Die Umsetzung von baulichen Busspuren nimmt potentiell viele Jahre in Anspruch (Projektierung, Auflage, Einsprachen, Landerwerb etc.). Aus diesem Grund werden im Bericht grundsätzlich elektronische Busspuren zur Umsetzung empfohlen. Eine etappierte Umsetzung ist jedoch denkbar. Siehe auch 14.
18.	Busstrasse Geuensee – Sursee Nord	Dazu gehört auch die geplante Busstrasse Geuensee – Sursee Nord, die einen grossen Nutzensgewinn bringt.	Die Busstrasse Geuensee – Sursee Nord liegt in der Hoheit VVL / Gemeinde. In der Studie wurde nachgewiesen, dass die Anbindung der Busstrasse an die K 18 mit den vorgesehenen Massnahmen aus verkehrlicher Sicht möglich ist. Hier wird auf den Entwurf zum Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen hingewiesen mit der Massnahme: «Geuensee/Sursee/Schenkon, öV-Strasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus», Planung im Topf A mit 0.3 Mio. Franken.
19.	Einzelmassnahme / Priorisierung	An einzelnen Knoten kann die Realisierung einer Lichtsignalanlage vorgezogen werden. Aus Erfahrungen werden Erkenntnisse gewonnen und Vertrauen geschaffen.	Die Knotenumbauten werden etappiert erfolgen, da die verkehrlichen Auswirkungen während der Bauphase bei einem gleichzeitigen Umbau aller Knoten zu stark wären. Gemäss vorgesehener Priorisierung werden zuerst die Knoten Schlottermilch, Sandgrube, Schwyzermatte und Zollhus umgebaut (nicht zwingend alle zeitgleich).
20.	Optimierungspotential im Bestand	Allenfalls können prioritäre Massnahmen in Ergänzung zu bestehenden Infrastrukturen umgesetzt werden. Es gibt noch Optimierungspotenzial bei den bestehenden Kreiseln.	In der Verkehrsuntersuchung «K14 Sursee / Schenkon, Abstimmung Siedlung und Verkehr» wurde aufgezeigt, dass mit Sofortmassnahmen keine massgebende Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann. Nichtsdestotrotz können Verbesserungen im Bestand in der nächsten Planungsphase geprüft werden.
21.	Beispiel Ebikon	In Ebikon wird der Bus vom Busstreifen mit einer Lichtsignalanlage und der Bezeichnung «Busbevorzugung» auf den Kreiseln geleitet. Warum soll das in Sursee und Umgebung zumindest als vorgezogene Etappe nicht auch möglich sein?	Der Bau einer Busspur im Zentrum von Sursee ist nicht als Sofortmassnahme realisierbar. Längerfristig wäre eine solche Lösung sicher denkbar, die Studie hat aber aufgezeigt, dass der Umbau in LSA in Sursee die zielführendere Lösung ist für die Verarbeitung des erwarteten Verkehrs und gleichzeitiger Buspriorisierung.
Gibt es technische Aspekte, denen in der Studie zu wenig Beachtung geschenkt wird?			
22.	öV-Angebot	Als Grundlage dienen Verkehrsprognosen bis 2040. Ob Angebotserweiterungen des öV gemäss dem öV-Konzept Sursee Plus in die Prognosen eingeflossen sind, ist dem Bericht nicht zu entnehmen.	Die verwendeten verkehrlichen Grundlagen sind in Kap. 2.4 beschrieben. In Kap. 2.4.5 öV-Konzept Sursee 2020 sind die Grundlagen [8] Aktualisierung ÖV-Konzept Sursee, VVL & Sursee Plus, 30.10.2019 und [11] Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung, Sursee Plus, 15.12.2011 erwähnt, die ebenfalls in der Prognose des Gesamtverkehrsmodells Kanton Luzern (GVM-LU) für die Nachfrage 2040 berücksichtigt sind.
23.	Interdisziplinäre Teams	Der Umbau von Kreiseln zu Knoten mit Signalportalen ist städtebaulich ein starker Eingriff. Für diese Planung braucht es interdisziplinäre Teams, welche den städtischen Raum und nicht nur den Strassenraum beplanen. Der Grüngestaltung der Verkehrsanlagen und ihrer Umgebung ist besondere Beachtung zu schenken.	Der Kanton Luzern ist sich der Wichtigkeit einer ansprechenden Strassenraumgestaltung bewusst. Interdisziplinäre Teams kommen in den nächsten Planungsphasen zum Einsatz

Nr.	Themen	Stellungnahmen	Beurteilung
Gibt es weitere politische Aspekte?			
24.	Systemwechsel / Kommunikation	Ein Systemwechsel mit dem Umbau von Verkehrsinfrastrukturen, welche in den letzten 20 Jahren realisiert und teilweise immer wieder angepasst wurden, stösst auf Unverständnis und politischen Widerstand. Unsere Erwartung an den Kanton ist, dass mit einer professionellen Kommunikation ein Mehrwert für das Zentrum Sursee Plus aufgezeigt wird.	Die Kommunikation resp. das Kommunikationskonzept wird mit jeder Planungsphase angepasst resp. erweitert. Die Kommunikation wird im Rahmen der in der nächsten Projektphase mit den Beteiligten festgelegt.
25.	ZuMoLu verbindliche Aussagen	Dazu gehören auch verbindliche Aussagen zur Umsetzung von Massnahmen aus dem Projekt «Zukunft Mobilität Luzern» und der kantonalen Mobilitätsmanagementstrategie.	Wird zur Kenntnis genommen. Unter der Federführung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements läuft die Erarbeitung des Projekts ZuMoLu. In der ersten Phase werden in einem Planungsbericht, der dem Kantonsrat unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vernehmlassung (2. November 2021 bis 11. März 2022) im Winter 2022/23 zur Beratung unterbreitet wird, die Ziele und grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. In der zweiten Phase steht dann die inhaltliche Erarbeitung des neuen Programms Gesamt-mobilität im Zentrum. Abgeleitet aus den Zielen und Stossrichtungen sollen unter Wahrung der Gesamtschau die konkreten Massnahmen für alle Verkehrsarten bestimmt werden. Diese werden auch Massnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement enthalten.
26.	Begleitgruppe	Bei den beiden Begleitgruppensitzungen handelte es sich um Informationsveranstaltungen, an denen die Teilnehmenden sich spontan einbringen konnten. Zudem haben die Bauvorstehenden der sechs Gemeinden nach den beiden Sitzungen eine koordinierte Stellungnahme abgegeben. Es handelte sich nicht um eine kantonale Arbeitsgruppe oder um eine Mitwirkung, bei der die Prozesse gemeinsam erarbeitet und verabschiedet wurden. Wir fordern daher, dass im Bericht die Gemeinden und der Regionale Entwicklungsträger (RET) unter dem Punkt «Begleitung» nicht aufgeführt werden. Das erweckt den Eindruck einer aktiven Mitarbeit der aufgeführten Personen.	Bericht wird angepasst
Gemeinsame Haltung der Sursee Plus - Gemeinden und weiteres Vorgehen			
27.	Gesamtverkehr	1. Es braucht eine «Gesamtverkehrsplanung/-betrachtung» als Optimierung des Gesamtverkehrssystems, die dem Projekttitel gerecht wird. Alle regional relevanten Verkehrsträger und Verkehrsmittel sind als Teil der Lösung in eine Gesamtplanung zu integrieren.	Siehe 5
28.	Interdisziplinarität	2. Es wird generell eine Verbesserung des interdisziplinären Denkens und Planens erwartet. Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind die städtebaulichen Aspekte und die flankierenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements einzubeziehen.	Siehe 3, 4 und 23

Nr.	Themen	Stellungnahmen	Beurteilung
29.	Durchlässige Planung	3. Die Planung soll «durchlässig» sein. Der Regionale Entwicklungsträger und die betroffenen Gemeinden sollen aktiv involviert werden. Zur öffentlichen Meinungsbildung ist zu prüfen, ob der Einbezug der Bevölkerung und des Gewerbes in geeigneter Weise möglich ist.	Siehe 2
30.	Etap pierung	Es braucht schrittweise eingeführte, je nach Wirkung flexible Lösungen. Mit einem etappierten Vorgehen kann das Verständnis der Region in neue Lösungen besser gewonnen werden. Quick-Wins wie zum Beispiel Velopremiumrouten und Busbevorzugungsmassnahmen sollen vor 2030 angestrebt werden.	Siehe 6 und 19
31.	Kommunikation	Es braucht zwingend eine koordinierte und abgestimmte Kommunikation in allen Projektschritten.	Siehe 24
32.	Kommunikation	Es braucht einen Plan, wie die Bevölkerung für den Systemwechsel gewonnen werden kann. Er wird von den politischen Behörden und der Bevölkerung dann mitgetragen, wenn der Mehrnutzen erkannt wird.	Siehe 24 und 25