

Stadt Sursee

Räumliches Entwicklungskonzept (REK)



Bericht,
Genehmigungsexemplar

25. Februar 2013
revidiert, Dezember 2016

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Sursee
Centralstrasse 9
6210 Sursee

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Marco Rupp, Raumplaner SIA, ecoptima
Mikael Garn, Geograf, Planer FSU, ecoptima
Matthias Wehrlin, Städtebauer, Atelier Wehrlin
Oscar Merlo, TEAMverkehr
Cécile Dietschy, TEAMverkehr

Inhalt

1. Ausgangslage und Herausforderungen	5
1.1 Rechtskräftige Ortsplanung	5
1.2 Rechtliche Stellung des REK	5
1.3 Stellung der Stadt Sursee im Kanton	5
1.4 Herausforderungen der Ortsplanung Sursee	6
2. Vorgehen und Zielsetzung	9
2.1 Vorgehen	9
2.2 Zielsetzungen	9
3. Projektorganisation und Prozess	11
3.1 Projektorganisation	11
3.2 Prozess	13
4. Siedlungsentwicklung	15
5. Bevölkerung	17
5.1 Bevölkerungsentwicklung	17
5.2 Altersstruktur	18
5.3 Entwicklung der Schülerzahlen	19
6. Beschäftigte und Pendler	20
6.1 Struktur und Entwicklung der Beschäftigten	20
6.2 Pendler	21
7. Wohnungswesen	24
7.1 Wohnungsproduktion und Leerwohnungsbestand	24
7.2 Wohnungsstruktur und Wohnungsgrösse	25
7.3 Wohneigentums- und Mietquote	26
7.4 Wohnungsbelegung	27
8. Nutzungen und Entwicklungspotenziale	28
8.1 Analyse	28
8.2 Entwicklungsabsichten	30
8.3 Nutzungspotenziale	32
9. Städtebau und Landschaft	39
9.1 Analyse	39
9.2 Entwicklungsabsichten	39
9.3 Öffentlicher Stadtraum	42
9.4 Äussere und innere Landschaft	48
9.5 Bebauung	54
9.6 Hochhausentwicklung	57
9.7 Entwicklung Altstadt	65
9.8 Entwicklungssachse Bahnhofgebiet	67
9.9 Entwicklungsschwerpunkt «Industrie Süd»	73
9.10 Gesamtplan Städtebau und Landschaft	76

10. Verkehr und Erschliessung	78
10.1 Analyse	78
10.2 Entwicklungsabsichten	79
10.3 Konzeptinhalte	80
11. Abkürzungsverzeichnis	87
12. Literaturverzeichnis	88
13. Bevölkerungsszenarien	89
14. Mengengerüst Szenario «Wohnen - Dienstleistungen»	92

A Einleitung

1. Ausgangslage und Herausforderungen

1.1 Rechtskräftige Ortsplanung

Die heute gültige Ortsplanung der Stadt Sursee, bestehend aus dem Zonenplan und dem Bau- und Zonenreglement (BZR), wurde 1989 an der Gemeindeversammlung verabschiedet und 1992 vom Regierungsrat genehmigt. Zonenplan und BZR erfuhren im Jahr 2000 mehrere, zum Teil grössere Anpassungen.

Ergänzend zur Ortsplanung wurde in den Jahren 2006 und 2007 zusammen mit der Nachbargemeinde Oberkirch ein Verkehrsrichtplan erarbeitet und von den zuständigen Räten beschlossen.

1.2 Rechtliche Stellung des REK

Gemäss kantonalem Richtplan 2009 (Koordinationsaufgabe S1-3) sind die Gemeinden dazu verpflichtet ein Leitbild/Konzept zur zukünftigen räumlichen Siedlungsentwicklung zu erstellen. Dieses beinhaltet Aussagen zu den Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr.

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) stellt eine Vorstufe zur ordentlichen Ortsplanung dar und ist im Sinne eines Richtplans behördenverbindlich. Die grundeigentümerverbindlichen Inhalte werden erst nach der Genehmigung des REK im Bau- und Zonenreglement und im Zonenplan festgelegt. Diese bilden den Rahmen für die Ortsentwicklung der nächsten 10 bis 20 Jahre.

1.3 Stellung der Stadt Sursee im Kanton

Gemäss kantonalem Richtplan 2009 stellt Sursee neben Luzern das zweite Zentrum des Kantons mit Agglomerationspotenzial dar (vgl. Abbildung unten). Daraus wird ersichtlich, dass der Raum Sursee sowohl für den Kanton als auch für die Region von zentraler Bedeutung ist. Im REK ist die Stellung der Stadt Sursee im kantonalen Kontext von grosser Wichtigkeit und wird dementsprechend berücksichtigt.

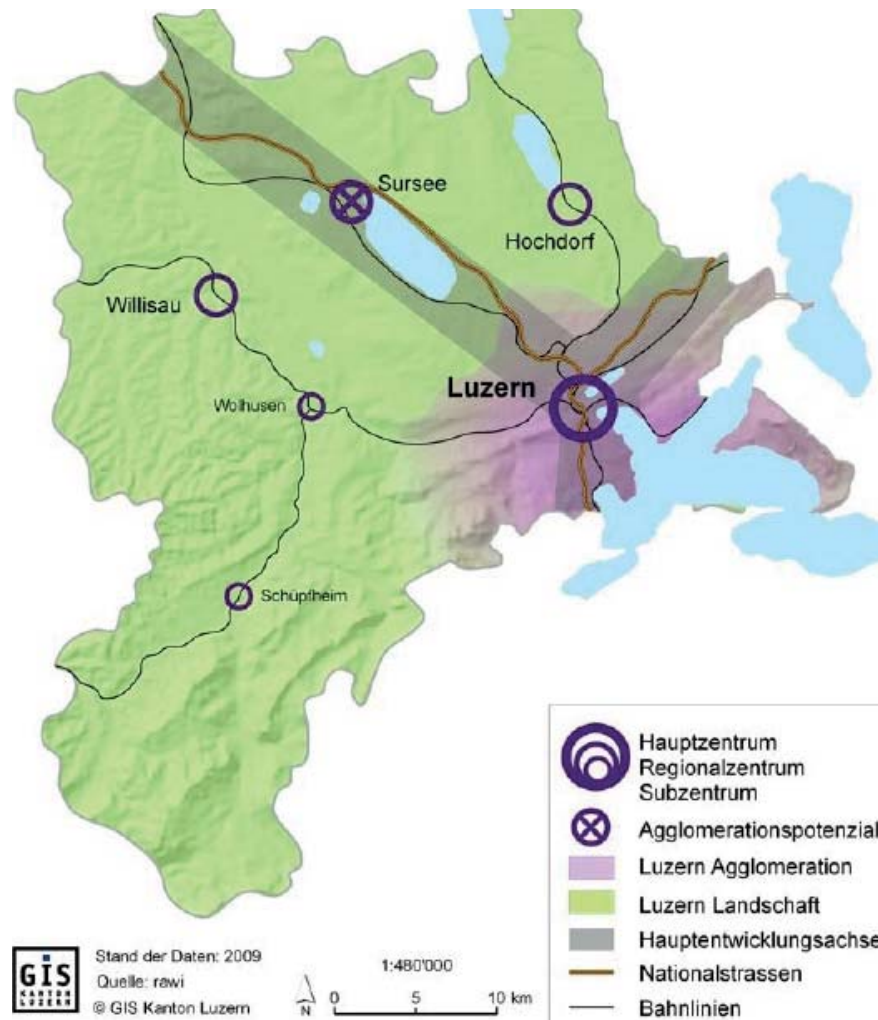


Abb. 1 Zentrenstruktur und Hauptentwicklungssachsen des Kantons Luzern
(Quelle: Kantonaler Richtplan, 2009)

1.4 Herausforderungen der Ortsplanung Sursee

Stärkung als regionales Zentrum

Sursee soll sich als wichtigstes Regionalzentrum der Luzerner Landschaft entwickeln und etablieren. In diesem Sinne gilt es den besonderen Charakter der Stadt als Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstandort weiterzuentwickeln und zu stärken. Weitere Themen sind Versorgung und Erreichbarkeit. Mit dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) und der Revision der Ortsplanung soll für die angestrebte Entwicklung und Positionierung der Grundstein gelegt werden.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Der Siedlungsausdehnung innerhalb des Gemeindegebiets von Sursee sind räumliche Grenzen gesetzt. Es ist deshalb eine vermehrte Abstimmung und Koordination der Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr zusammen mit den Nachbargemeinden anzustreben (Oberkirch, Schenkon, Geuensee, Knutwil, Mauensee). Unter dem Begriff

«Sursee Plus» sind mit den Nachbargemeinden bereits Bestrebungen im Gange, den Raum Sursee als Ganzes zu betrachten und so eine nachhaltige Gesamtentwicklung zu fördern.

Im Rahmen der Erarbeitung des REK werden die vorhandenen regionalen Grundlagen miteinbezogen (insbesondere Sursee Plus, Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung).

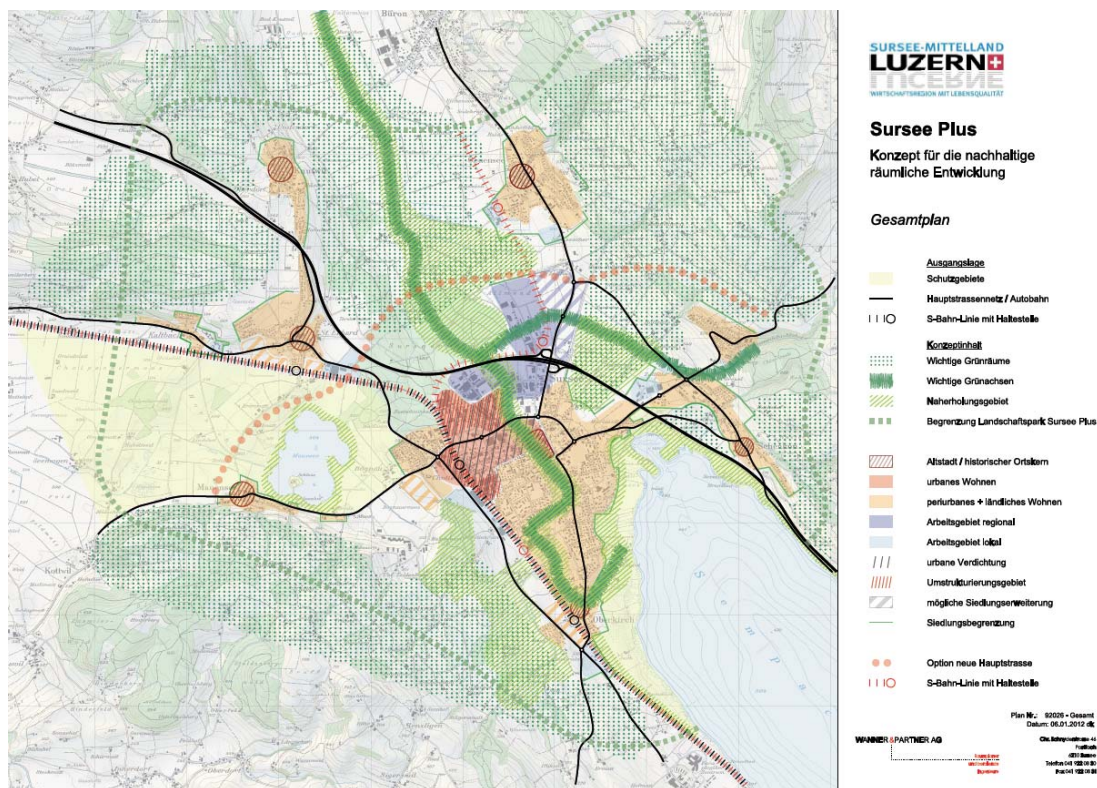


Abb. 2 Konzept für die nachhaltige räumliche Entwicklung im Raum Sursee
(Quelle: Sursee Plus, 2012)

Bedarf an Bauland Neben dem Bevölkerungswachstum ist die Abnahme der Belegungsdichte in den bestehenden Haushalten der zweite Faktor für die Ermittlung des Bedarfs an Bauland. Die Abnahme der Belegungsdichte beruht auf dem demographischen und sozialen Wandel unserer Gesellschaft. Dieser führt z.B. zu einer Abnahme des Anteils Jugendlicher bzw. Schülerinnen und Schüler einerseits und zu einer Zunahme des Anteils älterer Leute andererseits. Die strukturelle Veränderung der Gesellschaft hat Auswirkungen auf die Schulraumplanung und führt zu einer veränderten Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt (Grösse und Art der Wohnungen).

Umstrukturierungsgebiete	Im REK werden mögliche Umnutzungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet (Wohnen und Arbeiten). Im Rahmen der nachfolgenden Nutzungsplanung werden die fraglichen Gebiete dann vertieft betrachtet und auf ihr Potenzial hin geprüft.
Qualitative Aufwertung der Siedlung und der Landschaft	Neben dem quantitativen Wachstum ist insbesondere auch das qualitative Wachstum verstärkt zu betrachten. Dies auch im Zusammenhang unter dem Aspekt der nachhaltigen Entwicklung. Wichtige Bereiche sind: Ortsgestaltung, Aufwertung der Landschaft und Naherholung.
Entwicklung Bahnhofgebiet	Als wichtiger Baustein für die zukünftige städtebauliche Entwicklung ist dem Raum Bahnhof besondere Beachtung zu schenken. Neben den städtebaulichen und betrieblichen Fragen bedürfen auch Fragen zum Nutzungspotenzial einer Klärung. Für den Raum Bahnhof wird parallel zum REK ein separates Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieses zeigt auf wie eine koordinierte Gesamtentwicklung für diesen Raum aussehen könnte.
Weiterentwicklung Altstadt	Im Rahmen der Nutzungsplanung sollen die baulichen Umnutzungs- und Erweiterungsmöglichkeiten innerhalb der historischen Altstadt geklärt werden. Folgende Aspekte der Planung Altstadt werden im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung behandelt: Der Stadtrat gibt eine Analyse des «Netzwerks Altstadt» in Auftrag. Darin sollen die in vielen Eingaben enthaltenen Anregungen und Forderungen berücksichtigt werden. Die aus der Analyse hervorgehenden Erkenntnisse werden einerseits in die Ortsplanung einfließen und andererseits der Ausarbeitung weiterer Massnahmen dienen. Die Verkehrs- und Nutzungsfragen der Altstadt müssen im grösseren Rahmen der gesamten Stadtentwicklung beurteilt werden. Sie werden deshalb ebenfalls in der Ortsplanung behandelt.
Verträgliche Ausgestaltung des Verkehrs	Neben der Umgestaltung von Siedlungsschwerpunkten gilt es, die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren sicherzustellen und die Fussweg- und Veloverbindungen innerorts zu optimieren. Mit dem bestehenden Verkehrsrichtplan ist eine gute Ausgangslage vorhanden.
Planungsinstrumente entschlacken	Eine kritische Überprüfung der Planungsinstrumente (Zonenplan, BZR, Bebauungs- und Gestaltungspläne) ist anzustreben. So ist z.B. zu prüfen, ob die Vorschriften gelockert werden können, damit eine massvolle und strukturgerechte Verdichtung stattfinden kann.

2. Vorgehen und Zielsetzung

2.1 Vorgehen

Die Revision der Ortsplanung wird im Wesentlichen in drei Phasen gegliedert. Der vorliegende Bericht bildet die Phase A «REK» ab.

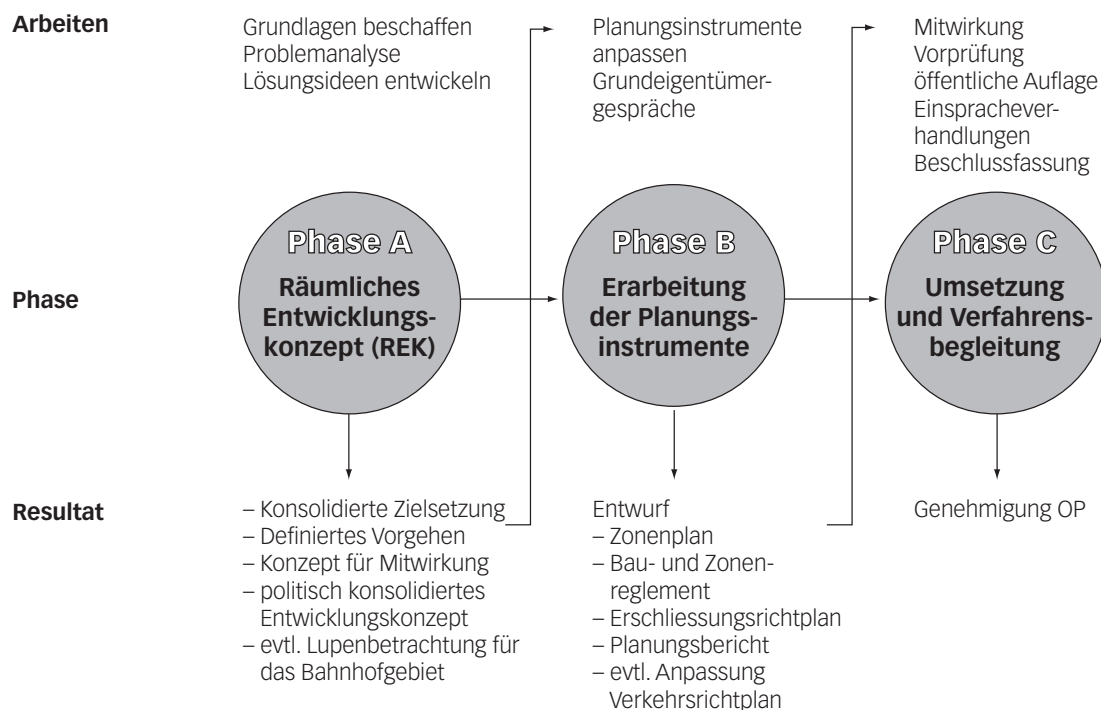


Abb. 3 Ablaufschema Ortsplanungsrevision (Quelle: ecoptima, 2012)

2.2 Zielsetzungen

2.2.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Der Stadtrat von Sursee hat sich für die neue Ortsplanung die Schaffung günstiger räumlicher Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Sursee zum Ziel gesetzt. Dies unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturwandels. Dank verbesserter Standortqualitäten soll die Konkurrenzfähigkeit der Stadt und ihrer Nachbargemeinden im regionalen bzw. kantonalen Wettbewerb gesteigert werden.

Im REK sollen die Rahmenbedingungen sowie die räumlichen und thematischen Entwicklungsschwerpunkte innerhalb der Stadt Sursee definiert werden (z.B. Bahnhofgebiet, Industrie Süd). In einer Konzeptkarte soll die

zukünftige Entwicklung der Stadt räumlich verortet bzw. dargestellt werden.

2.2.2 Zielsetzungen REK

Im REK geht es insbesondere darum die konzeptionellen räumlichen Festsetzungen für die nächsten 10 bis 20 Jahre zu entwickeln. Dabei werden auch die Aspekte Landschaft und Verkehr miteinbezogen. Mit dem REK sollen folgende Ziele verfolgt werden:

Umfeld beurteilen	Auf der Grundlage von konsolidierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen und einer Beurteilung des Marktes soll aufgezeigt werden, wo und wie sich die Stadt weiterentwickeln soll.
Defizite aufdecken	Das REK soll aufzeigen, wo gestalterische Defizite bestehen und wie diese behoben werden könnten.
Standortqualitäten nutzen	Das REK zeigt auf, wo Massnahmen zur Aufwertung der Landschaft ergriffen werden sollen, wo wichtige Siedlungsbegrenzungslinien sind und wie die Beziehung zwischen Landschaft und Siedlung optimiert werden kann.
Verkehr optimieren	Das REK zeigt auf, wo Schwachpunkte im Bereich Verkehr (ÖV, MIV, Langsamverkehr) bestehen und wie diese behoben werden könnten.
Prozess aktiv gestalten	Das REK wird in einem partizipativen Prozess zusammen mit den wichtigen Akteuren und der Bevölkerung erarbeitet.

3. Projektorganisation und Prozess

3.1 Projektorganisation

3.1.1 Fachkommission Ortsplanung (FKOP)

Zentrales Element der Organisation ist die Fachkommission Ortsplanung (FKOP) unter der Leitung des Bauvorstehers, zusammen mit einem Vertreter des Stadtbauamtes, jeweils einer Person der bestehenden Stadtbaukommission und des regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland (RET Sursee-Mittelland). Bei Bedarf können weitere Fachpersonen und Vertreter der Stadt beigezogen werden.

3.1.2 Begleitgremium Ortsplanung (BGOP)

Als prozessbegleitendes Organ wird ein Begleitgremium Ortsplanung (BGOP) eingesetzt. Das Gremium besteht aus Vertretern der politischen Parteien, Verbänden, Vereinen und weiteren interessierten Bevölkerungsgruppen. Im Gremium ebenfalls vertreten sind der regionale Entwicklungsträger Sursee-Mittelland (RET Sursee-Mittelland) und die Mitglieder der Fachkommission Ortsplanung (FKOP). Bei Bedarf können weitere Personen aus dem Stadtrat und der Stadtverwaltung beigezogen werden. Die breite Bevölkerung wird im Rahmen der Mitwirkung in den Prozess eingebunden.

3.1.3 Stadtrat und Gemeindeversammlung

Der Stadtrat hat die Gesamtleitung inne und ist für die strategische Führung verantwortlich. Das REK wird vom Stadtrat beschlossen. Angestrebtes Ergebnis des REK sind politisch konsolidierte Entwicklungsabsichten als Grundlage für die Überarbeitung der Planungsinstrumente. Die Beschlussfassung der Ortsplanungsrevision liegt in der Verantwortung der Gemeindeversammlung.

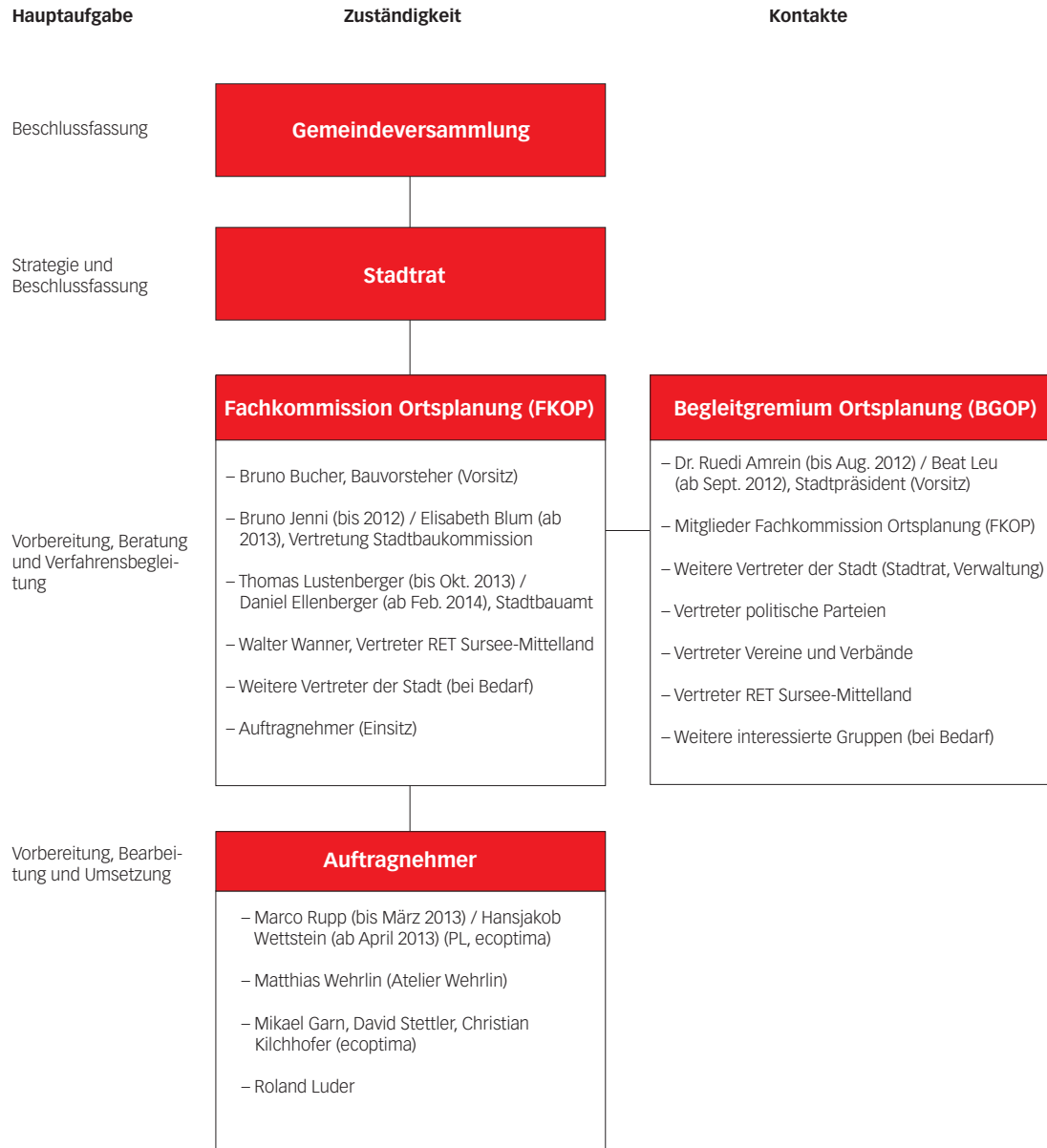


Abb. 4 Projektorganisation Ortsplanung Sursee (Quelle: ecoptima, 2016)

3.2 Prozess

3.2.1 Partizipation

Begleitgremium OP-Revision	Für die breite Abstützung der Ortsplanungsrevision wird der Fachkommission Ortsplanung (FKOP) ein Begleitgremium (BGOP) zur Seite gestellt (vgl. Kapitel 3.1.2). Ende 2011 und Anfang 2012 wurden mit dem Begleitgremium zur Erarbeitung des REK insgesamt vier Abendveranstaltungen in Form von Workshops durchgeführt. Dem Begleitgremium wurden die durch die Fachkommission und das Planungsteam erarbeiteten Dokumente im Entwurf vorgelegt und erläutert. Gemeinsam wurden die Zwischenresultate diskutiert und wo notwendig angepasst. Für die Erarbeitung der Bau- und Nutzungsordnung wird das Begleitgremium periodisch beigezogen.
Öffentliche Mitwirkung	Das REK wurde vom 14. August bis 5. Oktober 2012 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Die Bevölkerung, Parteien und weitere interessierte Kreise konnten im Rahmen der Mitwirkung ihre Anliegen mitteilen. Das Ergebnis der Mitwirkung wurde in einem separaten Mitwirkungsbericht zusammengefasst.

3.2.2 Beschluss durch den Stadtrat

Das REK wurde am 6. März 2013 vom Stadtrat beschlossen und diente für die anschliessende Erarbeitung der Bau- und Zonenordnung als strategische Grundlage.

3.2.3 Überarbeitung 2016

Neue planerische Rahmen- bedingungen	Nach dem Beschluss des REK durch den Stadtrat Anfang 2013 haben sich die planerischen Rahmenbedingungen mit der Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, des kantonalen Richtplans sowie des Planungs- und Baugesetzes markant verändert. Insbesondere gewann das raumplanerische Ziel einer Siedlungsentwicklung nach innen deutlich an Bedeutung.
Areale mit geänderten Nutzungsabsichten	Im Rahmen der Erarbeitung der Bau- und Zonenordnung setzte sich die Stadt vertieft mit den Rahmenbedingungen einzelner Areale und den Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer auseinander. Die Stadt konnte so die Potenziale der Areale im Detail prüfen. Der Stadtrat hat das REK im Jahr 2016 an diese neuen Rahmenbedingungen und Erkenntnisse angepasst und zu folgenden Arealen neue langfristige Nutzungsabsichten festgelegt (Nummern gemäss Plan S. 33): – Nr. 15 Sandgrube: Mischnutzung (mit untergeordnetem Wohnanteil bis 20%) anstelle einer reinen Arbeitsnutzung – Nr. 24 Hammergrube Ost: Mischnutzung (mit untergeordnetem Wohnanteil bis 20%) anstelle einer reinen Arbeitsnutzung – Nr. 25 Zeughaus: Mischnutzung bzw. öffentliche Nutzung anstelle einer Nutzung als Zeughaus

- Nr. 44 Rigistrasse: Verzicht auf Umnutzung in Wohnzone, weiterhin Mischnutzung
- Nr. 46 Neufeld: Umzonung eines Teils der Zone für öffentliche Zwecke in eine Wohnzone (insbesondere für preisgünstigen Wohnungsbau)
- Nr. 49 Pilatusstrasse: Verzicht auf Umstrukturierung des Wohngebiets aufgrund fehlenden Potenzials
- Nr. 58 Rigistrasse: Verzicht auf Umnutzung in Wohnzone, weiterhin Mischnutzung
- Nr. 63 Sandgrube West (neu): Mischnutzung (mit untergeordnetem Wohnanteil bis 20%) anstelle einer reinen Arbeitsnutzung
- Nr. 64 Moosgasse Ost (neu): Mischnutzung anstelle einer reinen Arbeitsnutzung
- Nr. 65 Moosgasse West (neu): Verzicht auf Umnutzung, weiterhin Wohnnutzung
- Nr. 66 Merkurstrasse (neu): Mischnutzung anstelle einer reinen Arbeitsnutzung
- Nr. 67 Calida (neu): Mischnutzung anstelle einer reinen Arbeitsnutzung
- Nr. 68 Frischfleisch (neu): Mischnutzung anstelle einer reinen Arbeitsnutzung
- Nr. 69 Möbel Ulrich (neu): Mischnutzung anstelle einer reinen Arbeitsnutzung

Anpassung Karten und Pläne	Die Konzeptkarte Nutzungen (S. 33) mit Erläuterungen in Kap. 8, der Plan zur Äusseren und inneren Landschaft (S. 48), der Konzeptplan Bebauung (S. 55) sowie der Gesamtplan Städtebau und Landschaft (S. 77) wurden entsprechend angepasst.
Ergänzung zu öffentlichen Räumen	Im Zuge der Siedlungsentwicklung nach innen will der Stadtrat die Aufwertung öffentlicher Räume verstärkt angehen. Die Sicherung von potenziellen Flächen zur Ausscheidung von zukünftigen öffentlichen Räumen wurde deshalb als Entwicklungsabsicht im Kapitel «Städtebau und Landschaft» (Kap. 9.2, S. 41) ergänzt.
Fassungsvermögen	Die Mengengerüste Wohnen und Arbeiten im vorliegenden Bericht wurden nicht überarbeitet. Sie entsprechen weiterhin dem Stand 2013. Die Berechnung des Bauzonenfassungsvermögens wurde im Rahmen der Erarbeitung der Bau- und Zonenordnung im entsprechenden Tool des Kantons (LUBAT) vorgenommen.
Verkehr und Erschliessung	Das Kapitel 10 «Verkehr und Erschliessung» wurde nicht überarbeitet und entspricht weiterhin dem Stand 2013. Eine vertiefte Betrachtung des Bereichs Verkehr erfolgte in den Jahren 2015/16 im Rahmen des «Konzepts Motorisierter Individualverkehr» und die «Velonetzplanung» durch die Region (Zentrum Sursee Plus).

B Bisherige Stadtentwicklung

4. Siedlungsentwicklung

Noch bis Anfang des letzten Jahrhunderts war Sursee eine historisch gewachsene Kleinstadt mit knapp 2'600 Einwohnern. Bereits damals war die Stadt ans Bahnnetz angeschlossen (vgl. Kartendarstellung).

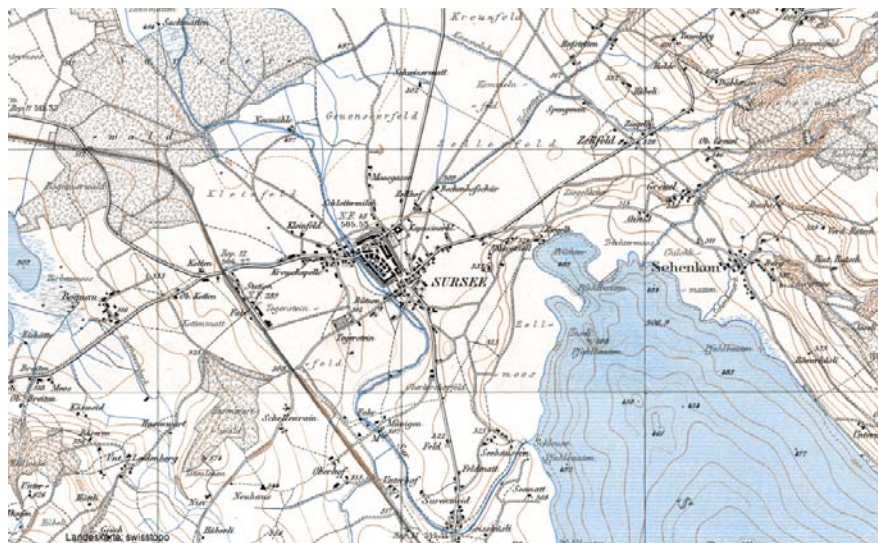


Abb. 5 Karte aus dem Jahr 1898; Siegfriedatlas

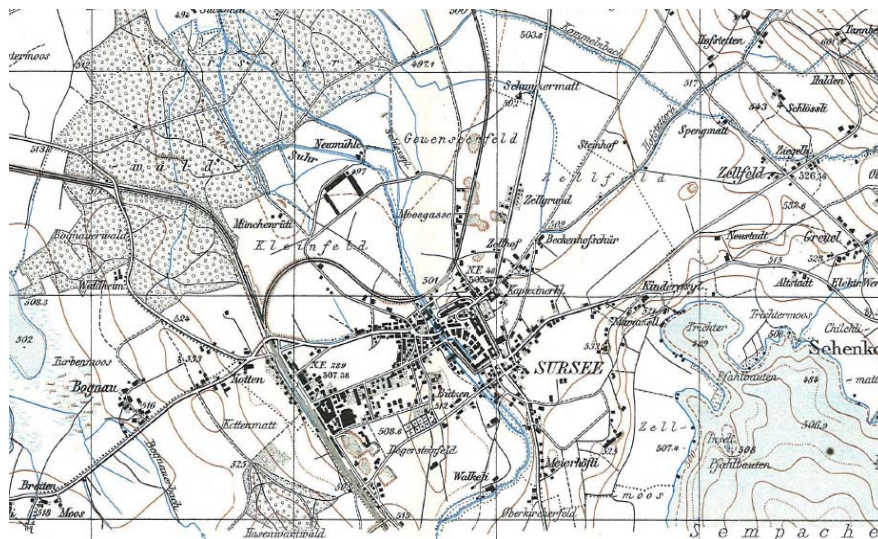


Abb. 6 Karte aus dem Jahr 1942; Landeskarte

Mit Beginn der Industrialisierung stieg auch die Bevölkerungszahl. Bis 1950 zählte die Stadt gut 5'000 Einwohner. Den grössten Entwicklungsschub erfuhr Sursee in den 1960-er und 1970-er Jahren. Dies unter anderem mit der Ansiedelung grösserer Betriebe und KMU's sowie mit dem Ausbau der schulischen und kulturellen Angebote.

Als wichtige Entwicklungsfaktoren zu nennen sind die Anschlüsse an die Autobahn A2/E35 und an die SBB-Bahnlinie und die damit verbundene direkte Anbindung an die nationale und internationale Nord-Süd Achse.

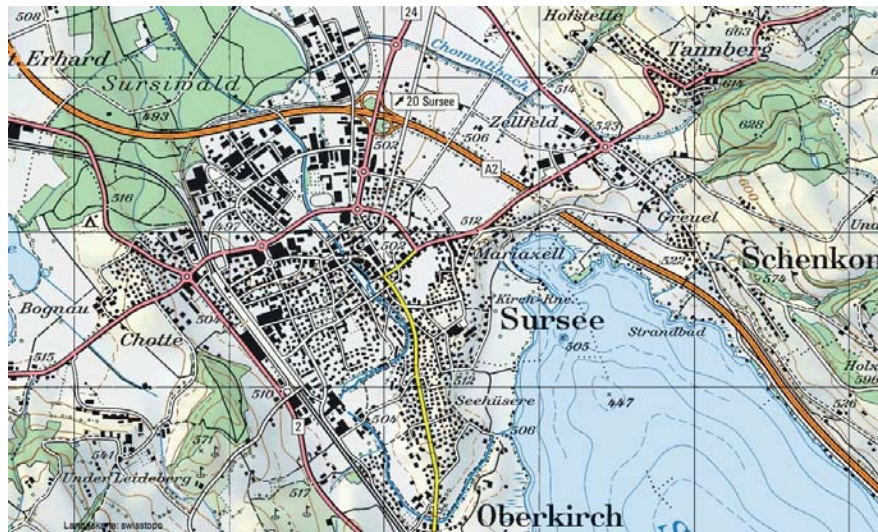


Abb. 7 Karte aus dem Jahr 2005; Mst. 1:50'000; Landestopographie

Seit der Jahrtausendwende ist eine neue Entwicklungswelle erkennbar. Dies insbesondere im Dienstleistungssektor (u.a. Ansiedelung kantonale Verwaltungen) sowie im IT-Bereich. Auch im Wohnungsbau ist eine zunehmende Dynamik erkennbar. Es gilt diesen neuen «Schwung» zu nutzen, weiterzuführen und geschickt zu lenken.

Für die Stadt besteht insbesondere das Problem (oder die Chance), dass eine Siedlungserweiterung in der Fläche fast nicht mehr möglich ist. Hier sind Lösungen zu finden, damit das angestrebte Wachstum bewältigt werden kann. Mögliche Ansätze bieten Areal-Umnutzungen/Umstrukturierungen und/oder eine massvolle innere Siedlungsverdichtung.

5. Bevölkerung

5.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Sursee weist per 31.3.2012 eine Gesamtwohnbevölkerung von 9'011 Personen auf. Für die nachfolgenden Berechnungen (und Formulierungen) werden aus statistischen Gründen das Basisjahr 2010 verwendet. Die Bevölkerungszahl für das Jahr 2010 beträgt rund 8'900 Personen.

Über die letzten 30 Jahre (1981 bis 2010) ist die Bevölkerung von Sursee um 16% von 7'661 auf 8'889 Einwohner angewachsen. Der Hauptteil des Bevölkerungswachstums (+8.6%) fand zwischen 2005 und 2010 statt. Zwischen 1981 und 2005 hat sich die Bevölkerung moderat entwickelt. Hervorzuheben sind die Jahre 1982 mit einer Abnahme von 1.7% und 2001 mit einer Zunahme von 3%.

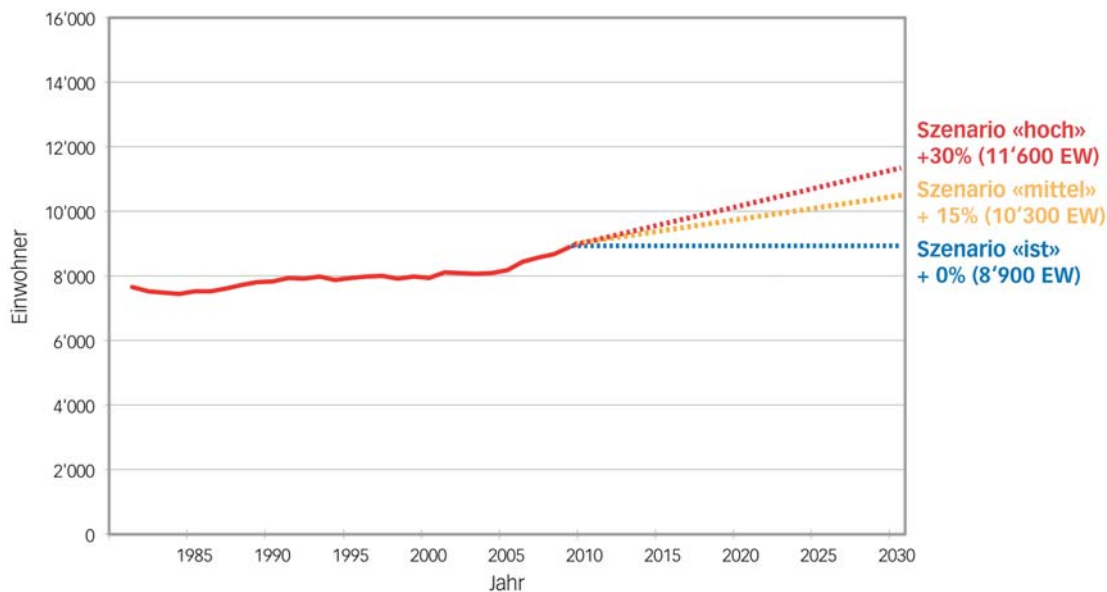


Abb. 8 Bevölkerungsentwicklung 1981–2010 und Bevölkerungsszenarien
(Quelle: Ständige Wohnbevölkerung am Jahresanfang, LUSTAT, Kantonale Bevölkerungsstatistik)

In der obigen Abbildung sind die bisherige Bevölkerungsentwicklung ab 1981 sowie drei Szenarien zur zukünftigen Entwicklung dargestellt. Das Szenario «ist» geht von einer gleichbleibenden Bevölkerung bis ins Jahr 2030 aus, das Szenario «mittel» von einem Zuwachs um 15% auf 10'300 Einwohner und das Szenario «hoch» von einem Zuwachs um 30% auf 11'600 Einwohner.

5.2 Altersstruktur

In der Stadt Sursee stellt der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 20 Jahre 20.2% der Bevölkerung und derjenige der 20- bis 64-jährigen 64.0%. Die Personen über 64 Jahre machen insgesamt 15.8% der Wohnbevölkerung aus. Der Anteil der 20- bis 64-jährigen entspricht dem kantonalen Durchschnitt. Die Jugendlichen bis 20 Jahre sind im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt von 25.2% untervertreten.

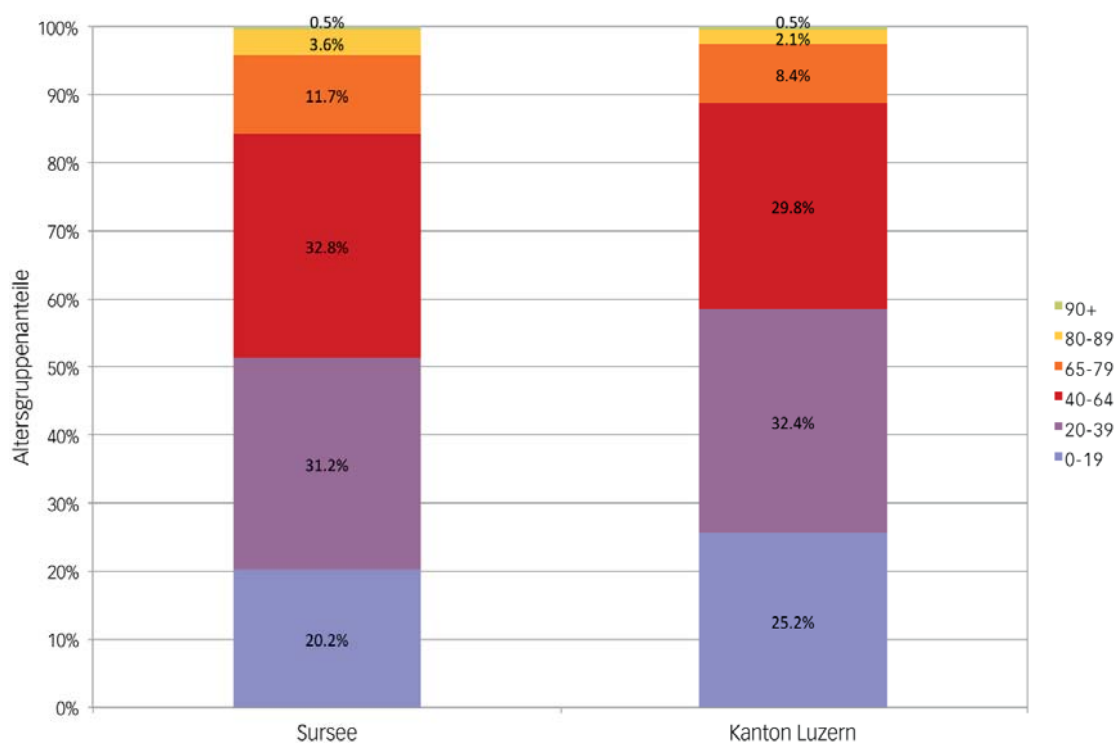


Abb. 9 Altersstruktur
(Quelle: LUSTAT, Kantonale Bevölkerungsstatistik, 2011)

Es ist darauf hinzuweisen, dass auch in der Stadt Sursee eine Tendenz zur Überalterung der Bevölkerung besteht. Seit 2000 haben die Einwohner über 65-Jahre um 2% zugenommen und ihr Anteil liegt verglichen mit den kantonalen Werten um knapp 5% höher.

5.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Die Schülerzahlen der Stadt Sursee haben zwischen den Schuljahren 1991/1992 und 1996/1997 stark zugenommen. Dies ist vor allem auf die steigende Schülerzahl in den Kategorien Gymnasium und Sekundarstufe I zurückzuführen. Nach 1997 hat sich die Schülerzahl stabilisiert. Im Schuljahr 2009/2010 gingen in der Stadt Suresee insgesamt 1'800 Kinder und Jugendliche zur Schule.

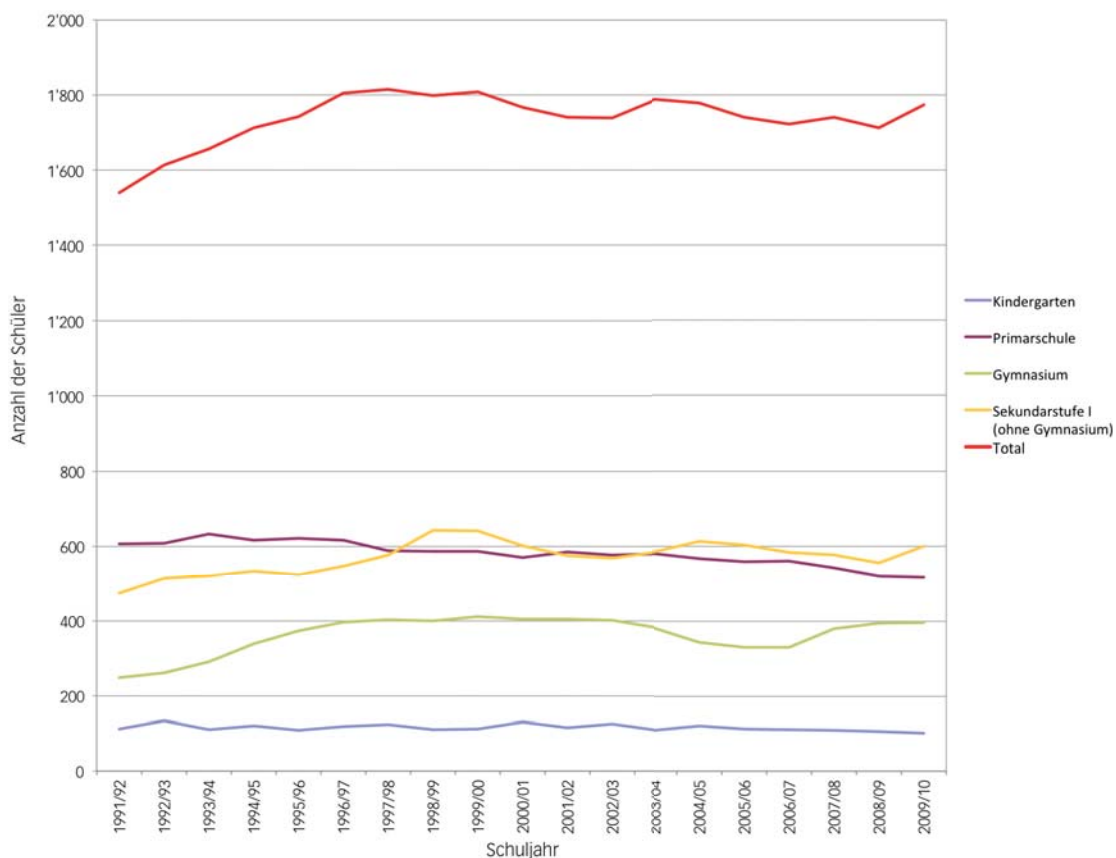


Abb. 10 Effektive Schülerzahlen (1991–2009/10)
(Quelle: LUSTAT basierend auf BfS, Statistik der SchülerInnen und Studierenden)

Die Schülerzahlen in der Unterstufe (Kindergarten, Primarschule) zeigen seit 1996/97 sinkende Tendenzen und weisen auf die generell rückläufige Kinderzahl hin. Ab 2006 steigen die Geburtenzahlen in Sursee jedoch wieder an, so dass in den nächsten Jahren die Gesamtschülerzahl der Primarschule leicht ansteigen dürfte. Dazu tragen auch die verdichtete Bauweise und die neuen Wohnungen im Hostetterfeld bei. Ab Schuljahr 2012/2013 werden zudem in der Primarschule Tagesstrukturen und -ab Schuljahr 2013/2014 - der zweijährige Kindergarten eingeführt. So ist in den nächsten Jahren insgesamt ein grösserer Schulraumbedarf für die Primar- und in den Folgejahren für die Sekundarschule notwendig.

6. Beschäftigte und Pendler

6.1 Struktur und Entwicklung der Beschäftigten

Die Stadt Sursee wies im Jahr 2008 10'900 Beschäftigte auf, davon arbeiten 22% im 2. Sektor und der weitaus grösste Anteil von 78% im 3. Sektor. Der Abbildung unten ist zu entnehmen, dass die Beschäftigtenzahl zwischen 2001 und 2008 um 34% zunahm. Das Verhältnis von 2. zu 3. Sektor hat sich dabei nur leicht verschoben. Mit 78% der Beschäftigten im 3. Sektor liegt die Stadt Sursee weit über dem kantonalen Durchschnitt von 66.1%.

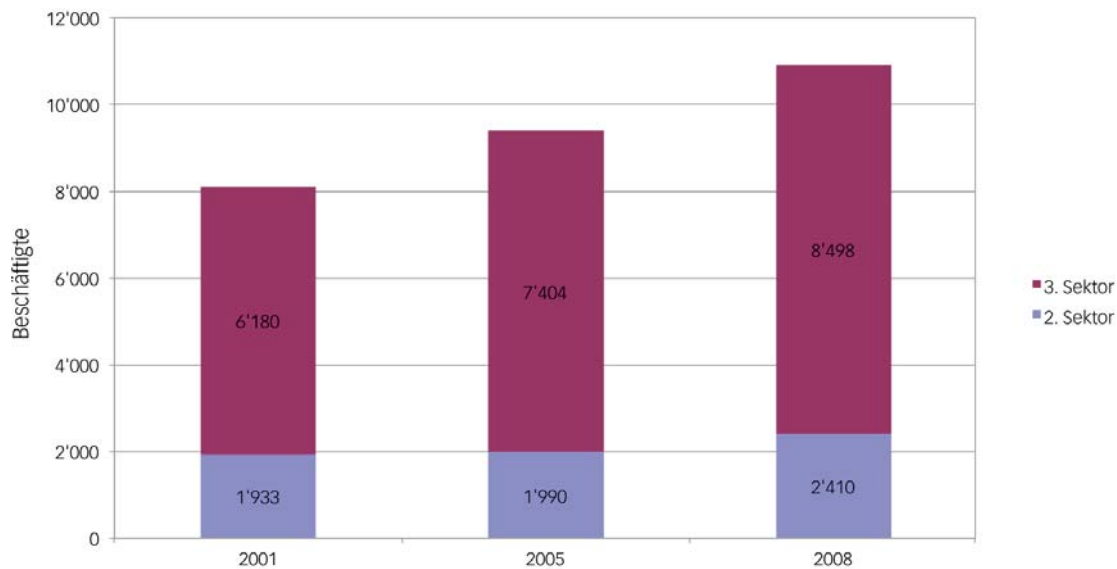


Abb. 11 Entwicklung der Beschäftigten und Anteil des 2. und 3. Sektors
(Quelle: BfS, Betriebszählungen 2001, 2005 und 2008)

Die Anzahl der Beschäftigten ist im Verhältnis zur Einwohnerzahl hoch. Dieses Verhältnis und der hohe Anteil an Beschäftigten im Dienstleistungssektor (3. Sektor) weisen auf die Bedeutung der Stadt Sursee als regionales Zentrum hin.

6.2 Pendler

6.2.1 Wegpendler

Die Hauptdestination der Wegpendler von Sursee ist Luzern (20%). Bei den nächstwichtigen Pendlerdestinationen Nottwil, Oberkirch und Triengen beträgt der Wegpendleranteil noch je 5%. Die weiteren umliegenden Gemeinden sind mit Anteilen kleiner als 5% vertreten. Nach Zürich und Zofingen fahren noch 2% aller Wegpendler¹.

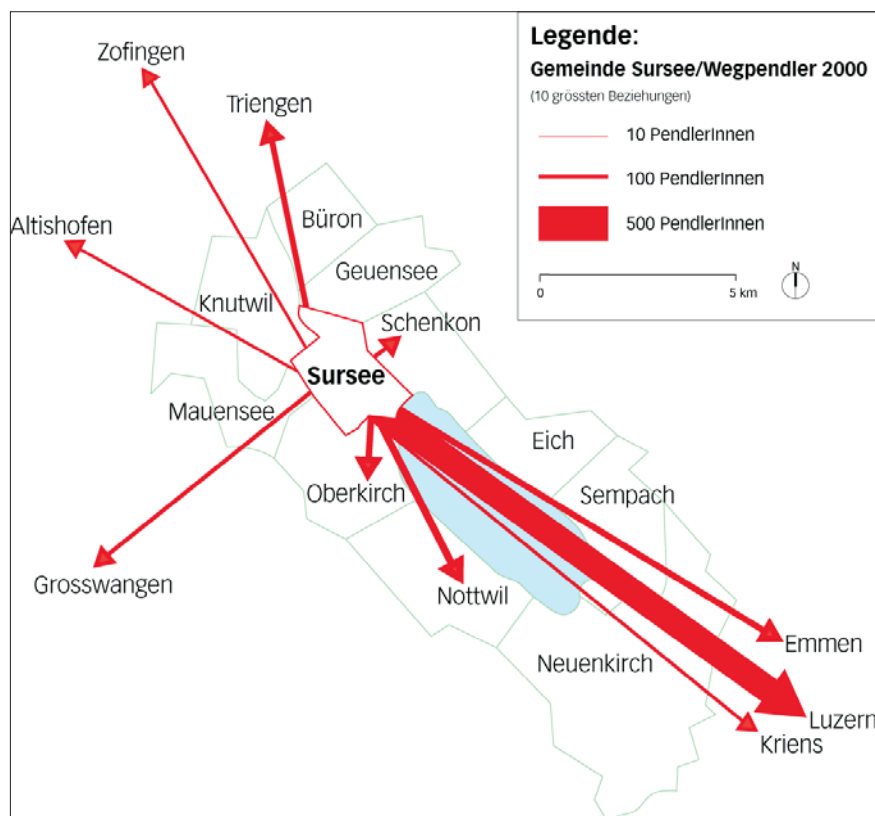


Abb. 12 Wegpendler von Sursee
(Quelle: BFS, Volkszählung 2000)

¹ Die Zahlen basieren auf der Volkszählung aus dem Jahr 2000 und sind demnach relativ «alt». Aktuellere Bundesdaten mit vergleichbarer Aussagekraft sind bis anhin keine verfügbar. Das obige Gesamtbild dürfte jedoch weiterhin Gültigkeit haben

6.2.2 Zupendler

Die Gemeinde Oberkirch stellt mit 8.0% den grössten Zupendleranteil. Aus Schenkon und Geuensee stammen 6.5 respektive 5.3% aller Zupendler nach Sursee. Jeweils gut ein Drittel sind Schüler. Die weiteren umliegenden Gemeinden und Luzern sind mit Zupendleranteilen um 3 bis 4% vertreten. In Sempach macht der Anteil der Schüler und Studenten an den Zupendlern nach Sursee 37% aus.²

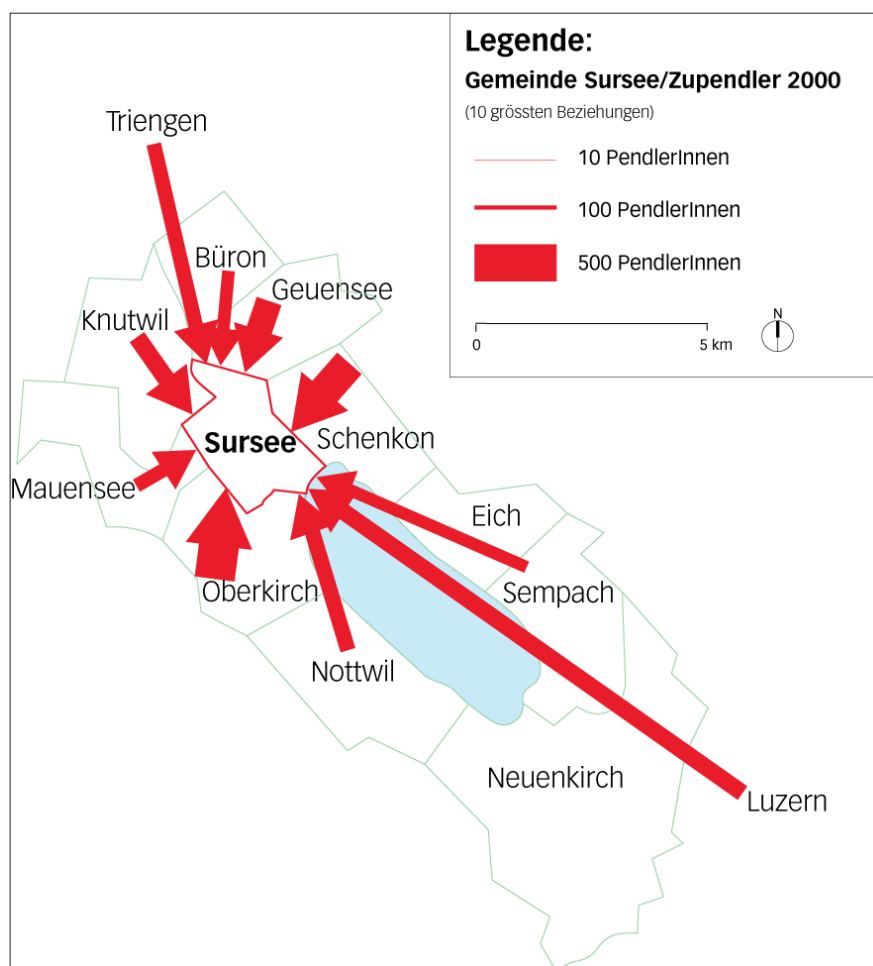


Abb. 13 Zupendler nach Sursee
(Quelle: BFS, Volkszählung 2000)

² Die Zahlen basieren auf der Volkszählung aus dem Jahr 2000 und sind demnach relativ «alt». Aktuellere Bundesdaten mit vergleichbarer Aussagekraft sind bis anhin keine verfügbar. Das obige Gesamtbild dürfte jedoch weiterhin Gültigkeit haben.

6.2.3 Erwerbstätige und Pendlersaldo

Im Jahr 2000 sind von den 4'475 erwerbstätigen Einwohnern in Sursee 1'970 (44%) Wegpendler und 2'505 (56%) Binnenpendler. Die Zupendlerzahl beträgt 6'458 Personen. Es resultiert ein positiver Pendlersaldo von + 4'488 Pendlern. Die grosse Zahl von Zupendlern unterstreicht nochmals die Bedeutung der Stadt Sursee als Regionalzentrum.

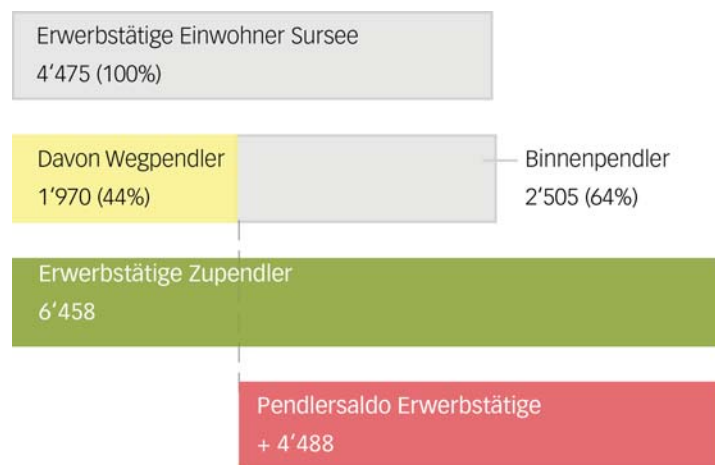


Abb. 14 Erwerbstätige Einwohner und Pendlersaldo
(Quelle: BFS, Volkszählung 2000)

7. Wohnungswesen

7.1 Wohnungsproduktion und Leerwohnungsbestand

Seit dem Jahr 2000 weist die Stadt Sursee eine verstärkte Bautätigkeit im Wohnungswesen auf. Der grösste absolute Zuwachs an Wohnungen erfolgte in den Jahren 2002 und 2005 im Segment der Mehrfamilienhäuser³. Die Spitze von 2005 und der Zuwachs an Wohnungen seither geht mit der Bevölkerungsentwicklung, welche für 2005 bis 2010 das stärkste Wachstum ausweist (Kapitel 2.1), einher. Der Anteil der Einfamilienhäuser an allen Neubauwohnungen ist starken Schwankungen unterworfen. Der Höhepunkt ist im Jahr 2006 erreicht und liegt bei 21 EFH respektive 53% aller Neubauwohnungen.

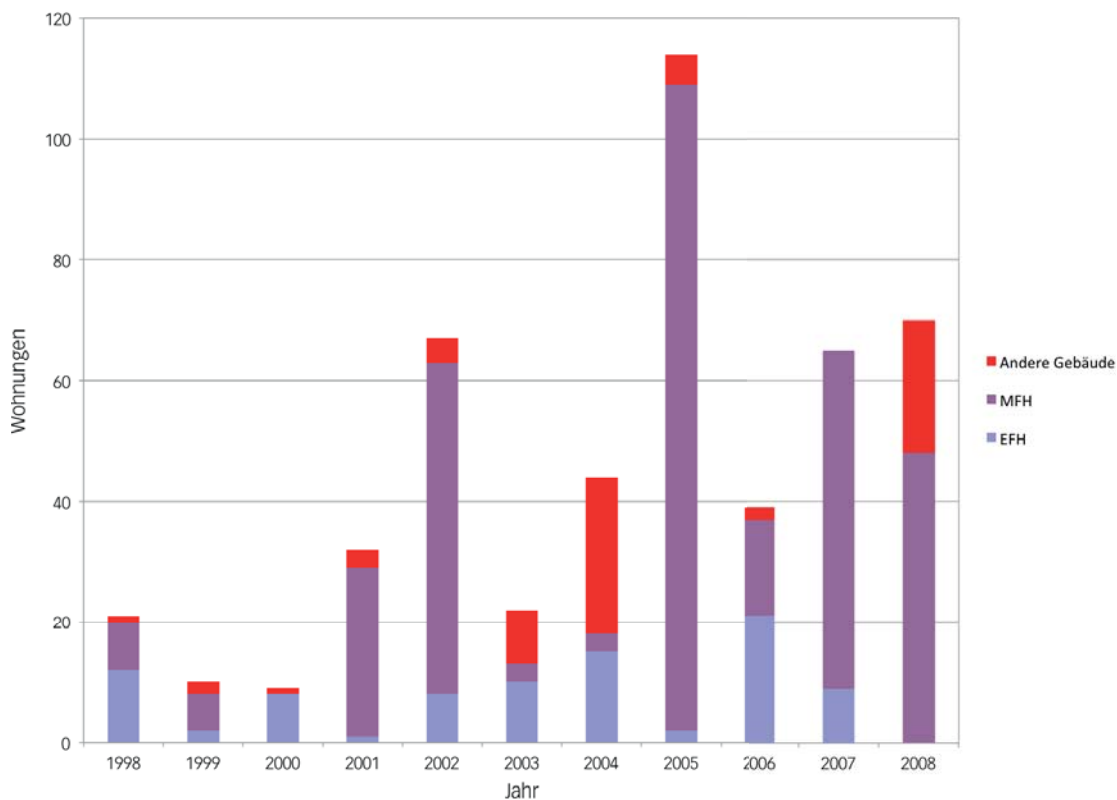


Abb. 15 Neuerstellte Wohnungen 1998–2007
(Quelle: LUSTAT basierend auf BFS, Bau- und Wohnbauerhebung)

³ Unter die Kategorie «Andere Gebäude» fallen bei der Bau- und Wohnbauerhebung Wohnungen, die sich in Gebäuden befinden, welche nicht zu reinen Wohnzwecken erstellt wurden (Gebäude mit Mischnutzung).

Die Leerwohnungsziffer schwankte zwischen 0.15 und 0.70%. Mit der Ausnahme von 2005 bis 2007 blieb sie trotz hoher Neubautätigkeit in den vergangenen 10 Jahren sehr tief.

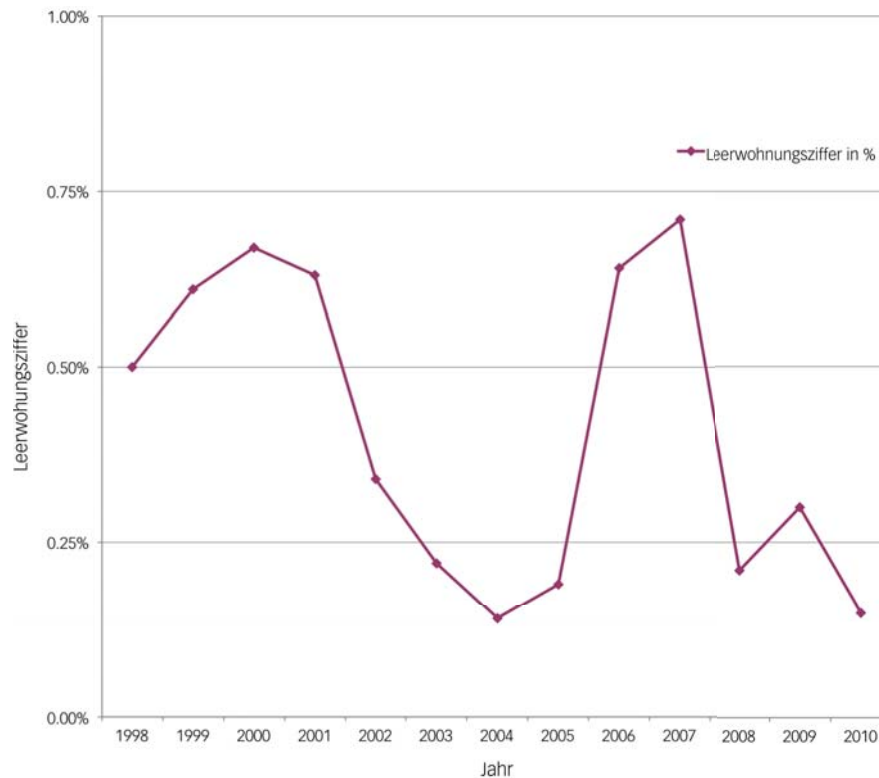


Abb. 16 Leerwohnungsziffer
(Quelle: LUSTAT basierend auf BfS, Leerwohnungszählung)

7.2 Wohnungsstruktur und Wohnungsgrösse

Die Abbildung unten zeigt, dass die Wohnungsstruktur in der Stadt Sursee weitgehend den kantonalen Werten entspricht. Der kummulierte Anteil an Wohnungen mit 4 und weniger Zimmern ist in Sursee im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt (70%) leicht höher.

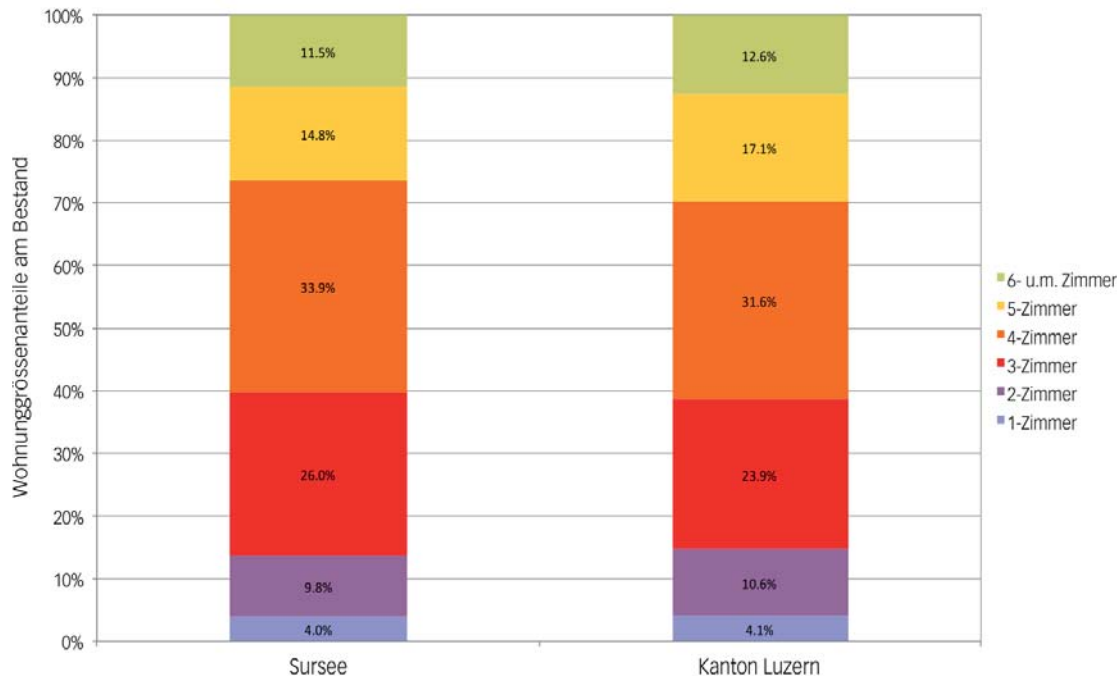


Abb. 17 Wohnungsstruktur
(Quelle: LUSTAT 2008 basierend auf Bfs, Bau- und Wohnbauerhebung)

Der leicht höhere Anteil kleiner Wohnungen (mit 3 oder weniger Zimmern) zeigt sich auch in der durchschnittlichen Wohnungsgrösse. Im Jahr 2000 betrug die durchschnittliche Wohnungsgrösse in der Stadt Sursee 101 m². Dieser Wert entspricht dem kantonalen Durchschnitt⁴.

Entsprechend dem gesamtschweizerischen Trend hat in der Stadt Sursee die Wohnungsbelegung in den letzten 30 Jahren abgenommen. Es ist anzunehmen, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren noch fortsetzen wird. Dies hat zur Folge, dass zusätzliche Wohnungen gebaut werden müssen, um die Bevölkerungszahl halten zu können.

7.3 Wohneigentums- und Mietquote

In Sursee ist eine hohe Mietquote festzustellen. Im Jahr 2000 lag der Anteil an Mietverhältnissen bei 73%. Die Eigentümer machten 27% aller Wohnungsverhältnisse aus (Abbildung 11)⁵. Auf Kantonsebene beträgt die Wohneigentumsquote 32% und liegt damit über jener der Stadt Sursee.

⁴ Die durchschnittliche Wohnungsgrösse errechnet sich aus der durchschnittlichen Wohnfläche pro Person und der durchschnittlichen Belegungszahl (Quelle: Bfs, Volkszählung 2000).

⁵ Unter der Kategorie „Frei-, Dienstwohnungen“ werden in der Volkszählung Wohnverhältnisse erfasst, die beispielsweise an die Pacht von ganzen Gebäuden oder an ein Arbeitsverhältnis gekoppelt sind.

Zwischen 1980 und 2000 hat in der Stadt Sursee das Stockwerkeigentum zulasten des Hauseigentums stark zugenommen. Diese Zunahme entspricht der Entwicklung im Wohnungsbau, wo im letzten Jahrzehnt deutlich mehr Mehrfamilienhäuser entstanden sind.

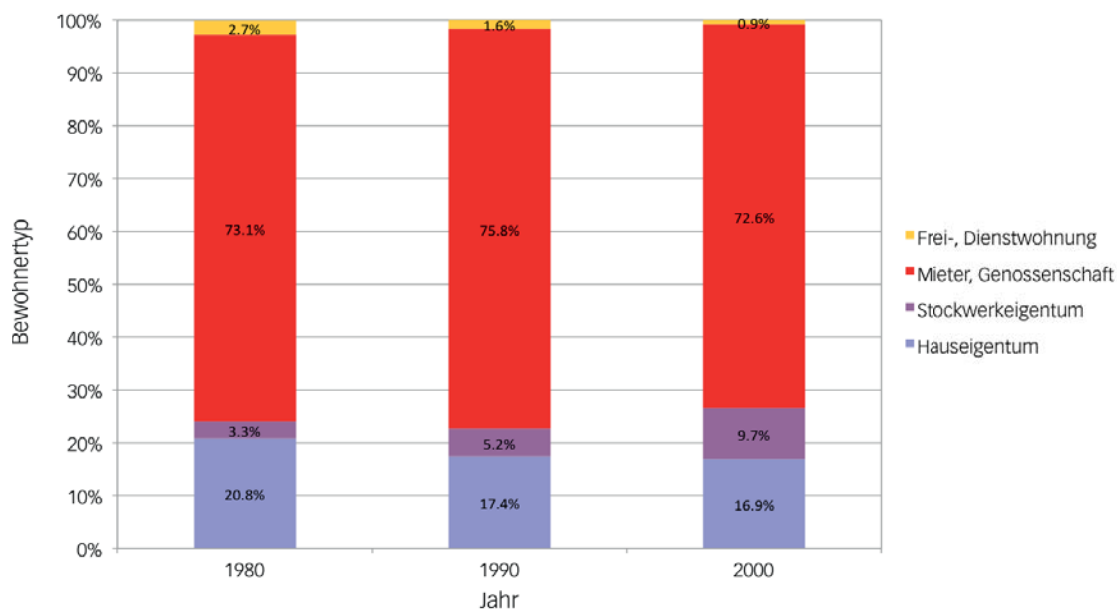


Abb. 18 Wohnverhältnis Eigentum - Mieter
(Quelle: LUSTAT basierend auf BfS, Volkszählung)

7.4 Wohnungsbelegung

Wie aus nachfolgender Tabelle zu entnehmen ist, liegt die Stadt Sursee bezüglich Belegungsdichte nahe dem kantonalen Durchschnitt: Im Jahr 2009 lebten in Sursee 2.15 und im Kanton Luzern 2.20 Personen pro Wohnung.

	Sursee	Kanton Luzern
1980	3.10	2.85
1990	2.55	2.50
2000	2.30	2.30
2009	2.15	2.20

Tab. 1 Personen pro Wohnung
(Quelle: LUSTAT basierend auf BfS, Bau- und Wohnbauerhebung)

C Konzeptinhalte

8. Nutzungen und Entwicklungspotenziale

8.1 Analyse

8.1.1 Nutzungsanordnung heute

Die Gebiete für reine Arbeitsnutzungen befinden sich vorwiegend nördlich der Ringstrasse. Ausnahmen im Süden bilden die Areale «Fenaco» und «Calida» entlang der Bahnlinie. Die Autobahn A2 teilt die grösseren Arbeitsgebiete in die «Industrie Nord» und die «Industrie Süd». Der Grossteil der Wohngebiete ist im südlichen Teil des Stadtgebiets lokalisiert.

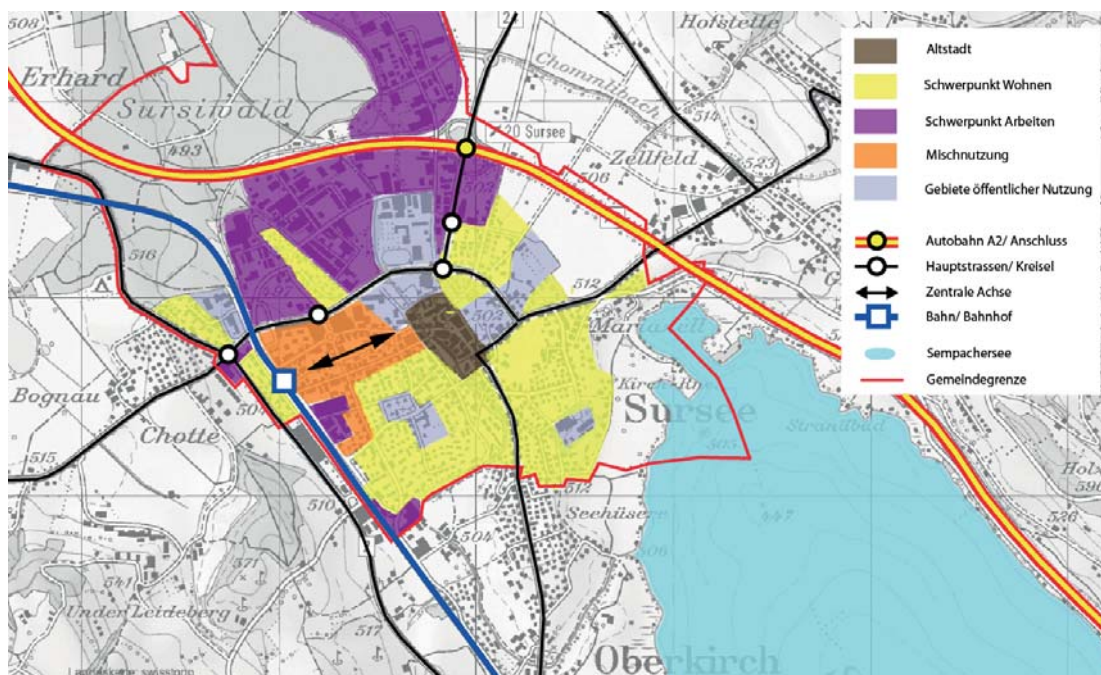


Abb. 19 Verortung der Hauptnutzungen, vereinfachte/schematische Darstellung (Quelle: ecoptima 2012)

Zwischen dem Arbeitsschwerpunkt im Norden und dem Wohnschwerpunkt im Süden bildet der Raum zwischen Altstadt und Bahnhof einen Bereich für die Mischnutzung (Wohnen/Arbeiten). Öffentliche Nutzungen, wie z.B. Stadthalle, Stadion, Eishalle, Kantonsschule, Alterswohnheim) sind mehrheitlich zentral um die Altstadt herum verortet. Ausnahmen bilden u.a. das Kantonsspital Sursee und die Schulanlagen «Kotten» und «Neufeld» sowie der Friedhof.

8.1.2 Wohnbaulandbedarf und Reserven

Als Grundlage für die Ermittlung des zukünftigen Baulandbedarfs werden verschiedene Bevölkerungsszenarien herangezogen. Das Szenario «ist» geht von einer gleichbleibenden Bevölkerung bis ins Jahr 2030 aus, das

Szenario «mittel» von einem Zuwachs um 15% auf 10'300 Einwohner und das Szenario «hoch» von einem Zuwachs um 30% auf 11'600 Einwohner.

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf wie viel Wohnbauland die Stadt Sursee benötigt, um im Jahr 2030 die Entwicklungsziele der drei eingangs erwähnten Szenarien erreichen zu können. Der Wohnbaulandbedarf ist dabei von der baulichen Dichte der Neubaugebiete und somit von der Ausnützungsziffer (AZ) sowie der Wohnungsbelegung abhängig. Die Ausnützungsziffer von 0.7 ist ein gemittelter Schätzwert für Zentrumsgemeinden.⁶

Wohnbaulandbedarf 2030

	Einwohner	Bedarf bei AZ = 0.7	Bedarf bei AZ = 0.65
Szenario 1 «ist» +0%	8'889	9.0 ha	9.7 ha
Szenario 2 «mittel» +15%	10'300	23.2 ha	25.0 ha
Szenario 3 «hoch» +30%	11'600	36.4 ha	39.2 ha

Bilanz Bedarf und bestehende Reserven Wohnen 2030

Die Stadt Sursee verfügt derzeit über 15.9 ha Wohnbaulandreserven (eigene Erhebung, 2012). Dies ergibt zusammen mit dem oben ausgewiesenen Wohnbaulandbedarf die nachfolgende Bilanz und zeigt auf, wie viel Wohnbauland im Rahmen der Ortsplanungsrevision ungefähr eingezont werden müsste (ohne Berücksichtigung des Verdichtungs- und Umnutzungspotenzials):

	Einwohner	Bilanz bei AZ = 0.7	Bilanz bei AZ = 0.65
Szenario 1 «ist» +0%	8'889		
Szenario 2 «mittel» +15%	10'3000	7.3 ha	9.1 ha
Szenario 3 «hoch» +30%	11'6000	20.5 ha	23.1 ha

Die detaillierten Berechnungen zu den drei Szenarien sind im Anhang aufgeführt.

⁶ Die Spalte mit AZ=0.65 soll die Sensitivität des Wohnbaulandbedarfs bei leicht gesenkter Ausnützungsziffer verdeutlichen.

8.1.3 Baulandbedarf für Arbeitsnutzungen

Die Stadt Sursee verfügt derzeit über rund 25.4 ha Baulandreserven für das Arbeiten (eigene Erhebung, 2012). Dies vorwiegend in Gebieten, die für den 2. Sektor vorgesehen sind (Industrie und Gewerbe). Die Reserven befinden sich vorwiegend in den Gebieten Industrie Nord und Industrie Süd. Weitere Reserven finden sich am Autobahnanschluss im Gebiet Sandgrube.

Die vorhandenen Baulandreserven für das Arbeiten reichen bei einer theoretischen Annahme von durchschnittlich 50 Arbeitsplätzen pro ha für rund 1'300 neue Arbeitsplätze im 2. Sektor aus.

8.2 Entwicklungsabsichten

8.2.1 Generelle Stossrichtung

Der Stadtrat von Sursee hat sich für die neue Ortsplanung die Schaffung günstiger räumlicher Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Sursee zum Ziel gesetzt. Dies unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturwandels. Dank verbesserter Standortqualitäten soll die Konkurrenzfähigkeit der Stadt und ihrer Nachbargemeinden im regionalen bzw. kantonalen Wettbewerb gesteigert werden.

Insbesondere in Bezug auf die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung muss sich Sursee als Regionalzentrum im Kanton positionieren/aufreten. In Bezug auf das Bevölkerungswachstum heisst dies konkret, dass die Stadt überdurchschnittlich wachsen muss. Der Kanton geht von einem durchschnittlichen kantonalen Bevölkerungswachstum von ca. 17% bis im Jahre 2030 aus.

8.2.2 Angestrebtes Bevölkerungswachstum

Die Stadt Sursee strebt bis in 20 Jahren ein Bevölkerungswachstum von ca. 20% an. Dies entspricht einer Bevölkerungszahl von ca. 10'600 EinwohnerInnen. Ergänzend zu den drei bereits oben erwähnten Bevölkerungsszenarien wird nachfolgend das Szenario «mittel plus» vorgestellt (Bevölkerungswachstum von ca. 20% bis im Jahre 2030):

Dieses Szenario soll insbesondere mit Umnutzungen und Umstrukturierungen sowie mit einer verträglichen Verdichtung nach innen erreicht werden.

Szenario: Bevölkerungswachstum «mittel plus» (+ ca. 20%)

Wohnungsbedarf

Bevölkerungsstand 1.1.2010:	8'889 Einw.
Entwicklungsziel 2030	10'667 Einw.
absolute Zunahme	1'778 Einw.

Einwohner pro Wohnung: 2030: 1.98

Berechnung:

1'778 Einw. / 1.98 Einw./Whg.	898 Whg.
+ Wohnungsbedarf «Halten der Bevölkerung»	450 Whg.

Folge:

Sursee muss bis 2030 ca. **1'348 neue Wohnungen** bauen, um das Bevölkerungswachstum zu erreichen.

Flächenbedarf

BGF pro Wohnung: 2030: 140 m²
Ausnützungsziffer: 0.7 (Annahme)

Berechnung:

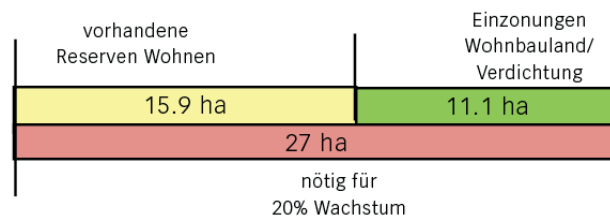
$(1'348 \text{ Whg.} \cdot 140 \text{ m}^2) / 0.7$

Folge:

Sursee benötigt für diese 1'348 neuen Wohnungen
ca. 27 ha Wohnbauland.

Fazit:

Um ein Bevölkerungswachstum von ca. 20% zu erreichen sind neben den bestehenden Reserven noch **weitere Einzonungen im Umfang von 11.1 ha** nötig.



Die Deckung der fehlenden 11.1. ha für das Wohnen sollen ohne Neueinzonungen erreicht werden. Hierfür sind Umzonungen, Umstrukturierungen und punktuelle Verdichtungen des bestehenden Siedlungsgebiets notwendig.

8.2.3 Angestrebte Arbeitsplatzentwicklung

Bezüglich Arbeitsplatzentwicklung strebt Sursee bis ins Jahr 2030 ein Wachstum von mindestens 20% an. Dabei soll insbesondere der Dienstleistungssektor gestärkt werden ohne aber das produzierende Gewerbe zu vernachlässigen. Konkret müssen beim Szenario 20% bis ins Jahr 2030 rund 500 zusätzliche Arbeitsplätze im 2. Sektor und 1'700 Arbeitsplätze im 3. Sektor geschaffen werden.

8.3 Nutzungspotenziale

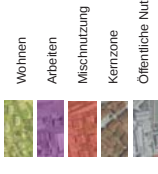
8.3.1 Konzeptkarte Nutzungen

In der nachfolgenden Abbildung «Konzeptkarte Nutzungen» werden die Gebiete die zur angestrebten Entwicklung beitragen sollen bezeichnet.

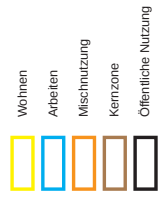
Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Konzeptkarte Nutzungen

Legende

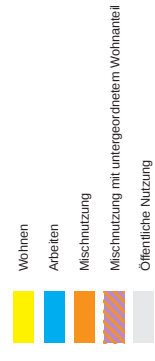
Nutzungen (IST-Zustand, generalisiert):



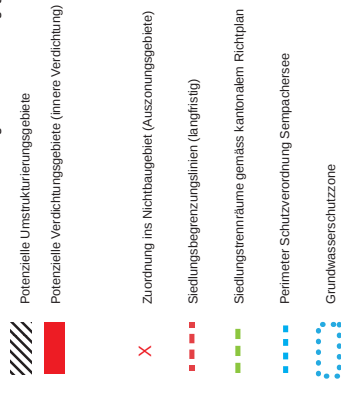
Bauzonenreserven (IST-Zustand):



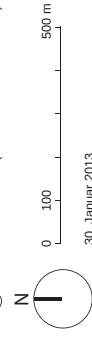
Umzonungsgebiete (neue Nutzung):



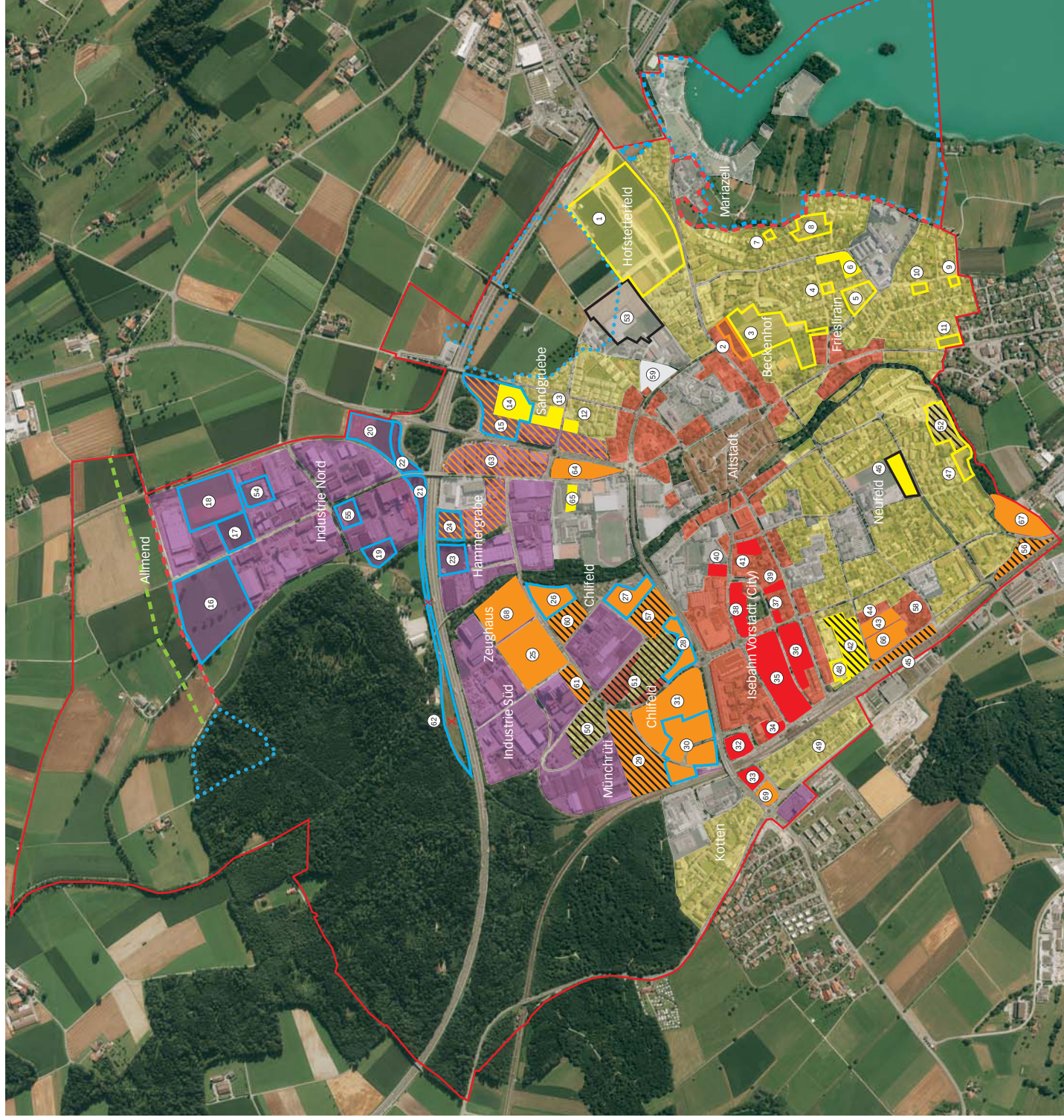
Potenzielle Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete:



Gebietsnummer (Beschrieb im REK-Bericht)



30. Januar 2013



Bauzonenreserven	Wie aus der obigen Darstellung zu entnehmen ist, soll die angestrebte Entwicklung bis ins Jahr 2030 ohne Neueinzonungen von statten gehen. Die bestehenden Bauzonenreserven sind im Plan als «Bauzonenreserven (IST-Zustand)» umrandet dargestellt.
Umnutzung, Umstrukturierung und Verdichtung	Das Hauptgewicht der Entwicklung liegt auf der Umnutzung bestehender Bauzonen («Umzonungsgebiete, neue Nutzung») und auf der Umstrukturierung und Verdichtung der im Plan gekennzeichneten Gebiete («Potenzielle Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete»). Diese Umnutzungen, Umstrukturierungen und Verdichtungen sollen insbesondere der Wohnnutzung aber auch der Dienstleistungsnutzung (3. Sektor) zugute kommen.
Entwicklungsschwerpunkte	Aus der Konzeptkarte wird auch ersichtlich, wo die Entwicklungsschwerpunkte lokalisiert sind. Es sind dies einerseits das Gebiet «Industrie Süd» und andererseits der Raum «Bahnhof/ Isebahn Vorstadt» sowie der Bereich entlang der Bahnlinie.
Auszonungsgebiete	Gebiete die heute der Bauzone zugeordnet sind und im Rahmen der Ortsplanungsrevision zur Auszonung ins Nichtbaugebiet vorgesehen sind («Auszonungsgebiete»), befinden sich nördlich entlang der Autobahn (62).
Siedlungsbegrenzungslinien	Langfristige Siedlungsbegrenzungslinien sind einerseits im Norden des Stadtgebietes (Bereich Allmend) und andererseits im Westen zwischen dem Siedlungsgebiet Mariazell und dem See verortet. Die Siedlungsbegrenzung wird im Norden auf den bestehenden Siedlungsrand ausgelegt. Der Siedlungstrennraum zwischen Sursee und Geuensee (gemäss kantonalem Richtplan) ist damit eingehalten.
Grundwasserschutzzone	Im Bereich zwischen Hofstetterfeld und Sandgrube befindet sich ein ausgedehntes Grundwasserschutzgebiet. Dieses soll längerfristig nicht überbaut werden. Ein weiteres Schutzgebiet liegt im nördlichen Sursiwald. Hier bestehen keine Konflikte mit einer zukünftigen Siedlungsentwicklung (Waldgebiet).
Gemeindegrenze	Die in der Konzeptkarte dargestellte Gemeindegrenze entspricht der vorgesehenen Grenze gemäss Grenzbereinigung zwischen Sursee und Schenkon.

8.3.2 Nutzungspotenziale «Wohnen»

Bauzonenreserven	Grössere, bereits eingeleitete Entwicklungen im Bereich Wohnen finden sich in den Gebieten «Hofstetterfeld» und «Beckenhof», in der Konzeptkarte Nutzungen mit den Nummern (1) und (3) gekennzeichnet. Weitere Bauzonenreserven Wohnen sind einerseits im Raum Frieslirain/Mariazell (4) bis (11) und andererseits im südlichen Neufeld «Walkeli» lokalisiert (47, 52). Im Bereich Ofenfabrik ist ebenfalls eine kleinere Reserve vorhanden (48).
Umnutzungsgebiete	Mit der Umnutzung respektive der Zuweisung einer neuen Bauzone soll das Potenzial Wohnen merklich gesteigert werden. Grössere, neu für das

(reine) Wohnen vorgesehene Gebiete befinden sich im Gebiet Sandgrube (12) bis (14) und im Raum Ofenfabrik «Electrolux» (42). Neben dem Kantonsspital ist im Bereich des heutigen Parkplatzes ein weiteres Gebiet für die Umzonung Wohnen vorgesehen (6). Des Weiteren soll im Neufeld entlang der Keiserhüserstrasse ein Teil der Zone für öffentliche Zwecke (46) in eine Wohnzone umgezont werden.

Potenzielle Umstrukturierungsgebiete Als Umstrukturierungsgebiete werden die Gebiete bezeichnet, deren Bauungsstruktur im Rahmen der Ortsplanung optimiert werden soll. In Bezug auf das Wohnen sind dies einerseits Gebiete die heute bereits für das Wohnen genutzt werden (50) und (51) im Gebiet Münchrüti/Chlifeld und andererseits solche in denen heute teilweise noch «wohnfremde» Bauten/ Nutzungen vorhanden sind (42; Therma-Areal) und (52; Walkeli).

Potenzielle Verdichtungsgebiete Insbesondere im Bereich der Isebahn Vorstadt (City) soll durch eine innere Verdichtung zusätzlicher Raum für das Wohnen geschaffen werden. Dies betrifft die in der Konzeptkarte dargestellten Gebiete (32) bis (41).

8.3.3 Nutzungspotenziale «Arbeiten»

Bauzonenreserven Die Bauzonenreserven Arbeiten sind fast ausschliesslich in der Industrie Nord (16) bis (22), (54), (55) sowie in der Industrie Süd lokalisiert (23), (24), (26), (27), (28), (30). Im Bereich des Autobahnanschlusses ist eine weitere grössere Reserve vorhanden (15) Sandgrube. Die heutigen Bauzonenreserven Arbeiten in der Industrie Süd (westlich der Sure) sollen allesamt neuen Nutzungen zugeführt werden (Wohnen, Mischnutzung). Dies betrifft die Gebiete (26) bis (28) und (30).

Umnutzungsgebiete Keine.

Potenzielle Umstrukturierungsgebiete Keine.

Potenzielle Verdichtungsgebiete Insbesondere im Bereich der Isebahn Vorstadt (City) soll durch eine innere Verdichtung zusätzlicher Raum für das Arbeiten geschaffen werden (2. Sektor). Dies betrifft die in der Konzeptkarte dargestellten Gebiete (32) bis (41).

8.3.4 Nutzungspotenziale «Mischnutzung»

Bauzonenreserven Die Bauzonenreserven für eine «Mischnutzung» beschränken sich heute auf das Gebiet nördlicher Beckenhof (2).

Umnutzungsgebiete Als neue Mischnutzungsgebiete (Wohnen/Dienstleistungen) steht vor allem das Gebiet Münchrüti/Chlifeld in der Industrie Süd im Vordergrund (28) bis (31). In diesem attraktiven und bahnhofnahen Gebiet sind einerseits Wohnungen und andererseits Dienstleistungsbetriebe vorgesehen. Die jeweiligen Nutzungsanteile sollen im Rahmen der ordentlichen Orts-

planung definiert werden. Gemäss Zielsetzung soll aber schwergewichtig das Wohnen gefördert werden. Dies gilt auch für die neu vorgesehenen Mischnutzungsgebiete im Raum «Zeughaus/Chlifeld/Sure» (25), (26), (27), (57), (60) und (68), wobei der Wohnanteil hier etwas höher als in den bahnhofnahen Gebieten sein sollte. Das Gebiet (61) dient als Übergang zum Zeughausareal. Westlich der Eisenbahn kann das Grundstück Möbel Ulrich (69) teilweise umgenutzt und einer dichteren Überbauung zugeführt werden. Auch das Areal der Calida (67) kann analog zum angrenzenden Arealteil in Oberkirch längerfristig einer gemischten Nutzung zugeführt werden.

Ein weiteres Umnutzungsgebiet (43) befindet sich auf der Ostseite des Fenaco-Areals. Aufgrund der Nähe zur «Industrie» ist die Eignung für das Wohnen im Rahmen der weiteren Arbeiten vertieft abzuklären. Dies gilt auch für das Gebiet (56) zwischen der Merkurstrasse und der Bahnlinie. Für das Fenaco-Areal selbst (45) und (66) soll aufgrund seiner Lage inmitten von Wohngebieten längerfristig ebenfalls eine Umnutzung angestrebt werden.

Potenzielle Umstrukturierungsgebiete	Als Umstrukturierungsgebiete werden die Gebiete bezeichnet, deren Bebauungsstruktur im Rahmen der Ortsplanung optimiert werden soll. In Bezug auf die Mischnutzung sind dies ausschliesslich Gebiete, die bereits heute einer Arbeitsnutzung zugeordnet sind. Für das Gebiet (29) in der Münchrüti sind das zwei Metallbaubetriebe und ein Baugeschäft. Diese dem 2. Sektor zugehörenden Betriebe sollen mittel- bis langfristig in ein anderes Gebiet «umgesiedelt» werden. Dies zu Gunsten von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Dasselbe gilt für die Gebiete (57), (60) und (61). Im Gebiet (45) entlang der Bahnlinie befinden sich heute diverse Gewerbebetriebe.
--------------------------------------	---

Potenzielle Verdichtungsgebiete	Im Bereich der Isebahn Vorstadt (City) soll durch eine innere Verdichtung zusätzlicher Raum für das Wohnen und Arbeiten (2. Sektor) geschaffen werden. Dies betrifft die in der Konzeptkarte dargestellten Gebiete (32) bis (41).
---------------------------------	---

8.3.5 Nutzungspotenziale «öffentliche Nutzung»

Bauzonenreserven	Reserven für die öffentliche Nutzung sind einerseits im Neufeld (46), Hofstetterfeld (53) und andererseits im Bereich Ring-/Leopoldstrasse (32).
------------------	--

Umnutzungsgebiete	Neu vorgesehen für die öffentliche Nutzung ist das Gebiet Zällgrund (59) an der Ringstrasse Ost (heute Grünzone). Das Gebiet des Zeughauses in der Industrie Süd (25) ist für die öffentliche / gemischte Nutzung vorgesehen.
-------------------	---

Potenzielle Umstrukturierungsgebiete	Keine.
--------------------------------------	--------

Potenzielle Verdichtungsgebiete	Keine.
---------------------------------	--------

8.3.6 Mengengerüst Wohnen

In Zahlen lassen sich die Entwicklungspotenziale Wohnen wie folgt beschreiben:

	Einwohner	Davon in Mischzone
Einwohner Jahr 2010: (Werte gerundet)	8'900	
Einwohner Jahr 2030 (Szenario +20%):	10'700	
Abzudeckende Differenz:	1'800	
Potenzielle Wohnen (Ausbaugrad 100%)	4'400 *)	1'800 (40%)
Davon für «Einwohnerbestand halten»	- 1'200 (25%)	
Bilanz	+ 1'400	

*) Davon 2'600 Einwohner in der «reinen» Wohnzone und 1'800 in der Mischzone

Tab. 2 Mengengerüst Wohnen (Quelle: Berechnung ecoptima). Werte sind gerundet (ohne Berücksichtigung der Gebiete mit Anpassung REK 2016 gem. Kap. 3.2.4)

Wie aus der Tabelle ersichtlich wird, kann mit den vorhandenen Potenzialen ein Wachstumsszenario + 20% realisiert werden (bei Ausbaugrad/ Realisierung 100%). Der kritische Ausbaugrad, bei dem ein Wachstumsszenario +20% nicht mehr realisierbar ist, beträgt knapp 70% (Ausbaugrad).

Vom gesamten Einwohnerpotenzial (4'400 EW) befinden sich rund 1'800 Einwohner in der Mischzone. Dies entspricht ca. 40%. Alleine für das Halten der heutigen Bevölkerung sind gut 25% der Potenziale zu verwenden (1'200 EW). Dies aufgrund des stetig steigenden Flächenbedarfs pro Person.

Mit den Potenzialen Wohnen ist theoretisch ein maximales Einwohnerwachstum von ca. + 35% möglich. Dies entspricht 12'100 Einwohnern.

Eine detaillierte Übersicht zur Berechnung der Potenziale befindet sich im Anhang.

8.3.7 Mengengerüst Arbeiten

In Zahlen lassen sich die Entwicklungspotenziale Arbeiten wie folgt beschreiben:

	Arbeiten 2. Sektor	Arbeiten 3. Sektor
Beschäftigte Jahr 2008: (Werte gerundet)	2'400	8'500
Beschäftigte Jahr 2030 (Szenario +20%):	2'900	10'200
Abzudeckende Differenz:	500	1'700
Potenzielle Arbeiten (Ausbaugrad 100%)	840	1'800 *)
Bilanz	+ 340	+ 100

*) Ohne Berücksichtigung heutiger «Leerstand» Büros

Tab. 3 Mengengerüst Arbeiten 2. und 3. Sektor (Quelle: Berechnung ecoptima). Werte sind gerundet (ohne Berücksichtigung der Gebiete mit Anpassung REK 2016 gem. Kap. 3.2.4)

Wie aus der Tabelle ersichtlich wird, kann mit den vorhandenen Potenzialen ein Wachstumsszenario + 20% im 2. Sektor realisiert werden (bei Ausbaugrad 100%). Im 3. Sektor beträgt die Potenzialbilanz + 100 (die heutigen Leerbestände an Büroräumlichkeiten nicht mit eingerechnet). Es besteht zudem Spielraum in den Mischnutzungsgebieten. Dies jedoch auf Kosten des Wohnpotenzials.

Eine detaillierte Übersicht zur Berechnung der Potenziale befindet sich im Anhang.

9. Städtebau und Landschaft

9.1 Analyse

9.1.1 Lage und Strukturelemente

Der Stadtkörper von Sursee - eingeschlossen die angebundenen Siedlungsflächen der Nachbargemeinden - besetzt die Westseite des Surentals. Er ist eingespannt zwischen Sempachersee und Sursiwald bzw. zwischen westlicher Talflanke und Autobahn.

Städtebaulich gesehen bildet die historische Altstadt den identitätsbildenden Kern. Um diesen Kern herum wurden in den letzten Jahren prägende Erweiterungen und Umgestaltungen des städtischen Bildes vorgenommen. So unter anderem der von Luigi Snozzi entworfene neue Stadthof mit vorgelagertem Platz. Dieses Ensemble bildet das Scharnier zwischen der historischen Altstadt und der sich in den letzten Jahren stark entwickelnden Neustadt mit ihren Einkaufsmöglichkeiten an der Bahnhof- und Centralstrasse. Das Bahnhofgebiet sollte in der Zukunft einen weiteren städtebaulichen Schwerpunkt bilden.

Als weiteres wichtiges Element ist die Ringstrasse zu nennen. Diese trennt das grobkörnige Gewerbe- und Industriegebiet im Norden von der eher feinkörnigen Wohnstruktur im Süden. Die Ringstrasse entlastet sowohl den Ortskern von Sursee als auch denjenigen von Oberkirch vom Durchgangsverkehr.

Ausserhalb der Altstadt ist die offene Bauweise mit eher niedrigen Bauten und wenigen Geschossen vorherrschend. Im Zentrumsbereich zwischen Bahnhof und Altstadt sind auch höhere Bauten zu verzeichnen, die vorwiegend dem Wohnen dienen. Das Spitalgebäude setzt einen Akzent auf dem Moränenhügel im Wohnquartier Mariazell. Technische Bauten in den Arbeitsgebieten durchstossen die sonst recht homogene Silhouette des Stadtkörpers.

9.2 Entwicklungsabsichten

9.2.1 «Innere Logik»

Entwicklungsstrategie

Die vielen guten Elemente der Siedlung werden in einer robusten Struktur gezielt entwickelt. Diese Struktur baut auf den vorhandenen Ansätzen auf und bildet ein offenes System für die weitere Entwicklung von Infrastruktur, Freiraum und Siedlung.

9.2.2 «Herz» und «Rückgrat» der Stadt

Altstadt

Die Altstadt und Freiräume im Bereich der Gräben sind in ihrer Substanz gegeben. Nach bereits erfolgten Arbeiten zur Erneuerung dieses historischen Ensembles liegt der Schwerpunkt bei der Erneuerung und Ergänzung im Bereich des Münsterplatzes und des Vierherrenplatzes / Her-

renrain. Wichtig ist die Freihaltung der präzise geschnittenen Freiräume innerhalb und ausserhalb der ehemaligen Befestigungsanlage.

Sure Der ebenfalls weit entwickelte Sureraum soll in Fläche und Grünbestand erhalten und wo möglich erweitert werden.

Die Altstadt, das «Herz» der Stadt und die Sure, ihr «Rückgrat» werden als zeitlose räumliche Elemente der Identifikation in ihrer Bedeutung und Wirkung gestärkt. Ergänzt werden sie durch drei prägende Achsen und fünf «Zimmer» oder Quartiere. Jedes dieser Quartiere hat eine Mitte, die aus den jeweiligen Gegebenheiten heraus entwickelt wird.

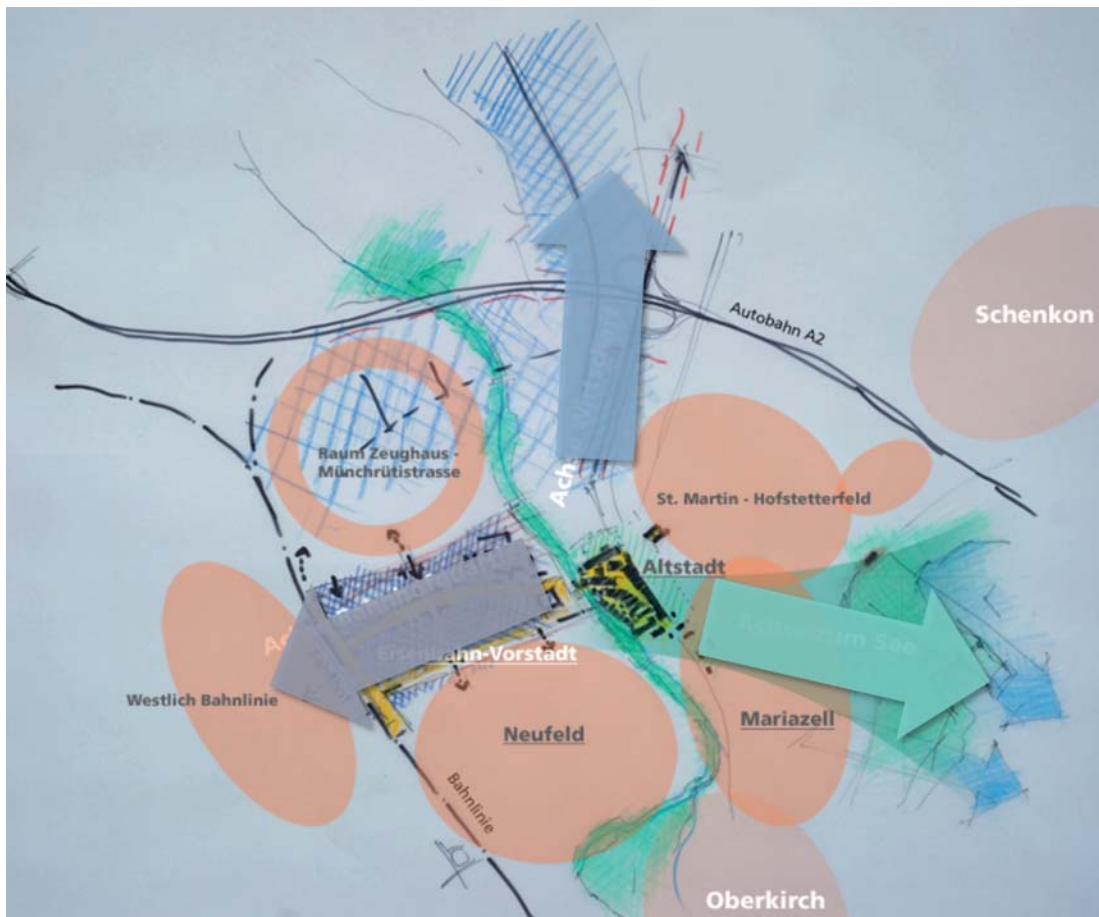


Abb. 20 Das bebaute Gebiet der Stadt wird gegliedert durch die Altstadt und den Sureraum als «Herz» und «Rückgrat» der Stadt. Das Achsendreieck bildet eine ablesbare Innere Logik. Fünf «Zimmer» oder Quartiere bilden den alltäglichen Lebensraum. Diese sind je auf einen inneren Bereich, lokalen Identifikationspunkt/Bereich ausgerichtet.

9.2.3 System der drei primären Entwicklungsachsen

Innere Achse Die Anbindung an den Bahnhof erfolgt sowohl über die Bahnhofstrasse wie auch über die Centralstrasse. Hier im Kernbereich findet die weitere Zentrumsentwicklung von Sursee statt. Dies mit Synergien zur Altstadt. Der Bahnhof ist und bleibt einseitig orientiert.

Äussere Achse	Die Anbindung und der Empfang erfolgen ab der Autobahn. Die äussere Achse hat Potenzial für eine strategische Wirtschaftsentwicklung von kantonaler Bedeutung und stellt ein Arbeitsschwerpunkt mit Aussenorientierung dar.
Achse zum See	Die Achse zum See stellt eine Achse für Freizeit und Erholung dar. Ziel ist die Schaffung einer neuen Langsamverkehrsachse ab Altstadt/Münsterplatz durch das heute unüberbaute Gebiet (Beckenhof) zur Hangkante/Moräne und zum See. Es wird eine Verstärkung der bestehenden Achsen angestrebt.
«Zimmer», Quartiere	Das engere Umfeld des Wohnens und des täglichen Lebens ist identifizierbar und hat spezifische Qualitäten. Die Quartiere St. Martin-Hofstetterfeld, Mariazell, Neufeld und westlich der Bahnlinie sollen in ihrem inneren funktionalen und räumlichen Zusammenhang gestärkt werden. Ihre Vernetzung untereinander sowie die Anbindung an das Zentrum, den Bahnhofbereich, die Schulen und die siedlungsnahen Erholungsräume sollen verstärkt werden. Dies gilt auch für jene Bereiche nördlich der Ringstrasse, die künftig in erheblichem Masse dem Wohnen dienen sollen.
Bahnhofquartier bis Oberkirch	Das Gebiet ist ein zentrumsnahes, zum Teil gemischtes Wohnquartier. Siedlungserneuerung und Verdichtung sollen vor allem entlang Bahn und Centralstrasse stattfinden.
Zwischen Altstadt und See	Entlang der Hauptstrassen sind prioritär Wohn- und Mischnutzungen platziert. Spezialnutzungen stellen das Spital und das Hotel dar. Ziel ist die Auffüllung und Erhöhung der Durchlässigkeit Richtung See.
Ostquartier	Die Priorität liegt im Ostquartier in der Wohnnutzung und in der öffentlichen Nutzungen. An den Rändern finden sich gemischte Nutzungen. Ziel ist die Auffüllung und die Siedlungserweiterung. Als siedlungstrennendes Element ist die Ringstrasse Ost zu überwinden.
Nördlich Ring- strasse	Das Quartier nördlich der Ringstrasse besitzt das Potenzial für ein Trendquartier. Arbeitsnutzungen und Wohnen stehen im Zusammenspiel. Ein Schwerpunktthema stellen Umnutzungen dar. Im Raum Zeughausstrasse/Industriestrasse ist ein neuer zentraler Bereich zu schaffen.
Westlich Bahnlinie	Für das auf dem Boden der Gemeinden Sursee, Mauensee und Oberkirch liegende Quartier ist eine gemeinsame Entwicklungsstrategie zu formulieren. Unter Einbezug des öffentlichen Raumes sollen «Orte» mit Identität und räumlichen Qualitäten geschaffen werden.

9.2.4 Weiterentwicklung der öffentlichen Räume

Die potenziellen Flächen zur Ausscheidung künftiger öffentlicher Räume (Stadträume sowie Grün- und Freiräume) sollen gesichert werden. Der Stadtrat nimmt Verhandlungen mit betroffenen Grundeigentümern auf, um solche Flächen allenfalls zu erwerben.

9.3 Öffentlicher Stadtraum

9.3.1 Das System heute



Abb. 21 Münsterplatz, öffentlicher Raum am Ort des südlichen Stadttors.

Das Netz der prägenden Stadträume lässt sich wie folgt beschreiben:

- Die Gassen und Plätze der Altstadt bilden ein räumlich gefasstes System eigener Prägung. Die bestehenden Lücken in der räumlichen Definition im Bereich Herrenrain / Vierherrenplatz sollen gezielt gestaltet werden.
- Wesentliche Teile der Aussenseiten der Altstadt, der Vierherrenplatz, der Obere Graben, der Marktplatz und der Münsterplatz sind in einem eher wenig attraktiven Zustand. Teilweise bestehen hier bereits Absichten für die Aufwertung.
- Die Achsen der historischen Landstrassen sind noch ablesbar und stark verkehrsbelastet.
- Prägend sind die verkehrsorientiert angelegten siedlungsinternen Strassen: Die Ringstrasse Nord und Ost, sowie die Surentalstrasse. Diese haben stark siedlungstrennenden Charakter. An bestimmten Stellen bestehen Unterführungen, die in der Regel eher unattraktiv sind. Ursprünglich war ein vollständiger Strassenring geplant, der mittlerweile verworfen wurde. Die Trasse ist im Süden als Grünraum vorhanden, im Nordosten noch ausgespart.
- Bahnhofstrasse und Centralstrasse verbinden die Altstadt mit dem Bahnhof und sind die tragenden öffentlichen Aussenräume des Zentrums von Sursee. Beide Strassen haben einen Gestaltungsbedarf angesichts ihrer Bedeutung.

- Der Bahnhofplatz ist ein Schlüsselbereich und ist im Umbruch. Er ist Gegenstand laufender Studien.
- Das übrige Netz ist eher pragmatisch und entsprechend lokaler Erschliessungsbedürfnisse angelegt worden.



Abb. 22 Die Gestaltung der Bahnhofstrasse bedarf einer Vereinheitlichung und Klärung.



Abb. 23 Präsenz von Bäumen an der Zeughausstrasse.

Attraktive Langsamverkehrsachsen führen entlang der Sure (mit Lücken) und zum Sempachersee. Die Anbindung des Seebereiches an das Stadtzentrum ist allerdings schwierig, weil kaum ablesbar und in der heutigen Form wenig attraktiv.

- Auffallend sind die Ansätze zur Begrünung der Strassenräume mit Alle-en, Baumreihen und Einzelbäumen.



Abb. 24 Die Surentalstrasse (oben links) und die Ringstrassen (nebenan Ringstrasse Ost) sind einschneidende Zäsuren im Siedlungsgefüge. Siedlungsintegration und Querungsmöglichkeiten sind zu verbessern.

9.3.2 Konzept öffentliche Stadträume

Anspruch

Es soll ein zusammenhängendes, städtebaulich begründetes, angemessen gestaltetes Netz öffentlicher Stadträume weiterentwickelt werden.

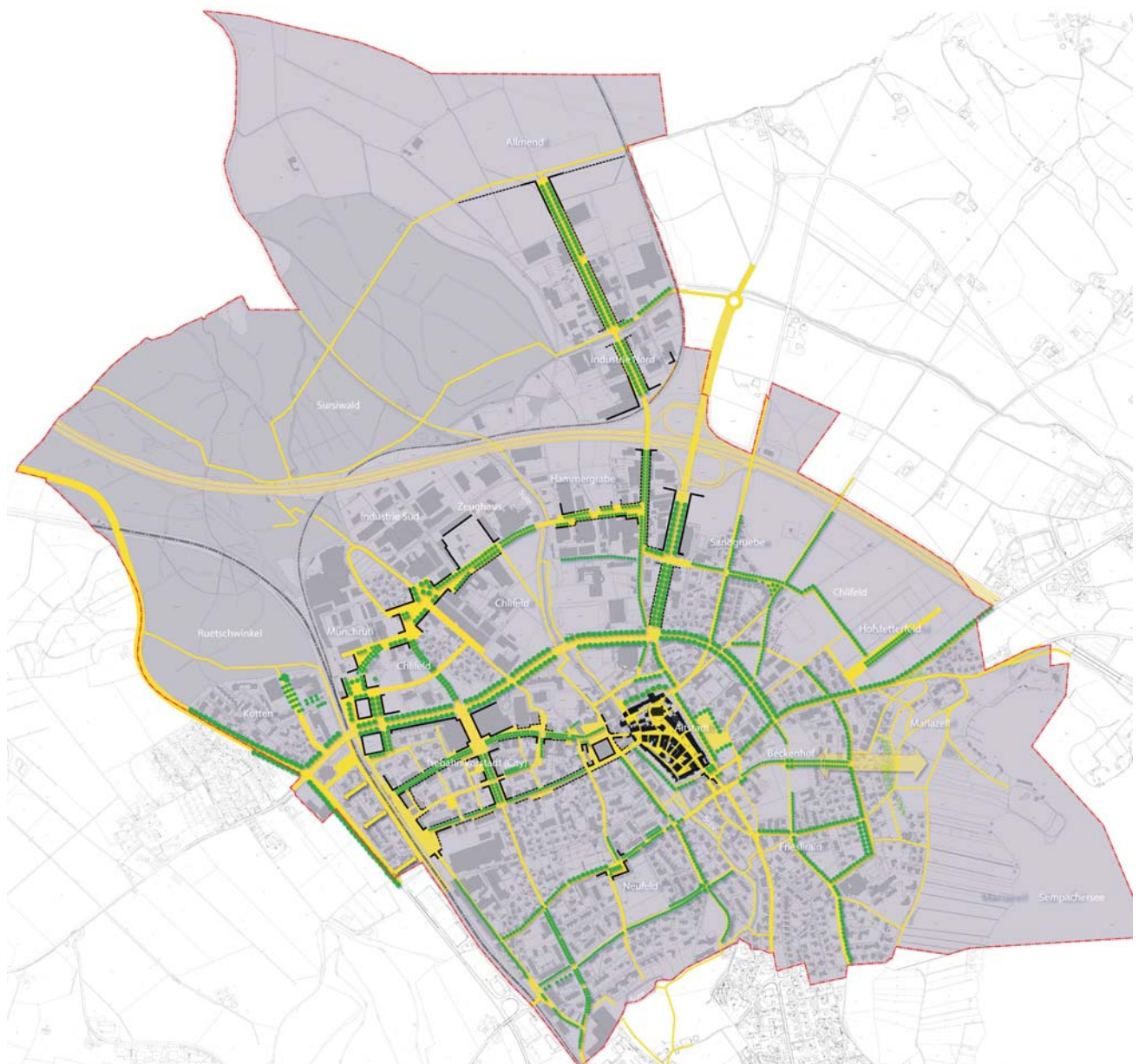


Abb. 25 System stadtprägende Aussenräume (gelb) inkl. Strassengrün (grün), Konzeptplan

Das Entwicklungskonzept hat die folgenden Schwerpunkte:

- | | |
|--|---|
| Altstadt | Die Aussenräume der Altstadt und ihrer engeren Umgebung werden entsprechend den Leitlinien der Richtplanung Altstadt gestaltet. |
| Innenstadt - Eisenbahnvorstadt
- Bahn | Hier soll ein zusammenhängendes Netz von gut gestalteten öffentlichen Aussenräumen, aus Strassenräumen, Plätzen und verbindenden Wegen entstehen: |



Abb. 26 System der stadtprägenden öffentlichen Aussenräume im Bereich Eisenbahnvorstadt.

- Die Bahnhofstrasse und die Centralstrasse bilden die Grundstruktur. Beide verbinden die Altstadt mit dem Bahnhof, der langfristig nach Süden verlängert und mit einer weiteren Personenunterführung ausgestattet wird. Damit gewinnt die Centralstrasse stark an Bedeutung als Bahnhofzugang.
- Neugestaltung des Aussenraumsystems am Bahnhof. Der Bahnhof mit den dazugehörigen Platzbereichen und ergänzenden Funktionen wird linear zwischen der Leopoldstrasse und der Rigrasse angeordnet werden.
- Die Christoph-Schnyder-Strasse soll nutzungsorientiert ausgestaltet werden. Weitere Querverbindungen, kombiniert mit kleinen Plätzen, sollen geschaffen werden.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Siedlungsinterne Hauptverkehrsachsen | Mit Ausnahme der Ringstrasse Nord und der Surentalstrasse sollen die siedlungsinternen Hauptstrassen nutzungsorientiert ausgestaltet werden. |
|--------------------------------------|--|

Ringstrasse Nord	Hier sollen insbesondere die Querungen attraktiviert werden.
Achse zum See	Die Anbindung der Uferbereiche an die Altstadt und das Stadtzentrum ist durch die Aufwertung bestehender Achsen und die Schaffung einer neuen zentralen Verbindung durch den Raum Beckenhof zu verstärken.
Industrie Süd	Das Strassensystem ist hier von Verkehrsgeometrien geprägt und wirkt zum Teil zufällig. Weil hier eine höherwertige Entwicklung angestrebt wird, sollten auch die öffentlichen Aussenräume entsprechend aufgewertet werden. Im Zusammenhang mit der geplanten Wohnnutzung in den südlichen Teilen des Gebietes sind Anpassungen an der Netzhierarchie, an der Trassierung und Gestaltung erforderlich, um ein höherwertiges städtisches Ensemble zu erreichen.

9.4 Äussere und innere Landschaft

Ein System von Grün- und Freiräumen umschliesst und durchdringt das Siedlungsgebiet der Stadt. Dieses bildet ein symbiotisches Ganzes mit der gebauten Stadt.



Abb. 27 Konzeptplan innere und äussere Landschaft: Das System der Inneren Landschaft (Grünachsen und Grünbereiche) und die Äussere Landschaft bilden einen Rahmen für die bauliche Entwicklung der Stadt. Die Grünachsen verbinden das Innere der Stadt mit der offenen Landschaft. Es wird ein Achsenkreuz gebildet.

Gesamtbild

Das Grünsystem wird komplementär zu den urbanen Strukturen der Stadt weiterentwickelt. Die äussere, umgebende Landschaft wird enger an die Siedlung angebunden und die Übergänge werden geklärt. Die Sure ist das

Rückgrat eines siedlungsinternen Grün- und Freiraumsystems, das auf die gesamte Siedlungsfläche wirkt.

Der Baumbestand an Strassen, auf Plätzen und in öffentlichen Anlagen wird nach städtebaulichen Grundsätzen ergänzt. Insbesondere werden durch gezielte Baumpflanzungen im öffentlichen Stadtraum die Aufenthaltsqualität und die Lesbarkeit erhöht.

- Landschaft am See Der nach Südosten orientierte, rund 100 m bis 300 m breite, mehrheitlich unüberbaute Uferstreifen ist ein Ort von ausserordentlicher Schönheit. Es handelt sich um ein mittels kantonaler Verordnung geschütztes Natur- und Landschaftsschutzgebiet. Dort gelten die Bestimmungen dieser Schutzverordnung. Der sanfte Hügel der Endmoräne mit Mariazell als Krönung bildet den Rücken und die Verbindung zur Stadt. Es sind keine grundsätzlichen Veränderungen erforderlich, sondern Massnahmen zur Erhaltung und Optimierung:
- «Dreiklang» aus naturnaher und Naturlandschaft, Flächen für schonende landwirtschaftliche Bewirtschaftung und Gebiete vorgesehen für eine sanfte Erholung.
 - Landschaftsgestalterische Optimierung der Umgebung des sehr schönen Strandbades. Verbesserung des Lärmschutzes an der Autobahn. Keine Erhöhung der Parkplatzkapazität.
 - Ergänzung der Grünkulisse gegenüber bestehenden, störenden Bauten am Siedlungsrand.
 - Begrünung Siedlungsränder durch grosskronige Bäume (auf den Privatgrundstücken) in den Sonderbauzonen 16 und 20.
 - Verdeutlichen der Zugangswege zum Uferbereich (siehe insbesondere «II Öffentlicher Stadtraum» und «III Bahnhof - Altstadt - See»).
 - Ergänzen des Wegsystems an der oberen Hangkante zwischen Fischersteg und Bellevueweg.
 - Ausschöpfen des Potenzials im Bereich des Spitalareals. Verbindende Grünstrukturen zwischen Zellmoosstrasse und Spitalstrasse/Seehäuserstrasse.
 - Übergeordnete Sicht: Einwirken auf Gemeinden Oberkirch (Gebiet Seehüsere) und Schenkön (Gebiet Triechter, Triechtermoss, Am See), damit im angrenzenden Uferbereich koordiniert ebenfalls sanfte Entwicklungen erfolgen.



Abb. 28 Äussere Landschaft

Zällgrund – Hof-
stetterfeld West

Siedlungsnaher Landschafts- und Landwirtschaftspark. Der durch Siedlungsgebiet und Autobahn gefasste Landschaftsraum dient der Grundwassernutzung und soll freigehalten werden. Die landwirtschaftliche Bewirtschaftung dürfte bereits auf diese Funktion ausgerichtet sein. Die Siedlungsränder sollen begrünt werden. Dies unter Einbezug von ökologischen Ausgleichsflächen. Ev. Ergänzung des radialen Wegsystems durch eine tangential Langsamverkehrsachse.

Offene Landschaft
nördlich und
nordöstlich der
Autobahn

An dieser weiträumigen Kulturlandschaft partizipiert die Stadt Sursee abgesehen von kleinen Restflächen - im Norden, im Bereich der Allmend. Auch hier geht es vor allem darum, einen bewusst gestalteten Siedlungsrand zu definieren. Der Chomlibach entwässert den östlichen Teil der Ebene und ist als gliederndes landschaftliches Element von grosser Wichtigkeit.

Raum Mauensee
und südwestliche
Hügellandschaft

Die weiträumige Hügellandschaft mit Höhen bis 747.2m ü.M. ist ein wichtiges Ergänzungsgebiet für Sursee.

Der Mauensee ist ein besonderer Anziehungspunkt. Wichtig ist die Optimierung der Langsamverkehrsanbindung, insbesondere im Bereich des Bahnhofes.

Der Golfplatz ist eine flächenintensive Spezialnutzung. Von besonderer Bedeutung ist der Campus Sursee, das Ausbildungszentrum des Schweizerischen Baumeisterverbandes, das leider eher als Fremdkörper in der Landschaft wirkt.

9.4.1 Siedlungsrand



Abb. 29 Siedlungsrand im Raum Mariazell

Grundsatz	Alle Siedlungsränder sollen bewusst gestaltet werden.
Landschaft am See	Hier geht es darum, die bestehenden Lücken in der bereits gut durchgrünten Landschaft zu schliessen. Exponierte bestehende Bauten und die noch möglichen Neubauten sind durch das Anpflanzen von grosskronigen Bäumen zu integrieren.
Zällgrund – Hofstetterfeld West	Nachdem die bestehenden Siedlungen am Siedlungsrand schon einigermaßen durchgrünt sind, bezieht sich der Anspruch vor allem auf die neue Siedlung Hofstettergut West, die gegenüber dem Grundwasserschutzgebiet durch eine Baumkulisse begrünt werden soll.
Betriebsgebiet Allmend	Die Bahnlinie, die Sportgebiete und die Grünzone entlang des Chommbachs bilden präzise und langfristige Siedlungsgrenzen. Störend ist das noch nicht realisierte Baugebiet zwischen Surentalstrasse und Bahnlinie auf dem Gebiet der Gemeinde Schenkon.
Hammermatte – «Venedig»	Räumlich und nutzungsmässig definierter Bereich zwischen Autobahn und Wald. Hammermatte und Gleisanlage sollen von Industriezone in Grünzone umgezont werden.
Westliche Siedlungsränder	Die Gestaltung der westlichen Siedlungsränder ist Angelegenheit der Gemeinden Mauensee und Oberkirch.

9.4.2 Innere Landschaft

System	Das Rückgrat des inneren Grünsystems bilden die Sure und die dort angelegten Grünräume. Direkt mit dem Surenraum verbunden ist das Umfeld der Altstadt, sind die Familiengartenanlagen und die Schulanlagen. Durch Verstärkung der Ost-West-Achse kann ein kreuzförmiges Grünsystem aus Sure und zwei inneren Querachsen gebildet werden:
--------	---

- Begrünte Bahnhofstrasse und Centralstrasse - Altstadttring - Klosteranlage - Zellgrund/St.Martinsgrund - Hinterer Beckenhof.
- Schellenrainbrücke - Taumatte - Surequerung - Frieslirain - Raum Spital und weiter zur Landschaft am See. Es handelt sich hier um die Trasse einer früher geplanten Ringstrasse. Ab Frieslirain ist auch eine Verbindung in das Gebiet Beckenhof denkbar.
- Grünachse - Zellgrund - Martinsgrund - Hint. Beckenhof. Wichtige Grünachse in weitgehend öffentlichem Grundbesitz.
- Zur besseren Anbindung der Landschaft am See ist eine diagonale Grünverbindung von der Altstadt über den Beckenhof anzustreben. Realisierung im Rahmen der Arealentwicklung dieses grundsätzlich eingezonten Gebietes.

Sure, übrige
Fließgewässer
und angrenzende
Freiräume

Der Gewässerraum von Sure und begleitenden Kanälen hat bereits eine hohe gestalterische und funktionale Qualität.

Weiterführende Anregungen:

- Verstärkter Einbezug von angrenzenden Grünflächen. Dabei handelt es sich einerseits um zonenrechtlich gesicherte Flächen (Beispiel Schulanlagen und Familiengartenanlagen), wie auch Grünflächen von Wohnbebauungen und Arbeitsgebieten. In Arbeitsgebieten können die geforderten Grünanteile schwergewichtig in Verbindung mit dem Landschaftsraum an der Sure angeordnet werden.
- Am Oberlauf stellt eine linksufrige Längsverbindung ab Christoph Schnyder Strasse eine Bereicherung dar.
- Am Unterlauf wäre eine seitliche Ausdehnung des Grünraumes mit beidseitiger Wegführung erwünscht.
- In der heutigen Form sind die Querungen von Ringstrasse und Zeughausstrasse Störungen.
- Im Innenstadtbereich besteht kaum Handlungsbedarf.

Grünzäsur um die
Altstadt

Der Umräum der Altstadt soll als weitestgehend unüberbaute Grünzäsur erhalten bleiben. Dies betrifft den Hinteren Graben, den Oberen Graben, den Unteren Graben. Gestalterisches Aufwertungspotential ist beim Oberen Graben ablesbar. Der Untere Graben zwischen Stadtmauer und Sure soll nach Aufgabe der Gärtnerei ebenfalls neu gestaltet werden. Im Zusammenhang mit dem privaten Bauvorhaben an der Wilenmattstrasse wurden dieser Grünbereich zwischen Unterem Graben und Sure sowie der gegenüberliegende Uferbereich in die Grünzone umgezont (RRB 11. Januar 2011).



Abb. 30 Innere Landschaft «Bad» (Fellmann-Liegenschaft)

9.4.3 Baum in der Stadt

Strassenbegleitendes Grün

Die einzelnen Teile sollen zu einem Ganzen zusammengefügt werden, das städtebaulich und funktional auf die Stadtstruktur abgestimmt ist. Eine Hierarchie von Strassenräumen soll erkennbar werden. Primäre Elemente des Systems (provisorisch):

- Ringstrassen Altstadt (radial)
- Allee Bahnhofstrasse und Baumreihe Centralstrasse (radial)
- Münsterstrasse (radial)
- Ringstrasse, zum Teil Ersatz des frei wachsenden Gehölzes durch geometrische und transparente Baumpflanzungen (tangential)
- Zeughausstrasse (Mischform)

Die vielen vorhandenen Baumgruppen im öffentlichen Raum sollen vermehrt in ein geometrisches System eingebunden werden.

Durchgrünung private Liegenschaften

Der gute bis sehr gute Grad der Durchgrünung bei Wohnliegenschaften soll gehalten werden. Ungenügend ist die Durchgrünung der Industrie- und Logistikareale. Hier sind in geeigneten Bereichen Baumpflanzungen und Ausgleichsflächen vorzusehen.

9.4.4 Wald

Dominierend ist der Sursiwald im Norden der Stadt. Wegen der Zerschneidungen durch Autobahn und Bahn sind vor allem die Innenbereiche und die nördlichen und westlichen, der Stadt abgewendeten Waldränder, interessant. Von Bedeutung für die Stadtplanung ist die Weiterentwicklung der Waldrandbereiche Hammermatte, Venedig und Allmend. Die ersten beiden Bereiche sind allerdings durch die nahe Autobahn nur eingeschränkt nutzbar, beim Waldrand Allmend sind die nahen Arbeitsnutzungen relativ störend.

9.5 Bebauung

Grundsatz

Der Stadtkörper als Ganzes soll eine hohe Qualität aufweisen. Die Bebauung soll bezüglich Stellung, Typologie und architektonischer Gestaltung auf die jeweilige stadträumliche Situation abgestimmt werden. Bau und Aussenraum stehen in einem symbiotischen Zusammenhang.

9.5.1 Strategien Siedlungsentwicklung

Auffüllung	In allen Siedlungsteilen gibt es Areale, die sich zum Auffüllen eignen. Bei grösseren Arealen ist eine stadtplanerische Qualitätssicherung zu empfehlen. Dabei kann es sich um einen Studienauftrag, eine Testplanung oder ein Expertenverfahren handeln. Das Resultat ist die Basis für einen Gestaltungsplan.
Nachverdichtung	Die Möglichkeiten der verträglichen Nachverdichtung in den Wohn- und Mischgebieten sind eher beschränkt. Sie dürften sich vor allem auf die Optimierung vorhandener Situationen beschränken. Diese Nachverdichtungen haben unter Wahrung der baulichen Grundtypologie, der architektonischen Qualitäten und der räumlichen und bauhistorischen Bedeutung des Orts/Objekts zu erfolgen. Grössere Spielräume für die Nachverdichtung gibt es im Zentrumsbereich zwischen Altstadt und Bahnhof. Der Qualitätsanspruch und die enge Verflechtung der Grundstücke rufen auch hier nach dem Erlass von Gestaltungs- oder Bebauungsplänen.
Umnutzung	Durch die Umnutzung von Gebieten in der heutigen Arbeitszone soll der dem Wohnen dienende urbane Lebensraum erweitert werden. Im grössten zur Umnutzung vorgesehenen Gebiet nördlich der Ringstrasse sind gezielte Massnahmen erforderlich, um eine räumliche Qualität zu schaffen, die dem Wohnen entspricht. Es geht um das Entwerfen eines Lebensraumes aus Strassen, Plätzen, Wegen, Freiräumen und Bauten, die mit diesem Freiraumsystem kommunizieren. Als Vorleistung ist ein städtebaulicher Studienauftrag oder eine Testplanung nötig. Anschliessend können darauf aufbauend die Planungsinstrumente, wie Bebauungs- und Gestaltungsplan abgeleitet werden.
Siedlungserweiterung	Mit dem Hofstetterfeld ist eine grossflächige Siedlungserweiterung bereits planerisch vollzogen worden. Weitere Siedlungserweiterungen zugunsten des Wohnens sind – auch wegen mangelnder geeigneter Möglichkeiten – nicht vorgesehen. Eine Siedlungserweiterung für Arbeitsnutzungen ist vorerst nicht vorgesehen. Ein Potenzial besteht im Bereich beidseits der Surentalstrasse. Dies allerdings nur sehr beschränkt auf dem Gebiet der Gemeinde Sursee.

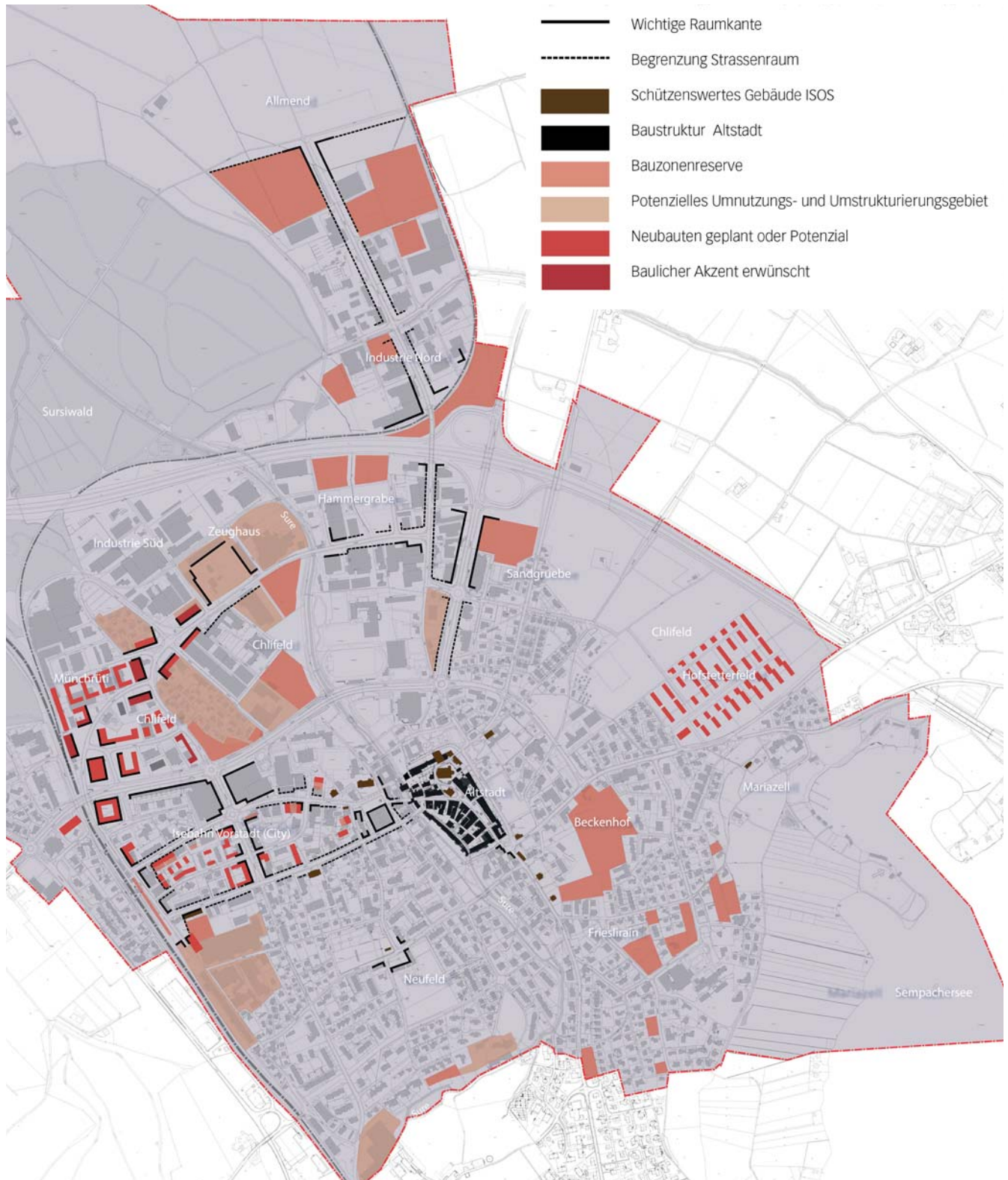


Abb. 31 Konzeptplan Bebauung (Strategie «Wohnen und Dienstleistungen»)

9.5.2 Bezug Aussen- und Freiraumsystem

System öffentliche Strassenräume	Die Ausrichtung von Bauten und Aussenraum auf den öffentlichen Stadtraum ist von zentraler Bedeutung. Im Plan sind die besonders wichtigen Raumkanten entlang des öffentlichen Strassenraumes eingetragen.
Umgebungsgestaltung	Die Umgebung der privat genutzten Areale soll entsprechend der Nutzungsart gestaltet werden. Dabei soll ein hoher Anteil von begrünten und versickerungsfähigen Flächen erreicht werden.
Siedlungsränder	Die Siedlungsränder sind zu gestalten. Wo die Bebauung an den Siedlungsrand stösst, sind in der Regel Pflanzungen vorzusehen, welche die Bebauung in die Landschaft integrieren. Besondere Hinweise: – Das Hofstetterfeld ist ein beispielhafter Modellfall. – Die zum See gerichtete Bebauung sollte zum Teil besser in ein Grünsystem integriert werden. – Besonders im Bereich Industrie Nord besteht Handlungsbedarf.

9.6 Hochhausentwicklung

9.6.1 Einleitung

Anders als Bauten, die sich aufgrund ihrer Geschosszahl mehr oder weniger in den Siedlungskörper integrieren, lassen sich Hochhäuser und Höhere Häuser nicht verstecken und spielen damit in der Wahrnehmung eine grundsätzlich andere Rolle als die erwähnte Bausubstanz, die in verschiedenartiger Körnung – und städtebaulich und architektonisch mehr oder weniger gelungen – den grössten Teil des Stadtkörpers definiert. Sie haben deshalb einen ganz besonderen Stellenwert. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde darum eine Gesamtstrategie für mögliche neue identitätsstiftende bauliche Interventionen erarbeitet, die sich in den Rahmen der bestehenden baulichen und landschaftlichen Werte stellt.

Definition Hochhaus und höhere Häuser

Grundsätzlich wird in der Schweiz unterschieden zwischen Hochhäusern und höheren Häusern. Die Begriffe sind in den jeweiligen kantonalen Planungs- und Baugesetzen definiert. Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern definiert ausschliesslich den Begriff des Hochhauses in § 166. Danach sind Hochhäuser Bauten, die mehr als acht Vollgeschosse aufweisen oder deren oberster Geschossboden mehr als 22 m über dem der Feuerwehr zugänglichen angrenzenden Gelände liegt.

Nach § 166² dürfen Hochhäuser «nur an ortsplanerisch, insbesondere ästhetisch und verkehrsmässig geeigneten Punkten und nur aufgrund eines Bebauungs- oder Gestaltungsplanes erstellt werden».

Im fachlichen Sprachgebrauch sind höhere Häuser Bauten, die höher sind als die Normalbebauung, nicht aber unter die Hochhausregelung fallen.

9.6.2 Hochhausbestand in Sursee heute

Im Rahmen des Projektes wurde ein Hochhausinventar erarbeitet. Dieses umfasst ausser Hochhäusern gemäss baurechtlicher Definition auch Bauten und Objekte mit Signalwirkung oder sonstiger starker symbolischer Ausstrahlung (Beispiel Kappellen, Kirchen). Insgesamt ergibt das Inventar ein Bild, das bereits eine gewisse Plausibilität und gute Ansätze für eine Weiterentwicklung aufweist. Vergleiche hierzu die Abbildung im Kapitel 9.6.6



Abb. 32 Annäherung von Westen. Die Silos und die Wohnhäuser greifen unschön in die Geländekante (oben). Die Industrie Süd ist bereits geprägt durch Silobauten (mitte) Das einzige Gebäude, welches das Weichbild der Siedlung durchdringt, ist jenes des Kantonsspitals (unten).

9.6.3 Standortkriterien für neue Hochhäuser

Ausschliessende Kriterien (Vorbehalte)	Folgende Kriterien schliessen Hochhäuser und höhere Häuser aus oder schränken diese ein: – Landschaftsschutzgebiete, Aussichtslogen, Kreten, Lagen, wo sich unerwünschte Fernwirkungen ergeben können – Lagen am Siedlungsrand – Seeufer – Altstadt und Umkreis der Altstadt – Schützenswerte und erhaltenswerte Ensembles und Einzelobjekte sowie deren Umgebung – Konkurrenz Kirchtürme – Homogene, intakte Quartierstrukturen – Isolierte Einzelstandorte, ausser bei stadträumlicher Begründung
Kriterien, die zu Hochhauspotenzialen führen können	Hochhäuser und höhere Häuser sollen Orte von spezifischer Bedeutung auszeichnen und nicht durch Zufall und aufgrund von Einzelinteressen irgendwo im Stadtkörper entstehen. Der Turm hatte denn auch im Städtebau immer eine besondere Bedeutung: – Spirituelle und religiöse Motive (Kirchen) – Symbolik, Zeichen für Macht, Herrschaft, Wettbewerb (Geschlechtertürme, Burgen) – Orte der Sicherheit und des Schutzes – Orientierung und Aussicht (Leuchttürme, Aussichtstürme) – Technische Funktion (Wassertürme, Trockentürme, Silos)
Motive/Begründungen	Motive und Begründungen für potenzielle Standorte von Bauten, die in der Höhenentwicklung von der jeweils vorherrschenden Gebäudehöhe abweichen, ergeben sich aus heutiger Sicht aus folgenden Ansätzen: – Dynamische Orte, wie Entwicklungsgebiete, Achsen und Pole für Freizeit, Kultur, Konsum, Arbeit, besondere Wohnformen – Umfeld von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs – Orte im Stadtkörper, die aufgrund ihrer Bedeutung durch einen Akzent in der Stadtsilhouette «markiert» werden sollen.

9.6.4 Vorbehalte aus städtebaulichen/landschaftlichen Gründen

Uferbereich See, Mariazell	Aus naheliegenden Gründen sind Hochhäuser im gesamten Uferbereich des Sempachersees, im Raum Mariazell und auf der Endmoräne nicht erwünscht. Sie würden zu einer starken Beeinträchtigung dieses ganz besonderen Raumes führen.
Siedlungs- und Waldränder	Die Siedlungsränder sollen als Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft bewusst gestaltet werden. Diese Übergänge sollen eher harmonisch als kontrastierend ausformuliert werden. Deshalb sollen in diesen Bereichen keine Hochhäuser realisiert werden. Dies gilt grundsätzlich auch für Lagen an den Waldrändern.

Freihaltung Aus- sichtspunkte und Sichtachsen	Für den Raum Sursee ist Folgendes von Bedeutung: – Ansicht von Sempachersee – Ansicht von der Ebene des Surentals – Einfluss auf Sureraum – Wirkung ab Bahnlinie und Autobahn – Sichtachsen auf Sursee, speziell die Altstadt – Sicht von der Altstadt und ihrer Umgebung aus – Sicht von Mariazell aus
Historische Ensembles und Objekte	– Altstadt mit Graben, Kloster, bebauter Umraum – Mariazell

9.6.5 Motive und Potenziale für weitere Hochhäuser und höhere Häuser

Bestehende Hoch- häuser als Ansatz	Neubauten stehen immer im Verhältnis zu Bestehendem. Dieser Tatsache muss bei Hochhäusern auch in Bezug auf die bereits bestehenden Hochhäuser Rechnung getragen werden. So können zum Beispiel Hochhäuser, die einzeln zu dominant wirken, in ein Ensemble eingebettet werden. Die meisten Hochhäuser befinden sich im Bahnhofquartier.
Bahnhof	Räumliche Verortung und Betonung des Bahnhofes als Kristallisationspunkt der weiteren städtebaulichen Entwicklung und als Ort der Verdichtung. Konkret geht es um Folgendes: – Schaffung eines korrespondierenden Gegenpols zur Altstadt und damit Verstärkung des Spannungsfeldes (Bahnhofquartier, Geschäftszentrum). – Zeichenwirkung für den Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. – Verdichtungspotenzial an geeigneter Lage.

9.6.6 Konzept Stadtraum – Landmarks – Hochhäuser

Erreicht werden soll ein überzeugendes Ganzes aus bestehenden räumlichen Elementen und neuen Akzentuierungen. Das weitere städtebauliche Konzept wird unter «Stadt – Raum – Form» erläutert. Hier erfolgt eine Beschränkung auf die Akzentuierung im Sinne von Landmarks und Zeichenwirkung in der Stadtkulisse.

Unter Berücksichtigung der konkret auf den Raum Sursee angewandten Kriterien ergibt sich folgendes Bild:

- Altstadt, Mariazell und einige weitere Bauten und Objekte im Stadtraum bilden das historische «räumliche Koordinatensystem».
- Der Bahnhof und der Raum entlang der Bahnlinie können durch Bauten betont werden, die über den Bebauungsteppich hinausragen. Hier steht der Bereich zwischen der Ringstrasse und dem UFA-Turm. Die konkrete

Machbarkeit und Verfügbarkeit von Standorten muss noch geklärt werden.

- Das Spannungsfeld zwischen Altstadt und Bahnhof kann weiter räumlich verdichtet werden. Durch gezielte kompositorische Eingriffe soll ein Stadtmuster entstehen, das sich durch eine Symbiose von öffentlichem urbanem Stadtraum und begrenzender Bebauung auszeichnet. Im Vordergrund stehen Bahnhofstrasse und Centralstrasse. Zunehmend sollte hier der öffentliche Raum in die Tiefe gedacht werden. Im Einflussbereich der Altstadt ergeben sich Einschränkungen bei der Gebäudehöhe. Grundsätzlich gilt auch hier, dass nicht allein die Höhe zählt, sondern vielmehr Positionierung, Proportionierung und Gestaltung. Hier können auch bestehende Bauten in das Konzept einbezogen werden.
- Auftakt Surentalstrasse. Hier geht es nicht um ein wesentliches Abweichen von der Gebäudehöhe, sondern vielmehr darum, die bedeutende Ankunftsachse und die Achse des wirtschaftlichen Entwicklungsbietes zu fassen.
- Raum Zeughaus: Differenzierte Akzentuierung. Betonung der zentralen Bereiche.
- Bereich der geplanten Haltestelle auf der Bahnlinie Sursee – Triengen. Dominantes Gebäude zur Sichtbarmachung des wichtigen Ortes.

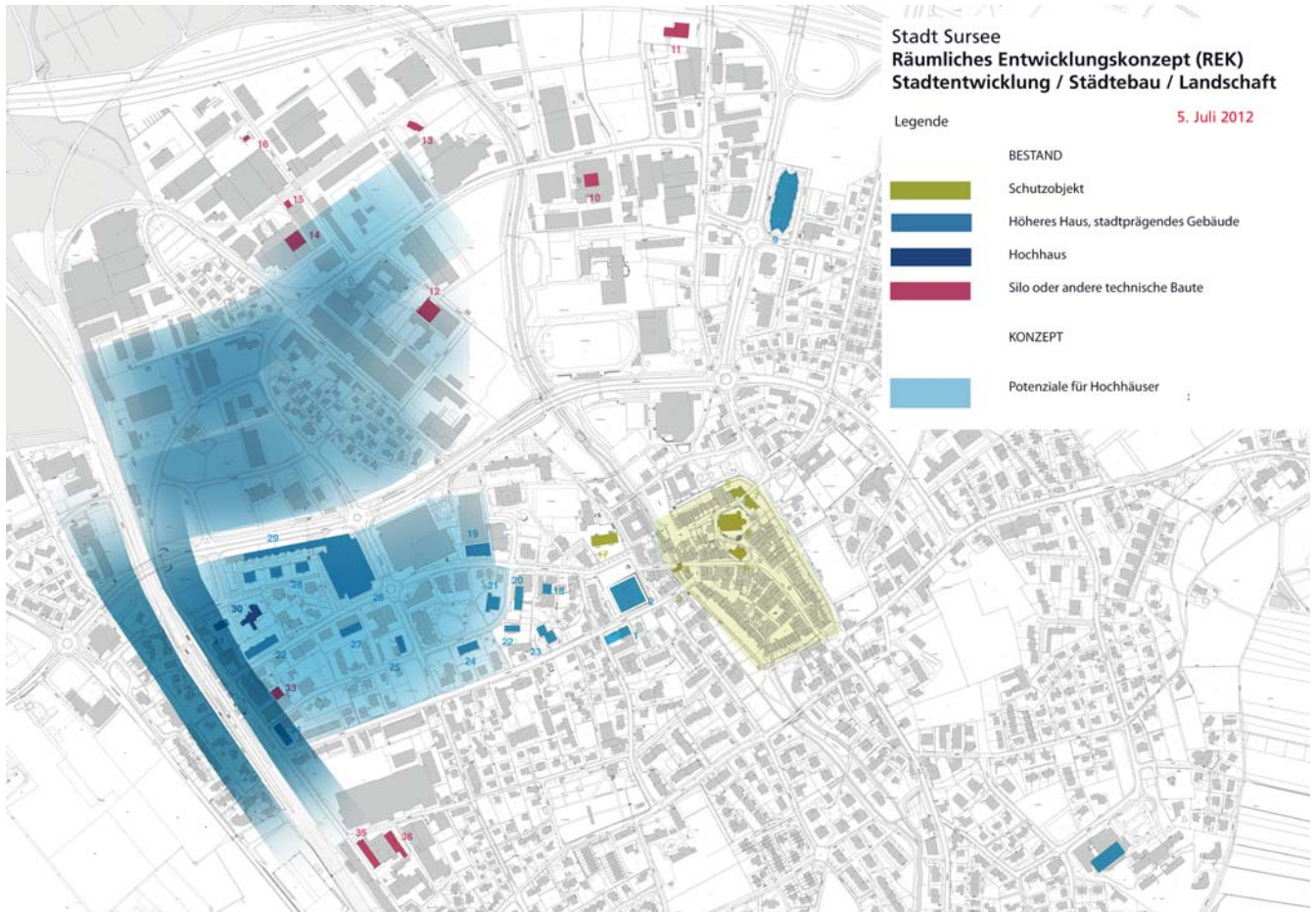


Abb. 33 Hochhausinventar und mögliche Standortbereiche für Hochhäuser und höhere Häuser.

Hellblau sind die Bereiche dargestellt, wo Höhere Häuser (bis 8 Geschosse) zur Lesbarkeit der Stadt beitragen können.

Begründung Isebahn Vorstadt:

- Bestand höhere Häuser
- Geschäftszentrum.

Begründung Industrie Süd:

- Bestehender Cluster mit Silos
- Bildung einer Mitte
- Ev. Dienstleistungszentrum

Dunkelblau dargestellt ist der Bereich entlang der Bahn, wo auch kleinere Hochhäuser bis etwa 40 m möglich sind.

Silobauten in den Arbeitsgebieten sollten unter Wahrung üblicher gestalterischer Prinzipien grundsätzlich überall möglich sein.

9.6.7 Städtebauliche und architektonische Qualitätskontrolle

Grundsatz	Hochhäuser und höhere Häuser sollen grundsätzlich nur in Gebieten bewilligt werden wo: – diese aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes nicht ausgeschlossen sind und – städtebaulich begründet werden können und in der kommunalen Planung vorgesehen sind.
Fern-/Gesamtwirkung der Architektur	Höhere Häuser und Hochhäuser haben zu einer wesentlichen städtebaulichen Aufwertung zu führen. Wichtigste Beurteilungskriterien sind dabei die Wirkung auf die Stadtkulisse und die Eingliederung in das lokale Stadtbild. Die Fernwirkung ist von den massgebenden Aussichtspunkten aus zu prüfen.
Einpassung in den Stadtkörper	Hochhäuser sollen durch Volumetrie, das Verhältnis von Grundriss zu Höhe sowie architektonischem Ausdruck in eine eindeutig definierte Beziehung zu öffentlichem Raum und Stadtkörper der Umgebung gesetzt werden. Dabei ist ein bewusster Kontrast zur baulichen Umgebung ebenso denkbar wie ein integrativer Ansatz.
Bereicherung des öffentlichen Raums	Die Aussenraumflächen in der Umgebung von Hochhäusern und höheren Häusern sollen in ihrer Qualität einen Mehrwert für den Stadtraum generieren. Die Aussenräume sollen die bestehenden Freiräume bereichern und aufwerten. Sie sollen die Vernetzung bestehender und geplanter Freiräume unterstützen oder zur Schaffung neuer beitragen. Es soll ein stärkerer öffentlicher Charakter als bei den Freiräumen der Regelbebauung erreicht werden.
Öffentliche Nutzungen	Für das Erdgeschoss wie für das oberste Geschoss (evtl. auch nur für die Dachterrasse) können situativ öffentliche/halböffentliche Nutzungen (Restaurants, Geschäfte, Kinderkrippen) oder zumindest ein hausöffentlicher Anteil vorgesehen werden (Gemeinschaftsräume, Waschküchen etc.) .
Gliederung und Gestaltung	Grundriss und Schnitt sowie Fassadengestaltung und Materialwahl (Reflektion) sind dem Gebäudetyp entsprechend zu entwickeln. Es ist auf eine sehr sorgfältige Gliederung des Hochhauses zu achten. Gebäudesockel, Schaft und oberer Abschluss sind architektonisch zu thematisieren. Der Proportionierung und Transparenz des Erdgeschosses kommt eine hohe Bedeutung zu. Sie soll dem Öffentlichkeitsgrad der Erdgeschossnutzung gerecht werden. Sie ist ein entscheidender Faktor für den gelungenen Bezug zwischen Innen- und Aussenraum.
Tag – Nacht	Die Wirkung des Gebäudes in der Nacht ist integrierter Bestandteil des Hochhaus-Entwurfs. Dabei ist die Art und Intensität einer Inszenierung auf das nächtliche Erscheinungsbild der Umgebung, resp. wo vorhanden auf die Aussagen von Lichtkonzepten, abzustimmen.

Erforderliche Unterlagen

Die Baubewilligungsbehörde kann folgende Unterlagen verlangen:

- Modelle in geeigneten Massstäben
- Visualisierungen von geeigneten Standorten aus

9.7 Entwicklung Altstadt

Gesamtentwick-
lung

Die Altstadt hat eine zentrale Bedeutung für die Identität der Stadt Sursee. Sie soll als Ort und als städtebauliche Einheit erhalten und behutsam erneuert werden.



Abb. 34 Altstadt Sursee mit Rathaus

Struktur und Frei-
räume

Die Baustruktur, das differenzierte System der Aussenräume sind integral zu erhalten. Der Richtplan Altstadt definiert die Spielregeln. Von grosser Bedeutung für die räumliche Wirkung und Erkennbarkeit der Altstadt im heutigen Siedlungskörper ist die Freihaltung der umgebenden Freiräume: Der Bereich zwischen Hinterem Graben und St. Urbanstrasse, die Bereiche östlich des Oberen Graben in der durch den Marktplatz definierten Breite, der Raum Unterer Graben. Im erweiterten Umfeld der Altstadt ist auch auf höhere Häuser zu verzichten, um eine harmonische Silhouette zu erhalten.

Funktionalität und
Nutzungen

Die Altstadt hat aufgrund der seit dem 19. Jahrhundert erfolgten Stadterweiterungen eine neue Rolle erhalten, die durch das REK weiterentwickelt wird. Die Altstadt bleibt der zentrale Ort der Identifikation der Stadt Sursee. Bezüglich der Funktionalität und der Nutzungen werden weiter folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Als zentrale Voraussetzung für eine lebendige Altstadt, die auch unterhalten und erneuert wird, ist die Ermöglichung und gezielte Förderung eines attraktiven Wohnens. In der Surengasse, am Unteren Graben und in Teilen der nördlichen Altstadt ist dies bis ins Erdgeschoss möglich, sonst soll Wohnen ab dem 1. Obergeschoss prioritär möglich sein.
- Kultische und Kulturelle Akzente setzen die Kirche St. Georg - mit räumlichem Bezug zum geplanten Kirchgemeindezentrum und zum ehemaligen Kapuzinerkloster, das Stadttheater, der St. Urbanhof. Die räumlichen Bedingungen der Altstadt ergeben Möglichkeiten für vielfältige kulturelle Anlässe, die zur Aufwertung der Altstadt beitragen können.

- Die Erdgeschossnutzung in der Ober- und Unterstadt und am Rathausplatz soll publikumsorientiert sein. Im Vordergrund stehen Ladengeschäfte, Restaurants und Cafés. Das Profil und die Öffnungszeiten der Restaurants sind auf die prioritäten Ansprüche des Wohnens auszurichten. Clubs sind nicht erwünscht. Es wird vorausgesetzt, dass die Schwerpunkte des Detailhandelsangebots heute im Bereich zwischen Altstadt und Bahnhof liegen. Die Synergien zwischen diesem Bereich und der Altstadt sind zu optimieren. Soweit der Detailhandel die Erdgeschossflächen in der Unter- und Oberstadt und am Rathausplatz nicht belegen kann, sind auch Galerien, Ateliers und Ähnliches erwünscht, um eine attraktives Erscheinungsbild zu ermöglichen.
- Die Zahl, Dauer und Intensität der Events im öffentlichen Aussenraum der Altstadt soll mit Rücksicht auf das Wohnen dosiert werden. Im Vordergrund stehen zudem traditionelle Anlässe und andere Events, die einen thematischen Bezug zum Ort haben.

Der Stadtrat setzt eine Arbeitsgruppe ein, die mit der Umsetzung des oben umschriebenen Konzeptes betraut wird.

9.8 Entwicklungssachse Bahnhofgebiet

9.8.1 Ausgangslage

Geschichte, Bedeutung, Perimeter

Die bedeutende innere Achse zwischen Bahnhof und Altstadt umfasst im Wesentlichen die Eisenbahnvorstadt, deren Ursprung und Bedeutung im Bau der Bahnlinie Olten – Luzern und der Anlage des Bahnhofes rund 750 m südwestlich der Altstadt. Am 9. Juni 1856 eröffnete die Schweizerische Centralbahn die Strecke Olten – Emmenbrücke. Damit waren die Voraussetzungen für die Stadterweiterung Richtung Südwesten gegeben. In der Folge entstanden im Spannungsfeld von Altstadt und Bahnhof Fabriken, öffentliche Bauten, Villen und andere repräsentative Wohnbauten und Mietshäuser. Zunehmend bekam die Bahnhofstrasse auch eine Bedeutung als Einkaufsstrasse. Im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts setzte die Verdichtung des Geschäftszentrums ein. Heute ist die Bahnhofstrasse dank der geschickten Anordnung des Einkaufszentrums Surseepark, das um COOP und Migros eine grössere Zahl von Spezialgeschäften gruppiert, eine bedeutende innerstädtische Einkaufsstrasse.

Für die Arbeit am Raumentwicklungskonzept wird das Bahnhofgebiet räumlich wie folgt begrenzt: Bahnlinie, Ringstrasse Nord, Sure, Centralstrasse (inkl. eine Bautiefe).



Abb. 35 Eisenbahnvorstadt heute (aktuelle Aufnahme aus Google Earth)

Öffentlicher Raum, Strassensystem

Bahnhofstrasse und Centralstrasse bilden die städtebauliche Grundstruktur. Die beiden Strassen verbinden auf unterschiedliche Weise die Altstadt mit dem Bahnhof. Das Projekt «Stadthof» von Luigi Snozzi bindet die beiden Achsen vor den Toren der Altstadt geschickt zusammen. Reste des früheren Wegsystems im Umfeld der Kreuzkappelle sind noch spürbar. Er-

gänzende, eher pragmatisch angelegte Strassen leisten die Feinerschliessung. Prägend ist die äussere Erschliessung ab der Ringstrasse Nord.

Im Vorbereich der Altstadt sind neu gestaltete, verkehrsberuhigte Platzbereiche geschaffen worden. Auch ist die Bahnhofstrasse abschnittsweise den Ansprüchen eines innerstädtischen Geschäftsbereiches entsprechend gestaltet worden. Noch fehlt ein zusammenhängendes Netz gestalteter öffentlicher Aussenräume.



Abb. 36 Bahnhofstrasse



Nutzung und Bebauung

Trotz der Bedeutung als Geschäfts- und Dienstleistungszentrum ist Wohnen die vorherrschende Nutzung. Die Bebauung ist eher heterogen. Es gibt Bauten aus der Gründerzeit und neueren Datums. Ein städtebauliches Gesamtkonzept, wie es aufgrund des Ideenwettbewerbs 1943/44 (Emanuel Amrein, Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee, 2006) möglich gewesen wäre, ist nicht ablesbar. Die neueren baulichen Interventionen lassen auf die Absicht schliessen, diesem bedeutenden Stadtraum ein zusammenhängend lesbares Gesicht zu geben.



Abb. 37 Raumkante am Bahnhof (links), Gebäude an der Christoph-Schnyder-Strasse mit Verkauf, Dienstleistung und Wohnnutzung (rechts).



Abb. 38 Die Bahnhofsvorstadt ist geprägt durch eine heterogene Bebauung.

9.8.2 Entwicklung «innere Achse Bahnhofgebiet»

Gesamtentwick-
lung

Die «Innere Achse Bahnhofgebiet» wird entsprechend ihrer Bedeutung aufgewertet und weiterentwickelt. Das Bahnhofquartier soll zu einem attraktiven innerstädtischen Quartier verdichtet werden.

Aussenraumsy-
stem

Strassen und Plätze sollen zu einem zusammenhängenden System gut gestalteter urbaner Aussenräume gefügt werden. Dies nach einheitlichen funktionalen und gestalterischen Grundsätzen (Beläge, Stadtmobiliar, Beleuchtung etc.).

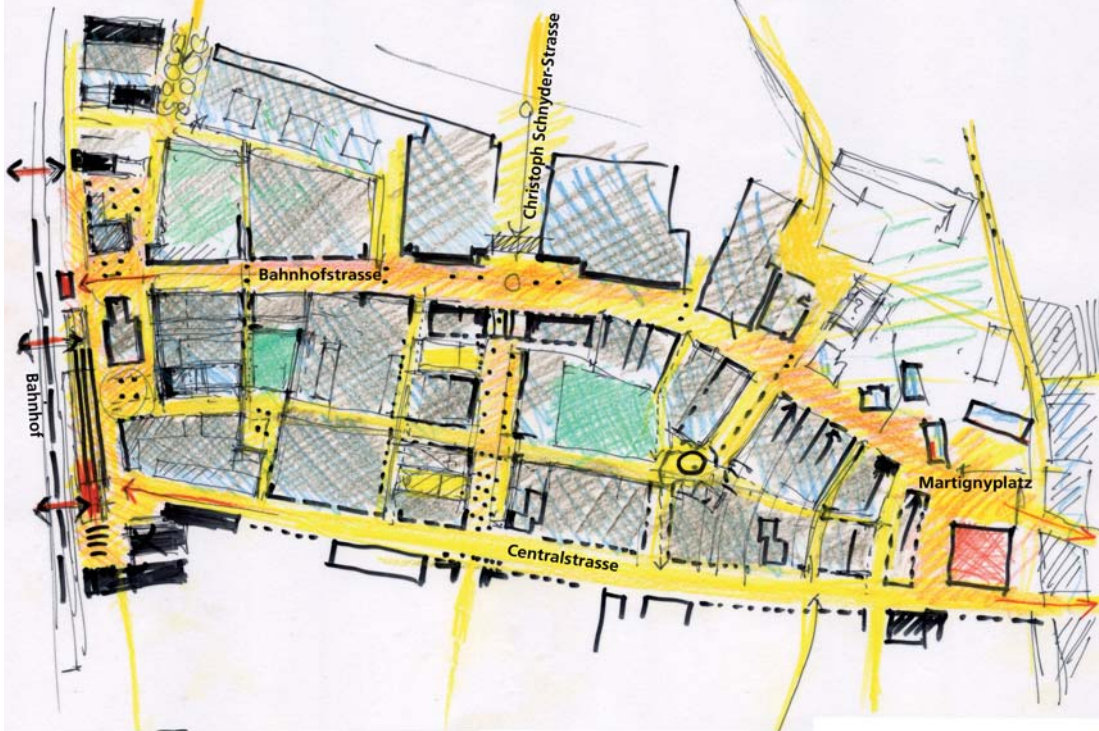


Abb. 39 System der stadtprägenden öffentlichen Aussenräume. Am Bahnhof werden die identitätsstiftenden Bauten erhalten. Der öffentlich zugängliche Bereich umspült diese Bauten. Primäre Achsen sind Bahnhofstrasse und Centralstrasse, wobei die Christoph Schnyder-Strasse aufgewertet wird. Die Durchlässigkeit zwischen den beiden Hauptachsen wird erhöht, die räumliche Qualität dieser Zwischenachsen verbessert.

9.8.3 Verdichtungspotenzial

Es kann ein bedeutendes Nachverdichtungspotenzial festgestellt werden. In den gelb markierten Feldern (Abbildung 39) ist unter den getroffenen Annahmen (durchschnittliche AZ ca. 1.3 bis 1.5) Folgendes *zusätzlich* möglich:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------|
| – Zusätzliche Bruttogeschossfläche GF | 55'000 m ² |
| – Zusätzliche Bruttogeschossfläche GF | 42'000 m ² |

Annahmen:

55m² GF pro EinwohnerIn
30m² GF pro Arbeitsplatz (Dienstleistung)



Abb. 40 Gebiete mit Verdichtungspotenzial «innere Achse Bahnhofgebiet»

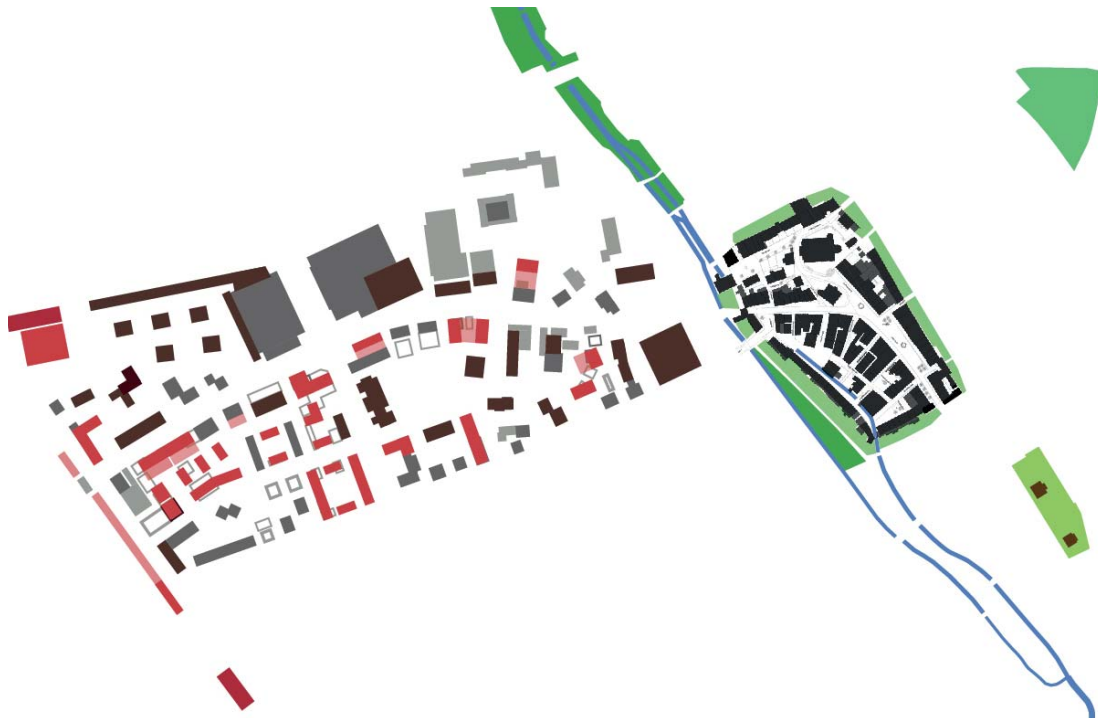


Abb. 41 Voraussichtliches Verdichtungspotenzial «innere Achse Bahnhofgebiet»:

Bestand Grau: bleibender Baubestand bis 3 Geschosse
 Dunkelgrau: 5- und mehrgeschossiger bleibender Baubestand

Potenzial: Hellrot: Bauliche Ergänzung eingeschossig
 Rot: Mehrgeschossige bauliche Ergänzung

9.8.4 Entwicklung «engeres Bahnhofgebiet»

Städtebauliche
Maximen

Entsprechend der heutigen und zukünftigen Bedeutung des Bahnhofs für die Stadt, die Agglomeration (Sursee plus) und Region Sursee ist ein Ausbau des Bahnhofs erforderlich, der folgendes erreicht:

- UMFELD, IMAGE, AUFENTHALTSQUALITÄT: Der Bahnhofbereich Sursee soll als repräsentativer Ankunftsort auch Imageträger für Stadt, Agglomeration und Region sein können. Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild sind zentrale Themen.
- NUTZUNGSPOTENTIALE IM UMFELD: Im Umfeld des Bahnhofs sind Nutzungsverdichtungen anzustreben. Im Vordergrund steht die Wohn- und Dienstleistungsnutzung. Die städtebauliche Umsetzung unterliegt hohen Qualitätsansprüchen.
- STÄDTEBAULICHE SYNERGIEN: Es soll ein Stück Stadt entstehen, das bezüglich Bau und Aussenraum hohe Ansprüche erfüllt.
- ÖV-ANGEBOT UND AUSSTATTUNG BAHNHOF: Der Knoten des öffentlichen Verkehrs soll leistungsfähig sein. Es sollen optimale Voraussetzungen bezüglich Sicherheit, Funktionalität und Attraktivität geschaffen werden. Der Bahnhof soll zweckmässig an die Netze von öffentlichem und privatem Verkehr angebunden werden.
- ANBINDUNG LANGSAMVERKEHR: Der direkte Erschliessungsbereich im Umkreis von 500 m bis 700 m soll durch ein systematisch angelegtes Langsamverkehrsnetz angebunden werden. Dieses ist bezüglich Sicherheit und Komfort zu optimieren.

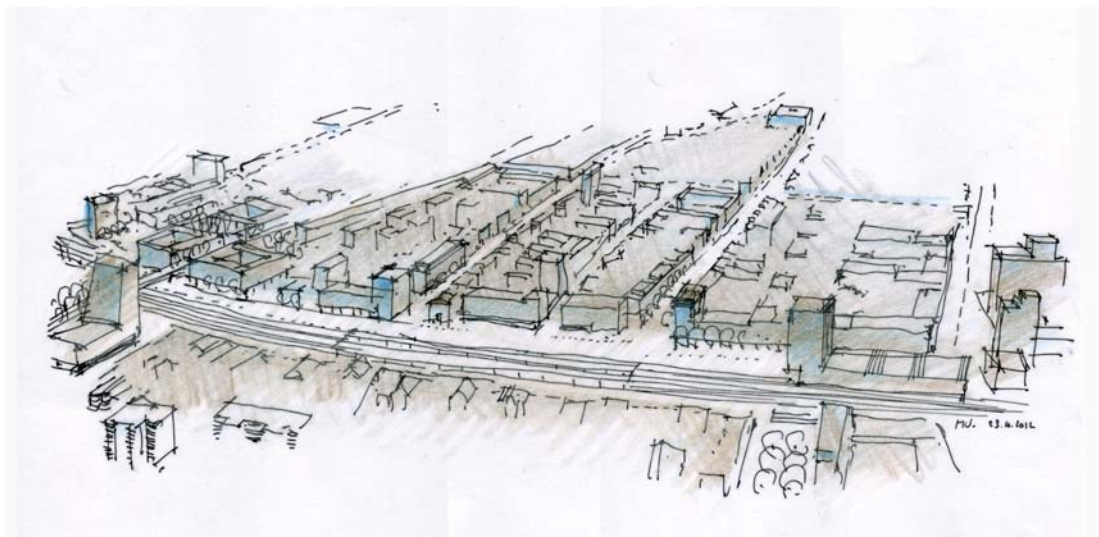


Abb. 42 Visualisierung/Skizze des zukünftigen Bahnhofgebiets von Sursee (von Westen aus gesehen)

9.9 Entwicklungsschwerpunkt «Industrie Süd»

9.9.1 Ausgangslage

Entwicklung und Situation heute	Das Gebiet erhielt die ersten Entwicklungsimpulse als Arbeitsgebiet mit dem Bahnbau und der Realisierung des Zeughauses. Das nördlich an die Innenstadt angrenzende Gebiet zeichnet sich durch Folgendes aus: – Nebeneinander verschiedener Nutzungsarten: Industrie, Gewerbe, Lager/Logistik, Dienstleistung, Öffentliche Nutzung (Eidgenössisches Zeughaus) Wohnen. – Neuere Dienstleistungsbauten im Südwestteil. – Prägende Geometrien und Begrenzungen durch Bahn und Autobahn. – Starke Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung auf den Hauptachsen. – Dicht genutzten Arealen stehen unternutzte oder leerstehende gegenüber.
Herausforderung Stadtentwicklung	Das Gebiet Industrie Süd ist mit Ausnahme des Entwicklungspotenzials im Bereich Hofstetterfeld das einzige Gebiet, wo heute noch innerhalb der Gemeindegrenzen Wohnnutzung von Bedeutung realisiert werden kann. Deshalb werden alternativ zur Weiterentwicklung und Auffüllung im Rahmen der bisherigen Zweckbestimmung Alternativen untersucht, die in Teilen des Gebietes Industrie Süd auch Wohnstrategien ermöglichen.
Kriterien für Wohnentwicklung	Angesichts der heutigen Rahmenbedingungen ist eine qualitätsvolle Wohnentwicklung nördlich der Industriestrasse Nord nicht leicht zu erreichen. Folgende Kriterien sind von Bedeutung: – Ermöglichung von anspruchsvollen Bebauungen, die auch von Mittelschichten angenommen werden – Sichere und attraktive Anbindung an Zentrum, Bahnhof und Schulen für den Langsamverkehr – Erreichen einer Mindestgrösse von einigen ha Gebietsfläche – Reduktion oder Umlagerung des störenden Industrieverkehrs – Schutz vor Emissionen von Strasse, Bahn und Industrie/Gewerbe
Voraussetzungen/ Eignung heute	Aufgrund der Lage und Zuordnung eignet sich grundsätzlich der ganze Raum Industrie Süd für eine Wohnentwicklung. Die vorhandenen Nutzungen setzen einer freien Entwicklung Grenzen. Auch dürfte es nicht erwünscht sein, eine unbeschränkte Verdrängungsstrategie zu verfolgen, da sich in diesem Gebiet Firmen befinden, die einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten. Eine «Wohnstrategie Industrie Süd» wird sich deshalb innerhalb des Planungshorizontes immer eher auf einen Teil des Gebietes beschränken.



Abb. 43 Linke Spalte von oben, Nutzungen entlang der Zeughausstrasse: Ansprechende Begrünung, Vorbereich Schlachthof, Zeughausareal mit Silos im Hintergrund. Rechte Seite von oben: Gewerbehäuser Kornfeldstrasse 1, Fenaco Geschäftssitz Zentralschweiz Obstfeldstrasse 1, Logistik Fenaco Münchrütstrasse.





Abb. 44 Südwestteil der Industrie Süd mit Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial. Linke Spalte von oben: Neubau und Renovation von Dienstleistungsbauten an der Industriestrasse, Dienstleistung und Bad zwischen Eichenstrasse und Ringstrasse Süd, unernutztes Lidl-Areal an der Zeughausstrasse, älteres Mehrfamilienhaus nördlich der Ringstrasse.

9.9.2 Entwicklung «Industrie Süd»

Für das Szenario «Wohnen/Dienstleistungen» könnte eine mögliche Entwicklung wie folgt aussehen:



Abb. 45 Entwicklungsplan «Industrie Süd» (Szenario «Wohnen/Dienstleistungen»). Es entsteht ein zusammenhängendes, verkehrsarmes Wohn- und Mischgebiet. Die Abschirmung zur Bahn könnte mit Dienstleistung erfolgen.

9.10 Gesamtplan Städtebau und Landschaft

In der nachfolgenden Abbildung «Konzeptkarte Stadtentwicklung – Städtebau – Landschaft» werden die angestrebten Entwicklungen zusammengefasst:

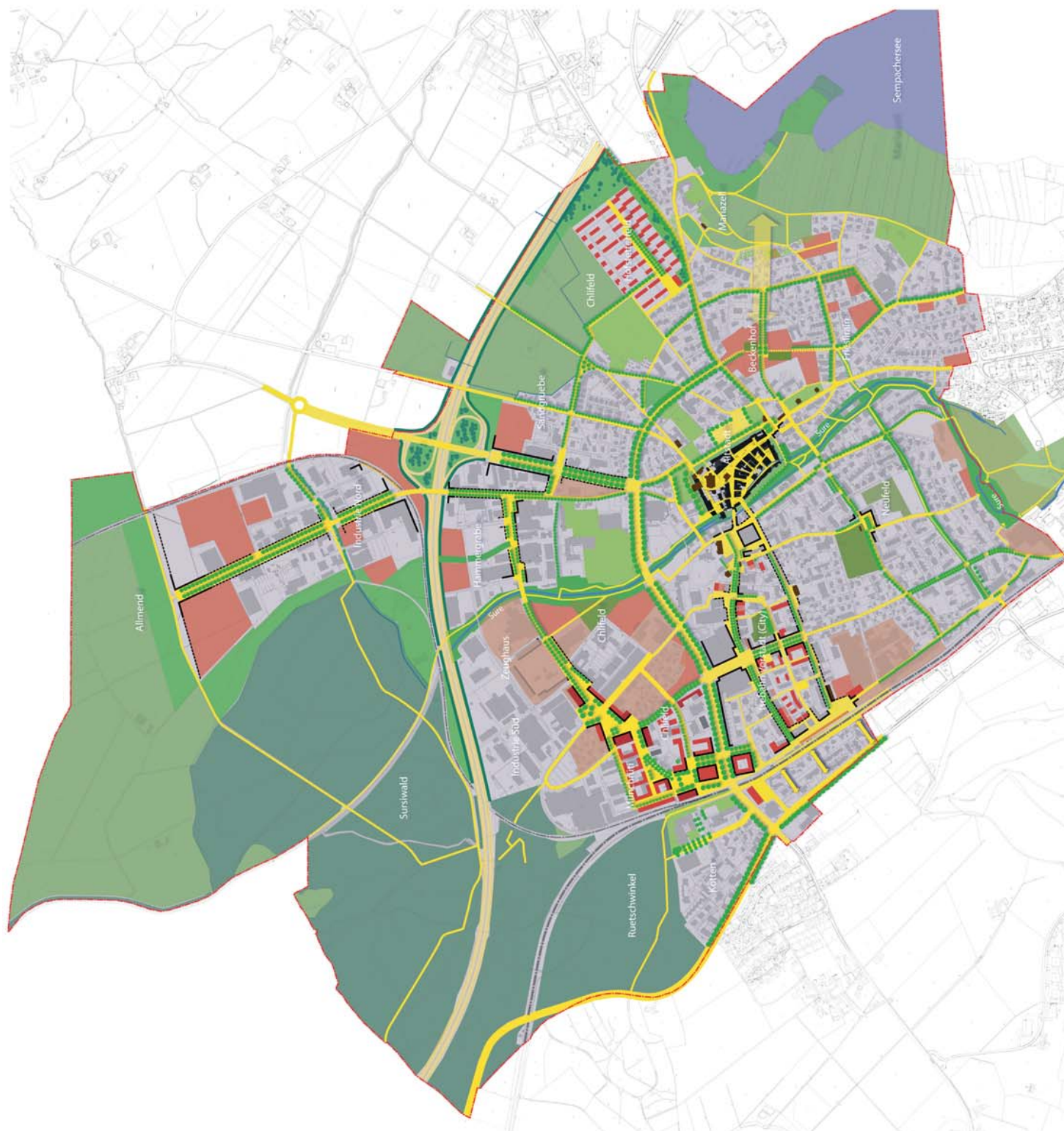
Räumliches Entwicklungskonzept (REK)
Stadtentwicklung / Städtebau / Landschaft

Legende

Stadtprägende räumliche Elemente

- | | |
|--|--|
| Öffentlicher Straßenraum, Platz | Öffentlicher Straßenraum, Platz |
| Straßenbegleitendes Grün | Straßenbegleitendes Grün |
| Wegsystem übergeordnet | Wegsystem übergeordnet |
| Autobahn M6 | Autobahn M6 |
| Verbindung, Vernetzung | Verbindung, Vernetzung |
| Wichtige Raumkante | Wichtige Raumkante |
| Begrenzung Straßenraum | Begrenzung Straßenraum |
| Schutzswertes Gebäude IDS | Schutzswertes Gebäude IDS |
| Baustruktur Altstadt | Baustruktur Altstadt |
| Bauzonengrenze | Bauzonengrenze |
| Potenzialles Umnutzungs- und Umstrukturierungsgebiet | Potenzialles Umnutzungs- und Umstrukturierungsgebiet |
| Neubaulen geplant oder Potenzial | Neubaulen geplant oder Potenzial |
| Baulicher Alzert erwünscht | Baulicher Alzert erwünscht |

- Wald
Gewässer
Übriges stadtprägendes Grünsystem
Grundwasserschutzgebiet



Atelier Wehrlin



10. Verkehr und Erschliessung

10.1 Analyse

10.1.1 Grundlagen

Der bestehende Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch (2007) stellt weiterhin die wichtigste Grundlage betreffend Fragen zur Verkehrsentwicklung der Stadt Sursee dar. Im Rahmen des REK wurde dieser jedoch unter Einbezug der angestrebten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung betrachtet.

Als Grundlage für die nachfolgende verkehrstechnische Analyse wurden die Verkehrsbelastungen von 2007 aus dem kantonalen Verkehrsmodell Luzern verwendet. Es sind die Werte des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) sowie der Abendspitzenstunde (ASP) aus dem Modell vorhanden. Die Werte der Morgenspitzenstunden (MSP) wurden aus den Abendspitzenstundewerten gespiegelt/abgeleitet.

10.1.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Ring- und die Surentalstrasse zum Autobahnanschluss Sursee bilden das Rückgrat des Strassennetzes in Sursee. Sie werden jedoch auch vom Durchgangsverkehr zum Autobahnanschluss sehr stark belastet. Es entstehen dadurch bereits heute Probleme auf der Ringstrasse. Der Verkehr aus den südwestlich gelegenen Ortschaften muss Sursee durchqueren, um auf die Autobahn zu gelangen. Durch die zunehmend schlechtere Situation auf den Hauptachsen entstehen immer mehr Schleichverkehrsfahrten durch Quartiere und auf kleineren Nebenstrassen. Dieser Entwicklung ist mit verschiedensten Massnahmen entgegen zu wirken. Der Hauptverkehr soll nach wie vor auf den bestehenden übergeordneten Strassen abgewickelt werden können.

10.1.3 Öffentlicher Verkehr

Sursee liegt auf der Bahnachse Bern oder Basel – Luzern. Heute verkehren in der Abendspitzenstunde vier Interregio-Züge von und nach Basel / Bern, von und nach Luzern. Zusätzlich gibt es einen Regionalexpress Richtung Olten und einen Richtung Luzern, plus zwei S-Bahnverbindungen S8 und S18 Richtung Olten und Luzern. Am Bahnhof Sursee kann auf das Busnetz umgestiegen werden. Dieses stellt die Feinerschliessung sicher.

10.1.4 Langsamverkehr

Die Achse von der Altstadt zum Bahnhof wurde für den Langsamverkehr bereits attraktiviert. Ein Baumkonzept zur Aufwertung des Strassenraumes ist vorhanden und wird bei Neu- oder Umbauten bereits umgesetzt. Verschiedene Tempo-30-Zonen in Wohngebieten wurden bereits eingeführt. Diese tragen wesentlich zur Sicherheit des Langsamverkehrs bei.

10.2 Entwicklungsabsichten

10.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr soll auch in Zukunft vorwiegend auf den bestehenden Hauptachsen abgewickelt werden können. Die Nebenstrassen sollen nicht als Schleichwege benutzt werden. Falls das heutige Strassensystem die zukünftigen Belastungen nicht mehr bewältigen kann, sind Massnahmen zu ergreifen. Diese Massnahmen können einerseits im Ausbau des Strassensystems liegen oder aber andererseits in der Entwicklungsstrategie von Sursee und deren Umgebung. Durch den Bau von zusätzlichen Strassen wird das Problem lediglich örtlich oder zeitlich verlagert, jedoch meist nicht grundsätzlich gelöst.

Durch das regionale Verkehrsmodell können die Auswirkungen verschiedener Massnahmen simuliert werden. Dadurch kann die Wirksamkeit von Massnahmen im Voraus abgeschätzt werden.

10.2.2 Öffentlicher Verkehr

Durch den Umbau des Bahnhofs Sursee eröffnet sich die Möglichkeit das Angebot zu erweitern. In Zukunft sollen zusätzliche Verbindungen Richtung Bern entstehen. Die Verbindungen Richtung Aarau und Zürich werden wohl auch in Zukunft lediglich via Olten möglich sein. Es wurde vom Kanton Luzern signalisiert, dass eine zusätzliche Bahnstrecke durch das Suhrental nicht in Betracht gezogen wird. Die Feinverteilung wird auch in Zukunft über das Busnetz erfolgen (nebst der S-Bahnlinien S18 / S8 Luzern – Sursee – Olten).

10.2.3 Langsamverkehr

Die Langsamverkehrsverbindungen innerhalb von Sursee sollen weiter attraktiviert und ausgebaut werden. Insbesondere auch zum See hin (Dreisprung Bahnhof – Altstadt – See). Die Achse von der Altstadt zum Bahnhof soll für den Langsamverkehr weiter attraktiviert werden. Die Umsetzung von Tempozonen sowie des Baumkonzeptes spielen dabei eine entscheidende Rolle. Das Langsamverkehrsnetz soll vor allem im Bereich des Bahnhofs sehr attraktiv sein.

10.3 Konzeptinhalte

10.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Im Folgenden soll nun mit einem vereinfachten Handmodell abgeschätzt werden, welche Auswirkungen die Bebauung aller betrachteten Gebiete auf das Strassennetz haben würde.

Verkehrsverteilung Dazu wurden die in den vorherigen Kapiteln betrachteten Entwicklungsgebiete (Stand 2013, ohne Berücksichtigung der Gebiete mit Anpassung REK 2016 gem. Kap. 3.2.4) in die Gebiete a bis j zusammengefasst. Es wurde eine allgemeine Verkehrsverteilung aufgrund der heutigen Belastung angenommen. Diese Verkehrsverteilung und die Gebiete sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Es wird angenommen, dass die Zu- und Wegfahrten gleichverteilt sind.



Abb. 46 Verkehrsverteilung der Fahrten aus den betrachteten Gebieten (a bis j)

Parkfeldabschätzung

Für die Abschätzung der Anzahl Parkfelder sind folgende Grundlagen entscheidend:

- Geschossflächen
- Nutzung
- Standorttyp (Erschliessungsgüte durch ÖV und Langsamverkehr)

Die Abschätzung wurde auf drei verschiedene Arten durchgeführt, um ein breiter abgestütztes Resultat zu erhalten. Einerseits erfolgte die Abschätzung gemäss VSS-Norm 640 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen. Andererseits wurde Aufgrund von Erfahrungswerten Annahmen über die Anzahl Parkfelder pro Nutzungsflächen verwendet. Als dritte Variante wurde die Parkfeldzahl anhand der Parzellenfläche (Anzahl Parkfelder pro Hektare) berechnet.

In nachfolgender Abbildung sind die Gebiete und die Anzahl berechneter Parkfelder zusammengestellt. Es ist zu erkennen, dass teilweise die Zahlen sehr stark voneinander abweichen.

Name		Nutzung	Arealfläche (ha)	Einwohner	Arbeitsplätze Industrie / Gewerbe	Arbeitsplätze Büro / Dienstleistung	Parkfelder Total		
							Norm	Erfahrungswerte	Hektare
Gebiet a:	Hofstetterfeld	W	12	1'000	0	0	610	580	1'210
Gebiet b:	Frieslirain	W	6	470	0	60	310	300	590
Gebiet c:	Sandgruebe	W/I	3	130	90	0	200	110	320
Gebiet d:	Industrie Nord	I	13	0	660	0	1'010	290	1'330
Gebiet e:	Industrie Süd, Westteil	W/B/I	14	780	80	770	830	740	1'400
Gebiet f:	Industrie Süd, Ostteil	W	8	460	0	40	290	280	790
Gebiet g:	Isenbahn Vorstadt, Westteil	W/B	5	580	0	290	310	240	480
Gebiet h:	Isenbahn Vorstadt, Ostteil	W/B	2	190	0	160	160	140	150
Gebiet i:	Pilatusstrasse	W	4	220	0	10	130	100	410
Gebiet j:	Merkurstrasse	W/B	7	540	0	230	420	400	740
Total			74	4'370	840	1'550	4'250	3'180	7'420

Abb. 47 Parkplatznachweis

Aufgrund der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze wurde ein Minimum und ein Maximum der Anzahl Parkfelder abgeschätzt. Innerhalb dieses Bereiches sollte die Anzahl Parkfelder im Normalfall liegen. Aufgrund dieser Anzahl wurden auch die daraus entstehenden Fahrten abgeschätzt.

Name		Parkfelder Total	
		Min	Max
Gebiet a:	Hofstetterfeld	550	610
Gebiet b:	Frieslirain	290	320
Gebiet c:	Sandgrube	100	200
Gebiet d:	Industrie Nord	300	500
Gebiet e:	Industrie Süd, Westteil	700	850
Gebiet f:	Industrie Süd, Ostteil	250	300
Gebiet g:	Isenbahn Vorstadt, Westteil	200	350
Gebiet h:	Isenbahn Vorstadt, Ostteil	130	170
Gebiet i:	Pilatusstrasse	100	150
Gebiet j:	Merkurstrasse	300	350
Total		2'920	3'800

Abb. 48 Für die weitere Berechnung verwendete Anzahl Parkfelder

Fahrtenberechnung

Bei der Fahrtenberechnung wird ebenfalls mit Erfahrungswerten gearbeitet. Das spezifische Verkehrspotenzial gibt pro Nutzung und Parkfeld an, wie viele Fahrten daraus in der Abendspitzenstunde oder pro Tag entstehen können. Diese Abschätzung wurde mit der Parkfeldzahl aller Berechnungsvarianten durchgeführt und wiederum eine Spanne mittels Minimum und Maximum definiert. Die Anzahl Fahrten pro Gebiet sind in der nachfolgenden Abbildung zusammengestellt.

Name		DTV		MSP		ASP	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max
Gebiet a:	Hofstetterfeld	1'890	2'090	160	180	250	280
Gebiet b:	Frieslirain	1'010	1'120	90	100	140	150
Gebiet c:	Sandgrube	480	960	50	90	70	140
Gebiet d:	Industrie Nord	2'270	3'780	260	430	380	630
Gebiet e:	Industrie Süd, Westteil	3'410	4'140	330	400	470	570
Gebiet f:	Industrie Süd, Ostteil	940	1'120	80	100	120	150
Gebiet g:	Isenbahn Vorstadt, Westteil	1'180	2'060	110	200	160	280
Gebiet h:	Isenbahn Vorstadt, Ostteil	670	880	60	80	90	120
Gebiet i:	Pilatusstrasse	420	620	30	50	50	80
Gebiet j:	Merkurstrasse	1'170	1'360	110	130	150	180
Total		13'440	18'130	1'280	1'760	1'880	2'580

Abb. 49 Minimal- und Maximalwerte der Fahrten pro Tag (DTV) und in den Spitzenstunden (MSP = Morgenspitzenstunden, ASP = Abendspitzenstunden)

Verteilung Fahrten
auf das Netz

Das Netz wird mit dem zukünftigen täglichen Verkehr und in der Spitzenstunde dargestellt. Die übergeordneten Strassen werden in Zukunft auch durch Verkehr belastet, welcher nicht aus dem Gebiet der Stadt Sursee stammt. Es sind einige Bebauungen in naher Umgebung bekannt, welche das Strassennetz von Sursee belasten werden (z.B. Bison, Calida, Haselwart, usw.). Daher wurde für die Surental-, Ring-, Münster- und die Luzernerstrasse eine allgemeine Verkehrszunahme pro Jahr von 1% berücksichtigt. Somit wurde zuerst der Zustand 2007 auf 2030 hochgerechnet. Anschliessend wurden die berechneten Fahrten aus den zehn betrachteten Gebieten dazu addiert. Dies wurde sowohl für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) wie auch für die Abendspitzenstunde (ASP) vorgenommen.

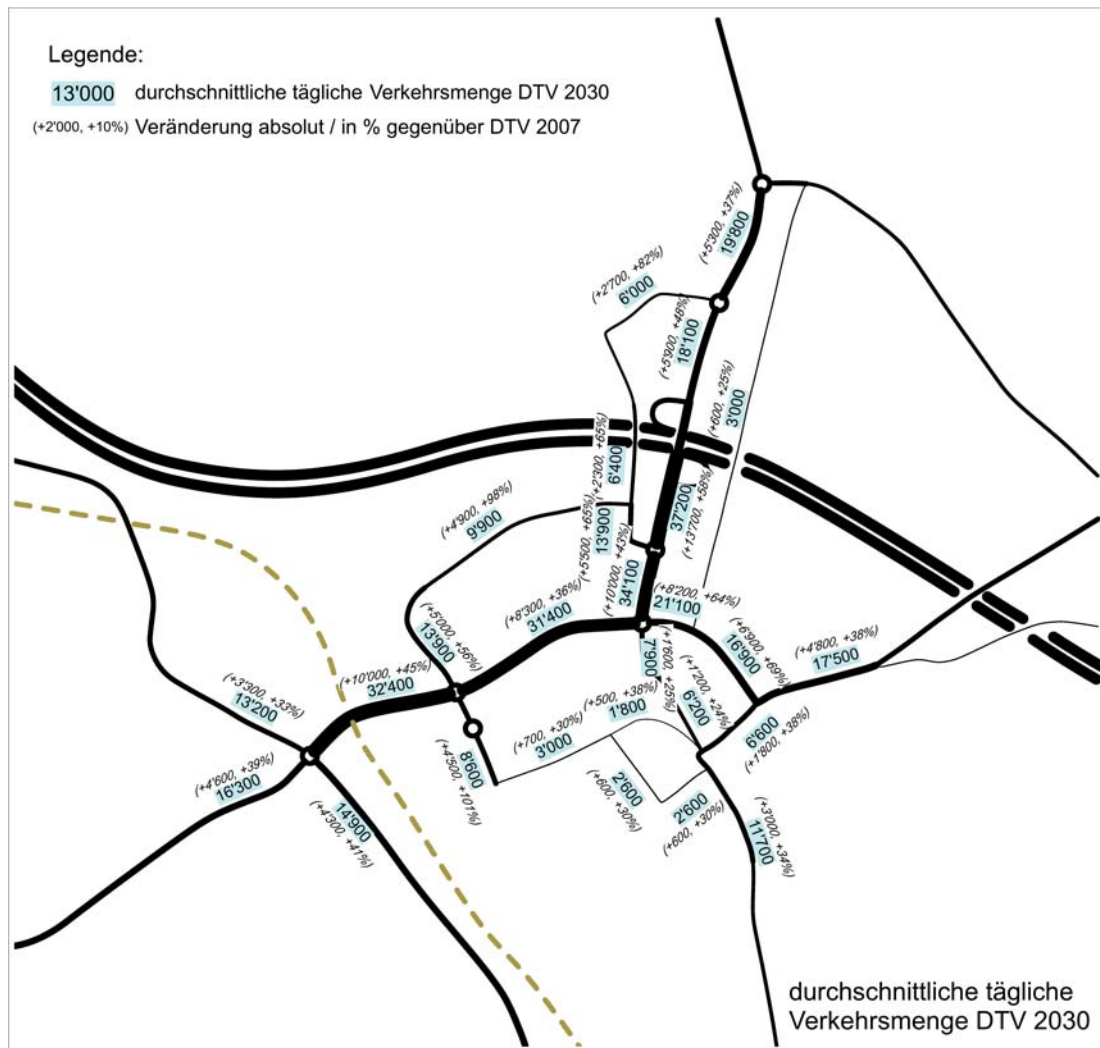


Abb. 50 DTV 2030 inkl. der zusätzlichen Fahrten aus den betrachteten Gebieten

In obiger Abbildung ist das künftige Verkehrsnetz inklusive der zusätzlichen Fahrten aus den betrachteten Gebieten dargestellt. Es ist erkennbar, dass die Ring- und die Surentalstrasse stark belastet sein werden.

Verkehrsbelastungen von über 25'000 Fahrzeuge DTV sind innerhalb besiedelter Gebiete nur schwer zu bewältigen. Neben der beschränkten Leistungsfähigkeit treten vermehrt Probleme bezüglich Lärm, Luft und Trennwirkung auf.

Knotenkapazitäten Um die Belastung der Knoten abschätzen zu können, wurden die Anzahl Fahrten in der Abendspitzenstunde pro Knoten berechnet. Mit Hilfe der Anzahl Zufahrten zum Knoten kann eine grobe Abschätzung gemacht werden, welche Knotenform notwendig ist. Dies wurde für die nachfolgende Abbildung bezeichneten Knoten gemacht. Anschliessend wurde die Anzahl Zufahrten mit der vorhandenen Knotenform verglichen.

Knoten, welche klar stärker belastet sind, als ihre heutige Knotenform dies normalerweise zulässt, wurden mit rot markiert. Jene, welche klar schwächer belastet sind, als von der Knotenform her normalerweise möglich, sind grün dargestellt. Jene Knoten, bei welchen die Leistungsgrenze gerade so erreicht wird, wurden in gelb dargestellt. Diese sind in einem späteren Schritt genauer zu untersuchen.

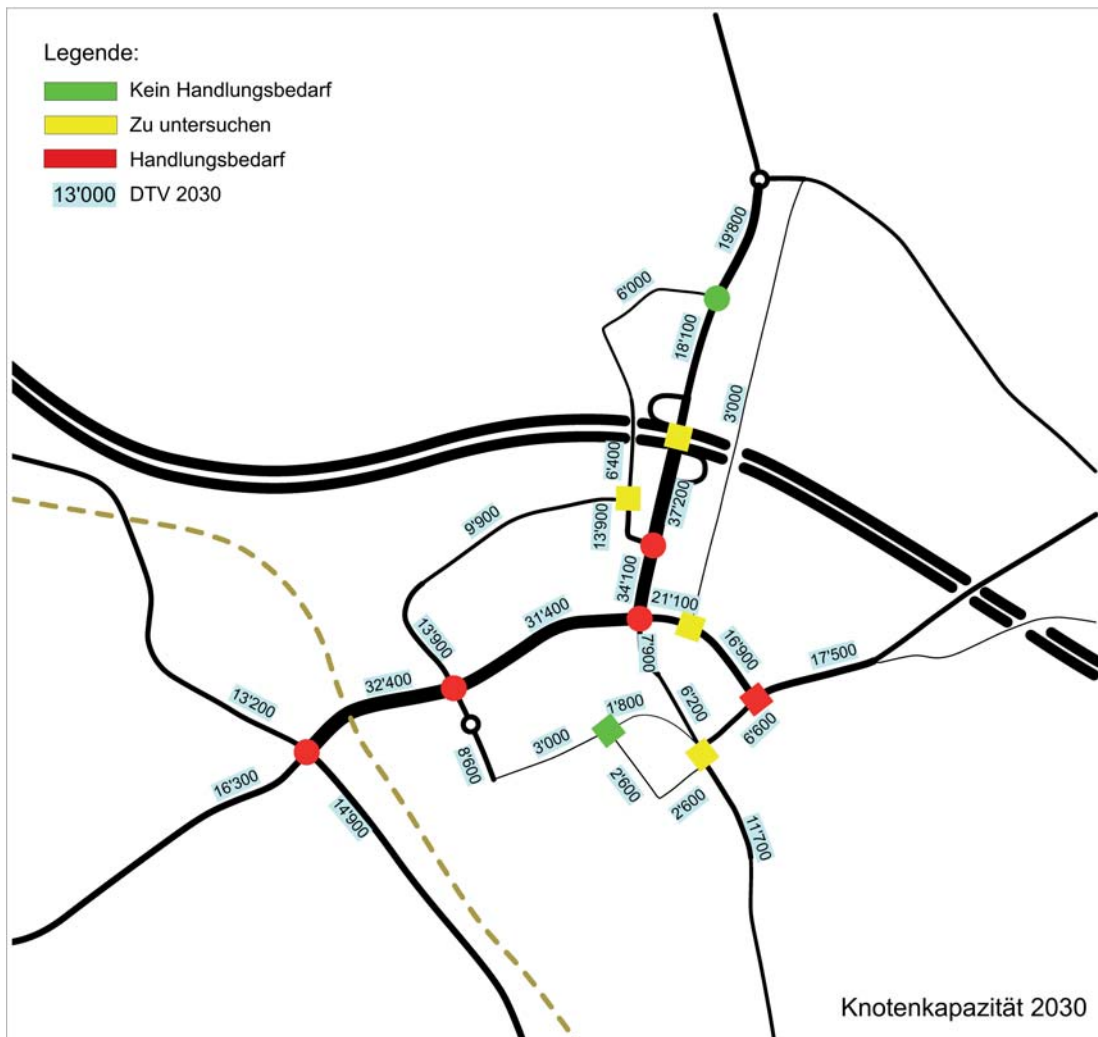


Abb. 51 Knotenkapazität 2030. Einteilung der Knoten je nach Belastung.

Fazit

Die Berechnung zeigt auf, dass bei den Knoten entlang der Ringstrasse und Surentalstrasse Handlungsbedarf besteht. Die Leistungsgrenze ist mit Berücksichtigung der heute unbebauten Gebiete und einer allgemeinen Verkehrsentwicklung im Zustand 2030 erreicht, bzw. wird überschritten.

Bei den vorliegenden Resultaten handelt es sich um eine Grobabschätzung. Die Belastungen sollten im Rahmen eines regionalen Verkehrsmodells verifiziert werden.

Die vorliegenden Untersuchungen basieren auf einem mittleren Bedarf an Parkplätzen und unter Berücksichtigung einer zu erwartenden mittleren Verkehrserzeugung. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse ist es wichtig, dass das Verkehrsverhalten zu Gunsten des Umweltverbunds beeinflusst wird. So können die zu erwartenden Probleme abgeschwächt werden.

10.3.2 Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

Als Konzeptgrundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs dient der bestehende Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch (2007).

D Anhang

11. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AP	Arbeitsplätze
ASP	Abendspitzenstunde
AZ	Ausnützungsziffer
BFS	Bundesamt für Statistik
BGOP	Begleitgremium Ortsplanungsrevision
BZR	Bau- und Zonenreglement
bzw.	Beziehungsweise
ca.	cirka
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EFH	Einfamilienhaus
ev.	eventuell
EW / Einw.	Einwohner
FKOP	Fachkommission Ortsplanungsrevision
GF	Grundfläche
ha	Hektare
inkl.	inklusive
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
LUSTAT	Statistikportal des Kantons Luzern
LV	Langsamverkehr
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunden
öV	öffentlicher Verkehr
rawi	Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation des Kantons Luzern
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RET	Regionale Entwicklungsträger
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
vgl.	Vergleiche
VZ	Volkszählung
Whg.	Wohnungen
z.B.	zum Beispiel
ZP	Zonenplan

12. Literaturverzeichnis

- Entwicklungsträger Sursee-Mittelland, 2011: Sursee plus, Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung, Teil 1: Ziele, Leitsätze, Thesen, Umsetzung; Zwischenbericht des Projektteams vom 15. Dezember 2011
- Kanton Luzern (rawi), 2009: Kantonaler Richtplan 2009; Ernst Basler + Partner AG, 17. November 2009
- Kanton Luzern (rawi), 2011: Arbeitshilfe kommunales Siedlungsleitbild; ecoptima ag
- Regionalplanung Surental, Sempachersee, Michelsamt, 2004: Regionaler Richtplan 2003; Ingenieurbüro Kost + Partner AG
- Stadt Sursee, 2011: Richtplan Altstadt, Ziele und Massnahmen. Fassung für die Auflage, 13. September 2011; Kunz Architekten, Wanner & Partner AG
- Stadt Sursee, 2007: Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch, Bericht mit Strategie und Massnahmen; Planteam, TEAMverkehr, Januar 2007

13. Bevölkerungsszenarien

Szenario 1: «ist» (+ 0%)

Wohnungsbedarf

Bevölkerungsstand 1.1.2010: 8'889 Einw.

Einwohner pro Wohnung (Whg.): 2010: 2.20
2030: 1.98*

Berechnung:

$(8889 \text{ Einw.} / 1.98 \text{ Einw./Whg.}) - (8889 \text{ Einw.} / 2.20 \text{ Einw./Whg.}) = 449 \text{ Whg}$

Folge:

Sursee muss bis 2030 ca. **450 neue Wohnungen** bauen, um die Bevölkerung halten zu können.

Abb. 52 * Aufgrund der bisherigen Entwicklung der Wohnungsbelegung wird als Annahme der Wert von 2010 um 10% reduziert

Flächenbedarf

BGF pro Wohnung: 2030: 140 m²

Ausnutzungsziffer: 0.7 (Annahme)

Berechnung:

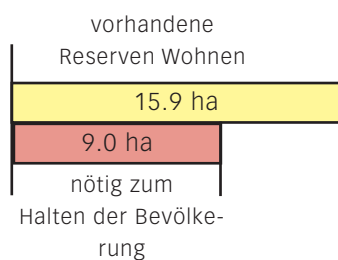
$(450 \text{ Whg.} \cdot 140 \text{ m}^2) / 0.7$

Folge:

Sursee benötigt für diese 450 neuen Wohnungen
ca. 9.0 ha Wohnbauland.

Fazit:

Zum Halten der Bevölkerung sind neben den bestehenden Reserven von 15.9 ha **keine weiteren Einzonungen** nötig.



Szenario 2: Bevölkerungswachstum «mittel» (+ ca. 15%)

Wohnungsbedarf

Bevölkerungsstand 1.1.2010:	8'889 Einw.
Entwicklungsziel 2030	10'300 Einw.
absolute Zunahme	1'411 Einw.

Einwohner pro Wohnung: 2030: 1.98

Berechnung:

1'411 Einw. / 1.98 Einw./Whg.	713 Whg.
+ Wohnungsbedarf Szenario 1 (Halten der Bevölkerung)	450 Whg.

Folge:

Sursee muss bis 2030 ca. **1'163 neue Wohnungen** bauen, um das Bevölkerungswachstum zu erreichen.

Flächenbedarf

BGF pro Wohnung: 2030: 140 m²
Ausnützungsziffer: 0.7 (Annahme)

Berechnung:

(1'163 Whg. * 140 m²) / 0.7

Folge: Sursee benötigt für diese 1'164 neuen Wohnungen
ca. 23.2 ha Wohnbauland.

Fazit:

Um ein Bevölkerungswachstum von ca. 15% zu erreichen sind neben den bestehenden Reserven noch **weitere Einzonungen im Umfang von 7.3 ha** nötig.

vorhandene Reserven Wohnen	Einzonungen Wohnbauland/ Verdichtung
15.9 ha	7.3 ha
23.2 ha	
nötig für 15% Wachstum	

Hinweis: Der ha-Wert (7.3ha) für «Einzonungen Wohnbauland» kann durch Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete verringert werden.

Szenario 3: Bevölkerungswachstum «hoch» (+ ca. 30%)

Wohnungsbedarf

Bevölkerungsstand 1.1.2010:	8'889 Einw.
Entwicklungsziel 2030	11'600 Einw.
absolute Zunahme	2'711 Einw.

Einwohner pro Wohnung: 2030: 1.98

Berechnung:

2'711 Einw. / 1.98 Einw./Whg.	1'370 Whg.
+ Wohnungsbedarf Szenario 1 (Halten der Bevölkerung)	450 Whg.

Folge:

Sursee muss bis 2030 ca. **1'820 neue Wohnungen** bauen, um das Bevölkerungswachstum zu erreichen.

Flächenbedarf

BGF pro Wohnung: 2030: 140 m²
Ausnützungsziffer: 0.7 (Annahme)

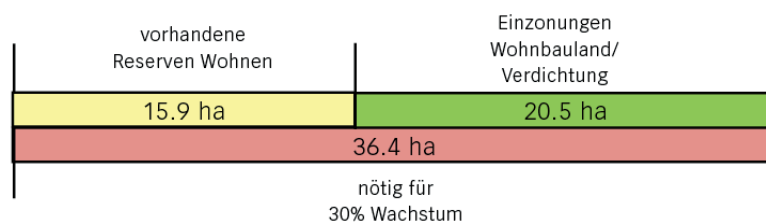
Berechnung:

$(1'820 \text{ Whg.} \cdot 140 \text{ m}^2) / 0.7$

Folge: Sursee benötigt für diese 1'820 neuen Wohnungen ca. 36.4 ha Wohnbauland.

Fazit:

Um ein Bevölkerungswachstum von ca. 30% zu erreichen sind neben den bestehenden Reserven noch **weitere Einzonungen im Umfang von 20.5 ha** nötig.



Hinweis: Der ha-Wert (20.5ha) für «Einzonungen Wohnbauland» kann durch Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete verringert werden.

14. Mengengerüst Szenario «Wohnen - Dienstleistungen»

Hinweis: Das nachfolgende Mengengerüst stellt eine erste Annäherung an die Nutzungspotenziale dar. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um «grobe» Annahmen, die im Rahmen des weiteren Prozesses konkretisiert respektive definiert werden müssen (z.B. Nutzungsanteile, Ausnützung). Die Mengengerüste Wohnen und Arbeiten im vorliegenden Bericht wurden im Rahmen der Anpassung REK 2016 nicht überarbeitet. Sie entsprechen weiterhin dem Stand 2013. Die Berechnung des Bauzonenfassungsvermögens wurde im Rahmen der Erarbeitung der Bau- und Zonenordnung im entsprechenden Tool des Kantons (LUBAT) vorgenommen.

E Genehmigungsvermerke

- Öffentliche Mitwirkung vom 14. August 2012 bis 5. Oktober 2012.
- Vernehmlassung beim Kanton Luzern vom 14. August 2012 bis 5. Oktober 2012 mit Stellungnahme rawi vom 4. Oktober 2012.
- Mitwirkungsbericht vom 30. Januar 2013.

Der Stadtrat genehmigt den vorliegenden Bericht.

Sursee den, ... - **6. MRZ. 2013**

Namens des Stadtrats



Beat Leu
Stadtpräsident



Godi Marbach
Stadtschreiber

Der Stadtrat genehmigt die materielle Überarbeitung der Kapitel 3, 8 und 9.2.4 sowie der Karten auf S. 33, 45, 48, 55 und 77.

Sursee den, **14. Dez. 2016**

Namens des Stadtrats



Beat Leu



Godi Marbach