



Version 2.1 / 26.02.2021 / VP 20-5040

Bebauungsplan Pilatusstrasse, Sursee Mobilitätskonzept

Auftraggeberin

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

Verfasserin

VIAPLAN AG
Sandgruebestrasse 4
6210 Sursee

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



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

Cécile Baumeler
Bauingenieurin ETH / SVI
Verkehringenieurin



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
1.1	Auftraggeberin	1
1.2	Ausgangslage	1
1.3	Aufgabenstellung	1
1.4	Einführung Mobilitätskonzept	1
1.5	Zielsetzung	2
1.6	Grundlagen	2
1.7	Wichtige Begriffe und Abkürzungen	2
2	Standortanalyse	3
2.1	Übersicht und Lage	3
2.2	Umfeld: Infrastruktur Verkehr	4
2.3	Umfeld: Verpflegung und Einkaufen	5
3	Erschliessung Areal Pilatusstrasse	5
3.1	Projektbeschreibung Pilatusstrasse	5
3.2	Nutzungen und Zielgruppe	6
3.3	Fussverkehr	7
3.4	Veloverkehr	7
3.5	Öffentlicher Verkehr	8
3.6	Motorisierter Individualverkehr	9
4	Strategie	10
4.1	Zielbild / Vision	10
4.2	Ziele	10
4.3	Strategische Stossrichtungen	10
4.4	Kultur	10
4.5	Organisation	10
5	Bedarfsermittlung Parkierung	11
5.1	Veloabstellplätze	11
5.2	Parkierung Motorisierter Individualverkehr	14
6	Mobilitätskonzept	18
6.1	Einleitung	18
6.2	Generelle Massnahmen zur Förderung der Mobilität	19
6.3	Mobilitätsmanagement	20
7	Mobilitätsmassnahmen und MIV-Reduktionspotenzial	21
8	Monitoring und Controlling	23
8.1	Monitoringbericht	23
8.2	Datenerhebung	23
8.3	Verbesserungsprozess	23
9	Fazit	23



ANHANGVERZEICHNIS

Anhang 1 Vorabklärungen beim rawi

Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	22.09.2020	Alle	Erstfassung	CB / SA
1.1	05.10.2020	4, 6, 7	Ergänzungen	CB
1.2	12.10.2020	Alle	Ergänzungen	CB
1.3	26.10.2020	Alle	Anpassungen	CB
2.0	26.02.2021	Alle	Anpassungen	CB
2.1	26.02.2021	3, 5	Anpassungen	CB



1 EINLEITUNG

1.1 Auftraggeberin

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

1.2 Ausgangslage

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

als Grundlage für das Richtprojekt des Bebauungsplans.

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

1.3 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Erarbeitung des Baugesuchs ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Mobilitätskonzepte für die Entwicklung bestehender oder neuer Areale sind ein wichtiger Teil des Mobilitätsmanagements einer Gemeinde. Das Mobilitätskonzept soll einerseits aufzeigen, wie die Mobilitätsbedürfnisse – die durch das neue Areal Pilatusstrasse entstehen – abgedeckt werden, damit das Wohn- und Geschäftshaus Pilatusstrasse als Standort attraktiv ist. Auf der anderen Seite soll sichergestellt werden, dass die Belastbarkeit des bestehenden Verkehrsnetzes nicht überschritten wird.

1.4 Einführung Mobilitätskonzept

Der Verkehr spielt eine prägende Rolle im öffentlichen und politischen Diskurs und kann die Akzeptanz einer Planung entscheidend beeinflussen. Insbesondere eine Mehrbelastung bestehender Strassenräume stösst häufig auf grossen Widerstand. Mehrverkehr und die damit zusammenhängenden Begleitumstände (Lärmimmissionen und Luftimmissionen) sind nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Siedlung von Relevanz, sondern auch für die umliegenden Quartiere. Aus diesem Grund leistet eine nachhaltige und energiereduzierte Mobilität einen wichtigen Beitrag zu einer hervorragenden Wohnqualität und einer hohen Lebensqualität.

Ein Mobilitätskonzept ist in der Regel Bestandteil des Baugesuchs oder des Gestaltungsplans. Es ist ein Dokument, das die Auflistung der geplanten Massnahmen und die Beschreibung der Vorgehensweise beinhaltet. Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, durch die der MIV, der durch ein neues Projekt entsteht, reduziert sowie die Benützung des ÖV sowie des Fussverkehrs und des Veloverkehrs gefördert werden. Optimalerweise startet die Erstellung des MK so früh wie möglich im Prozess der Planung eines Areals. Die Finanzierung der Massnahmen muss von Beginn an klar sein, um sicherzustellen, dass die Massnahmen auch wie geplant umgesetzt werden und ihre volle Wirkung zum



Tragen kommt. Je nach Art der Massnahme beginnt die Umsetzung entweder schon bei der Planung, beim Bau oder mit der Nutzung des Areals.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist, durch gute Bedingungen einen wesentlichen Anteil des Verkehrsaufkommens über den Fussverkehr und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr abzuwickeln und damit die negativen Auswirkungen des MIV zu minimieren. Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt Massnahmen, die zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität eingesetzt werden können.

1.5 Zielsetzung

Im Mobilitätskonzept für das Richtprojekt Pilatusstrasse sind die verkehrlichen Überlegungen zusammen zu stellen und es sind Aussagen zur Erschliessung und allgemein zur Mobilität zu machen. Die Handbücher zur Verankerung und Einbettung des Mobilitätsmanagements in Planungsprozessen von Energie Schweiz sehen einen stufengerechten Einbezug des Mobilitätsmanagements im Entwicklungsprozess eines Areals vor.

Mit dem Mobilitätskonzept sind gute Bedingungen zu schaffen, damit ein wesentlicher Anteil des Verkehrsaufkommens über den Fussverkehr und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr abgewickelt wird, um die negativen Auswirkungen des MIV zu minimieren. Gleichzeitig soll das Mobilitätsangebot für Nutzerinnen und Nutzer der Bebauung Pilatusstrasse, so attraktiv wie möglich gestaltet werden.

1.6 Grundlagen

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

1.7 Wichtige Begriffe und Abkürzungen

BGF	Bruttogeschossfläche
LW	Lastwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr; Sammelbegriff für den Verkehr mit Lastwagen, Personenwagen, Motorräder und Mofas.
MK	Mobilitätskonzept
ÖV	Öffentlicher Verkehr; Sammelbegriff für den kollektiven Transport mit Bahn und Bus
PW	Personenwagen
Whg	Wohnungen
Zi	Zimmer



2 STANDORTANALYSE

2.1 Übersicht und Lage

Die Stadt Sursee liegt am nördlichen Ende des Sempachersees und bildet das Zentrum der Luzerner Landschaft. Die Bahnlinie Olten – Luzern, sowie die Autobahn A2 (Nord-Süd-Achse) passieren Sursee und gewähren damit eine attraktive Erschliessung.

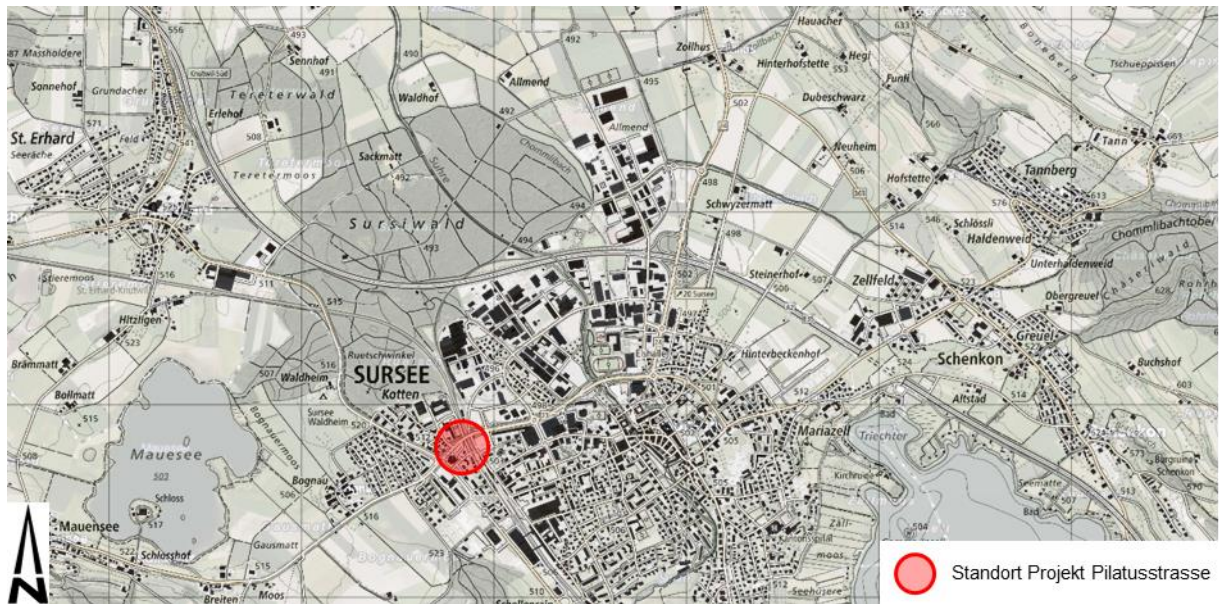


Abbildung 1: Übersicht und Lage Projekt Pilatusstrasse

Auf der Parzelle Nr. 468, Grundbuch Sursee, plant die Bahnhof Nord Immobilien AG das Projekt Pilatusstrasse. Das Projekt liegt zwischen der Ringstrasse Nord, der Kottenstrasse und den Bahngeleisen in direkter Nähe zum Bahnhof Sursee. Das Wohn- und Gewerbegebäude soll mehrheitlich ab der Kottenstrasse erschlossen werden.



2.2 Umfeld: Infrastruktur Verkehr

Das Umfeld des geplanten Projektes hat einen grossen Einfluss auf die Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels der Beschäftigten, Bewohner und der Besucher, beziehungsweise der Kunden.

Der Autobahnanschluss A2 liegt in einer Wegdistanz von knapp 3 km entfernt. Die nächstgelegene Bushaltestelle (Möbel Ulrich / Kotten) befindet sich direkt vor der Haustür an der Ringstrasse Nord. Der Fussweg zum Bahnhof Sursee beträgt ca. 200 m.

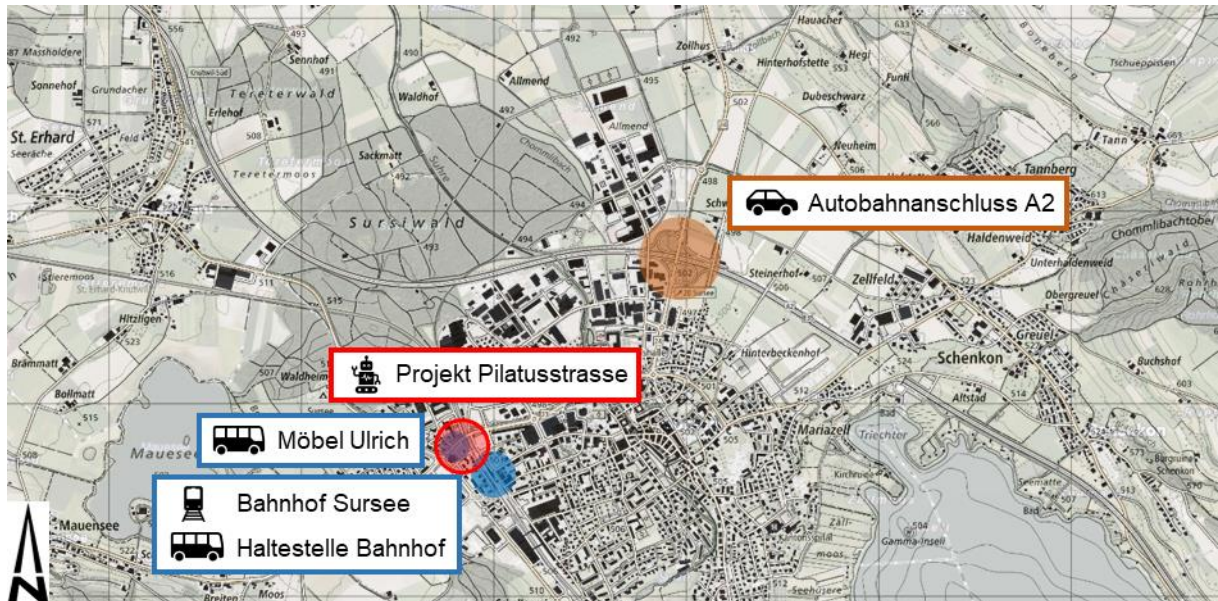


Abbildung 2: Darstellung der wichtigsten Ziele MIV und ÖV im Umfeld Projekt Pilatusstrasse

Die Veloinfrastruktur besteht aus Verkehrs- und Abstellflächen für Velos.

Im Umfeld des Bauvorhabens ist die Umfahrungsstrasse mit Radstreifen ausgestattet. Auf den übrigen Strassen im Umfeld des geplanten Wohn- und Gewerbegebäudes werden die Velofahrenden im Mischverkehr geführt.

Die geplante Velopremiumroute entlang der Ringstrasse Nord der Velonetzplanung Sursee Plus führt direkt entlang dem Bauvorhaben.

Sursee verfügt über ein Netz eines Veloverleihsystems (Stationsgebunden). Die nächst-gelegenen beiden Stationen befinden sich in ca. 300 m Wegdistanz entfernt (Haselmatte 2C und Bahnhof).

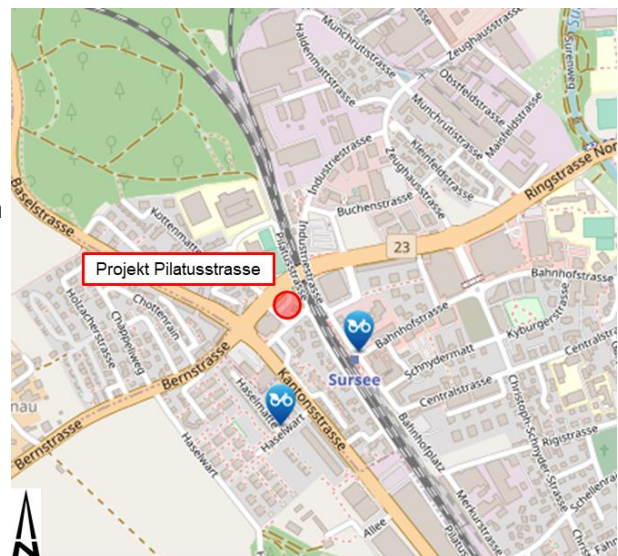


Abbildung 3: Standorte Nextbike (Quelle Grafik: nextbike.ch und OpenStreetMap)



2.3 Umfeld: Verpflegung und Einkaufen

Verpflegungsmöglichkeiten stellen wichtige Zielorte dar. Liegen verschiedene Verpflegungs-möglichkeiten in Geh- oder Velodistanz trägt dies zur Attraktivität des Standortes bei und reduziert den Bedarf an MIV-Fahrten.

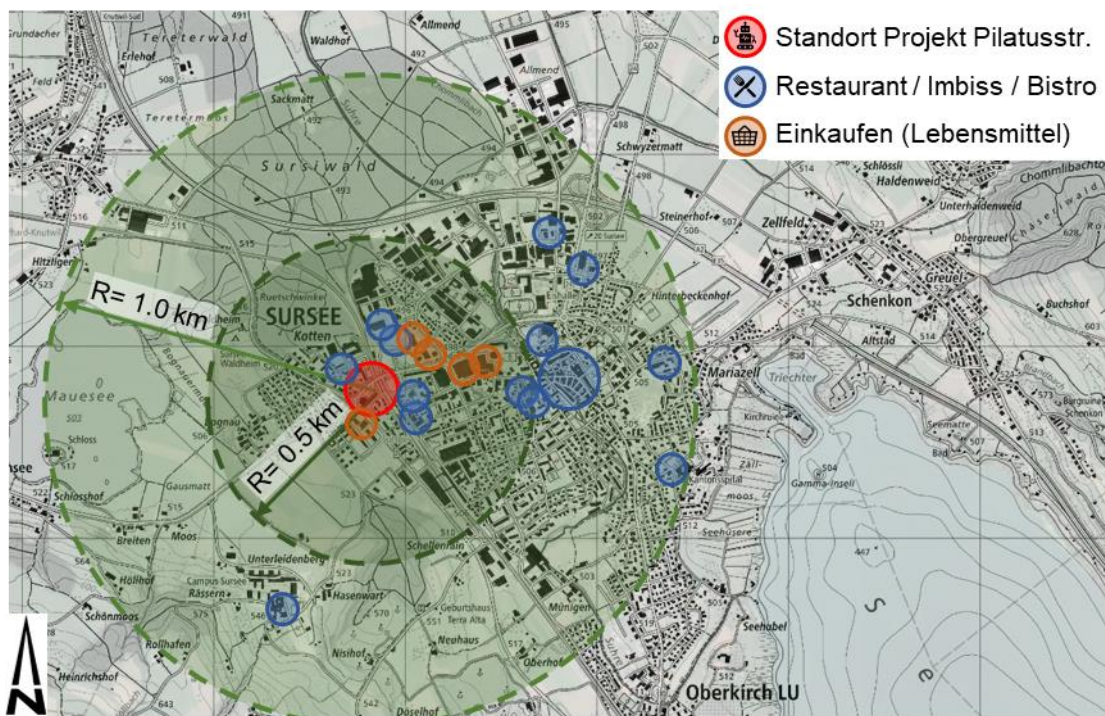


Abbildung 4: Verpflegung und Einkaufen im Umfeld des Projektes Pilatusstrasse (Plangrundlage [7])

Im nahen Umfeld des Wohn- und Gewerbegebäudes Pilatusstrasse sind sehr viele Verpflegungs- und Einkaufsmöglichkeiten vorhanden, die zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind. Mit dem Velo vergrössert sich das Einzugsgebiet und damit die Anzahl an Verpflegungsmöglichkeiten weiter.

3 ERSCHLIESSUNG AREAL PILATUSSTRASSE

3.1 Projektbeschreibung Pilatusstrasse

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

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

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

Das Baugrundstück weist eine Fläche von 4'350 m² auf. Der Neubau besteht aus einem Gebäudekörper. Die Tiefgarage im Splitlevel-System bietet den gewerblichen Nutzern, den Beschäftigten, den Mietern und einem Teil der Besuchern Platz. Für die Besucher ist zusätzlich zwischen dem Gebäude und der Ringstrasse Nord ein Parkplatz angeordnet. Diese Besucherparkfelder werden ab der



Ringstrasse Nord erschlossen. Die Ausfahrt erfolgt auf die Kottenstrasse (Vorabklärung Kanton, siehe [8]).

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

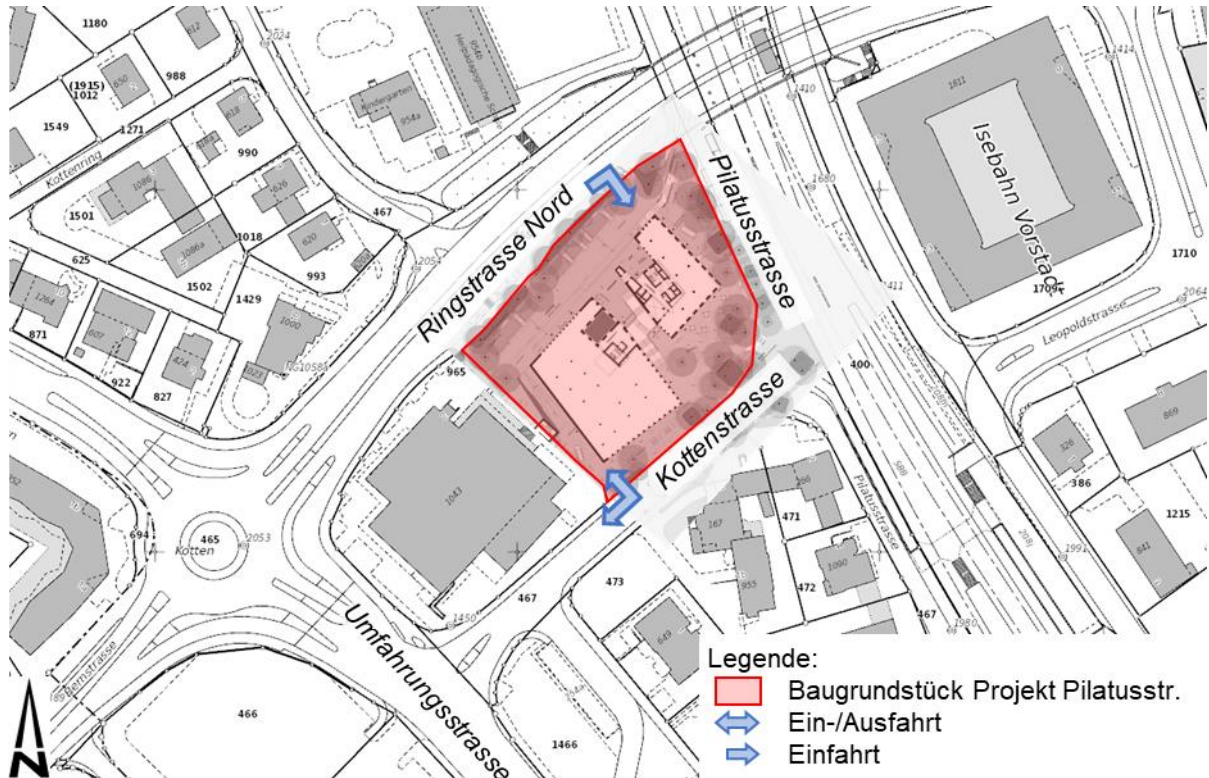


Abbildung 5: Situation und Erschliessung Projekt Pilatusstrasse (Plangrundlagen [2],[1], [7])

3.2 Nutzungen und Zielgruppe

Im Wohn- und Geschäftshaus Pilatusstrasse werden rund 5'840 m² Wohnfläche, 2'380 m² Büroflächen und 1'150 m² Gewerbeflächen realisiert. Es sind 70 Wohnung projiziert, davon 31 2.5 Zimmer Wohnungen, 29 3.5 Zimmer Wohnungen und zehn 4.5 Zimmer Wohnungen. Die Zielgruppen sind somit hauptsächlich Pärchen in allen Altersgruppen und Singles. Aufgrund des Nachhaltigkeitsgedankens wird eine angemessene Anzahl Parkfelder für Autos erstellt. Ein Teil der Zielgruppe wird kein eigenes Auto besitzen.

Die Gewerbeflächen können als Verkaufs- und Dienstleistungs- evtl. auch als Gastrofläche genutzt werden.

Die Büroräume dienen hauptsächlich Dienstleistungsbetrieben mit einem geringen Kundenaufkommen.



3.3 Fussverkehr

Das Grundstück des Projektes Pilatusstrasse ist über das bestehende Fusswegnetz auf der Ringstrasse Nord und der Kottenstrasse erschlossen. Für den Fussverkehr sind besonders Ziele in der Umgebung attraktiv, wenn diese dank der kurzen Distanzen problemlos zu Fuss erreichbar sind. Im Umfeld des Projekts gehören Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten dazu. Für Spaziergänge laden die Wege im Wald Ruetschwinkel und im Bognauerwald in Richtung St. Erhard ein. Im Haselwartwald gibt es einen Vita Parcours. Das vorhandene Fusswegnetz ermöglicht, dass wichtige Ziele im Umfeld (Distanz ca. 0.5 km $\approx$ 6 Minuten Gehzeit) des Projektes Pilatusstrasse zu Fuss erreicht werden können.

Die Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten befindet sich an der Ringstrasse Nord direkt beim betrachteten Grundstück. Den Bahnhof Sursee erreicht man in einer Gehzeit von ca. 4 Minuten. Hier ist nebst dem Einstieg und Ausstieg in den Zug auch die Benutzung verschiedener Busse möglich. Das Projekt sieht vor, dass ein öffentlicher Fussweg im Erdgeschoss durch das Gebäude hindurchführt, um von der Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten zu Fuss zum Bahnhof zu gelangen.

Beurteilung Fussverkehr:

Das Projekt Pilatusstrasse stellt alle notwendigen Anschlüsse an das bestehende Fusswegnetz sicher. Verpflegungsmöglichkeiten und die Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten sowie der Bahnhof sind in Gehdistanz erreichbar. Die Attraktivität der Lage des Projektes Pilatusstrasse für Zufussgehende ist sehr hoch.

3.4 Veloverkehr

Den Velofahrenden steht in unmittelbarer Umgebung - auf der Umfahrungsstrasse - eine Radverkehrsanlage zur Verfügung. Auf dem übrigen Strassennetz werden die Velofahrenden im Mischverkehr geführt. Zur Förderung des Veloverkehrs und für eine attraktive und sichere Veloverbindungen sieht die Velonetzplanung Sursee Plus den Ausbau des Velonetzes vor. Es ist geplant, das Gebiet Chotten mit der Velopremiumroute entlang der Ringstrasse Nord zu erschliessen. Heute besteht bereits ein Rad- / Gehweg entlang der Ringstrasse Nord (auf der gegenüberliegenden Strassenseite des Projektes Pilatusstrasse).

Das Potential des Veloverkehrs bezieht sich einerseits auf die Bewohner, welche gut an das Wegnetz von Sursee angeschlossen sind und viele Erledigungen mit dem Velo erledigen können. Andererseits ist der Standort auch für im näheren Einzugsgebiet wohnhaften attraktiv.

Mit der höheren Geschwindigkeit des Velos wächst auch die Reichweite im Vergleich zum Fussverkehr. Zu den Zielen in der näheren Umgebung gehören wie beim Fussverkehr die nahegelegenen Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten. Für die Erreichung der Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten oder des Bahnhofs ist das Velo nicht notwendig.

Beurteilung Veloverkehr:

Das Velo stellt im Raum Sursee ein geeignetes Fortbewegungsmittel dar und wird aktiv gefördert. Das Projekt Pilatusstrasse ist gut im Velonetz eingebettet und stösst direkt an die geplante Velopremiumroute entlang der Ringstrasse Nord an.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Sursee ist sowohl mit der Bahn wie auch mit unterschiedlichen Buslinien gut erschlossen. Die nächstgelegene Bushaltestelle liegt direkt vor der Haustüre (Haltestelle Möbel Ulrich / Kotten). Die Wegdistanz zum Bahnhof Sursee beträgt rund 200 m [siehe auch Kapitel 2.2 Umfeld: Infrastruktur Verkehr].

Bahnhof Sursee

Der Bahnhof Sursee zeichnet sich durch seine gute Anbindung nach Norden (Olten, Bern, Basel, Zürich) und Süden (Luzern, Zug, Tessin) aus und stellt den zweitwichtigsten ÖV-Knoten im Kanton Luzern dar. Bahnseitig wird der Bahnhof heute durch die S1 (Sursee-Baar; 30'-Takt) und die S29 (Sursee-Olten-Turgi; 60'-Takt), sowie den IR 15 (Luzern-Genève Aéroport; 60'-Takt), den IR 27 (Luzern-Basel; 60'-Takt) und den RE zwischen Luzern und Olten (60'-Takt) bedient.

Bushaltestelle Bahnhof

Die Bushaltestelle Bahnhof wird von zwölf Buslinien bedient, welche die Fahrgäste in alle Richtungen befördert. Linie 62 (Sursee-Ruswil), Linie 63 und 66 (Sursee-Willisau), Linie 65 (Sursee-Nottwil), Linie 81 und 87 (Sursee-Beromünster), Linie 82 (Sursee-Dagmersellen), Linie 83 (Sursee-Schlierbach/Etzelwil), Linie 84 (Sursee-Sempach Station), Linie 85 (Sursee-Triengen-Schöffland), Linie 86 (Sursee Spital-Oberkirch Campus-Sursee Spital), Linie 399 (Sursee-Beinwil am See).

Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten

Die Bushaltestelle Möbel Ulrich / Kotten wird von vier Buslinien bedient. Dies sind die Linie 63 (Sursee-Mauensee-Ettiswil-Willisau), die Linie 82 (Sursee-St. Erhard-Knutwil-Buchs-Uffikon-Dagmersellen), die Linie 83 (Sursee-St. Erhard-Knutwil-Büron-Schlierbach) und Linie 86 (Sursee-Campus-Sursee-Geuensee-Büron-Triengen-Winikon).

ÖV-Güteklasse

Die ÖV-Güteklasse ist ein Indikator zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Je nach Distanz (Luftlinie) zur nächsten Einrichtung des öffentlichen Verkehrs und je nach Fahrplan der nächstgelegenen Haltestellen, wird die Güteklasse definiert.

Das Areal Pilatusstrasse ist der besten ÖV-Güteklasse A (sehr gute Erschliessung) zugeordnet.

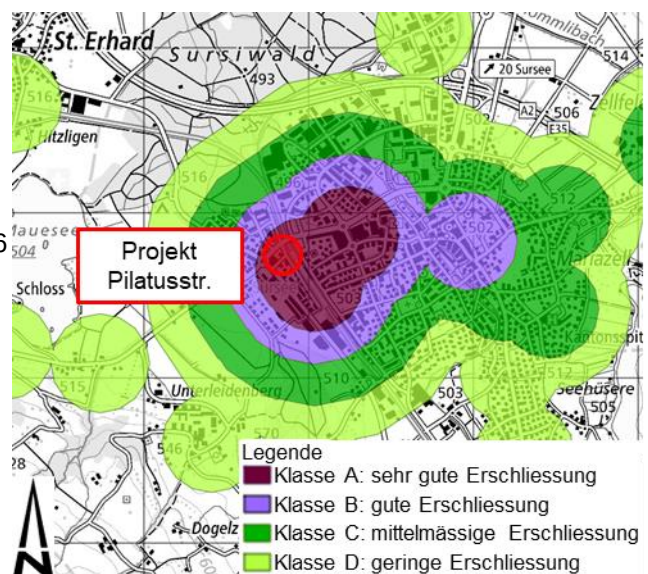


Abbildung 6: ÖV-Güteklasse im Umfeld Projekt Pilatusstrasse
(Quelle: Web-GIS ARE)

Beurteilung öffentlicher Verkehr:

Das Projekt Pilatusstrasse weist eine sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auf. Die Haltestelle Möbel Ulrich / Kotten liegt direkt vor der Haustür. Der Bahnhof ist in rund 4 Minuten zu Fuss erreichbar.



3.6 Motorisierter Individualverkehr

Die Kantonsstrasse K 13 (Baselstrasse – Umfahrungsstrasse), K 18 (Ringstrasse Nord – Ringstrasse Ost – Sempacherstrasse) und K 14 (Surentalstrasse), sowie die Gemeindestrasse Luzernstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) bilden in der Stadt Sursee das Basisnetz für den MIV. Die übrigen Gemeindestrassen stellen die engmaschige Erschliessung für den MIV innerhalb der Quartiere und des Industriegebietes sicher.

Für den MIV sind nebst den lokalen Zielen auch überregionale Ziele von Bedeutung. Neben Fahrten für den Arbeitsweg sind auch lokale Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten sowie der Autobahnanschluss Sursee wichtigsten Ziele für den MIV.

Für den Weg von der Bebauung Pilatusstrasse bis zum Autobahnanschluss A2 muss eine Strecke von rund 2 km zurückgelegt werden. Ohne Stau benötigt man dafür rund 3 Minuten.

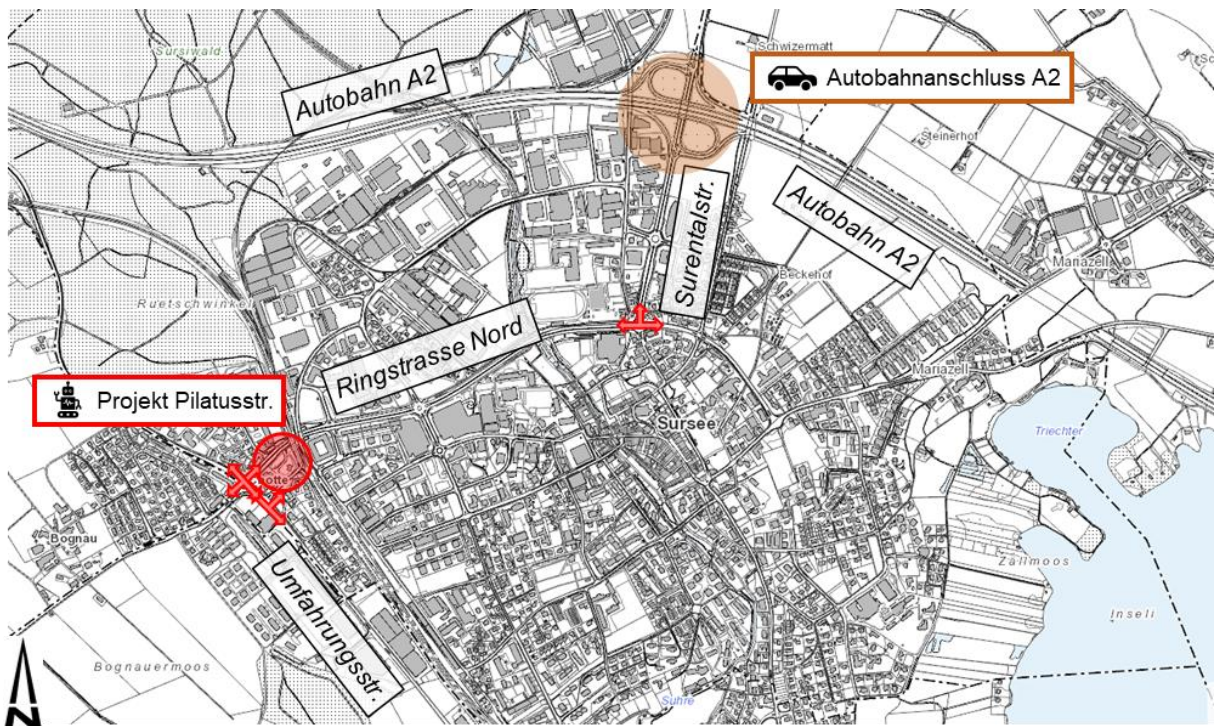


Abbildung 7: Projekt Pilatusstrasse, Erschliessung MIV (Plangrundlage [7])

Beurteilung motorisierter Individualverkehr:

Das Areal Pilatusstrasse wird über die Kottenstrasse an die Umfahrungsstrasse erschlossen. Das Projekt liegt direkt am übergeordneten Strassennetz und der Autobahnanschluss Sursee liegt rund 2 km entfernt.



4 STRATEGIE

4.1 Zielbild / Vision

Bei der Projektierung des Wohn- und Geschäftshauses Pilatusstrasse wird hohen Wert auf die Nachhaltigkeit gelegt. Das Parkplatzangebot liegt deshalb bewusst unter dem zu erstellenden Angebot nach Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee und der VSS-Norm 40 281. Trotz dem geringen Parkfeldangebot bietet das Gebäude attraktiven Wohn- und Arbeitsraum. Alternative Mobilitätsformen sollen gefördert werden.

4.2 Ziele

Im Bereich Mobilität werden folgende Ziele verfolgt:

- Eine nachhaltige Mobilität der Bewohner und Beschäftigten wird gefördert
- Die Bewohner und Beschäftigten sollen nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt werden
- Bewohner und Beschäftigte verzichten bewusst auf einen PW-Abstellplatz
- Attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr

4.3 Strategische Stossrichtungen

Damit das Ziel einer nachhaltigen Mobilität erreicht werden kann, werden folgende strategischen Stossrichtungen festgelegt:

- Das Parkplatzangebot liegt unter dem Normbedarf.
- Die öffentlichen Aussenparkfelder werden bewirtschaftet.
- Elektrofahrzeuge werden gefördert. Es werden genügend Elektroladestationen zur Verfügung gestellt.

4.4 Kultur

Bei der Vermietung der Wohn- und Geschäftsflächen wird auf das geringe Parkfeldangebot hingewiesen. Die Vermietung der Parkfelder erfolgt entkoppelt von der Wohnungsmiete respektive Büromiete. Ist das Parkplatzangebot ausgeschöpft wird sich die Zielgruppe auf Personen ohne eigenes Auto beschränken.

Der Standort ist sehr attraktiv. Viele umliegende Ziele können zu Fuss oder mit dem Velo problemlos erreicht werden. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Bahnhof und Bushaltestellen. Aus all diesen Gründen wird davon ausgegangen, dass die Wohn- und Geschäftsflächen trotz reduziertem Parkplatzangebot problemlos vermietet werden können.

4.5 Organisation

Die Bahnhof Nord Immobilien AG ist für die Umsetzung der Massnahmen sowie das Controlling zuständig.



5 BEDARFSERMITTLUNG PARKIERUNG

5.1 Veloabstellplätze

5.1.1 Ermittlung Parkfeldangebot nach VSS 40 065 (Standardbedarf)

Das Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee, genehmigt am 26. November 2019, Art. 46 (Übergangsbestimmungen) sagt aus, dass Artikel 11 und 12 sowie Anhang III des Bau- und Zonenreglement vom 23./24. Oktober 1989 in Kraft bleibt, bis die Stimmberechtigten ein Parkplatzreglement erlassen, mit welchem die entsprechenden Bestimmungen ersetzt werden.

Das Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee vom 23./24. Oktober 1989, geändert am 28. August 2000, verweist zur Festlegung der Abstellflächen für Velos auf die Normen des Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleuten (VSS).

Die Nutzungsart und die Flächenangaben beziehen sich auf das Richtprojekt der Planergemeinschaft Deon Architekten AG und Leuenberger Architekten vom 02. Oktober 2020 [1].

Nutzung		Bezugseinheit		Richtwert	Abstellplätze			2/3
		Geschossfläche GF		P pro 100 m2		Total	100%	
		4'050	m2			298	298	203
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	Personal	2'450	m2	1.00	25	32	32	23
	Kunden			0.25	7			
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	Personal	1'100	m2	1.00	11	22	22	16
	Kunden			1.00	11			
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	Personal	500	m2	1.00	5	20	20	14
	Kunden			3.00	15			
Wohnen	Bewohner	224	Zimmer	1.00	224	224	224	150
	Besucher							

Nutzung		Abstellplätze		Aufteilung in Kurz- und Langzeitparkplätze					
			Total	Kurzzeit P in %	Langzeit P in %	Kurzzeit- parkplätze	2/3 der Kurzzeit-P	Langzeit- parkplätze	2/3 der Langzeit-P
			298			108	74	190	129
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	Personal	25	32	30	70	8	6	17	12
	Kunden	7		100	-	7	5	-	-
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	Personal	11	22	-	100	-	-	11	8
	Kunden	11		100	-	11	8	-	-
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	Personal	5	20	-	100	-	-	5	4
	Kunden	15		100	-	15	10	-	-
Wohnen	Bewohner	224	224	30	70	67	45	157	105
	Besucher								

Tabelle 1: Ermittlung Parkfeldangebot Veloverkehr nach Nutzung gemäss VSS 40 065 / Rundungsregel gem. VSS 40 281

Nach VSS 40 065 sind Total 298 Veloparkfelder zur Verfügung zu stellen. Davon sind 190 Parkfelder als Langzeitparkfelder und 108 als Kurzzeitparkfelder zu realisieren.

Jeweils 10 % der Langzeit- und Kurzzeitparkfelder sollen für Spezialfahrzeuge (Velo mit Anhänger und dgl.) zur Verfügung stehen¹. Für die Flächen der Spezialfahrzeuge sind keine Parksyste me notwendig.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA, Handbuch Veloparkierung, 2008



5.1.2 Anpassung an die örtlichen Verhältnisse

Besondere örtliche Verhältnisse können eine Reduktion oder Erhöhung des Standardbedarfs erfordern (ausgenommen bei Wohnbauten). Es liegen weder ungünstige topografische Verhältnisse und besonders grosse Entfernung zum Siedlungsgebiet noch eine sehr günstige Topografie und eine sehr gut ausgebaute Veloinfrastruktur vor. Es wird somit weder eine Reduktion noch eine Erhöhung des Standardbedarfes vorgenommen und es ist von einem Anteil von 100% der Richtwerte auszugehen.

5.1.3 Anordnung Veloabstellplätze

Für die Anordnung der Veloabstellplätze gelten unterschiedliche Anforderungen.

Langzeitparkfelder

Langzeitparkieren ist Parkieren für eine Zeitdauer von mehr als zwei Stunden, auch über Nacht oder an Wochenenden; wird insbesondere vom Personal / Bewohnern genutzt.

Die Veloabstellplätze sollen bei Möglichkeit oberirdisch liegen, können bei fehlendem Platz auch unterirdisch angeordnet werden. Die Parkfelder müssen so erschlossen sein, dass die Anlage fahrend erreicht werden kann. In Autoeinstellhallen sind Anlagen für Velos in der Nähe der Gebäudeaufgänge zu platzieren und aus lufthygienischen Gründen von den Parkfelder der Motorfahrzeuge mit einer Wand zu trennen.

Die Parkfelder sind mit einem Parksystem auszurüsten, um Schutz vor Diebstahl zu bieten, um das Umfallen der Velos zu verhindern und ein platzsparendes Parkieren zu ermöglichen. Wünschenswert sind Ablagen oder Schliessfächer für Helm, Regenschutz usw. Zudem sind Stromanschlüsse für Elektrowelos vorzusehen [6].

Kurzzeitparkfelder

Kurzzeitparkieren ist Parkieren für eine Zeitdauer von einigen Minuten bis zu zwei Stunden; wird insbesondere von Kunden / Besuchern genutzt.

Die Veloabstellplätze sind ebenerdig und frei zugänglich anzuordnen. Wo möglich ist eine Überdachung erwünscht. Die Parkfelder sind mit einem Parksystem (Anlehnbügel) auszurüsten, damit die Velos am Rahmen abgeschlossen werden können und die Velos vor Umfallen geschützt sind.

Die Anlagen sind fahrend, konfliktfrei und möglichst direkt vom Strassennetz aus zu erreichen. Wo die Abstellplätze von der Zufahrt her nicht erkennbar sind, ist eine entsprechende Signalisation vorzusehen [6].

Im Projekt sind Total 308 Veloparkfelder geplant. Davon sind 196 Parkfelder als Langzeitparkfelder und 112 als Kurzzeitparkfelder geplant.

Die genaue Nachfrage ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss. Die Norm VSS 40 065 sieht in diesem Fall eine etappierte Realisierung vor. In einem ersten Schritt können zwei Drittel der ermittelten Anzahl Veloabstellplätze erstellt werden. Die Fläche für das vorgesehene restliche Drittel ist für eine allfällige spätere Erweiterung zu reservieren.

Mit dem Projekt werden mindestens die zwei Drittel der ermittelten Anzahl Veloabstellplätze erstellt. In den Plänen ist die Anordnung der Gesamtanzahl dargestellt, damit klar ist, wo diese angeordnet würden.

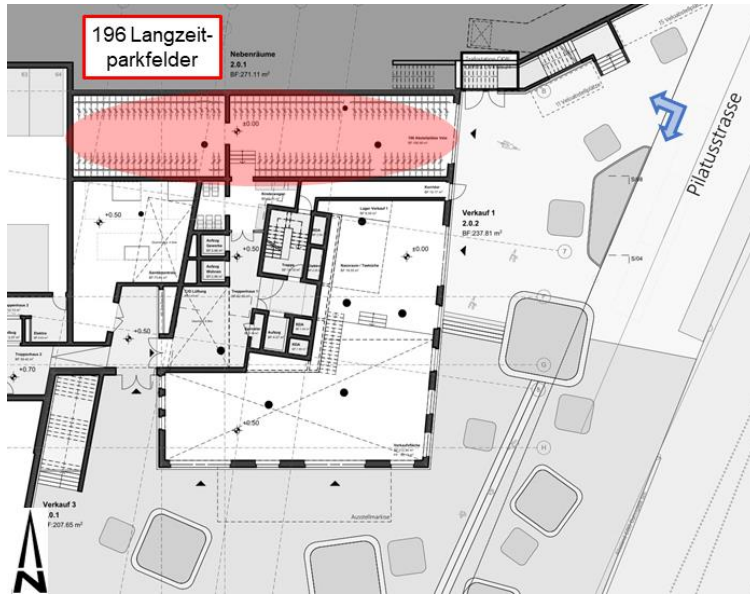


Abbildung 8: Langzeit-Veloparkfeldangebot Projekt Pilatusstrasse (Plangrundlage [1])

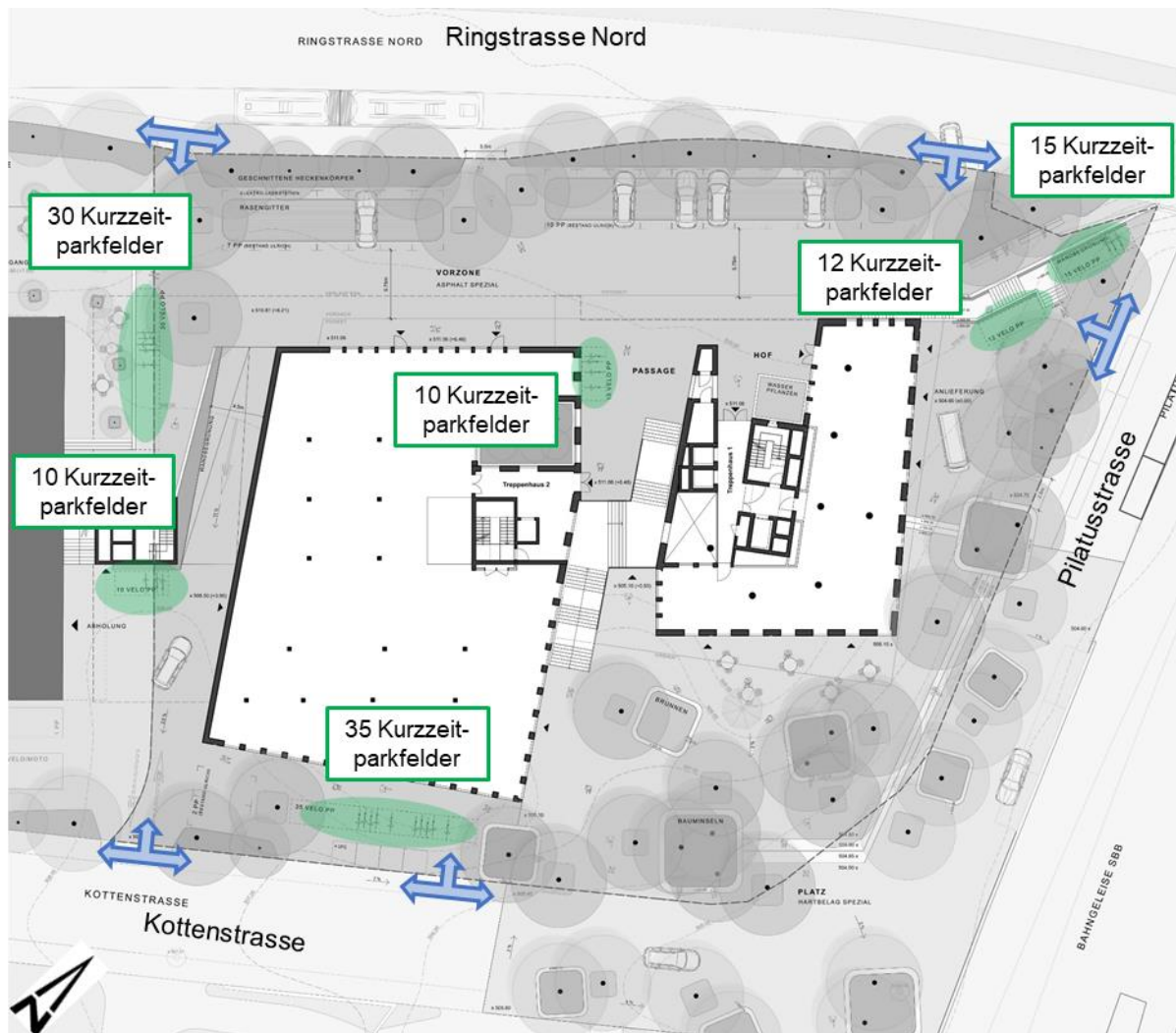


Abbildung 9: Kurzzeit-Veloparkfeldangebot Projekt Pilatusstrasse (Plangrundlage [2])



5.2 Parkierung Motorisierter Individualverkehr

5.2.1 Ermittlung Parkfeldangebot gemäss Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee

Das Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee, genehmigt am 26. November 2019, Art. 46 (Übergangsbestimmungen) sagt aus, dass Artikel 11 und 12 sowie Anhang III des Bau- und Zonenreglement vom 23./24. Oktober 1989 in Kraft bleibt, bis die Stimmberechtigten ein Parkplatzreglement erlassen, mit welchem die entsprechenden Bestimmungen ersetzt werden.

Auch wenn das Parkplatzreglement noch nicht in Kraft ist, gehen wir davon aus, dass sich die Berechnung der Anzahl Parkfelder der Norm angleichen wird. Daher werden wir die Parkfeldberechnung nur noch nach der VSS-Norm und nicht mehr mit dem Bau- und Zonenreglement der Stadt Sursee durchführen.

5.2.2 Ermittlung Parkfeldangebot gemäss VSS 40 281

Das Parkfeldangebot wird mit dem vereinfachten Verfahren gemäss VSS 40 281 bestimmt, da durch die Betriebsanlage weniger als 1'500 Fahrten pro Tag erwartet werden.

Der Richtwert für das notwendige Parkfeld-Angebot für Beschäftigte und Kunden kann aufgrund der Siedlungsstruktur und der vorhandenen ÖV-Haltestelle reduziert werden (VSS 40 281). Wir gehen dabei von einem Standort-Typ B aus (Annahme Anteil Fuss- und Veloverkehr 25% bis 50%, Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs > 4-mal pro Stunde). Beim Standort-Typ B ist eine Abminderung des Parkfeldangebots zwischen 40 – 60% möglich. Wir haben für unsere Berechnung eine Abminderung von 40% (auf 60% des Grenzbedarfes) gewählt.

Die Nutzungsart und die Flächenangaben beziehen sich auf das Richtprojekt der Planergemeinschaft Deon Architekten AG und Leuenberger Architekten vom 26. Februar 2021 [1].

Nutzung	Ort		Bezugseinheit		Richtwert	Grenzbedarf Parkfelder	
			Fläche BGF	Wohnungen / VF	P pro 100 m2 / P pro Whg		
							249
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	EG	Personal	2'450		2	49	61
		Kunden			0.5	12	
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	EG	Personal		1'100	2	22	61
		Kunden			3.5	39	
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	OG	Personal		500	2	10	50
		Kunden			8.0	40	
Wohnen (Anzahl)	EG	Bewohner		70	1	70	77
		Besucher			0.1	7	

Tabelle 2: Ermittlung Grenzbedarf des Parkfeldangebotes MIV nach Nutzung gemäss VSS 40 281

Die VSS-Norm sieht grundsätzlich keine Abminderung für die Wohnnutzung vor. Bei speziellen örtlichen Verhältnissen, kann auch der Bedarf an Parkfelder für Bewohner und Besucher reduziert werden.

Die Stadt Sursee hat klar kommuniziert, dass sie aufgrund des guten Standortes eine solche Abminderung bei der Wohnnutzung fordere. Daher wurden Abminderungen von vergleichbaren Projekten in



Sursee herangezogen. Aufgrund dieser Vergleiche wurde entschieden, dass eine Abminderung auf 60% des Grenzbedarfes für alle Nutzungen (auch für die Wohnnutzung) angewendet werden soll.

Nutzung	Ort		Grenzbedarf Parkfelder	Standort- Typ	Abminderungsfaktor			Parkfelder					
					Min.	Max.	Ver- wendet	Min.	Max.	60%	Total		
				249									148
Dienstleistung (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung, Treuhandbüro etc.)	EG	Personal	49	61	B	40%	60%	60%	20	29	29	36	
		Kunden	12						5	7	7		
Verkauf (z.B. Papeterie, Buchhandlung, Schmuck, etc.)	EG	Personal	22	61	B	40%	60%	60%	9	13	13	36	
		Kunden	39						16	23	23		
Verkauf (Waren des täglichen periodischen Bedarfs)	OG	Personal	10	50	B	40%	60%	60%	4	6	6	30	
		Kunden	40						16	24	24		
Wohnen (Anzahl)	EG	Bewohner	70	77	B	100%	100%	60%	70	70	42	46	
		Besucher	7						7	7	4		
Total Parkfeldangebot nach VSS 40 281							Bewohner		103	118	90	148	
							Besucher		44	61	58		

Tabelle 3: Ermittlung Parkfeldangebot MIV nach Nutzung gemäss VSS 40 281

Es müssen zusätzlich 31 Parkfelder für Besucher des Möbel Ulrich als Realersatz / Besitzstandsgarantie zur Verfügung gestellt werden. Diese bestehen bereits heute auf dem betrachteten Grundstück.

Gemäss VSS 40 281 sind für den betrachteten Standort Total 148 zusätzliche Parkfelder für Motorfahrzeuge notwendig. Davon sind 90 Parkfelder den Bewohnern und Beschäftigten und 58 Parkfelder den Besuchern und Kunden zur Verfügung zu stellen.

5.2.3 Anordnung Parkfelder MIV gemäss Projekt

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

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

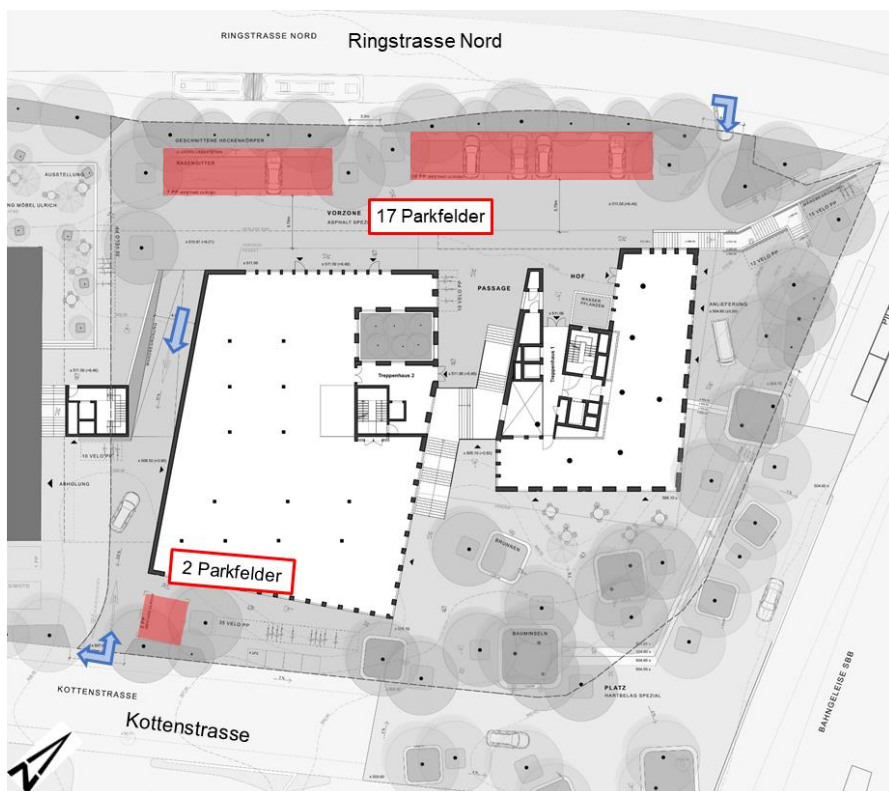
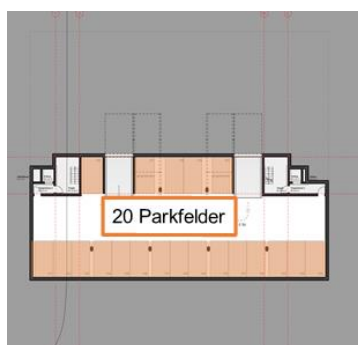
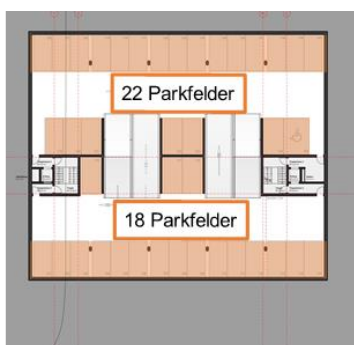


Abbildung 10: Anordnung MIV-Parkfelder im Aussenraum



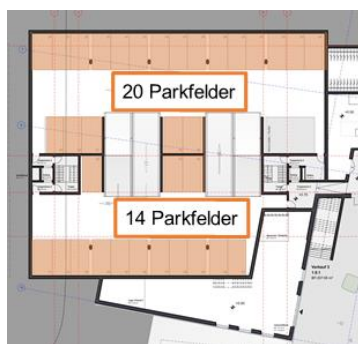
Parkdeck Ebene -03



Parkdeck Ebene -02



Parkdeck Ebene -01



Parkdeck Ebene 00



Parkdeck Ebene +01

Abbildung 11: Anordnung MIV-Parkfelder in Einstellhalle



Die geplante Anzahl Parkfelder entspricht der Berechnung nach der Norm VSS 40 281 mit einer Abminderung um 40% auf 60% des Grenzbedarfes.

Zwischenfazit:

Das Projekt weist die Anzahl Parkfelder gemäss den Berechnungen nach der Norm VSS 40 281 "Parkieren; Angebot an Parkfelder für PW" aus.

Die Bauherrschaft will ein fortschrittliches Areal mit reduzierten Parkfeldangebot realisieren. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, ist ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten und umzusetzen, mit welchem der motorisierte Individualverkehr verringert wird. Mit dem Mobilitätskonzept soll sichergestellt werden, dass das Parkfeld-Angebot von 60% des Grenzbedarfes gemäss VSS-Norm 40 281 ausreicht.



6 MOBILITÄTSKONZEPT

6.1 Einleitung

Der Verkehr spielt eine prägende Rolle im öffentlichen und politischen Diskurs und kann die Akzeptanz einer Planung entscheidend beeinflussen. Insbesondere eine Mehrbelastung bestehender Strassenräume stösst häufig auf grossen Widerstand. Mehrverkehr und die damit zusammenhängenden Begleitumstände (Lärmimmissionen und Luftimmissionen) sind nicht nur für die Benutzerinnen und Benutzer des neuen Areals von Relevanz, sondern auch für das umliegende Einzugsgebiet. Aus diesem Grund leistet eine nachhaltige und energiereduzierte Mobilität einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Lebensqualität.

Mobilitätskonzepte für die Entwicklung bestehender oder neuer Areale sind ein wichtiger Teil des Mobilitätsmanagements einer Gemeinde oder einer Stadt. Das Mobilitätskonzept soll einerseits aufzeigen, wie die Mobilitätsbedürfnisse, die durch das neue Areal entstehen, abgedeckt werden, damit das Areal attraktiv als Standort ist. Auf der anderen Seite soll sichergestellt werden, dass die Belastbarkeit des bestehenden Verkehrsnetzes nicht überschritten wird.

Ein Mobilitätskonzept ist in der Regel Bestandteil des Baugesuchs. Es ist ein Dokument, das die Auflistung der geplanten Massnahmen und die Beschreibung der Vorgehensweise beinhaltet. Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, durch die der MIV, der durch ein neues Projekt entsteht, reduziert sowie die Benützung des ÖV sowie des Fussverkehrs und des Veloverkehrs gefördert werden. Optimalerweise startet die Erstellung des Mobilitätskonzept so früh wie möglich im Prozess der Planung eines Areals. Die Finanzierung der Massnahmen muss von Beginn an klar sein, um sicherzustellen, dass die Massnahmen auch wie geplant umgesetzt werden und ihre volle Wirkung zum Tragen kommt. Je nach Art der Massnahme beginnt die Umsetzung entweder schon bei der Planung, beim Bau oder mit der Nutzung des Areals.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist, durch gute Bedingungen einen wesentlichen Anteil des Verkehrsaufkommens über den Fussverkehr und den Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr abzuwickeln und damit die negativen Auswirkungen des MIV zu minimieren. Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt Massnahmen, die zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität eingesetzt werden können.



6.2 Generelle Massnahmen zur Förderung der Mobilität

6.2.1 Basisangebot

Um eine nachhaltige und energiereduzierte Mobilität zu fördern, ist die Bereitstellung eines qualitativ hochwertigen und quatiervetraglichen Basisangebotes anzustreben. Folgende Infrastruktur kann als Basisangebot eine nachhaltige Mobilität beim geplanten Areal fördern:

- Direkte, attraktive und sichere Verbindungen für den Fussverkehr, sowohl innerhalb des Gebiets wie auch zu wichtigen Zielorten
- Direkte, attraktive und sichere Verbindungen für den Veloverkehr, sowohl innerhalb des Gebiets wie auch zu wichtigen Zielorten
- Hohe Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr durch nachfragegerechtes Angebot und kurze Wege zu den Haltestellen
- Quatiervetragliche und sichere Abwicklung des MIV
- Direkte Erschliessung für den MIV von/zum übergeordneten Netz mit minimalen negativen Auswirkungen auf bestehende Siedlungsgebiete
- Reduziertes Parkplatzangebot für den motorisierten Verkehr
- Realisierung von Ladestationen für Elektroautos (Verringerung von Luft- und Lärmbelastung).
- Grundsätzlich soll ein breites Sharing-Angebot zur Verfügung stehen. Die Mobilitätsangebote werden vom Bauherrn oder von den Unternehmen bereitgestellt. Ziel ist es, dass alle Systeme von allen genutzt werden können.

Alle Anforderungen des Basisangebots sind beim geplanten Areal Pilatusstrasse erfüllt. Einzig das Velonetz-Angebot auf dem übergeordneten Strassennetz könnte noch verbessert werden. Dies ist jedoch nicht Aufgabe des Projektes Pilatusstrasse.

6.2.2 Massnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität (Fuss- und Radverkehr)

Das geplante Areal Pilatusstrasse ist an das bestehende Fussgängernetz angeschlossen. Den Bahnhof Sursee erreicht man in einer Gehzeit von ca. 4 Minuten, die Altstadt liegt ca. 1.1 km (≈ 15 Minuten) entfernt. Das Areal Pilatusstrasse ist für den Fussverkehr attraktiv gelegen.

Das Areal Pilatusstrasse ist an die Radverkehrsanlage der Ringstrasse Nord angeschlossen. Zudem sieht die Velonetzplanung von Sursee Plus vor, eine Velopremiumroute auf der Ringstrasse Nord zu realisieren, die direkt vom geplanten Areal entlang der Ringstrasse verlaufen soll.

Die aktive Mobilität (Fussverkehr und Veloverkehr) kann allgemein mit folgenden Massnahmen gefördert werden:

- Attraktive, direkte und kurze Fusswege
- Sharing-Angebote für E-Trottinette, E-Scooter, E-Cargobikes usw.
- Realisierung von Ladestationen für Elektrovelos
- Bereitstellen von Flächen für das bestehende Veloverleihsystem (Nextbike; in Zusammenarbeit mit der Stadt Sursee)
- Ausbau des lokalen Veloverleihsystem (Stadt Sursee)
- Realisierung einer Velo-Pumpstation und zur Verfügung stellen von Helmablagefächern (Velo-Langzeitparkfelder)
- Duschen / Umkleidekabinen
- Umsetzen / Vervollständigen der Velonetzplanung von Sursee Plus, 2017 (Stadt Sursee)



Welche dieser Massnahmen im Projekt umgesetzt werden können, ist zum Zeitpunkt der Baueingabe festzulegen.

6.2.3 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Sursee ist mit dem öffentlichen Verkehr grundsätzlich sehr gut erschlossen. Auch das Areal Pilatusstrasse weist eine gute Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr auf. Die Fusswegdistanz zur nächstgelegenen Bushaltestelle beträgt keine 50 m (Haltestelle Möbel Ulrich / Kotten). Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist am betrachteten Standort bereits sehr hoch und kann Infrastrukturseitig nicht weiter gesteigert werden.

Der öffentliche Durchgang zum Bahnhof könnte jedoch mit einer digitalen Anzeigetafel der nächsten Abfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrs (Bus und Zug) ausgestattet werden.

Weitergehende Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wie Verdichtung des Fahrplanes können nicht isoliert auf das Projekt Pilatusstrasse betrachtet werden.

6.2.4 Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr

Bei der Detailplanung und Realisierung des Projektes Pilatusstrasse, können mit folgenden Punkten das Bedürfnis nach Auto-Parkfelder reduziert und weniger Autofahrten generiert werden:

- (Koordiniertes) Homeoffice
- Carsharing Standort mit bedarfsgerechtem Fahrzeugangebot
- Pool-Fahrzeuge und Pool-Parkfelder ohne fixe Zuteilung vorsehen
- Parkplätze mit lenkungswirksamen Gebühren bewirtschaften (auch Besucherparkfelder)
- Parkplatz-Angebot für Motorräder vorsehen

6.2.5 Organisation

Für den Aufbau und Betrieb der Mobilitätsmassnahmen sowie den Monitoringbericht (weitere Angaben dazu sind in Kapitel 8 zu finden) ist die Bahnhof Nord Immobilien AG zuständig.

6.3 Mobilitätsmanagement

Unter dem Begriff Mobilitätsmanagement werden Dienstleistungen und Massnahmen für Verkehrsteilnehmende zur Förderung der Nutzung von Bus und Bahn, zur Steigerung des Fussverkehrs und des Veloverkehrs, sowie des effizienten Einsatzes des Autos verstanden. Ausgangslage bildet das vorherrschende Verkehrsangebot an einem Standort oder innerhalb einer Gemeinde. Beim standortbezogenen Mobilitätsmanagement, das für das Projekt Pilatusstrasse zur Anwendung kommen kann, spielen die Akteure am Standort wie Bewohner, Angestellte, Besucher, Kunden, Grundeigentümer, Immobilienverwaltung oder Unternehmen eine wichtige Rolle. Sie sind diejenigen Akteure, welche Massnahmen des Mobilitätsmanagements für die verschiedenen Zielgruppen umsetzen. Bei Bedarf können sie durch Mobilitätsanbieter (öffentliche Verkehrsbetriebe, Carsharing-Unternehmen etc.) und die öffentliche Hand (Stadt, Kanton) im Aufbau und Betrieb von Massnahmen unterstützt werden.



6.3.1 Massnahmen Stadt Sursee

Diese Massnahmen werden unter der Bezeichnung „Mobilitätsmanagement der Stadt Sursee“ zusammengefasst. Dabei steht die Stadt für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen (Reglemente, Gebührenverordnungen) im Vordergrund.

- Planung Ausbau der Veloinfrastruktur
- Bewilligung der etappenweisen Umsetzung der ermittelten Anzahl Veloabstellplätze
- Zukunftsgerichtete und siedlungsverträgliche Festlegung der Anzahl Parkfelder für den MIV im Rahmen des Baubewilligungsverfahren

6.3.2 Mobilitätsmanagement in Unternehmen (Massnahmen Eigentümer und Mieter)

Diese Massnahmen werden unter der Bezeichnung „Mobilitätsmanagement der Eigentümer und Mieter“ subsumiert. Dabei stehen die Eigentümer der Liegenschaften als Hauptverantwortlicher für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen im Vordergrund. Die Arbeitgeber beraten ihre Beschäftigten hinsichtlich deren Mobilitätsverhalten (Mobilitätsmanagement).

Es gibt folgende Möglichkeiten, die umgesetzt werden könnten:

- Mobilitätsanreiz für Beschäftigte: Jeder Beschäftigte erhält von seinem Arbeitgeber (Mieter einer Nutzfläche) einen finanziellen Beitrag an ein ÖV-Abo, neues Velo, etc.
- Förderung von Elektrovelos für die Beschäftigten (Kostenbeteiligung)
- Sharing-Angebot (E-Bike, E-Trottinette, E-Scooter, Car) für Beschäftigte betreiben
- Bei Bedarf, reservierte Veloparkflächen aktivieren
- Zuteilungskriterien und Kosten für Parkplatzbenutzung durch Angestellte regeln
- Bewirtschaftung der Kundenparkfelder und der Besucherparkfelder festlegen
- Fahrgemeinschaften
- (Koordiniertes) Homeoffice
- Die Bauträger definieren eine verantwortliche Person für das Mobilitätsmanagement, die das Thema Mobilität führt. Idealerweise wird ein Mobilitätsteam zusammengestellt, das innerhalb der Unternehmen eine Kultur für nachhaltige Mobilität entwickelt.
- Sensibilisierung: Wird eine effiziente Verkehrsmittelnutzung angestrebt, so sind neben den bereits erwähnten Massnahmen auch Massnahmen zu treffen, die eine Sensibilisierung der Nutzergruppen zu verschiedenen Aspekten einer effizienten Mobilität möglich machen. Diese Massnahmen sind in Form von Aktionen gestaltbar, die permanent, zeitlich wiederkehrend oder auch einzeln durchgeführt werden.

7 MOBILITÄTSMASSNAHMEN UND MIV-REDUKTIONSPOTENZIAL

Die Stadt Sursee erarbeitet momentan einen Leitfaden Mobilität. Dieser dient als Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten und als Unterstützung für Mobilitätsmanagements in Unternehmen. Der Leitfaden ist noch in der Entstehung. Die Grundzüge sind jedoch in dieses Konzept eingeflossen.

Der Leitfaden sieht vor, dass auf der Stufe Bebauungsplan die Themen "Ausgangslage" und "Strategie" behandelt werden sollen. Diese wurden vorangehend bereits behandelt. In nachfolgender Tabelle wird nun zusätzlich eine Auflistung gemacht, in welcher dargestellt wird, welche angedachten Massnahmen einen wie grossen Anteil an einen Umstieg vom MIV auf ein anderes Verkehrsmittel beitragen werden.



Massnahmen (Stufe BBP)	Erwartete Zu- nahme Fussver- kehr	Erwartete Zu- nahme Velover- kehr	Erwartete Zu- nahme ÖV-Nutzer	Erwartete Ab- nahme MIV
Massnahmen MIV	4%	7%	10%	21%
Reduziertes Parkfeldangebot	1%	2%	5%	8%
Ladestationen E-Autos	0%	0%	0%	0%
Sharing-Angebot Auto	2%	3%	3%	8%
Parkplatzbewirtschaftung	1%	2%	2%	5%
Massnahmen Motorrad	0%	0%	0%	2%
Motorrad-Parkfelder	0%	0%	0%	2%
Massnahmen Velo / Fussgänger	6%	11%	0%	17%
Attraktiver Standort / gute Verbin- dungen zum Fuss- / Velowegnetz	5%	5%	0%	10%
Ladestationen E-Bike	0%	2%	0%	2%
Sharing-Angebote E-Trottinette, E-Cargobikes, E-Scooter	1%	1%	0%	2%
Nextbike	0%	2%	0%	2%
Velo-Pumpstation / Helmablagefä- cher	0%	1%	0%	1%

Tabelle 4: Mobilitätsmassnahmen und Auswirkung auf den Modal-Split des Areals Pilatusstrasse

Mit diesen Massnahmen wird erwartet, dass die reduzierte Anzahl an Parkfeldern (Reduktion um 40% auf 60% des Grenzbedarfes) für das Areal Pilatusstrasse funktioniert.



8 MONITORING UND CONTROLLING

8.1 Monitoringbericht

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der eingesetzten Massnahmen (Basisangebot etc.) und des Mobilitätsmanagements, ist nach zwei Jahren ein Bericht zuhanden der Bewilligungsbehörde zu erstellen. Im Bericht ist aufzuzeigen ob die vorhandenen Veloabstellplätze, Flächen für Spezialfahrzeuge und Elektroladestationen der Nachfrage entsprechen. Zusätzlich sind Aussagen zur Ausnutzung der PW-Parkfelder in der Tiefgarage und der Aussenparkfelder zu machen. Das Bewirtschaftungskonzept der Aussenabstellplätze ist zu überprüfen.

8.2 Datenerhebung

Die Datenerhebung erfolgt quartalsweise. Die Verwaltung ist für folgende Datenerhebung zuständig:

- Anzahl freie PW-Parkfelder
- Anzahl benutzte PW-Elektroladestationen
- Anzahl freie Veloabstellplätze
- Anzahl benutzte Velo-Elektroladeplätze
- Überprüfung freier Fläche für Spezialvelos und Spezialfahrzeuge
- Belegung der Kunden- / Besucherparkfelder (beispielsweise durch Auswertung der Parkuhren).

Zusätzlich wird die Meinung der Bewohner und Beschäftigten eingeholt. Durch diese Einbindung der NutzerInnen sollen zusätzliche Probleme erkannt und Wünsche der BewohnerInnen / Beschäftigten aufgenommen werden.

8.3 Verbesserungsprozess

Wird im Monitoringbericht festgestellt, dass das Angebot nicht ausreicht, wird dieses erweitert. Einzig die Anzahl PW-Parkfelder kann nicht erweitert werden. Die Rückmeldungen der BewohnerInnen und Beschäftigten werden analysiert und mögliche Verbesserungsmaßnahmen überprüft.

9 FAZIT

Das Areal Pilatusstrasse sieht ein reduziertes Parkfeldangebot für den motorisierten Individualverkehr vor. Dafür werden genügend Abstellplätze und Zusatzangebote wie Ladestationen für den Veloverkehr angeboten. Ausserdem sollen nach Möglichkeit Sharing-Angebote für Autos, E-Cargobikes, E-Scooter oder E-Trottinette im Areal angeboten werden, um weiter den Umstieg vom Auto auf ein anderes Verkehrsmittel zu fördern.

Die Anzahl Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr liegt unterhalb und die Anzahl Veloabstellplätze entsprechen der VSS-Norm. Die Anzahl erscheint zusammen mit den Mobilitätsmassnahmen sinnvoll und zweckmässig.



Anhang 1 Vorabklärungen beim rawi

Anhang 1a IBZ 2020-4154 vom 30.09.2020



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Raum und Wirtschaft (rawi)

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

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

Gemeinde Sursee
Centralstrasse 9
6210 Sursee

Luzern, 30. September 2020

2020-4154, Vorabklärung IBZ

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

Sehr geehrte Damen und Herren

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

A Ausgangslage

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

Folgende Unterlagen liegen zur Beurteilung vor:

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

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

B Beurteilung

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

Strassenwesen

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



Nachfolgend äussern wir uns zu den gestellten Fragen:

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

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

Ist mit einem Beseitigungs- und Mehrwertrevers zu rechnen?

Ja.

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

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

Die Wegfahrt hat somit rückwärtig über die Kottenstrasse zu erfolgen.

C Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

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

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

Freundliche Grüsse

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

Marija Urragg
Bereichsleiterin Baubewilligungen



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Raum und Wirtschaft (rawi)

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

Gemeinde Sursee
Centralstrasse 9
6210 Sursee

Luzern, 27. Januar 2021

2020-5777, Vorabklärung IBZ

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

Sehr geehrte Damen und Herren

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

A Ausgangslage

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

Folgende Unterlagen liegen zur Beurteilung vor:

- Kurzbericht vom 10.12.2020

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

B Beurteilung

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

Strassenwesen

Verkehr und Kantonsstrasse

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



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

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

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

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

Strasseninspektorat

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

Realisierung Strassen, Verkehrsmassnahmen

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

C Zusammenfassung / Weiteres Vorgehen

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

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

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

Freundliche Grüsse

Schreiben ohne Unterschrift

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


Marija Urragg
Bereichsleiterin Baubewilligungen



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Raum und Wirtschaft (rawi)

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

Bahnhof Nord Immobilien AG
Leopoldstrasse 6
6210 Sursee

Luzern, 27. Januar 2021

2020-5777, Vorabklärung IBZ

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Das bei der Stadt eingereichte Gesuch zur Vorabklärung hat die Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) am 14. Dezember 2020 zur Beurteilung innerhalb der kantonalen Verwaltung entgegengenommen. Nach erfolgter Prüfung durch die betroffenen kantonalen Fachstellen haben wir die Unterlagen der Stadt Sursee retourniert zwecks Abschluss der Vorabklärung mit einer Stellungnahme.

Die Ergebnisse der kantonalen Vorabklärung werden Ihnen von der Stadt Sursee gleichzeitig mit der kommunalen Stellungnahme eröffnet.

Als Gesuchstellerin haben Sie für die Vorabklärung Kosten von insgesamt Fr. 225.00 zu bezahlen. Darin sind sämtliche Aufwendungen aller kantonalen Vernehmlassungsstellen enthalten. Die Rechnungsstellung erfolgt durch die Dienststelle Raum und Wirtschaft in den nächsten Tagen.

Freundliche Grüsse

Schreiben ohne Unterschrift

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