

+ **VIAPLAN**
MOBILITÄT UND VERKEHR



Version 1.1 / 28.03.2023 / VP 22-5055

Neuenkirch

Gesamtmobilitätskonzept

Auftraggeber

Gemeinde Neuenkirch
Luzernstrasse 16
6206 Neuenkirch

Verfasser

VIAPLAN AG
Centralstrasse 34
6210 Sursee

Aschi E. Schmid
Bauingenieur FH / SVI
Verkehrsexperte



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

Cécile Baumeler
Bauingenieurin ETH / SVI
Verkehringenieurin



INHALTSVERZEICHNIS

1	Zusammenfassung	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Ziele	1
1.3	Analyse	1
1.4	Mobilitätsvision Neuenkirch	2
1.5	Mobilitätskonzept Neuenkirch	2
1.6	Monitoring und Controlling	2
2	Einleitung	3
2.1	Begriffe und Abkürzungen	3
2.2	Auftragsgeber	4
2.3	Ausgangslage	4
2.4	Ablauf und weiteres Vorgehen	5
2.5	Grundlagen und übergeordnete Strategien	6
3	Ziele	8
3.1	Allgemeine übergeordnete Ziele	8
3.2	Kantonale Ziele: Kantonaler Richtplan KRP	10
3.3	Regionale Ziele: Regionale Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland	11
3.4	Kommunale Ziele: Räumliches Entwicklungskonzept REK	13
4	Analyse	15
4.1	Ausgangslage	15
4.2	Langsam-, Fuss- und Veloverkehr	20
4.3	Öffentlicher Verkehr	20
4.4	Kombinierte Mobilität	25
4.5	Motorisierter (Individual-) Verkehr	27
4.6	Fazit Analyse	32
5	Mobilitätsvision Neuenkirch	33
6	Mobilitätskonzept Neuenkirch	33
6.1	Sensibilisierung	37
6.2	Raumplanung	39
6.3	Langsam-, Fuss- und Veloverkehr	42
6.4	Öffentlicher Verkehr	46
6.5	Kombinierte Mobilität	48
6.6	Motorisierter Individualverkehr	50
7	Monitoring und Controlling	53
8	Anhänge	54
8.1	Akteure	55
8.2	Kantonales Radroutenkonzept 1994, ergänzt 2009, Stand 2021	56
8.3	Radverkehrsanlagen Kanton, Bauprojekt 2019	57
8.4	Regionaler Wanderwegrichtplan 2019	58
8.5	Projekt Freizeitverkehrlenkung am Sempachersee des RET Sursee-Mittelland	58
8.6	Siedlungsleitbild Gemeinde Neuenkirch	59
8.7	Verkehrsrichtplan Gemeinde Neuenkirch	60



PLANVERZEICHNIS

Beilage 1	22-5055-161	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-162	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-163	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Sempach Station	28.03.2023
Beilage 2	22-5055-141	A3	DEFIZITE Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-142	A3	DEFIZITE Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-143	A3	DEFIZITE Sempach Station	28.03.2023
Beilage 3	22-5055-151	A3	TEMPO-30 Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-152	A3	TEMPO-30 Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-153	A3	TEMPO-30 Sempach Station	28.03.2023
Beilage 4	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Sempach Station	28.03.2023

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	10.02.2023	Alle	Erstfassung	CB / EF
1.1	28.03.2023		Stand öffentliche Mitwirkung	EF



1 ZUSAMMENFASSUNG

1.1 Einleitung

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision wird ein Gesamtmobilitätskonzept (GKM) erarbeitet, das dem Gemeinderat Neuenkirch als ganzheitliches Koordinations- und Führungsinstrument für den Bereich Verkehr und Mobilität dienen soll. Damit wird eine bestehende Lücke in der kommunalen Planung geschlossen.

1.2 Ziele

Das am 06. Juli 2022 genehmigte räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Neuenkirch ist das politische und strategische Führungsinstrument des Gemeinderates, welches auch regionale und kantonale Ziele berücksichtigt. Somit stellt es die Hauptreferenz für die Analyse und Zieldefinition im vorliegenden Gesamtmobilitätskonzept dar.

Eine Übersicht der planerischen Leitsätze aus dem REK findet sich im Kapitel 3.4.

Übergeordnet wird stets eine signifikante Entlastung des motorisierten Individualverkehrs durch geeignete Massnahmen angestrebt (4V-Strategie), damit das Verkehrssystem trotz der steigenden Mobilität auch zukünftig gut funktioniert und die Bevölkerung nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt wird.

Dabei stehen die vier «V» für:

- Verkehr **v**ermeiden
- Verkehr **v**erlagern
- Verkehr **v**erträglich gestalten
- Verkehr **v**ernetzen

1.3 Analyse

Das Gemeindegebiet Neuenkirch ist grossräumig durch die Bahnachse Luzern-Sursee, die im Norden verlaufende Autobahn A2 und die Kantonsstrassen K12, K13 und K48 erschlossen. Innerhalb des Gemeindegebietes ergibt sich durch die räumliche Trennung von Sempach Station, Neuenkirch Dorf und Hellbühl eine zum Teil unzureichende Verbindung der drei Ortsteile untereinander, und ein Gefälle bzgl. der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Während der regionale ESP Sempach Station durch zahlreiche regionale Bus- und Bahnverbindungen in verschiedene Richtungen angeschlossen ist, sind Neuenkirch und Hellbühl nur indirekt durch mehrere Busverbindungen über Sempach Station resp. über Rothenburg ans regionale Bahnnetz angebunden. Hellbühl und einzelne Aussenquartiere von Neuenkirch weisen zudem Defizite in der Anbindung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr an das Dorfzentrum von Neuenkirch auf. Daraus resultiert im Allgemeinen eine hohe Abhängigkeit vom MIV, und vor allem auch zum Teil weite und unkomfortable Schulwege für Schulkinder aus diesen Ortsteilen.

Im MIV weisen die beiden Kantonsstrassen K12 und K13 innerhalb der Kerngebiete von Neuenkirch und Hellbühl, und insbesondere der Abschnitt von Neuenkirch westwärts zum Kreisverkehr Lippenrüti,



eine starke Verkehrs- und Immissionsbelastung auf. Vor allem der Durchgangsverkehr durch die Siedlungsgebiete soll durch Niedriggeschwindigkeitsregime und weitere Massnahmen beruhigt und dadurch siedlungsverträglicher gestaltet werden.

1.4 Mobilitätsvision Neuenkirch

"Die Gemeinde Neuenkirch schafft langfristig attraktive Lebensräume und fördert eine sichere, nachhaltige und somit sozial, ökologisch und ökonomisch verträgliche Mobilität für alle."

1.5 Mobilitätskonzept Neuenkirch

Basierend auf der Mobilitätsvision der Gemeinde Neuenkirch, den Leitsätzen aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept REK, den übergeordneten Zielen der regionalen und kantonalen Strategien und den Defiziten aus der Analyse wurde das Gesamtmobilitätskonzept Neuenkirch erarbeitet.

Das Konzept berücksichtigt alle Verkehrsträger und fordert eine ganzheitliche und bereichsübergreifende Betrachtung der Mobilität anhand der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Ökologie, Wirtschaft) ein. Das übergeordnete Ziel ist dabei stets eine signifikante Entlastung des motorisierten Individualverkehrs durch geeignete Massnahmen (4V-Strategie).

Das Konzept wird in folgende sechs Handlungsfelder gegliedert:

- 6.1 Sensibilisierung (S)
- 6.2 Raumplanung (R)
- 6.3 Langsamverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr (L / F / V)
- 6.4 Öffentlicher Verkehr (Ö)
- 6.5 Kombinierte Mobilität (K)
- 6.6 Motorisierter Individualverkehr (M)

In diesen Handlungsfeldern werden Handlungsanweisungen mit Verweis auf die Ziele / Leitsätze des REK definiert, und entsprechende konkrete Massnahmen vorgeschlagen, die anschliessend in verschiedenen Instrumenten der Raum- und Aufgabenplanung zu verankern sind.

Das vollständige Mobilitätskonzept mit dem detaillierten Massnahmenkatalog und den Konzeptplänen findet sich in Kapitel 6 (Konzept) resp. Kapitel 9 (Pläne).

1.6 Monitoring und Controlling

Die Massnahmen des Gesamtmobilitätskonzeptes sind periodisch bzgl. der Validität und dem Stand der Umsetzung zu überprüfen.



2 EINLEITUNG

2.1 Begriffe und Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde 17.00 – 18.00 Uhr
BZR	Bau- und Zonenreglement
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FV	Fussverkehr
GMK	Gesamtmobilitätskonzept
GP	Gestaltungsplan
KRP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MSP	Morgenspitzenstunde 07.00 – 08.00 Uhr
OPK	Ortsplanungskommission
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RET	Regionaler Entwicklungsträger
VV	Veloverkehr
VRP	Verkehrsrichtplan

Abkürzungen Mobilitätskonzept

Handlungsfelder / Massnahmenbezeichnungen	S	Sensibilisierung
	R	Raumplanung
	L	Langsamverkehr
	F	Fussverkehr
	V	Veloverkehr
	Ö	Öffentlicher Verkehr
	K	Kombinierte Mobilität
	M	Motorisierter Individualverkehr
Ortsteile	HEL	Hellbühl
	NEU	Neuenkirch Dorf
	SEM	Sempach Station



2.2 Auftragsgeber

Auftraggeber für das vorliegende Gesamtmobilitätskonzept ist der Gemeinderat Neuenkirch, vertreten durch den Gemeindeammann Markus Wespi.

Die Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzeptes hat eine Arbeitsgruppe begleitet, um ihr wertvolles lokales Wissen einerseits, und die Anliegen der Bevölkerung andererseits einzubringen. Die Arbeitsgruppe besteht aus folgenden Personen:

Urs Bachmann
Ursula Bucher
Sascha Pfyl
Beat Risi
Cyrill Schmid

2.3 Ausgangslage

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision wird ein Gesamtmobilitätskonzept (GKM) erarbeitet, bei dem das Thema Mobilität ganzheitlich betrachtet werden soll. Es werden Strassen- und Wegfunktionen, die Strassenraum- und Wegraumgestaltung innerhalb der Gemeinde Neuenkirch sowie Mobilitätsangebote, Vorgaben und Haltungen detailliert betrachtet. Der Fokus liegt dabei in den Siedlungsgebieten der drei Ortsteile Sempach Station, Neuenkirch Dorf und Hellbühl, deren örtliche Trennung eine gewisse Besonderheit und Herausforderung darstellt.

Im GMK sollen die Verkehrsteilnehmenden aller Mobilitätsformen (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) und alle Strassen- und Wegtypen einschliesslich der Kantonsstrassen einbezogen werden.

Die Inhalte des Gesamtmobilitätskonzeptes werden anschliessend in die revidierten Ortsplanungsinstrumente einfliessen.

Das Gesamtmobilitätskonzept soll dem Gemeinderat Neuenkirch als ganzheitliches Koordinations- und Führungsinstrument für den Bereich Verkehr und Mobilität dienen und damit eine bestehende Lücke in der kommunalen Planung schliessen.

Dabei sind folgende Inhalte abzudecken:

- Zusammenfassende Analyse der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation, hauptsächlich anhand bestehender Grundlagen, eines Augenscheins und dem lokalen Wissen der Arbeitsgruppe
- Einbettung und Verknüpfung mit bestehenden Strategien in der Gemeinde und auf übergeordneter Ebene (Region und Kanton)
- Aufzeigen von Wechselwirkungen und Abhängigkeiten der Themenfelder
- Festlegung einer Mobilitätsvision der Gemeinde
- Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Gesamtmobilität und davon abgeleitet für die einzelnen Verkehrsträger resp. Handlungsfelder
- Ableiten von Handlungsanweisungen und konkreten Massnahmen für jedes Handlungsfeld



2.4 Ablauf und weiteres Vorgehen

Die Inhalte aus dem vorliegenden Gesamtmobilitätskonzept werden zunächst der Gemeinde und der Ortsplanungskommission vorgelegt, anschliessend der breiten Öffentlichkeit präsentiert und in einem Mitwirkungsprozess diskutiert.

Die Inputs aus diesen Prozessen fliessen jeweils in das GMK ein.

Nach Bereinigung und Genehmigung durch den Gemeinderat dient das Konzept, und insbesondere der Massnahmenkatalog, als Grundlage für die Erarbeitung weiterer Planungsinstrumente wie dem Verkehrsrichtplan, dem Bau- und Zonenreglement und dem Parkfeldreglement. Dadurch erlangen Teile aus dem Konzept eine Behörden- oder Grundeigentümergebindlichkeit.

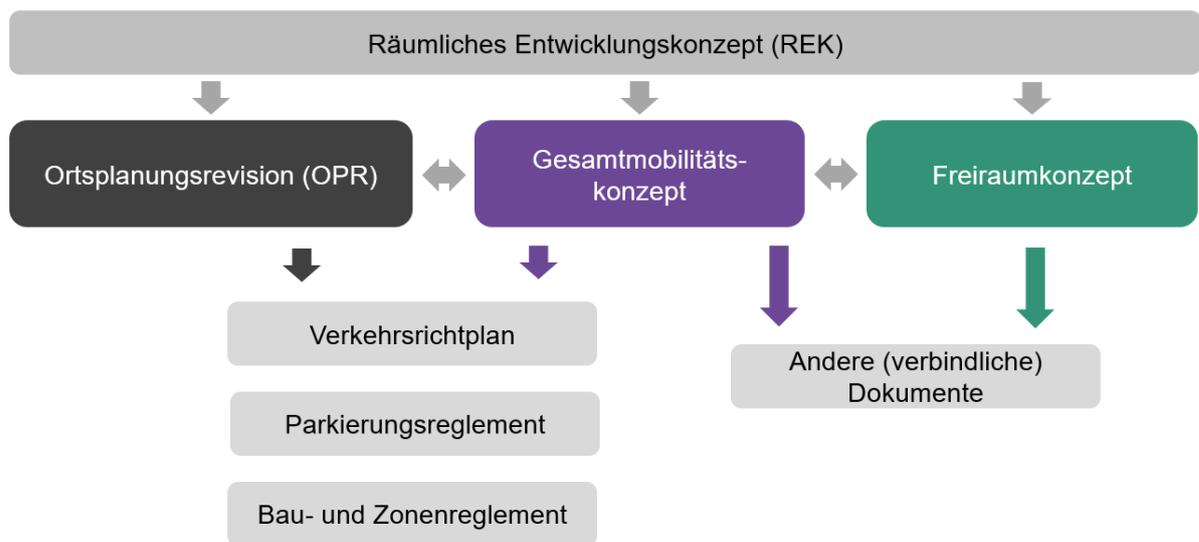


Abbildung 1: Einbettung des Gesamtmobilitätskonzeptes in die laufende Ortsplanungsrevision



2.5 Grundlagen und übergeordnete Strategien

Das am 06. Juli 2022 genehmigte räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Neunkirch ist das politische und strategische Führungsinstrument des Gemeinderates. Darin sind die übergeordneten Ziele und planerischen Leitsätze aus den kantonalen und regionalen Dokumenten im Wesentlichen bereits eingeflossen und berücksichtigt. Das REK dient als Grundlage für die Erarbeitung der nachfolgenden Planungsinstrumente. Strategisch aber auch aufgrund des aktuellen Erscheinungsdatums ist das REK somit die Hauptreferenz für die Analyse und Zieldefinition im vorliegenden GMK.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über weitere relevante Dokumente, welche zum Teil auch für die detailliertere Betrachtung in der Analyse herangezogen wurden.

Planungsinstrument, Datum, Quelle

Kanton Luzern:

Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, angepasst 2019

https://richtplan.lu.ch/Behoerdenverbindlicher_Richtplan

Planungsbericht «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu), 2022

<https://mobilitaet.lu.ch/zumolu>

<https://www.lu.ch/-/klu/ris/cdws/document?fileid=8c2176bb0c0d4f3588a24b4412da10e1>

Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern (GVM-LU), 2020

https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/strategische_planung/gesamtverkehrsmodell/gesamtverkehrsmodell_kanton_luzern.pdf

Radroutenkonzept 1994, ergänzt 2009, Stand 2021

https://vif.lu.ch/mobilitaet/strategische_planung/fuss_veloverkehr

https://www.lu.ch/downloads/lu/kr/botschaften/2007-2011/b_119.pdf

https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/mobilitaet/strategische_planung/fuss_veloverkehr/radverkehr/radroutenkonzept_ktlu_2021.pdf

Radverkehrsanlagen K13 Neuenkirch - Nottwil; Abschnitte Kreisel Lippenrüti - Nottwil Dorf, Bauprojekt April 2020

keine Internetquelle

Radverkehrsanlagen K13 Neuenkirch Dorf, Abschnitte Lippenrüti, Hellbühlstrasse bis Kirchmattstrasse, Vernehmlassung Bauprojekt Anfang 2023

keine Internetquelle

Rad-/Gehweg K13 Emmen/Neuenkirch, Abschnitt Lohren-Sibenlingen des Kantons, Start Projekt Ende 2022

noch keine Pläne vorhanden

ÖV-Bericht 2018 bis 2021

<https://www.lu.ch/kr/parlamentsgeschaefte/CdwsFiles?fileid=5515d917fa844a82a7b1568fce0388f7>

Region Sursee-Mittelland:

Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland, 2016

https://www.surseemittelland.ch/assets/PDF/RET_Raumliche_Entwicklungsstrategie_2016.pdf

Regionaler Wanderwegrichtplan Sursee-Mittelland, 2019

https://www.sursee-mittelland.ch/assets/PDF/Wanderwegrichtplan_Uebersichtsplan_20191210.pdf

https://www.sursee-mittelland.ch/assets/PDF/Wanderwegrichtplan-Bericht_Massnahmenblaetter_20191210.pdf



Projekt Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee, pendent

<https://www.sursee-mittelland.ch/regionalentwicklung/projekte/#e194>

Gemeinde Neuenkirch:

Räumliches Entwicklungskonzept REK, 2022

https://www.neuenkirch.ch/public/upload/assets/641/REK_Kurzversion_20220112.pdf?fp=3

Jugendleitbild, 2014

<https://www.neuenkirch.ch/public/upload/assets/312/Jugendleitbild%20Neuenkirch.pdf?fp=1631802750729>

Bau und Zonenreglement BZR, 2011

https://www.neuenkirch.ch/public/upload/assets/62/Bau-und_Zonenreglement.pdf?fp=1631028978152

Zonenplan, 2020

<https://www.neuenkirch.ch/public/upload/assets/57/Zonenplan.pdf?fp=1631782983497>

Verkehrsrichtplan, 2011

keine Internetquelle

Strassenreglement, 1995

<https://www.neuenkirch.ch/public/upload/assets/319/Strassenreglement.pdf?fp=1631859476021>



3 ZIELE

3.1 Allgemeine übergeordnete Ziele

Die Nachfrage nach Mobilität nimmt zu: einerseits durch das Bevölkerungswachstum und andererseits durch die generell steigende Mobilität pro Person. Die bestehende Infrastruktur ist besonders in den Spitzenzeiten ausgelastet. Die volkswirtschaftlichen Kosten aufgrund von Staustunden sind hoch. Jedoch ist ein Ausbau der (Strassenverkehrs-) Infrastruktur aufgrund von mangelnden Platzverhältnissen, der enormen Umweltbelastung, verschiedenen politischen und privaten Interessen und den hohen Investitionskosten nicht immer zielführend oder auch möglich.

Damit das Verkehrssystem trotz der steigenden Mobilität auch zukünftig gut funktioniert und die Bevölkerung nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt wird, wurde die 4V-Strategie, auch Berner Modell genannt, entwickelt. Dabei stehen die vier «V» für:

- Verkehr **v**ermeiden
- Verkehr **v**erlagern
- Verkehr **v**erträglich gestalten
- Verkehr **v**ernetzen

Verkehr...	Ziele	Handlungsfelder
V ermeiden	Ein weiteres Verkehrswachstum wird durch die Abmessung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) möglichst vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch die Förderung von ortsunabhängigen Arbeiten reduziert.	Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen Ortsunabhängiges Arbeiten fördern Warenströme durch Güterverkehr bündeln.
V erlagern	Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf emissionsarme und flächensparende Verkehrsmittel verlagert	Emissionsarme und flächensparende Verkehrsmittel fördern durch: <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Infrastruktur für Fuss- / Veloverkehr - Erhöhung der ÖV-Kapazitäten - Ausrichtung des ÖV-Liniennetzes auf die Siedlungshierarchie - Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im urbanen Raum - Regional abgestimmte Parkraumpolitik - Ausbau von Sharing-Angeboten



Verkehr...	Ziele	Handlungsfelder
V erträglich gestalten	Das bestehende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich gestaltet werden. Das heisst: umweltverträglich, siedlungsverträglich, sozial verträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.	<p>Umweltfreundliche und leise Antriebsformen fördern</p> <hr/> <p>Verkehrsspitzen glätten</p> <hr/> <p>Aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteur:innen fördern</p> <hr/> <p>Freizeitverkehr verträglich abwickeln</p> <hr/> <p>MIV siedlungsverträglich gestalten</p> <hr/> <p>Gute MIV-Erreichbarkeit für Gewerbe und Rettungsdienste sicherstellen</p> <hr/> <p>Sichere Schulwege garantieren</p> <hr/> <p>Finanzielle Tragbarkeit der Infrastruktur sicherstellen</p>
V ernetzen	Die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wird vorangetrieben, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die Vernetzung trägt als viertes «V» dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.	<p>Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden fördern</p> <hr/> <p>Digitale Vernetzung aktiv mitgestalten</p> <hr/> <p>Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen</p> <hr/> <p>Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzen</p> <hr/> <p>Vernetzung der Verkehrsmittel fördern.</p>

Ziele und Handlungsfelder der 4V-Strategie (Quelle: Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, angepasst)



3.2 Kantonale Ziele: Kantonaler Richtplan KRP

Im kantonalen Richtplan Luzern wird die Gemeinde Neuenkirch der Gemeindekategorie A «Gemeinde auf der Hauptentwicklungssachse» zugeordnet.

Die richtungsweisenden Festlegungen bei der Gesamtverkehrspolitik werden wie folgt beschrieben:

Im Raum Luzern, Agglomeration mit dem Hauptzentrum und im Bereich der Hauptentwicklungssachse:

- wird der öffentliche Verkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, zur Steigerung der Energieeffizienz und zugunsten der Umwelt bevorzugt;
- wird dem motorisierten Individualverkehr der für die notwendige Mobilität erforderliche Strassenraum zur Verfügung gestellt;
- wird dem nicht motorisierten Individualverkehr (Fussgänger:innen, Radfahrende) in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um dessen Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen, damit dieser einen massgeblichen Anteil der kurzen Wege übernehmen kann;
- werden die strassengebundenen Mittel in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses aller Mobilitätsteilnehmenden, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Immissionen eingesetzt;
- sind die weiteren Siedlungsentwicklungen, insbesondere in den Entwicklungsschwerpunkten, gemäss den Entwicklungsprioritäten der Gemeindekategorien mit der Gesamtverkehrskapazität abzustimmen;
- wird das Agglomerationsprogramm Luzern umgesetzt.

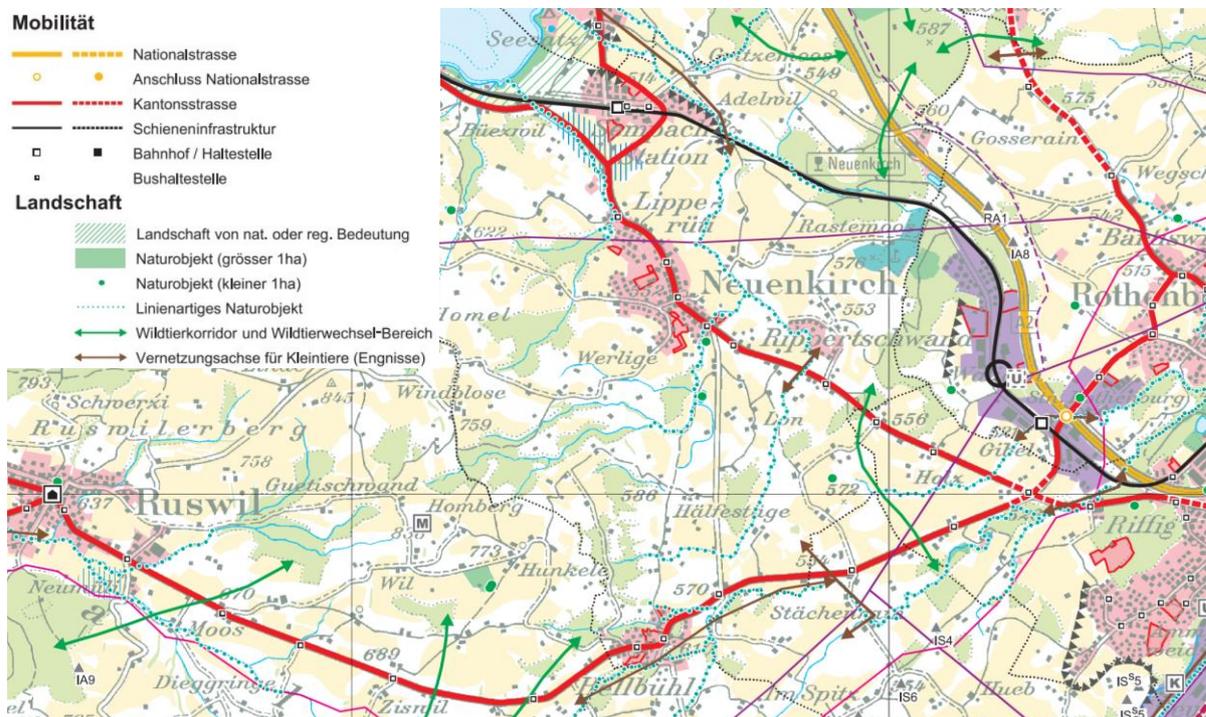


Abbildung 2: Ausschnitt aus der Richtplan-Karte des Kt. Luzern vom 26.05.2015



3.3 Regionale Ziele: Regionale Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland



Abbildung 3: Ausschnitt aus Karte der Räumlichen Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland 2016

Die Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland von 2016 stellt in der Analyse (vgl. Kap. 3.2 und 3.3) fest, dass:

- im Allgemeinen für die Region das Siedlungswachstum bisher zu wenig mit der ÖV-Struktur koordiniert worden ist;
- in den durch den MIV gut erschlossenen Gebieten die Zersiedelung spürbar ist;
- In der Mobilität Optimierungsbedarf beim Busangebot v. A. im dichten Siedlungsgebiet und einigen Umsteigepunkten herrscht;
- die Dominanz des MIV unnötig hoch ist;
- der Langsamverkehr in Zukunft vermehrt als vollwertige Verkehrsart betrachtet und gestärkt werden soll;
- Verbesserungspotential bei der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr besteht;
- ein erheblicher Teil des künftigen Wachstums mit öffentlichem Verkehr sowie Velo- und Fussverkehr aufgefangen werden soll, um Verkehrsprobleme kosteneffizient zu lösen.



Daraus werden im Konsens-Zukunftsbild (vgl. Kap. 4.2) und im Massnahmenplan (vgl. Kap. 7) folgende Ziele und Massnahmen abgeleitet, die für das Gemeindegebiet Neuenkirch verkehrsrelevant sind:

7.4 Strategie Mobilität (M)

- M.1** Optimierung und Stärkung des ÖV
Busnetz, das radial auf den Bahnknotenpunkt Sempach Station ausgerichtet ist
- M.2** Siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV
mit klarer Strassenhierarchie und Lesbarkeit des Kontextes
- M.3** Flächendeckender Ausbau des LV-Netzes

7.2 Strategie Landschaft (L)

- L.1_25** Landschaft um Sempach Station bewahren
ökologische Vernetzung der Landschaftsräume (Trennwirkung von Bahn- und Strassenachsen)

7.3 Strategie Siedlung (S)

- S.1_11** rESP Sempach Station (Mischnutzung) aktiv entwickeln



3.4 Kommunale Ziele: Räumliches Entwicklungskonzept REK

Das am 06. Juli 2022 genehmigte räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Neunkirch ist das politische und strategische Führungsinstrument des Gemeinderates. Darin sind die übergeordneten Ziele und planerischen Leitsätze aus den kantonalen und regionalen Dokumenten im Wesentlichen bereits eingeflossen und berücksichtigt. Das REK dient als Grundlage für die Erarbeitung der nachfolgenden Planungsinstrumente. Strategisch aber auch aufgrund des aktuellen Erscheinungsdatums ist das REK somit die Hauptreferenz für die Analyse und Zieldefinition im vorliegenden Gesamtmobilitätskonzept.

Planerische Leitsätze des REK zum Thema Mobilität (Seite 18):

- M1** Die Mobilität wird **ganzheitlich, grossräumig, sicherheits- und zukunftsorientiert** betrachtet. Die Priorität liegt beim Fuss- und Veloverkehr sowie der Verkehrsberuhigung.
- M2** Die Gemeinde Neuenkirch sorgt für sichere und attraktive **Fuss- und Veloverbindungen** und -anlagen in der ganzen Gemeinde.
- M2.1** Die sichere **Fuss- und Veloverbindung** zwischen den Ortsteilen, auf den Schulwegen, an den und am See, sowie aus der Gemeinde hinaus in alle Richtungen ist zu gewährleisten.
- M2.2** Bei Neubauprojekten wird der notwendige Platz für **Fuss- und Veloanlagen** (Trottoir, Velowege, Veloabstellanlagen etc.) gesichert.
- M3** Die Siedlungsgebiete in allen Ortsteilen sollen gut an den **ÖV** angebunden sein. Bei Strassenbauprojekten werden ÖV-Anliegen prioritär behandelt. Die ÖV-Verbindung zwischen Hellbühl und Neuenkirch ist zu verbessern.
- M4** Die **Ortsdurchfahrten Neuenkirch Dorf sowie Hellbühl** sind siedlungsverträglicher und sicherer zu gestalten. Zusammen mit einer attraktiven Strassenraumgestaltung sollen dadurch die Dorfzentren aufgewertet und der Durchgangsverkehr beruhigt werden.
- M5** Die **Gestaltung der Ortseingänge** soll allen Verkehrsteilnehmenden signalisieren, wo die Dorfeingänge liegen und die Sicherheit von Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen erhöhen. Prioritär sind die Aufwertungen der Dorfeingänge Hellbühl West & Ost sowie Neuenkirch Süd & Nord.
- M6** In der Gemeinde werden grossflächige **Tempo 30-Zonen** ausgeschieden.
- M7** **Punktuelle Verkehrsprobleme** werden behoben.
- M8** In **Sempach Station** ist die Verkehrsfrage gesamthaft und abgestimmt auf die zukünftige Entwicklung zu klären (vgl. Leitsätze G2.1, S9.2 und A4).
- M9** Für die **Parkierung** sind in der gesamten Gemeinde bedarfsgerechte und zeitgemässe Lösungen zu suchen. Dabei sind Anzahl, Verteilung und Bewirtschaftung der Parkplätze zu klären. Bei Überbauungen ab einer bestimmten Grösse sind Parkplätze unterirdisch anzuordnen oder ins Gebäude zu integrieren sowie die Infrastrukturen für Elektromobilität zu prüfen.



Hierbei sind nicht nur die planerischen Leitsätze zum Thema Mobilität relevant. Auch die Leitsätze aus anderen Themenbereichen - insbesondere Nachhaltigkeit, Siedlungsentwicklung, Wohnen, Arbeiten, Landschaft, sowie die durch die Bevölkerung an der Zukunftskonferenz geäusserten Ziele - sind zum Teil verkehrsrelevant und sollen im Gesamtmobilitätskonzept berücksichtigt werden:

Planerische Leitsätze des REK zu anderen Themenbereichen (Seiten 8-19), in Kurzform:

- N1** **Nachhaltigkeit in allen drei Dimensionen.** Gemeinde ist Vorbild für Bevölkerung
- N2** **Energiestrategie 2050 / 2000-Watt-Gemeinde / Energiestadt.** Alle beteiligen sich.
- N3** **Planen und Bauen:** Ziele des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS).
- N4** Auf das Thema Nachhaltigkeit **sensibilisieren** und darüber **beraten**

- S1.1** **Stärkste Entwicklung** an zentralen und gut erschlossenen Lagen > **Verkehrsentwicklung**
- S5** **Zentrums- und Begegnungsorte** in allen drei Ortsteilen: Aufenthaltsqualität, Ausstattung, Barrierefreiheit, Multifunktionalität (> Anforderungen für den Strassenraum)
- S6** **Hauptachse durch Neuenkirch, Frei- und Strassenraum:** Erhöhung Aufenthaltsqualität und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsberuhigung (vgl. Leitsätze L2.1, M2, M4)
- S9.2** reg. **ESP Sempach Station** wird allenfalls kant. ESP, dafür muss Verkehrssituation geklärt sein

- W1** Wohnbedürfnisse **aller Bevölkerungsgruppen, Familienfreundlichkeit, Barrierefreiheit**
- W4** **Altersgerechtes Wohnen**
- W5** **Bezahlbares Wohnen**

- A1** **gute Rahmenbedingungen für ansässige Betriebe,** Kleingewerbe, Dienstleistungsbetriebe
- A3** Wohngebiete von den **Lärm- und Verkehrsimmissionen der Industriegebiete** schützen

- L2** **ökologisch attraktive und miteinander vernetzte Frei- u. Grünräume** in Siedlungsgebieten
- L2.1** Entlang von Hauptachsen: **Grünbereiche und Bäume als Trennung vom Verkehr**
- L5** Bauliche **Tierfallen entschärfen oder vermeiden**
- L6** **auf ökologische Anliegen wie die Biodiversität sensibilisieren und darüber** beraten

Weitere ausgewählte Ziele aus der Zukunftskonferenz (Seite 20), in Kurzform:

- Digitalisierung
- Einbezug repräsentativer Gruppierungen mit hoher Diversität
- Verstärkter Einbezug von Kindern und Jugendlichen
- Laufender, aktiver und ernsthafter Einbezug der Bevölkerung (keine Pseudopartizipation)
- Information, Kommunikation und dadurch Sensibilisierung der Bevölkerung



4 ANALYSE

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Lage und Siedlungsstruktur

Das Gemeindegebiet Neuenkirch ist grossräumig durch die Bahnachse Luzern-Sursee, die im Norden verlaufende Autobahn A2 und die Kantonsstrassen K12, K13 und K48 erschlossen.

Die Gemeinde besteht aus den drei Ortsteilen Sempach Station, Neuenkirch Dorf und Hellbühl, und weiteren Aussenquartieren wie Rippertschwand. Im bevölkerungsstärksten Ortsteil Neuenkirch Dorf befinden sich die meisten öffentlichen Einrichtungen aus Verwaltung, Gesundheit und Bildung bis inkl. Sekundarstufe, während Hellbühl und Sempach Station über ein Schulangebot für Kindergarten und Primarstufe verfügen.

Innerhalb des Gemeindegebietes ergibt sich durch die räumliche Trennung der Ortsteile und deren Aussenquartiere eine zum Teil unzureichende Verbindung der Siedlungsgebiete untereinander, und ein Gefälle bzgl. der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

4.1.2 Quell-/Zielpunkte

Die Konzeptpläne in Abbildung 4-6 (siehe auch Planbeilagen 1-3) geben eine Übersicht über die wichtigsten Quell- und Zielpunkte der drei Ortsteile.

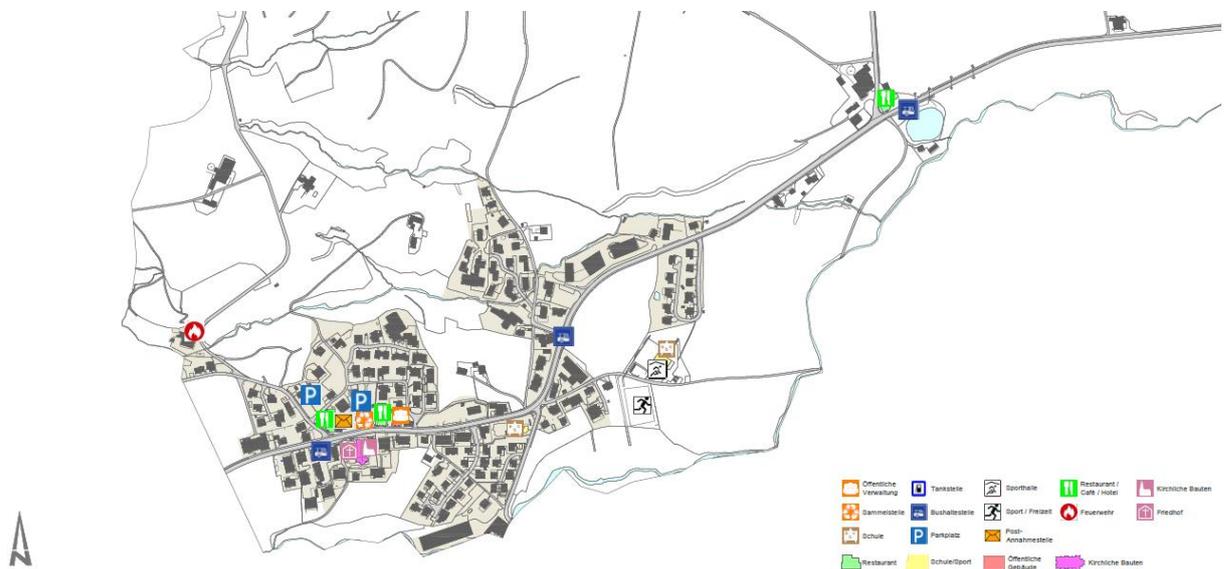


Abbildung 4: Ziel- und Quellpunkte im Ortsteil Hellbühl

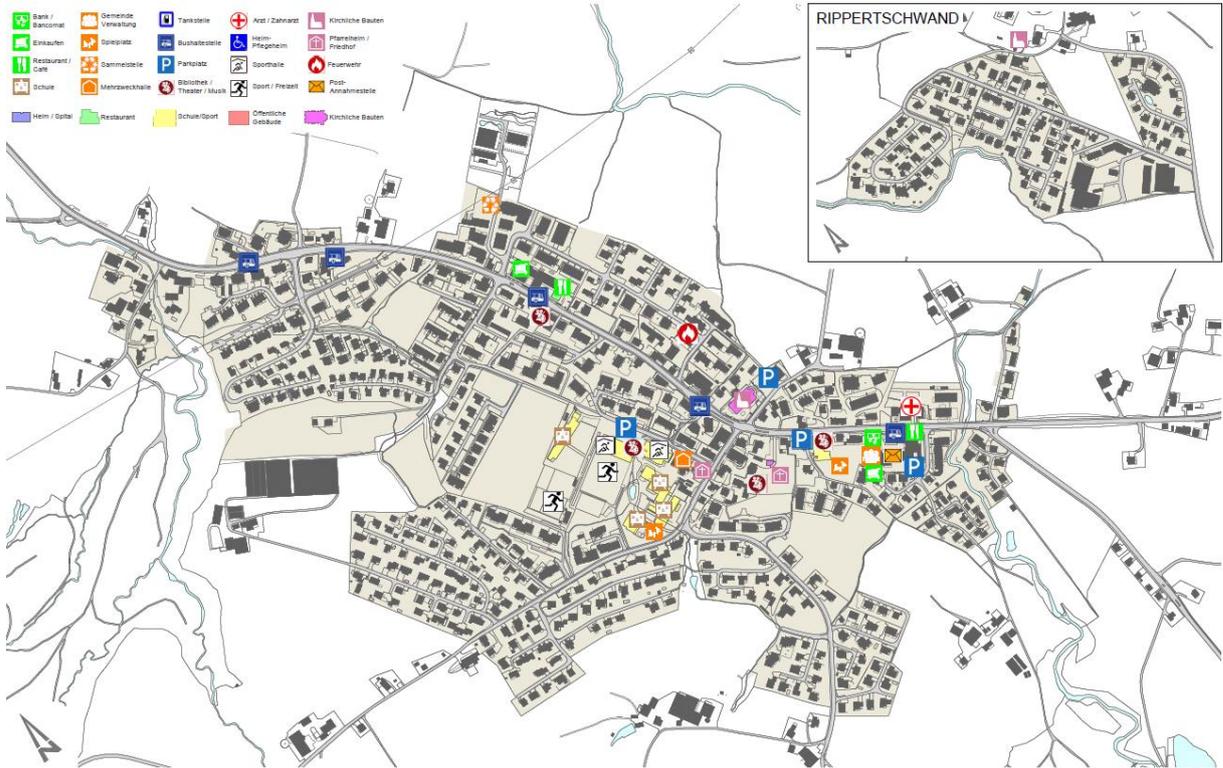


Abbildung 5: Ziel- und Quellpunkte im Ortsteil Neuenkirch

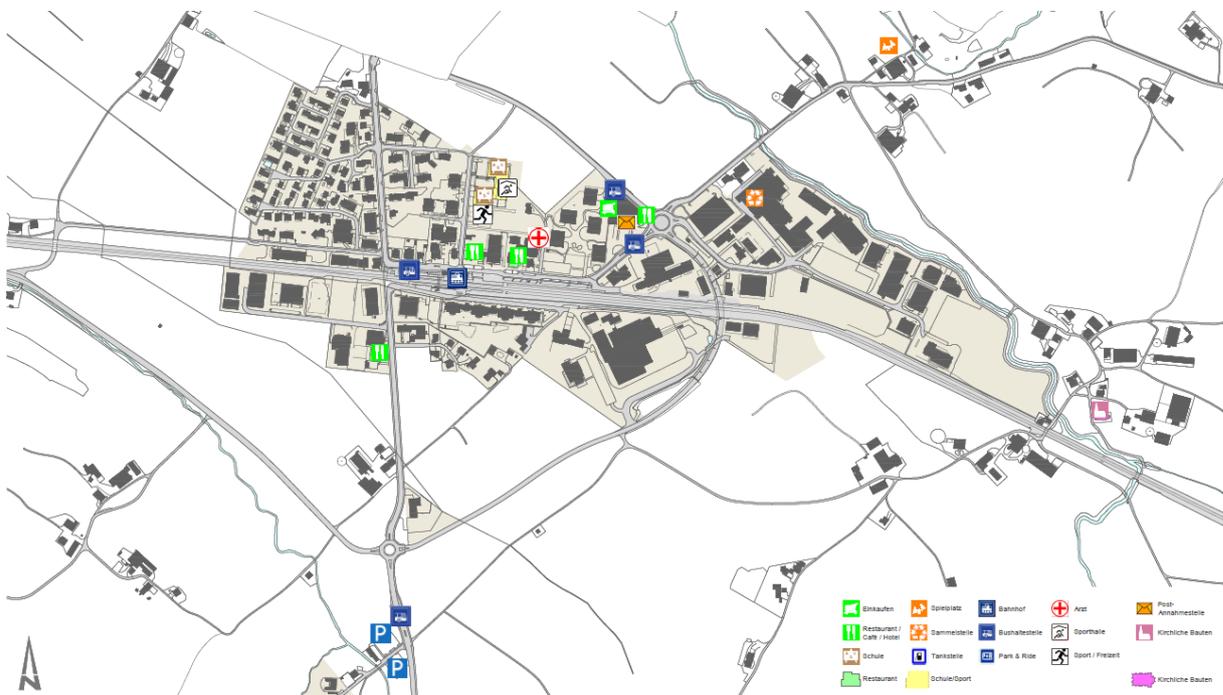


Abbildung 6: Ziel- und Quellpunkte im Ortsteil Sempach Station

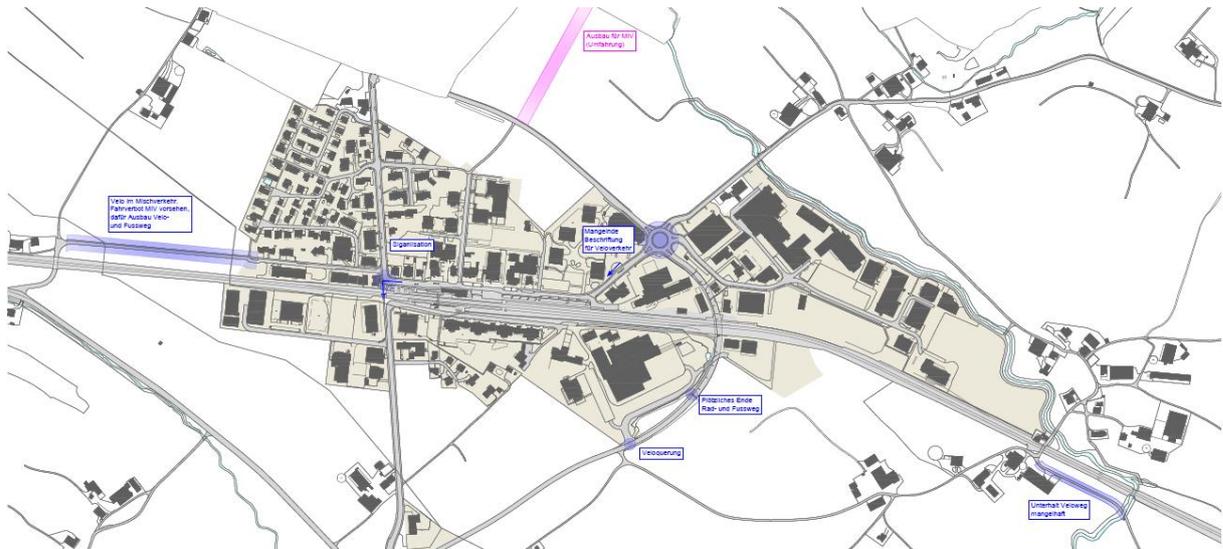


Abbildung 9: Defizite im Ortsteil Sempach Station

4.1.4 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur

Die Bevölkerung der Gemeinde Neuenkirch hat sich seit dem Jahr 1981 von rund 3'700 auf etwa 7'200 Einwohnende im Jahr 2021 fast verdoppelt. Gemäss dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) geht die Gemeinde Neuenkirch von einem moderaten und qualitativen Bevölkerungswachstum auf ca. 7'800 Personen im Jahr 2035 aus.

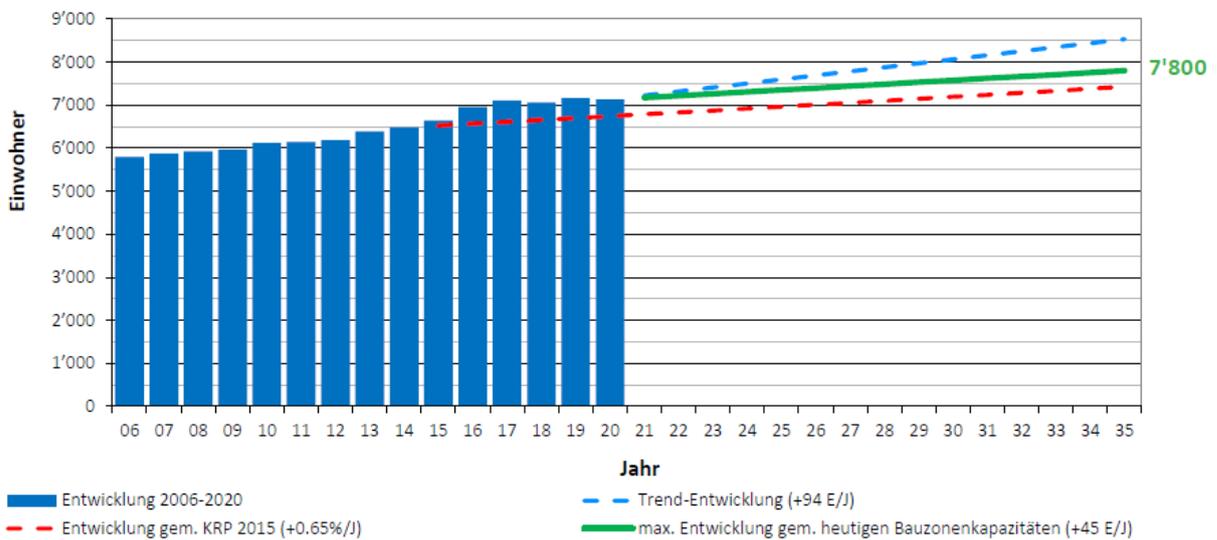


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung 2006-2020 und Prognose bis 2035 (Quelle: REK der Gemeinde Neuenkirch, 2022)

Das grösste Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird für den regionalen ESP Sempach Station erwartet, welches langfristig zu einem kantonalen ESP entwickelt werden könnte, wenn die verkehrlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind (vgl. REK, S9.2).



Die Ortsteile Neuenkirch Dorf und Hellbühl werden sich durchschnittlich entwickeln, und zwar vorwiegend durch Bebauung brachliegender Areale, Nach- und Innenverdichtung.

Das prognostizierte Wachstum wird tendenziell die Verkehrsbelastung durch den MIV auf den Hauptachsen (vor allem Kantonsstrassen und Kreisellippenrüti) und auch den Dorfkernen verstärken. Um dem entgegenzuwirken, müssen die Defizite in der Anbindung des öffentlichen wie auch des Langsamverkehrs frühzeitig behoben werden, und das Verlagern der MIV auf andere Verkehrsträger aktiv und effektiv verfolgt werden.

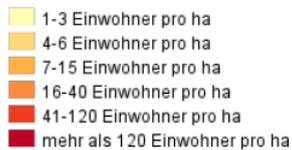
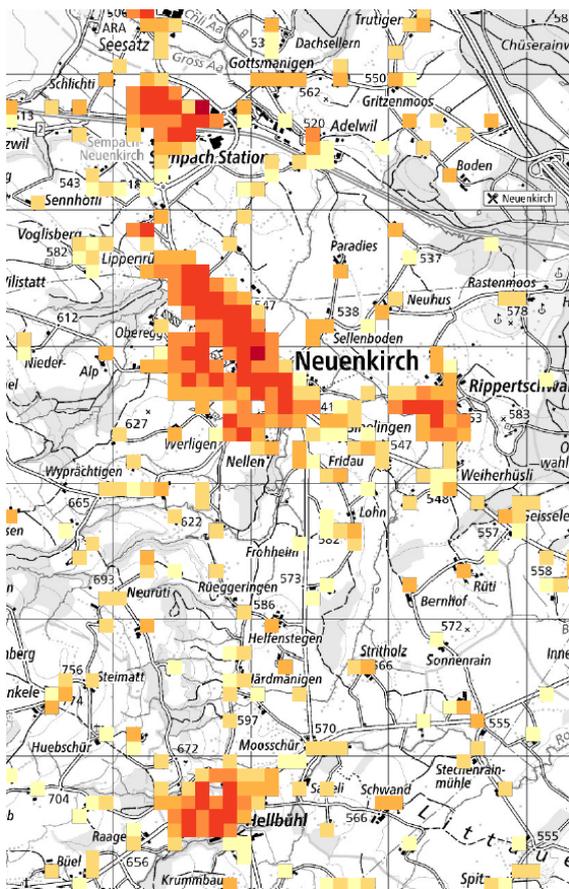


Abbildung 11: Bevölkerungsdichte Gemeinde Neuenkirch (Quelle: map.geo.admin.ch, Datenstand 2020, Zugriff 13.12.2022)

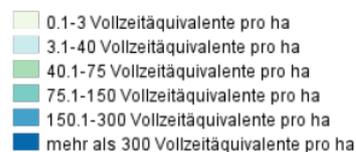
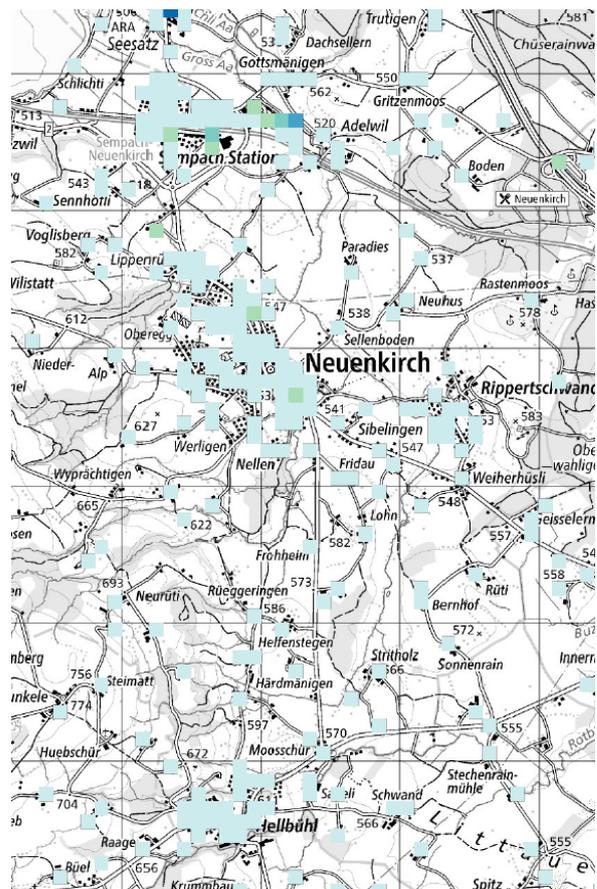


Abbildung 12: Beschäftigendichte Gemeinde Neuenkirch (Quelle: map.geo.admin.ch, Datenstand 2019, Zugriff 13.12.2022)



4.2 Langsam-, Fuss- und Veloverkehr

Die räumliche Trennung der Siedlungsgebiete stellt für den Langsamverkehr eine Herausforderung dar. Hellbühl und einzelne Aussenquartiere von Neuenkirch weisen hier Defizite in der Anbindung an das Dorfzentrum von Neuenkirch auf. Daraus resultiert im Allgemeinen eine hohe Abhängigkeit vom MIV, und vor allem auch zum Teil weite und unkomfortable Schulwege für Schulkinder aus diesen Ortsteilen.

Allgemein können in den Siedlungsgebieten die Defizite im Langsamverkehr im Wesentlichen in zwei Kategorien zusammengefasst werden (siehe Kap. 4.1.3):

- Sicherheitsmängel und fehlende Signalisationen insbesondere an Knoten und Querungen sollen nach Möglichkeit speditiv überprüft und behoben werden, resp. die Anlagen ergänzt werden.
Fussgängerquerungen vor und hinter Bushaltestellen sind im Allgemeinen auf ausreichende Sichtbarkeit zu überprüfen und bei Bedarf zu optimieren.
- Netzweglücken im Fuss- und Veloverkehr sind zu schliessen, um diesen Verkehrsträgern möglichst sichere, direkte und komfortable Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zu wichtigen Quell- und Zielpunkten zu ermöglichen. Dabei ist den Schulwegen innerhalb und zwischen Neuenkirch und Hellbühl die grösste Priorität zu gewähren. Hierbei ist auf Sicherheit, Witterungsbeständigkeit (Belag) und Unterhalt (Schneeräumung) zu achten.

Auf Basis des kantonalen Radroutenkonzeptes (siehe Anhang 8.2) sollen die Rad- und Gehwege an der Kantonsstrasse K13 neu erstellt resp. ausgebaut werden (siehe Anhang 8.3). Entsprechende Kantonsstrassenprojekte werden Anfang 2023 zur Vernehmlassung aufgelegt (Abschnitt von Neuenkirch Dorfzentrum bis zum Kreisverkehr Lippenrüti), resp. wurden bereits bewilligt (ab dem Kreisverkehr Lippenrüti in Richtung Nottwil).

Um die Bedürfnisse der Gemeinde an den Schnittstellen und Knoten zur Kantonsstrasse einfliessen lassen zu können, sind diese wie auch die in Kapitel 6 vorgeschlagenen Massnahmen entsprechend mit dem Kanton zu koordinieren.

Im Mobilitätskonzept in Kapitel 6 werden die Massnahmen des Langsamverkehrs folgendermassen unterteilt:

- L: Massnahmen zum Langsamverkehr allgemein (betrifft Fuss- und Veloverkehr)
- F: Massnahmen zu Fussverkehr
- V: Massnahmen zu Veloverkehr

4.3 Öffentlicher Verkehr

Innerhalb des Gemeindegebietes ergibt sich in den drei Ortsteilen ein sehr differenziertes Bild zur Anbindung an, und Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr:

Der ESP Sempach Station ist ans regionale Bahnnetz, wie auch durch zahlreiche regionale Busverbindungen in verschiedene Richtungen angeschlossen. Dadurch wird dem Kerngebiet von Sempach Station in den Angebotsstufen des Kanton Luzern mit der Kategorie 4 (Flächendeckendes Angebot) die zweitbeste von fünf Kategorien zugewiesen, siehe Abbildung 13.



Neuenkirch und Hellbühl sind nur indirekt durch mehrere Busverbindungen ans regionale Bahnnetz angebunden, einerseits über Sempach Station und andererseits über Rothenburg. Diesen Ortsteilen wird dennoch aufgrund der relativ günstigen Taktung der Busverbindungen die Kategorie 3 (Sehr gutes Angebot) zugewiesen.

Einzelne Aussenquartiere von Neuenkirch (Rippertschwand, Egghalde, Wyprächtigenstrasse) sind aufgrund der Distanz zu den Bushaltestellen nicht optimal an den ÖV angeschlossen.

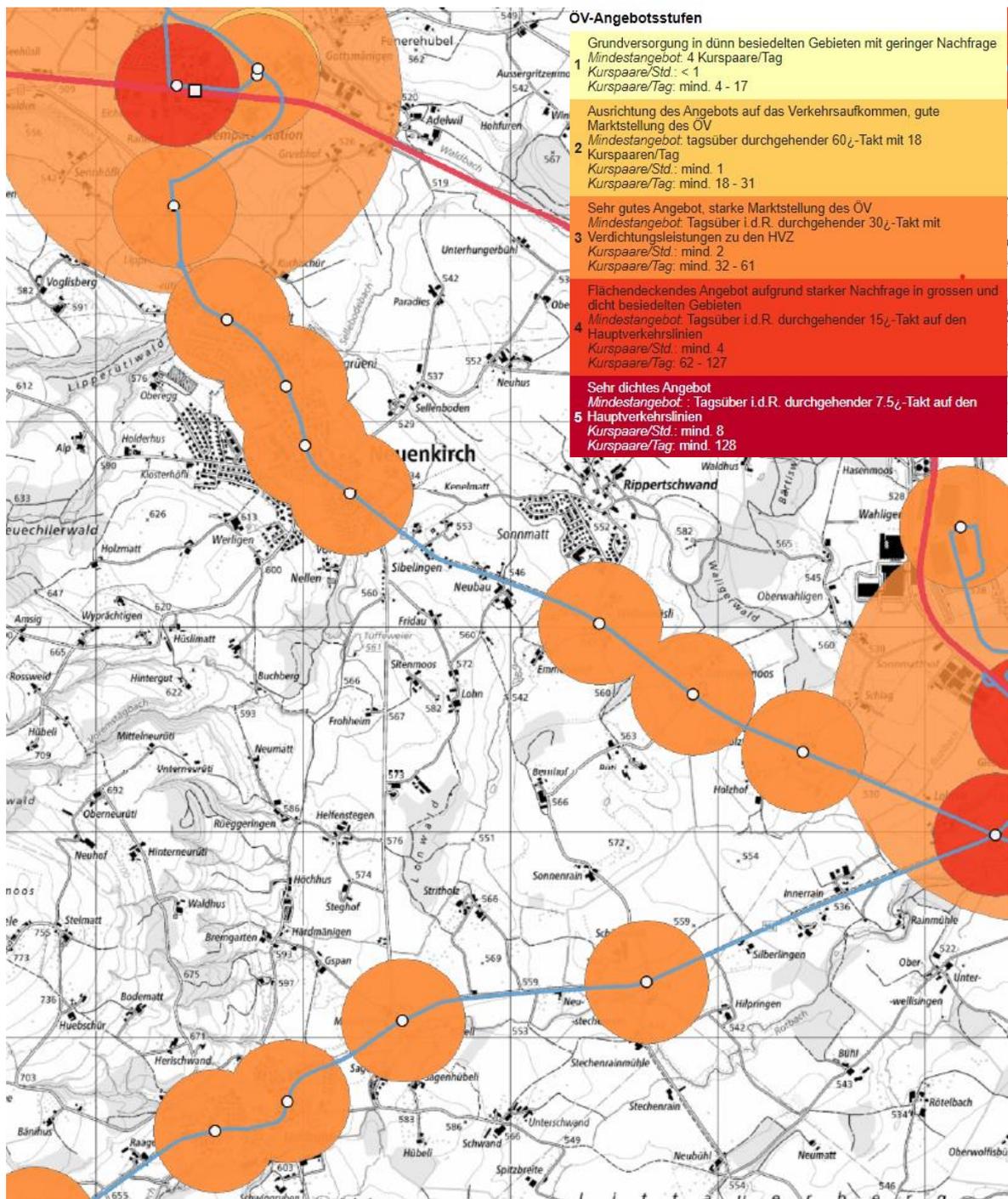


Abbildung 13: Angebotsstufen Öffentlicher Verkehr Neuenkirch (Quelle: Geoportal Kanton Luzern, Zugriff: 13.12.2022)



Die Betrachtung nach den ÖV-Güteklassen des ARE trifft allerdings eine dazu divergierende Einstufung: Dort werden alle Haltestellen im Gemeindegebiet mit der Klasse C (mittelmässige Erschliessung) nur der drittbesten von vier Kategorien zugeordnet, siehe Abbildung 14: ÖV-Güteklassen gem. ARE (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 13.12.2022).

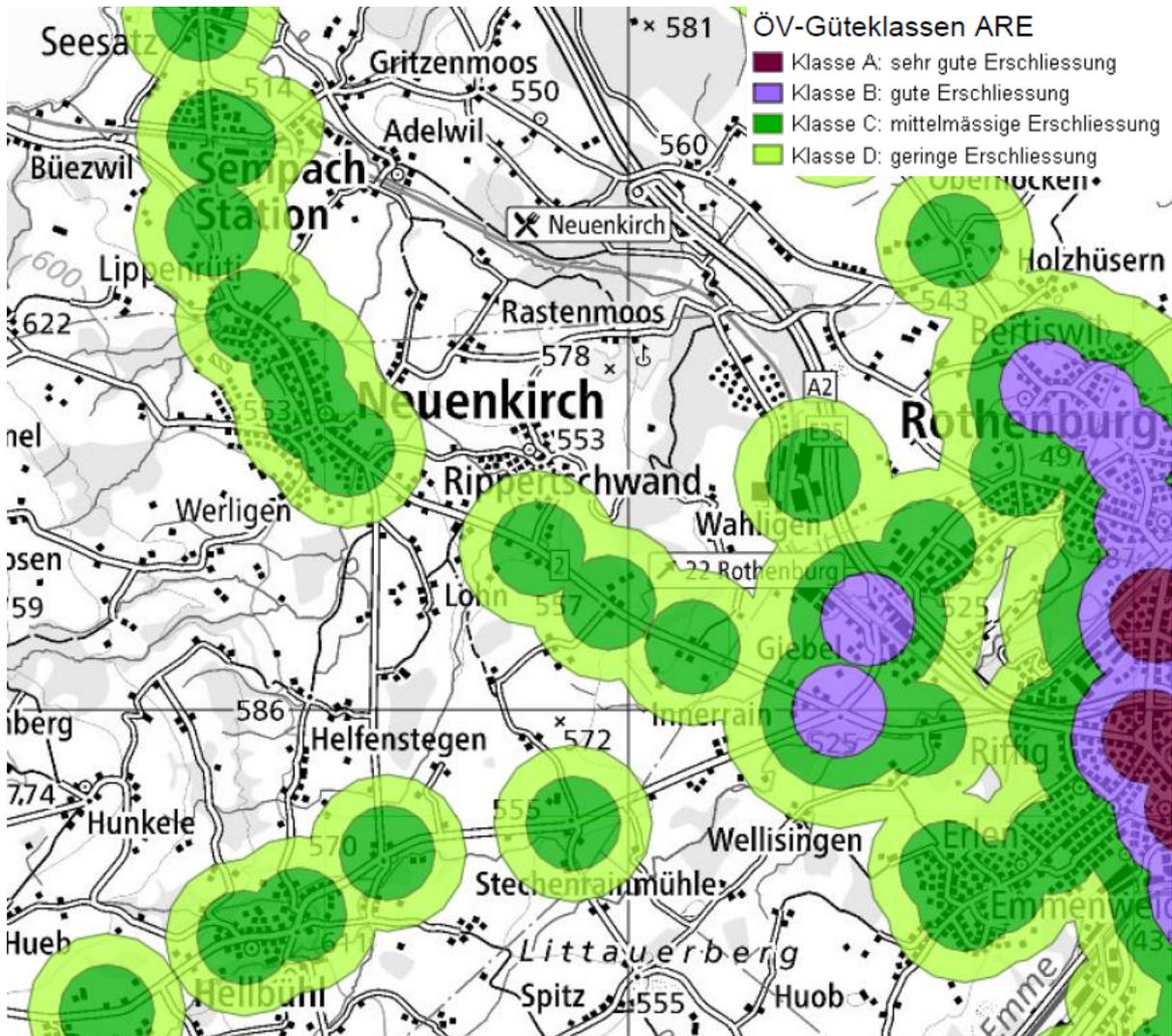


Abbildung 14: ÖV-Güteklassen gem. ARE (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 13.12.2022)

Die Anbindung der Ortsteile untereinander durch den öffentlichen Verkehr muss gesondert betrachtet werden. Hierbei weist Hellbühl starke Defizite in der Anbindung ans restliche Gemeindegebiet auf. Zwischen Hellbühl und Neuenkirch oder Sempach Station besteht keine direkte Busverbindung, und zusätzlich ist der Umstieg an der Haltestelle Emmenbrücke, Strassenkreuz mit 10 Minuten Wartezeit nicht optimal getaktet.

Noch stärker wird das Gefälle innerhalb des Gemeindegebietes in Abbildung 15 und Abbildung 16 sichtbar: Hier zeichnet sich ab, dass Hellbühl schlechter durch den ÖV erreichbar ist als die anderen



beiden Ortsteile. Auch die Reisezeit von Hellbühl zu den sechs grossen Schweizer Zentren ist deutlich länger als von den anderen Siedlungsgebieten der Gemeinde Neuenkirch.

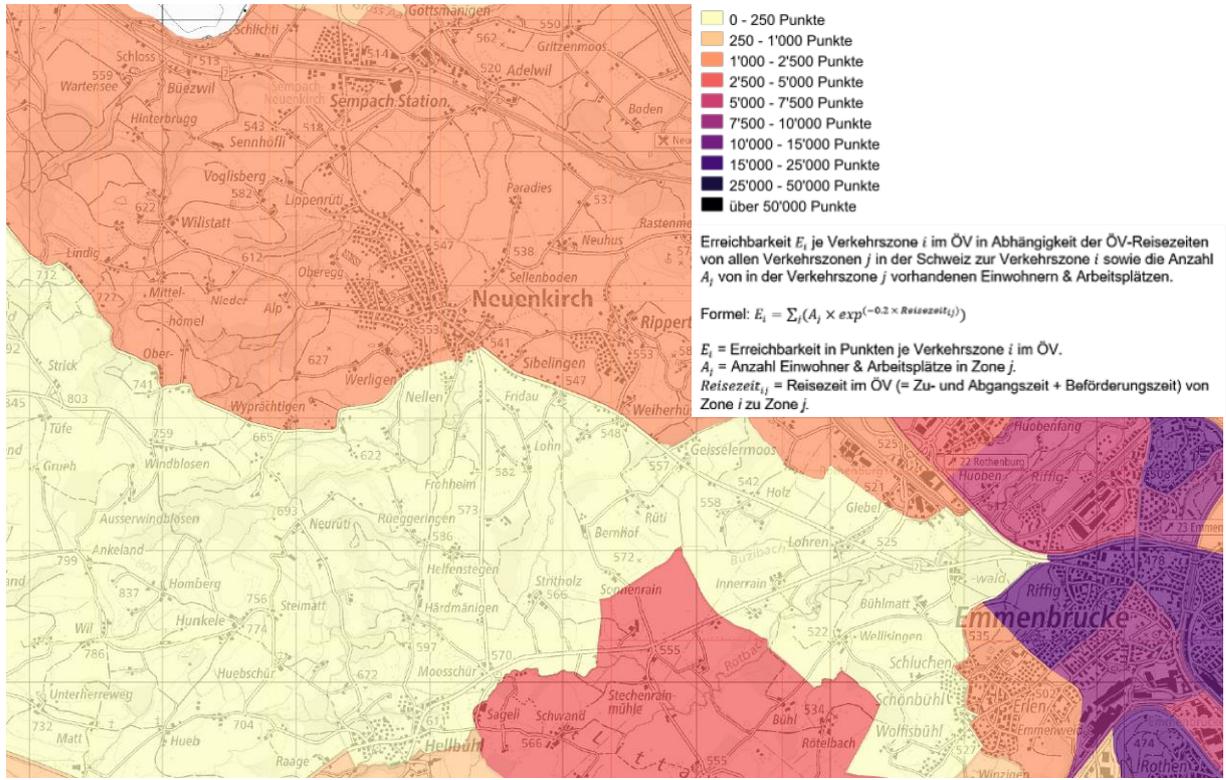


Abbildung 15: Erreichbarkeit mit dem ÖV (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 13.12.2022)

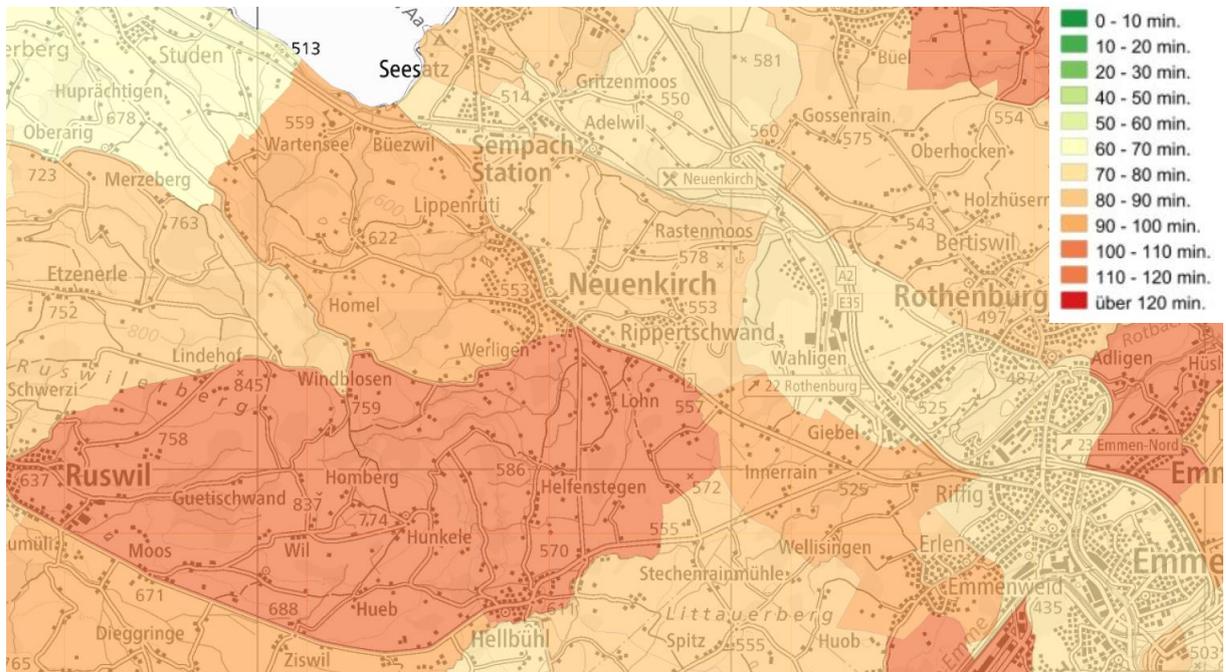


Abbildung 16: Reisezeit zu den 6 grossen Schweizer Zentren mit ÖV (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 13.12.2022)



4.3.1 ÖV-Angebot in den Ortsteilen

Die folgenden Tabellen zeigen das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs in den einzelnen Ortsteilen auf (erstellt auf Basis der Fahrpläne von <https://www.fahrplanfelder.ch/>, Zugriffe 20.12.2022 und 05.01.2023):

ÖV-Angebot im Ortsteil Sempach Station (Stand Dezember 2022)

RE	Luzern – Sempach Station – Sursee - Olten	Stundentakt
S1	Zug – Luzern – Sempach Station – Sursee	½-Stundentakt
SN1	Sursee – Sempach Station - Luzern	3 Kurspaare in der Nacht
Bus 70	Sempach Station – Neuenkirch – Emmenbrücke – Rothenburg Station	½-Stundentakt
Bus 84	Sempach Station – Sempach Stadt – Eich – Sursee	Bis Sursee: HVZ morgens ½-Stundentakt, tagsüber Stundentakt; Zusätzlich nur bis Sempach Stadt im Stundentakt
Bus 88	Sempach Station – Sempach Stadt – Rain – Hochdorf	Stundentakt (14 Kurspaare)
Bus 89	Sempach Station – Sempach Stadt – Eich – Gunzwil	Werktags zu HVZ im Stunden- takt (tot 13 Kurspaare); An Wochenenden/Feiertagen ganztags im Stundentakt (tot. 18 Kurspaare)
N84	Neuenkirch – Sempach Station – Sempach Stadt – Eich – Sursee	Fr-/Sa-Nacht je 3 Kurspaare (der letzte ab Sursee nur bis Sempach Station)

ÖV-Angebot im Ortsteil Neuenkirch (Stand Dezember 2022)

Bus 70	Sempach Station – Neuenkirch – Emmenbrücke – Rothenburg Station	½-Stundentakt
Bus 72	Neuenkirch Lippenrüti – Emmenbrücke	HVZ werktags ½-Stundentakt, sonst Stundentakt (13-14x tgl.)
N72	Neuenkirch – Emmenbrücke – Luzern	Fr-/Sa-Nacht je 3 Kurspaare
N84	Neuenkirch – Sempach Station – Sempach Stadt – Eich – Sursee	Fr-/Sa-Nacht je 3 Kurspaare (der letzte ab Sursee nur bis Sempach Station)



ÖV-Angebot im Ortsteil Hellbühl (Stand Dezember 2022)		
Bus 60	Buttisholz – Ruswil – Hellbühl – Emmenbrücke – Rothenburg Station	HVZ werktags ½-Stundentakt (tot. 13x tgl.) Sa/So je 1x nachts
Bus 61	Ettiswil - Buttisholz – Ruswil – Hellbühl – Emmenbrücke - Luzern	HVZ morgens ¼-Stundentakt, tagsüber ½-Stundentakt, abends Stundentakt
N60	Grosswangen – Buttisholz – Ruswil – Hellbühl – Rothenburg Station	Fr-/Sa-Nacht je 3 Kurspaare

4.3.2 ÖV-Bericht 2023 bis 2026 des Kantons Luzern

Im Mehrjahresprogramm des Kantons werden folgende Massnahmen definiert, welche für die Gemeinde Neuenkirch relevant sind:

- ab 2024 Angebotsverdichtung Buslinie 60 bei Fertigstellung Bushub Rothenburg
- ab 2025 HVZ-Züge Luzern-Sursee mit 4-6 Kurspaaren, Weiterentwicklung zu Durchbindung S29/RE (inkl. Anpassungen Busnetz) zu späterem Zeitpunkt in Prüfung

4.4 Kombinierte Mobilität

Mit dem Velo zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und dann mit dem Bus zum Arbeitsplatz – wer mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs ist, nutzt die kombinierte Mobilität. Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss-, Velo- und dem motorisierten Individualverkehr (Car Sharing, Taxi, etc.) erschliesst die Potenziale des gesamten Verkehrssystems, und vereinigt die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsträger.

Die Schaffung von guten Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der gesamten Mobilitätssituation. Funktionierende Mobilitätsketten sind eine wesentliche Voraussetzung für die kombinierte Mobilität. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind dabei von zentraler Bedeutung.

In den Ortsteilen Neuenkirch, insbesondere den etwas abgelegenen Quartieren, und Hellbühl könnte ein erweitertes Shared Mobility Angebot dazu beitragen, die Defizite aus der ÖV-Erschliessung auszugleichen, die Ortsteile besser miteinander zu verbinden und sie auch stärker ans Bahnnetz anzuschliessen.

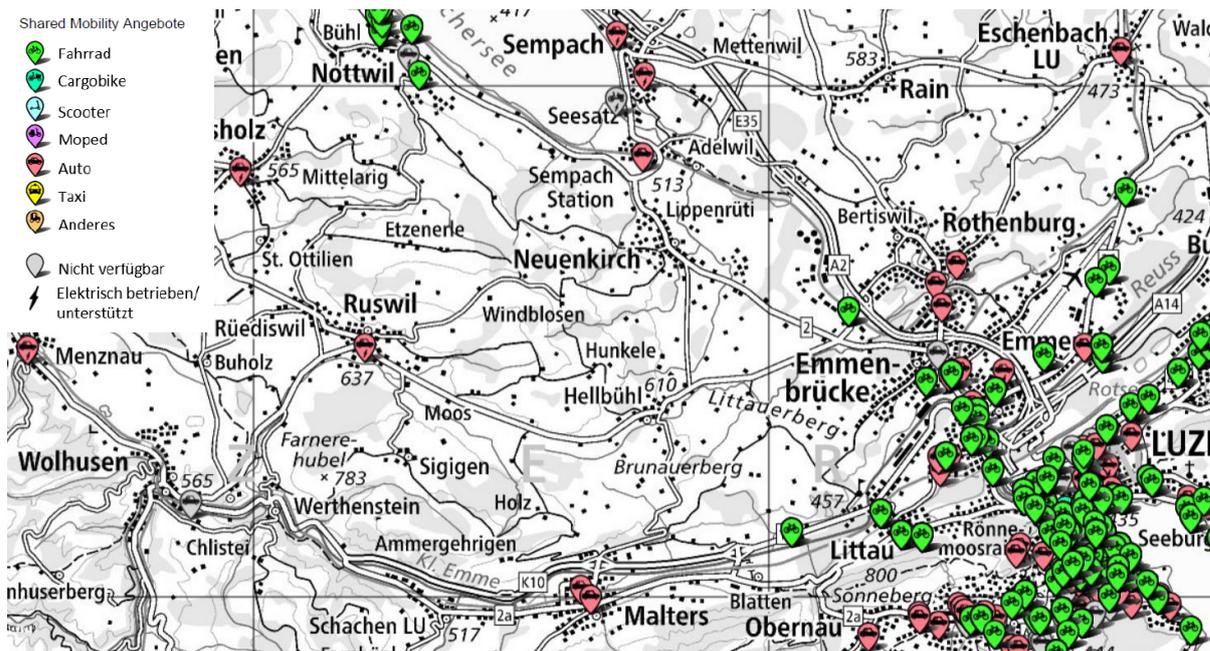


Abbildung 17: Shared Mobility Angebot Gemeinde Neuenkirch und Umgebung (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 07.02.2023)

Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt nur Sempach Station beim Bahnhof einen Mobility-Standort mit 2 PW. Zusätzlich stehen dort 49 bewirtschaftete Parkfelder (Park + Rail) für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.

In der Vergangenheit mussten weitere Mobility Standorte in den Siedlungsgebieten aufgrund nicht ausreichender Nachfrage leider wieder aufgegeben werden. Dies sollte jedoch kein Grund sein, die Bestrebungen abschliessend zu verwerfen. Durch die Überprüfung anderer Anbieter wie auch entsprechender Öffentlichkeitsarbeit könnte die Rentabilität optimiert werden, und könnten sich neue Standorte etablieren.

Aktuell ist die Gemeinde bestrebt, das Shared Bike Angebot in den Siedlungsgebieten zu entwickeln. Es wurden bereits Next-Bike Stationen an 4 Standortorten (Sempach Station, Gärtnerweg, Hellbühl, Weierhüsli) organisiert, die noch nicht im Geoportal gem. Abbildung 17: Shared Mobility Angebot Gemeinde Neuenkirch und Umgebung (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 07.02.2023) erfasst sind. Nun sollen vor allem Betriebe als neue Standorte dazugewonnen werden. Auch hier ist eine aktive Information der Bevölkerung und Wirtschaft wesentlich, damit sich das Angebot etablieren und bewahren kann.

Zusätzlich zur Entwicklung und dem Ausbau des Sharing Angebotes spielen attraktive und überdachte Veloabstellplätze mit entsprechender Ausstattung an stark frequentierten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Rolle.



4.5 Motorisierter (Individual-) Verkehr

4.5.1 Strasseneinreihung

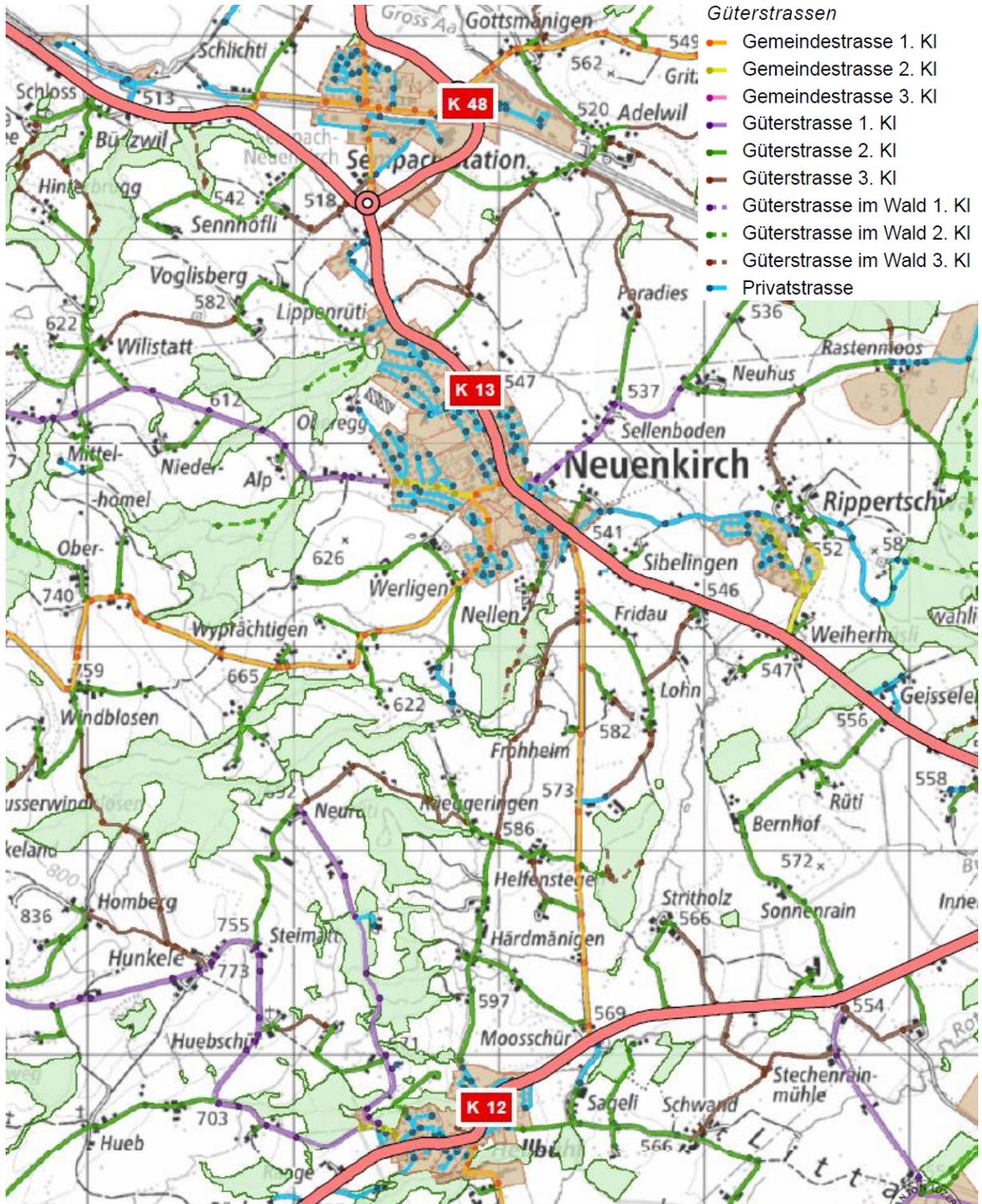


Abbildung 18: Güter- und Waldstrassen (Quelle: Geoportal Kanton Luzern, Zugriff: 13.12.2022)



Im Wesentlichen besteht das Basisnetz in den Ortsteilen aus den Kantonsstrassen K12, K13 und K48. Zusätzlich wird in Hellbühl von der Gemeinde auch die Malterstrasse zum Basisnetz gezählt. Die Verbindungsstrasse zwischen Neuenkirch Dorf und Hellbühl wird hingegen nicht dem Basisnetz zugeordnet.

4.5.2 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) und Lärmbelastung

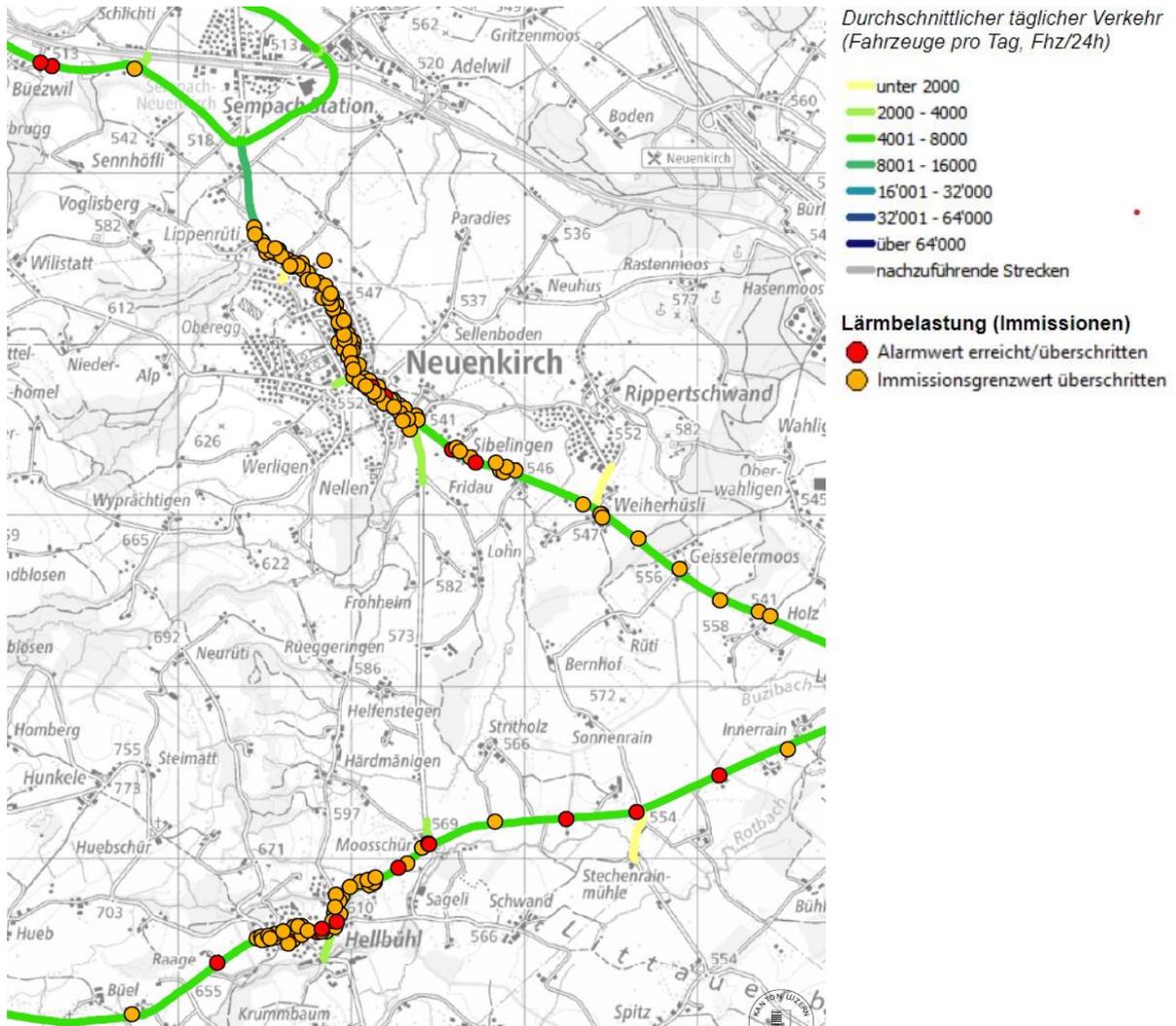


Abbildung 19: DTV und Lärmbelastung gem. Strassenlärmkataster 2018 (Quelle: Geoportall Kanton Luzern, Zugriff: 13.12.2022)

Die Kantonsstrassen K12, K13 und K 48 weisen den höchsten DTV auf, wobei der Abschnitt an der K13 von Neuenkirch Dorf bis und mit dem Kreisverkehr Lippenrüti der am stärksten befahrene Strassenabschnitt ist.

Singemäss werden entlang dieser Hauptverkehrsachsen, insbesondere in den Kernzonen von Neuenkirch und Hellbühl, viele Immissionsgrenzwerte überschritten, und der Alarmwert an etlichen Stellen erreicht oder überschritten.



4.5.3 Unfälle

Insgesamt wurden in den Jahren 2017 - 2021 auf dem Gemeindegebiet von Neuenkirch (ohne A2) 107 Unfälle registriert. Die häufigsten Unfalltypen waren Schleuder- oder Selbstunfälle (40%), gefolgt von Frontalkollisionen (15%), Auffahr- resp. Parkierunfällen (je rund 12%) und Einbiegeunfällen (9%).

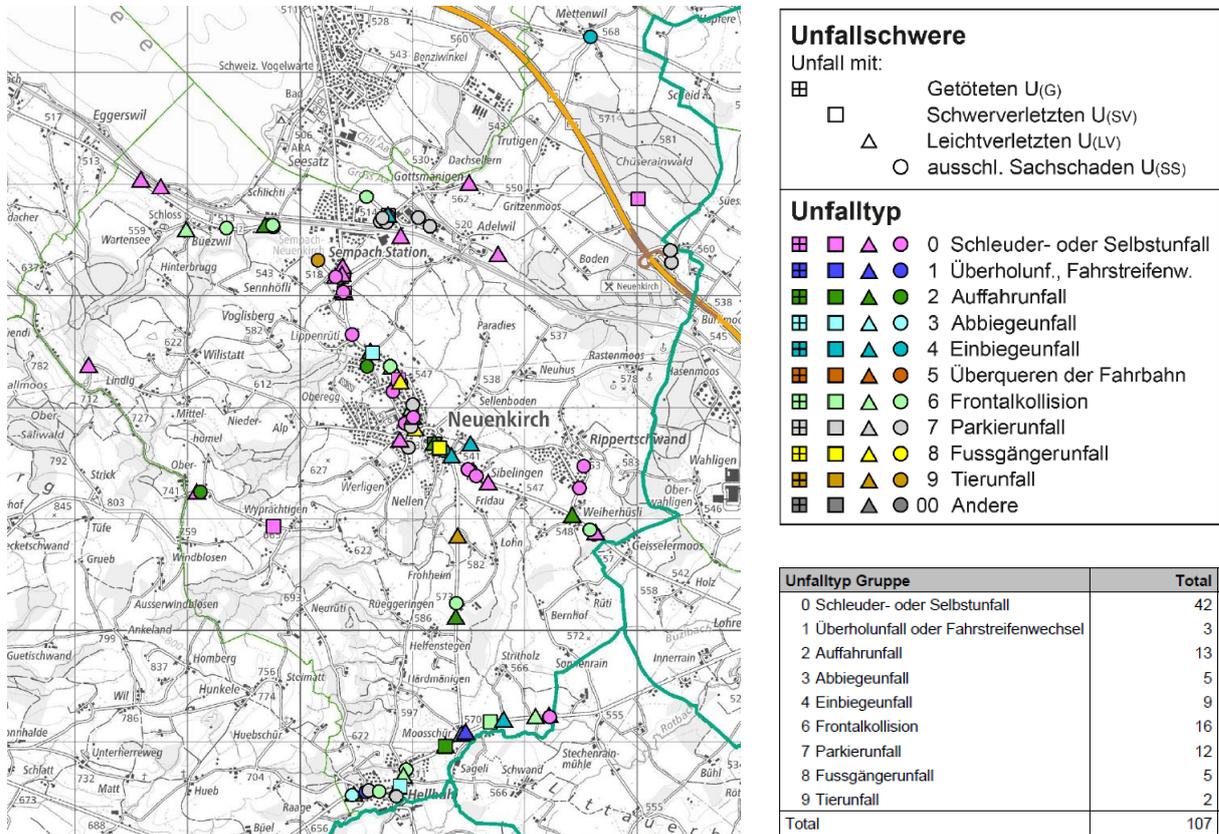


Abbildung 20: Polizeilich registrierte Unfälle im Zeitraum 01.01.2017 - 31.12.2021 im Gemeindegebiet Neuenkirch (ohne A2), (Quelle: VUGIS / ASTRA / Kantone, Zugriff: 09.11.2022)

Die meisten Unfälle ereigneten sich entlang der Hauptverkehrsachsen der Kantonsstrassen, insbesondere an der K13 und dem Kreisverkehr Lippenrüti, welcher zurzeit auch im Monitoring als kantonaler Unfallschwerpunkt USP 50 geführt wird.

Eine eindeutige Unfallhäufung ist nicht erkennbar. Auch für den Kreisverkehr Lippenrüti konnte gemäss dem Bericht "Monitoring Unfallschwerpunkte 2021" die Unfallursache nicht auf Mängel der Strasseninfrastruktur zurückgeführt werden. Somit ist das Unfallgeschehen vorerst weiter zu beobachten.

Allgemein nimmt die Anzahl und Schwere der Unfälle mit steigender Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit ebenfalls zu.

Im Rückschluss darauf hätte eine Verkehrsberuhigung der stark befahrenen Strassenabschnitte durch Geschwindigkeits- und Verkehrsreduktion auch eine Abnahme der Unfallereignisse zur Folge.



4.5.4 Defizite

Die Defizite im motorisierten Individualverkehr sind gemäss den Plänen in Planbeilage 4-6 ersichtlich (siehe auch Kapitel 4.1.3, Abbildungen Abbildung 7 Abbildung 9).

Im Wesentlichen bestehen die Defizite aus gewünschten Ergänzungen der Tempo-30 Zonen resp. Abschnitte, und aus vereinzelt Knoten, die bzgl. Übersichtlichkeit und Signalisation zu optimieren sind.

4.5.5 Tempo 30

Die bestehenden Tempo-30-Zonen in den Siedlungsgebieten werden in den Abbildungen Abbildung 23 (siehe auch Planbeilagen 7-9) dargestellt. Die angestrebten Ergänzungen zu diesen Zonen sollen den Durchgangsverkehr in Neuenkirch Dorf und in Hellbühl vor allem entlang der Kantonsstrassen siedlungsverträglicher gestalten. Zusätzlich sollen in diesen beiden Ortsteilen Pforten an ausgewählten Dorfeinfahrten das Siedlungsgebiet stärker signalisieren und somit ebenfalls zur Sicherheit beitragen.

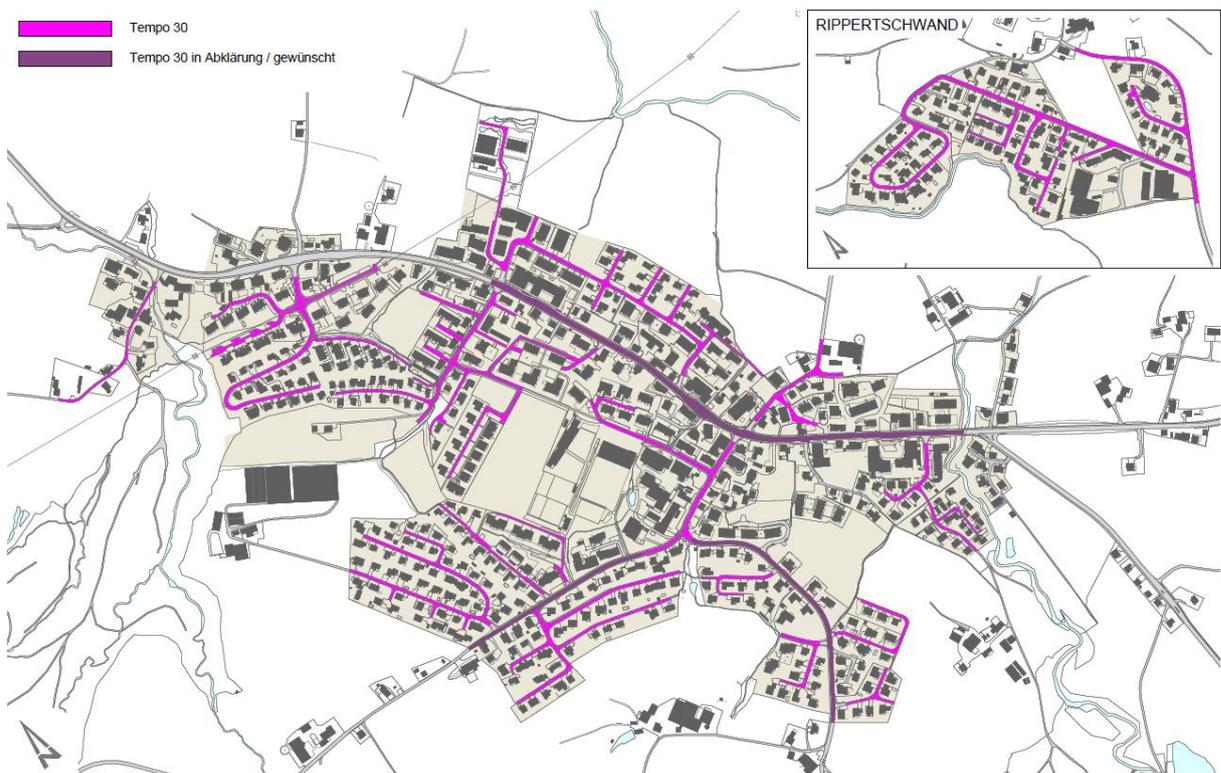


Abbildung 21: Tempo-30-Zonen im Ortsteil Neuenkirch

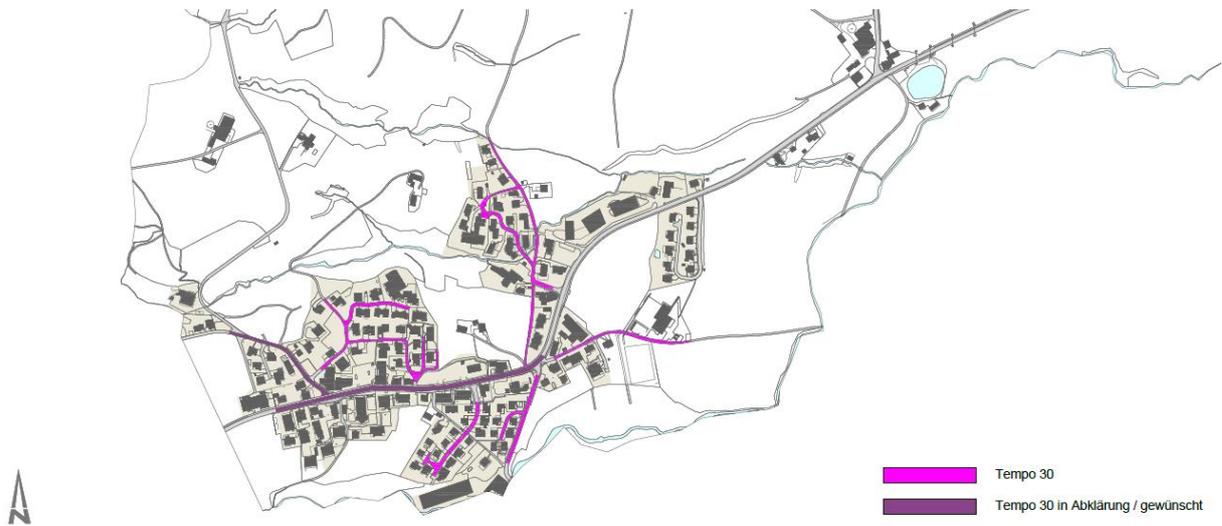


Abbildung 22: Tempo-30-Zonen im Ortsteil Hellbühl

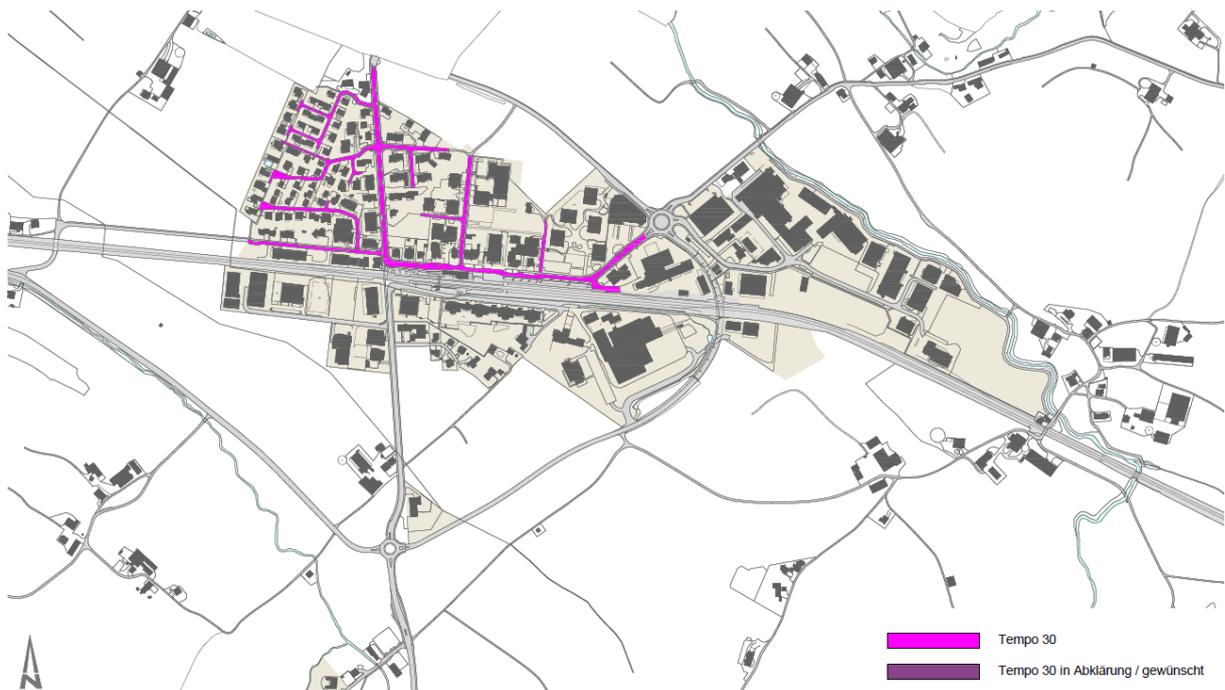


Abbildung 23: Tempo-30-Zonen im Ortsteil Sempach Station

4.5.6 Autobahnzubringer

Seitens der Stadt Sempach gibt es Bestrebungen, den von Süden resp. von Sempach Station und Neuenkirch kommenden Verkehr zukünftig nicht mehr durchs Stadtgebiet zur Autobahn zu leiten, sondern über einen neuen Autobahnzubringer auf Gemeindegebiet von Neuenkirch. Dieses Vorhaben wird von der Gemeinde Neuenkirch grundsätzlich nicht aktiv verfolgt, jedoch ist ein entsprechender Korridor für eine allfällige zukünftige Umsetzung zu definieren, falls dieser sich als notwendig erweist. Auch hier kann die Gemeinde durch aktive Verkehrsentslastung im MIV gegensteuern.



4.6 Fazit Analyse

Das Gemeindegebiet Neuenkirch ist grossräumig durch die Bahnachse Luzern-Sursee, die im Norden verlaufende Autobahn A2 und die Kantonsstrassen K12, K13 und K48 erschlossen.

Innerhalb des Gemeindegebietes ergibt sich durch die räumliche Trennung von Sempach Station, Neuenkirch Dorf und Hellbühl eine zum Teil unzureichende Verbindung der drei Ortsteile untereinander, und ein Gefälle bzgl. der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Während der regionale ESP Sempach Station durch zahlreiche regionale Bus- und Bahnverbindungen in verschiedene Richtungen angeschlossen ist, sind Neuenkirch und Hellbühl nur indirekt durch mehrere Busverbindungen über Sempach Station resp. über Rothenburg ans regionale Bahnnetz angebunden. Hellbühl und einzelne Aussenquartiere von Neuenkirch weisen zudem Defizite in der Anbindung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr an das Dorfzentrum von Neuenkirch auf. Daraus resultiert im Allgemeinen eine hohe Abhängigkeit vom MIV, und vor allem auch zum Teil weite und unkomfortable Schulwege für Schulkinder aus diesen Ortsteilen.

Im MIV weisen die beiden Kantonsstrassen K12 und K13 innerhalb der Kerngebiete von Neuenkirch und Hellbühl, und insbesondere der Abschnitt von Neuenkirch westwärts zum Kreisverkehr Lippenrüti, eine starke Verkehrs- und Immissionsbelastung auf. Vor allem der Durchgangsverkehr durch die Siedlungsgebiete soll durch Niedriggeschwindigkeitsregime und weitere Massnahmen beruhigt und dadurch siedlungsverträglicher gestaltet werden.



5 MOBILITÄTSVISION NEUENKIRCH

"Die Gemeinde Neuenkirch schafft langfristig attraktive Lebensräume und fördert eine sichere, nachhaltige und somit sozial, ökologisch und ökonomisch verträgliche Mobilität für alle."

6 MOBILITÄTSKONZEPT NEUENKIRCH

Basierend auf der Mobilitätsvision der Gemeinde Neuenkirch, den Leitsätzen aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept REK, den übergeordneten Zielen der regionalen und kantonalen Strategien und den Defiziten aus der Analyse wurde das Gesamtmobilitätskonzept Neuenkirch erarbeitet.

Das Konzept berücksichtigt alle Verkehrsträger und fordert eine ganzheitliche und bereichsübergreifende Betrachtung der Mobilität anhand der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Ökologie, Wirtschaft) ein. Das übergeordnete Ziel ist dabei stets eine signifikante Entlastung des motorisierten Individualverkehrs durch geeignete Massnahmen (4V-Strategie).

- Verkehr **v**ermeiden
- Motorisierten Individualverkehr auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr **v**erlagern
- Verkehr **v**erträglich und sicher gestalten
- Verkehr **v**ernetzen

Das Konzept wird in folgende sechs Handlungsfelder gegliedert:

- 6.1 Sensibilisierung (S)
- 6.2 Raumplanung (R)
- 6.3 Langsamverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr (L / F / V)
- 6.4 Öffentlicher Verkehr (Ö)
- 6.5 Kombinierte Mobilität (K)
- 6.6 Motorisierter Individualverkehr (M)

In diesen Handlungsfeldern werden Handlungsanweisungen mit Verweis auf die Ziele / Leitsätze des REK definiert, und entsprechende konkrete Massnahmen vorgeschlagen.

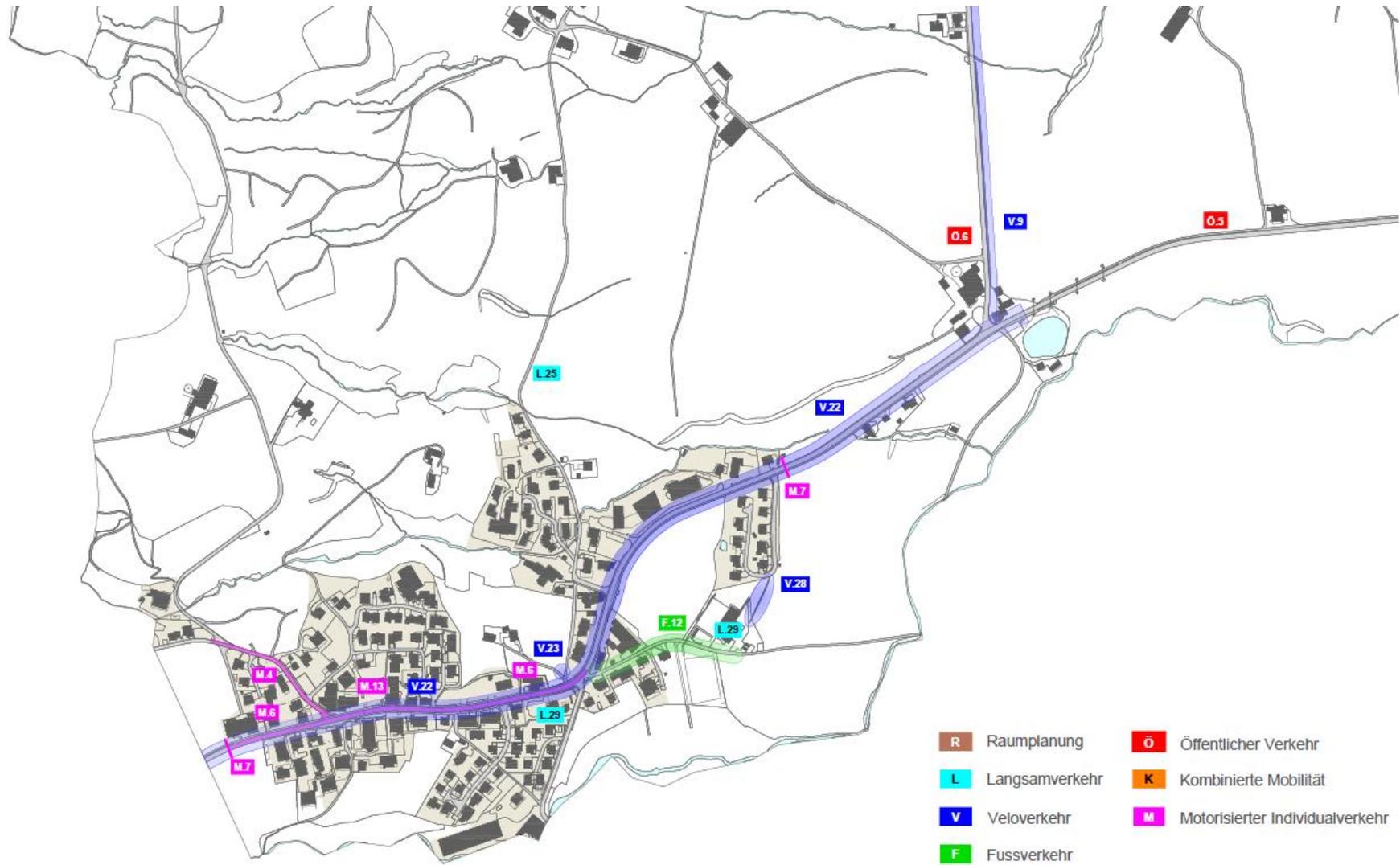
Die Massnahmen sind in den Konzeptplänen der drei Ortsteile Hellbühl (HEL), Neuenkirch Dorf (NEU) und Sempach Station (SEM) in der Beilage verortet.

Die Massnahmen sind in folgenden Instrumenten der Raum- und Aufgabenplanung zu verankern:

Nutzungsplanung	behörden-/grundeigentümergebunden: BZR, Zonenplan und Richtlinien
Verkehrsrichtplan	behördenverbindlich, einschliesslich entsprechendem Massnahmenkatalog
Parkplatzreglement	steuert die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder
Mehrjahresplanung	konkret umzusetzende Projekte oder Massnahmen, welche ins Gemeindebudget aufzunehmen sind
Daueraufgabe	fortlaufende Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung



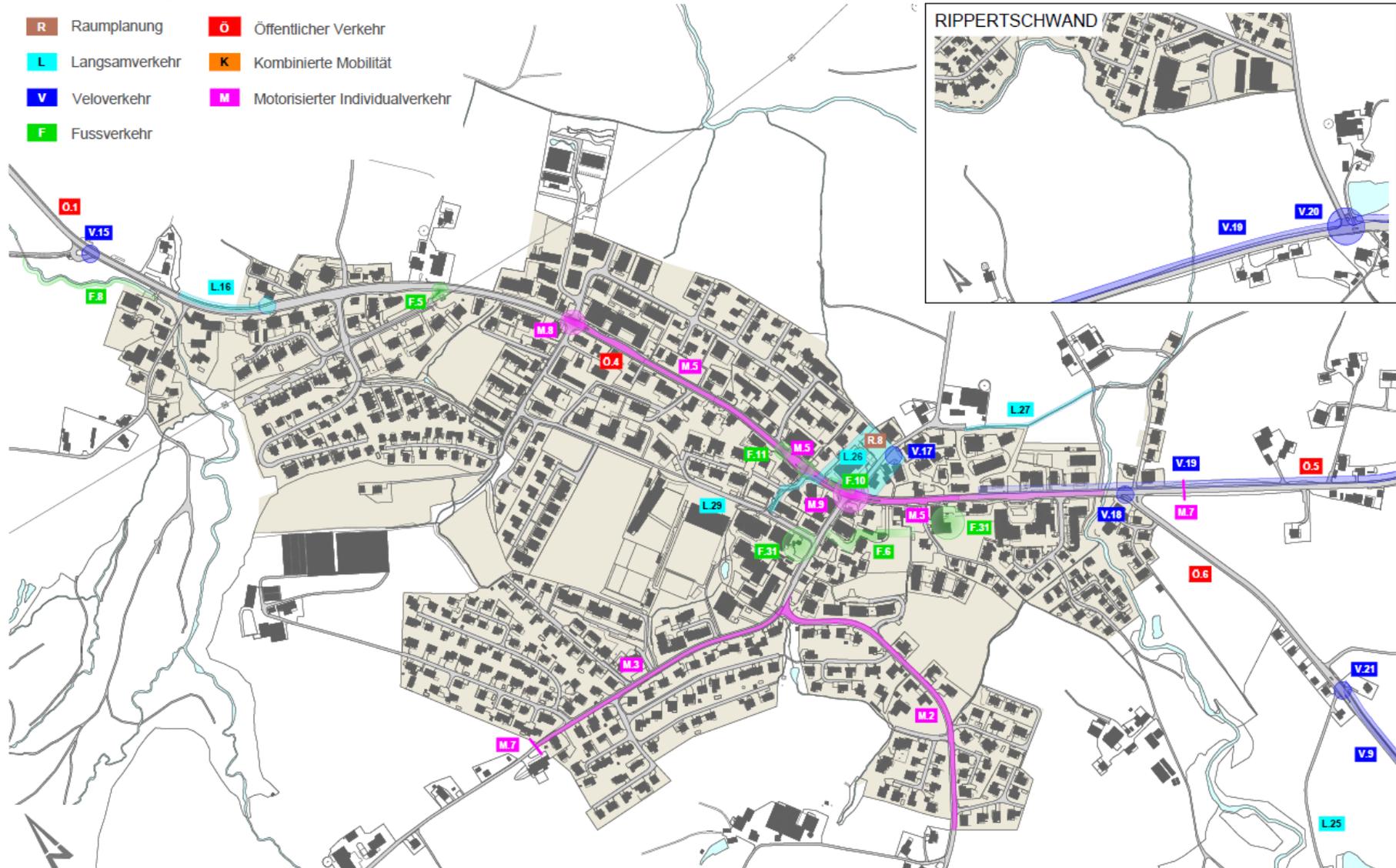
Massnahmenplan Hellbühl





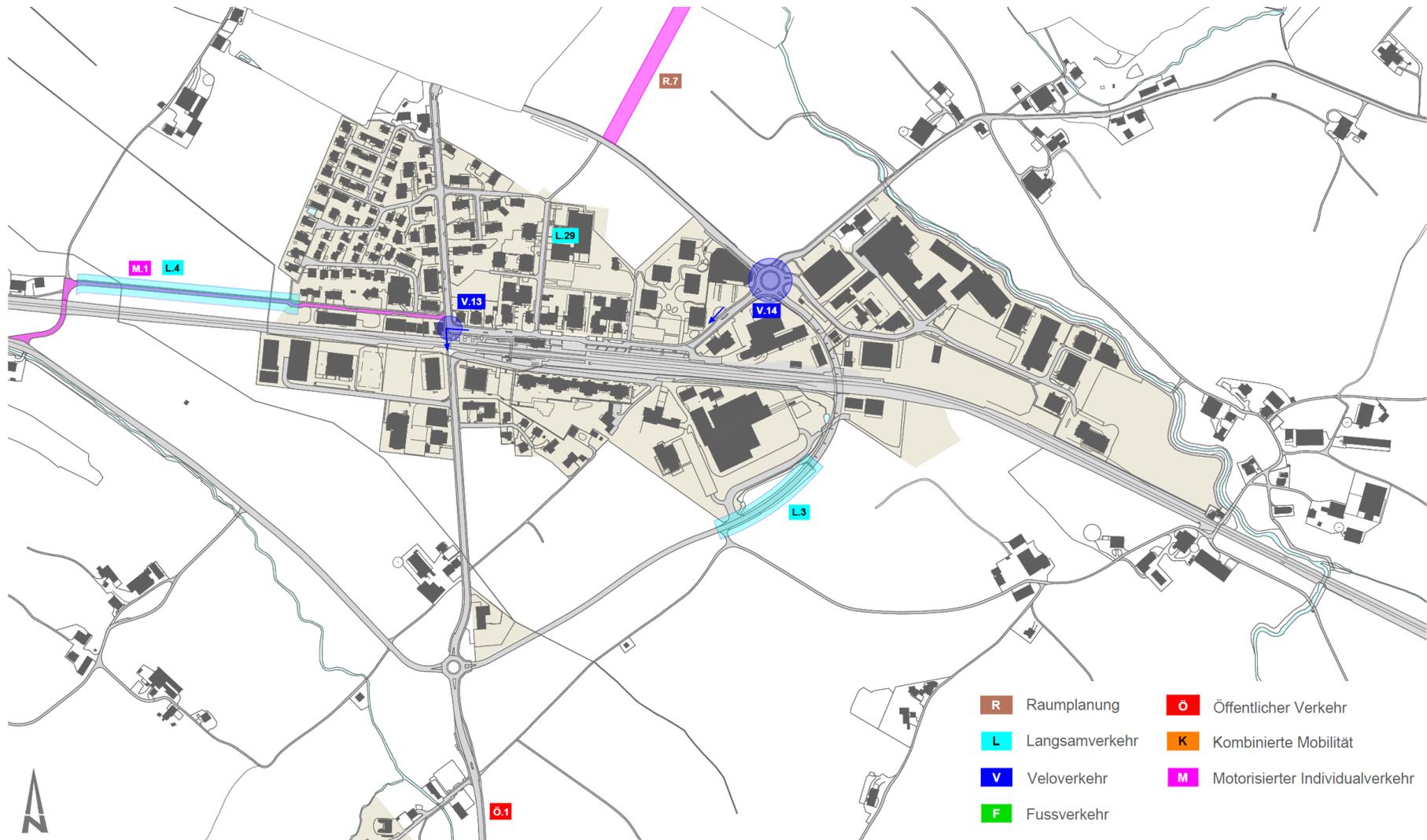
Massnahmenplan Neuenkirch

- | | |
|-------------------------|--|
| R Raumplanung | O Öffentlicher Verkehr |
| L Langsamverkehr | K Kombinierte Mobilität |
| V Veloverkehr | M Motorisierter Individualverkehr |
| F Fussverkehr | |





Massnahmenplan Sempach Station





6.1 Sensibilisierung

Damit zukünftig der Modal-Split der Gemeinde Neuenkirch verändert werden kann, müssen neben einem attraktiven Fuss-, Velo- und ÖV-Netz zusätzliche Angebote geschaffen, und Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden.

Die Gemeinde geht dabei bzgl. nachhaltiger Mobilität der Bevölkerung aktiv als Vorbild voran, und informiert die Bevölkerung fortlaufend über bestehende und geplante Möglichkeiten und Angebote. Dies umfasst beispielsweise Informationen über Schulwege, Vergünstigte SBB-Tageskarten, neue oder geplante Sharing-Angebote und weitere Projekte.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M5
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N1, N2, N3, N4
Leitsätze Landschaft:	L6
Weitere (Zukunftskonferenz):	Digitalisierung Einbezug repräsentativer Gruppierungen mit hoher Diversität Einbezug von Kindern und Jugendlichen Einbezug der Bevölkerung (keine Pseudopartizipation) Information, Kommunikation, Sensibilisierung der Bevölkerung



SENSIBILISIERUNG (S)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Das MIV-Aufkommen soll reduziert werden.	S.1		Die Gemeinde prüft fortlaufend geeignete Massnahmen, welche den motorisierten Individualverkehr entlasten und schafft Anreizsysteme für den Umstieg von MIV auf LV/ÖV (z.B. Ausbau der Netze von ÖV und LV; Pendelwege vermeiden durch Mitfahrssysteme, Home-Office und Co-Working-Space; Carsharing,...).	Daueraufgabe
Die Gemeinde agiert als Vorbild für die Bevölkerung	S.2		Die Gemeinde als Arbeitgeberin fördert und ermöglicht ihren Mitarbeitenden nachhaltige Arbeits- und Dienstwege (z.B. Elektromobilität)	Daueraufgabe
Die Bevölkerung kennt die verschiedenen Mobilitätsformen und weiss sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen	S.3		Die Gemeinde betreibt Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung für das Thema Mobilität zu sensibilisieren und zu informieren.	Daueraufgabe
	S.4		Das Thema Mobilität wird zielgruppengerichtet thematisiert (z.B. im Schulunterricht, in der Jugend- und Sozialarbeit etc.)	Daueraufgabe
	S.5		Bevölkerung über angedachte Schulwege informieren, zum Thema Vermeidung von Elterntaxis sensibilisieren (siehe auch 3.LV Schulwegkonzept).	Daueraufgabe
Der Gemeinderat engagiert sich bei Projekten der Region, des Kantons und bei privaten Anbietern für eine gute Anbindung des ÖV, des Langsamverkehrs, des MIV, und der kombinierten Mobilität (Sharing).	S.6		Die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, dem RET, dem Kanton wie auch privaten Anbietern wird weitergeführt.	Daueraufgabe



6.2 Raumplanung

Der Strassenraum sowie das Geschwindigkeitsniveau werden auf die umliegenden Nutzungen abgestimmt. Dabei stehen die Verkehrssicherheit sowie attraktive und priorisierte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums wird auf eine ganzheitliche Betrachtung verschiedener Aspekte wie Funktionalität, Ortsbild, Aufenthaltsqualität, ökologischer Wert etc. geachtet.

Ein optimierter und ergänzter Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz soll sowohl bei neuen Siedlungsentwicklungen wie auch in bestehenden, noch nicht angebondenen Siedlungsgebieten angestrebt und bereits frühzeitig in der Projektentwicklung berücksichtigt werden.

In zukünftigen Neubaugebieten soll nach Bedarf mit einem Mobilitätskonzept aufgezeigt werden, wie der Fuss- und Veloverkehr und die Benutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert, und der motorisierte Individualverkehr möglichst entlastet werden.

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum der Gemeinde soll möglichst kein Wachstum des MIV zur Folge haben: der zusätzliche Verkehr soll weitgehend vom LV und ÖV bewältigt werden können.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M2, M4, M5, M8, M9
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N2, N3
Leitsätze Landschaft:	L2



RAUMPLANUNG (R)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Strassenraum, Geschwindigkeitsniveau und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt.	R.1		Mobilitätskonzepte resp. Mobilitätsmanagement von Arealentwicklungen, Gestaltungsplan-Gebieten und grösseren Unternehmen bei Bedarf einfordern.	Nutzungsplanung
			Massnahmen siehe 6.MIV (z.B. Tempo-30-Zonen, Parkfeldangebot,...)	
			Die Verkehrssicherheit im Strassenraum ist erhöht.	
Für den Fuss- und Veloverkehr stehen entlang der Hauptachsen genügende und zweckmässige Flächen zur Verfügung.			Massnahmen siehe 3.LV (z.B. Radverkehrsanlagen Kantonsstrasse, Schulwegkonzept, Netzweglücken...)	
Die Trennwirkung der Hauptachsen ist vermindert.			Massnahmen siehe 3.LV (Fussgängerquerungen)	
Die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums ist ansprechend und auf die Nutzung abgestimmt, die Aufenthaltsqualität wird verbessert.	R.2		Bei der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums wird auf eine ganzheitliche Betrachtung verschiedener Aspekte wie Funktionalität, Ortsbild, Aufenthaltsqualität, ökologischer Wert etc. geachtet. Koordination/Abstimmung mit dem Freiraumkonzept und anderen relevanten Konzepten einfordern.	Daueraufgabe, Nutzungsplanung
	R.3		Parkierungsflächen in den Dorfzentren in ausreichendem Ausmass erhalten/ergänzen, und wo möglich reduzieren oder gem. Freiraumkonzept umgestalten.	Daueraufgabe, Nutzungsplanung



RAUMPLANUNG (R)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Die Gemeinde gewährleistet den Ausbau oder Anpassung erforderlicher Verkehrsinfrastruktur und sichert die dafür nötigen Flächen frühzeitig	R.4		Notwendige Flächen (für Wegeführung, Netzlückenschliessung und Abstellflächen) im Bestand und bei Neuplanungen sichern und ermöglichen.	Verkehrsrichtplan, Daueraufgabe
	R.5		Standorte für Sharing-Angebote und Mobilitätshubs im Bestand und bei Neuplanungen fördern, siehe auch 5.Kombinierte Mobilität	Daueraufgabe
	R.6		Gute Zugänglichkeit und Durchlässigkeit von Neubau- und Ersatzbau-Gebieten für Langsamverkehr einfordern	Verkehrsrichtplan, Daueraufgabe
	R.7	SEM	Korridor für Autobahnzubringer definieren, falls dieser langfristig notwendig sein sollte	Verkehrsrichtplan
Niklaus Wolf: Die allenfalls zukünftig erforderlichen Verkehrsflächen für die Pilgerfahrten werden von der Gemeinde bei neuen Planungen / Bebauungen berücksichtigt und freigehalten	R.8	NEU	Berücksichtigung der Anforderungen für Publikumsverkehr bei zukünftigen Baubewilligungen und GP (z.B. GP Kirchmattstrasse)	Daueraufgabe, Nutzungsplanung



6.3 Langsam-, Fuss- und Veloverkehr

Um den Langsamverkehr gezielt fördern zu können, muss ein attraktives Fuss- und Velowegnetz vorhanden sein. Dieses verbindet alle wichtigen Quell- und Zielpunkte mit den einzelnen Quartieren sowie den überkommunalen und regionalen Anschlusspunkten. Die notwendigen Netzergänzungen für möglichst direkte Verbindungen und insbesondere für den Schulweg zwischen Hellbühl und Neuenkirch Dorf werden mit Priorität realisiert.

Im Basisnetz muss für diese beiden Verkehrsträger eine sichere Infrastruktur geschaffen werden. Bei verkehrsarmen Strassen im ergänzenden Netz können die Fussgänger und Velofahrer im Mischverkehr geführt werden.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M2 (M2.1, M2.2), M5, M9
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N2, N3
Leitsätze Wohnen:	W1, W4, W5



LANGSAM-, FUSS-, VELOVERKEHR (L / F / V)

Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Der Langsamverkehr verfügt über ein attraktives, flächendeckendes und direktes Netz zu wichtigen Quell- und Zielpunkten (z.B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, Wohn- und Pflegezentrum Lippenrüti, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs etc.)	L.1		Das Wegenetz wird mit den Nachbargemeinden, dem RET und dem Kanton koordiniert (komm./reg./kant. Wanderwegenetz und Radrouten).	Daueraufgabe, Verkehrsrichtpl.
	L.2		Fuss- und Velowege zu Naherholungsgebieten bei Bedarf ergänzen / erstellen.	Verkehrsrichtpl.
	L.3	SEM	Den Fuss-/Veloweg an der Umfahrungsstrasse ergänzen/weiterführen	Verkehrsrichtpl.
	L.4	SEM	Ausbau Fuss-/Veloweg Seestrasse	Verkehrsrichtpl.
	F.5	NEU	Fussverbindung Feldmatt zu Surseestrasse erstellen	Verkehrsrichtpl.
	F.6	NEU	Fusswegverbindung unter dem Friedhof schliessen	Verkehrsrichtpl.
	F.7		Fussgängerquerungen bei Bushaltestellen überprüfen und optimieren	Daueraufgabe, Verkehrsrichtpl.
	F.8	NEU	Fusswegverbindung entlang Bach erstellen	Verkehrsrichtpl.
	V.9	NEU HEL	Veloweg entlang Gemeindestrasse zwischen Hellbühl und Neuenkirch ergänzen / erstellen	Verkehrsrichtpl.



LANGSAM-, FUSS-, VELOVERKEHR (L / F / V)

Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird verbessert.	F.10	NEU	Trottoir in Kirchenkurve ausbauen (verbreitern)	Mehrjahrespl.
	F.11	NEU	Mängel an Fussgängerquerung Surseestrasse bei Pfrundmatte beheben (siehe auch F.7)	Mehrjahrespl.
	F.12	HEL	Fussgängersicherheit am Rotbachweg erhöhen (Mischverkehr)	Verkehrsrichtpl.
	V.13	SEM	Signalisation in Sempacherstrasse erstellen	Mehrjahrespl.
	V.14	SEM	Beschriftung bei Kreisel Mettenwilstrasse/Umfahrungsstrasse ergänzen	Mehrjahrespl.
	V.15	NEU	Abzweigung Surseestrasse Richtung Lippenrüti optimieren (Randabschlüsse) - in Abklärung/Koordination mit Kantonsprojekt	Verkehrsrichtplan
	L.16	NEU	Veloweg Surseestrasse Richtung Lippenrüti ergänzen und Velo-/Fussweg trennen/optimieren - in Abklärung/Koordination mit Kantonsprojekt	Verkehrsrichtplan
	V.17	NEU	Velounterstand bei Kirchmattstrasse erstellen	Mehrjahrespl.
	V.18	NEU	Beschilderung an Knoten Luzernstrasse/Hellbühlstrasse erstellen	Mehrjahrespl.
	V.19	NEU	Veloweg an Kantonsstrasse (Luzernstrasse) von Dorfzentrum in Richtung Emmen erstellen	Verkehrsrichtplan
	V.20	NEU	Sicherheitsmängel am Knoten Kantonstrasse/Rippertschwandstrasse beheben	Verkehrsrichtplan
	V.21	NEU	Beschilderung am Knoten Hellbühlstrasse/Teufenweg erstellen/optimieren	Mehrjahrespl.
	V.22	HEL	Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrasse im gesamten Dorfgebiet erstellen - in Abklärung/Koordination mit Kantonsprojekt	Verkehrsrichtplan
V.23	HEL	Beschilderung an Kreuzung Luzernstrasse/Waldeggweg erstellen	Mehrjahrespl.	



LANGSAM-, FUSS-, VELOVERKEHR (L / F / V)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Die Schulwegsicherheit wird verbessert	L.24		Sichere und zumutbare Schulwege für alle Ortsteile aufzeigen (LV und Schulbus). Elterntaxis sollen vermieden werden.	Mehrjahrespl.
	L.25	NEU HEL	Schulweg zwischen Hellbühl und Neuenkirch Dorf optimieren	Verkehrsrichtplan
	L.26	NEU	Netzlücke Schulweg bei Kirche schliessen und neue Fussgängerquerung Surseestrasse erstellen	Verkehrsrichtpl.
	L.27	NEU	Schulweg Kirchmatt bis Lohrenhüsli (Schnäggewegli) ausbauen	Verkehrsrichtpl.
	V.28	HEL	Netzlücke Schulweg für Velo bei Halde schliessen	Verkehrsrichtpl.
	L.29	NEU HEL	Niedriggeschwindigkeitsregime und Begegnungszonen um Schulareale und entlang Schulweg überprüfen	Verkehrsrichtpl.
Die bestehende Velo-Infrastruktur wird ergänzt und mit entsprechender Ausstattung aufgewertet (z.B. überdachte Abstellflächen, Elektroladestationen, Schliessfächer, Luftpumpen, Werkzeug etc.).	V.30		Forderung von ausreichend grossen, überdachten und gut zugänglichen Veloabstellplätzen bei Neubauten (Grösse und Ausstattung genauer definieren, Berücksichtigung von E-Velos, Lastenvelos, Kinderwägen,...)	Nutzungsplanung
			Massnahmen siehe 5.K (Veloabstellplätze an zentralen Quell-/Zielorten und ÖV-Stationen)	
Es wird ein barrierefreier Zugang zu öffentlichen Gebäuden gewährleistet	F.31		Barrierefreien Zugang zu öffentlichen Gebäuden überprüfen und bei Bedarf erstellen (z.B. Mehrzweckgebäude Gärtnerweg, Pfarreiheim,...)	Daueraufgabe, Mehrjahresplanung



6.4 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr soll durch die Optimierung verschiedener Aspekte wie Siedlungsabdeckung, Linienführung, Taktverdichtung und Nachtfahrangebot gefördert und gestärkt werden. Insbesondere die ÖV-Anbindung zwischen Hellbühl und Neuenkirch Dorf ist zu optimieren.

Zusätzlich werden die Haltestellen des ÖV nach Bedarf in ihrer Ausstattung (Überdachung, Beleuchtung) aufgewertet, und durch direkte, attraktive Fuss-/Velowege erschlossen. Veloabstellplätze und Mobilitätshubs an ausgewählten, stark frequentierten Haltestellen erhöhen die Vernetzung und die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M3, M8
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N1, N2, N3
Leitsätze Wohnen:	W1, W4, W5



ÖFFENTLICHER VERKEHR (Ö)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Gute Erschliessung des Siedlungsgebietes durch den öffentlichen Verkehr	Ö.1		Politisch aktiv auf attraktives Busangebot zwischen den Ortsteilen, insbesondere zum Bahnhof Sempach Station, sowie nach Rothenburg hinwirken (Verbesserung Siedlungsabdeckung, Neue Haltestellen, Taktverdichtung, Linienführung, Nachtfahrangebot)	Daueraufgabe
	Ö.2		Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen (Wegnetz, Veloabstellanlagen) erlangen.	Daueraufgabe, Verkehrsrichtpl.
	Ö.3		Komfortable Haltestellen (z.B. Überdachung, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung nach Bedarf)	Daueraufgabe, Verkehrsrichtpl.
	Ö.4	NEU	Bushaltestelle Klösterli bei künftiger Umgestaltung und nach Möglichkeit mit Bucht optimieren und mit Veloabstellplätzen ausstatten	Mehrjahresplanung, Nutzungsplanung
ÖV-Verbindung zwischen Hellbühl und Neuenkirch ist zu verbessern	Ö.5	HEL NEU	Politisch aktiv auf attraktives Busangebot hinwirken, insbesondere Optimierung Umstiegsmöglichkeiten (Taktabgleich) bei Strassenkreuz.	Daueraufgabe
	Ö.6	HEL NEU	Prüfung eines Ortsbusses oder alternativer Angebotsformen (Sharing)	Daueraufgabe



6.5 Kombinierte Mobilität

Die Gemeinde entwickelt ein attraktives und ergänzendes Sharing-Angebot sowie "Smart Mobility", allenfalls in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden oder dem RET Sursee-Mittelland.

Unter «Smart Mobility" wird ein Angebot verstanden, welches vor allem eine energieeffiziente, komfortable und kostengünstige Mobilität ermöglicht. Durch ein attraktives und vernetztes Angebot des kombinierten Verkehrs sollen der öffentliche Verkehr und Langsamverkehr gestärkt, und der motorisierte Individualverkehr entlastet werden.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M3, M8
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N1, N2, N3
Leitsätze Wohnen:	W1, W4, W5



KOMBINIERTE MOBILITÄT (K)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Durch das Vernetzen von Mobilitätsangeboten und ein ergänzendes Angebot alternativer Mobilitätsformen werden ÖV und LV gestärkt, und MIV entlastet.	K.1		Sharing-Konzept für die drei Ortsteile (inkl. Rippenschwand) entwickeln und Sharing-Angebote (Carsharing, Velo-Sharing, Mikromobilität, Smart Mobility) prüfen	Mehrjahresplanung, Daueraufgabe
	K.2		Überdachte Veloabstellplätze mit entsprechender Ausstattung an wichtigen Quell- und Zielorten, insbesondere an zentralen ÖV-Stationen, erstellen	Mehrjahresplanung
	K.3		Mobilitätshubs an wichtigen Quell- und Zielorten, insbesondere an zentralen ÖV-Stationen, prüfen	Daueraufgabe



6.6 Motorisierter Individualverkehr

Die übergeordneten Ziele sind die signifikante Entlastung und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch geeignete Massnahmen (4V-Strategie), und die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.

Tempo-30 auf Kantonsstrassen in den Kernzonen resp. grossflächige Tempo-30-Zonen in Siedlungsgebieten werden dabei durch einzelne Massnahmen zur Mängelbehebung ergänzt.

Neben der Gestaltung des Strassenraums und dem Schutz der Siedlungsgebiete vor Lärm und Immissionen (siehe Handlungsfeld Raumplanung) ist auch dem Angebot und der Gestaltung der Parkfelder Beachtung zu schenken. Die monetäre und zeitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder soll durch ein neu zu erstellendes Parkplatzreglement gesteuert werden. Hierbei sollen die VSS-Normen als Richtlinie gelten, und gleichzeitig überholte (Minimal-)Anforderungen hinterfragt werden.

Ziele (Planerische Leitsätze aus REK)

Leitsätze Mobilität:	M1, M4, M5, M6, M7, M8, M9
Leitsätze Nachhaltigkeit:	N1, N2, N3
Leitsätze Wohnen:	W1
Leitsätze Arbeiten:	A1, A3
Leitsätze Siedlung:	S5, S6
Leitsätze Landschaft:	L2.1, L5



MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (M)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Das MIV-Aufkommen soll reduziert werden.			Massnahmen siehe 1. Sensibilisierung und andere Handlungsfelder	
Das Verkehrsaufkommen siedlungsverträglich abwickeln, Schleichverkehr verhindern.			Massnahmen zu Niedriggeschwindigkeitsregime siehe unten Tempo-30-Zonen und L.29	
	M.1	SEM	Fahrverbot auf Teilstück Seestrasse überprüfen und umsetzen	Verkehrsrichtplan
Einführung von grossflächigen Tempo-30-Zonen	M.2	NEU	Tempo-30-Zone in Windbloßenstrasse bis Siedlungsrand überprüfen und umsetzen	Verkehrsrichtplan
	M.3	NEU	Tempo-30-Zone in Willistattstrasse bis Siedlungsrand überprüfen und umsetzen	Verkehrsrichtplan
	M.4	HEL	Tempo-30-Zone in Hunkelenstrasse bis Siedlungsrand überprüfen und umsetzen	Verkehrsrichtplan
Einführung von Tempo-30 auf Hauptstrassen	M.5	NEU	Tempo-30 auf Kantonsstrasse K13 innerhalb der Kernzone überprüfen und beantragen	Verkehrsrichtplan
	M.6	HEL	Tempo-30 auf Kantonsstrasse K12 innerhalb der Kernzone überprüfen und beantragen	Verkehrsrichtplan
Gestaltung der Ortseingänge soll die Sicherheit erhöhen.	M.7	HEL NEU	Pforten an Ortseinfahrten im Zuge der Tempo-30-Zonen gestalten	Verkehrsrichtplan



MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (M)				
Handlungsanweisungen	Nr.	Ort	Massnahmen	Verankerung
Die Verkehrssicherheit ist zu verbessern.	M.8	NEU	Übersichtlichkeit/Sichtbarkeit am Knoten Surseestrasse / Krauerhusstrasse verbessern	Mehrjahrespl., Verkehrsrichtpl.
	M.9	NEU	Übersichtlichkeit/Sichtbarkeit am Knoten Luzernstrasse / Bergstrasse / Kirchmattstrasse verbessern	Mehrjahrespl., Verkehrsrichtpl.
Bedarfsgerechte und zeitgemässe Lösungen für Parkierung.	M.10		Parkplatzreglement für die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze erarbeiten.	Mehrjahresplanung
	M.11		Steuerung des öffentlichen und privaten Parkfeldangebot durch Anpassung der Reglemente (BZR, Parkplatzreglement).	PP-Reglement, Nutzungsplan.
	M.12		Anforderung eines Parkierungskonzeptes bei bewilligungspflichtigen Anlässen verankern	Mehrjahrespl.
	M.13	HEL	Parkierung Zentrum Luzernstrasse bei künftiger Umgestaltung überprüfen (siehe REK, Siedlungsentwicklung h1)	Nutzungsplan.



7 MONITORING UND CONTROLLING

Die Massnahmen des Gesamtmobilitätskonzeptes sind periodisch zu überprüfen.

Operatives Controlling

Mit einem periodischen operativen Controlling (kurze Wirkungsanalyse, überschaubare Vollzugskontrolle) informiert das Bauamt den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung. Die Massnahmen werden bei Bedarf angepasst und nachgeführt.

Strategisches Controlling

Anlässlich eines alle vier Jahre durchzuführenden strategischen Controllings werden die Validität und das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele analysiert. Der Gemeinderat stellt die Koordination mit den Legislaturzielen sicher und beauftragt für das strategische Controlling die strategische Planungskommission oder eine andere vom Gemeinderat bestimmte Kommission.



8 ANHÄNGE



8.1 Akteure

Akteur	Verantwortlichkeit
Bund	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsaufgaben bei den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE), Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) - Bau und Betrieb Strassen- und Bahninfrastrukturen
Kanton Luzern	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Richtplan - Bau und Betrieb Kantonsstrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) - Kantonales Verkehrsmodell - Strategie Mobilitätsmanagement (z.B. für Unternehmen)
Verkehrsverbund Luzern	<ul style="list-style-type: none"> - Planung und Bestellung des öV-Angebots - Festsetzung Tarife öV - Ergänzende Mobilitätsangebote
Stadt und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben - Erteilung Baubewilligung - Durchsetzung Parkplatzreglement - Bau und Betrieb Gemeindestrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) - Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing) - Herausgeber des vorliegenden Leitfadens
Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland, Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Controlling, Beratung und Unterstützung der Gemeinden im RET bezüglich der Thematik Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben - Erarbeitung regionale und überkommunale Konzepte bezüglich Verkehr und Mobilität, sowie Controlling bei der Umsetzung durch Dritte - Regionales Verkehrsmodell - Mitbeteiligt am vorliegenden Leitfaden (Koordination) - Koordination von übergeordneten Themen
Mobilitätsanbieter (SBB, PostAuto, Rottal, ShareBirr, Nextbike, usw.)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung und Betrieb von einzelnen Mobilitätsdienstleistungen

Abbildung 24: Akteure und Zuständigkeiten zum Thema Mobilität, Quelle: Leitfaden Mobilität Sursee Schenkon, 01.05.2021



8.2 Kantonales Radroutenkonzept 1994, ergänzt 2009, Stand 2021



bestehende Anlage keine Massnahme nötig	bestehende Anlage Verbesserung	neue Anlage	
			Radverkehrsanlage oder Angebot auf schwach befahrenen Kantonsstrassen (DTV < 2'500 Mfz. / Tag und signalisierte Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h)
			Realisierung nach 1. Juni 2009
			Angebot auf schwach befahrenen Strassen und Wegen (soweit gemäss Wunschlinienplan ein Bedürfniss vorhanden ist)
			Radweg
			Radstreifen
			Verkehrsberuhigung
			Art der Massnahme noch offen
			Massnahmen auf unfallträchtigen Knoten
			Massnahmen auf unfallträchtigen Abschnitten
			1. Priorität
			2. Priorität
			3. Priorität

Abbildung 25: Ausschnitt aus dem Kantonalen Radroutenkonzept 1994



8.3 Radverkehrsanlagen Kanton, Bauprojekt 2019

Auf Basis des kantonalen Radroutenkonzeptes (siehe Kap. 8.1) sollen die Rad- und Gehwege an der Kantonsstrasse K13 neu erstellt resp. ausgebaut werden. Entsprechende Kantonsstrassenprojekte werden Anfang 2023 zur Vernehmlassung aufgelegt (Abschnitt von Neuenkirch Dorfzentrum bis zum Kreisverkehr Lippenrüti), resp. wurden bereits bewilligt (ab dem Kreisverkehr Lippenrüti in Richtung Nottwil).



Abbildung 26: Die Bauprojekte der Radverkehrsanlagen und Gehwege von Neuenkirch Dorf bis zum Kreisel Lippenrüti



Abbildung 27: Das bereits bewilligte Projekt zur Erstellung der Radverkehrsanlagen ab dem Kreisel Lippenrüti in Richtung Nottwil



8.4 Regionaler Wanderwegrichtplan 2019

Der regionale Wanderwegrichtplan sieht im Perimeter der Gemeinde Neuenkirch keine Massnahmen vor.

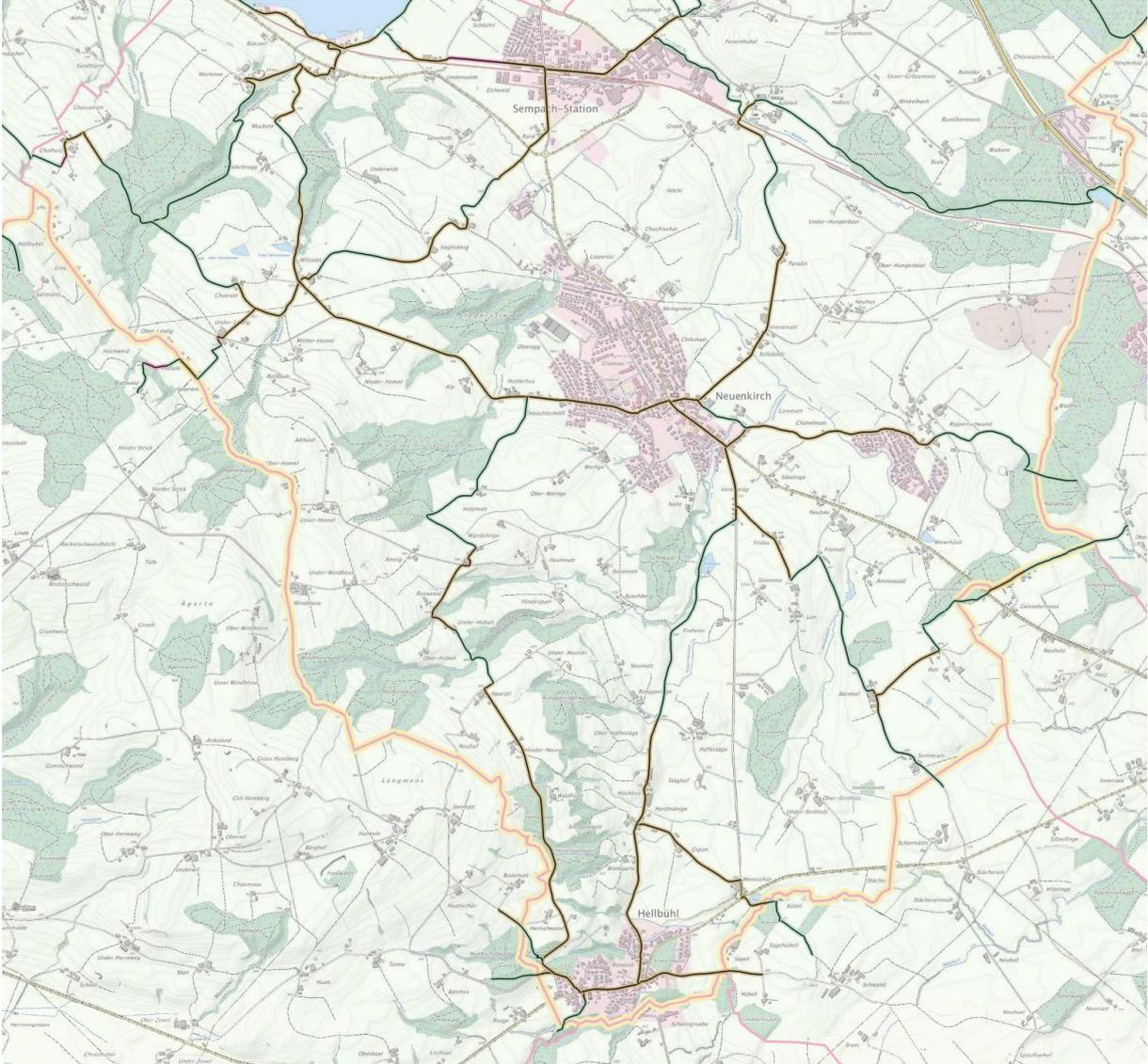


Abbildung 28: Ausschnitt aus dem Regionalen Wanderwegplan 2019

8.5 Projekt Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee des RET Sursee-Mittelland

Der Projektabschluss hat sich aufgrund der Covid-Pandemie verzögert, es liegen noch keine Ergebnisse vor (Stand Jan. 2023).



8.6 Siedlungsleitbild Gemeinde Neuenkirch

Das Siedlungsleitbild von 2008 ist spätestens seit der Verabschiedung des aus der Zukunftskonferenz resultierenden Räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) überholt.

Nichtsdestotrotz zeigt sich, dass einige damals formulierte Ziele noch nicht, oder nicht ausreichend erfüllt sind, wie etwa das Thema der Bus-/Schulbusverbindung zwischen Neuenkirch Dorf und Hellbühl. Der Beseitigung dieser Defizite sollte eine höhere Priorität beigemessen werden.

V1 Verkehrsbeziehungen:

Massnahmen:

- V1.1: Schaffung eines Busbahnhofs in Sempach Station mit P+R - Anlage (Kapazitätsausbau).
- V1.2: Busangebot zwischen den Ortsteilen Hellbühl – Neuenkirch - Sempach Station optimieren.
- V1.3: Erarbeitung eines Konzepts zur Gestaltung der Strassenräume bei den Ortseingängen.
- V1.4: Sichern der Strassenverbindung von Sempach Station zur Autobahn ohne Durchquerung der Siedlungsgebiete von Sempach.
- V1.5: Ausbau der Radwege, der Schulwege und der Verbindungen zu den ÖV-Haltestellen.

V2 Neuenkirch Dorf:

Massnahmen:

- V2.1: Gestaltung des Strassenbereichs im Dorfkern (sichere Querungen, sicherer Fuss- und Zweiradverkehr).
- V2.2: Prüfung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren unter Einbezug der Anwohner.
- V2.3: Flankierende Massnahmen bei den Schulgebäuden (z.B. Blinklicht-Anlage analog Sempach).

Feststellung der Ortsplanungskommission:

Eine Umfahringstrasse in Neuenkirch Dorf ist aus Kostengründen und aufgrund des langen Planungs- und Realisierungshorizontes nicht realistisch.

V3 Sempach Station:

Massnahmen:

- V3.1: Drosselung der Fahrgeschwindigkeiten durch Tempo-30 auf den alten „Durchgangsachsen“
- V3.2: Ausbau der P+R - Anlage und Gestaltung einer Begegnungszone (Tempo-20) beim Bahnhof
- V3.3: Flankierende Massnahmen bei den Schulgebäuden

V4 Hellbühl:

Massnahmen:

- V4.1: Gestaltung des Strassenbereichs im Zentrum Hellbühl.
- V4.2: Prüfung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren unter Einbezug der Anwohner.
- V4.3: Im Bereich von Gemeindestrassen sind Tempo 40-Zonen zu prüfen.

Auszug Massnahmenkatalog aus dem Siedlungsleitbild der Gemeinde Neuenkirch von 2008

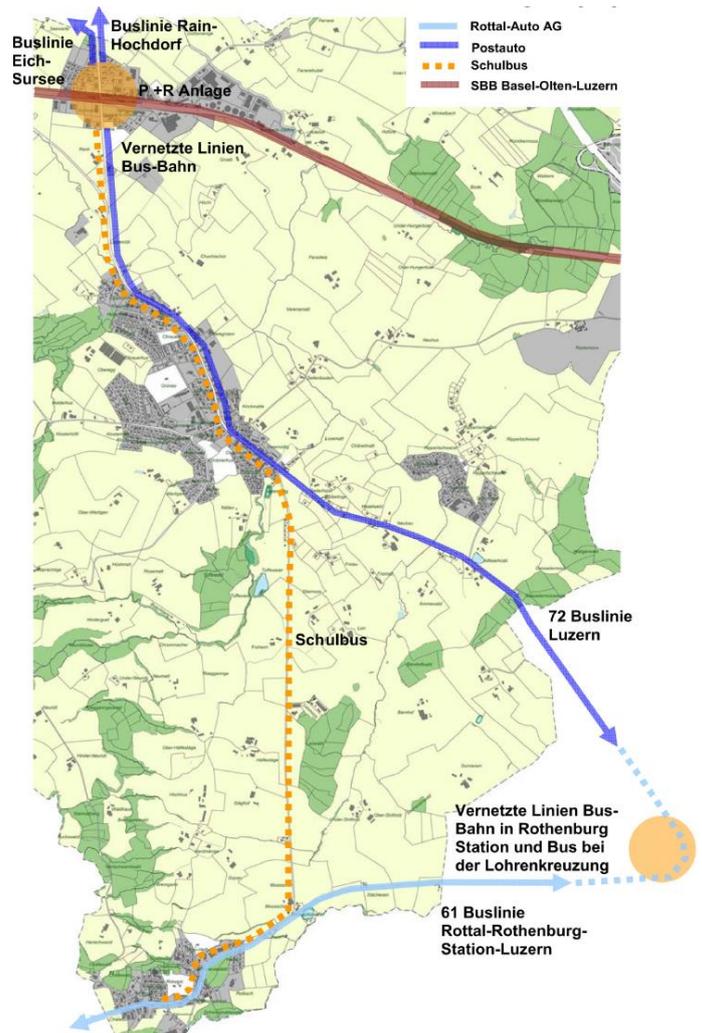


Abbildung 29: Plan Verkehrsbeziehungen (V1) aus dem Siedlungsleitbild von 2008



8.7 Verkehrsrichtplan Gemeinde Neuenkirch

Der bestehende Verkehrsrichtplan von 2011 wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision revidiert.

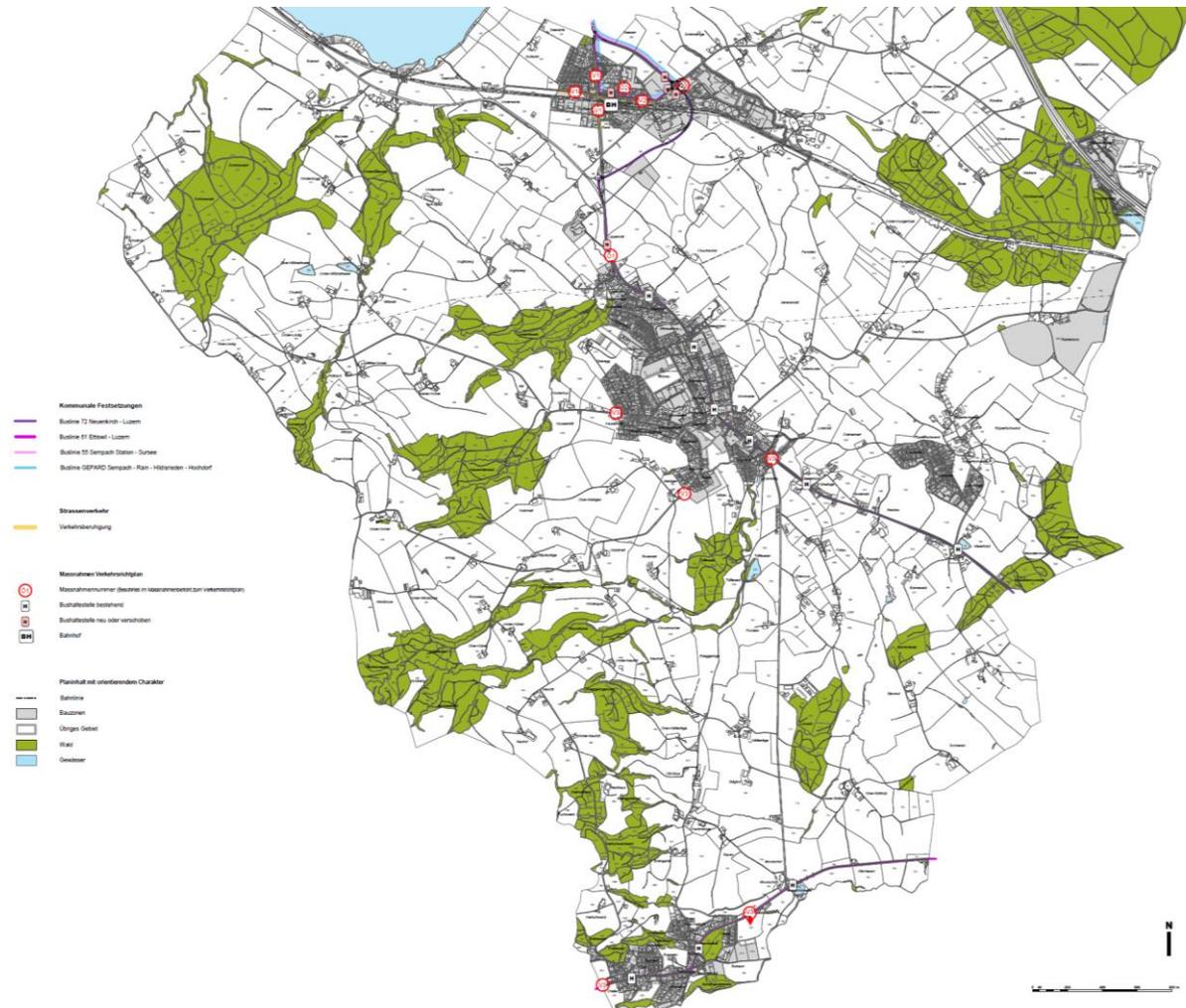


Abbildung 30: Verkehrsrichtplan Neuenkirch / Öffentlicher Verkehr und Strassenverkehr

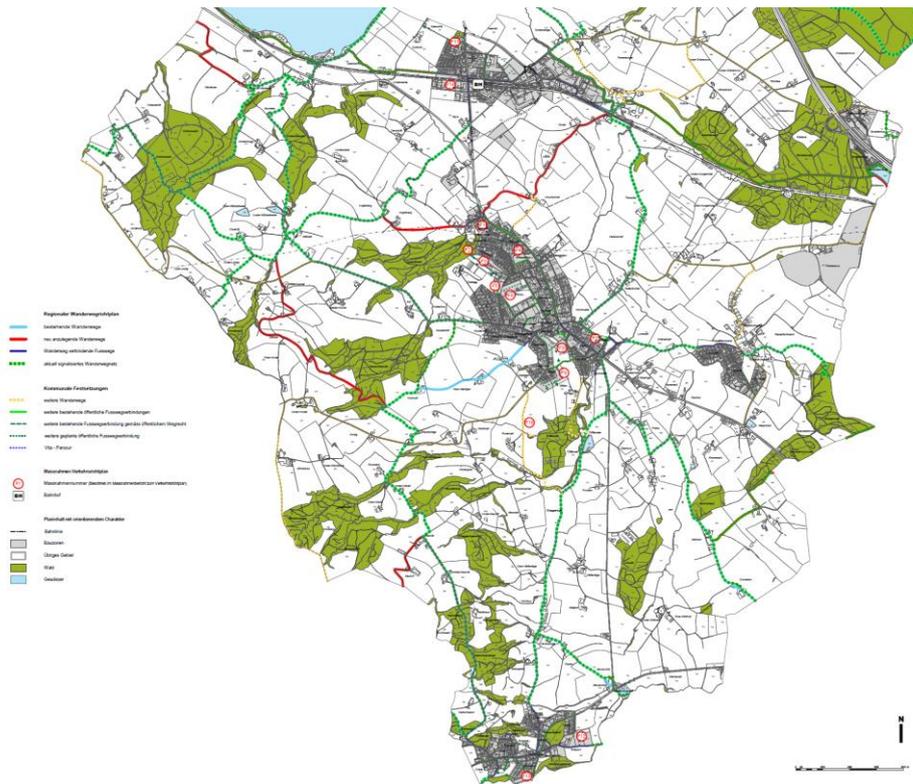


Abbildung 31: Verkehrsrichtplan Neuenkirch / Fuss und Wanderwege

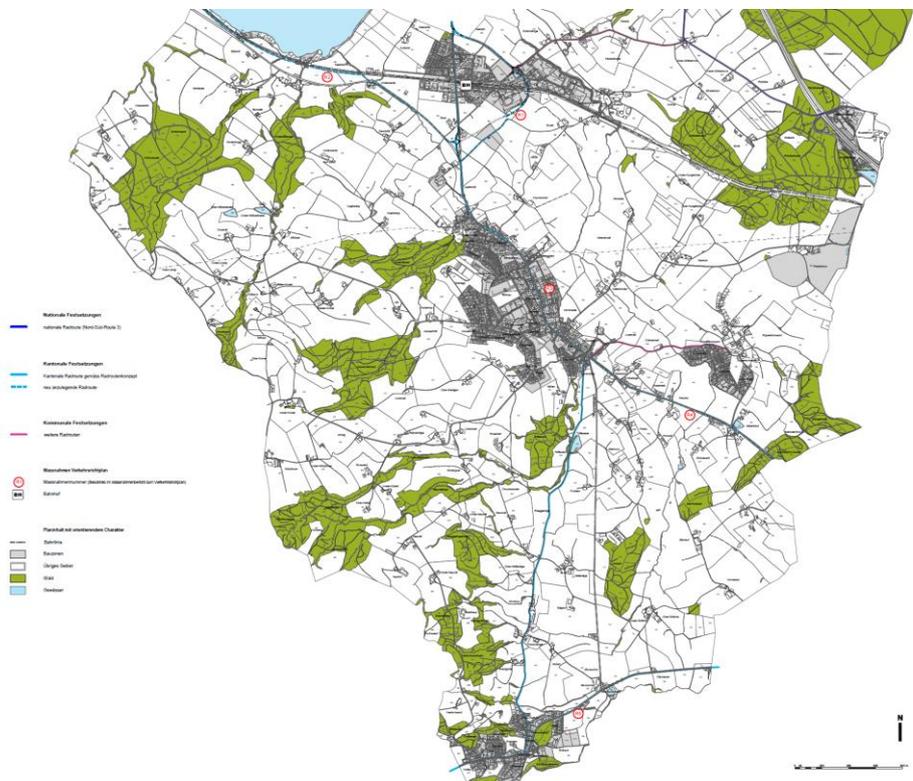


Abbildung 30: Verkehrsrichtplan Neuenkirch / Radrouten



9 PLÄNE

Beilage 1	22-5055-161	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-162	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-163	A3	ZIEL-/QUELLPUNKTE Sempach Station	28.03.2023
Beilage 2	22-5055-141	A3	DEFIZITE Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-142	A3	DEFIZITE Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-143	A3	DEFIZITE Sempach Station	28.03.2023
Beilage 3	22-5055-151	A3	TEMPO-30 Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-152	A3	TEMPO-30 Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-153	A3	TEMPO-30 Sempach Station	28.03.2023
Beilage 4	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Hellbühl	28.03.2023
	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Neuenkirch Dorf	28.03.2023
	22-5055-163	A3	MASSNAHMEN Sempach Station	28.03.2023