



Version 2.1 / 28.03.2023 / VP 22-5055

# Neuenkirch

## Gesamtmobilitätskonzept (GMK)

Kurzfassung für eilige Lesende

### 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

<b>1</b>	<b>Ziele</b>	<b>1</b>
1.1	Allgemeine übergeordnete Ziele	1
1.2	Kommunale Ziele: Räumliches Entwicklungskonzept REK	3
1.3	Übergeordnete regionale und kantonale Ziele	3
<b>2</b>	<b>Mobilitätsvision Neuenkirch</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Mobilitätskonzept Neuenkirch</b>	<b>4</b>
3.1	Sensibilisierung	8
3.2	Raumplanung	10
3.3	Langsam-, Fuss- und Veloverkehr	13
3.4	Öffentlicher Verkehr	17
3.5	Kombinierte Mobilität	19
3.6	Motorisierter Individualverkehr	21

## 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



## **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



# 1 ZIELE

## 1.1 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 Stautunden 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
Vermeiden	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 ortsunabhängigem Arbeiten reduziert.	Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen Ortsunabhängiges Arbeiten fördern Warenströme durch Güterverkehr bündeln.
Verlagern	Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf emissionsarme und flächensparende Verkehrsmittel verlagert	Emissionsarme und flächensparende Verkehrsmittel fördern durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau der Infrastruktur für Fuss- / Veloverkehr</li> <li>- Erhöhung der ÖV-Kapazitäten</li> <li>- Ausrichtung des ÖV-Liniennetzes auf die Siedlungshierarchie</li> <li>- Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im urbanen Raum</li> <li>- Regional abgestimmte Parkraumpolitik</li> <li>- Ausbau von Sharing-Angeboten</li> </ul>



Verkehr...	Ziele	Handlungsfelder
Verträglich 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>
Vernetzen	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>

Tabelle 1: Ziele und Handlungsfelder der 4V-Strategie (Quelle: Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, angepasst)



## **1.2 Kommunale Ziele: Räumliches Entwicklungskonzept REK**

Das am 06. Juli 2022 genehmigte räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Neuenkirch ist das politische und strategische Führungsinstrument des Gemeinderates. Es 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.

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.

Eine Übersicht dieser Leitsätze und Ziele findet sich im Bericht zum Gesamtmobilitätskonzept Neuenkirch, Kapitel 3.4 (Seiten 13-14), oder auch im räumlichen Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Neuenkirch vom 06. Juli 2022, auf den Seiten 8-20.

## **1.3 Übergeordnete regionale und kantonale Ziele**

Die übergeordneten Ziele und planerischen Leitsätze aus den kantonalen und regionalen Dokumenten sind im Wesentlichen bereits ins REK eingeflossen und berücksichtigt.

Eine weiterführende Zusammenfassung dieser Ziele findet sich im Bericht zum Gesamtmobilitätskonzept Neuenkirch, Kapitel 3.2 und 3.3 (Seiten 10-12).



## **2 MOBILITÄTSVISION NEUENKIRCH**

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

## **3 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:

- 3.1 Sensibilisierung (S)
- 3.2 Raumplanung (R)
- 3.3 Langsamverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr (L / F / V)
- 3.4 Öffentlicher Verkehr (Ö)
- 3.5 Kombinierte Mobilität (K)
- 3.6 Motorisierter Individualverkehr (M)

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

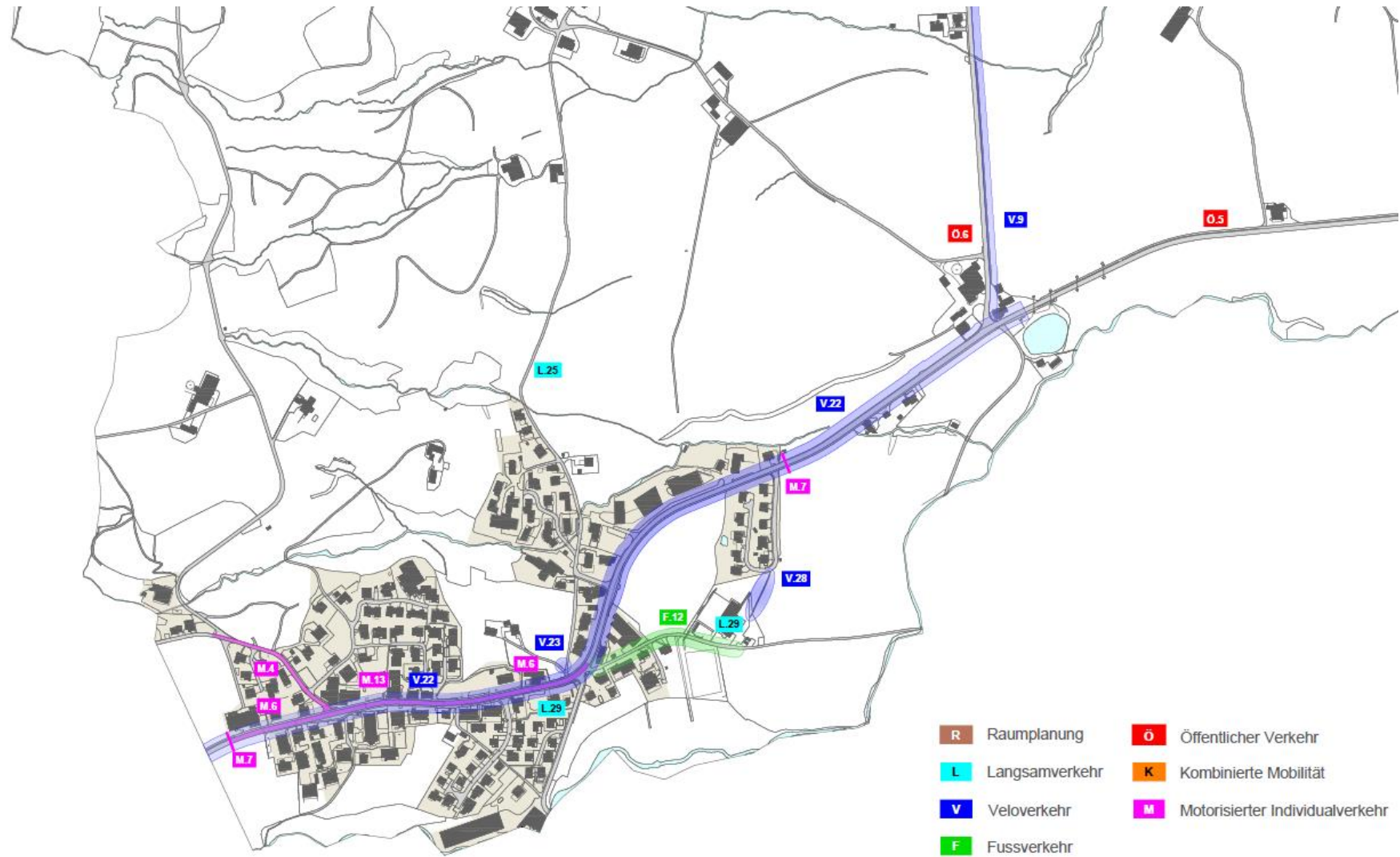
Die Massnahmen sind in den Konzeptplänen der drei Ortsteile Hellbühl (HEL), Neuenkirch Dorf (NEU) und Sempach Station (SEM) in der Beilage verortet.

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

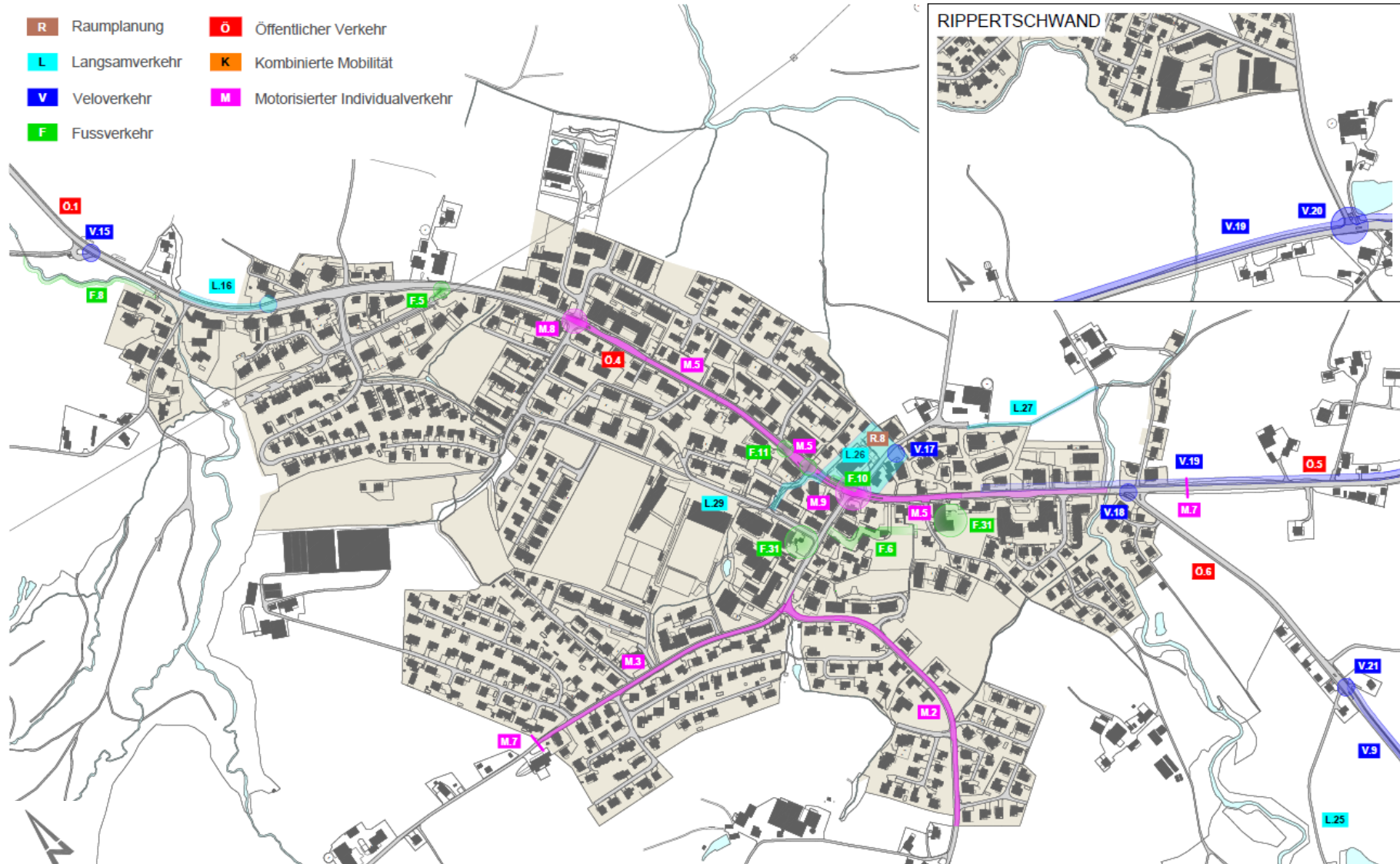






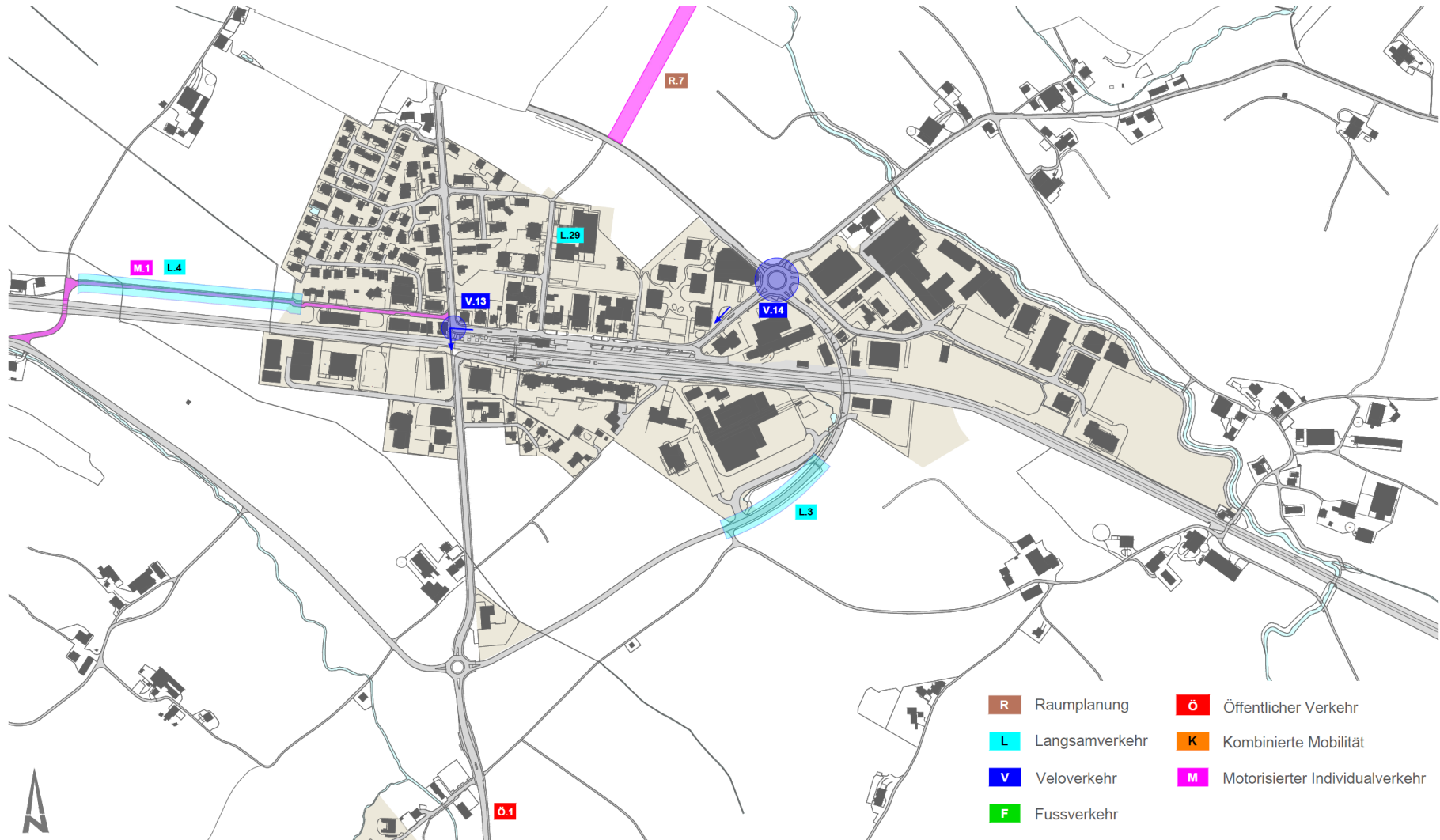
## Massnahmenplan Neuenkirch

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





### Massnahmenplan Sempach Station





### 3.1 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



<b>SENSIBILISIERUNG (S)</b>				
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



## 3.2 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 angebundene 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



<b>RAUMPLANUNG (R)</b>				
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



<b>RAUMPLANUNG (R)</b>				
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



### 3.3 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.	



<b>LANGSAM-, FUSS-, VELOVERKEHR (L / F / V)</b>				
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



### **3.4 Öffentlicher Verkehr**

Der öffentliche Verkehr soll durch die Optimierung verschiedener Aspekte wie Siedlungsabdeckung, Linienführung, Taktverdichtung und Nachfahrangebot 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



### **3.5 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



<b>KOMBINIERTE MOBILITÄT (K)</b>				
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



### 3.6 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





<b>MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (M)</b>				
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



<b>MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (M)</b>				
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.