

Sursee Plus

Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung

Teil 2: Massnahmen - Projekte

Projektteam 15. Dezember 2011



Projektsteuerung

Edgar Fischer, Präsident RET Sursee-Mittelland (bis Dezember 2011)

Charly Freitag, Präsident RET Sursee Mittelland (ab Januar 2012)

Markus Strobel, Vorsitzender Netzwerk Raumentwicklung

Dr. Ruedi Amrein, Stadtpräsident Sursee

Rainer Bachofner, Gemeindepräsident Knutwil

Paul Gerig, Gemeindepräsident Geuensee

Urs Niffeler, Gemeindepräsident Mauensee

Patrick Ineichen, Gemeindepräsident Schenkon

Ernst Roth, Gemeindepräsident Oberkirch

Walter Steffen, Gemeindepräsident Nottwil

Fritz Wyss, Gemeindepräsident Büron

Franz Zemp, Gemeindepräsident Buttisholz

Projektteam

Dr. Franz Müller, Projektleiter

Beat Lichtsteiner, Geschäftsführer RET

Silvia Stocker-Krähenbühl, Sekretariat

Romeo Venetz, Kost + Partner AG, Regionalplaner

Walter Wanner, Wanner + Partner AG, Projektplaner

Dr. Andrea Willimann Misticoni, Kommunikationsbeauftragte

Inhalt

1. Übersicht über die Projekte	4
2. Hinweise zu den Projektblättern	5
3. Die Projekte im Einzelnen	6
4. Kommunale Massnahmen	29

Abkürzungen

DV	Delegiertenversammlung
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FT	Fachteam: Team aus Fachpersonen für Projektbearbeitung
GF	Geschäftsführer RET
Kt	Kanton Luzern
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Zweiradverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RET	Regionaler Entwicklungsträger Sursee - Mittelland
StG	Steuerungsgremium Sursee Plus
ZE	Zentrumsentwickler Sursee Plus

1. Übersicht über die Projekte

Die 11 Projekte gemäss den Darlegungen im Teil 1: Ziele – Leitsätze – Thesen – Umsetzung werden im Folgenden anhand von Projektblättern im Detail erläutert. Die folgende Übersichtstabelle zeigt die differenzierten Zuständigkeiten bei der Durchführung der Projekte:

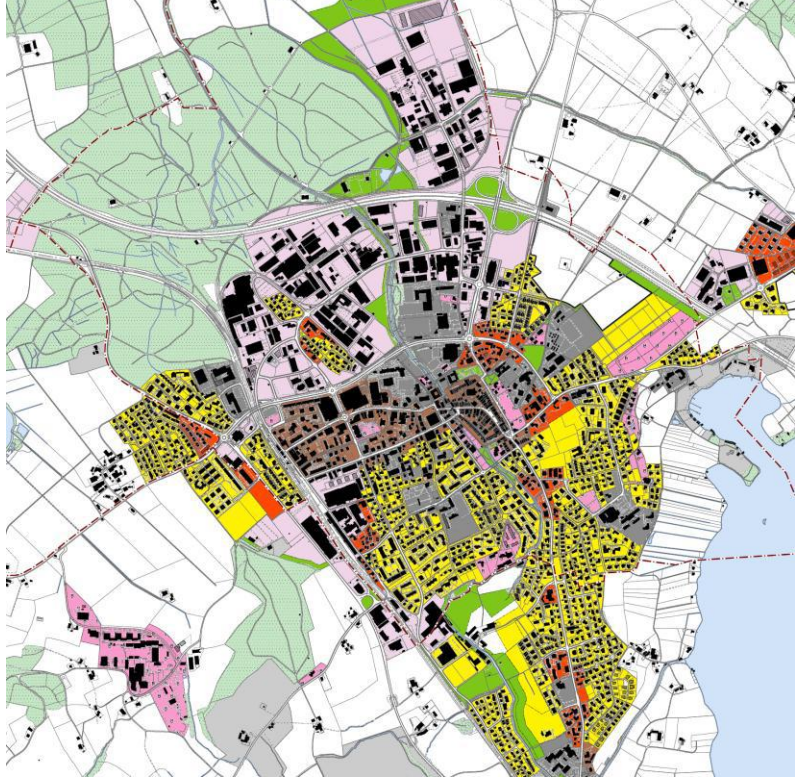
Projekte	Initiierung	Steuerung	Sachbearbeitung	Controlling	Priorität	Koordination mit.....
Siedlungsentwicklung						
Projekt 1: Überkommunales Flächenmanagement	GF	StG	FT ZE	GF	A	
Projekt 2: Entwicklung Bahnhofgebiet/Ausbau Bahnhof Sursee	GF	StG	ZE	GF	A	Planung Busbahnhof Sursee OP Sursee (REK) OP Oberkirch
Projekt 3: Strategisches Arbeitsgebiet Sursee Nord / Arbeitsgebiet nördlich Autobahn	GF	StG	FT ZE	GF	A	Strategischen Arbeitsgebieten gem. Kant. Richtplan
Projekt 4: Entwicklung Arbeitsgebiet Sursee Süd / südlich der Autobahn	GF	StG		GF	A	
Landschaft						
Projekt 5: Revitalisierung / Aufwertung Sure	GF	StG	Kt	GF	A	Kantonale Wasserbauprojekten Revitalisierungsprojekt unteres Surental OP Oberkirch
Projekt 6: Aufwertung Natur- und Naherholungsräume an den Seen, Landschaftspark Sursee Plus	GF	StG Kt		GF	B	Kant. Schutzverordnungen
Mobilität/Verkehr						
Projekt 7: Teilregionales Verkehrsmodell	GF	StG Kt		GF	A	Regionalem Mobilitätskonzept
Projekt 8: Konzept Regiobus Sursee Plus	GF		StG	GF	A/B	Regionalem Mobilitätskonzept
Projekt 9: Überkommunales Netz Langsamverkehr	GF		StG Kt	GF	B	Schnittstellen abgestimmt mit regionalem Mobilitätskonzept
Projekt 10: Weiterausbau der S-Bahn (Olten-) Wauwil – Sursee – Nottwil (-Luzern)	GF		RET Kt	GF	B	evtl. Projekt im Rahmen des regionalen Mobilitätskonzepts
Projekt 11: Prüfung der Einführung der S-Bahn im Surental	GF		RET Kt	GF	B	evtl. Projekt im Rahmen des regionalen Mobilitätskonzepts

2. Hinweise zu den Projektblättern


Den Aussagen in einzelnen Rubriken der Projektblätter liegen folgende Definitionen / Festlegungen zugrunde:

Priorität	<p>A: Projekte mit Priorität A haben für die Zielerreichung des Konzepts eine grosse Bedeutung. Sie sind im Zeitraum 2012 – 2016 einzuleiten und abzuschliessen.</p> <p>B: Projekte mit Priorität B sind für die Zielerreichung des Konzeptes wichtig, zeitlich weniger dringend. Sie sind im Zeitraum 2016 – 2020 einzuleiten und abzuschliessen.</p>
Ziele, Leitsätze, Thesen	Unter dieser Rubrik sind die zugehörigen spezifischen Ziele, Leitsätze und Thesen aus Kap. 3 und 4 von Schlussbericht Teil 1: Ziele - Leitsätze - Thesen - Umsetzung aufgeführt.
Inhalt	In dieser Rubrik sind die im jeweiligen Projekt zu bearbeitenden Problemstellungen aufgeführt.
Initiierung	Hier wird diejenige Stelle oder Institution aufgeführt, die verantwortlich ist für die Initiierung des Projektes.
Steuerung	Unter Steuerung wird die politische Führung verstanden. Diese obliegt dem Steuerungsgremium Sursee Plus. Dieses Gremium kann bei Bedarf erweitert werden (z. B. zusätzliche Gemeinden, Kanton)
Projektkoordination	In dieser Rubrik wird festgehalten, wer die Koordination mit anderen Projekten des RET oder mit weiteren im Raum Sursee Plus laufenden Projekten sicherstellt.
Sachbearbeitung	Unter Sachbearbeitung werden diejenigen Gremien und Stellen aufgeführt, denen im Wesentlichen die fachliche Abwicklung des Projekts obliegt.
Controlling	Das unter der Rubrik Controlling bezeichnete Stelle ist für die übergeordnete terminliche und finanzielle Kontrolle des Projektes zuständig.
Finanzierung	<p>Kostenschätzung: Zu den einzelnen Projekten ist eine seriöse Kostenschätzung erst nach Vorliegen des detaillierten Projektbeschriebs möglich. Auf jeden Fall muss die Finanzierung vor dem Projektstart sichergestellt sein.</p> <p>Kostenteilung/Kostenträger: Hier wird vorgeschlagen, wer die Kosten für das Projekt (oder allenfalls bereits für Nachfolgemassnahmen) tragen soll. In der Regel sollen die Kosten solidarisch von den Sursee Plus-Gemeinden gemäss den Vorgaben in den Statuten des RET übernommen werden.</p>
Resultat	Hier wird dargelegt, welche Resultate mit dem Projekt angestrebt werden und welche Nachfolgeprojekte oder -massnahmen erforderlich sind.
Hinweise, Bemerkungen	Hinweise und Bemerkungen dienen dazu, auf spezielle Umstände während der Projektabwicklung (z. B. die Koordination mit laufenden Projekten oder bestehenden Planungen und Konzepten) oder in der Zeit nach Projektabschluss (z.B. nachfolgende Daueraufgaben) hinzuweisen.


3. Die Projekte im Einzelnen

Sursee Plus	Projekt Nr. 1	Priorität: A
Überkommunales Flächenmanagement		
		
Projektbeschreibung		
Ausgangslage	<p>Eine nachhaltige Raumentwicklung und die haushälterische Nutzung des Bodens hängen wesentlich vom Flächenmanagement für die unterschiedlichen Nutzungen ab. Notwendig sind die Begrenzung der Siedlungen und des Siedlungswachstums, die Entwicklung nach innen und die Siedlungs-Verdichtung auf der einen Seite, die Erhaltung sowie Sicherung der Landschaftsräume auf der anderen Seite. Eine optimale Nutzung des Raums erlaubt nicht mehr, an allen Orten alle Nutzungsmöglichkeiten anzubieten.</p>	
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Bedarf an Siedlungsflächen für die Wohnnutzung wird für den Raum Sursee Plus überkommunal bestimmt. Somit sind eine gesamtheitliche Zielbestimmung der künftigen Bevölkerungsentwicklung einerseits und eine überkommunale Ermittlung der Bauzonenreserven andererseits nötig. • These 1: Die Gemeinden von Sursee Plus..... verpflichten sich auf ein überkommunales Flächenmanagement für die Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Grünräume/ Erholung mit dem Ziel <ul style="list-style-type: none"> ○ das Siedlungswachstum zu begrenzen und ○ bei Bedarf an geeignetem Ort Flächen für die notwendige Entwicklung bereitstellen zu können. 	

<p>Inhalt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwickeln und Einführen eines Modells/einer Datenbank für die Ermittlung der kommunalen Bauzonenreserven und deren Verwaltung, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> ○ Flächendeckende Erhebung der Reserven in den Siedlungsgebieten nach einheitlichen Kriterien ○ Auswertung und Beurteilung der Resultate der Erhebungen zusammen mit den Gemeinden ○ Folgerungen und Massnahmen für die Sicherstellung der zeitgerechten Mobilisierung dieser Bauzonenreserven über den gesamten Raum von Sursee Plus ○ Laufende Aktualisierung der Daten • Die Datenbeschaffung und Auswertung ist mit dem Kanton (rawi) abzustimmen. 	
<p align="center">Projekttablauf</p>		
<p>Initiierung</p>	<p>RET Geschäftsführer</p>	
<p>Steuerung</p>	<p>Steuerungsgremium</p>	
<p>Projektkoordination</p>	<p>RET Geschäftsführer</p>	<p>Sicherstellen der Schnittstellen zu andern Projekten des RET</p>
<p>Sachbearbeitung</p>	<p>Zentrumsentwickler Fachteam</p>	
<p>Controlling</p>	<p>RET Geschäftsführer</p>	
<p>Termine</p>	<p>Projektstart</p>	<p>2012</p>
	<p>Meilensteine</p>	<p>.....</p>
	<p>Schlussbericht</p>	<p>2013</p>
	<p>Projektabschluss</p>	<p>2013</p>
	<p>Anwendung / Nachfolgeprojekte</p>	<p>2014, Einführung und Betrieb des Systems bei den Gemeinden</p>
<p>Finanzierung</p>	<p>Kostenschätzung (für Erstellung System und Ersterhebung)</p>	<p>Fr.(wird vor Projektstart ermittelt)</p>
	<p>Kostenträger / Kostenteilung</p>	<p>Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET</p>
<p>Resultat</p>	<p>Es wird eine umfassende Datenbank der Bauzonenreserven nach einheitlichem Modell über alle Gemeinden erstellt (als Ersterhebung). Die Daten müssen von den Gemeinden und/oder vom Zentrumsentwickler für das Management und die Mobilisierung der Bauzonenreserven genutzt werden.</p> <p>Die Flächen-Datenbank muss durch die Gemeinden laufend nachgeführt und aktualisiert werden.</p>	
<p>Hinweise, Bemerkungen</p>	<p>Es gibt bereits Modelle, die beigezogen werden können (z.B. Raum+ der ETH Zürich).</p>	

<p>Sursee Plus</p>	<p>Projekt Nr. 2</p>	<p>Priorität: A</p>
<p>Entwicklung Bahnhofgebiet Sursee / Ausbau Bahnhof Sursee</p>		
		
<p>Projektbeschreibung</p>		
<p>Ausgangslage</p>	<p>Das Bahnhofgebiet von Sursee ist unbestritten einer der wichtigsten wirtschaftlichen und städtebaulichen Kristallisationspunkte des Zentrums Sursee Plus: Der Bahnhof Sursee ist die zweitwichtigste ÖV - Drehscheibe im Kanton Luzern und der eine Endpunkt der zentralen Entwicklungsachse Altstadt – Bahnhof Sursee.</p> <p>Es sind mehrere Einzelprojekte im Vorbereitung, die für die künftige Entwicklung massgebend sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Neubau Busbahnhof ○ Umgestaltung Bahnhofplatz <p>Das Bahnhofsgebiet ist für die ganze Region von Bedeutung. Deshalb ist die Planung des Bahnhofsgebietes als überkommunales Projekt der Gemeinden von Sursee Plus durchzuführen.</p>	
<p>Ziele, Leitsätze, Thesen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zentrum von Sursee Plus werden drei Entwicklungsgebiete von regionaler Bedeutung unterschieden und entwickelt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Das „Bahnhofgebiet“ von Sursee wird zum Kern des urbanen Zentrums mit einer hohen Dichte an Dienstleistungsangeboten, Arbeitsplätzen und Wohnungen sowie mit hoher städtebaulicher Qualität entwickelt. ○ • Ausbau und Weiterentwicklung des Bahnhofs Sursee als wichtigste überregionale ÖV-Drehscheibe werden mit den städtebaulichen Entwicklungen und Projekten im Bahnhofgebiet abgestimmt. • These 4: Das Zentrum Sursee Plus soll in seinem Kern (Altstadt – Bahnhofgebiet – Industriegebiet südlich der Autobahn) 	

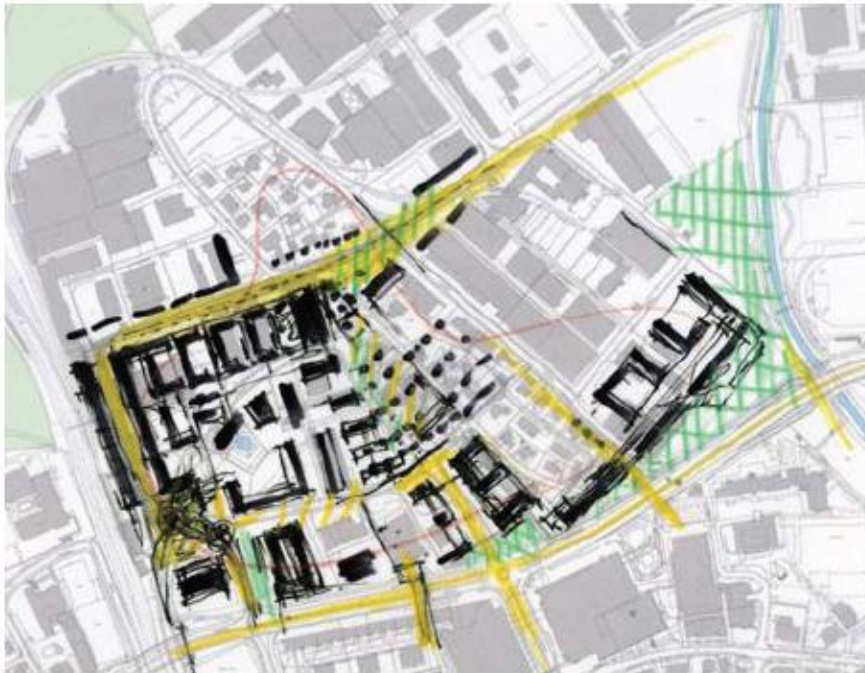
	<ul style="list-style-type: none"> ○ baulich verdichtet und ○ städtebaulich weiterentwickelt (urbanisiert) werden. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sind auf diesen Kern zu fokussieren. 	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Planung des Bahnhofsgbietes ist unter Führung des RET eine überkommunale Projektorganisation einzurichten. Dieser Projektorganisation kommt die Aufgabe zu, alle Projekte bzgl. Planung und Finanzierung zu koordinieren und in der Form eines Masterplans zu einem Gesamtkonzept zu ergänzen. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium Sursee Plus	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET
	Zentrumsentwickler	Koordination mit weiteren Sursee-Plus-Projekten
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachteams	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	Ab 2012, in laufende Projekte integrieren
	Meilensteine
	Schlussbericht	2014, in Form eines Masterplans Bahnhof Sursee
	Projektabschluss	2014
Finanzierung	Kostenschätzung	Fr. (wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger / Kostenteilung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden Sursee Plus • Kanton, SBB, Busbetriebe, RET S-M • Kostenteilung ist zwischen den Beteiligten auszuhandeln • Für Nachfolgeprojekte / Investitionen sind interessengewichtete Kostenteiler auszuhandeln
Resultat	Ziel des Projekts ist die Erstellung eines Masterplans Bahnhof Sursee. Die Umsetzung des Masterplans erfolgt in Nachfolgeprojekten durch unterschiedliche Bauträger.	
Hinweise, Bemerkungen	Die Fragestellung des Einbezugs und der Mitarbeit von Sursee Plus in der „Bahnhofplanung“ ist in die bereits laufenden Projekte einzubringen. Die entsprechende Zusammenarbeit ist mit der Stadt Sursee abzusprechen. Im Rahmen der laufenden Ortsplanung (Räumliches Entwicklungskonzept, REK) werden bereits erste Entscheide gefällt.	

Sursee Plus	Projekt Nr. 3	Priorität: A
Strategisches Arbeitsgebiet Sursee Nord / Arbeitsgebiet nördlich der Autobahn		
		
Projektbeschreibung		
Ausgangslage	<p>Der Raum Sursee Nord ist im kantonalen Richtplan 2009 als sog. strategisches Arbeitsgebiet aufgeführt. Diese mit dem Kanton zusammen vorzubereitenden Areale sind bestimmt für strategisch wichtige Betriebe, die grosse Flächen beanspruchen. Die Areale müssen für diesen Zweck reserviert bleiben.</p> <p>Sursee Plus muss sorgfältig prüfen, ob im Gebiet des regionalen Zentrums Sursee ein für diese Zwecke bestimmtes und vorzuhaltendes Areal raumplanerisch und wirtschaftlich Sinn macht.</p> <p>Gleichzeitig ist die Weiterentwicklung der bestehenden Arbeitszonen in diesem Gebiet zu organisieren.</p>	
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zentrum von Sursee Plus werden drei Entwicklungsgebiete von regionaler Bedeutung unterschieden und entwickelt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Das „Bahnhofgebiet“ von Sursee wird zum Kern des urbanen Zentrums mit einer hohen Dichte an Dienstleistungsangeboten, Arbeitsplätzen und Wohnungen sowie mit hoher städtebaulicher Qualität entwickelt. ○ In den Arbeitszonen Sursee - Süd südlich der Autobahn (Chlifeld - Zeughausstrasse) wird der 3. Wirtschaftssektor mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Dienstleistungsbetriebe gefördert. In Teilen sind auch Umnutzungen für Wohnen sinnvoll. ○ Die Arbeitsgebiete nördlich der Autobahn bieten auch Raum für Produktions- und Logistikbetriebe. • These 4: Das Zentrum Sursee Plus soll in seinem Kern (Altstadt – Bahnhofgebiet – Industriegebiet südlich der Autobahn) 	

	<ul style="list-style-type: none"> ○ baulich verdichtet und ○ städtebaulich weiterentwickelt (urbanisiert) werden. <p>Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum ist auf diesen Kern zu fokussieren.</p>	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Einsetzen einer Arbeitsgruppe für die Überprüfung und allfällige Definition der strategischen Arbeitszone Sursee Nord Die Arbeitsgruppe hat dabei im Einzelnen folgende Fragen zu klären <ul style="list-style-type: none"> ○ mögliche Interessen- und Nutzungskonflikte ○ mögliche Abgrenzung des strategischen Arbeitsgebiets ○ etc. <p>und dem RET den Verzicht das strategische Arbeitsgebiet oder die Weiterführung der Planung zu beantragen.</p>	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer Zentrumsentwickler	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET Koordination mit anderen Sursee-Plus-Projekten
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachteam Gemeindevertreter	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	2012 für Prüfung strategisches Arbeitsgebiet
	Meilensteine	2013, Absprache mit Kanton bzgl. Weiterbehandlung des Richtplaneintrags
	Schlussbericht	2013
	Projektabschluss (für Prüfung strategisches Arbeitsgebiet)	mit allfälligen Entscheiden im Rahmen der Ortsplanungen von Sursee und Schenkon
Finanzierung	Kostenschätzung	Fr.(wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger / Kostenteilung	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET
Resultat	<p>Das Projekt liefert die Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlagen betreffend Zweckmässigkeit und Erfordernis des strategischen Arbeitsgebiets Sursee Nord für den Raum Sursee Plus.</p> <p>Bei einem positiven Entscheid sind die Ergebnisse in die Ortsplanungen von Sursee und Schenkon aufzunehmen.</p>	
Hinweise, Bemerkungen	Die weitere Entwicklung des „normalen“ Arbeitsgebiets Sursee Nord erfolgt ab 2012 laufend durch den Zentrumsentwickler.	

Sursee Plus	Projekt Nr. 4	Priorität: A
--------------------	---------------	--------------

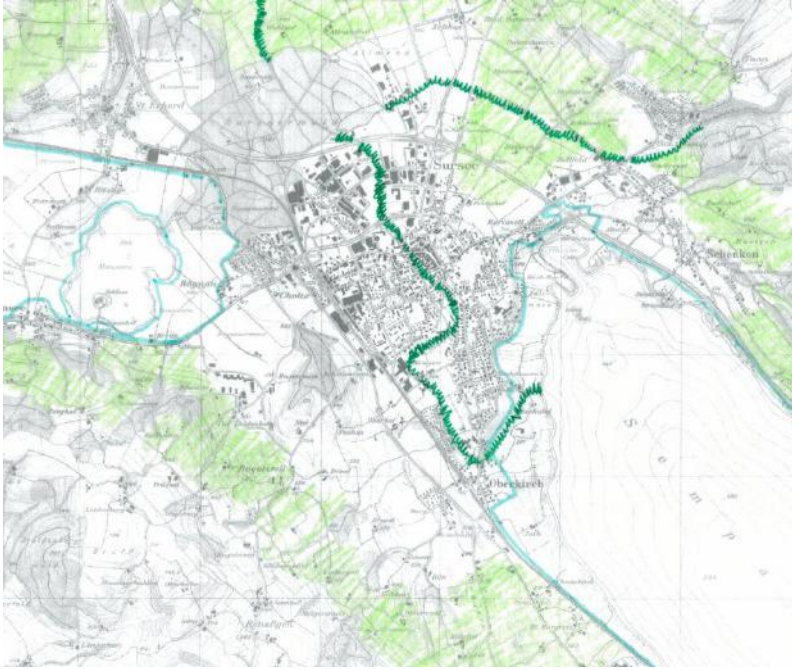
Entwicklung Arbeitsgebiet Sursee Süd / südlich der Autobahn



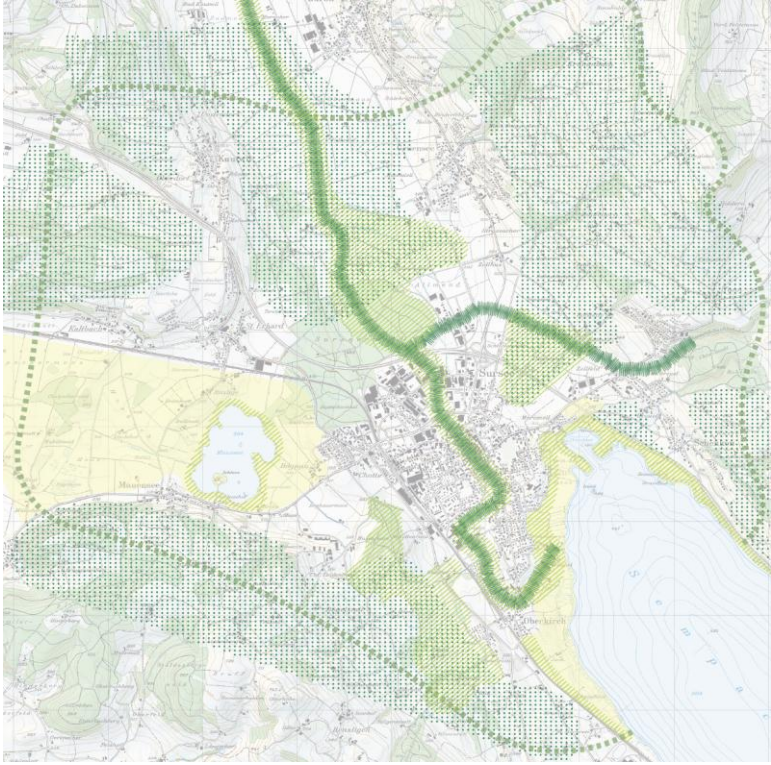
Aus Entwurf „Räumliches Entwicklungskonzept Sursee“ (Stand November 2011)

Projektbeschreibung	
Ausgangslage	<p>Das Arbeitsgebiet Sursee-Süd (Arbeitszone südlich der Autobahn) ist heute sehr heterogen genutzt. Neben reinen Industriebetrieben sind auch Dienstleistungsbetriebe, Verkaufsgeschäfte etc. vorhanden. Daneben sind auch grössere Grünflächen und ungenutzte oder unternutzte Areal vorhanden.</p> <p>Unter dem Aspekt seiner relativ zentrumsnahen Lage würde sich dieses Gebiet für vielfältige Nutzung mit einer hohen Nutzungsdichte eignen. Eine sinnvoll und gesamthaft geplante Konzeption für die künftige Entwicklung und Nutzung diese Gebiets sind wichtig.</p>
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zentrum von Sursee Plus werden drei Entwicklungsgebiete von regionaler Bedeutung unterschieden und entwickelt: <ul style="list-style-type: none"> ○ ○ In den Arbeitszonen Sursee - Süd südlich der Autobahn (Chlifeld - Zeughausstrasse) wird der 3. Wirtschaftssektor mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Dienstleistungsbetriebe gefördert. In Teilen sind auch Umnutzungen für Wohnen sinnvoll. ○ • These 4: Das Zentrum Sursee Plus soll in seinem Kern (Altstadt – Bahnhofgebiet – Industriegebiet südlich der Autobahn) <ul style="list-style-type: none"> ○ baulich verdichtet und ○ städtebaulich weiterentwickelt (urbanisiert) werden. Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum ist auf diesen Kern zu fokussieren.

Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeiten eines Konzeptes (Masterplan) als Basis für die mittel- und langfristige städtebauliche und erschliessungstechnische Entwicklung dieses Gebiets • Einsatz des Zentrumsentwicklers für die optimale Nutzung der Arbeits- und Mischzonen Sursee-Süd gemäss dem Entwicklungskonzept 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET
	Zentrumsentwickler	Koordination mit anderen Sursee-Plus-Projekten
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachteams	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	2012
	Meilensteine	
	Schlussbericht	
	Projektabschluss	vorläufig nicht absehbar
Finanzierung	Kostenschätzung	Fr. (wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger / Kostenteilung	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET
Resultat	Förderung und Entwicklung des Gebiets Sursee Süd im Hinblick auf Umstrukturierung und Verdichtung und erfolgt ab 2012 laufend durch den Zentrumsentwickler	
Hinweise, Bemerkungen	Das Projekt Nr. 4 kann, da es primär die Stadt Sursee betrifft, allenfalls auch als kommunale Massnahme der Stadt Sursee abgewickelt werden. Da es für den Raum Sursee Plus jedoch von wesentlicher Bedeutung ist, wie sich das heutige Arbeitsgebiet Sursee Süd entwickelt, werden die entsprechenden Massnahmen dennoch als Projekt behandelt.	

Sursee Plus	Projekt Nr. 5	Priorität: A
Revitalisierung/Aufwertung Sure		
		
Projektbeschreibung		
Ausgangslage	<p>Die Sure ist das verbindende Landschaftselement für den Raum Sursee Plus. Sie soll deshalb das Markenzeichen für die Landschaftsaufwertung werden.</p> <p>Zurzeit laufen zwei Teilprojekte für eine grossräumige Aufwertung und Revitalisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revitalisierung Sure oben, d. h. im Raum Oberkirch • Revitalisierung Sure unten, d. h. ab Sursee-Wald bis zur Kantons-grenze bei Triengen <p>Bei beiden Projekten ist der Kanton (vif-Naturgefahren) die federführende Dienststelle/Behörde. Der Planungs- bzw. Realisierungsstand ist bei den beiden Projekten unterschiedlich. Währenddem das Projekt in Oberkirch vor der Ausführung steht, befindet sich das bedeutend grössere Revitalisierungsprojekt im Luzerner Surental erst in der Vorprojektphase.</p> <p>Die laufenden grösseren und kleineren Projekte zur Revitalisierung und Neugestaltung der Sure sind verschiedene Bausteine, die Vision der „regionalen Grünachse Sure“ vom Sempachersee bis zur Kantons-grenze fehlt jedoch noch.</p>	
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Sure ist die zentrale verbindende Grünachse im Siedlungs- und Naherholungsraum. Dieser Raum wird vom Sempachersee bis zur Kantons-grenze Luzern-Aargau aufgewertet und als ökologischer Ausgleichs- und Naherholungsraum gestaltet. • These 5: Sempachersees und Mauensee sowie deren Schutzgebiete, das Schutzgebiet Wauwilermoos (BLN-Gebiet) und die <i>Grünachse Sure</i> sind und bleiben ökologische Ausgleichsräume. Der Surelauf wird ökologisch und als Naherholungsraum aufgewertet. 	

Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Integrale Gesamtsicht (Masterplan) erstellen unter Einbezug der vorhandene Projekte und Studien (z.B. in Sursee und Oberkirch) mit dem Zweck, die notwendigen Teilprojekte zu koordinieren und zu realisieren, allfällige Lücken zu schliessen und die zusammenhängende Revitalisierung der Sure bis ca. 2020 abzuschliessen. • Das Vorhaben der Revitalisierung und Aufwertung der Sure ist durch den RET und die direkt involvierten Gemeinden mit allen Kräften zu unterstützen. Zu erreichen ist, dass die Revitalisierung und Aufwertung der Sure vom Kanton als Pilotprojekt gemäss revidierter Gewässerschutzgesetzgebung vorangetrieben wird. • Innerhalb der Siedlungsgebiete sind die Bestrebungen von den Gemeinden im Rahmen von Ortsplanungen, Sondernutzungsplänen etc. zu unterstützen. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	ergänzt mit Vertretern von Büron und Triengen
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	
Sachbearbeitung	Projektteams z.T. bestehend, von Kanton zusammengestellt	für Raum Sursee Plus Bezug Zentrumsentwickler
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	begonnen (Wasserbauprojekte)
	Meilensteine	Masterplan für Gesamtschau Einzelne Wasserbauprojekte
	Schlussbericht	Masterplan
	Projektabschluss	2014
Finanzierung	Kostenschätzung (für Masterplan)	Fr..... (wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler	Kosten Wasserbau werden vom Kanton und den Gemeinden nach Massgabe der Projektgenehmigung des Regierungsrats getragen, (Rest-)Kosten für Masterplan von den beteiligten Gemeinden gemäss Statuten des RET
Resultat	<p>Das Projekt dient dazu, eine Gesamtschau (Masterplan) zu entwickeln und insbesondere sicherzustellen, dass die Revitalisierung der Sure zusammenhängend und zeitgerecht realisiert wird.</p> <p>Die Umsetzung des Masterplans erfolgt mittels Wasserbauprojekten und/oder kommunalen Planungen.</p>	
Bemerkungen, Hinweise	Die Wasserbauprojekte zur Umsetzung des Masterplans sollen bis 2020 realisiert sein.	

Sursee Plus	Projekt Nr. 6	Priorität: B
Aufwertung Natur- und Naherholungsraum an den Seen, Landschaftspark Sursee Plus		
		
Projektbeschreibung		
Ausgangslage	<p>Die Kultur- und Naturlandschaft um Sursee und insbesondere die beiden Seen und ihre Uferbereiche (Sempachersee und Mauensee) sind wertvolle Natur- und Naherholungsgebiete, die zum Lebensraum von Sursee Plus gehören und ein wesentliches Qualitätsmerkmal dieses Gebietes sind. Deren Schutz und Aufwertung als naturnahe Ausgleichsräume und massvolle Nutzung für die Naherholung kommt deshalb grosse Bedeutung zu. Die entsprechenden Planungen sind überkommunal und zusammen mit dem Kanton (kantonale Schutzverordnungen und BLN-Gebiet) anzupacken.</p>	
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Landschaftsräume an Sempachersee und Mauensee werden als ökologische Ausgleichsräume aufgewertet und für die naturnahe Naherholung gesichert. • These 5: Sempachersees und Mauensee sowie deren Schutzgebiete, das Schutzgebiet Wauwilermoos (BLN-Gebiet) und die <i>Grünachse</i> Sure sind und bleiben ökologische Ausgleichsräume. Der Surelauf wird ökologisch und als Naherholungsraum aufgewertet. 	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden von Sursee Plus erstellen für den gesamten Landschaftsraum Sursee Plus ein Landschaftskonzept „Landschaftspark Sursee Plus“. Dieses „Freiraum“-Konzept soll aufzeigen, wie die Landschaft als Pendant zu den Siedlungsgebieten weiter entwickelt und aufgewertet werden soll: <ul style="list-style-type: none"> ○ Im dicht besiedelten Raum Sursee Plus ist ein zusammenhängendes Freiraumnetz sicherzustellen. 	

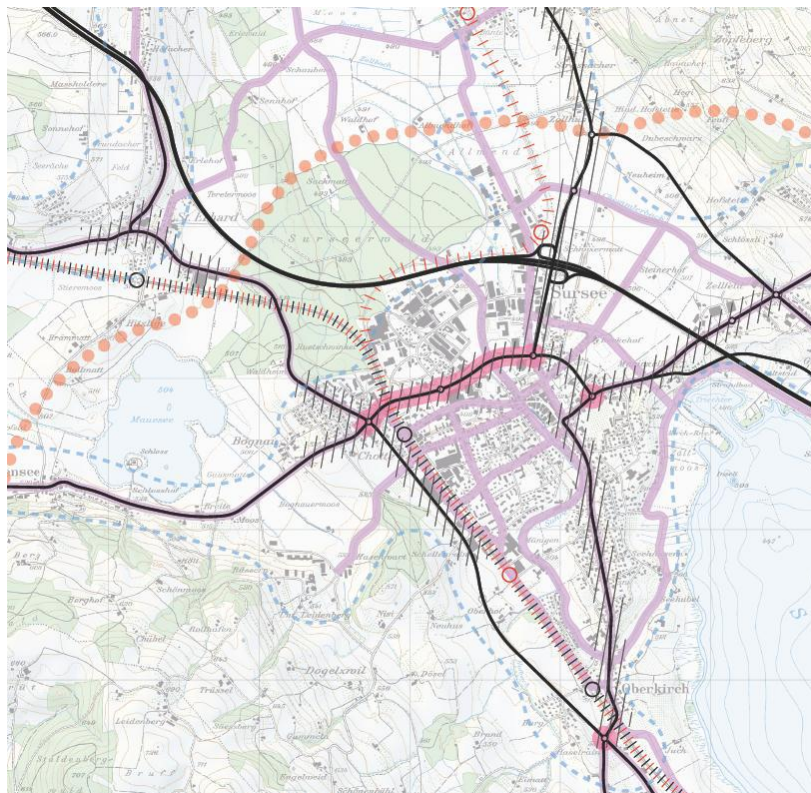
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Es sind Ausgleichsräume zu den dichter werdenden Siedlungsräumen zu bewahren. ○ Die landschaftsbezogene Naherholung steht dabei - neben der Erhaltung der wertvollen Naturschutzgebiete - im Vordergrund. • Das Konzept wird mittels der Planungsinstrumente der kommunalen Ortsplanungen und Einzelprojekten umgesetzt. Es ist mit den Revitalisierungsprojekten der Sure zu koordinieren. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET
Sachbearbeitung	Fachteam Zentrumsentwickler Gemeindevertreter Kanton (Iawa)	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	für Konzept „Landschaftspark“: 2016
	Meilensteine	
	Schlussbericht	Konzept „Landschaftspark“: 2018
	Projektabschluss	bei Vorliegen des Konzepts
Finanzierung	Kostenschätzung für Konzept	Fr.(wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET
Resultat	Landschaftsentwicklungskonzept „Landschaftspark Sursee Plus“ Die Umsetzung des Konzepts „Landschaftspark Sursee Plus“ muss mit kommunalen Planungsinstrumenten und Landschaftsaufwertungsprojekten erfolgen.	
Hinweise, Bemerkungen	Unter Landschaftspark wird nicht etwa die Gestaltung eines Stadtparks oder dergleichen verstanden sondern die gesamtheitliche Planung des Landschaftsraumes im Gebiet von Sursee Plus. Dabei sind vor allem die Aspekte des Nebeneinanders von unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüchen wie Natur- und Landschaftsschutz, Naherholung, landwirtschaftliche Bewirtschaftung, Siedlungsentwicklung etc. zu berücksichtigen. Die freie Landschaft ausserhalb der Siedlungsgebiete stellt einen wesentlichen Teil des „urbanen Zentrums Sursee Plus“ dar. Das Projekt kann auf dem regionalen Landschaftsentwicklungskonzept Surental – Sempachersee – Michelsamt von 2006 aufbauen.	

Sursee Plus

Projekt Nr. 7

Priorität: A

Teilregionales Verkehrsmodell



Projektbeschreibung

Ausgangslage

Die wachsende Stadt resp. das wachsende Siedlungsgebiet verursachen mehr Mobilität und Verkehrszunahmen bei allen Verkehrsarten. Bereits heute bestehen zu gewissen Spitzenzeiten an einigen wichtigen Knoten im Strassennetz von Sursee Plus Behinderungen wegen Verkehrsüberlastungen. Zeitlich beschränkte Belastungsprobleme entstehen vor allem auf dem Hauptstrassennetz mit den Ringstrassen Nord und Ost sowie der Surentalstrasse

Das Strassennetz ist gegeben, mindestens kurz- und mittelfristig sind keine grösseren Ausbauten möglich. Der MIV ist auf und mit dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln.

Andererseits sind Aus- und Umbauten von Knoten in Planung oder im regionalen Richtplan ist die Option Nordumfahrung Sursee eingetragen, ohne dass ein zusammenhängender Überblick über die heutigen und künftigen Verkehrsflüsse und -beziehungen besteht.

Die ÖV-Erschliessung der wachsenden Siedlungsgebiete ist in verschiedenen Teilen von Sursee Plus ungenügend oder fehlt ganz.

Ziele, Leitsätze, Thesen

- MIV, ÖV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichgewichtig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei.
- Das bestehende und soweit nötig punktuell optimierte Hauptstrassennetz muss kurz- und mittelfristig als Basis für die Verkehrsererschliessung dienen. Optimierungen kommen vor umfassenden Ausbauten oder Neubauten.

	<ul style="list-style-type: none"> • These 7: <ul style="list-style-type: none"> a) Das Zentrum Sursee Plus setzt auf ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem mit einem optimalen Mix von MIV / ÖV / LV auf Strassen und Schienen. b) Planung und Umsetzung des übergeordneten Systems von Strasse und Schiene sind schwer gewichtig in der Verantwortung von Kanton und Bund, weshalb Sursee Plus gezieltes Lobbying betreiben muss. c) Grössere Siedlungsentwicklungen werden nur ausgelöst, wenn die diesbezüglichen Mobilitätsfragen geklärt sind. 	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten eines mit der Siedlungsentwicklung abgestimmten Verkehrskonzepts über das gesamte Strassennetz von Sursee Plus: Gestützt darauf muss die Notwendigkeit von neuen Strassenverbindungen beurteilt und entschieden werden (z.B. Nordumfahrung). • Als Grundlage für das Verkehrskonzept ist ein zweckdienliches teilregionales Verkehrsmodell zu erstellen. • Daraus abzuleiten sind die Optimierungs- und allfälligen Massnahmen am Hauptstrassennetz. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET, insbesondere mit dem regionalen Mobilitätskonzept
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachteam Kanton (vif)	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart für Verkehrsmodell	2012/13
	Meilensteine	Vorliegen des Verkehrsmodells, 2013
	Schlussbericht	2014
	Projektabschluss Verkehrsmodell	Ergebnisbericht mit Verkehrsdaten
Finanzierung	Kostenschätzung für Verkehrsmodell	Fr. (wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET
Resultat	Verkehrsmodell (in zweckmässigem Detaillierungsgrad) für den Raum von Sursee Plus, das die heutigen Verkehrsbelastungen und deren künftige Entwicklungen auf den wichtigsten Hauptachsen aufzeigt.	
Hinweise, Bemerkungen	Die Resultate und Erkenntnisse des Modells fliessen in die Planung des Verkehrskonzepts Sursee Plus und ins regionale Mobilitätskonzept ein.	

Das Modell dient somit einerseits der Beurteilung und Planung des künftigen Verkehrssystems in Sursee Plus, liefert aber auch wichtige Daten für das regionale Mobilitätskonzept.

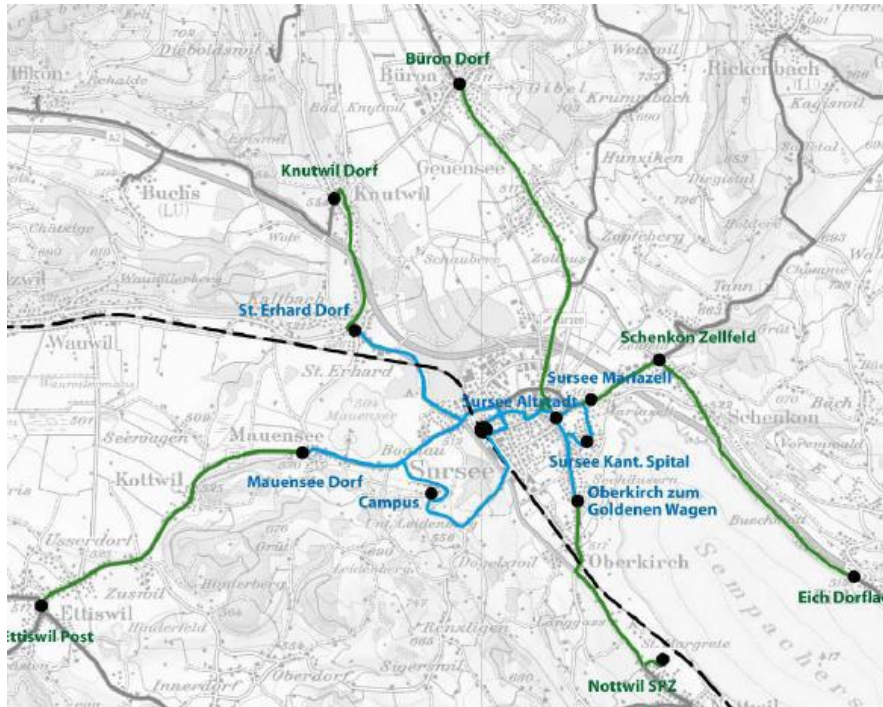
Erst aufgrund des Verkehrsmodells und des Konzepts kann über die Zweckmässigkeit neuer Strassenbauten wie etwa die sog. Nordumfahrung Sursee befunden werden.

Sursee Plus

Projekt Nr. 8

Priorität: B, evtl. A

Konzept „Regiobus Sursee“



Projektbeschreibung

Ausgangslage

Die wachsende Stadt mit zunehmender Ausdehnung des Siedlungsgebiets verursacht mehr Mobilität.
 Die ÖV-Erschliessung bestehender oder wachsender Siedlungsgebiete ist in verschiedenen Teilen von Sursee Plus ungenügend.
 Die regionalen Buslinien können aus fahrplantechnischen und Kapazitätsgründen immer weniger für die Feinerschliessung der Siedlungsgebiete von Sursee Plus herangezogen werden.
 Das ÖV-Angebotskonzept im Raum Sursee wurde 2009/10 und 2011/12 vom Verkehrsverbund mit den betroffenen Gemeinden angepasst. Mit diesem ÖV-Konzept sind auch erste Ansätze für einen Regiobus Sursee geschaffen worden.

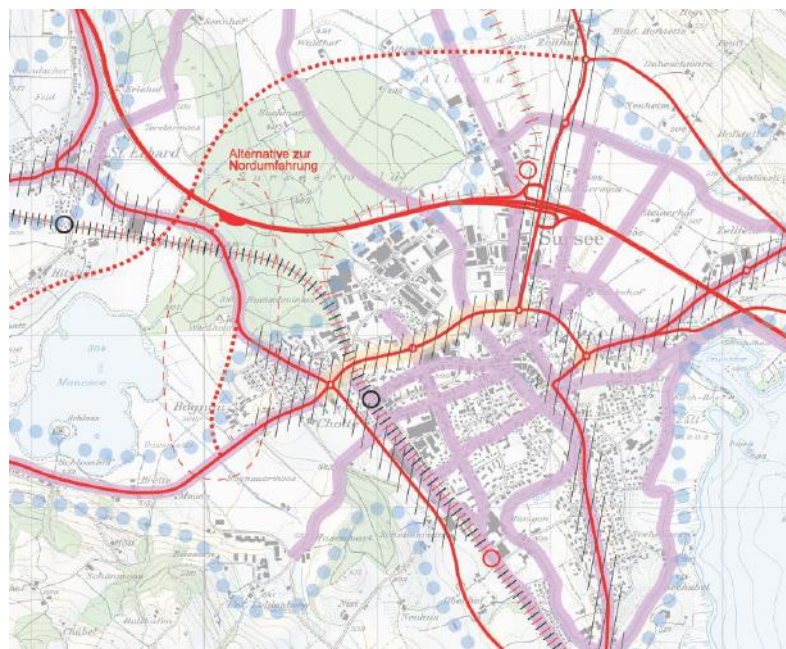
Ziele, Leitsätze, Thesen

- MIV, OeV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichgewichtig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei.
- Der Modal Split wird für den „stadtinternen“ Verkehr zugunsten ÖV und Langsamverkehr verbessert, um eine Entlastung des Strassennetzes und eine Verminderung des Parkplatzbedarfs zu erreichen und die Nachhaltigkeit zu fördern.
- Der öffentliche Verkehr im Raum von Sursee Plus basiert auf einem „Regiobus Sursee“, der bedarfsgerecht und etappenweise realisiert wird.
- These 7 a): Das Zentrum Sursee Plus setzt auf ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem mit einem optimalen Mix von MIV / OeV / LV auf Strassen und Schienen.

Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Der RET initiiert zusammen mit dem Verkehrsverbund Luzern und den Sursee Plus-Gemeinden den Aufbau eines regionalen Ortsbusses Sursee (Regiobus Sursee), der zur optimalen ÖV-Erschliessung und Verknüpfung des in Teilen dispersen Siedlungsraumes von Sursee Plus beiträgt. • Erarbeiten eines Konzepts „Regiobus Sursee“ mit Bestimmung der zu erschliessenden Gebiete und Ortsteile, der möglichen Linienführungen und Haltestellen, Fahrpläne etc. sowie der Finanzierung 	
Projekttablauf		
Projektinitiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung / Lenkungs-gremium	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET, insbesondere mit dem regionalen Mobilitätskonzept
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachleute ÖV Verkehrsverbund	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	2016, bei Bedarf früher
	Meilensteine	Konzept „Regiobus Sursee“
	Schlussbericht	2018
	Projektabschluss	2019, nach Einführung Regiobus Sursee
Finanzierung	Kostenschätzung für Konzept Regiobus	Fr.....(wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler für Konzept	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET
Resultat	Konzept „Regiobus Sursee“, beinhaltend Vorschläge zu den zu erschliessenden Siedlungsgebieten, den möglichen Linienführungen und Haltestellen, den Fahrplänen etc. sowie zur Regelung der Finanzierung	
Hinweise, Bemerkungen	<p>Das Konzept „Regiobus Sursee“ ist mit dem regionalen Mobilitätskonzept und mit dem Betrieb der Überlandbuslinien abzustimmen.</p> <p>Die Betriebsphase „Regiobus Sursee“ (unter der Regie des Verkehrsverbundes) kann nach Konzept etappenweise und bedarfsgerecht eingeführt werden</p>	

Sursee Plus	Projekt Nr. 9	Priorität: B
--------------------	---------------	--------------

Planung und Realisierung des überkommunalen Netzes für den Langsamverkehr



Projektbeschreibung	
Ausgangslage	<p>Die wachsende Stadt resp. die wachsenden Siedlungsgebiete verursachen mehr Mobilität und Zunahmen bei allen Verkehrsarten.</p> <p>Das Verkehrsnetz für den Langsamverkehr hat für die Verbindungen innerhalb von Sursee Plus eine grosse Bedeutung. Gute Verbindungen für den Langsamverkehr in und zwischen den Siedlungsräumen sind wichtige Voraussetzungen für eine gute Wohn- und Lebensqualität.</p> <p>Für das Gebiet von Sursee und Oberkirch besteht bereits ein gemeinsam erarbeiteter und erlassener Verkehrsrichtplan, in dem die Verbindungen des Langsamverkehrs enthalten sind.</p>
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • MIV, ÖV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichwertig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei. • Der Modal Split wird für den „stadtinternen“ Verkehr zugunsten ÖV und Langsamverkehr verbessert, um eine Entlastung des Strassenetzes und eine Verminderung des Parkplatzbedarfs zu erreichen und die Nachhaltigkeit zu fördern. • These 7 a): Das Zentrum Sursee Plus setzt auf ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem mit einem optimalen Mix von MIV / ÖV / LV auf Strassen und Schienen.
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Das Netz des Langsamverkehrs ist sowohl auf die Pendlerbeziehungen wie auch auf die Freizeitnutzung (Naherholung) auszurichten • Das vorhandene bzw. gemäss Verkehrsrichtplan Sursee - Oberkirch geplante Netz ist zu ergänzen und in Bezug auf die gute Vernetzung / Anbindung aller Siedlungsräume mit dem Zentrum zu optimieren. Der RET erstellt ein Konzept der wichtigen gemeindegrenzüberschreitenden Verbindungen.

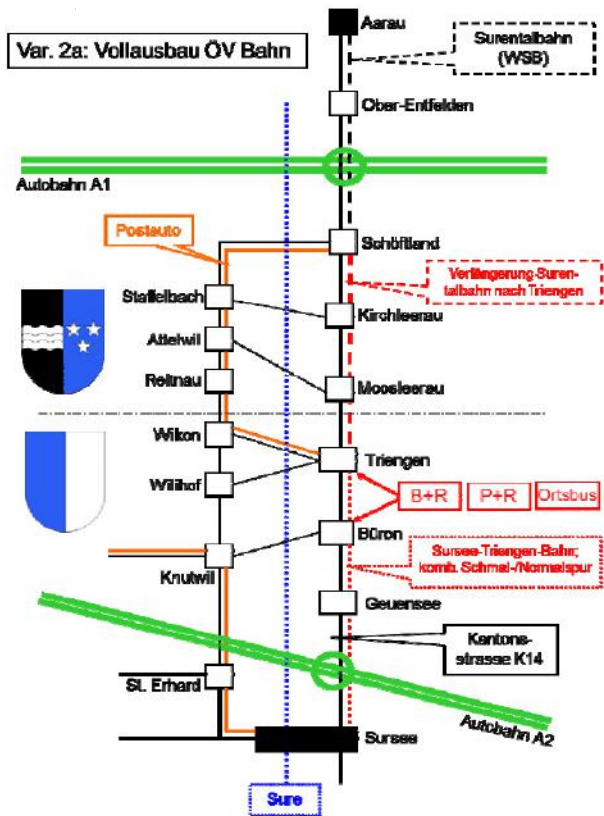
	<ul style="list-style-type: none"> Die Richtpläne der Sursee Plus-Gemeinden sind soweit nötig anzupassen oder es ist von allen Gemeinden gemeinsam ein Richtplan Langsamverkehr zu erlassen. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET, insbesondere mit dem regionalen Mobilitätskonzept
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachleute Kanton (vif)	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	2016
	Meilensteine	Teilregionales Konzept Langsamverkehrsrouten
	Schlussbericht	2018 (Konzept)
	Projektabschluss	Verabschiedung des Konzepts
Finanzierung	Kostenschätzung für Konzept	Fr. (wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler für Konzept	Gemeinden Sursee Plus / gemäss den Statuten des RET Bau und Betrieb: Gemeinden, Kanton (entlang von Kantonsstrassen)
Resultat	Konzept für ein zusammenhängendes „überkommunales“ Netz des Langsamverkehrs im Raum Sursee Plus	
Hinweise, Bemerkungen	<p>Gefordert ist ein überkommunales Konzept für ein Langsamverkehrsnetz, das der Verbindung (und Verknüpfung) der einzelnen Siedlungsteile von Sursee Plus dient.</p> <p>Die Erstellung neuer oder die Verbesserung bestehender Routen (Fusswegverbindungen, Radrouten) erfolgt etappenweise und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung mittels Bauprojekten der Gemeinden und/oder des Kantons (entlang Kantonsstrassen). , v.a. in Verbindung mit Strassenbauten oder Quartierserschliessungen und –erneuerungen.</p>	

Sursee Plus	Projekt Nr. 10	Priorität: B
Weiterausbau S-Bahn (Olten)- Wauwil – Sursee – Oberkirch – Nottwil (-Luzern)		
Projektbeschreibung		
Ausgangslage	<p>Die S-Bahn Luzern - Sursee – Olten weist einen hohen Benützungsgrad auf. Sie könnte nach einem weiteren Ausbau einen bedeutenden Beitrag zur Optimierung des ÖV innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen von Sursee Plus bieten.</p> <p>Entlang der SBB-Strecke besteht noch Verdichtungspotential (Sursee, Oberkirch, St. Erhard). Für die optimale Erschliessung dieser (neuen) Siedlungsgebiete ist eine Verdichtung der Haltestellen zu prüfen.</p>	
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • MIV, ÖV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichgewichtig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei. • Der Modal Split wird für den „stadtinternen“ Verkehr zugunsten ÖV und Langsamverkehr verbessert, um eine Entlastung des Strassennetzes und eine Verminderung des Parkplatzbedarfs zu erreichen und die Nachhaltigkeit zu fördern. • Die bestehende Schienen-Infrastruktur von SBB und Surentalbahn werden für den Ausbau der S-Bahn genutzt. • These 7 a): Das Zentrum Sursee Plus setzt auf ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem mit einem optimalen Mix von MIV / ÖV / LV auf Strassen und Schienen. • These 7 b): Planung und Umsetzung des übergeordneten Systems von Strasse und Schiene sind schwergewichtig in der Verantwortung von Kanton und Bund, weshalb Sursee Plus gezieltes Lobbying betreiben muss. 	

Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> Einsetzen einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von Sursee Plus, SBB und Verkehrsverbund mit entsprechend definiertem Auftrag zum Ausbau und zur Verdichtung der S-Bahn. 	
	Projekttablauf	
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET, insbesondere mit dem regionalen Mobilitätskonzept
Sachbearbeitung	Fachleute Zentrumsentwickler Verkehrsverbund und SBB	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	ca. 2013, koordiniert mit regionalem Mobilitätskonzept
	Meilensteine	
	Schlussbericht	
	Projektabschluss	ca. 2015, koordiniert mit regionalem Mobilitätskonzept
Finanzierung	Kostenschätzung	Fr.....(wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler	Gemeinden Sursee Plus, weitere interessierte Gemeinden, SBB und Verkehrsverbund
Resultat	Klärung der Vorgaben und Rahmenbedingungen sowie des weiteren Vorgehens für Ausbau und Fahrplanverdichtungen der S-Bahn zwischen Olten und Luzern	
Hinweise, Bemerkungen	<p>Das Projekt kann mit dem Projekt „Regionales Mobilitätskonzept“ verknüpft werden.</p> <p>Die S-Bahn-Linie wird als Achse der Siedlungsentwicklung aufgebaut. Die Umgebung der S-Bahn-Haltestellen bilden Schwerpunkte für die künftige Siedlungsentwicklung (Oberkirch, Sursee, St. Erhard, Wauwil). Die Verdichtung der S-Bahn und der Aus- und Neubau von Haltestellen ermöglicht somit neue Siedlungsentwicklungen, z.B. in Oberkirch und in St. Erhard.</p>	

Sursee Plus	Projekt Nr. 11	Priorität: B
--------------------	----------------	--------------

Prüfung der Einführung des S-Bahn-Betriebs im Surental



Projektbeschreibung	
Ausgangslage	<p>Zu dieser Thematik liegen bereits Studien (z.B. Kieliger Gregori, 2011) vor, die erste positive Schlussfolgerungen zogen.</p> <p>1971 wurde der Persontransport auf der Surentalbahn eingestellt und durch den Busbetrieb ersetzt. Eine Wiedereinführung der Persontransporte auf der Surentalbahn (als S-Bahn-Ast bis Triengen) könnte auch für Teile des Siedlungsraumes von Sursee- Nord und –Süd) eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung bringen.</p>
Ziele, Leitsätze, Thesen	<ul style="list-style-type: none"> • MIV, OeV und LV werden im Verkehrssystem Sursee Plus gleichgewichtig behandelt. Sie tragen ihren optimalen Anteil zum Gesamtsystem Mobilität Sursee Plus bei. • Der Modal Split wird für den „stadtinternen“ Verkehr zugunsten ÖV und Langsamverkehr verbessert, um eine Entlastung des Strassennetzes und eine Verminderung des Parkplatzbedarfs zu erreichen und die Nachhaltigkeit zu fördern. • Die bestehende Schienen-Infrastruktur von SBB und Surentalbahn werden für den Ausbau der S-Bahn genutzt. • These 7 a): Das Zentrum Sursee Plus setzt auf ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem mit einem optimalen Mix von MIV / OeV / LV auf Strassen und Schienen.

	<ul style="list-style-type: none"> These 7 b): Planung und Umsetzung des übergeordneten Systems von Strasse und Schiene sind schwergewichtig in der Verantwortung von Kanton und Bund, weshalb Sursee Plus gezieltes Lobbying betreiben muss 	
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> Einsetzen einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von RET, Surentalbahn, Verkehrsverbund und SBB mit entsprechend definiertem Auftrag: Vertiefte Prüfung der Wiedereinführung der Personentransporte auf der Surentalbahn im Sinne eines S-Bahnbetriebs. 	
Projekttablauf		
Initiierung	RET Geschäftsführer	
Steuerung	Steuerungsgremium	
Projektkoordination	RET Geschäftsführer	Abstimmung mit den anderen Projekten des RET, insbesondere mit dem regionalen Mobilitätskonzept
Sachbearbeitung	Zentrumsentwickler Fachleute Verkehrsverbund und SBB	
Controlling	RET Geschäftsführer	
Termine	Projektstart	ca. 2013, koordiniert mit regionalem Mobilitätskonzept
	Meilensteine	
	Schlussbericht	
	Projektabschluss	ca. 2015, koordiniert mit regionalem Mobilitätskonzept
Finanzierung	Kostenschätzung	Fr.....(wird vor Projektstart ermittelt)
	Kostenträger/Kostenteiler	Gemeinden Sursee Plus, weitere interessierte Gemeinden, SBB und Verkehrsverbund
Resultat	Klärung der Vorgaben und Rahmenbedingungen sowie der Zweckmässigkeit der Einführung des Personentransports bzw. eines S-Bahn-Betriebs auf der Surentalbahn	
Hinweise, Bemerkungen	<p>Das Projekt kann mit dem Projekt „Regionales Mobilitätskonzept“ verknüpft werden.</p> <p>Die Einführung eines S-Bahn-Betriebes auf der Surentalbahn würde vor allem für die Arbeitsgebiete Sursee Nord und allenfalls Süd eine bedeutende Verbesserung der ÖV-Bedienung bewirken und die Surentaler Gemeinden inkl. deren Arbeitsgebiete (v.a. Büron) besser mit Sursee verbinden.</p> <p>Zu dieser Thematik liegen bereits Studien (z.B. Kieliger Gregori, 2011) vor, die erste positive Schlussfolgerungen zogen.</p>	

4. Kommunale Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind von jeder Gemeinde im Gebiet Sursee Plus selbständig im Rahmen ihrer Planungstätigkeit umzusetzen. Das Umsetzungscontrolling erfolgt durch den RET im Rahmen periodischer Gespräche mit den Planungsverantwortlichen der Gemeinden.

Massnahmen	Umsetzung mit/im Rahmen von	Zeitraum
Die Gemeinden von Sursee Plus passen ihre Planungsinstrumente, insbesondere ihre Nutzungsplanung, an die Vorgaben des Konzepts an.	Ortsplanungs-(Teil-)Revision	innert spätestens 5 – 10 Jahren
Die Gemeinden setzen in ihrer Nutzungsplanung die Siedlungsbegrenzungen gemäss Konzeptplan um.	Ortsplanung: Siedlungsleitbild, Festlegung im Zonenplan	laufend bei OP-Revisionen
Mit geeigneten Planungsverfahren (qualifizierte Verfahren, Einzonungen/Umzonungen mit Konzepten etc.) ist die Entwicklung einer hochwertigen Siedlungs- und Wohnqualität sicherzustellen. Die Siedlungen werden im Hinblick auf die Umsetzung der Vorgaben der „2000-Watt-Gesellschaft“ geplant und gestaltet.	Ortsplanung: Siedlungsleitbild, Festlegung in der Nutzungsplanung	laufend
Die Dorf- oder Quartierzentren werden aufgewertet bzw. die vorhandenen Qualitäten erhalten und verbessert.	Sondernutzungsplänen, Plangenehmigungen und Baubewilligungen	laufend
Die städtebaulich / ortsbaulich gute Gestaltung der Arbeitsgebiete / Arbeitszonen ist mit geeigneten Planungsinstrumenten zu fördern.	Sondernutzungsplänen, Plangenehmigungen und Baubewilligungen	laufend
Die Siedlungsentwicklung wird mit den kommunalen Planungsinstrumenten (v.a. Siedlungsleitbild und Zonenplan) so gesteuert, dass die wichtigen Landschaftsräume nicht beeinträchtigt werden	Ortsplanung: Siedlungsleitbild, Festlegung in der Nutzungsplanung	laufend bei OP-Revisionen
Es ist eine Siedlungsstruktur zu fördern, die den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gerecht wird. Neue Wohn- und Arbeitsgebiete über 0.5 ha werden nur dort realisiert, wo eine genügende Erschliessung mit dem ÖV (Regiobus Sursee, regionale Buslinien, S-Bahn) besteht oder realisierbar ist.	Ortsplanung: Siedlungsleitbild, Festlegung in der Nutzungsplanung	laufend