

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Neues Velokonzept für den Kanton Luzern

Teilnehmerangaben:

IDEE SEETAL
Regionaler Entwicklungsträger
Hauptstrasse 32
6280 Hochdorf

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

161368

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	<p>Für die Kapitel 1 und 2 können keine Bemerkungen erfasst werden. Uns ist nicht klar, ob es sich hier um einen Fehler handelt oder ob bewusst keine Kommentare zu diesen Kapiteln erwünscht sind. Wie auch immer, wir erlauben uns nachfolgend trotzdem einige Bemerkungen zu diesem Teil des vorliegenden Masterplans Velo 2035.</p> <p>Vorgängig wollen wir es aber nicht unterlassen zu danken für den aktiven Einbezug der regionalen Entwicklungsträger in diesen Planungsprozess. Wir schätzen es sehr, seit Beginn dieses Projekts uns als Mitglied der Kerngruppe und des Echoraums aktiv einbringen zu können. Für die Möglichkeit zum nun vorliegenden Masterplan Stellung nehmen zu dürfen, danken wir auch bestens.</p> <p>Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass in Zukunft keine Strassenbauprojekte ausgelöst werden, ohne dass auch die in diesem Masterplan erwähnte Veloinfrastruktur entsprechend mitgebaut wird.</p> <p>1. Ausgangslage - Seite 5 - Kantonaler Richtplan Im neuen kantonalen Richtplan (noch nicht rechtskräftig) steht die Forderung, dass Velonetz sei mit Nachbarkantonen gut abzustimmen. Zumindest aus der Sicht der IDEE SEETAL ist diese Forderung auf Stufe des vorliegenden Masterplans bei weitem noch nicht erfüllt.</p> <p>2. Zielbild / Seite 7 - 2.1 Grundsatz - Qualitativ Das Velofahren soll im GANZEN KANTON attraktiv und sicher sein oder werden. Wir weisen darauf hin, dass im ländlichen Raum durchaus Potenzial für Veloverkehr vorhanden ist, jedoch muss die Infrastruktur einen gewissen Komfort und vor allem Sicherheit bieten. Hier bestehen noch massive Lücken. Wir erwarten, dass die Infrastruktur vor allem im ländlichen Raum, wo der öV, nicht wie in der Agglomeration, keine Alternative ist, entsprechend rasch verbessert wird. Soll eine spürbare Verlagerung vom MIV auf den Langsamverkehr erwirkt werden, müssen die Infrastrukturen auf dem Land sogar prioritär ausgebaut werden.</p> <p>2.5 Räumliche Strategie - Seite 11 - Ländlicher Raum mit kompakten Siedlungen - Es muss in Lebensräumen der Bevölkerung gedacht werden, was in diesem Zusammenhang heisst, dass regionale Zentren durchaus auch in einem Nachbarkanton liegen können. Entsprechend wichtig und dringend ist das Konzipieren über die Kantongrenze hinaus. - Unter Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum verstehen wir vor allem die Bahnhöfe (in unserem Fall der S9), weniger einzelne Bushaltestellen.</p>	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Seite 12 - Netzkategorien - Velovorzugsrouten Velovorzugsrouten sind für "Räume mit hohem Potenzial" gedacht. Leider konnten wir keine Definition finden, welches die Beurteilungs- und Bewertungskriterien für diese Potenzialeinschätzung sind.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Seite 12 - Netzkategorien - Hauptverbindungen Es fehlt die Erläuterung, was die Unterscheidung zwischen Achsen und Talachsen exakt meint respektive weshalb diese notwendig ist.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Seite 12 - Netzkategorien - Basisnetz "... insbesondere in ländlichen Gemeinden". Der grosse Teil der Gemeinden im Seetal sind klassisch ländlich. Basierend auf der aktuellen Formulierung müssten wir uns im Seetal weitestgehend mit einer Basisnetzinfrastruktur zufriedengeben. Wir gehen jedoch davon aus, dass jede Gemeinde im Verbandsgebiet der IDEE SEETAL mindestens mit einer Hauptverbindung erschlossen wird. Die Formulierung unter dem Stichwort "Basisnetz" ist entsprechend zu präzisieren.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Seite 13 - Qualitätsanforderungen Infrastruktur (letzter Abschnitt) Hier stellt sich die Frage wie und basierend auf was die zukünftigen Velofrequenzen berechnet werden sollen. Es braucht transparente, einheitliche und wenn immer möglich messbare Kriterien für diese Beurteilung. Das Potenzial oder die Nachfrage ist nicht einfach vorhanden, sondern wird erst durch das Angebot einer sicheren Veloinfrastruktur geschaffen. Es ist zu verhindern, dass ähnlich wie beim ÖV ein Zirkelschluss-Phänomen den sinnvollen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur verhindert.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.2 - Strukturbild	Die Region Seetal erwartet eine Erschliessung mit einer Velovorzugsroute mindestens bis nach Hitzkirch und nicht nur bis nach Hochdorf. Wir stufen das stark wachsende Hitzkirch je länger je mehr auch als Raum mit dichter Siedlung ein. Im Sinne der ganzheitlichen Betrachtung über die Kantonsgrenzen hinweg, müssten diese Routen mit Zielorten wie Lenzburg und Wohlen bis über die Kantonsgrenze hinweg geplant und entsprechend koordiniert werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Seite 15 - "Dabei wurde die konkrete Linienführung festgelegt" (Erster Abschnitt) Diese "konkreten" Linienführungen werden an diversen Orten zu massiven Problemen führen, eine Veloinfrastruktur nach Normen, die in diesem Masterplan beschrieben werden, überhaupt bauen zu können. Im Perimeter der IDEE SEETAL würden teilweise geplante Linienführungen durch den Alltagsverkehr wohl nicht benutzt werden und müssen somit als nicht alltagstauglich taxiert werden (mehr dazu im Rahmen der Kommentare basierend auf dem Kartenmaterial).	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Seite 16 - Erschliessungsnetz über Gemeindestrassen (Erster Abschnitt) Auch Haupttruten und das Basisnetz tangieren zum Teil schon massiv Gemeindestrassen. Wie wird dies gehandhabt, werden diese Strassen dann zu Kantonsstrassen umklassiert? Wer kommt für den Unterhalt solcher Strassen auf?	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Seite 16 - Korridore für Vorzugsrouten - Raum Hochdorf-Emmenbrücke Die Vorzugsroute muss alle Gemeinden (Eschenbach, Ballwil und Hochdorf) gleichermaßen erschliessen. Aufgrund der signifikanten Pendler- und Schülerströme zwischen Hitzkirch und Hochdorf muss über eine Verlängerung der Vorzugsroute über Hochdorf hinaus mindestens bis Hirzkirch nachgedacht werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4 - Massnahmen	Seite 20 - Tabelle mit Massnahmen - M2 Um dem Alltagsnetz entsprechend Priorität zu geben, soll dem Freizeitnetz "nur" eine Priorität "mittel" gegeben werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4 - Massnahmen	Seite 20 - Tabelle mit Massnahmen - M5 Kann unseres Erachtens mit "tief" priorisiert werden. Diese Problematik sollte kurz- und mittelfristig statt mit einem Leitfaden auch mit gesundem Menschenverstand gelöst werden können.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4 - Massnahmen	Seite 20 - Tabelle mit Massnahmen - M7 Im Vergleich zu den wirklich dringenden Massnahmen kann man für ein Monitoring nicht eine Priorität "hoch" festlegen.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4 - Massnahmen	Seite 20 - Tabelle mit Massnahmen - M10 Für den ländlichen Raum, insbesondere wenn es noch hügelig ist wie im Seetal, kommt der Velomitnahme im öV eine hohe Priorität zu. Mit dem Velotransport in der Bahn oder dem Bus kommen jedoch ganz neue Herausforderungen auf die Betreiber zu. Insbesondere in hügeligen Landschaften könnte dies bei zunehmendem Veloverkehr rasch zum Problem werden. Sind die Busbetreiber dazu gewappnet? Wie ist diese Thematik in den neuen ab 2029 zum Einsatz kommenden Fahrzeugen der S9 eingeplant?	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4 - Massnahmen	Seite 20 - Tabelle mit Massnahmen - Planung M15 - M20 In Relation zu den wirklich wichtigen Massnahmen, müssten diese Planungsthemen um mindestens eine Prioritätsstufe reduziert werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 21 - Massnahme M1 - Vorgehen - Gesetzesänderungen Dies ist zum Beispiel eine Voraussetzung, damit der Radweg Aesch-Fahwangen-Meisterschwanden über die Moosstrasse vom Kanton finanziert werden könnte und damit Aufnahme in das Radroutennetz des Kantons bekommen könnte.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 21 - Massnahme M1 - Vorgehen - Priorisierung grössere Projekte Es ist sicherzustellen, dass sich die grösseren Projekte nicht einmal mehr für die nächsten 20 Jahre nur im Agglo-Gürtel um Luzern und Sursee befinden. Beim Ausbau sind alle Regionen gleichberechtigt zu behandeln.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 21 - Massnahme M1 - Umsetzung / Fachführung Wie verhält es sich mit Veloinfrastruktur die das Haupt- und Basisnetz betreffen, aber Gemeindestrassen nutzen? Wer hat die Federführung in solchen Fällen zu übernehmen und wer kommt für die Kosten auf?	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 21 - Massnahme M1 - Umsetzung / Weitere Beteiligte Wie werden die RET für die seitens Kanton hier neu zugewiesenen Aufgaben entschädigt? Diese Frage gilt gleichlautend auch für diverse weitere Aufgaben die in den nachfolgenden Massnahmen den RET's zugewiesen werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 22 - Massnahme M2 - Vorgehen / Basis der Einfachheit Heisst dies im Umkehrschluss, dass dringende Massnahmen, welche komplexer umzusetzen sind, keine Priorität geniessen? Die Anlehnung an die Basis der Einfachheit ist nicht tauglich, auch nicht für das Freizeitnetz. Es braucht andere Kriterien, die als relevant zu deklarieren sind.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Seite 22 - Massnahme M2 - Vorgehen / Finanzierung Die Finanzierung muss generell geklärt werden respektive sollte geklärt sein.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.2 - Massnahmen-Veloparkierung	Seite 29 - Massnahme M10 - Velomitnahme im öV Mit dem Velotransport in der Bahn oder dem Bus kommen jedoch ganz neue Herausforderungen auf die Betreiber zu. Insbesondere in hügeligen Landschaften könnte dies bei zunehmendem Veloverkehr rasch zum Problem werden. Sind die Busbetreiber dazu gewappnet? Wie ist diese Thematik in den neuen ab 2029 zum Einsatz kommenden Fahrzeugen der S9 eingeplant?	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Linienführung der Velovorzugsroute ins Seetal wäre ziemlich relevant. Wir finden es schade, dass man sich dazu im vorliegenden Konzept noch sehr wenig bis keine Gedanken gemacht hat.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Erschliessung von Römerswil lediglich auf Stufe Basisnetz ist unbefriedigend und wird seitens IDEE SEETAL nicht goutiert.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Hohenrain - Ottenhusen - Abtwil / Gemeindestrasse 1. Klasse / Nr. 3108: Abstimmung mit dem Kanton Aargau fehlt. Der vorliegende Plan endet an der Kantongrenze im "Niemandland".	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Erschliessung von Hohenrain lediglich auf Stufe Basisnetz ist unbefriedigend und wird seitens IDEE SEETAL nicht goutiert.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Hochdorf - Baldegg - Hitzkirch / Kantonsstrasse / Nr. K16: Die Führung des Radweges parallel zur Kantonsstrasse im gesamten Perimeter zwischen Hochdorf und Hitzkirch ist anzustreben. Da es sich um einen Neubau handelt, ist diese Strecke als Velovorzugsroute zu klassieren.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Der Raum für eine sichere Veloverkehrsanlage dürfte im Ortskern von Hitzkirch sehr knapp sein. Konflikte mit dem MIV und allenfalls auch dem öV (Bus) dürften nicht einfach zu lösen sein.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Der Bahnhof Hitzkirch als Mobilitätshub sowie als Neubauquartier mit über 200 geplanten Wohnungen und grosser Arbeitszone (inkl. Detailandelsunternehmen wie Migros und Aldi) muss mindestens über das Hauptnetz erschlossen sein.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Erschliessung von Ermensee lediglich auf Stufe Basisnetz ist sehr unbefriedigend und wird nicht akzeptiert. Die Schulwegthematik ins Oberstufenzentrum von Hitzkirch scheint nicht berücksichtigt.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Gelfingen - Bahnhof Hitzkirch - Ermensee - Mosen / Kantonsstrasse / Nr. K16a: Der Kantonsstrasse K16a entlang ist zwingend in das Hauptverbindungsnetz aufzunehmen. Dies insbesondere im Verkehr mit dem nächst grösseren Zentrum Beinwil am See respektive Menziken und Reinach.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Von Mosen bis an die Kantonsgrenze Aargau in Richtung Beinwil am See ist erst vor wenigen Jahren ein perfekter Radweg erstellt worden, welcher nun lediglich als Basisnetz klassiert wird. Auch hier fehlt von aussen betrachtet Koordination mit dem Kanton Aargau, damit dieses wirklich sehr schöne Stück Radweg auch adäquat vom Nachbarkanton abgenommen wird. Auf jeden Fall gehört diese Strecke in das Hauptverbindungsnetz (siehe auch Kommentar zur Kantonsstrasse K16a).	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Erschliessung der Hitzkircher Ortsteile am Berg (Hämikon, Müswangen, Hämikerberg) lediglich auf Stufe Basisnetz ist unbefriedigend und wird seitens IDEE SEETAL nicht goutiert.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Hitzkirch - Hämikon - Müswangen - Muri / Kantonsstrasse / Nr. K63: Abstimmung mit dem Kanton Aargau fehlt. Der vorliegende Plan endet an der Kantonsgrenze im "Niemandsland".	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die räumlichen Verhältnisse im Ortskern von Mosen dürften eine Herausforderung werden. Hier einen sicheren Velostreifen zu schaffen, wird nicht einfach sein. Heute verkehren sehr viele Radfahrende auf dem ohneh schon sehr schmalen Trottoir mit vielen Ausfahrten. Die Strecke ist allerdings sehr relevant, weil viele Menschen aus Richtung Aesch mit dem Velo zum Bahnhof Mosen fahren.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Ortskern Aesch / Kantonsstrasse / Nr. K16 & K64: Über diese Kreuzung verkehren pro Tag gut 12'000 Motorfahrzeuge. Hier müssten die Radfahrenden die Gegenfahrbahn queren. Dies ist aus verschiedensten Gründen nicht akzeptabel.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Kirchgasse Aesch / Gemeindestrasse innerorts: Die Führung des Radweges über die Kirchgasse ist nicht ideal. Erstens bietet diese Gemeindestrasse nicht den Raum, einen Fahrradstreifen zusätzlich zu schaffen. Zweitens münden mehrere Strassen mit Rechtsvortritt in die Kirchgasse. Drittens dient diese Strasse vielen Schülern der Schule Aesch als Schulweg, welchen diese auf Anweisung der Schule zu Fuss zurückzulegen haben. Viertens ist dies die Haupteinfahrstrasse zur Badi, wo insbesondere im Sommer bei schönem Wetter ein enormes Verkehrsaufkommen (MIV) zu bewältigen ist.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Aesch - Meisterschwanden via Moosstrasse / Güterstrasse: Die Moosstrasse ist zum grössten Teil heute eine unbefestigte Strasse im Einflussbereich des Schutzdekrets Baldegger- und Hallwilersee. Als Freizeitroute tauglich, aber als Alltagsroute nicht akzeptabel. Ein Hartbelag dürfte einen Konflikt mit dem Schutzdekret und anderen Nutzergruppen (Wanderer) auslösen. Generell würden die Radfahrenden auf dieser Strasse in Konkurrenz zu 1'000+ Wandernden an einem schönen Tag sowie zur Landwirtschaft und zum Zubringerdienst zu diversen Ferienhäusern an dieser Strasse stehen. Dieser geplante Radweg löst das Problem auf der Hauptstrasse K16 Richtung Fahrwangen-Wohlen in keiner Art und Weise. Die vorgeschlagene Linieführung muss für den Alltagsverkehr als untauglich bezeichnet werden.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Erschliessung von Schongau lediglich auf Stufe Basisnetz ist unbefriedigend und wird seitens IDEE SEETAL nicht goutiert.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Schongau - Buttwil / Gemeindestrasse 1. Klasse / Nr. 3104: Abstimmung mit dem Kanton Aargau fehlt. Der vorliegende Plan endet an der Kantongrenze im "Niemandland".	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Aesch - Meisterschwanden: Abstimmung mit dem Kanton Aargau fehlt. Der vorliegende Plan endet einmal mehr an der Kantongrenze im "Niemandland". Nach der Kantongrenze mündet die Hauptverbindung lediglich in das Freizeitnetz.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Die Situation rund um den Kreisel in Ballwil ist bereits für den MIV (zu) eng. Hier im heutigen Zustand noch eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur hinzuzubauen, scheint kaum möglich zu sein. Die aktuelle Veloführung über den Bahnhof ist suboptimal und wird oft unter Nutzung der Hauptstrasse ohnehin umfahren. Die Strasse ab dem Kreisel in Richtung Urswil ist vor allem zu Stosszeiten massiv durch MIV-Ausweichverkehr belastet, was es für Radfahrende wenig attraktiv macht.	
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Ballwil - Abtwil / Gemeindestrasse 1. Klasse / Nr. 3110: Eine Anbindung von Ballwil in Richtung Kanton Aargau (Abtwil) ist weder als Haupt- noch als Basisnetz vorhanden, wäre aber durchaus sinnvoll und benötigt.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Velonetzplan Alltag	Karte Alltagsnetz Kanton Luzern	Ballwil - Ottenhusen - Hohenrain /Gemeindestrasse 1. Klasse / Nr. 3103/3104: Die Strasse müsste zwingend als Hauptverbindung geplant werden. Einerseits verbindet es zwei Nachbargemeinden direkt und andererseits handelt es sich hier um einen sensitiven Schulweg.	
Freizeitnetz		Keine Antwort	Keine Antwort