

---

## Velonetzplanung

---

### Bericht

---



---

**planum biel ag** | Raum- und Verkehrsplanung  
Rechbergerstr. 1 | Postfach 938 | 2501 Biel/Bienne  
032 365 64 64 | [contact@planum.ch](mailto:contact@planum.ch) | [www.planum.ch](http://www.planum.ch)

---

# Impressum

## **Auftraggeber**

Zentrum Sursee Plus  
Entwicklungsträger Sursee-Mittelland  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee  
041 925 88 60, info@sursee-mittelland.ch, www.sursee-mittelland.ch

## **Verfasserin**

planum biel ag, Raum- und Verkehrsplanung  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
032 365 64 64, contact@planum.ch, www.planum.ch

## **Begleitgruppe**

Marco Rupp, Zentrumsentwickler Sursee Plus (Vorsitz)  
Bettina Dähler, eoptima  
Paul Gerig, Geuensee  
Peter Boog, Knutwil  
Roland Zürcher, Knutwil  
Michael Gisler, Mauensee  
Sacha Heller, Oberkirch  
Ernst Roth, Oberkirch  
Daniel Sigrist, planum biel ag  
Rita Achermann, Pro Velo  
Alfred Steiner, Pro Velo  
Patrick Ineichen, Schenkon  
Markus Strobel, Schenkon  
Urs Amstutz, Stadt Sursee  
Hans Schmid, Stadt Sursee

---

## **Dazugehörige Dokumente**

- Velonetzplan und Plan Massnahmenstandorte (vgl. auch Anhang dieses Berichts)
- Massnahmenblätter

Die Unterlagen sind auf der Webseite [www.sursee-mittelland.ch](http://www.sursee-mittelland.ch) als download erhältlich.

## **Zusätzliche Pläne**

Generelle Überprüfung der Linienführung der Premiumroute entlang der Ringstrasse im Massstab 1:500.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung	
1.2	Verbindlichkeit	
1.3	Perimeter	
1.4	Vorgehen	
1.5	Koordination mit weiteren Planungen	
1.6	Grundlagen	
<b>2.</b>	<b>Ziele</b> .....	<b>6</b>
2.1	Qualitative Ziele	
2.2	Quantitative Ziele	
2.3	Ziele der vorliegenden Velonetzplanung	
<b>3.</b>	<b>Strategien für Zentrum Sursee Plus</b> .....	<b>7</b>
3.1	Zukunft Velo	
3.2	Das Prinzip 8 - 80	
3.3	Strategie Netzplanung	
3.4	Strategie Veloparkierung	
<b>4.</b>	<b>Veloverkehr in Zentrum Sursee Plus</b> .....	<b>10</b>
4.1	Zahlen und Statistiken	
4.2	Erreichtes in der Veloverkehrsplanung	
4.3	Probleme für den Veloverkehr	
4.4	Unfallstatistik	
4.5	Herkunfts- und Zielorte	
<b>5.</b>	<b>Velonetzplan</b> .....	<b>17</b>
5.1	Velonetzplanung ist Verkehrsplanung	
5.2	Routenhierarchie	
5.3	Anforderungen an Netz und Routen	
5.4	Velorouten in Zentrum Sursee Plus	
<b>6.</b>	<b>Massnahmen</b> .....	<b>20</b>
6.1	Genereller Handlungsbedarf	
6.2	Massnahmenblätter	
<b>7.</b>	<b>Veloparkierung</b> .....	<b>22</b>
7.1	Gesetzliche Regelungen	
7.2	Wichtiges zur Veloparkierung im öffentlichen Raum	
7.3	Veloparkierung in Zentrum Sursee plus	
<b>8.</b>	<b>Weiteres Vorgehen; Controlling</b> .....	<b>25</b>
<b>9.</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>26</b>
9.1	Grundlagen	
9.2	Literatur	
9.3	Velonetzplan	
9.4	Plan Massnahmenstandorte	

# 1. Allgemeines

## 1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Zentrum Sursee Plus hat in den letzten Jahren eine Reihe von Projekten gestartet und schliesst mit der Velonetzplanung eine planerische Lücke.

Mit der Netzplanung sollen insbesondere:

- die überkommunale Netzplanung sichergestellt werden
- ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Velonetz geschaffen werden
- wichtige Zielpunkte verknüpft werden
- direkte, sichere und attraktive Verbindungen zwischen den ländlichen Gemeinden angeboten werden
- die Routen des Freizeitverkehrs überprüft werden (Routen von SchweizMobil)

Zudem werden in der Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus Grundsätze zur Veloparkierung formuliert und auf wichtige Standorte hingewiesen. Themen wie Mobilitätsmanagement, Kampagnen für die Veloförderung oder Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

## 1.2 Verbindlichkeit

Die Velonetzplanung ist ein behördenverbindliches Dokument und dient als Koordinationsinstrument für die Planung und Umsetzung von Massnahmen.

## 1.3 Perimeter

Das Planungsgebiet umfasst die Gemeinden:

- Geuensee
- Knutwil
- Mauensee
- Oberkirch
- Schenkon
- Sursee

## 1.4 Vorgehen

Die Velonetzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeitet (vgl. Impressum). Unter anderem hat die Begleitgruppe grosse Teile des Routennetzes gemeinsam mit dem Velo befahren. Die Resultate der Velonetzplanung waren im September und Oktober 2016 in einer öffentlichen Mitwirkung. Die Eingaben wurden in einem Mitwir-



Die Begleitgruppe unterwegs



Perimeter Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus

kungsbericht zusammengefasst. An der Sitzung vom 15. Februar 2017 hat der Steuerungsausschuss den überarbeiteten Schlussbericht verabschiedet.

## 1.5 Koordination mit weiteren Planungen

Etliche Inhalte der Velonetzplanung können als eigenständige Projekte vorangetrieben und umgesetzt werden. Massnahmen für den Veloverkehr betreffen aber häufig auch andere Verkehrsarten sowie den öffentlichen Raum. Das Ausnutzen von Synergien mit anderen Projekten erlaubt eine kostengünstigere und häufig auch schnellere Realisierung von Projekten für den Veloverkehr. Die vorliegende Velonetzplanung und der Veloverkehr im Allgemeinen sind deshalb bei Planungen und Projekten von Kanton, Region und den Gemeinden zu berücksichtigen.

Wichtige Synergien bestehen insbesondere zu folgenden regionalen und kommunalen Planungen:

- MIV-Strategie Sursee Plus; in Erarbeitung
- Projekt Starke Sportregion Sursee-Mittelland; Oktober 2015
- Schulwegplanung Sursee (Primarschulhäuser); in Erarbeitung

## 1.6 Grundlagen

Die wichtigsten Grundlagen sind im Anhang 9.1 (S. 26) aufgelistet.

## 2. Ziele

Der Veloverkehr soll in Zentrum Sursee Plus als siedlungsgerechte und umweltschonende Verkehrsart konsequent gefördert werden sowie zur Reduktion des motorisierten Verkehrs im Alltag und der Freizeit beitragen. Das Ziel ist die Förderung des Veloverkehrs mittels rascher Vervollständigung des Veloroutennetzes, der Bereitstellung geeigneter Veloparkplätze und begleitender Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

### 2.1 Qualitative Ziele

Der Veloverkehr bildet gemeinsam mit dem Fussverkehr eine der drei Säulen des Personenverkehrs. Die anderen zwei Säulen sind der öffentliche Verkehr (öV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV). Für den Veloverkehr werden folgende Ziele angestrebt:

- ein dichtes, attraktives und sicheres Netz für den Veloverkehr schaffen
- auf Hauptverkehrsstrassen und an Knoten Massnahmen zugunsten des Komforts und der Sicherheit des Veloverkehrs treffen
- für den Veloverkehr durchlässige Wohnquartiere schaffen
- Velorouten sollen ein flüssiges Fahren erlauben. Zeit- und energieraubende Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu vermeiden
- genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze an wichtigen Ziel- und Quellorten anbieten (Bahnhöfe, Ortskerne, öffentliche Gebäude, Einkaufszentren und Arbeitsplazzonen)
- begleitend zu den baulichen und betrieblichen Verbesserungen sind Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

### 2.2 Quantitative Ziele

Aufgrund der ungenügenden Datenlage für den Fuss- und Veloverkehr können angestrebte Veränderungen nur allgemein formuliert werden. Damit künftig präzisere Aussagen möglich werden, sind die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs detailliert zu ermitteln - allgemein wie auf ausgewählten Korridoren - und in die Statistiken zu integrieren.

Zielsetzung:

- deutliche Erhöhung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs

### 2.3 Ziele der vorliegenden Velonetzplanung

Mit der Netzplanung werden das regionale Veloroutennetz festgelegt; mögliche Massnahmen vorgeschlagen und mit einem Veloparkierungskonzept ergänzt (vgl. Kapitel 1.1).



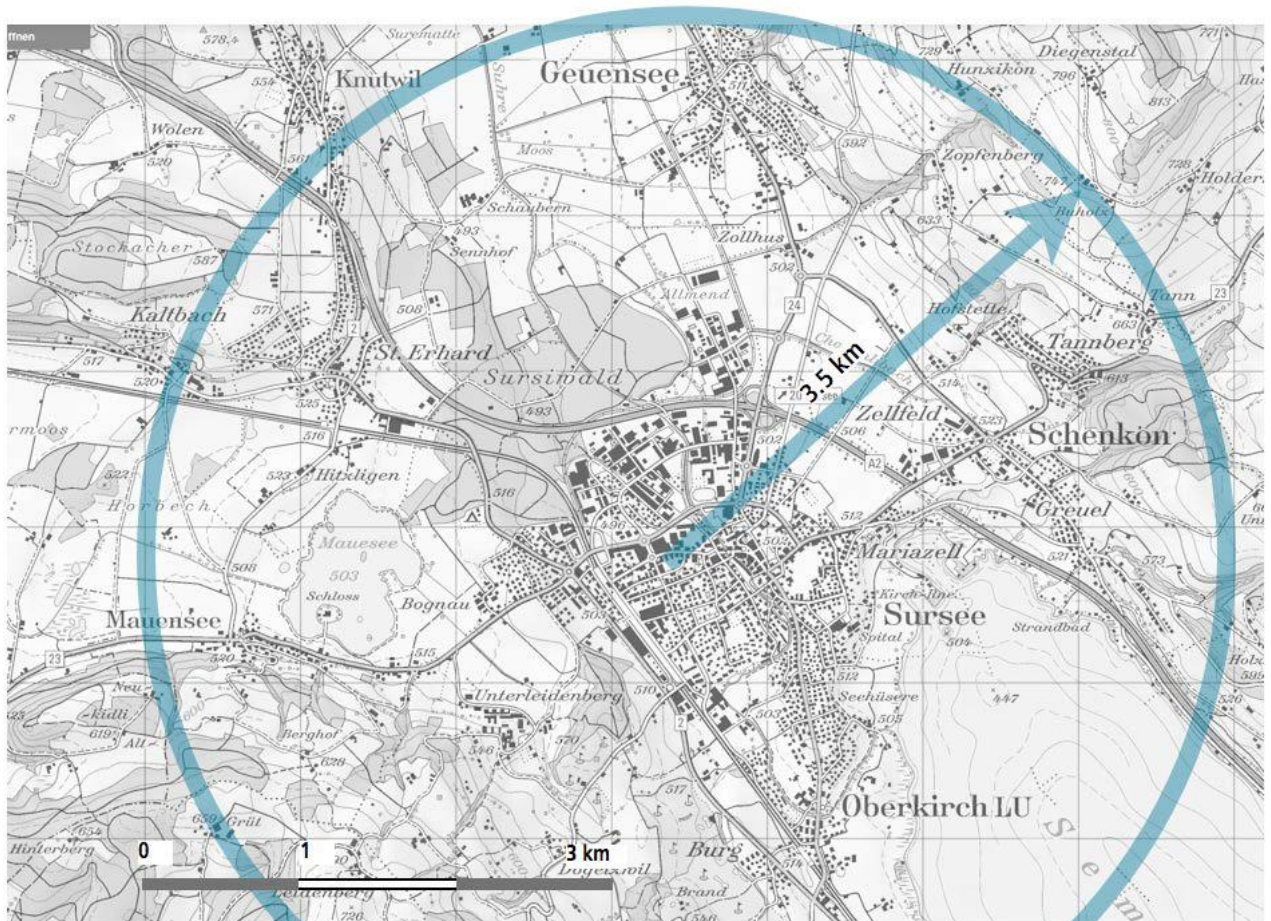
## 3. Strategien für Zentrum Sursee Plus

### 3.1 Zukunft Velo

Zentrum Sursee Plus zeichnet sich aus durch einen attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzstandort mit vielfältigen Freizeitangeboten und einer dynamischen Entwicklung. Damit nehmen aber auch die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsvolumen zu. In einer Region mit der Grösse von Zentrum Sursee Plus kann ein gutes Basisangebot des öffentlichen Verkehrs mit Verbindungen zu den umliegenden Gemeinden geschaffen werden. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit lokalen Linien oder eine Taktverdichtung ist aber häufig nicht wirtschaftlich. Für Fussgänger hingegen sind die Distanzen zu weit. Deshalb ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs MIV in Regionen dieser Grösse meist höher als in grösseren Agglomerationen.

Aus diesen Gründen kann das Velo in Zentrum Sursee Plus eine besonders wichtige Rolle als kostengünstiges Nahverkehrsmittel im Gesamtverkehrssystem übernehmen. Denn das Velo:

- kann überwiegend von allen Einwohnern und Besuchern benutzt werden (vgl. Prinzip 8 - 80 im nächsten Kapitel)
- ist schnell auf kurzen und mittleren Distanzen



In Velodistanz von 5 km Fahrt erreichbare Ziele vom Ortszentrum Sursee aus (3.5 km Radius)

- ist das ideale von "Tür zu Tür" Verkehrs- und Transportmittel
- ist ein ausgezeichneter Zubringer zum Bahnhof Sursee, dem zweitwichtigsten öV-Knotenpunkt des Kantons Luzern

Das Potenzial für den Veloverkehr ist in der Region Sursee besonders gross, weil:

- viele Zielorte in Velodistanz erreichbar sind
- die Topografie für das Velofahren ideal ist
- die mit dem Velo zurückgelegten Distanzen dank E-Bikes zunehmen
- man sich aus Gesundheitsgründen im Alltag vermehrt bewegt

### 3.2 Das Prinzip 8 - 80

#### Mit 8 - 80 die Potenziale des Veloverkehrs ausschöpfen

Damit die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden können, sollen vermehrt weniger geübte Velofahrer/innen zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur, vorzugsweise auf abgetrennten Wegen. Denn bei hohen Verkehrsbelastungen stösst die heutige gemeinsame Führung mit dem motorisierten Verkehr an ihre Grenzen.

In den letzten Jahren hat die 8 - 80 Regel immer mehr Beachtung gefunden, als anschauliches Prinzip für eine benutzerorientierte Gestaltung des öffentlichen Raumes. Auf die Veloplanung übertragen fordert diese Regel bei der Projektierung zu folgenden Überlegungen auf:

- sich ein 8-jähriges Kind vorstellen
- sich eine 80 jährige Person vorstellen
- sich die Frage stellen, ob man diese Personen bedenkenlos mit dem Velo gemeinsam auf der projektierten Infrastruktur fahren lassen würde

Wenn man die letzte Frage mit "ja" beantworten kann, ist die Infrastruktur sicher; wenn nicht, muss das Projekt verbessert werden. Dies ist ein wichtiger Ansatz, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen zu können.

### 3.3 Strategie Velonetzplanung

Um das Velo als Verkehrsmittel breit abzustützen und möglichst viele Ungeübte zum Velofahren zu animieren, müssen die Routen sicher, attraktiv, direkt und durchgängig sein, vorzugsweise auf vom Motorfahrzeugverkehr getrennt geführten Wegen. Doch nicht überall lassen es die örtlichen Gegebenheiten zu, kurzfristig ein durchgängiges Velowegnetz zu erstellen.



Velofahren ist auch für Schulkinder attraktiv



Für Zentrum Sursee Plus wird deshalb eine zweiteilige Strategie verfolgt:

- **Premiumrouten**  
Festlegen von wenigen Routen, die besonders wichtige Orte miteinander verbinden, die über einen sehr hohen Ausbaustandard verfügen und möglichst vom Motorfahrzeugverkehr getrennt geführt werden.
- **Hauptrouten**  
Bezeichnen des übrigen Routennetzes, das insbesondere bezüglich Schulwegsicherheit und Direktheit einen hohen Standard aufweist. Das Velo kann mit entsprechenden Massnahmen auch im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt werden.

Diese Strategie ermöglicht es, auf den Hauptrouten kurzfristig offensichtliche Schwachstellen zu beheben und mittelfristig die Premiumrouten zu realisieren. Beide Teile ergänzen sich zu einem vollständigen und durchgängigen Netz.

Die bestehende Infrastruktur ist eine wichtige Randbedingung für die Velonetzplanung. Die bisherigen Planungsansätze sowie gebaute Anlagen für den Veloverkehr werden in der Netzplanung berücksichtigt und mit neuen Elementen ergänzt. Kostenüberlegungen fliessen bereits in die Netzplanung ein.

### **3.4 Strategie Veloparkierung**

Gut gelegene und gut ausgerüstete Veloparkierungsanlagen sind aus mehreren Gründen wichtig:

- die Velos können sicher und vor Diebstahl geschützt parkiert werden
- geordnet parkierte Velos wirken sich positiv auf die Strassenraumgestaltung aus; sie fallen nicht reihenweise um und werden weniger von Vandalismus beeinträchtigt
- den Velofahrern wird gezeigt, dass sie in Zentrum Sursee Plus willkommen sind
- den übrigen Nutzern des öffentlichen Raumes wird das Velo als selbstverständliches und praktisches Verkehrsmittel in Erinnerung gerufen.

Weitere Hinweise zur Veloparkierung finden sich in Kapitel 7.

## 4. Veloverkehr in Zentrum Sursee Plus

### 4.1 Zahlen und Statistiken

#### Allgemeine Zahlen zur Verkehrsmittelwahl

Im Gebiet Sursee Zentrum Plus sind - wie in der Schweiz generell - kaum Zahlen zum Veloverkehr vorhanden. Durchschnittszahlen zeigen, dass die Anzahl Etappen, die zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden und die Zeit, mit der man für diese Verkehrsarten am Verkehr teilnimmt, zwischen 40 und 50% des Gesamtverkehrs ausmachen. Der Anteil des Veloverkehrs an den zurückgelegten Etappen beträgt durchschnittlich ca. 5%.

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr	Anzahl Etappen (%)	Unterwegszeit (%)	Tagesdistanz (%)
<b>Langsamverkehr</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>8</b>
zu Fuss	45	40	6
Velo	5	5	2
<b>Motorisierter Individualverkehr MIV</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>69</b>
<b>Öffentlicher Verkehr öV</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>20</b>

Anteile der Verkehrsarten am Gesamtverkehr in der Schweiz; Mikrozensus zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik, 2005

#### Auch kurze Wege fährt man mit dem Auto

Viele Autofahrten sind kurz. Die folgenden gesamtschweizerischen Zahlen dürften auch für die Region Sursee zutreffen.

Viele Autofahrten sind kurz:

- 12.5% sind kürzer als 1km
- 30% sind kürzer als 3km
- 45% sind kürzer als 5km

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus 2005

Für Strecken bis 5 km und knappem öV-Angebot ist das Potenzial für den Veloverkehr besonders gross.

## 4.2 Erreichtes in der Veloverkehrsplanung

In Teilbereichen wurden wesentliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs realisiert. Bezüglich Infrastruktur sind dies insbesondere:

- Radwege ausserorts entlang von Kantonsstrassen in Mauensee und Kaltbach
- Radweg abseits der Hauptstrasse von Schenkon nach Sursee
- Radstreifen
- Tempo 30 in Quartieren und im Zentrum von Sursee
- durchgehende Signalisation der Freizeitrouten von SchweizMobil
- Veloverleihsystem Nextbike
- Velo-Parkierung am Bahnhof Sursee



Zweirichtungsradweg ausserorts



Niveaufreie Querung einer stark belasteten Strasse (Schulweg)



Tempo-30-Zone



Veloparkierung

### 4.3 Probleme für den Veloverkehr

In Zentrum Sursee Plus fehlt ein durchgehendes, attraktives Veloverkehrsnetz. Zudem bestehen weitere Problembereiche bezüglich Sicherheit und Infrastruktur:

- Kreisel mit 2-streifigen Einfahrten; 2-streifige Verkehrsführung in einer Fahrtrichtung (insbesondere Ringstrasse bis Autobahnanschluss)
- Linksabbiegen und Queren an stark befahrenen Strassen
- Linksabbiegen und Queren ausserorts
- ungenügend gekennzeichnete Pfosten und Hindernisse
- zu wenig Platz auf Mischverkehrswegen mit Fussverkehr



Gefährliche und für alle Verkehrsteilnehmer missverständliche Ein- und Ausfahrt in Kreisel (Zufahrt zu Radweg)



Zwei Fahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung vor Querung > grosse Unfallgefahr für Fussgänger und Velofahrer



Ungeschützte Abbiege- und Querungsmanöver (betrifft auch Fussverkehr)



Ungenügende Erkennbarkeit des Pfostens

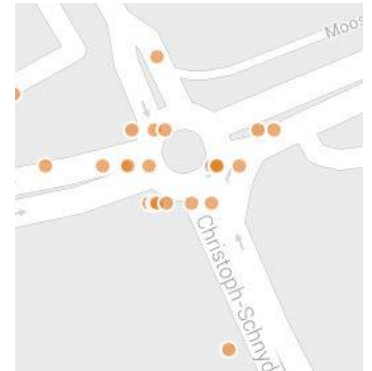


## 4.4 Unfallstatistik

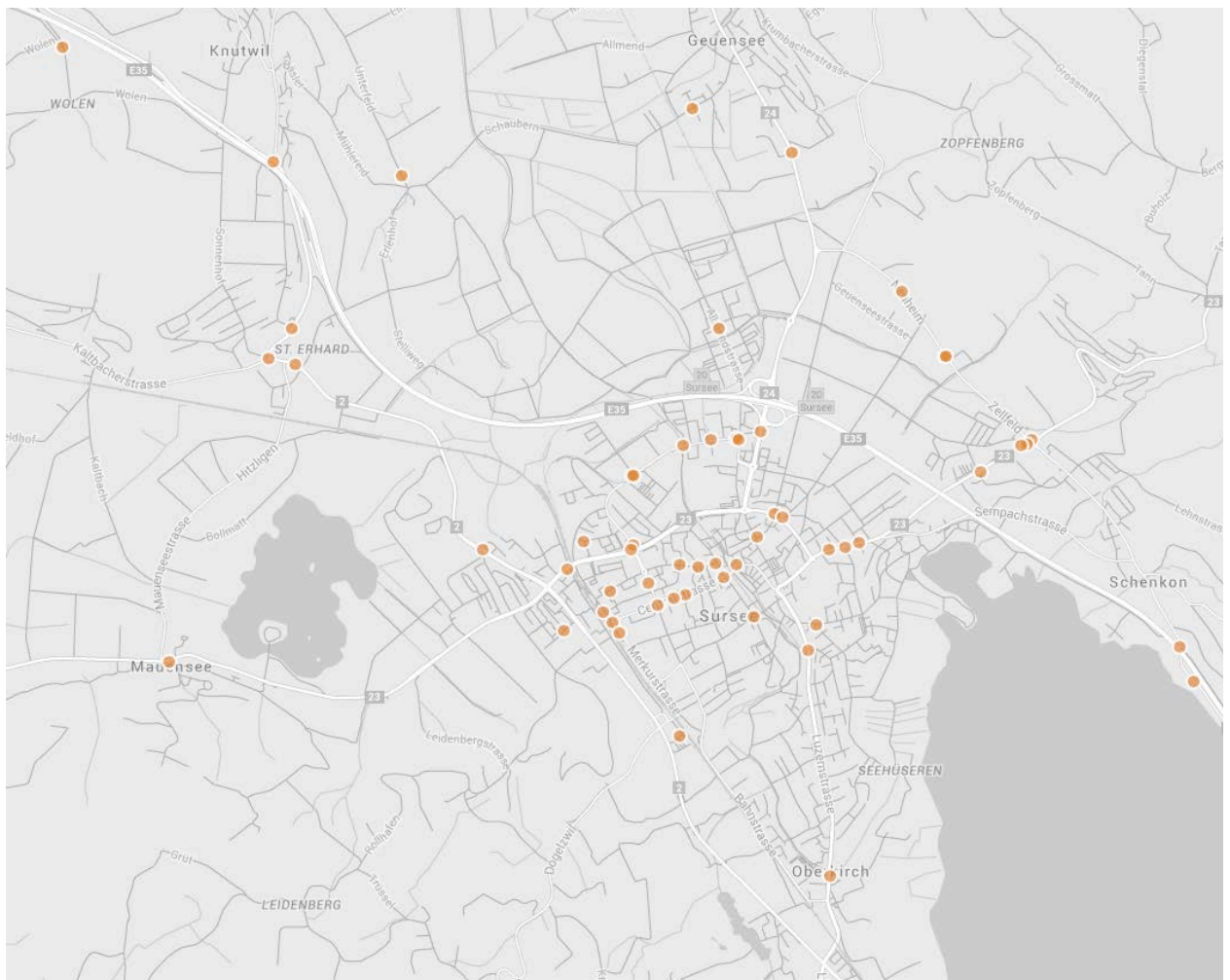
Die Unfallstatistik weist auf Unfallschwerpunkte hin. Sie muss vorsichtig interpretiert werden, weil:

- viele (Bagatelle)-Unfälle mit Velofahrenden nicht gemeldet und statistisch nicht erfasst werden;
- die Statistik nichts über Beinaheunfälle und über das Sicherheitsempfinden aussagt;
- gefährliche Stellen von Velofahrenden gemieden werden.

Häufig sind Velo- und Autoverkehr an den gleichen Stellen von Unfällen betroffen. In Sursee zeigt sich dies insbesondere am Kreisell Ringstrasse / Schnyder - Strasse.



Unfälle 2011 bis 2014 am Kreisell Ringstrasse / Schnyder - Strasse (alle Verkehrsarten, Quelle: [www.unfalkarte.ch](http://www.unfalkarte.ch))



Erfasste Velounfälle 2011 bis 2014 (Quelle: [www.unfalkarte.ch](http://www.unfalkarte.ch))

Die Schweizerische Unfalkarte basiert auf dem Strassenverkehrsunfall-Register des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Sie enthält sämtliche von Polizisten registrierte Unfälle der Jahre 2011 bis 2014, in die mindestens ein Fahrzeug verwickelt ist. Die Daten wurden durch Polizisten vor Ort erhoben und durch das ASTRA anonymisiert.



## 4.5 Herkunfts- und Zielorte

Die wichtigen Herkunfts- und Zielorte für den Veloverkehr in der Region sind im Velonetzplan dargestellt. Es sind dies:

- Ortschaften und Wohnquartiere
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Schulen
- Zentrumsbereiche, Einkaufszonen
- Arbeitszonen
- Freizeitanlagen / Naherholungsgebiete

### Ortschaften und Wohnquartiere

Eine Velofahrt beginnt und endet in der Regel am Wohnort oder an Umsteigeorten zu anderen Verkehrsmitteln (Bahnhöfe, Parkings).

### Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Das Velo ist ein idealer Zubringer zum öffentlichen Verkehr. In der Region Sursee wird das Velo vor allem in Kombination mit dem schienegebundenen öffentlichen Verkehr benutzt. Deshalb sind vor allem Bahnhöfe und Bahnhaltestellen für den Veloverkehr direkt und sicher zu erreichen.

### Zentrumsbereiche, Einkaufszonen

Sie umfassen die historisch gewachsenen Ortszentren und neu entstandenen Einkaufsgebiete.

### Arbeitsplatzzonen

Die meisten Arbeitsplätze befinden sich in den grossen Industrie- und Gewerbegebieten aber häufig auch in den Zentrumsbereichen der Ortschaften. Sursee weist beispielsweise bei 9'500 Einwohnern die hohe Anzahl von 13'000 Beschäftigten auf.

### Schulen

Für den Veloverkehr besonders wichtig sind Oberstufenschulhäuser sowie regionale Schulen wie die Kantonsschule und die Berufsschule. In der Regel fahren Kinder ab der 6. Klasse mit dem Velo zur Schule.

### Freizeitanlagen / Naherholungsgebiete

Besonders häufig mit dem Velo aufgesucht werden Schwimmbäder, Sportanlagen aber auch Naherholungsgebiete wie der Sempachersee.

# 5. Velonetzplan

Im Velonetzplan werden die wichtigen Verbindungen für den Veloverkehr festgelegt. Das Netz wird im Wesentlichen bestimmt von Siedlungsstruktur, wichtigen Herkunfts- und Zielorten sowie dem bestehenden Strassennetz. Die Velonetzplanung kann aber nicht allein betrachtet werden. Sie wirkt sich auch auf die übrigen Verkehrsarten, insbesondere die Führung des motorisierten Verkehrs und Fussverkehrs sowie Gestaltung und Dimensionierung von Strassen und Wegen aus.

## 5.1 Velonetzplanung ist Verkehrsplanung

In Zentrum Sursee Plus sollen sichere und durchgehende Velorouten angeboten werden. Dazu sind Massnahmen nötig:

- auf den bedeutenden Routen, damit alle Velofahrenden die wichtigen Zielorte sicher und komfortabel erreichen.
- auf dem ganzen Strassennetz, damit innerhalb des Siedlungsgebietes alle Zielorte sicher erreicht werden können.

Diese Massnahmen wirken sich auf alle Verkehrsarten aus. Soll zudem der Modalsplit massgeblich zugunsten der effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsarten verändert werden, sind weitere Massnahmen nötig und der motorisierte Individualverkehr MIV entsprechend zu lenken. Vorteilhaft werden für eine erfolgreiche Veloplanung folgende Planungsgrundsätze angewendet:

### Baustein 1: Autoverkehr bündeln

Als erste verkehrsplanerische Massnahme ist der Autoverkehr zu bündeln, so dass das Zentrum von Sursee nur mehr durch Stichstrassen erreicht werden kann. Dies beinhaltet auch eine entsprechende Regelung der Parkierung.

### Baustein 2: Attraktive Velorouten zwischen Herkunfts- und Zielgebieten

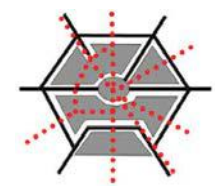
Das Veloroutennetz wird auf eigenen Wegen und Quartierstrassen abseits der Hauptachsen des motorisierten Verkehrs geführt.

### Baustein 3: Sichere Gestaltung von Knoten

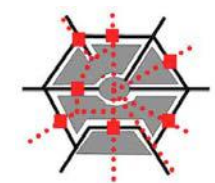
Mit der unabhängigen Führung durch Quartiere wird die Anzahl Berührungspunkte mit Hauptverkehrsstrassen begrenzt. Um Wartezeiten und Bremsmanöver zu vermeiden, ist an den niveaugleichen Kreuzungen der Veloverkehr mit Vortrittsberechtigung und an Lichtsignalanlagen mit häufigen Grünzeiten zu bevorzugen. In Ausnahmefällen kann am Siedlungsrand die Durchgängigkeit der Velorouten mit möglichst grosszügigen und komfortablen Unter- und Überführungen gewährleistet werden. Diese vermindern zugleich Kapazitätsverluste an den Kreuzungen für öV und MIV.



Baustein 1: Bündelung mIV



Baustein 2: Durchgehende Velorouten



Baustein 3: Vorteilhafte Knotenregelung

Quelle: Ligtermoet & Partners, Büro für Verkehrsplanung, NL-Gouda

## 5.2 Routenhierarchie

Der vorliegende Velonetzplan Zentrum Sursee Plus enthält die Routen mit regionaler Bedeutung. Sie werden in folgenden Kategorien dargestellt:

- Premiumrouten
- Hauptrouten mit wichtiger Schulwegfunktion
- übrige Hauptrouten
- Velowanderrouten SchweizMobil
- Freizeitrouten (in der regionalen Planung nicht dargestellt)

Das Veloverkehrsnetz besteht zudem aus weiteren lokalen Routen, die aufgrund der untergeordneten regionalen Bedeutung und des gewählten Masstabs nicht im Velonetzplan dargestellt werden.

### Premiumrouten






Premiumrouten verbinden besonders wichtige Ziel- und Herkunftsorte, weisen ein hohes Potenzial für den Veloverkehr auf und verfügen über einen sehr hohen Ausbaustandard. Sie richten sich an alle, insbesondere aber auch an weniger geübte Velofahrende.

Wesentliche Eigenschaften:

- möglichst getrennt vom Motorfahrzeugverkehr
- gemeinsame Führung mit Motorfahrzeugverkehr in verkehrsberuhigten Gebieten
- Nebeneinanderfahren möglich > besonders wichtig mit Kindern
- wenig Fahrtunterbrechungen
- gesicherte Querungen
- befestigte Oberfläche

### Hauptrouten mit wichtiger Schulwegfunktion

Diese Routen werden insbesondere von Schülerinnen und Schülern ab der 6. Schulklasse zum Oberstufenschulhaus aber auch von Personen auf Fahrten zur Arbeit oder Einkauf/Freizeit befahren. Sie weisen weniger grosszügige Abmessungen auf als die Premiumrouten. Nebeneinanderfahren ist auf diesen Routen nur begrenzt möglich.

	Premiumroute
	Hauptroute mit wichtiger Schulwegfunktion
	Hauptroute
	Velowanderroute SchweizMobil
	Freizeitroute

Velorouten mit regionaler Bedeutung (aus Velonetzplan Zentrum Sursee Plus)

### **Übrige Hauptrouten**

Die übrigen Hauptroute richten sich an verkehrsgewandte Velofahrende. Sie führen häufig entlang von Hauptstrassen. Im Unterschied zu den Premiumrouten und Hauptrouten mit Schulwegfunktion wird der Veloverkehr entlang von Hauptverkehrsstrassen vermehrt mit Radstreifen oder gemischt mit dem motorisierten Verkehr geführt.

### **Velowanderrouten SchweizMobil**

Die signalisierten Velowanderrouten führen über das bestehende Strassen- und Wegnetz und damit auch über die Routen der vorgängig beschriebenen Kategorien.

### **Freizeitrouten**

Die Nebenrouten ergänzen das Premium- und Hauptroutennetz und führen in der Regel durch verkehrsberuhigte Quartiere. Sie sind in der regionalen Planung nicht dargestellt.

## **5.3 Anforderungen an Netz und Routen**

### **Generelle Anforderungen**

Das Veloroutennetz muss die folgenden Anforderungen erfüllen:

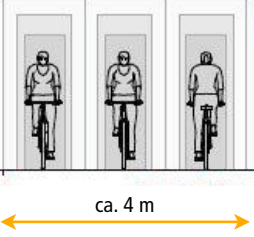
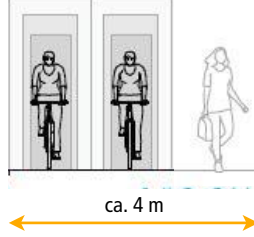
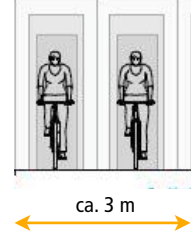
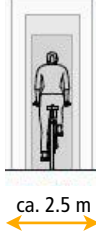
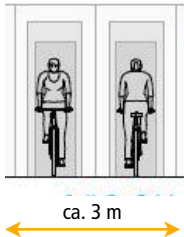
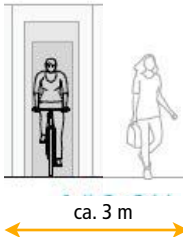

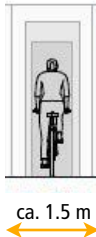
- zusammenhängend
- direkt
- attraktiv
- sicher
- komfortabel

### **Abmessungen**

Die erforderlichen Breiten richten sich primär nach folgenden Kriterien:

- Kategorie > Premiumroute, Hauptroute
- Führungsart > Einrichtungsweg, Zweirichtungsweg, Mischfläche mit Fussverkehr
- Komfort bei Überholen, Kreuzen und Nebeneinanderfahren
- zu erwartende Anzahl Velofahrerinnen und Fussgänger

Die folgenden Darstellungen geben Hinweise für die ungefähr erforderlichen Abmessungen für die wichtigen Routen in Zentrum Sursee Plus. Sie sind bei der Projektierung situationsbedingt aufgrund weiterer Randbedingungen wie Anzahl Velofahrerinnen und Fussgänger, Gefälle, Sichtweiten, Radien, Abstände zu Begrenzungsmauern usw. anzupassen.

	Zweirichtungsradweg	Zweirichtungsradweg mit Fussverkehr	Einrichtungsradschweg	Radstreifen
Premiumrouten	 ca. 4 m	 ca. 4 m	 ca. 3 m	 ca. 2.5 m
Haupttrouten mit wichtiger Schulwegfunktion und Haupttrouten	 ca. 3 m	 ca. 3 m	 ca. 2.5 m	 ca. 1.5 m

Erforderliche Abmessungen für Premiumrouten und Haupttrouten (ohne Berücksichtigung situationsbedingter Zuschläge)

## 5.4 Velorouten in Zentrum Sursee Plus

Die Velorouten von Zentrum Sursee Plus sind im Plan "Veloroutennetz" dargestellt. Falls Massnahmenbedarf besteht, sind weitere Informationen in den Massnahmenblättern enthalten. Folgend sind die Premiumrouten kurz erläutert.

### Premiumroute entlang der Ringstrasse

- verbindet wichtige regionale Zielpunkte (Schulen, Arbeitsplatzgebiete)
- bestehende Ansätze des Veloverkehrssystems werden weitergeführt (Radweg entlang Ringstrasse)
- städtebauliches und gestalterisches Potenzial wird genutzt (vgl. Räumliches Entwicklungskonzept REK der Stadt Sursee 2013)

Insbesondere zu beachten:

- Erschliessung Bahnhof
- Querungen der Ringstrasse
- Querungen einmündender Strassen in der Regel vortrittsberechtigt
- Weiterführung entlang der Ringstrasse Ost als tangentielle Verbindung zu Spital, Badeanstalt und Gemeinde Schenkön.



### Premiumroute Nord (Sursee Industrie)

- verbindet die Premiumroute Ringstrasse mit dem Radweg nach Geuensee
- mit der vorgeschlagenen Routenführung sind auf der Surentalstrasse im Bereich des Autobahnanschlusses keine Massnahmen für den Veloverkehr nötig

Insbesondere zu beachten:

- Erschliessung des Industriegebiets für den motorisierten Verkehr
- Einmündung Zeughausstrasse
- Verbindung Glockenstrasse (Querung der Surentalstrasse)
- Ein- und Ausfahrten von Firmenarealen, z.B. Trainingscenter One

### Premiumroute Süd (Oberkirch - Sursee)

- verbindet die Premiumroute Ringstrasse mit Quartieren von Sursee und Oberkirch
- mit der vorgeschlagenen Routenführung sind keine Massnahmen für den Veloverkehr auf der Umfahrungsstrasse (Kantonsstrasse) nötig

Insbesondere zu beachten:

- Einzugsgebiet für Premiumroute reduziert wegen Bahnlinie (einseitige Bebauung; am Rand des Siedlungsgebiets)
- die Linienführung im Bereich Schyderstrasse / Centralstrasse / Bahnhof ist mit der Verkehrslösung Fenaco-Areal und dem Masterplan Bahnhof zu koordinieren
- Anlieferung der Gewerbebauten im Bereich Sursee/Oberkirch



Bestehende Ansätze des Veloverkehrsystems werden weiter entwickelt



Beispiel einer komfortablen, kreuzungsfreien Führung einer Premiumroute

## 6. Massnahmen

Die Massnahmenstellen sind im Plan Massnahmenstandorte abgebildet; die Massnahmen in den separaten Massnahmenblätter beschrieben.

### 6.1 Genereller Handlungsbedarf

Probleme für den Veloverkehr werden häufig wegen der hohen Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs verursacht. Weitere Kriterien sind u.a. Geschwindigkeit, Fahrbahnbreite, Steigung, Abbiege- und Quermöglichkeiten usw.

Hohe Verkehrsbelastungen wirken sich besonders aus, weil:

- das Velofahren auf stark belasteten Strassen unattraktiv ist und aus Sicherheitsgründen gemieden wird (insbesondere von von ungeübten Velofahrenden)
- Abbiege- und Quermassnahmen erschwert werden (Verkehrssicherheit, Wartezeiten)
- lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen entstehen

Deshalb ist der Handlungsbedarf auf den stark belasteten Strassen der Region Zentrum Sursee plus besonders gross; zumal diese teilweise auch auf dem Schulweg befahren werden:

- Ringstrasse Sursee
- Mauensee - Sursee
- Luzernerstrasse / Münsterstrasse in Oberkirch und Sursee
- Sursee - Geuensee (Surentalstrasse sowie Parallelroute durch das Industriequartier)
- Geuensee (Kantonsstrasse)
- Sursee - Schenkon - Geuensee

### 6.2 Massnahmenblätter

Die Massnahmen sind in Massnahmenblättern detailliert beschrieben (separates Dokument). Sie sind nach Gemeinden und Nummern geordnet. Weil sie in eine Datenbank integriert sind, können sie in beliebiger Reihenfolge und als Listen sortiert zusammengestellt werden.

Priorität planerisch / baulich



Es wird die Dringlichkeit bezeichnet, mit der eine Massnahme planerisch und/oder baulich angegangen werden soll. Insbesondere bei komplexen Massnahmen ist frühzeitig mit der Planung und Projektierung zu beginnen.

Federführung und Nächste Schritte

Unter Federführung ist in der Regel die Stelle bezeichnet, welche die Massnahmen projiziert und umsetzt, also auch finanziert. Bei Zwischen-

6. Massnahmen

schritten wie Planungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen kann es sinnvoll sein, dass eine andere Stelle die Massnahmen bis zu deren Projektierung koordiniert. Diese Stelle ist in der Rubrik "Nächste Schritte" aufgeführt.

Velonetzplanung Zentrum Sursee plus		Massnahmenblatt	
<b>Sursee</b>		Zeughausstrasse	
		<b>Su 07</b>	
<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Daten Nachführung
<b>Problembeschreibung</b>	Heikle Querungs- und Abbiegemanöver. Querung der Velowanderrouen Nr. 3 (nationale Route) und 409 (lokale Route) entlang der Suhre.		
<b>Erläuterungen</b>			
<b>Massnahmenvorschlag</b>	Querung mit Querungshilfe sichern. Dient auch der Querung für Fussgänger. Bei der Massnahmenplanung ist die Brückenbreite zu beachten. Falls eine Verbreiterung nötig ist, diese allenfalls nur auf die Belastung des Fuss- und Veloverkehrs dimensionieren mit entsprechender Verkehrsführung.		
<b>Foto / Skizze</b>			
<b>Lage</b>			
	<b>Nächste Schritte</b> Koordination mit MIV-Konzept Zentrum Sursee plus und Studie Verkehrsführung Bahnhofgebiet.  Projektierung und Ausführung durch Stadt Sursee.  Evtl. Einbezug von SchweizMobil.		

planum biel ag

Beispiel eines Massnahmenblattes

## 7. Veloparkierung

In der Region Zentrum Sursee plus ist das Velo häufig das schnellste Verkehrsmittel "von Tür zu Tür". Dieser Vorteil ist einer der wichtigsten Gründe für die Benutzung des Velos; er soll deshalb mit bequem erreichbaren, diebstahlsicheren und nahe den Zielorten gelegenen Veloparkplätzen unterstützt werden. Eine Veloparkierung, bei der die Velos genügend Platz haben, nicht umfallen und die vandalensicher ist verbessert die Fahrtüchtigkeit der Velos und damit die Verkehrssicherheit.

Zur Veloparkierung gibt es Normen und umfangreiche Literatur (vgl. Kapitel 9). In diesem Kapitel wird deshalb nur auf einige wichtige Aspekte hingewiesen, insbesondere zur Veloparkierung im öffentlichen Raum.

### 7.1 Gesetzliche Regelungen

Die Veloparkierung ist im Kanton Luzern in folgenden Erlassen geregelt:

- Strassengesetz (StrG); Paragraf 93; Abschnitt 3
- kantonale Planungs- und Bauverordnung vom 27. November 2001 (Stand 1. Oktober 2011). Diese verweist auf die aktuellen VSS-Normen

Die Gemeinden weisen in ihren Bau- und Zonenreglementen auf die kantonalen Erlasse und ebenso wie der Kanton auf die VSS-Normen als Grundlagen hin.

### 7.2 Wichtiges zur Veloparkierung im öffentlichen Raum

Im öffentlichen Raum ist es besonders wichtig, die verschiedenen Ansprüche frühzeitig zu koordinieren. Deshalb ist es sinnvoll, für die Veloparkierung im öffentlichen Raum ein Konzept mit Standorten, Parkiersystemen und ungefährender Anzahl Veloparkplätze zu erstellen. Veloparkieranlagen sollen Verbindungen für die Zufussgehenden nicht beeinträchtigen. Für einen möglichst konfliktarmen Umgang mit Motorrädern empfiehlt sich die Erarbeitung eines Parkierungskonzepts, mit der Bezeichnung von Parkfeldern für Velos, für Motorräder sowie von Parkfeldern mit gemischter Nutzung.

#### Verzicht ist keine Lösung

Beengte Platzverhältnisse und gestalterische Probleme im Zusammenhang mit einer Veloparkieranlage werden nicht gelöst, indem auf die Veloparkierung verzichtet wird. Velos werden in der Folge ohne System parkiert: auf Plätzen, Trottoirs und vor Eingängen. Ungeordnet parkierte und deshalb auch oft umgestürzte Velos sind störender als Velos an gut platzierten Anlehnbügeln oder Pfosten. Deshalb sind Veloparkplätze ohne Parkiersysteme zu vermeiden.



In vielen Fällen ausreichend: Anlehnbügel ohne Überdachung



### Anreize statt Verbote

Das Velo ist ein schnelles Verkehrsmittel, optimal für Kurzstrecken und zudem platzsparend. Diese Vorteile sollen beim Einkaufen und bei Geschäftsbesuchen genutzt werden. Kurzzeitparkplätze sind deshalb zentral zu platzieren. Für eine Parkierdauer länger als 2 Stunden sind überdachte und gut ausgerüstete Veloparkieranlagen an den Rändern der Zentrumsbereiche zu erstellen. Das Velo ist immer noch in guter Lage abgestellt, aber die Kurzzeitparkplätze werden dadurch entlastet.

### Anforderungen

Die Anforderungen an das Kurz- und Langzeitparkieren im öffentlichen Raum sind abgesehen von der Überdachung identisch.

#### Generell

- verkehrssichere Zufahrten
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten)
- gut einsehbar
- näher an den Zielorten als Autoparkplätze
- ausreichende Breiten zur Gewährleistung der Begegnungsfälle für Zufussgehende

#### Kurzzeitparkieren

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr

#### Langzeitparkieren

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar aufgrund Diebstahlgefahr
- möglichst überdacht



Verzicht ist keine Lösung: Velos werden sowieso parkiert



Hohe gestalterische Anforderungen an überdachte Veloparkierung im öffentlichen Raum



Integriert in die Längsparkierung für Motorfahrzeuge



### **Parkiersysteme**

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Sie bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren. Im öffentlichen Raum ist die Ästhetik und – falls keine Velos parkiert sind – die Durchlässigkeit für Zufussgehende zu beachten. Gestohlene Velos werden von Versicherungen in der Regel nur ersetzt, wenn das Velo angeschlossen war. Empfehlungen:

- Anlehnbügel oder Velopfosten sind auch in gestalterisch anspruchsvollen Gebieten einsetzbar
- Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung und Schieberinnen eignen sich im öffentlichen Raum nur in Randbereichen von Strassen und Plätzen, meist in Kombination mit Überdachungen
- Parkiersysteme im öffentlichen Raum müssen unter Umständen einfach demontierbar sein (z.B. bei Umzügen und Festanlässen)

## **7.3 Veloparkierung in Zentrum Sursee plus**

Besonders zu beachten sind drei Handlungsfelder:

### **Veloparkierung an wichtigen Zielorten und Anforderungen**

- Bahnhof Sursee
  - gemäss Masterplan Bahnhof inkl. Velostation
  - Velorahmen anschliessbar; gedeckt
- Schulen; öffentliche Gebäude (Verwaltung); Sporthallen
  - Velorahmen anschliessbar; gedeckt
- Strandbad
  - Velorahmen anschliessbar
- öffentlicher Raum (Zentrumsbereiche; Geschäftsstrassen)
  - dezentrale Veloparkierung
  - Integration von Veloparkierung in Längsparkierung für Motorfahrzeuge prüfen, insbesondere in Tempo-30-Zonen
  - Velorahmen anschliessbar

### **Begrenzen der Anzahl Parkiersysteme für öffentliche Veloparkierung**

- Der Unterhalt durch den Werkhof wird erleichtert sowie die Erkennbarkeit und das Erscheinungsbild der Anlagen verbessert.

### **Gesetzliche Regelungen präzisieren**

Es ist sinnvoll, Anzahl und Anforderungen an die Veloparkierung in den Bau- und Zonenreglementen den Gemeinden zu präzisieren oder die VSS-Normen explizit als Grundlage zu bezeichnen.

## 8. Weiteres Vorgehen; Controlling

Die Realisierung von Massnahmen erfordert eine enge Zusammenarbeit von Kanton, Region und Gemeinden. In der Regel sind mehrere Behörden und Verwaltungsstellen involviert. Zentrum Sursee plus übernimmt die Koordination und das nötige Controlling für die Massnahmen mit hoher regionaler Bedeutung.

Von hoher regionaler Bedeutung sind insbesondere die Premiumrouten, welche wichtige Zielorte im Siedlungsschwerpunkt Sursee und die Gemeinden auf attraktive Weise verbinden und zugleich auch für weniger geübte Velofahrende geeignet sind. Die Planung und Realisierung der Premiumrouten erfordert eine besonders enge Zusammenarbeit von Kanton, Region und Gemeinden.

Die Premiumrouten sind mit Machbarkeitsstudien und groben Kostenschätzungen vertiefend darzustellen. Dazu können die in der vorliegenden Netzplanung erstellten Pläne im Massstab 1:500 verwendet werden.

Der alle 2 - 3 Jahre vorgesehene Controllingbericht kann nach Bedarf mit regelmässigen Koordinationstreffen unter Federführung von Zentrum Sursee plus ergänzt werden (vgl. Massnahmenblatt All 01 Controlling und Koordination).

# 9. Anhang

## 9.1 Grundlagen

Auswahl wichtiger Grundlagen:

### Kanton Luzern

- Radroutenkonzept 1994, ergänzt Stand 1. Juni 2009; Stand Realisierung 31.12.2014

### Zentrum Sursee Plus

- Konzept für die koordinierte räumliche Entwicklung, 2011
- Masterplan Bahnhofgebiet Sursee, 2015
- Regionales Sportanlagenkonzept, Vernehmlassungsexemplar, Juni 2016

### Gemeinden

- Räumliches Entwicklungskonzept (REK), Stadt Sursee, 2013
- Ortsplanungen der Gemeinden
- Verkehrsrichtplan Sursee / Oberkirch inkl. Richtplankarte Radrouten, 2007
- Erschliessungsrichtplan inkl. Fuss- und Radwegnetz, Gemeinde Mauensee, 2013

### Weitere

- Velowandernetz von SchweizMobil, 2011; [www.veloland.ch](http://www.veloland.ch)
- Schweizer Unfallkarte; [www.unfallkarte.ch](http://www.unfallkarte.ch)
- Vision einer Velostadt Sursee, Grünliberale Partei Sursee, 2013

## 9.2 Literatur

### Empfehlungen und Leitbilder des Bundes

- Velobahnen (Grundlagendokument); Herausgeber: Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Velokonferenz Schweiz. Verfasserin: planum biel ag, 2015
- Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen (HLS); Empfehlungen zu Planung, Bau und Betrieb. Velokonferenz Schweiz, Verfasserin: planum biel ag, 2011
- Veloparkierung; Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb; Handbuch. Bern. Herausgeber: Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Velokonferenz Schweiz. Verfasserin: arge planum - co.dex, Biel/Bienne, 2008
- Planung von Velorouten; Handbuch. Herausgeber: Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Stiftung SchweizMobil, 2008.
- Leitbild Langsamverkehr; Entwurf für die Vernehmlassung; Bundesamt für Strassen (ASTRA). 2002

### **Normen (Hinweis auf wichtige Normen)**

#### **VSS - Normen**

- SN 640065\_2011; Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen
- SN 640066\_2011; Parkieren – Projektierung von Veloparkieranlagen
- SN 640 090; Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten
- SN 640 110; Linienführung; Elemente der vertikalen Linienführung
- SN 640 200; Geometrisches Normalprofil; Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente
- SN 640 201; Geometrisches Normalprofil; Abmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer
- SN 640 240; Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 640 376; Fussgänger- und Veloverkehr; Treppen, Treppenwege, Rampen

---

## Velonetzplanung

---

### Massnahmenblätter

---



---

**planum biel ag** | Raum- und Verkehrsplanung  
Rechbergerstr. 1 | Postfach 938 | 2501 Biel/Bienne  
032 365 64 64 | [contact@planum.ch](mailto:contact@planum.ch) | [www.planum.ch](http://www.planum.ch)

---



# Inhaltsverzeichnis

## Massnahmenblätter

Allgemein	All 01 - All 03
Geuensee	Ge 01 - Ge 03
Knutwil	Kn 01 - Kn 05
Mauensee	Ma 01 - Ma 05
Oberkirch	Ok 01 - Ok 05
Schenkon	Sch 01 - Sch 06
Sursee	Su 01 - Su 14

## Anhang

Plan Massnahmenstandorte

---

### Dazugehörige Dokumente

- Bericht
- Velonetzplan und Plan Massnahmenstandorte (vgl. auch Anhang)

Die Unterlagen sind auf der Webseite [www.sursee-mittelland.ch](http://www.sursee-mittelland.ch) als download erhältlich.

### Zusätzliche Pläne

Generelle Überprüfung der Linienführung der Premiumroute entlang der Ringstrasse im Massstab 1:500.

<b>Allgemein</b>	Controlling und Koordination	<b>All 01</b>
------------------	------------------------------	---------------

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Realisierung von Massnahmen erfordert eine enge Zusammenarbeit von Kanton, Region und Gemeinden. Häufig sind mehrere Behörden und Verwaltungsstellen involviert. Das Controlling soll sicherstellen, dass die Realisierung vorangetrieben und die Arbeiten koordiniert werden.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	<p>Zentrum Sursee plus erstellt alle 2 - 3 Jahre einen Controllingbericht mit folgenden Inhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Übersicht über den Stand der Arbeiten</li><li>- vorgesehene nächste Schritte</li><li>- neu zu ergreifende nächste Schritte</li></ul> <p>Der Controllingbericht wird durch regelmässige Koordinationstreffen der Beteiligten ergänzt. Etliche Massnahmen benötigen eine Zwischen- und Vorbereitungsphase. Im Controllingbericht werden auch notwendige Finanzbeschlüsse sowie die Änderung/Übergabe der Federführung von Planungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) in Vorprojekte thematisiert.</p>
----------------------------------	--

--

<b>Allgemein</b>	Veloparkierung	<b>All 02</b>
------------------	----------------	---------------

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Schnelligkeit ist einer der wichtigsten Gründe für die Benutzung des Velos und soll mit gut erreichbaren, diebstahlsicheren und nahe den Zielorten gelegenen Veloparkplätzen unterstützt werden. Eine Veloparkierung, bei der die Velos genügend Platz haben, nicht umfallen und die vandalsicher ist wirkt sich auch positiv auf die Strassenraumgestaltung aus.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Fahrend zugängliche und mit Parkiersystemen ausgestattete Veloparkplätze sind insbesondere zu schaffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen</li> <li>- in Zentrumsbereichen im öffentlichen Raum</li> <li>- vor öffentlichen Gebäuden und Einkaufsgeschäften</li> <li>- an Schulen, Sport- und Freizeitanlagen</li> </ul>
----------------------------------	--

<b>Fotos Skizzen</b>		<p>Veloparkierung im öffentlichen Raum</p> <p>Veloparkierung am Bahnhof</p>
--------------------------	--	---

<b>Nächste Schritte</b>	<p>Permanente Aufgabe der Gemeinden.</p> <p>Regelung der Veloparkierung in den Baureglementen empfohlen.</p> <p>Bei begrenzten Platzverhältnissen oder Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum ist ein Veloparkierungskonzept hilfreich.</p>
-----------------------------	--

<b>Allgemein</b>	Pfosten / Abschränkungen	<b>All 03</b>
------------------	--------------------------	---------------

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Pfosten und Abschränkungen verhindern, dass Motorfahrzeuge Fuss- und Velowege befahren. Ungenügend sichtbare Pfosten und Abschränkungen sind eine grosse Unfallgefahr, insbesondere Nachts und bei Dämmerung oder wenn in Gruppen gefahren wird.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Pfosten und Abschränkungen gut erkennbar ausgestalten; Sichtbarkeit bei Tag und Nacht verbessern.
----------------------------------	---

**Fotos  
Skizzen**

schlechtes Beispiel

gutes Beispiel

<b>Nächste Schritte</b>	Permanente Aufgabe der Gemeinden. Kann mit Unterhalt realisiert werden.
-----------------------------	--

<b>Geuensee</b>	Kantonsstrasse	<b>Ge 01</b>
-----------------	----------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Ortsdurchfahrt in gerader Linienführung und hoher Geschwindigkeit. Zu schmale Radstreifen (teils nur 1.0 m breit) und fehlende Abbiege- und Querungshilfen. Zugleich auch schmale Trottoirs für Fussgänger.
---	---

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Massnahmen können aufgrund des begrenzten Strassenquerschnitts nur mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden, die den ganzen Strassenraum einbeziehen. Sie sollen die Aufenthaltsqualität und die Situation für Fuss- und Veloverkehr verbessern sowie die Trennwirkung vermindern.  Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern bearbeitet zwei Projekte: - Sanierung Sternenplatz (Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen; Plan. Nr. 37) - Umfassenden Analyse des Bereichs Sternenplatz bis Kapelle (Bushalt Ausserdorf)
----------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Integration der Anforderungen Veloverkehr in die Projekte der vif Kanton Luzern.
-------------------------	--


<b>Geuensee</b>	Kreuzung Kantonsstrasse - Mitteldorfstrasse	<b>Ge 02</b>
-----------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb</b>	Fehlende Abbiege- und Querungshilfen.
<b>Erläuterungen</b>	In Radroutenkonzept Kanton Luzern enthalten: Massnahmen auf unfallträchtigem Knoten.

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Abbiege- und Querungshilfen verbreitern; verlangsamen des motorisierten Verkehrs (gefährere Geschwindigkeit). - Sofortmassnahmen prüfen. - Mittelfristig: Integration in Umgestaltung Strassenraum (vgl. Ge 01)
----------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Sofortmassnahme prüfen durch vif Kanton Luzern auf Anregung der Gemeinde. Integration in die Projekte gemäss Ge 01.
-------------------------	--



<b>Geuensee</b>	Schaubernstrasse - Bereich Viaca und Moser Recycling	<b>Ge 03</b>
-----------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Das Manövrieren von grossen Lastwagen auf und zu den Arealen der Firmen Viaca und Moser Recycling gefährdet die Schulkinder auf dem Weg zur Primarschule nach Geuensee und zur Oberstufe nach Sursee. Aufgrund der erforderlichen Manövrierflächen ist der Handlungsspielraum gering. Wegen der Probleme werden Kinder mit dem Schulbus zur Schule gefahren; das Problem bleibt aber bestehen für Schüler, die nach Sursee fahren sowie für Freizeitwege.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Sofortmassnahmen prüfen: - Gehwege kennzeichnen. Gewährleisten, dass sie nicht zugestellt werden und dass abgestellte Fahrzeuge genügend Distanz zum Gehweg einhalten (verbessert auch Sicht auf Velos) - Manövrieren auf den Arealen ermöglichen und nicht auf der öffentlichen Strasse Mittelfristige Massnahme: Für die Veloroute Richtung Sursee kann eine alternative Verbindung geprüft werden (siehe Lage). Bei dieser ist das Abbiegen im Bereich des Bahnübergangs besonders zu beachten. Das Problem der Schulkinder, die nicht nach Sursee fahren, bleibt aber bestehen.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--


<b>Nächste Schritte</b>	Gespräche der Gemeinde mit den betroffenen Firmen. Mit Vorteil wird eine Detailstudie von der Gemeinde und den betroffenen Firmen gemeinsam in Auftrag gegeben, da die Studie auch die Erschliessung im Innern der Areale betrifft.
-------------------------	---

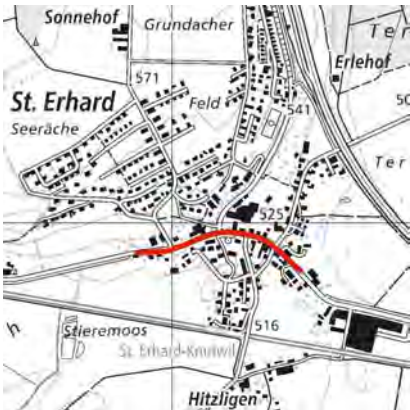
<b>Knutwil</b>	St. Erhard, Ortsdurchfahrt	<b>Kn 01</b>
----------------	----------------------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Ortsdurchfahrt weist bezüglich Veloverkehrsführung mehrere Mängel auf: - gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr auf zu schmalen Flächen - zu schmale Radstreifen - heikle Querungen, um auf die Zweirichtungsradswege zu gelangen Von den Mängeln betroffen ist auch die Velowanderoute Nr. 84 von SchweizMobil.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Veloverkehrsführung in ein umfassendes Betriebs- und Gestaltungskonzept integrieren, das insbesondere auch die Gestaltung, Aufenthaltsqualität und den Fussverkehr berücksichtigt.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Etliche Massnahmen wurden erst vor kurzer Zeit realisiert - wenn auch in ungenügender Qualität. Deshalb dürfte eine Verbesserung in den nächsten Jahren kaum möglich sein.  Koordination durch Gemeinde Knutwil; Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Evtl. Einbezug von SchweizMobil
-------------------------	---

<b>Knutwil</b>	Kantonsstrasse, Ortseingang Ost (Richtung Sursee)	<b>Kn 02</b>
----------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Zu kurzer Abbiegebereich für linksabbiegende Velos auf den Radweg Richtung Sursee. Velofahrende sind überfordert: sie müssen in der Kurve abwärts fahrend gleichzeitig nach hinten schauen, Handzeichen geben, bremsen, auf die Verkehrsströme von hinten und von vorne achten und die kurze Strecke benutzen, um Abzubiegen.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Abbiegebereich auf Seite Knutwil verlängern. Baum auf den Inselbereich Seite Sursee verpflanzen (Sichtverhältnisse beachten).
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

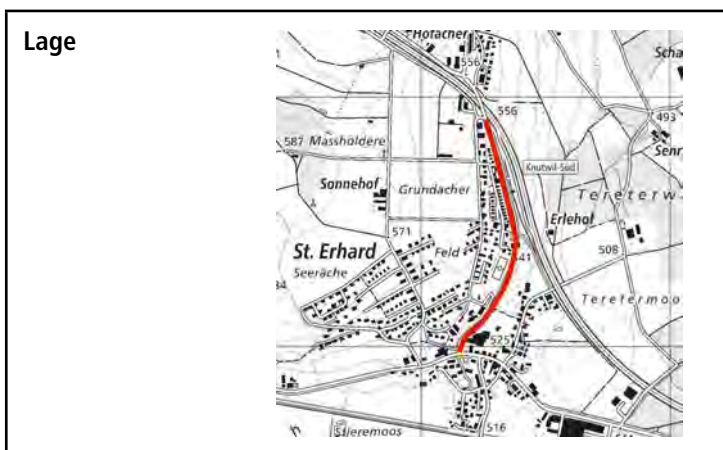
<b>Nächste Schritte</b>	Koordination durch Gemeinde Knutwil; Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.
-------------------------	--

<b>Knutwil</b>	Baselstrasse; St.Erhard - Kreuzung Hofacker Sofortmassnahme	<b>Kn 03a</b>
----------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Schmale Fahrbahn mit erheblicher Belastung (ca. 10'000 Fahrzeuge täglich). Die Strasse steigt von St. Erhard an und weist aufwärts einen Radstreifen sowie einen von der Fahrbahn getrennten Radweg ausserhalb der Galerie auf. Problematisch ist das Teilstück abwärts in der Galerie und bis St. Erhard. Dies wegen der ungünstigen Fahrbahnbreite (Velos werden bei Gegenverkehr zu knapp überholt) und der fehlenden Veloverkehrsmassnahmen. Weniger geübte Velofahrende benutzen in der Regel die parallel führende Heidenacherstrasse.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Prüfen von Sofortmassnahmen in der Galerie: - Randmarkierung, welche die Fahrbahn verschmälert und Velos mehr Platz an der rechten Seite lässt. Angestrebter Effekt: Velos werden nur mit Benutzung der Gegenfahrbahn überholt. Ebenfalls zu prüfen: Randstein des Schrammbords an der rechten Fahrbahnseite leicht anrampen (Fluchtweg und fehlerverzeihende Infrastruktur). Zwischen der Galerie und St. Erhard sind aus Platzgründen und weil Velos abwärts mit einer gewissen Geschwindigkeit fahren keine Massnahmen vorgeschlagen. Auch hier ist zu prüfen, den Abstand der weissen Randmarkierung zum Fahrbahnrand zu erhöhen.
----------------------------------	--



<p><b>Nächste Schritte</b></p> <p>Koordination durch Gemeinde Knutwil;                  Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.</p> <p>vgl. Kn 03b</p>
---



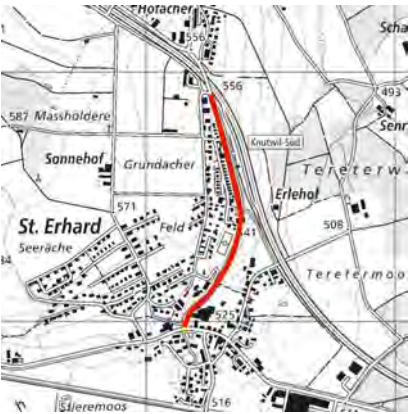
<b>Knutwil</b>	Baselstrasse; St.Erhard - Kreuzung Hofacker Langfristige Massnahme	<b>Kn 03b</b>
----------------	---	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Schmale Fahrbahn mit erheblicher Belastung (ca. 10'000 Fahrzeuge täglich). Die Strasse steigt von St. Erhard an und weist aufwärts einen Radstreifen sowie einen von der Fahrbahn getrennten Radweg ausserhalb der Galerie auf. Problematisch ist das Teilstück abwärts in der Galerie und bis St. Erhard. Dies wegen der ungünstigen Fahrbahnbreite (Velos werden bei Gegenverkehr zu knapp überholt) und der fehlenden Veloverkehrsmassnahmen.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Langfristige Massnahmen in der Galerie: - sind wegen der hohen Baukosten voraussichtlich nur bei einer umfassenden Sanierung oder dem Ersatz des Bauwerks möglich  Langfristige Massnahmen zwischen Galerie und St. Erhard: - Radstreifen talwärts gemäss Radroutenkonzept Kanton Luzern (3. Priorität)
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

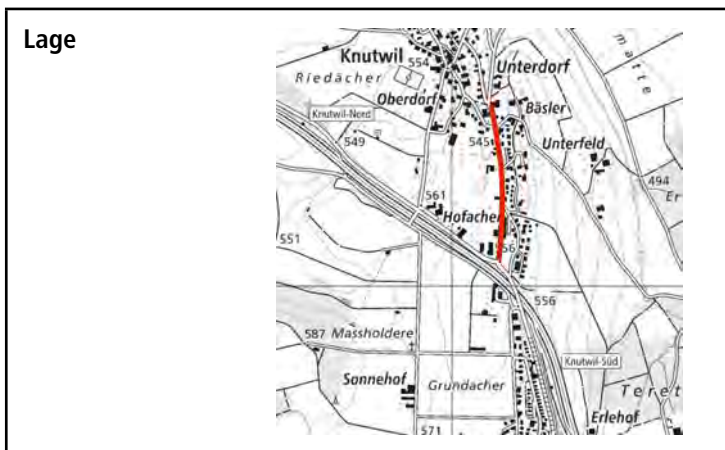
<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b> Koordination und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  vgl. Kn 03a
-------------	---	---

<b>Knutwil</b>	Vorderdorfstrasse	<b>Kn 04</b>
----------------	-------------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Schmale Fahrbahn mit erheblicher Verkehrsbelastung. Die Strasse steigt von Knutwil Richtung Brücke über die Autobahn leicht an.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Geeignete Massnahmen sind aufgrund einer Detailstudie zu bestimmen. Gemäss Radroutenkonzept Kanton Luzern sind Radstreifen vorgesehen (Massnahme 3. Priorität).
----------------------------------	---



**Nächste Schritte**  
 Koordination durch Gemeinde Knutwil;  
 Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.




<b>Knutwil</b>	Kreuzung Baselstrasse - Grundacher/Heidenacherstrasse	<b>Kn 05</b>
----------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Fehlende Abbiege-/Querungshilfe in den Schulweg Grundacher. Zu gross dimensionierte Verkehrsfläche, die zu schnellem Abbiegen der Motorfahrzeuge und einer grossen Querungsdistanz führt.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Abbiegehilfe in der Strassenmitte, die insbesondere die Richtung Unterdorf fahrenden Schulkinder benützen. Richtung Oberdorf fahrende Schulkinder benutzen den Radweg links der Fahrbahn.  Sofortmassnahme: Verkehrsfläche mit prov. Massnahmen verkleinern (Gemeindestrasse).
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	 
----------------------	--

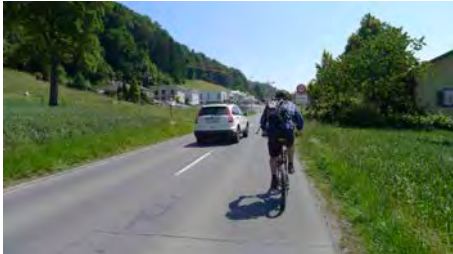

<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b> Abbiegehilfe: Koordination durch Gemeinde Knutwil; Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Sofortmassnahme: Gemeinde Knutwil mit Einbezug des Kantons Luzern  vgl. Kn 03a und Kn 03b
-------------	---	---


<b>Mauensee Wauwil</b>	Kaltbach - Wauwil (Kantonsstrasse)	<b>Ma 01</b>
----------------------------	------------------------------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input checked="" type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input checked="" type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Hohe Geschwindigkeit von Motorfahrzeugen auf schmaler Kantonsstrasse ausserorts (vgl. Foto). Fehlende Massnahmen für den Veloverkehr.  Gemäss Radroutenkonzept Kanton Luzern besteht Massnahmenbedarf 3. Priorität. Die Art der Massnahme ist offen.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Führung des Veloverkehrs südlich der Bahn auf Güterstrassen (Gemeindestrassen) prüfen (vgl. Skizze). Diese ist schneller zu realisieren und günstiger als aufwändige Massnahmen auf der Kantonsstrasse. Zu beachten: Signalisation und Unterhalt, insbesondere Reinigung für den ganzjährigen Betrieb (Landwirtschaft; Schnee)
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	 
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Koordination durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern unter Einbezug der Gemeinden Mauensee und Wauwil sowie Zentrum Sursee plus.
-------------------------	---


<b>Mauensee</b>	Kaltbach (Verbindung Mauensee - Kaltbach)	<b>Ma 02</b>
-----------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input checked="" type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Hohe Geschwindigkeit von Motorfahrzeugen auf schmaler Strasse (Schulweg). Strassenklasse gemäss Strassenverordnung des Kantons Luzern: Güterstrasse 1. Klasse.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Lösungen sind von der Gemeinde detailliert abzuklären. Die Kosten und der Realisierungszeitpunkt sind abhängig von der gewählten Massnahme. Zusätzlicher Effekt bei wirksamer Massnahme: Reduktion/Aufheben des Schülertransports prüfen. Generell zu beachten: Sichtverhältnisse bei hohem Mais/Korn.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Planungsstudie und anschliessende Projektierung im Auftrag der Gemeinde Mauensee (vgl. Ma 03). Ein Fahrverbot hat über eine öffentlich-rechtliche Verkehrsanordnung zu erfolgen (vgl. Merkblatt Fahrverbot auf Güterstrassen, Kanton Luzern, lawa, 2004).
-------------------------	---

<b>Mauensee</b>	Mauenseestrasse bis Abzweigung Kaltbach	<b>Ma 03</b>
-----------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Hohe Geschwindigkeit von Motorfahrzeugen auf schmaler Strasse (Schulweg). Fortsetzung der Route aus Kaltbach (vgl. Ma 02). In diesem Teilstück auch Verkehr, der Richtung St. Erhard fährt - davon vermutlich ein gewisser Anteil Umgehungsverkehr des Chottenkreisels. Zudem erhöhte Verkehrsbelastung wegen der angrenzenden baulichen Entwicklung.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Innerhalb Siedlungsgebiet: verkehrsberuhigende, bauliche und gestalterische Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität verbessern - zum Beispiel mit Tempo -30-Zone. Der Veloverkehr soll im Mischverkehr geführt werden. Ausserhalb Siedlungsgebiet: verkehrsberuhigende, bauliche Massnahmen in regelmässigen Abständen (z.B. vertikale Versätze). Das Abbiegen der Schüler Richtung Kaltbach ist mit einer entsprechenden Gestaltung der Einmündung zu verbessern.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Planungsstudie und anschliessende Projektierung im Auftrag der Gemeinde Mauensee.
-------------------------	---



<b>Mauensee</b>	Querung Surseestrasse (Kantonsstrasse) im Bereich der Mauenseestrasse	<b>Ma 04</b>
-----------------	---	--------------

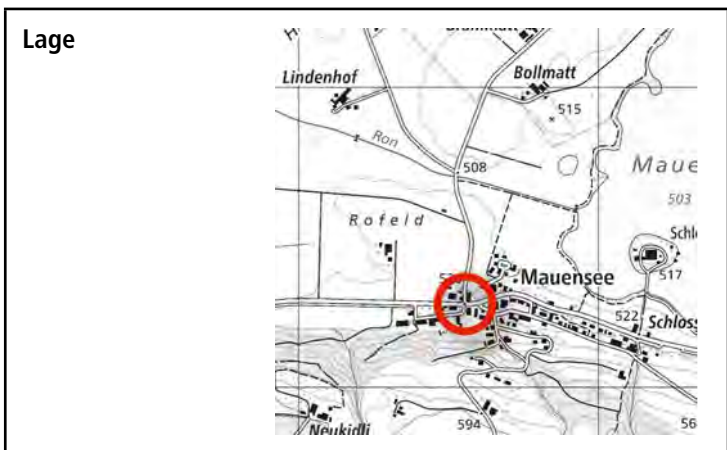
<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

**Problembeschrieb**  
**Erläuterungen**

Der Zweirichtungsradweg (Schulweg) entlang der Surseestrasse kann nur mit einer Querung der Kantonsstrasse erreicht werden. Die Querung ist wegen der hohen Verkehrsbelastung (DTV ca. 12'000) sowie erhöhten Geschwindigkeit heikel. Insbesondere Fahrzeuge Richtung Sursee sind aufgrund der gestreckten Linienführung und des wenig markanten Ortseingangs schnell unterwegs. Der Radweg auf dem Trottoir entlang der Surseestrasse ist in diesem Bereich zu schmal und weist etliche Einmündungen mit ungenügenden Sichtweiten auf.

**Massnahmen-**  
**vorschlag**

Querung mit grosszügiger Mittelinsel sichern. Der von der Mittelinsel geschützte Querungsbereich soll wegen dem pulkweisen Auftreten der Schüler mindestens 2.5 m breit sowie ca. 3.0 - 4.0 m lang sein. Der dazu nötige Platz kann mit einer Umgestaltung der Bushaltestellen gewonnen werden (Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten). Dies ermöglicht zugleich eine fachgerechte Führung des Zweirichtungsradwegs entlang der Surseestrasse. Diese Massnahme verbessert zudem das Abbiegen Richtung Mauenseestrasse sowie die Sicherheit der Fussgänger. Sinnvollerweise werden die Massnahmen in ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Aufwertung der ganzen Ortsdurchfahrt eingebettet (vgl. Ma 05).



**Nächste Schritte**

Anstoss durch die Gemeinde Mauensee. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.

<b>Mauensee</b>	Zweirichtungsrادweg entlang der Surseestrasse (Kantonsstrasse)	<b>Ma 05</b>
-----------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Der Zweirichtungsrادweg (Schulweg) entlang der Surseestrasse ist zu schmal und weist Gefahrenstellen bei den Einmündungen von Seitenstrassen auf, insbesondere wegen fehlender Sichtweiten. Die Führung des Veloverkehrs auf Trottoirs in Innerortsbereichen ist generell heikel wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen Fuss- und Veloverkehr, fehlendem Platz für Ausweichmanöver und ungenügenden Sichtweiten. Die Verkehrsbelastung auf der angrenzenden Surseestrasse ist hoch (DTV. ca. 12'000 Fahrzeuge).
---	---

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Weil sowohl Probleme für den Veloverkehr und den Fussverkehr bestehen, werden die Massnahmen empfehlenerweise in ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Aufwertung der ganzen Ortsdurchfahrt eingebettet (vgl. Ma 04). Wünschenswert ist zudem die Senkung der Betriebsgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist zu prüfen, ob die für den Zweirichtungsrادweg erforderliche Breite mit einer Verschmälerung der angrenzenden Fahrbahn auf 6.0 m erreicht werden kann.
----------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Anstoss durch die Gemeinde Mauensee. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.
-------------------------	--



<b>Oberkirch Mauensee</b>	Bernstrasse; Abzweigung Campus	<b>Ok 01</b>
-------------------------------	--------------------------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Autofahrer Richtung Campus Sursee queren den strassenbegleitenden und vortrittsberechtigten Zweirichtungsrادweg (Schulweg; Erschliessung Campus) entlang der Surseestrasse. Dabei ereignen sich gemäss lokaler Angaben Unfälle. Die Verkehrsbelastung auf der angrenzenden Kantonsstrasse ist hoch (ca. 12'000 Fahrzeuge täglich).
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Erhöhen der Sichtbarkeit der Querung (Warnschilder) unterstützt mit baulichen Massnahmen; beispielsweise Erhöhung des Radwegs mit gut sichtbaren Anrampungen. Überprüfen und evtl. verbessern der Beleuchtung. Generell zu beachten: Sichtverhältnisse bei hohem Mais/Korn.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Die Gefahrenstelle befindet sich auf Gemeindegebiet von Oberkirch. Es ist aber eine wichtige Verbindung von Mauensee nach Sursee. Koordination deshalb durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.
-------------------------	--


<b>Oberkirch Mauensee</b>	Bernstrasse; Ortseingang Chotten; Radwegquerung	<b>Ok 02</b>
-------------------------------	---	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Querung der Kantonsstrasse ist heikel. Velofahrende müssen den Kopf um fast 180 Grad nach hinten drehen, um Fahrzeuge zu erkennen. Dies ist insbesondere in Fahrtrichtung Chotten-Kreisel problematisch, weil Velofahrende gerne den Schwung der Abwärtsfahrt ausnützen. Die Verkehrsbelastung der zu querenden Kantonsstrasse ist hoch (ca. 12'000 Fahrzeuge täglich); zudem ist mit Stau zu rechnen. Wegen der Lage der Premiumrouten (Velonetzplanung Zentrum Sursee plus) sind höhere Velofrequenzen zu erwarten.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Umgestaltung des Wartebereichs, die ein zur Fahrbahn rechtwinkliges Aufstellen ermöglicht (Landerwerb nötig). Damit können Velofahrende auch einen Sichtkontakt zu den nahenden Fahrzeugenkern herstellen. Dies dient der Sicherheit. Verbreiterung der Mittelinsel auf min. 2.50 m.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Die Gefahrenstelle befindet sich auf Gemeindegebiet von Oberkirch. Es ist aber eine wichtige Verbindung von Mauensee nach Sursee und dient der Erschliessung des Campus Sursee. Koordination deshalb durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.
-------------------------	--


<b>Oberkirch Sursee</b>	Premiumroute Süd	<b>Ok 03</b>
-----------------------------	------------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Premiumroute Süd verbindet wichtig Siedlungsgebiete, auch für weniger geübte Velofahrende (vgl. Su 03). Sie wird im Mischverkehr über bestehende Strassen geführt, die sich in der Gemeinde Oberkirch teilweise in verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen befinden. Es wird ein unterbrechungsfreie Fahrt angestrebt mit Vorrtrittsberechtigung bei Einmündungen sowie der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens. Die dazu nötigen rechtlichen Grundlagen werden zur Zeit vom Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelt. Für 2016 sind erste Pilotversuche mit „Fahrradstrassen“ geplant.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Abschnitt c) Bahnstrasse Nord Signalisation als Fahrradstrasse, sobald dies rechtlich möglich ist; Tempo-30-Zone statt generell Tempo 50; Anlieferung beachten.  Abschnitt d) Bahnstrasse Süd Signalisation als Fahrradstrasse, sobald dies rechtlich möglich ist; kaum Massnahmenbedarf auf diesem Teilstück.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

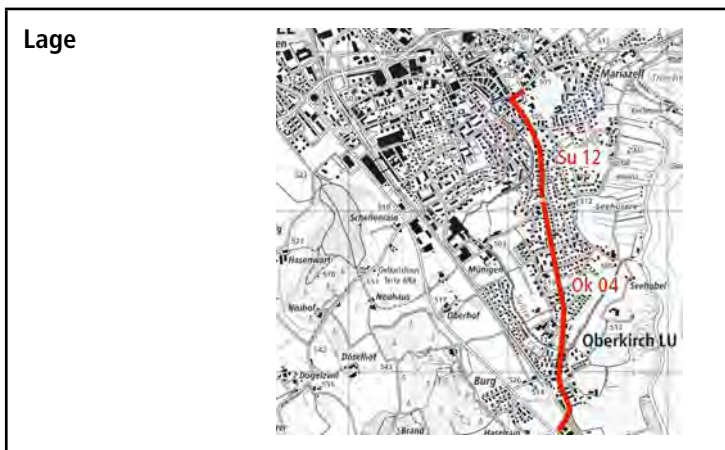
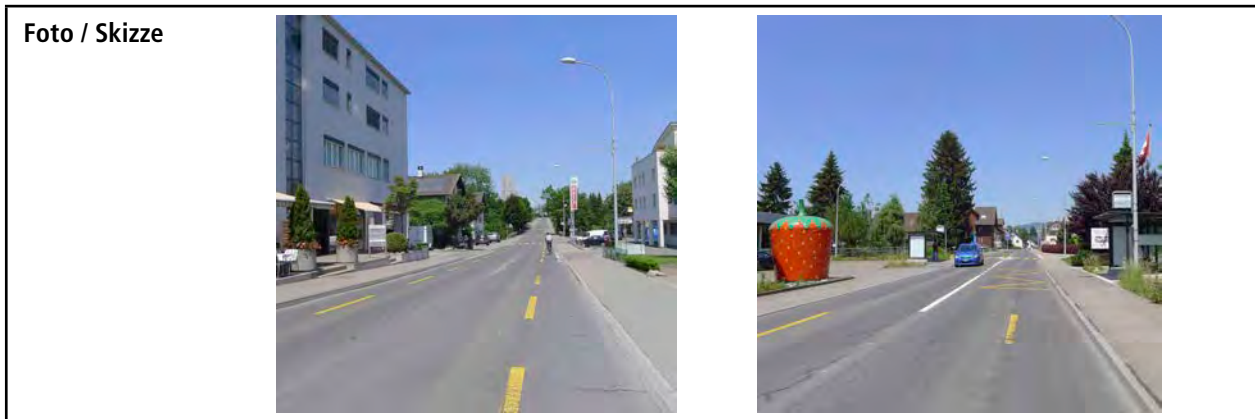
<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b> Koordination mit MIV-Konzept Zentrum Sursee plus und Studie Verkehrsführung Bahnhofgebiet.  Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Gemeinde Oberkirch und Stadt Sursee.  vgl. Su 03; Su 01A
-------------	---	--

<b>Oberkirch</b>	Luzernerstrasse	<b>Ok 04</b>
------------------	-----------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Ungenügende und lückenhafte Veloinfrastruktur auf Strasse mit erheblicher Verkehrsbelastung (täglich mehr als 11'000 Fahrzeuge). Probleme in Längsrichtung wie auch beim Queren und Abbiegen.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse ist in Bearbeitung (vgl. Su 12). Insbesondere zu beachten sind Querungs- und Abbiegestellen wie beispielsweise im Zentrumsbereich.
----------------------------------	---



**Nächste Schritte**  
 Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse ist in Bearbeitung.  
 vgl. Su 12




<b>Oberkirch Sursee</b>	Pilatusstrasse - Schellenrainstrasse (Gemeinde Oberkirch) und/oder neue Bahnunterführung (Gemeinde Sursee)	<b>Ok 05</b>
-----------------------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input checked="" type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Bahnlinie und Umfahrungsstrasse erschweren die Erreichbarkeit der wichtigen Zielorte Campus Sursee, Fenaco, Bison AG. In der Haselwarte entsteht ein neues, dichtes Wohnquartier mit Schwerpunkt Familienwohnungen und dem Bedarf an sicheren und direkten Schulwegen. Das Fenaco-Areal kann wegen des Werkverkehrs nicht befahren werden und wird zudem mittelfristig eingezäunt (Gespräche mit Fenaco während des Mitwirkungsverfahrens).
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Schliessen der Netzlücke aufgrund von Detailstudien mit folgenden Möglichkeiten: a) Radweg entlang der Kantonsstrasse. Zu beachten: Erreichbarkeit Radweg; Anschluss an Unterführung Haselwart; Erschliessung Fenaco; Brücke Schellenrainstrasse b) Radweg entlang der SBB-Geleise auf Grünstreifen. Zu beachten: Abstand Geleise SBB; Transformatoranlage SBB; Option Anschlussgeleise Fenaco; Einfriedung Fenaco c) neue Bahnunterführung. Zu beachten: Masterplan Bahnhof und zusätzliches Geleise SBB; gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr Bei allen Varianten zu beachten: voraussichtlich Verbreiterung Unterführung Haselwart nötig.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

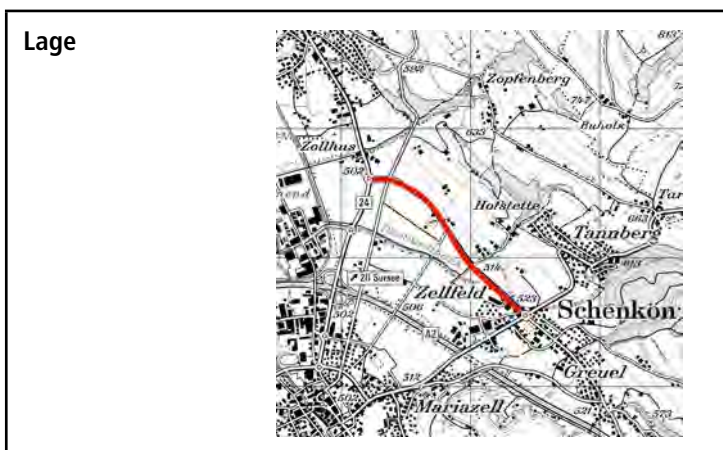
<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b>
		Detailstudien mit Berücksichtigung und Koordination mit Masterplan Bahnhof, Verkehrsstudien Bahnhofgebiet und Erschliessung Fenaco-Areal. Koordination von Sursee plus mit Gemeinde Oberkirch, Stadt Sursee, SBB, Fenaco.

<b>Schenkon</b>	Surentalstrasse - Neuheim - Münsterstrasse	<b>Sch 01</b>
-----------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	- hohe Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge ausserorts - Verkehrsbelastung: täglich ca. 7'500 Fahrzeuge - schmale Fahrbahn: Velos werden zu knapp und in hohem Tempo überholt (auch bei Gegenverkehr)
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Geeignete Massnahmen sind aufgrund einer Detailstudie zu bestimmen. Radwege abseits der Fahrbahn sind Radstreifen vorzuziehen. Möglichkeiten: - Einrichtung Radweg auf beiden Seiten der Strasse - Zweirichtung Radweg auf einer Seite der Strasse > die nötigen Querungen sind innerorts anzuordnen und sicher auszugestalten (bauliche Abbiegehilfen) - unabhängige Führung über Flurwege > Belag und Unterhalt beachten
----------------------------------	---



<p><b>Nächste Schritte</b></p> <p>Gemäss Radroutenkonzept Kanton Luzern ist ein Radweg vorgesehen (Massnahme 2. Priorität). Gemeinde Schenkon koordiniert mit vif Kanton Luzern. Ein Projekt ist vorhanden, wurde aber nicht weiterverfolgt.</p>
--



<b>Schenkon</b>	Kreisel Münsterstrasse - Zellburg	<b>Sch 02</b>
-----------------	-----------------------------------	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb</b>	- hohe Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge im Kreisel
<b>Erläuterungen</b>	

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Kreiselgeometrie verbessern und Ablenkung erhöhen: - grössere, erhöhte Kreiselmitte, die nur von grossen Fahrzeugen befahren wird - optimieren der Einfahrtsradien
----------------------------	--



<p><b>Nächste Schritte</b></p> <p>Gemeinde Schenkon koordiniert mit vier Kanton Luzern. Massnahmen voraussichtlich mit Unterhalt machbar.</p> <p>vgl. Sch 03; Sch 04</p>
--


<b>Schenkon</b>	Münsterstrasse; Kreisel Zellburg - Dorfkreisel	<b>Sch 03</b>
-----------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Fehlende Massnahmen Veloverkehr trotz sehr hoher Verkehrsbelastung und leichter Steigung zwischen Fussgängerstreifen und Kreisel. In den übrigen Teilstücken der Münsterstrasse bis Sursee sind Velomassnahmen realisiert worden.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	- Radstreifen beidseitig
----------------------------------	--------------------------

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Anstoss durch die Gemeinde Schenkon mit Integration in die Zentrumsplanung. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  vgl. Sch 02; Sch 04
-------------------------	--

<b>Schenkon</b>	Dorfkreisel (Dorf-, Zellfeld-, Münsterstrasse)	<b>Sch 04</b>
-----------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Zwei Problembereiche: - hohe Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge im Kreisel, insbesondere von und nach Tann. Dies führte 2016 zu mehreren Unfällen mit Velobeteiligung (Hinweis des Gemeinderats Schenkon). - heikles Linksabbiegemanöver auf Veloroute Richtung Sursee (Schulweg; Velowanderroute); vgl. Skizze
---	---

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Geschwindigkeit im Kreisel verringern, Kreiselgeometrie verbessern, Ablenkung erhöhen mit zum Beispiel: - grösserer, erhöhter Kreiselmitte, die nur von grossen Fahrzeugen befahren wird - optimieren (verengen) der Einfahrtsradien  Abbiegen in Veloroute: - komfortable Abbiegehilfe mit genügender Breite und Länge - indirektes Abbiegen ermöglichen für unsichere Velofahrer
----------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Anstoss durch die Gemeinde Schenkon. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern. Evtl. Einbezug von SchweizMobil.  vgl. Sch 03; Sch 05
-------------------------	---


<b>Schenkon</b>	Münsterstrasse (Tannberg; Tann)	<b>Sch 05</b>
-----------------	---------------------------------	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	- schmale Fahrbahn: Velos werden zu knapp und in hohem Tempo überholt (auch bei bei Gegenverkehr) - erhöhte Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge - Steigung
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	- gemäss Vorstudie Kanton Luzern: gemeinsamer Rad-/Gehweg bergwärts. Vorstudie Zellfeld - Tannberg vom 25.08.2015, rev. 01.10.2015; Etappierung offen - Beginn des Radwegs ca. 200m nach dem Kreisel Zellfeld (Bereich Chommlibachbrücke)
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	---

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Realisierung des Projekts. Klären der Etappierung.
-------------------------	--




<b>Schenkon</b>	Kreuzung Dorfstrasse - Römerweg	<b>Sch 06</b>
-----------------	---------------------------------	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb</b>	Gefährliches Queren und Abbiegen ausserorts. Zugang zum Strandbad; Velowanderroute Nr. 94 (regionale Route) quert die Kantonsstrasse.
<b>Erläuterungen</b>	

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Queren und Abbiegen mit Mittelinsel in der Strassenmitte sichern. Evtl. Tempo 60 prüfen kombiniert mit baulichen und gestalterischen Massnahmen, die den Ortseingang hervorheben. Mit Tempo 60 kann ein Fussgängerstreifen in Betracht gezogen werden.
----------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Anstoss durch die Gemeinde Schenkon. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Koordination mit dem Radwegprojekt Sempach - Sursee (Variantenstudium des Kantons Luzern)  Evtl. Einbezug von SchweizMobil.
-------------------------	---



<b>Sursee</b>	Premiumroute Ringstrasse; Abschnitt A Kottenkreisel bis Kreisel Christoph-Schnyder-Strasse	<b>Su 01A</b>
---------------	---	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Die Ringstrasse verbindet wichtige regionale Ziele des Veloverkehrs wie Schulen, Freizeit- und Arbeitsplatzgebiete. Sie soll deshalb als Premiumroute mit einem hohen Ausbaustandard gestaltet werden, der das Befahren abseits des Motorfahrzeugverkehrs sowie das Nebeneinanderfahren ermöglicht. Mit dem Umbau soll zudem das städtebauliche und gestalterische Potenzial genutzt (vgl. Räumliches Entwicklungskonzept REK der Stadt Sursee 2013) sowie die bestehenden Ansätze des Veloverkehrsystems weiter geführt werden (Radweg entlang Ringstrasse). Die heutige Führung sowie die bestehenden Unterführungen genügen den Anforderungen nicht.
---	---

<b>Massnahmenvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rad- und Gehweg von min. 4.0 m durchgehender Breite entlang der Ringstrasse</li> <li>- vortrittsberechtigte Führung über die Querstrassen Kottenmatte und Buchenstrasse</li> <li>- Ausbau des Verbindungswegs zur Industriestrasse (Erschliessung Bahnhof Sursee auf der Ostseite) inkl. Integration des Anschlusses Industriestrasse in die Tempo-30-Zone Bahnhof</li> <li>- Ausbau der heutigen Fussgängerunterführung Josef-Müller-Weg (Verbindung zur Bahnhofstrasse; Weiterführung der Premiumroute nach Oberkirch, vgl. Su 03; Ok 03)</li> <li>- nicht vortrittsberechtigte, aber sichere Querung der Zeughausstrasse</li> <li>- Verbesserung der oberirdischen Querungen der Ringstrasse Nord zur Christoph-Schnyder-Strasse Aktuell (Frühling 2016):</li> <li>- Der Rad- und Gehweg auf der SBB-Brücke wird verschmälert; die Situation deutlich verschlechtert</li> </ul>
----------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Im Rahmen der Velonetzplanung wurde die Machbarkeit im Massstab 1:500 generell überprüft.  vgl. auch Su 01B; Su 01C; Su 03; Su 05; Su 06
-------------------------	--

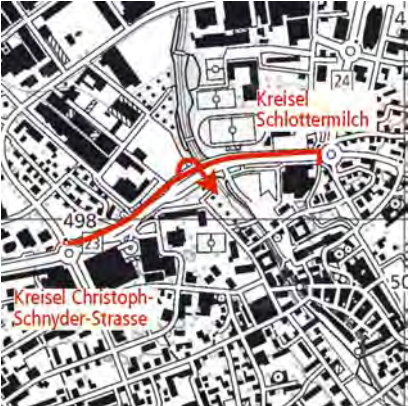
<b>Sursee</b>	Premiumroute Ringstrasse; Abschnitt B Kreisel Christoph-Schnyder-Strasse bis Kreisel Schlottermilch	<b>Su 01B</b>
---------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Allg. Bemerkungen zur Premiumroute Ringstrasse gemäss Su 01A.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rad- und Gehweg von min. 4.0 m durchgehender Breite nördlich entlang der Ringstrasse</li> <li>- Verbesserung des Anschlusses sowie der Unterführung entlang der Suhre unter Beachtung der Bestimmungen zum Schutz des Gewässerraums</li> <li>- Bau einer neuen Brücke über die Suhre</li> <li>- durchgehender Rad- und Gehweg auf der Höhe der Ringstrasse entlang des Stadions und damit aufheben der bestehenden Fussgängerunterführung</li> <li>- nicht vortrittsberechtigzte, aber sichere Querung der Schlottermilch (keine Querung über zwei Fahrstreifen ohne Inseln)</li> </ul> Variante (Ergänzung): Führung südlich der Ringstrasse (Unterführung Suhre bis Schlottermilch)
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--


<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b> Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Im Rahmen der Velonetzplanung wurde die Machbarkeit im Massstab 1:500 generell überprüft.  vgl. auch Su 01A; Su 01C; Su 02
-------------	---	---

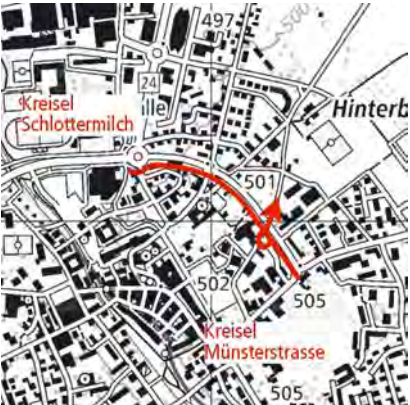
<b>Sursee</b>	Premiumroute Ringstrasse; Abschnitt C Kreisel Schlottermilch - Kreisel Münsterstrasse	<b>Su 01C</b>
---------------	--	---------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb</b>	Allg. Bemerkungen zur Premiumroute Ringstrasse gemäss Su 01A.
<b>Erläuterungen</b>	Im Abschnitt C ist noch kein Radweg vorhanden. Die Premiumroute wird südlich der Ringstrasse geführt, weil damit die heikle Querung des Autobahzubringers Surentalstrasse vermieden und die räumlichen Voraussetzungen mit bestehenden Wegen genutzt werden kann. Zudem wird die Premiumroute auf der weniger attraktiven Nordseite der angrenzenden Liegenschaften geführt.

<b>Massnahmenvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rad- und Gehweg von min. 4.0 m durchgehender Breite südlich entlang der Ringstrasse</li> <li>- nicht vortrittsberechtigter, aber sichere Querung der Schlottermilch (keine Querung über zwei Fahrstreifen ohne Inseln)</li> <li>- Vortrittsberechtigter Querung der Geuenseestrasse</li> <li>- Verbesserung Anschluss zur Unterführung St. Martinsgrund (Vorplatzgestaltung Altersheim beachten)</li> <li>- Erreichbarkeit des Radwegs von der Münsterstrasse her gewährleisten</li> <li>- Verbesserung der Querung der Münsterstrasse zum Beckhofareal (Schulweg; Entwicklungsgebiet)</li> <li>- generelle Verbesserung des Kreisels Münsterstrasse: Durchschuss vermeiden; Ablenkung erhöhen</li> </ul>
----------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b>
		Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  Im Rahmen der Velonetzplanung wurde die Machbarkeit im Massstab 1:500 generell überprüft.  vgl. auch Su 01A; SU 01B; Su 02; Su 10



<b>Sursee</b>	Premiumroute Nord	<b>Su 02</b>
---------------	-------------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Der Autobahnzubringer Surentalstrasse ist für den Veloverkehr nicht befahrbar, weil die Anschlussbereiche der Autobahn auf der Surentalstrasse für den Veloverkehr unverträglich ausgestaltet wurden. Deshalb sollen Moosgasse und Allmendstrasse als Premiumroute mit einem hohen Ausbaustandard gestaltet werden, der das Befahren abseits des Motorfahrzeugverkehrs sowie das Nebeneinanderfahren ermöglicht. Die Weiterführung nach Geuensee ist mit dem neuen Fuss- und Radweg gewährleistet. Heute ist die Route im Industriequartier für den Veloverkehr in mehreren Bereichen problematisch und weist mit der Einmündung Zeughausstrasse einen Unfallschwerpunkt auf (Foto 1).
---	--

<b>Massnahmenvorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moosgasse vom Kreisel Schlottermilch bis Einmündung Glockenstrasse: Mischverkehr in Tempo-30-Zone</li> <li>- Moosgasse/Allmendstrasse: Rad- und Gehweg von min. 4.0 m durchgehender Breite westlich der Moosgasse/Allmendstrasse; Verschmälerung der angrenzenden Fahrbahn auf die minimal nötigen 6.0 m.</li> <li>- Einmündung Zeughausstrasse sowie weitere Einmündungen wie Chommlibachstrasse: gut erkennbare, vortrittsberechtigende Führung des Veloverkehrs; Schleppkurvenbereiche der Lastwagen so ausgestalten, dass sie von Personenwagen nicht überfahren werden</li> <li>- Brücke über die Autobahn: Einseitige Führung des Fuss- und Veloverkehrs prüfen; dazu muss die mögliche Belastbarkeit des Trottoirbereichs für Fahrzeuge geklärt werden. Zu prüfen: Brücke für den Motorfahrzeugverkehr sperren; Erschliessung der Industriegebiete direkt von der Surentalstrasse möglich. Weitere Möglichkeit: Einspurstrecke für Motorfahrzeugverkehr.</li> </ul>
----------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b>
		Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Stadt Sursee. Neue MIV Organisation in Diskussion. vgl. auch Su 01A; Su 01B; Su 01C; Su 08  Der Massnahmenbedarf wird massgeblich durch den Autobahnanschluss verursacht. Deshalb ist eine finanzielle Beteiligung des Bundes (ASTRA) und Kantons Luzern anzustreben.

<b>Sursee Oberkirch</b>	Premiumroute Süd	<b>Su 03</b>
-------------------------	------------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	<b>Priorität planerisch / baulich</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	<b>Investitionskosten</b> <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	<b>Federführung   Beteiligte</b> <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Angestrebte Realisierung</b> <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	<p>Die Premiumroute Süd verbindet wichtig Siedlungsgebiete, auch für weniger geübte Velofahrende. Sie wird im Mischverkehr über bestehende Strassen geführt, die sich in der Gemeinde Oberkirch teilweise in verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen befinden. Es wird ein unterbrechungsfreie Fahrt angestrebt mit Vortrittsberechtigung bei Einmündungen sowie der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens. Die dazu nötigen rechtlichen Grundlagen werden zur Zeit vom Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelt. Für 2016 sind erste Pilotversuche mit „Fahrradstrassen“ geplant.</p>
---------------------------------------	--

<b>Massnahmenvorschlag</b>	<p>Abschnitt a) Bahnhofstrasse - Eisenbahn Kreisel - Christoph-Schnyder-Strasse - Centralstrasse: Umgestaltung und Verkleinerung der für eine Tempo-30-Zone zu grosse Verkehrsfläche; weiteres verlangsamen der gefahrenen Geschwindigkeit, damit sich auch weniger Geübte im Mischverkehr wohl fühlen; Prüfen von Fahrradstrassen; bei einigen Abschnitten ist die Längsparkierung zu beachten.</p> <p>Abschnitt b) Christoph-Schnyder-Strasse von Centralstrasse - Bahnstrasse (Gemeindegrenze Oberkirch): Umgestaltung als Fahrradstrassen (sobald rechtlich möglich); bei einigen Abschnitten ist die Längsparkierung sowie die Anlieferung zu beachten.</p> <p>Der Veloverkehr kann insbesondere unterstützt und bevorteilt werden, wenn der Motorfahrzeugverkehr die Innenstadt Sursee nur über ausgewählte Routen erreicht; die Innenstadt aber nicht durchqueren kann.</p>
----------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	<p>Koordination mit MIV-Konzept Zentrum Sursee plus und Studie Verkehrsführung Bahnhofgebiet.</p> <p>Planungsstudie für Premiumrouten. Koordination durch Zentrum Sursee plus. Projektierung und Ausführung durch Stadt Sursee und Gemeinde Oberkirch.</p> <p>vgl. Ok 03; Su 01A</p>
-------------------------	--



<b>Sursee</b>	Baselstrasse (Camping Sursee)	<b>Su 04</b>
---------------	-------------------------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Um vom Camping auf den Fuss- und Radweg zu gelangen muss die Fahrbahn ausserorts im Tempo 80 Bereich gequert werden. Zusätzlich problematisch ist die Lage in der Kurve (Sichverhältnisse).
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Querung mit Querungshilfe sichern. Tempo 50 oder 60 prüfen kombiniert mit baulichen und gestalterischen Massnahmen, die den Ortseingang hervorheben. Mit Tempo 50 oder 60 kann ein Fussgängerstreifen in Betracht gezogen werden.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	--

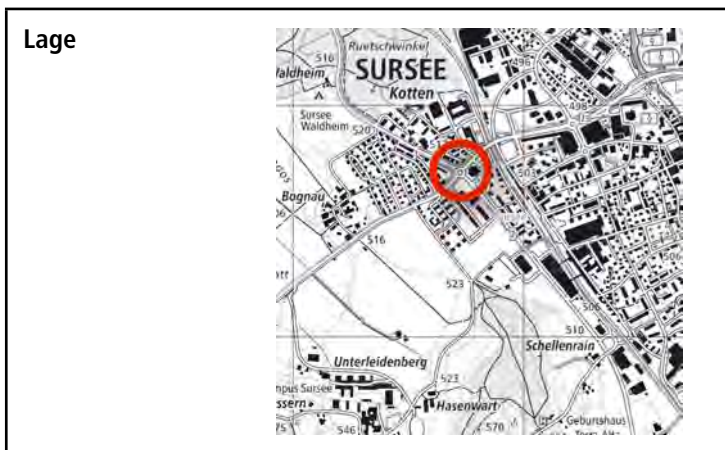
<b>Nächste Schritte</b>	Anstoss durch die Gemeinde Sursee. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.
-------------------------	---

<b>Sursee</b>	Kottenkreisel	<b>Su 05</b>
---------------	---------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Mit dem Umbau des Kreisels müssen wegen der Bypässe mehrere Fahrstreifen gequert werden. Dies und auch die knappen Breiten der Mittelinseln können aufgrund des kürzlich erfolgten Neubaus kaum in absehbarer Zeit verbessert werden. Verbesserungspotenzial besteht aber in der Ausgestaltung der gemeinsamen Fuss- und Veloverkehrsflächen, die zu knapp bemessen sind.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Vergrösserung der gemeinsamen Fuss- und Veloverkehrsflächen und der Wartebereiche. Insbesondere sollen die Flächen für die Verbindung Mauensee zur Premiumroute grosszügig angelegt werden. Da die Route ein wichtiger Schulweg ist, muss das pulkartige Auftreten der Schüler in den Abmessungen berücksichtigt werden. Projektierung und Realisierungszeitpunkt sind auf die Premiumrouten abzustimmen.
----------------------------------	---



**Nächste Schritte**

Koordination durch Zentrum Sursee plus.  
 Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.

Termine auf die Planung und Realisierung der Premiumrouten abstimmen.

vgl. Su 01A

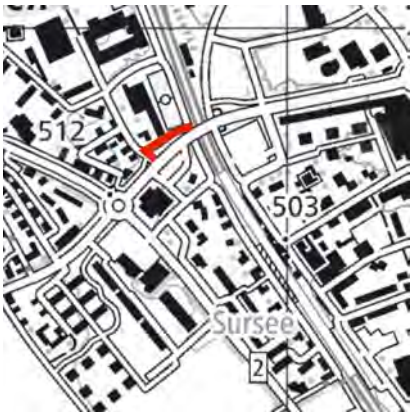
<b>Sursee</b>	Erschliessung Bahnhof Sursee (Westseite)	<b>Su 06</b>
---------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung   Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Mit dem Umbau des Kottenkreisels und der erforderlichen Querung der Umfahrungsstrasse wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus westlichen Siedlungsgebieten stark erschwert. Der Masterplan Bahnhof sieht vor, die Veloparkierung auch westlich des Bahnhofs zu verbessern und die Strassenräume entsprechend umzugestalten (Kotten- und Pilatusstrasse).
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Verbindung von der Premiumroute zur westlichen Bahnhofseite schaffen. Ausbau des bestehenden Fusswegs entlang der Ringstrasse und entlang des Schulareals prüfen. Insbesondere zu beachten ist die Koexistenz mit dem Fussverkehr (Abmessungen; Gefälle) sowie die Einmündung in die Pilatusstrasse (schwierige Sichtverhältnisse wegen Brückenwiderlager).
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---


<b>Nächste Schritte</b>	Koordination durch Zentrum Sursee plus: - Berücksichtigung im Masterplan Bahnhof Sursee - Koordination mit Premiumrouten  vgl. Su 01A
-------------------------	---


<b>Sursee</b>	Zeughausstrasse	<b>Su 07</b>
---------------	-----------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	<b>Priorität planerisch / baulich</b> <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<b>Investitionskosten</b> <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	<b>Federführung   Beteiligte</b> <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	<b>Angestrebte Realisierung</b> <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	<b>Datum Nachführung</b>

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Heikle Querungs- und Abbiegemanöver. Querung der Velowanderrouen Nr. 3 (nationale Route) und 409 (lokale Route) entlang der Suhre.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Querung mit Querungshilfe sichern. Dient auch der Querung für Fussgänger. Bei der Massnahmenplanung ist die Brückenbreite zu beachten. Falls eine Verbreiterung nötig ist, diese allenfalls nur auf die Belastung des Fuss- und Veloverkehrs dimensionieren mit entsprechender Verkehrsführung.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Koordination mit MIV-Konzept Zentrum Sursee plus und Studie Verkehrsführung Bahnhofgebiet.  Projektierung und Ausführung durch Stadt Sursee.  Evtl. Einbezug von SchweizMobil.
-------------------------	--

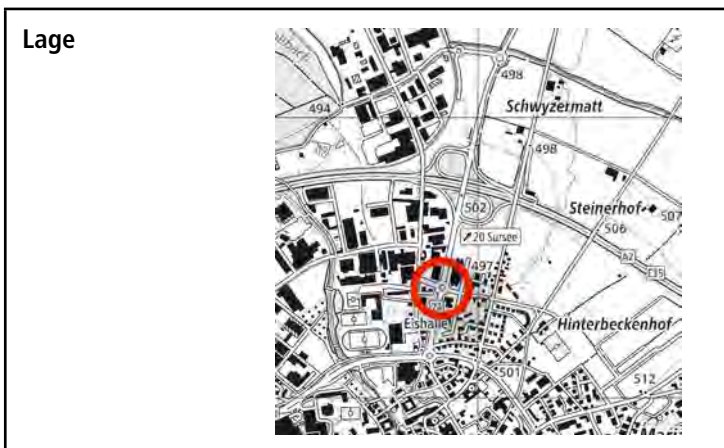
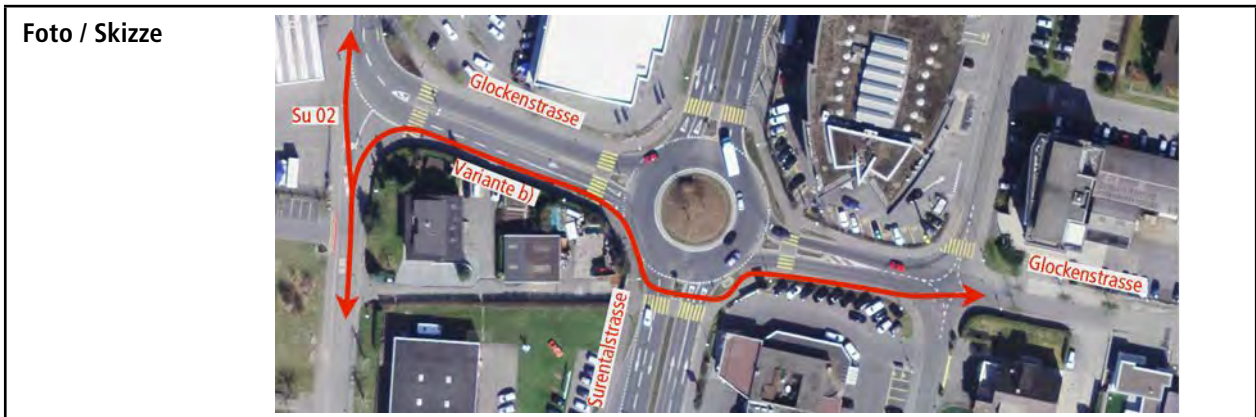


<b>Sursee</b>	Kreisel Surentalstrasse - Glockenstrasse	<b>Su 08</b>
---------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Wichtige Verbindung der östlichen Quartiere Sursees sowie Schenkons zu den Schulen (Kantonsschule) und Arbeitsplätzen. Für Velos sehr heikles Befahren wegen zweistreifigen Ein- und Ausfahrten sowie der breiten Kreiselfahrbahn. Massnahmen für den Veloverkehr beeinflussen die Kapazität der Kreuzung für Motorfahrzeuge. In der Längsrichtung wird die Surentalstrasse kaum von Velos befahren, da die Anschlussbereiche der Autobahn für den Veloverkehr sehr gefährlich sind (vgl. Su 02).
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Weil die Verkehrsbelastung im Kreisels sehr hoch und das Befahren höchstens für Geübte möglich ist, werden Verbesserungen zum Queren der Kreiselarmler bevorzugt. Möglichkeiten: a) Querung aller Kreiselarmler verbessern mit Mittelinseln zwischen den Fahrspuren (dient auch dem Fussverkehr) b) Radweg südlich entlang der Glockenstrasse auf beiden Seiten des Kreisels; bedingt grosszügige und attraktive Querungsmöglichkeit südlich des Kreisels sowie massgebliche Anpassungen auf den Gemeindestrassen (vgl. Skizze)
----------------------------------	---



**Nächste Schritte**

Koordination mit MIV-Konzept Zentrum Sursee plus, anschliessend Planungsstudie.  
 Koordination Zentrum Sursee plus.  
 vgl. auch Su 02 (Premiumroute)

Der Massnahmenbedarf wird durch den Autobahnanschluss mitverursacht. Deshalb ist eine finanzielle Beteiligung des Bundes (ASTRA) und des Kantons Luzern anzustreben.




<b>Sursee</b>	Einmündung Münsterstrasse - St. Martinsgrund (Sofortmassnahme)	<b>Su 09</b>
---------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input type="checkbox"/>	Angestrebte Realisierung <input checked="" type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Gefährliches Queren und Abbiegen - auch für Velowanderoute Nr. 84 (regionale Route). Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse - Münsterstrasse ist in Bearbeitung.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Querung mit Querungshilfe sichern; dient auch der Querung für Fussgänger. Sofortmassnahme: - Fussgängerstreifen mit prov. Mittelinsel prüfen
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	---

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Massnahmen gemäss Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse - Münsterstrasse. Sofortmassnahme prüfen.  vgl. Su 10; Su 12  Koordination: Stadt Sursee. Evtl. Einbezug von SchweizMobil.
-------------------------	---

<b>Sursee</b>	Münsterstrasse	<b>Su 10</b>
---------------	----------------	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Lückenhafte Veloinfrastruktur auf Strasse mit hoher Verkehrsbelastung (täglich mehr als 16'000 Fahrzeuge). Führungsprinzipien wechseln auf kurzen Abschnitten: Radstreifen, Radweg auf Trottoir, Mischverkehr ohne Massnahmen.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Führungsprinzipien aufgrund Betriebs- und Gestaltungskonzept. Ebenfalls zu beachten sind die Querungen und Anschlüsse an weitere Velorouten. Berücksichtigung des Umgestaltungskonzepts Luzernerstrasse - Münsterstrasse.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>		<b>Nächste Schritte</b> Koordination durch Stadt Sursee. Projektierung und Ausführung durch Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern.  vgl. Su 01C (Premiumroute); Su 09; Su 11
-------------	---	--


<b>Sursee</b>	Einmündung Münsterstrasse - Sempachstrasse	<b>Su 11</b>
---------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Heikles Queren der Münsterstrasse Richtung Sursee (Weg vom Strandbad). Probleme: erhöhte Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge und in diesem Bereich schmale Mittelinsel; Konflikt mit rechtsabbiegenden Autos. Vermutlich fahren deshalb viele Schulkinder auf dem Trottoir Richtung Sursee, um danach ins Quartier abzubiegen oder die Münsterstrasse zu queren (vgl. Foto). Ebenso ist die Erreichbarkeit des Neubaugebiets Hinterbeckenhof.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Möglichkeiten: - Zweirichtungsradweg östlich der Münsterstrasse prüfen (vgl. Su 10) - Verbreiterung der Mittelinsel Münsterstrasse prüfen
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	 
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	vgl. Su 10
-------------------------	------------

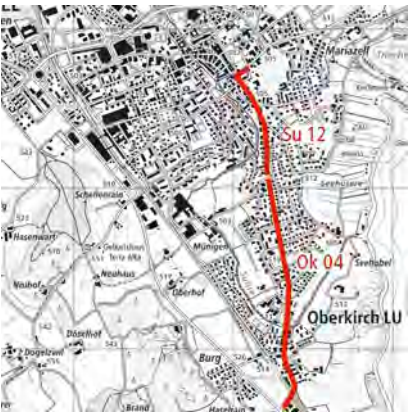
<b>Sursee</b>	Luzernerstrasse	<b>Su 12</b>
---------------	-----------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	<b>Priorität planerisch / baulich</b> <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<b>Investitionskosten</b> <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input checked="" type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	<b>Federführung   Beteiligte</b> <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus <input type="checkbox"/>	<b>Angestrebte Realisierung</b> <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	<b>Datum Nachführung</b>

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Ungenügende und lückenhafte Veloinfrastruktur auf Strasse mit erheblicher Verkehrsbelastung (täglich mehr als 11'000 Fahrzeuge). Probleme in Längsrichtung wie auch beim Queren/Abbiegen.
---	---

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse ist in Bearbeitung. Insbesondere zu beachten sind Querungs- und Abbiegestellen wie beispielsweise am Frieslirain.
----------------------------------	--

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b> 	<b>Nächste Schritte</b> Umgestaltungskonzept Luzernerstrasse ist in Bearbeitung.  vgl. Ok 04
--	---




<b>Sursee</b>	Abzweigung Sempachstrasse - Strandbad	<b>Su 13</b>
---------------	---------------------------------------	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input checked="" type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input checked="" type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb Erläuterungen</b>	Viele Kinder benutzen die Strasse auf dem Weg zum Strandbad. Hohe Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge und eine erstaunlich hohe Belastung von ca. 4'500 Fahrzeugen täglich. Die Sempachstrasse scheint als Umgehungsroute benutzt zu werden; entsprechend schnell wird gefahren. Die markierte Kernfahrbahn dient dem Längsverkehr und ist dem Queren hinderlich.
---	--

<b>Massnahmen- vorschlag</b>	Verlangsamung der Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge mit Temporeduktion und baulichen Massnahmen. Zugleich verbessern des Abbiegens; evtl. Ortseingang gestalten.
----------------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

<b>Lage</b>	
-------------	---

<b>Nächste Schritte</b>	Grundlagenaufbereitung und bewerten der Möglichkeiten durch die Stadt Sursee.
-------------------------	---



<b>Sursee</b>	Netzlücke Merkurstrasse - Christoph-Schnyder-Strasse	<b>Su 14</b>
---------------	--	--------------

<b>Info</b>	<input type="checkbox"/> Kantonsstrasse <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindestrasse <input type="checkbox"/> Privatstrasse	Priorität planerisch / baulich <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	Investitionskosten <input type="checkbox"/> gering < ca. 20'000.- <input checked="" type="checkbox"/> mittel < ca. 200'000.- <input type="checkbox"/> hoch > ca. 200'000.- <small>Die Kategorien zeigen die ungefähre Grössenordnung und sind aufgrund weiterer Untersuchungen zu bestimmen.</small>
	Federführung / Beteiligte <input type="checkbox"/> Bund <input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde <input type="checkbox"/> Zentrum Sursee plus	Angestrebte Realisierung <input type="checkbox"/> 2017 - 2020 <input type="checkbox"/> 2020 - 2025 <input checked="" type="checkbox"/> ab 2025 <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme möglich	Datum Nachführung

<b>Problembeschrieb</b>	Netzlücke (Querverbindung)
<b>Erläuterungen</b>	

<b>Massnahmenvorschlag</b>	Netzlücke schliessen und vollständige Querverbindung bis Wilemattstrasse einbeziehen.
----------------------------	---

<b>Foto / Skizze</b>	
----------------------	--

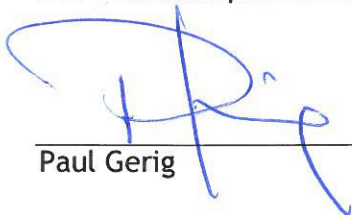
<b>Lage</b>	
-------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Stadt Sursee: Koordination mit Planung der Erschliessung Fenaco sowie SBB-Brücke.
-------------------------	---

Die Gemeinden des Zentrums Sursee Plus und der Regionale Entwicklungsträger Sursee-Mittelland stimmen der Velonetzplanung vom 13.01.2017 zu. Die Unterzeichnenden richten ihre zukünftigen Planungen auf die Velonetzplanung aus.

**Gemeinde Geuensee**

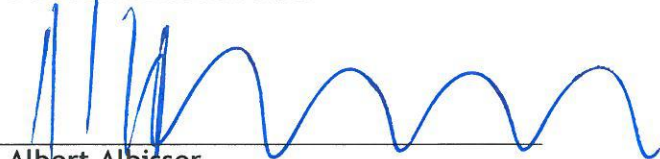
Der Gemeindepräsident



---

Paul Gerig

Der Gemeindeschreiber



---

Albert Albisser

**Gemeinde Knutwil**

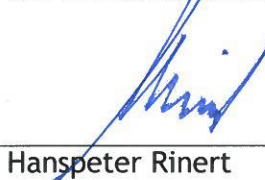
Die Gemeindepräsidentin



---

Priska Galliker

Der Gemeindeschreiber



---

Hanspeter Rinert

**Gemeinde Mauensee**

Die Gemeindepräsidentin



---

Esther Zeilinger

Der Gemeindeschreiber

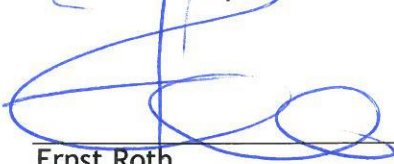


---

Othmar Lussi

**Gemeinde Oberkirch**

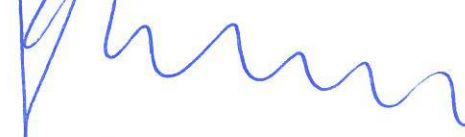
Der Gemeindepräsident



---

Ernst Roth

Der Gemeindeschreiber



---

Markus Inauen

**Gemeinde Schenkon**

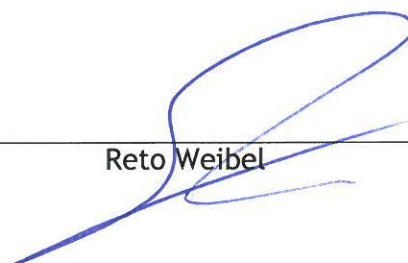
Der Gemeindepräsident



---

Patrick Ineichen

Der Gemeindeschreiber



---

Reto Weibel

**Stadt Sursee**

Der Stadtpräsident



Beat Leu

Der Stadtschreiber



Godi Marbach

**Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland**

Der Präsident



Charly Freitag

Der Geschäftsführer



Beat Lichtsteiner