

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Neues Velokonzept für den Kanton Luzern

Teilnehmerangaben:

RET Sursee-Mittelland
Centralstrasse 34
6210 Sursee

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

159070

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Die Routenhierarchie mit Velovorzugsrouten, Hauptrouten, Basisnetz und Freizeitnetz ist zweckmässig, deren Eigenschaften sind nachvollziehbar.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Bemerkung zu den Bezeichnungen der Kategorien im Netzplan: Wir gehen davon aus, dass der Begriff «Velovorzugsroute» zwischen dem Bundesamt für Strassenbau (astra) und den Kantonen abgestimmt ist und dieser Begriff in Zukunft auf Bundesebene verwendet werden wird (statt Velobahn, Velopremiumroute, Velostrasse, Fahrradstrasse). In der Fachliteratur wird heute noch oft der Begriff «Velostrasse» verwendet, vor allem, wenn es um deren Signalisation und den Vortritt für Velofahrende geht.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Antrag zur Routenhierarchie: Der Bericht ist mit Angaben zur Grössenordnung der Dimensionierung von Radstreifen und Wegen je Netzkategorie zu ergänzen. Begründung: Angaben zur Dimensionierung sind wichtig, damit sich die Akteure vorstellen können, was bei der Planung und Realisierung auf sie zukommt.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.1 - Methodik und Routenhierarchie	Antrag zum Begriff Hauptroute / Hauptverbindung: Es ist für die zweite Netzkategorie der Begriff «Hauptroute» zu verwenden. Begründung: Im Bericht «Masterplan Velo 2035» wird die zweite Kategorie als «Hauptrouten» bezeichnet. In der Velonetzplanung Alltag steht in der Legende der Begriff «Hauptverbindungen». Wir empfehlen eine einheitliche Begrifflichkeit und bevorzugen den Begriff «Hauptroute», weil er mit dem Begriff «Velovorzugsroute» besser übereinstimmt.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.2 - Strukturbild	Antrag zu den Netzkategorien: Es ist im Bericht eine Aussage zu ergänzen, welche der drei Staatsebenen für Realisierung, Betrieb und Unterhalt der einzelnen Netzkategorien und dem Freizeitnetz planerisch und finanziell zuständig sein soll. Begründung: Es wird eine Zuständigkeit nach Netzkategorie erwartet. Bevor die Zuständigkeiten im Strassengesetz oder Veloweggesetz rechtlich verankert werden, braucht es eine breite politische Diskussion zu diesem Thema.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Die Gemeinden von Sursee Plus haben einen Velonetzplan im Jahr 2017 verabschiedet. Dieser Velonetzplan beinhaltet Premiumrouten, Hauptrouten mit wichtiger Schulwegfunktion, Hauptrouten und Freizeitrouten. Der Velonetzplan Sursee Plus wurde fachlich erarbeitet und politisch gutgeheissen. Die neue kantonale Velonetzplanung stimmt zu einem grossen Teil mit der Planung von Sursee Plus überein, teilweise gibt es Abweichungen. Unsere Bemerkungen und Anträge beziehen sich auf relevante Abweichungen aus regionaler Sicht.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag zur Velovorzugsroute Sursee Nord: Die Achse Moosgasse – Allmendstrasse Sursee ist in der Kategorie «Velovorzugsroute» zu klassieren. Begründung: Die Velonetzplanung des Zentrums Sursee Plus von 2017 sieht die «Velopremiumroute Nord» via Moosgasse und Allmendstrasse bis ins Gebiet Hammerwald Sursee vor. Die Verlängerung bis Geuensee ist dann eine Hauptroute. Diese Route ist eine Massnahme im Topf A des Agglomerationsprogramms AP LU 5G und darf im kantonalen Velonetzplan nicht rückklassiert werden.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Bemerkung zur Velovorzugsroute Sursee - Schenkon: Die neu vorgesehene Linienführung der Velovorzugsroute nach Schenkon von der Velovorzugsroute Ringstrasse über die verkehrsschwache Achse Geuenseestrasse / Krummbachstrasse erschliesst mit dem neuen LUKS Sursee eine wichtige Infrastruktur. Die Aufklassierung dieser Verbindung in die Netzkategorie «Velovorzugsroute» wird deshalb begrüsst.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Bemerkung zur Velovorzugsroute Mauensee Chotte bis Mauensee Kaltbach: Wegen der weiterführenden Verbindung dieser übergeordneten Route bis Wikon wird die Klassierung in der Kategorie «Velovorzugsroute» begrüsst. Es macht Sinn, diese Route nicht entlang der Kantonsstrasse zu führen. Die Rückklassierung der Radverkehrsanlage entlang der Kantonsstrasse K 44 von der Kategorie «Hauptroute» in die Kategorie «Basisnetz» ist begründet, wenn eine Velovorzugsroute parallel dazu realisiert wird.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag zur Hauptroute Sempach Station – Oberkirch: Die Verbindung Sempach Station – Oberkirch ist im Velonetzplan in der Kategorie «Velovorzugsroute» zu klassieren und als solche zu planen. Begründung: Es ist der einzige Abschnitt zwischen der Stadt Luzern und der Kantonsgrenze bei Wikon, für den keine Velovorzugsroute vorgesehen ist. Es ist wichtig, dass diese für den Kanton Luzern wichtige übergeordnete Veloverkehrsachse durchgehend konzipiert ist. Kompromisse in der Dimensionierung von Radstreifen sind zu akzeptieren, wenn der Planungsstand eines Kantonsstrassenprojekts schon weit fortgeschritten ist.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag zur Verbindung Basisnetz entlang Kantonsstrasse K13 Oberkirch – Stadt Sursee: Die Verbindung Basisnetz von Oberkirch nach Sursee ist auf die Pilatusstrasse zu verlegen. Begründung: Die Velovorzugsroute Süd ist die übergeordnete Verbindung von Oberkirch nach Sursee. Der Velonetzplan 2017 sieht zusätzlich eine Hauptroute zwischen Länggass Oberkirch und Ringstrasse Sursee auf der Westseite des SBB-Gleises vor. Es ist zweckmässig, diese Verbindung auf einer verkehrsschwachen Strasse vorzusehen und nicht entlang der Kantonsstrasse K13.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag für Ergänzungen Hauptrouuten und Basisnetz in Stadt Sursee: Die Hauptrouuten und das Basisnetz sind in der Stadt Sursee gemäss Velonetzplanung 2017 Sursee Plus zu ergänzen, Begründung: Es fehlen in der kantonalen Velonetzplanung einige (Quer) - Verbindungen, die bei der Velonetzplanung 2017 als wichtig beurteilt wurden. Es sind dies zum Beispiel: Centralstrasse, Taumatte / Keiserhüserstrasse, Müningenstrasse / Feldhöflistrasse, Wilemattstrasse / Mühlehofstrasse / Mühlehofweg, St. Urbanstrasse, Im Venedig / Chommlibachstrasse, Frieslirain, Sonnhaldenstrasse / Spitalstrasse, Roman-Burri-Strasse und Münster Vorstadt / Lerchenweg.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag für Ergänzung Hauptroute Knutwil - Geuensee: Die Hauptroute Knutwil – Geuensee ist gemäss Velonetzplanung 2017 Sursee Plus zu ergänzen. Begründung: Es fehlt in der kantonalen Velonetzplanung eine Verbindung, die bei der Velonetzplanung 2017 als wichtig beurteilt wurde: Knutwil – Geuensee (Bäsler / Geuenseestrasse / Schaubernstrasse)	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.3 - Velonetzplan Alltag	Antrag für Aufklassierungen vom Basisnetz zur Hauptroute: Die Veloverbindungen Beromünster – Gunzwil – Rickenbach – Niederwil und Wetzwil – Schlierbach – Büron sind von der Kategorie «Basisnetz» in die Kategorie «Hauptrouuten» aufzuklassieren, Begründung: Die übrigen Gemeinden in der Region Sursee-Mittelland sind mit Velovorzugsrouuten oder Hauptrouuten untereinander verbunden. Sollte es Gründe geben, warum die obgenannten Gemeinden und Orte nicht mit eine Hauptroute verbunden werden, dann sind zumindest die Strecken entlang der Kantonsstrassen K 57, K 57a und K 49b in der Kategorie «Hauptroute» zu klassieren.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.4 - Velonetzplan Freizeit	Die Velonetzplanung Freizeit Kanton Luzern übernimmt die Veloland-Routen von Schweiz Mobil. Das ist als Ausgangslage gut so, sind diese Routen doch weitgehend akzeptiert.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 3.4 - Velonetzplan Freizeit	Antrag zum Velonetzplan Freizeit im Gebiet Sempachersee: Antrag: Wir beantragen, die Veloroute und Bike-Route gemäss Konzept Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee in die kantonale Planung bzw. in das Freizeitbasisnetz zu übernehmen. Begründung: Das Gebiet rund um den Sempachersee ist ein Hot-Spot bezüglich Freizeitverkehr. Die sieben seeanstossenden Gemeinden haben sich daher entschieden, die Nutzergruppen zu erfassen und pro Nutzergruppe eine Freizeitrouuten zu definieren. Das Ergebnis dieser partizipativen Planung ist in einem gemeinsam verabschiedeten Konzept festgehalten und wurde 2023 von den Gemeinden verabschiedet. Die ursprünglich angedachte Differenzierung von Routen für Gravel-Bikes, E-Bike und Mountainbikes hat sich zwischenzeitlich als schwierig erwiesen, weshalb bei der Umsetzung des Konzeptes nun nur noch von einer Veloroute und einer Bike-Route gesprochen wird.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.1 - Massnahmen-Velonetz	Bemerkungen und Anträge zu den Massnahmen Velonetzplan Alltag und Freizeit sind in Kapitel 3.3 aufgeführt.	
Bericht Masterplan Velo 2035	Kapitel 4.4 - Massnahmen-Planung	Antrag zur Massnahme M16 «Velolabor»: Die Massnahme M16 «Velolabor» ist zu löschen. Begründung: Da die Normen und die Signalisationsverordnung auf Bundesebene geändert werden, drängt sich ein Velolabor auf Bundesebene auf und nicht mit kantonalen Einzellösungen. Der Handlungsspielraum für neue Lösungen ist klein, solange keine Bereitschaft da ist, von den gesetzlichen Grundlagen und Normen abzuweichen.	
Velonetzplan Alltag		Keine Antwort	Keine Antwort
Freizeitnetz		Keine Antwort	Keine Antwort