



## Zentrum Sursee Plus Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten



**Auftraggeber**

Zentrum Sursee Plus  
c/o Regionaler Entwicklungsträger Sursee Mittelland  
André Marti  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee

**Verfasserin**

VIAPLAN AG  
Sandgruebestrasse 4  
6210 Sursee

Aschi E. Schmid  
Bauingenieur FH / SVI  
Verkehringenieur

Cécile Baumeler  
Bauingenieurin ETH / SVI  
Verkehringenieurin



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Management Summary</b>	<b>V</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1 Auftraggeber	1
1.2 Ausgangslage	1
1.3 Zielsetzungen	1
1.4 Grundlagen	1
1.5 Wichtige Begriffe und Abkürzungen	1
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
2.1 Perimeter	2
2.2 Bericht Velonetzplanung	3
2.3 Begehung	3
<b>3 Analyse IST-Zustand</b>	<b>3</b>
<b>4 Variantenstudium</b>	<b>4</b>
4.1 Grundsatzüberlegungen / Rahmenbedingungen	4
4.2 Varianten Premiumroute Nord	5
4.3 Varianten Premiumroute Süd	7
<b>5 Beurteilung Variantenwahl</b>	<b>9</b>
5.1 Vorgehen	9
5.2 Beurteilung Premiumroute Nord	10
5.3 Beurteilung Premiumroute Süd	12
<b>6 Massnahmen</b>	<b>15</b>
6.1 Massnahmen Premiumroute Nord	15
6.2 Massnahmen Premiumroute Süd	19
6.3 Erkennbarkeit	22
6.4 Kostenübersicht Massnahmen	22
<b>7 Stadt Sursee / Gemeinde Oberkirch</b>	<b>23</b>
7.1 Rückmeldungen	23
7.2 Behördenverbindlichkeit	24



## ANHANGVERZEICHNIS

- Anhang 1** Grobbeurteilung
- Anhang 2** Variantenstudium
- Anhang 3** Bewertungsmatrix
- Anhang 4** Massnahmenliste
- Anhang 5** Stellungnahmen

## ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	29.11.2018	Alle	Berichtsvorlage	CB / SA
1.1	30.01.2019	Alle	Anpassungen aufgrund Besprechung	CB / SA
2.0	25.11.2020	6.1; 7	Anpassungen aufgrund Rückmeldungen	CB / SA



## **MANAGEMENT SUMMARY**

Die Projektplattform Zentrum Sursee Plus will im Rahmen der Velonetzplanung die Idee der Velo-Premiumrouten vertieft auf ihre Machbarkeit prüfen. Die beiden Premiumrouten Sursee – Oberkirch und Sursee – Geuensee sowie deren Anschlüsse an das bestehende System wurden auf ihre Machbarkeit überprüft.

Als Resultat ergeben sich Bestvarianten pro Abschnitt für einen Zwischenritt in näherer Zukunft und für einen Endzustand. Mit den dazugehörigen Massnahmen kann eine bessere Situation für den Veloverkehr erreicht werden.

Nachfolgend sind die Querschnitte der beiden Zeitpunkte Zwischenschritt und Endzustand in einer Graphik dargestellt und kurz beschrieben.



## Premiumroute Nord

### Zwischenschritt

Als Zwischenschritt wird **auf der Premiumroute Nord** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Bestehende Situation mit breiteren Radstreifen (Kernfahrbahn)
- Abschnitt 2: Beidseitige Radstreifen  
(Im Bereich der Autobahnbrücke wird es reduzierte Breiten der Radstreifen geben, da die Brücke nicht verbreitert werden kann.)
- Abschnitt 3: Mischverkehr in T30-Zone

### Endzustand

Als Endzustand wird **auf der Premiumroute Nord** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Bestehende Situation mit breiteren Radstreifen (Kernfahrbahn)
- Abschnitt 2: Beidseitiger Ein-Richtungsradweg  
(Die Autobahnbrücke kann nicht verbreitert werden. Es wird reduzierte Breiten geben.)
- Abschnitt 3: Mischverkehr in T30-Zone

Zusätzlich werden für beide Zustände die Markierung und die Signalisation der Premiumroute empfohlen.

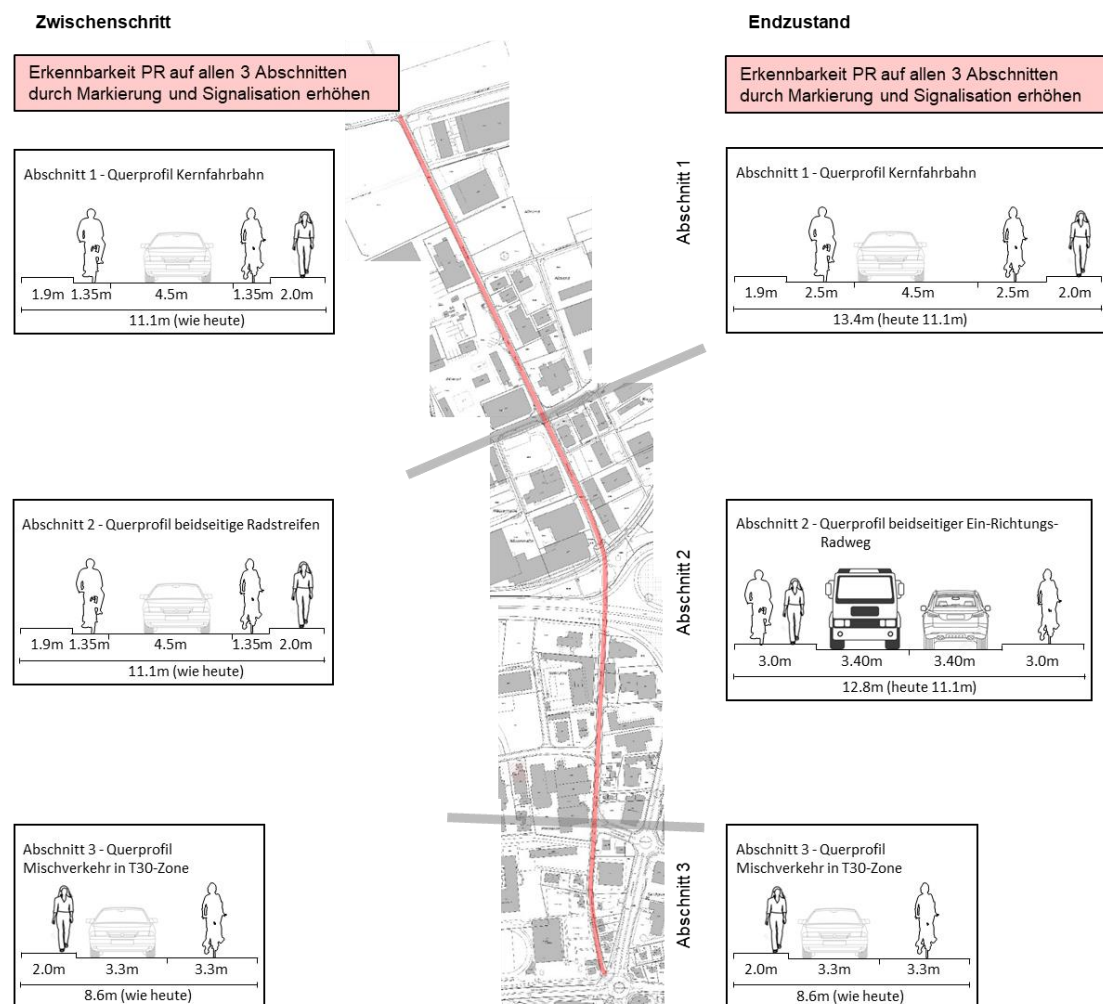


Abbildung 1: Übersicht Querschnitte Premiumroute Nord pro Abschnitt



## Premiumroute Süd

Als Zwischenschritt wird **auf der Premiumroute Süd** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Heutige Führung
- Abschnitt 2 bis 4: Mischverkehr in Tempo-30-Zone

Als Endzustand wird **auf der Premiumroute Süd** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang
- Abschnitt 2: Umgestaltung Strassenraum
- Abschnitt 3 und 4: Mischverkehr in Tempo-30-Zone / Velostrasse

Abschnitt 1 wird in der Graphik nicht dargestellt. Dieser Abschnitt muss zusammen mit dem Umbau des Kreisels Bifang und der Ringstrasse projektiert werden. Wie dieser Abschnitt im Endzustand aussehen könnte ist momentan noch völlig offen.

Zusätzlich werden auch hier für beide Zustände die Markierung und die Signalisation der Premiumroute empfohlen.

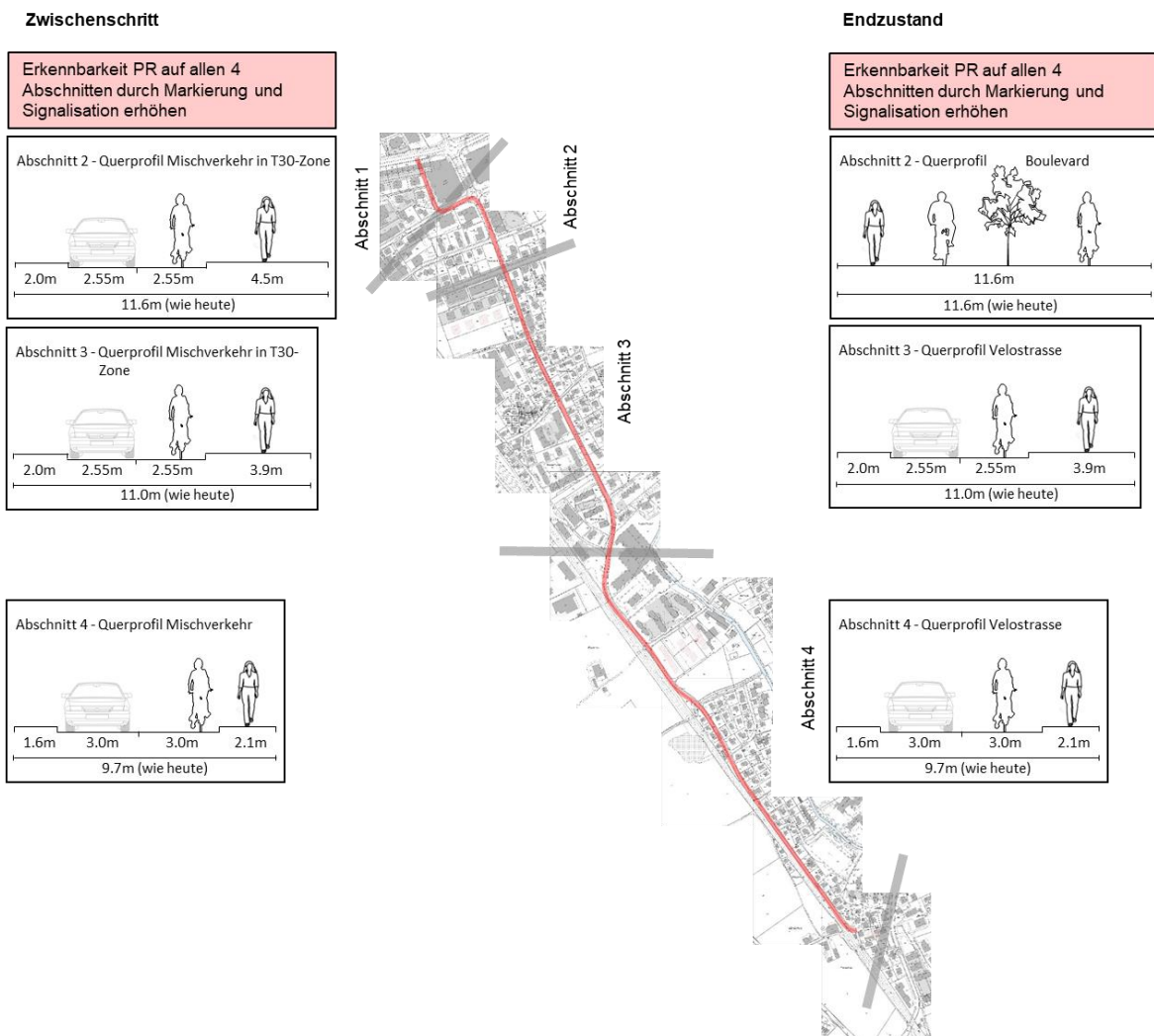


Abbildung 2: Übersicht Querschnitte Premiumroute Süd pro Abschnitt



## **1 EINLEITUNG**

### **1.1 Auftraggeber**

Auftraggeber für die Machbarkeitsüberprüfung der Velo-Premiumrouten in der Region Sursee ist die Projektplattform Zentrum Sursee Plus des Regionalen Entwicklungsträgers Sursee-Mittelland, vertreten durch Zentrumsentwickler André Marti.

### **1.2 Ausgangslage**

Die Projektplattform Zentrum Sursee Plus will im Rahmen der Velonetzplanung die Idee der Velo-Premiumrouten vertieft auf ihre Machbarkeit prüfen. Die Route Bognau – Schenkon wird zurückgestellt. Sie soll mit den kantonalen Strassenbauprojekten auf dieser Strecke behandelt werden. Die beiden Premiumrouten Sursee – Oberkirch und Sursee – Geuensee sowie deren Anschlüsse an das bestehende System sind auf ihre Machbarkeit zu untersuchen.

### **1.3 Zielsetzungen**

Folgende Ziele werden mit der Bearbeitung dieses Projektes angestrebt:

- Technische Machbarkeit prüfen
- Aufzeigen der Konfliktpunkte
- Grobe Schätzung der Kosten

### **1.4 Grundlagen**

Die vorliegende Überprüfung basiert auf folgenden Grundlagen:

- SN-Normen, Stand November 2018
- Bericht Velonetzplanung inkl. Massnahmenblätter der Planum Biel Ag, Biel vom 13. Januar 2017
- PPP Mitwirkungsveranstaltung MIV-Konzept und Velonetzplanung der Region Sursee-Mittelland vom 20. September 2016
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Sursee vom 25. Februar 2013
- Örtliche Kenntnisse

### **1.5 Wichtige Begriffe und Abkürzungen**

ASP	Abendspitzenstunde 17.00 – 18.00 Uhr
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr; Mittelwert aus allen Tagen des Jahres (Montag bis Sonntag)
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr; Mittelwert aus allen Werktagen des Jahres (Montag bis Freitag)
MSP	Morgenspitzenstunde 07.00 – 08.00 Uhr
PF	Parkfeld; Abstellplatz für einen Personenwagen
PWE	Personenwageneinheit
PW	Personenwagen
StrV	Strassenverordnung





## 2 AUSGANGSLAGE

### 2.1 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst zwei der drei Premiumrouten des Zentrums Sursee Plus. Einerseits soll die Route Nord vom Kreisel Schlottermilch bis zum Ende des Industriegebietes in Richtung Geuensee betrachtet werden. Andererseits ist die Route Süd vom Anschluss an der Ringstrasse (neben Kreisel Bifang) bis zum Bahnhof in Oberkirch zu überprüfen.

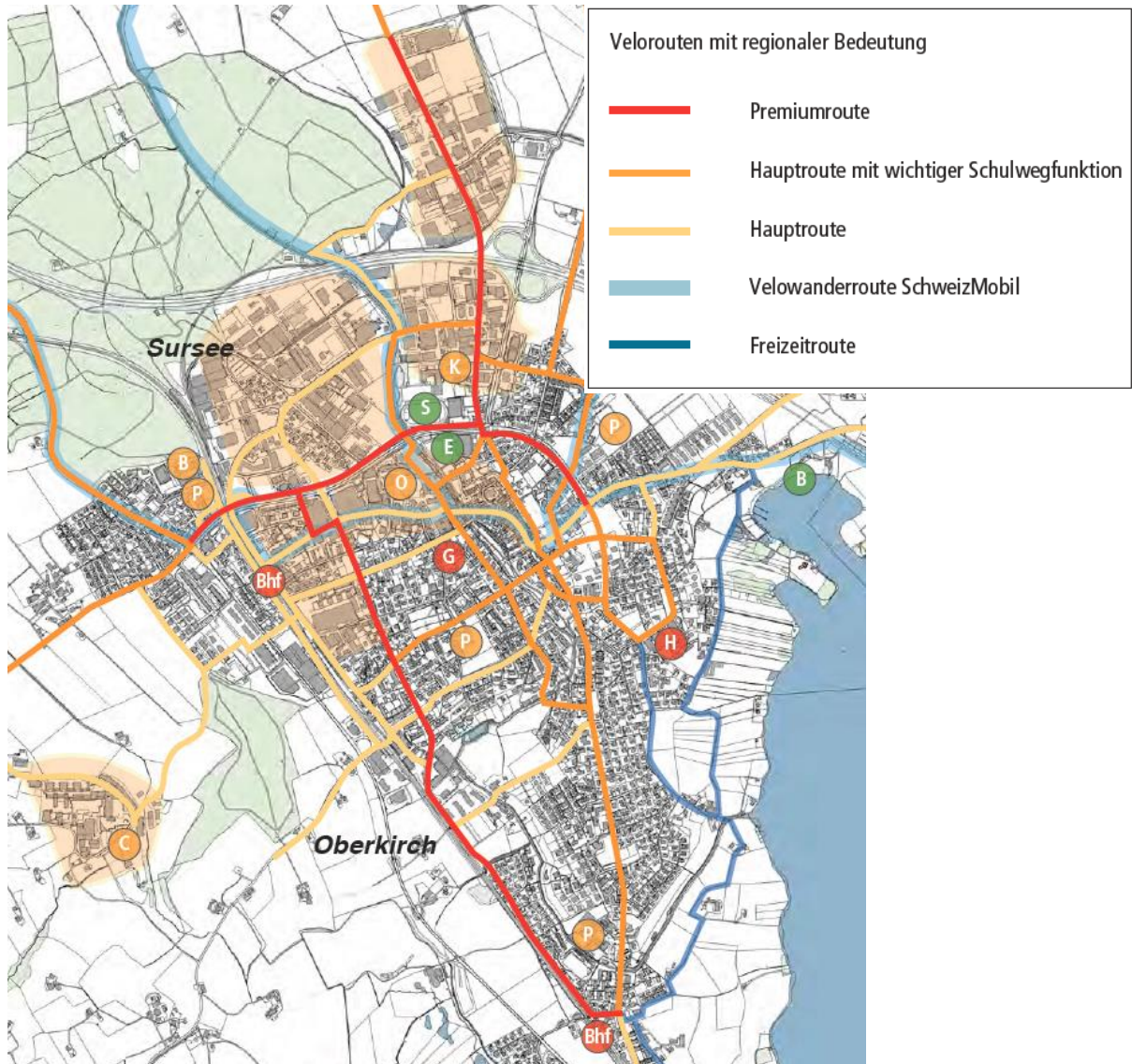


Abbildung 3: Übersicht Perimeter (Quelle: planum biel ag vom 13.01.2017)



## 2.2 Bericht Velonetzplanung

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

Im Bericht Velonetzplanung inkl. Massnahmenblätter der planum biel ag, Biel vom 13. Januar 2017 werden Aussagen über die Anforderungen an das Netz und die Routen gemacht. Darin werden auch Wunschquerschnitte je nach Routenart und Veloführung definiert. Hier die Abbildung für die Premiumrouten:

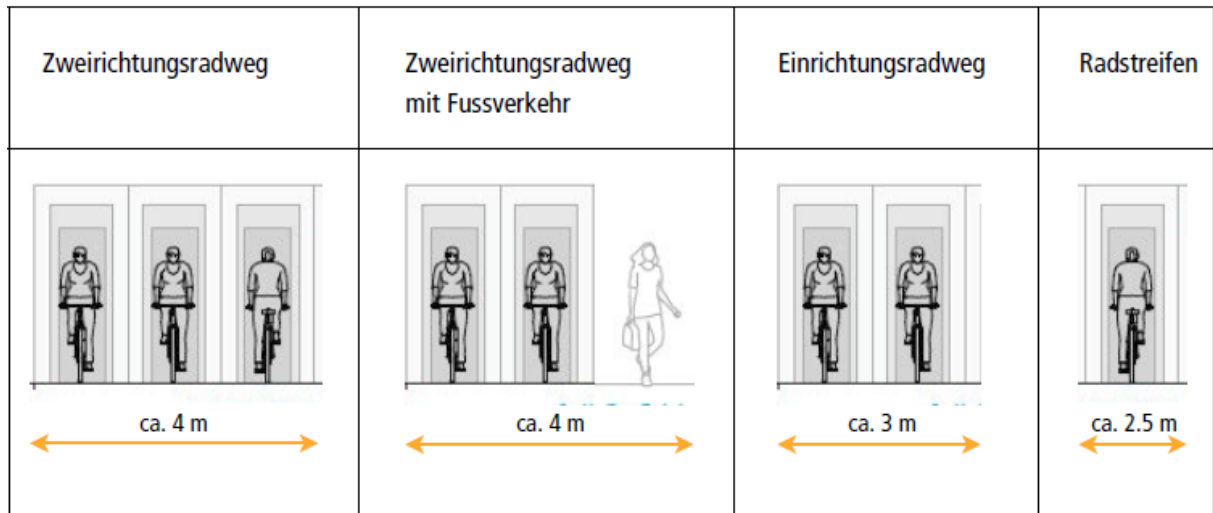


Abbildung 4: Übersicht Wunschquerschnitte für Premiumrouten (Quelle: planum biel ag vom 13.01.2017)

## 2.3 Begehung

Die Begehung beziehungsweise die Befahrung der beiden Routen mit dem Velo hat am Donnerstag 8. März 2018 am Morgen stattgefunden. Die Routen wurden befahren und dabei mit einer goPro-Kamera gefilmt. Die Befahrung der Route Nord (Sursee – Geuensee) dauerte knapp 5 Minuten, auf der Route Süd (Sursee – Oberkirch) waren wir rund 10 Minuten unterwegs.

## 3 ANALYSE IST-ZUSTAND

Anschliessend an die Befahrung ist eine Grobbeurteilung mittels einer Ampelbewertung (grün = mit keinen oder wenigen Massnahmen können die Anforderungen der Premiumrouten umgesetzt werden; gelb = Umgestaltung bestehender Infrastruktur notwendig; rot = Zusätzliche neue Anlagen notwendig) vorgenommen worden. Diese Grobbeurteilung wurde an einem Workshop mit Vertretern der Stadt Sursee und der Gemeinde Oberkirch besprochen, um Inputs aus den Standortgemeinden einfließen zu lassen. Geplante Um- / Neubauprojekte entlang der betrachteten Premiumrouten wurden besprochen und die Randbedingungen definiert.

Ausserdem sind die Premiumrouten in Abschnitte mit ähnlichem Erscheinungsbild unterteilt worden.

Die Grobbeurteilungen sind dem Anhang zu entnehmen.



## 4 VARIANTENSTUDIUM

### 4.1 Grundsatzüberlegungen / Rahmenbedingungen

Nach der Grobbeurteilung wurde ein Variantenstudium durchgeführt. Dabei sind die verschiedenen Möglichkeiten der Einbettung einer Premiumroute in die bestehende Umgebung diskutiert worden.

Wir stellten fest, dass die Anforderungen an Premiumrouten im besiedelten Gebiet in Konflikt zur heutigen Bebauung und zu bewilligten und geplanten Projekten stehen. Man musste erkennen, dass im Zentrumsbereich ein 4.0m breiter Zweirichtungsradweg für eine Premiumroute nicht realistisch ist. Eine separate Führung des Veloverkehrs durch bebauten Siedlungsgebiet ist sehr schwer zu realisieren. Es gibt diverse Randbedingungen und Zwangspunkte zu beachten, die eine unabhängige Führung des Veloverkehrs verunmöglichen.

Zudem nahmen wir zur Kenntnis, dass die Idee einer Velopremiumroute bei kürzlich bewilligten Projekten nicht berücksichtigt wurde.

Wenn eine Premiumroute attraktiv sein soll, muss die Zugänglichkeit zur Route innerhalb des Zentrums gewährleistet sein. Im zentralen Siedlungsgebiet sind unterschiedliche Start- und Zielpunkte vorhanden.

Die Anforderungen an Velorouten im Zentrum unterscheiden sich wesentlich von den Anforderungen ausserhalb der Siedlungsgebiete. Die Zugänglichkeit zur Route ist wichtiger als das Durchleiten. Eine Premiumroute im bestehenden Siedlungsgebiet wird zwangsläufig ein anderes Erscheinungsbild haben, als zu Beginn der Machbarkeitsstudie vielleicht angenommen wurde.

Beim durchgeführten Variantenstudium wurden alle denkbaren Möglichkeiten aufgeführt. Je nach Abschnitt sind mehr oder weniger Varianten möglich.

In den beiden folgenden Kapiteln werden die geprüften Varianten pro Abschnitt aufgelistet. Zu jeder Variante wurde ein Plan mit Vorteilen und Nachteilen, sowie den kritischen Stellen erarbeitet. Diese Pläne sind dem Anhang zu entnehmen.

Folgende Punkte erscheinen uns bei der Suche nach Lösungsvarianten wichtig:

- Zugänglichkeit Zentrum (z.B. keine unabhängige Führung)
- Kein Konflikt mit Fussgängerverkehr
- Vortritt
- Sichere Streckenführung
- Keine oder wenige Systemwechsel



## 4.2 Varianten Premiumroute Nord

### 4.2.1 Übersicht Premiumroute Nord

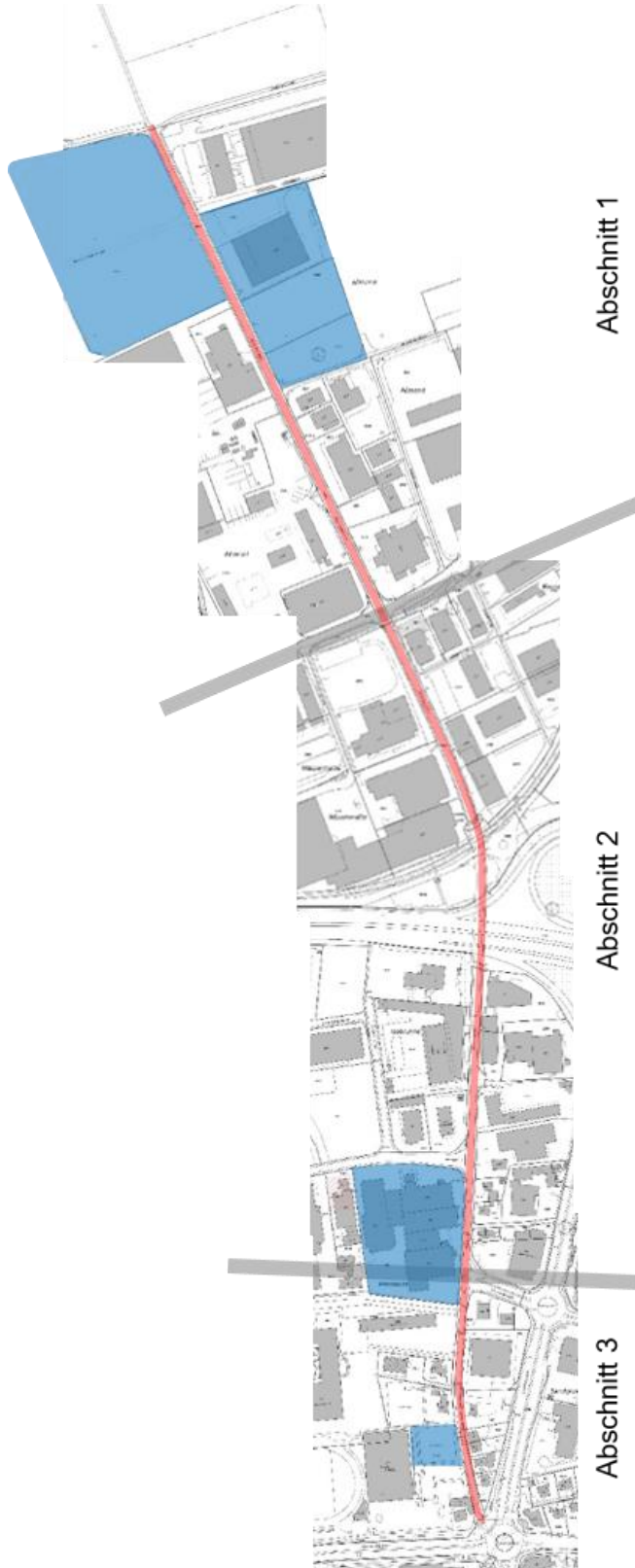


Abbildung 5: Übersicht Premiumroute Nord



#### 4.2.2 Abschnitt 1

Variante N1.1 Kernfahrbahn

Variante N1.2 Velostrasse

Variante N1.3 Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn

Variante N1.4 Zwei-Richtungs-Radweg

#### 4.2.3 Abschnitt 2

Variante N2.1 Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich

Variante N2.2 Velostrasse

Variante N2.3 Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich

Variante N2.4 Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich

Variante N2.5 Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite (Unterführung)

Variante N2.6 Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

#### 4.2.4 Abschnitt 3

Variante N3.1 Mischverkehr in Richtung Norden, Rad- / Gehweg in Richtung Süden

Variante N3.2 Velostrasse

Variante N3.3 Mischverkehr in T30-Zone

Variante N3.4 Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg



## 4.3 Varianten Premiumroute Süd

### 4.3.1 Übersicht Premiumroute Süd



Abbildung 6: Übersicht Premiumroute Süd



#### 4.3.2 Abschnitt 1

Variante S1.1 Mischverkehr in T30-Zone

Variante S1.2 Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang

#### 4.3.3 Abschnitt 2

Variante S2.1 Mischverkehr in T30-Zone

Variante S2.2 Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse  
(Alternativroute)

Variante S2.3 Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse

Variante S2.4 Radstreifen (Kernfahrbahn)

Variante S2.5 Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

Variante S2.6 Rad- / Gehweg östlich, Radstreifen westlich

Variante S2.7 Umgestaltung Strassenraum

Variante S2.8 Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

#### 4.3.4 Abschnitt 3

Variante S3.1 Mischverkehr in T30-Zone

Variante S3.2 Velostrasse

Variante S3.3 Zwei-Richtungs-Radweg

#### 4.3.5 Abschnitt 4

Variante S4.1 Mischverkehr in T30-Zone

Variante S4.2 Velostrasse

Variante S4.3 Zwei-Richtungs-Radweg

#### 4.3.6 Abschnitt 5

Hier wurden keine Varianten aufgezeichnet. Die Premiumroute endet am Bahnhof Oberkirch. Die Weiterführung der Veloroute und die Gestaltung beim Neubau Hirschen, inkl. Begegnungszone, sowie der Anschluss an die Luzernstrasse wird die Gemeinde Oberkirch im Zusammenhang mit der Planung der Luzernstrasse und der Bahnstrasse betrachten.



## 5 BEURTEILUNG VARIANTENWAHL

### 5.1 Vorgehen

Um die Varianten gut verständlich beurteilen zu können, entschieden wir uns, mit einer Bewertungsmatrix zu arbeiten. Diese wurde zusammen mit dem Auftraggeber und den Vertretern der Gemeinden ausgearbeitet. Es sind folgende sechs Hauptkriterien aufgenommen worden:

1. Sicherheit
2. Komfort
3. Realisierbarkeit
4. Kosten
5. Chancen und Synergien
6. Städtebau

Diese Hauptkriterien wurden in zwei bis sechs Unterkriterien unterteilt und gewichtet.

Pro Unterkriterium sind anschliessend Punkte von +2 bis -2 verteilt worden (+2 = sehr gut / +1 = gut / 0 = ausreichend, neutral / -1 = schlecht / -2 = sehr schlecht). Die detaillierten Bewertungen pro Variante und Abschnitt sind dem Anhang zu entnehmen.

Die Bewertung ist das Ergebnis unter der Berücksichtigung aller Bewertungskriterien. Sie stellt die beste Lösung für eine zeitnahe Realisierung dar.

Um die Bestvariante für den Endzustand zu bestimmen, wurden die beiden Kriterien Realisierbarkeit und Kosten vernachlässigt. Dieses Ergebnis entspricht der Bestvariante für die Zukunft.

In den nachfolgenden Kapiteln werden beide Bewertungen analysiert und verglichen. Grundsätzlich soll die Bestvariante für den Endzustand angestrebt werden. Es ist jedoch möglich, dass dieser Zustand wegen diverser Gründe, noch länger nicht erreicht werden kann. Deshalb wird ein Zustand „Zwischenschritt“ beschrieben, der optimalerweise eine Massnahme darstellt, die zur Erreichung des Endzustandes ausgebaut werden kann.





## 5.2 Beurteilung Premiumroute Nord

### 5.2.1 Endzustand

Für die Beurteilung des besten Endzustandes sind wie oben beschrieben die beiden Kriterien Kosten und Realisierung nicht berücksichtigt, beziehungsweise mit 0 bewertet worden. Aus Tabelle 1 ist ersichtlich, welche Variante für den Endzustand anzustreben ist.

	N1.0	N1.1		N1.2	N1.3		N1.4					
	N2.0			N2.2				N2.1	N2.3	N2.4	N2.5	N2.6
	N3.0		N3.1	N3.2		N3.3	N3.4					
	Best. Situation	Kernfahrbahn	Mischverkehr O, Rad-/Gehweg W	Velostrasse	Eins. Trottoir + Kernfahrbahn	Mischverkehr in T30-Zone	Zwei-Rgt.-Radweg	Radstreifen O, Rad-/Gehweg W	Zwei-Rgt.-Radweg W	Zwei-Rgt.-Radweg O	Zwei-Rgt.-Radweg Wechsel	Beids. Ein-Rgt.-Radweg
A1	0.1	0.0		0.3	0.0		0.0					
A2	0.1			0.3				0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
A3	0.1		0.2	0.4		0.2	0.1					

Tabelle 1: Bewertungsübersicht Premiumroute Nord ohne Berücksichtigung Kosten und Realisierbarkeit

N1.0 – N3.4 Stellen die Premiumroute Nord (N), die verschiedenen Abschnitte (erste Zahl) und die verschiedenen Varianten (Zahl nach dem Punkt) dar

A1 - A3 Bezeichnen die Abschnitte

Auf der Premiumroute Nord zeigt die Bewertung für den Endzustand, dass auf der gesamten Strecke die Velostrasse als beste Variante hervorgeht.

Es ist jedoch unsicher, ob eine Velostrasse überhaupt je eingeführt werden kann. Ausserdem wird es als nicht machbar eingestuft, in einem Industriegebiet eine Velostrasse zu realisieren. Daher wird diese Lösung als nicht umsetzbar betrachtet.

Als zweitbeste Variante geht im ersten Abschnitt die bestehende Situation aus der Bewertung hervor. Im zweiten Abschnitt erzielen die bestehende Situation, ein Zwei-Richtungsradweg auf der östlichen Strassenseite oder mit einem Wechsel der Strassenseite und ein beidseitiger Ein-Richtungsradweg die zweitbesten Resultate.

Im dritten Abschnitt wird der Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone in Richtung Norden und der Rad-/Gehweg in Richtung Süden sowie der Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone als zweitbeste Varianten bezeichnet.



5.2.2 Zwischenschritt

In der Tabelle 2 sind die Ergebnisse der verschiedenen Varianten pro Abschnitt für die Premiumroute Nord unter Berücksichtigung aller Kriterien zusammengestellt.

	N1.0	N1.1		N1.2	N1.3		N1.4					
	N2.0			N2.2				N2.1	N2.3	N2.4	N2.5	N2.6
	N3.0		N3.1	N3.2		N3.3	N3.4					
	Best. Situation	Kernfahrbahn	Mischverkehr O, Rad-/Gehweg W	Velostrasse	Eins. Trottoir + Kernfahrbahn	Mischverkehr in T30-Zone	Zwei-Rgt.-Radweg	Radstreifen O, Rad-/Gehweg W	Radweg W	Radweg O	Radweg Wechsel	Beids. Ein-Rgt.-Radweg
A1	0.1	-0.7		0.0	0.0		-0.3					
A2	0.1			0.0				-0.8	-0.5	-0.5	-0.5	-0.3
A3	0.1		0.1	-0.1		0.2	-0.3					

Tabelle 2: Bewertungsübersicht Premiumroute Nord

N1.0 – N3.4 Stellen die Premiumroute Nord (N), die verschiedenen Abschnitte (erste Zahl) und die verschiedenen Varianten (Zahl nach dem Punkt) dar

A1 - A3 Bezeichnen die Abschnitte

In den Abschnitten 1 und 2 schneidet die bestehende Situation am besten ab.  
 In Abschnitt 3 erzielt der Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone das beste Ergebnis.

5.2.3 Fazit Premiumroute Nord

**Endzustand**

Als Bestvariante für den Endzustand geht über die gesamte Strecke der Premiumroute Nord eine Velostrasse hervor. Diese Variante wird jedoch in einem Industriegebiet als nicht umsetzbar betrachtet. Daher muss die Velostrasse als Bestvariante ausgeschlossen werden.

- Als optimaler Endzustand wird im Abschnitt 1 die bestehende Situation (Kernfahrbahn) gesehen.
- Im zweiten Abschnitt gibt es mehrere Varianten. Aufgrund der beidseitigen Führung des Veloverkehrs in Abschnitt 1 wird die Weiterführung einer beidseitigen Führung empfohlen. Dies würden die Varianten heutige Situation (Kernfahrbahn) und beidseitiger Ein-Richtungsradweg abdecken. Um den Veloverkehr zu attraktiveren und mehr Komfort zu bieten, empfehlen wir den beidseitigen Ein-Richtungsradweg.
- Die Weiterführung im dritten Abschnitt mit dem Velo im Mischverkehr in einer Tempo-30 würde das beidseitige Angebot ebenfalls weiterführen.



### Zwischenschritt

Als realistische Massnahme wird in den Abschnitten 1 und 2 die heutige Situation als beste Variante beurteilt.

- Im ersten Abschnitt könnten die Radstreifen etwas verbreitert werden, um die bestehende Situation für den Veloverkehr zu optimieren.
- Im Abschnitt 2 ist die Führung des Radverkehrs als beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg bereits zu prüfen. Allenfalls kann zuerst eine Führung mittels Radstreifen (z.B. Velokriechspur) erstellt werden, um die Situation für den Veloverkehr zu verbessern.
- Der Querschnitt der Autobahnbrücke kann nicht verbreitert werden. Der Veloverkehr soll beidseitig auf Radstreifen geführt werden.
- Im dritten Abschnitt wird der Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone bereits besser wie die bestehende Situation beurteilt.

## 5.3 Beurteilung Premiumroute Süd

### 5.3.1 Endzustand

In der Tabelle 3 ist ersichtlich, welche Varianten im Endzustand für die Premiumroute Süd anzustreben sind.

	S1.0	S1.1	S1.2	S2.0	S2.1	S2.2	S2.3	S2.4	S2.5	S2.6	S2.7	S2.8	S3.0	S3.1	S3.2	S3.3
	S4.0	S4.1	S4.2	S4.3												
	Best. Situation	Mischverkehr wie heute	Mischverkehr in T30-Zone	Über Chr.-Schny.-Str.	Sep. Radweg nicht entlang Chr.-Schny.-Str.	Sep. 2-Rgt-Radweg entlang Chr.-Schny.-Str.	Radstreifen	Beids. Ein-Rgt.-Radweg	Rad-/Gehweg O, Radstreifen W	Umgestaltung Strassenraum	Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)	Velostrasse	2-Rgt.-Radweg			
A1	0.1	0.1		0.2												
A2	0.1		0.3		0.1	0.2	-0.1	0.4	0.3	0.5	0.4					
A3	0.1		0.2										0.2		0.2	
A4	0.2		0.2										0.3		0.1	

Tabelle 3: Bewertungsübersicht Premiumroute Süd ohne Berücksichtigung der Kosten und der Realisierbarkeit

S1.0 – S4.3 Stellen die Premiumroute Süd (S), die verschiedenen Abschnitte (erste Zahl) und die verschiedenen Varianten (Zahl nach dem Punkt) dar

A1 – A4 Bezeichnen die Abschnitte

Ohne Berücksichtigung von Kosten und Realisierbarkeit geht in Abschnitt 1 die Führung über die Christoph-Schnyder-Strasse und den Kreisel Bifang als Bestvariante hervor. In Abschnitt 2 wird die Umgestaltung des Strassenraumes als beste Variante beurteilt. Diese sieht vor, dass der Strassenraum besser auf den Fuss- und Veloverkehr abgestimmt wird. In welcher Form dies geschehen soll, muss noch erarbeitet werden. In den Abschnitten 3 und 4 schneidet die Velostrasse am besten ab.



5.3.2 Zwischenschritt

In der Tabelle 4 sind die Ergebnisse der verschiedenen Varianten pro Abschnitt für die Premiumroute Süd mit Berücksichtigung aller Kriterien zusammengestellt.

	S1.0	S1.1		S1.2										
	S2.0		S2.1		S2.2	S2.3	S2.4	S2.5	S2.6	S2.7	S2.8			
	S3.0		S3.1									S3.2	S3.3	
	S4.0		S4.1									S4.2	S4.3	
	Best. Situation	Mischverkehr wie heute	Mischverkehr in T30-Zone	Über Chr.-Schny.-Str.	Sep. Radweg nicht entlang Chr.-Schny.-Str.	Sep. 2-Rgt-Radweg entlang Chr.-Schny.-Str.	Radstreifen	Beids. Ein-Rgt.-Radweg	Rad-/Gehweg O, Radstreifen W	Umgestaltung Strassenraum	Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)	Velostrasse	2-Rgt.-Radweg	
A1	0.1	0.1		0.1										
A2	0.1		0.1		-0.3	0.0	-0.2	0.0	-0.1	-0.1	-0.2			
A3	0.1		0.2									-0.1	-0.3	
A4	0.2		0.2									0.0	-0.4	

Tabelle 4: Bewertungsübersicht Premiumroute Süd

S1.0 – S4.3 Stellen die Premiumroute Süd (S), die verschiedenen Abschnitte (erste Zahl) und die verschiedenen Varianten (Zahl nach dem Punkt) dar

A1 – A4 Bezeichnen die Abschnitte

Bei der Premiumroute Süd schneidet unter Berücksichtigung der Kosten und der Realisierbarkeit der Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone durchwegs am besten ab.

5.3.3 Fazit Premiumroute Süd

**Endzustand**

- Als optimaler Endzustand wird eine direkte Führung über die Christoph-Schnyder-Strasse und den Kreisel Bifang gesehen. Die Ausgestaltung der Premiumroute sieht eine Kombination von Velostrasse und einem umgestalteten Strassenabschnitt vor. Der Bereich zwischen Centralstrasse und Ringstrasse muss als Gesamtsystem neu gedacht werden (Aufgleisung eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes).
- Die genaue Ausgestaltung der Premiumroute im 1. Abschnitt über die Christoph-Schnyder-Strasse, den Kreisel Bifang und den Anschluss an die Premiumroute Ost-West, ist im Zusammenhang mit dem Umbau der Ringstrasse (Kantonsstrasse) zu planen.
- Bei der Umgestaltung des Strassenraumes in Abschnitt 2 liegt der Fokus neu beim Fussverkehr und beim Veloverkehr. Die Organisation des motorisierten Verkehrs ist zu studieren und zu diskutieren. Allenfalls kommt die Signalisation einer Begegnungszone in Frage.
- Wenn die Gesetzgebung eine Velostrasse zulässt, ist sie auf der Premiumroute Süd als Variante in Betracht zu ziehen. Es ist jedoch unsicher, ob eine Velostrasse überhaupt je eingeführt werden kann. Ist eine Velostrasse nicht möglich, so soll der Veloverkehr innerhalb einer durchgehenden Tempo-30-Zone im Mischverkehr geführt werden. Bei den kritischen Knotenpunkten sind Anpassungen vorzunehmen.



### **Zwischenschritt**

- Da die Realisierung all dieser Varianten grosse Abhängigkeiten von anderen Projekten oder Abklärungen hat, empfehlen wir als zielführende Massnahme in allen Abschnitten die Führung des Veloverkehrs im Mischsystem mit Tempo 30 als ersten Schritt anzugehen.
- Die vorhandenen Defizite sind punktuell und situativ zu beseitigen.
- Bei bewilligten, oder noch zu bewilligenden Projekten entlang der Premiumroute ist das Ziel „Endausbau Premiumroute“ zu beachten und es sind allenfalls entsprechende Auflagen und Bedingungen zu formulieren. Wo die übergeordneten Planungen genügend weit vorangeschritten sind, kann die weitere Planung der Premiumroute vorangetrieben werden.



## 6 MASSNAHMEN

Für die Empfehlung werden die Erkenntnisse aus dem vorgängigen Kapitel kombiniert. Die Realisierung des Endzustandes wird einige Zeit in Anspruch nehmen und je nach Lösung auch einige Kosten generieren. Der Endzustand kann unter Umständen erst in 10 bis 20 Jahren umgesetzt werden.

Damit die Attraktivität und die Verkehrssicherheit für die Velofahrer trotzdem verbessert werden kann, geht es in einem ersten Schritt um die Realisierung des Zwischenschrittes. Optimalerweise stellen diese Massnahmen erste Schritte für die Erreichung des Endzustandes dar.

Allenfalls gibt es ein durchgängiges System, welches nicht in jedem Abschnitt die höchste Punktezahl erreicht hat, aber aufgrund des gleichen Erscheinungsbildes sinnvollerweise in einer ersten Phase durchgehend realisiert wird.

### 6.1 Massnahmen Premiumroute Nord

Als Endzustand wird **auf der Premiumroute Nord** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Bestehende Situation mit breiteren Radstreifen
- Abschnitt 2: Beidseitiger Ein-Richtungsradweg
- Abschnitt 3: Mischverkehr in T30-Zone

Der Zwischenschritt sieht entweder die bestehende Situation oder den Endzustand vor. Daher sollen die Massnahmen zur Erreichung des Endzustandes so zeitnah wie möglich umgesetzt werden.

Es sind folgende Massnahmen umzusetzen:

#### Abschnitt 1

##### *Zwischenschritt und Endzustand*

- Kann grundsätzlich so belassen werden. Die Markierung der Radstreifen ist anzupassen.
- Wo möglich, andere Anordnung der Senkrechtparkierung vorsehen
- Erkennbarkeit definieren (siehe Kapitel 6.3)

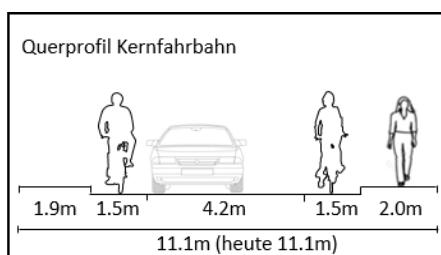


Abbildung 7: Querschnitt Abschnitt 1: Kernfahrbahn Premiumroute Nord (Zwischenschritt und Endzustand)



(Beispielfoto Hergiswil)



### Zwischenschritt

Erkennbarkeit PR auf allen 3 Abschnitten definieren

Überprüfung Verbreiterung Radstreifen

Überprüfung Senkrechtparkierung

Sicherheit Veloverkehr verbessern

Situation Bushaltestelle verbessern

Trennung Fuss- / Veloverkehr (Velokriechspur) prüfen

Brückenquerschnitt mit ASTRA besprechen

Sicherheit Veloverkehr verbessern

Trennung Fuss- / Veloverkehr prüfen

Östlicher Übergang Glockenstrasse für Veloverkehr verbessern

Überprüfung Senkrechtparkierung

Veloverkehr in Mischverkehr führen

Evt. Strasse auf 5.70m verschmälern

### Endzustand

Planung des beidseitigen Ein-Richtungs-Radweges in Abschnitt 2 starten

Überprüfung Senkrechtparkierung

Sicherheit Veloverkehr verbessern

Situation Bushaltestelle verbessern

Brückenquerschnitt mit ASTRA besprechen

Sicherheit Veloverkehr verbessern

Östlicher Übergang Glockenstrasse für Veloverkehr verbessern

Überprüfung Senkrechtparkierung

Evt. Strasse auf 5.70m verschmälern

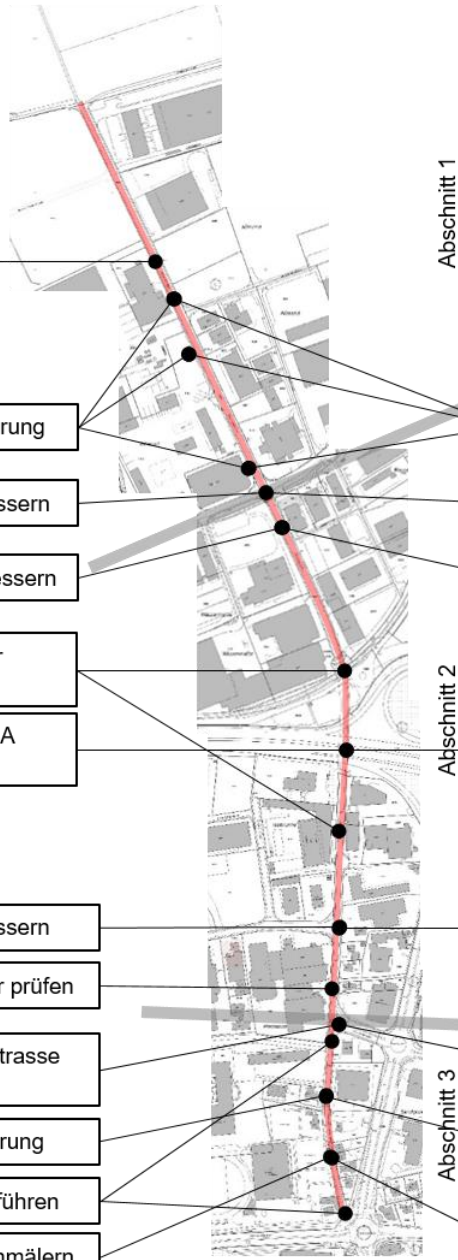


Abbildung 8: Übersicht Massnahmen in den Zuständen Zwischenschritt und Endzustand Premiumroute Nord

Kosten für die Realisierung des Zwischenschritts und des Endzustandes Abschnitt 1: CHF 260'000



## Abschnitt 2

### Zwischenschritt

- Knoten Allmend- / Chommlibachstrasse sicherheitsmässig verbessern (z.B. Trottoirüberfahrten), allenfalls Unfallanalyse (Black Spot Management) erstellen
- Situation Bushaltestelle Chommlibach sanieren (z.B. Velo zu Beginn noch auf Strasse führen)
- Absprache des Brückenquerschnitts mit Stadt Sursee und ASTRA
- Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern
- Trennung Fuss- / Veloverkehr (z.B. Velokriechspur) prüfen
- Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Erkennbarkeit definieren (siehe Kapitel 6.3)

Kosten bis für die Realisierung des Zwischenschritts Abschnitt 2: CHF 1'200'000

### Endzustand

- Planung des beidseitigen Ein-Richtungs-Radweges
- Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern (je nach Knotengeometrie, allenfalls zweites Niveau (Unterführung))
- Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten (allenfalls zweites Niveau)

### Brücke über Autobahn:

Die Fahrbahn bleibt wie heute 11.00m breit und hat auf beiden Seiten ein Bankett mit einer Breite von 55cm. Die Velos sollen mittels beidseitigen Radstreifen über die Brücke geführt werden.

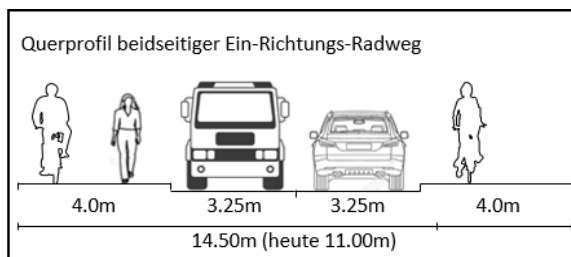


Abbildung 9: Querschnitt Endzustand Abschnitt 2: beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg Premiumroute Nord



(Beispielfoto Stadt Wien)

Kosten für die Realisierung des Endzustandes Abschnitt 2: CHF 13'500'000





### Abschnitt 3

#### Zwischenschritt und Endzustand

- Veloverkehr in Mischverkehr in Tempo-30-Zone führen
- Senkrechtparkierung anders anordnen
- Allenfalls Strasse auf 5.70m verschmälern
- Erkennbarkeit definieren (siehe Kapitel 6.3)

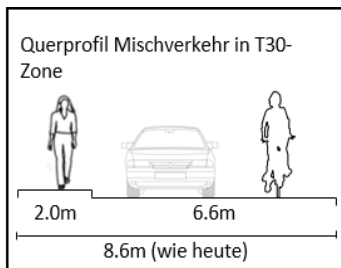


Abbildung 10: Querschnitt Zwischenschritt und Endzustand  
Abschnitt 3: Mischverkehr in T30-Zone Premiumroute Nord



(Beispielfoto Stadt Winterthur)

Kosten für die Realisierung des Zwischenschritts und des Endzustandes Abschnitt 3: CHF 450'000



## 6.2 Massnahmen Premiumroute Süd

Als Endzustand wird **auf der Premiumroute Süd** folgende Führung angestrebt:

- Abschnitt 1: Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang
- Abschnitt 2: Umgestaltung Strassenraum
- Abschnitt 3 und 4: Mischverkehr in Tempo-30-Zone / Velostrasse

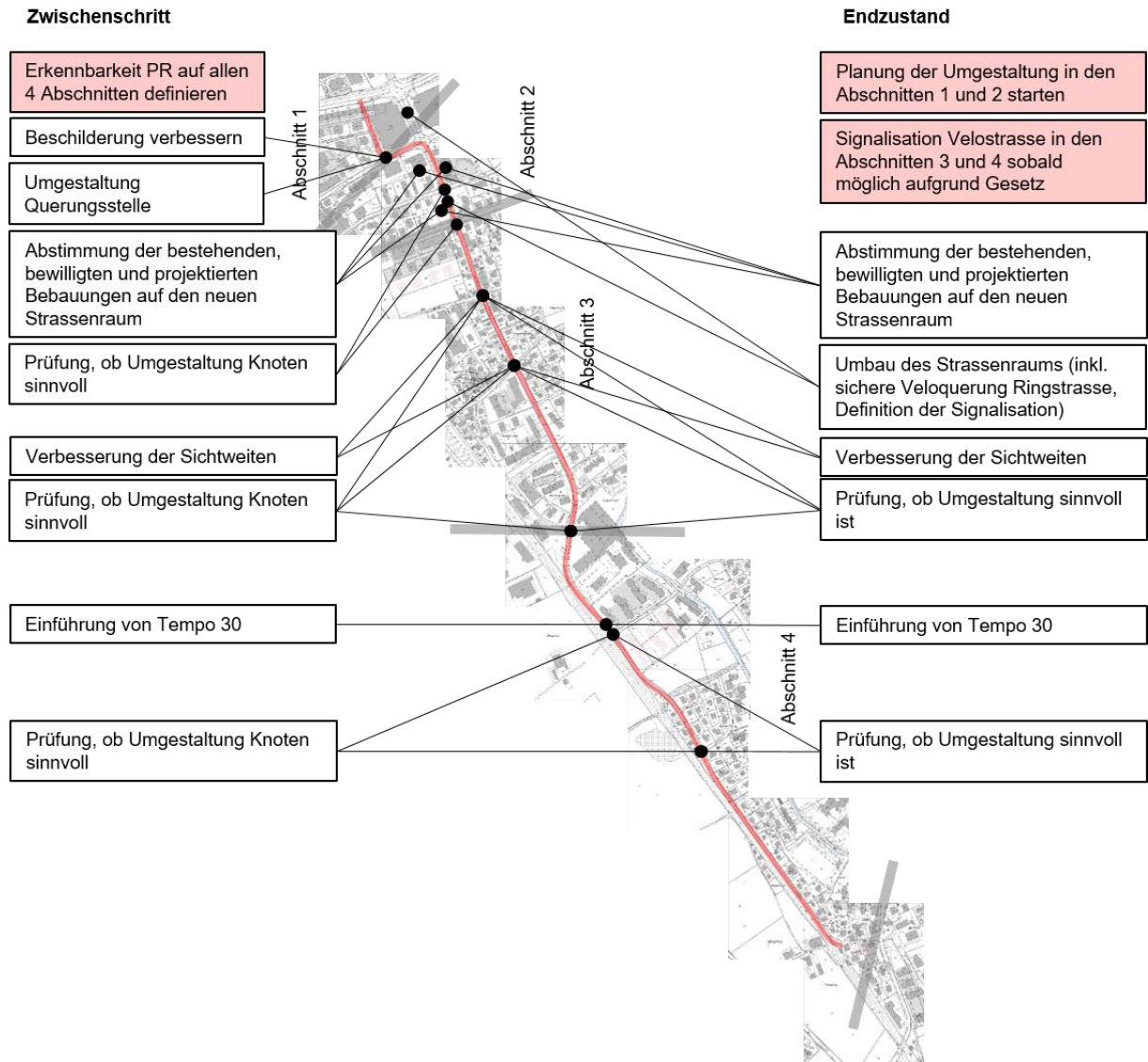


Abbildung 11: Übersicht Massnahmen in den Zuständen Zwischenschritt und Endzustand Premiumroute Süd

Als Zwischenschritt ist auf der ganzen Premiumroute Süd Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone anzustreben.



Seite 20 Dazu sind folgende Schritte notwendig:

### **Abschnitt 1 und 2**

#### *Zwischenschritt*

- Abstimmung der bestehenden, bewilligten und projektierten seitlichen Bebauungen auf den neuen Strassenraum
- Beschilderung beim Knoten Josef-Müller-Weg verbessern
- Umgestaltung Querungsstelle Bahnhofstrasse
- Prüfung, ob Umgestaltung (Signalisationsänderung „Kein Vortritt“) der Verzweigungen Christoph-Schnyder-Strasse / Schnydermatt, Christoph-Schnyder-Strasse / Centralstrasse sinnvoll ist
- Erkennbarkeit definieren (siehe Kapitel 6.3)

Kosten für die Realisierung des Zwischenschritts Abschnitt 1 und 2: CHF 70'000

#### *Endzustand*

- Planung der Umgestaltung zusammen mit dem Umbau der Ringstrasse und in Absprache mit Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
- Sichere und vortrittsberechtigte Veloquerung Ringstrasse
- Umbau und Anpassung des Strassenraums
- Signalisation definieren (z.B. Begegnungszone)



Abbildung 12: Beispielfoto einer Strassenraumgestaltung (Geissenstein Luzern<sup>1</sup>)

Kosten für die Realisierung des Zwischenschritts Abschnitt 1 und 2: CHF 12'000'000

---

<sup>1</sup> Ganz Landschaftsarchitekten



### Abschnitt 3 und 4

#### Zwischenschritt

- Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Strecke
- Verbesserung der Sichtweiten beim Knoten Rigi- / Christoph-Schnyder-Strasse
- Verbesserung der Sichtweiten beim Knoten Schellenrain- / Christoph-Schnyder-Strasse
- Prüfung, ob Umgestaltung zur Bevorzugung des Veloverkehrs an den Knoten Christoph-Schnyder-Strasse / Rigistrasse, Christoph-Schnyder-Strasse / Schellenrain, Merkur- / Christoph-Schnyder-Strasse, Bahnstrasse / Unterhofstrasse und Bahnstrasse / Surengrundstrasse sinnvoll ist
- Erkennbarkeit definieren (siehe Kapitel 6.3)

Kosten für die Realisierung des Zwischenschritts Abschnitt 3 und 4: CHF 450'000

#### Endzustand

- Signalisation Velostrasse (Voraussetzung: Gesetzesanpassung zur Signalisation Velostrasse)

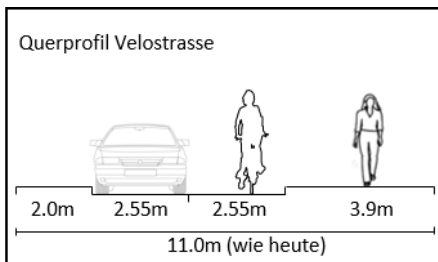


Abbildung 13: Querschnitt Endzustand Abschnitt 3: Velostrasse Premiumroute Süd



(Beispielfoto Stadt Basel)

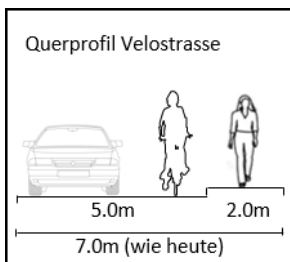


Abbildung 14: Querschnitt Endzustand Abschnitt 4: Velostrasse Premiumroute Süd

Kosten für die Realisierung des Endzustandes Abschnitt 3 und 4: CHF 50'000



## 6.3 Erkennbarkeit

### Erscheinungsbild

Zusätzlich zu den konkreten Massnahmen pro Route haben wir uns allgemeine Gedanken zur Erkennbarkeit einer Velopremiumroute gemacht. Einerseits sollten die Routen durch die üblichen Velowegweiser signalisiert werden. Aus unserer Sicht sollte jedoch ein neues Erscheinungsbild geschaffen werden, welches den Benutzern klar zeigt, Du befindest Dich auf einer Velopremiumroute.

### Eingefärbter Belag

In den Niederlanden wird dies bereits heute durch Einfärbung des Belages gemacht. Aus unserer Sicht ist dies eine gute Variante. Sie setzt jedoch voraus, dass der Belag neu eingebracht wird. Ausserdem müsste aus unserer Sicht eine solche Massnahme grossflächiger diskutiert und umgesetzt werden, so dass optimalerweise in der ganzen Schweiz alle Velopremiumrouten mit eingefärbtem Belag der gleichen Farbe (beispielsweise Rot) ausgeführt werden.

### Farbige Bänder

Der Neueinbau des Belages auf allen Routen wird viel Zeit in Anspruch nehmen. Als kurzfristige Variante könnten wir uns markierte Bänder am Rand der Radwege / Radstreifen etc. vorstellen. Auch hier wäre eine Vereinheitlichung über die gesamte Schweiz von Vorteil. Beispielsweise könnten 0.30 m breite Bänder in einer noch zu bestimmenden Farbe auf der ganzen Länge der Premiumrouten markiert werden, um klar zu zeigen, dass man sich auf einer Premiumroute befindet.

### Piktogramme

Allenfalls könnten diese Einfärbungen oder die farbigen Bänder mit Velo-Piktogrammen an wichtigen Knotenpunkten ergänzt werden.

## 6.4 Kostenübersicht Massnahmen

Die Kostenermittlung ist sehr schwierig. Zum einen sind die Massnahmen noch nicht genau definiert und zum andern müssen die gewählten Massnahmen noch geplant und projiziert werden. Auch die Abhängigkeit von Projekten entlang der Premiumrouten kann einen grossen Einfluss auf die definitiven Kosten haben.

Wir haben Kosten anhand der Massnahmenliste im Anhang 4 ermittelt. Die Kostengenauigkeit dürfte bei +/- 30% liegen.

Massnahme		Kosten [CHF]	
<b>Premium Route Nord</b>			ca. 15.5 Mio
Abschnitt 1	Zwischenschritt und Endzustand	260'000	
Abschnitt 2	Zwischenschritt	1'200'000	
	Endzustand	13'500'000	
Abschnitt 3	Zwischenschritt und Endzustand	450'000	
<b>Premium Route Süd</b>			ca. 12.5 Mio
Abschnitt 1 und 2	Zwischenschritt	70'000	
	Endzustand	12'000'000	
Abschnitt 3 und 4	Zwischenschritt	450'000	
	Endzustand	50'000	



## 7 STADT SURSEE / GEMEINDE OBERKIRCH

### 7.1 Rückmeldungen

Die Stadt Sursee sowie die Gemeinde Oberkirch haben zum vorliegenden Bericht Stellung genommen. Die Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie werden als wichtig und wertvoll betrachtet und sollen bei Planungen entlang der beiden Routen berücksichtigt werden.

Bei den Zwischenschritten unterstützen die Stadt Sursee sowie die Gemeinde Oberkirch die vorgeschlagenen Bestvarianten der Machbarkeitsstudie. Beim Endzustand gibt es folgende Abweichungen auf dem Stadtgebiet Sursee:

<b>Premiumroute Nord</b>		
	<i>Machbarkeitsstudie Endzustand</i>	<i>Abweichungen Stadt Sursee</i>
Abschnitt 1	Bestehende Situation mit breiteren Radstreifen	Keine
Abschnitt 2	Beidseitiger Ein-Richtungsradweg	Beidseitiger Radstreifen
Abschnitt 3	Mischverkehr in T30-Zone	Keine

Tabelle 5: Abweichungen Beurteilung der Bestvarianten im Endzustand auf der Premiumroute Nord

Im Abschnitt 2 auf der Premiumroute Nord sieht die Stadt Sursee eine beidseitige Führung mittels Radstreifen.

Die Führung mittels beidseitiger Ein-Richtungsradwegen würde den Velofahrenden noch besser schützen und ihm einen eigenen Strassenraum geben. Wenn der Querschnitt der Allmendbrücke nicht verändert wird, ist in diesem Bereich eine Führung mittels Radstreifen die einzige Lösung. Wir empfehlen bei der weiteren Planung zu prüfen, ob der Veloverkehr vor und nach der Brücke durch beidseitige Ein-Richtungsradwege besser geschützt werden kann.

<b>Premiumroute Süd</b>		
	<i>Machbarkeitsstudie Endzustand</i>	<i>Abweichungen Stadt Sursee</i>
Abschnitt 1	Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang	Führung über Josef-Müller-Weg
Abschnitt 2	Umgestaltung Strassenraum	Beidseitiger Einrichtungs-Radweg oder Rad-/Gehweg östlich, Radweg westlich
Abschnitt 3+4	Mischverkehr in Tempo-30-Zone / Velostrasse	Keine

Tabelle 6: Abweichungen Beurteilung der Bestvarianten im Endzustand auf der Premiumroute Süd

Auf der Premiumroute Süd im Abschnitt 1 sieht die Stadt Sursee die Führung auch im Endzustand über den Josef-Müller-Weg. Auf der Christoph-Schnyder-Strasse soll die Führung mittels Radwege gelöst werden.

Die Machbarkeitsstudie empfiehlt die genauere Betrachtung im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassenprojekt beim Kreisel Bifang. An dieser Empfehlung soll festgehalten werden. Allenfalls ist eine Führung der Premiumroute über die Christoph-Schnyder-Strasse unter Beachtung des Umbaus des Kreisels Bifang in Zukunft sinnvoll.

Bei beiden Abschnitten ist die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu empfehlen. Damit könnten ein attraktiver Strassenraum geschaffen werden der die Bedürfnisse der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) und der angrenzenden Nutzungen gleichermaßen befriedigt.




## 7.2 Behördenverbindlichkeit

Die Stadt Sursee und die Gemeinde Oberkirch stimmen der Machbarkeitsstudie zu den Velo-Premiurrouten zu, als behördenverbindliche Ergänzung zum Konzept der Velonetzplanung vom 13. Januar 2017. Da sich die Studie ausschliesslich auf die Gemeindegebiete von Oberkirch und Sursee bezieht, wird auf eine Mitunterzeichnung von Geuensee, Knutwil, Mauensee und Schenkon und entsprechenden Behördenverbindlicherklärung für alle Gemeinden im Perimeter von Sursee Plus verzichtet.

Auf Entscheide von Dritten (ASTRA bezüglich Sanierung Allmendbrücke, Kanton Luzern bezüglich Kantonalem Radroutenkonzept) wird im Sinne dieser Machbarkeitsstudie Einfluss genommen, diese Entscheide werden für die Umsetzung berücksichtigt. Die Unterzeichnenden verpflichten sich, die Massnahmen der Machbarkeitsstudie Velo-Premiurrouten zur gegebenen Zeit in ihre Aufgaben- und Finanzplanung aufzunehmen, sowie die Umsetzung terminlich gemeinsam zu koordinieren.

### Gemeinde Oberkirch

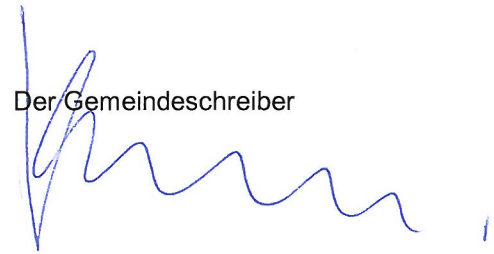
Der Gemeindepräsident



---

Raphael Kottmann

Der Gemeindegemeinschafter




---

Markus Inauen

### Stadt Sursee

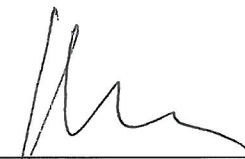
Die Stadtpräsidentin



---

Sabine Beck-Pflugshaupt

Der Stadtschreiber



---

Bruno Peter



**Anhang 1**

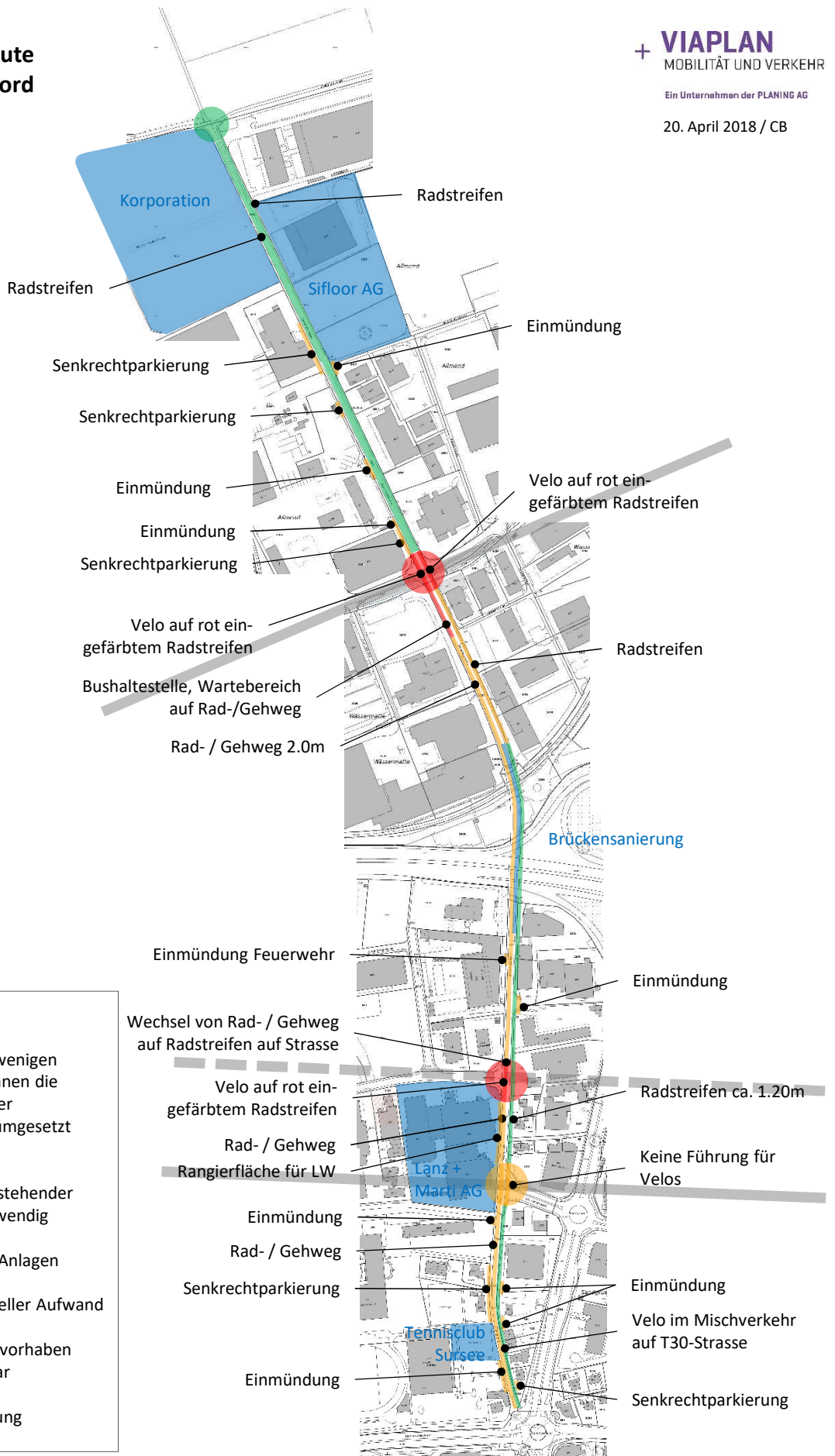
**Grobbeurteilung**

**Anhang 1a**

**Premiumroute Nord**



# Premiumroute Nord



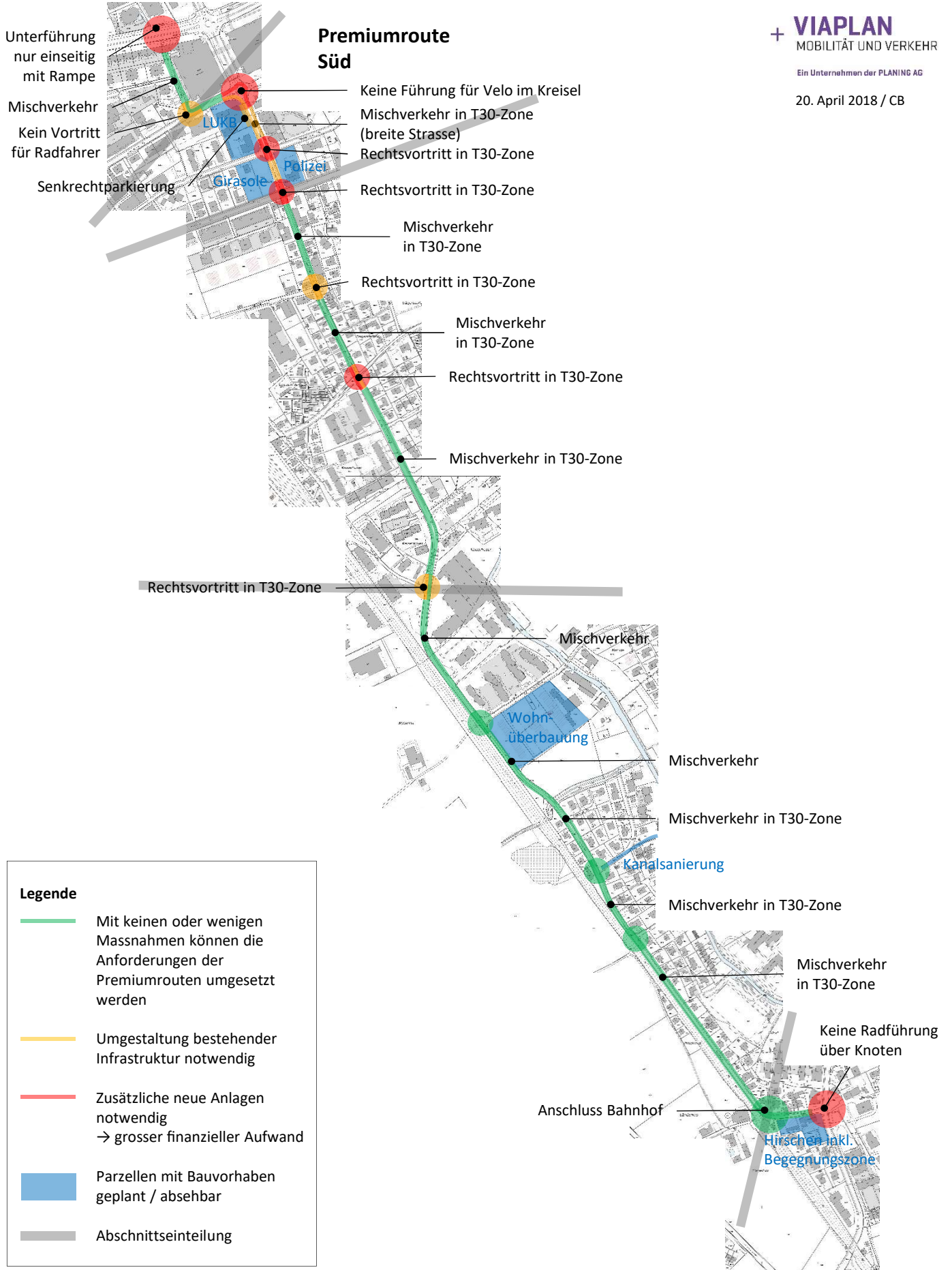
**Legende**

- Mit keinen oder wenigen Massnahmen können die Anforderungen der Premiumrouten umgesetzt werden
- Umgestaltung bestehender Infrastruktur notwendig
- Zusätzliche neue Anlagen notwendig → grosser finanzieller Aufwand
- Parzellen mit Bauvorhaben geplant / absehbar
- Abschnittseinteilung



**Anhang 1b**

**Premiumroute Süd**





## **Anhang 2**

## **Variantenstudium**

### **Anhang 2a**

### **Premiumroute Nord**



## Abschnitt 1 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Kernfahrbahn (System wie heute)
2. Velostrasse
3. Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn
4. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante N1.1 Kernfahrbahn

#### Vorteile

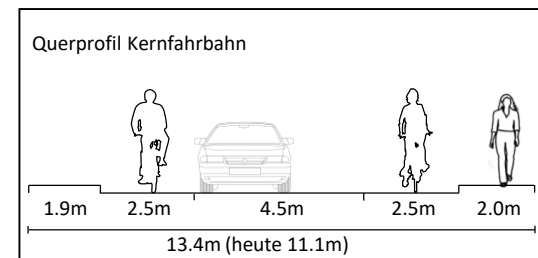
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Verbreiterung oder Anpassung der Spurbreiten notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Veloverkehr klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierung muss anders angeordnet werden





## Abschnitt 1 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Kernfahrbahn (System wie heute)
2. Velostrasse
3. Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn
4. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante N1.2 Velostrasse

#### Vorteile

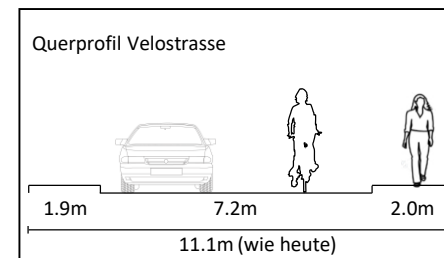
- + Veloverkehr hat Vortritt
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Neumarkierung und Signalisation notwendig (T30-Zone)
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Velostrassen sind noch nicht so bekannt
- Allenfalls Widerstand durch Industriebetriebe

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten haben keinen Vortritt
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden





## Abschnitt 1 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Kernfahrbahn (System wie heute)
2. Velostrasse
3. Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn
4. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante N1.3 Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn

#### Vorteile

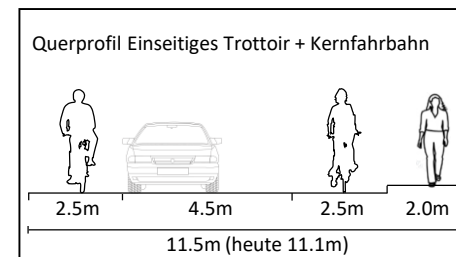
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Minimale Verbreiterung oder Anpassung der Spurbreiten notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Einseitiges Angebot für Fussverkehr

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Veloverkehr klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden





## Abschnitt 1 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Kernfahrbahn (System wie heute)
2. Velostrasse
3. Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn
4. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante N1.4 Zwei-Richtungs-Radweg

#### Vorteile

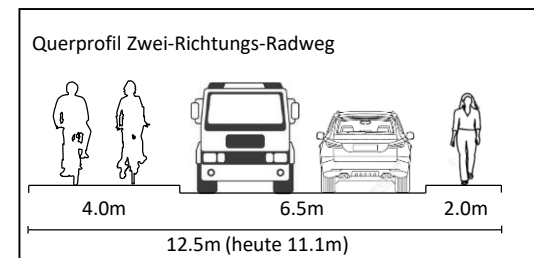
- + Angebot für Veloverkehr in beide Richtungen

#### Nachteile

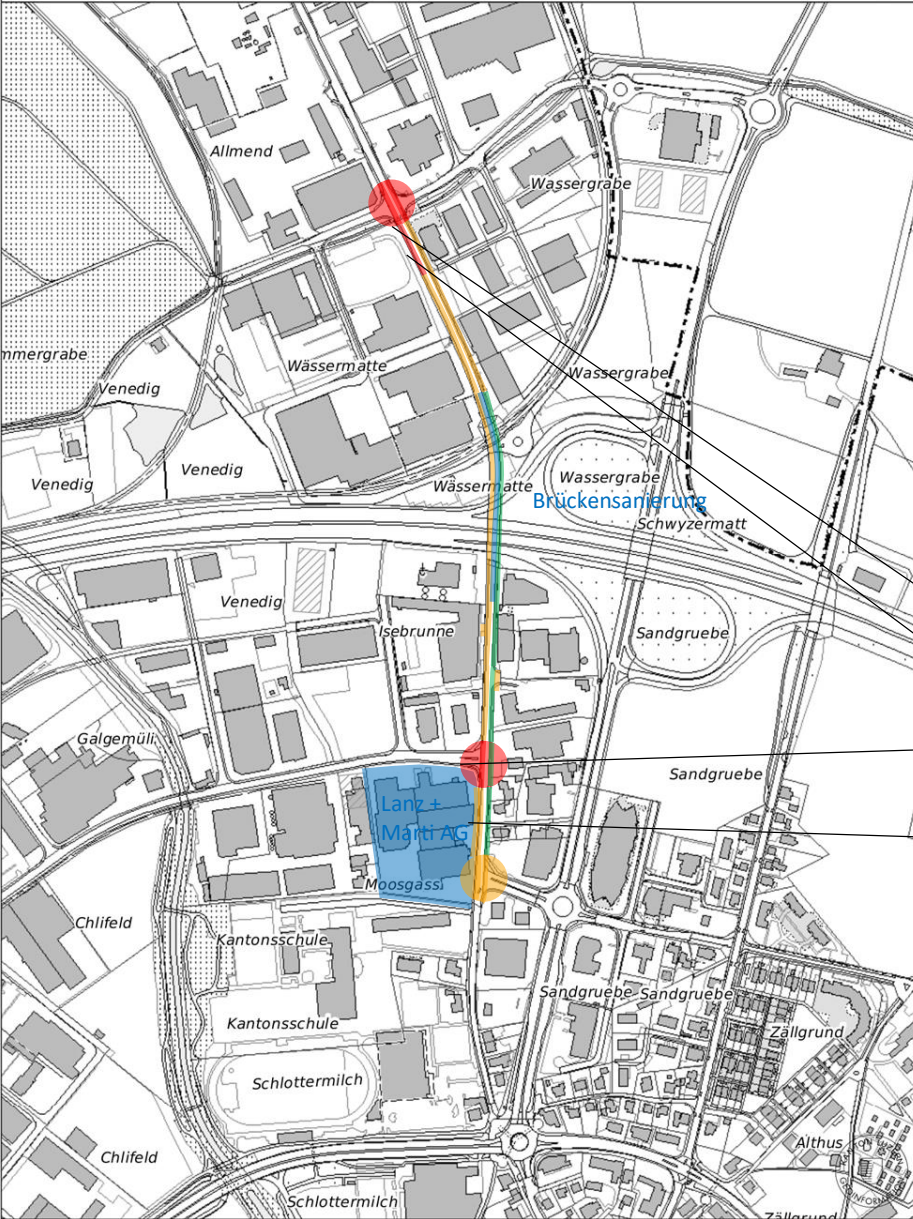
- Verbreiterung oder Anpassung der Spurbreiten notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Veloverkehr aus beiden Richtungen wird bei Ausfahrten nicht erwartet → Sicherheitsrisiko

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Veloverkehr klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden







## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.1 Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich

#### Vorteile

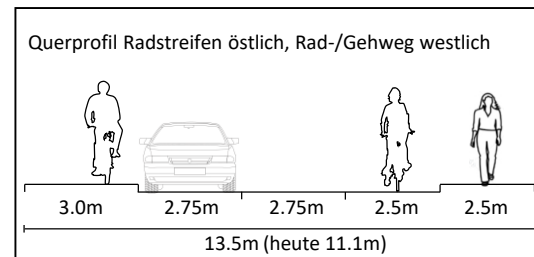
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr

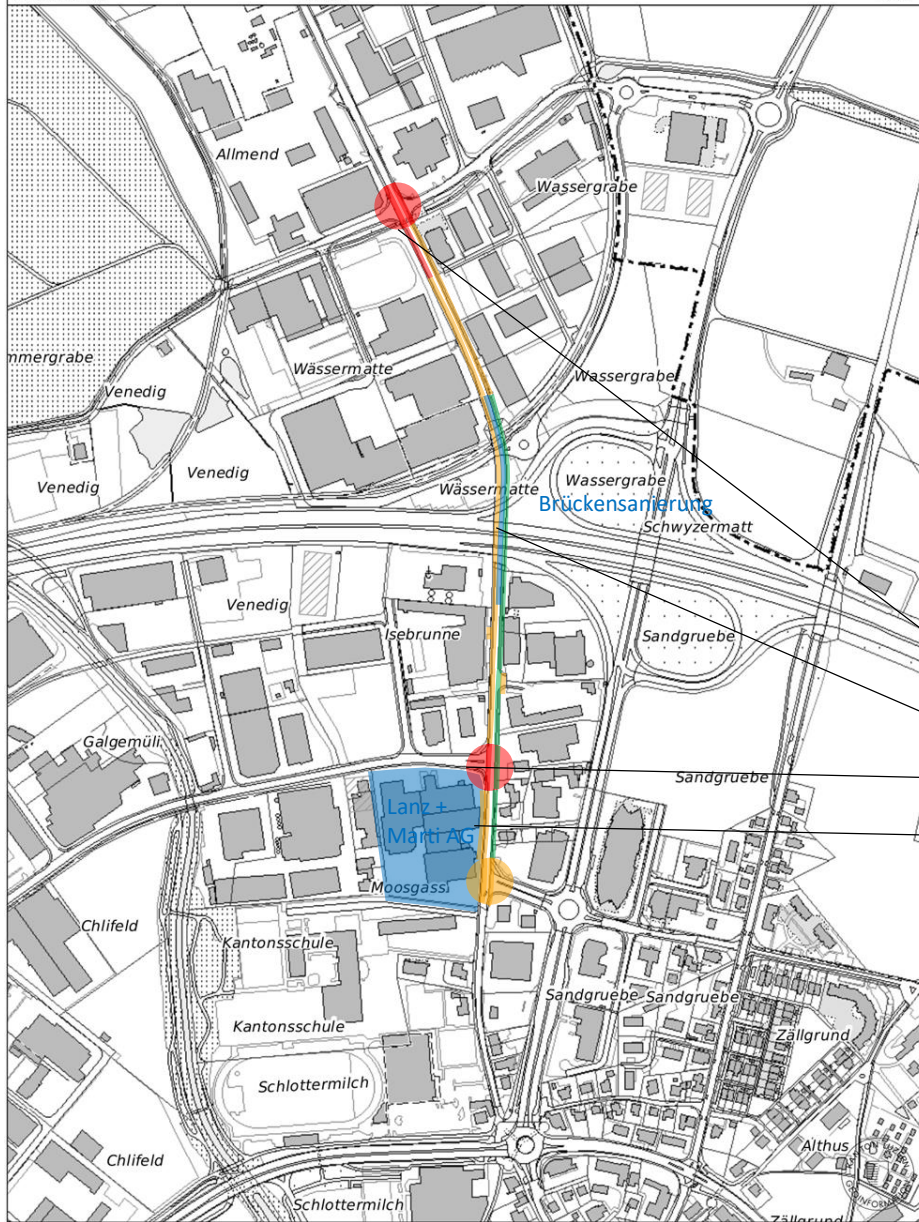
#### Nachteile

- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb
- Brücke über Autobahn muss angepasst werden

#### Kritische Stellen

- Auffahrt auf Rad-/Gehweg beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Genügend Platz bei der Bushaltestelle Chommlibach zur Verfügung stellen
- Westlicher Übergang über Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern (z.B. Kreisell, Über- / Unterführung)
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen





## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.2 Velostrasse

#### Vorteile

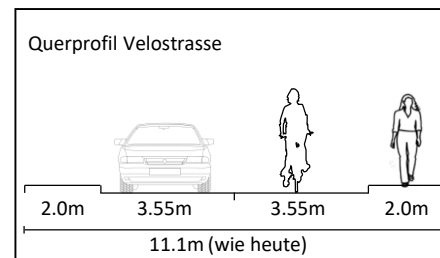
- + Veloverkehr hat Vortritt
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr

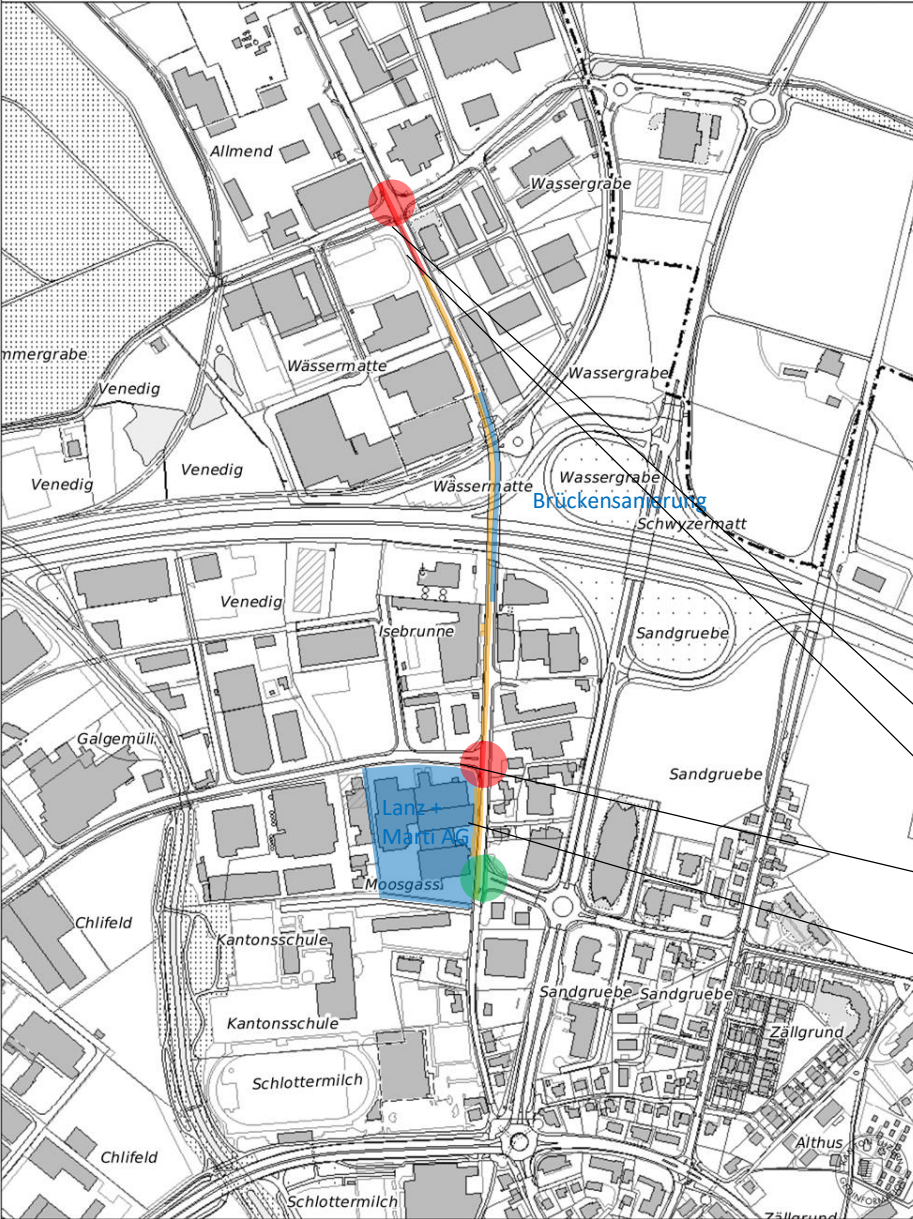
#### Nachteile

- Neumarkierung und Signalisation notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Velostrassen sind noch nicht so bekannt
- Konflikte mit LW-Verkehr

#### Kritische Stellen

- Zufahrt in Velostrasse beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse gut signalisieren
- Evt. Lastwagen-Verbot über Brücke
- Wechsel zu anderem System beim Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch gut ausgestalten
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen





## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.3 Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich

#### Vorteile

- + Eigenes Angebot für Veloverkehr

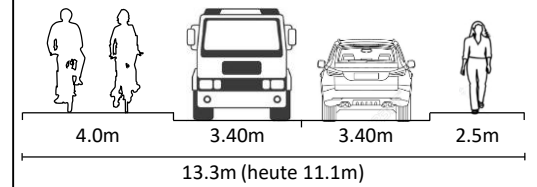
#### Nachteile

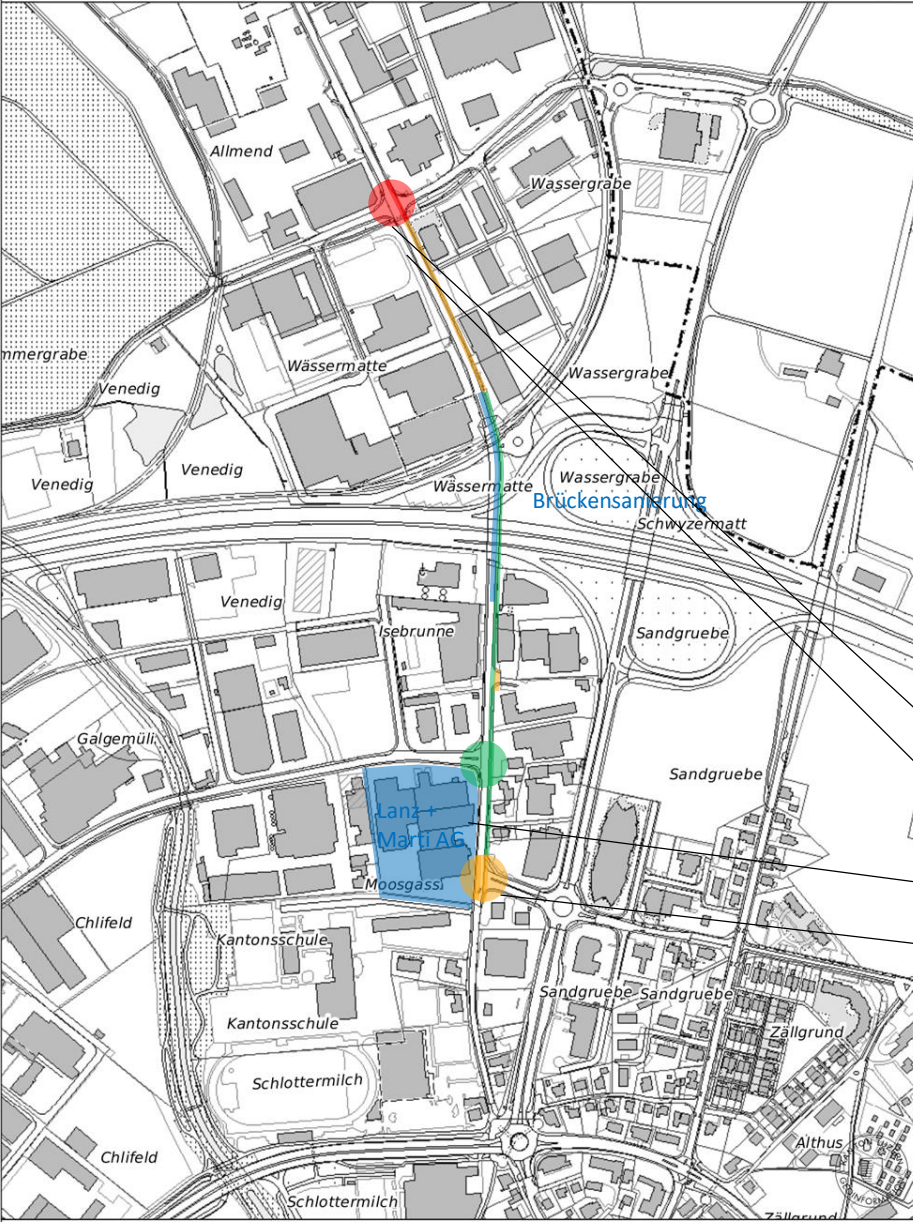
- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb
- Neue Brücke über Autobahn notwendig
- Veloverkehr aus beiden Richtungen wird bei Ausfahrten nicht erwartet → Sicherheitsrisiko

#### Kritische Stellen

- Anschlusspunkt auf Rad-/Gehweg beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Genügend Platz bei der Bushaltestelle Chommlibach zur Verfügung stellen
- Westlicher Übergang über Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern (z.B. Kreisel, Über- / Unterführung)
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen

Querprofil separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich





## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.4 Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich

#### Vorteile

- + Eigenes Angebot für Veloverkehr

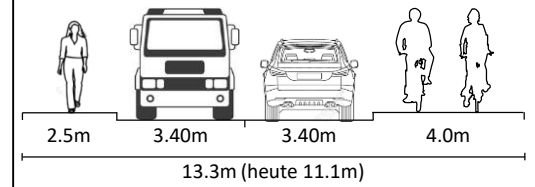
#### Nachteile

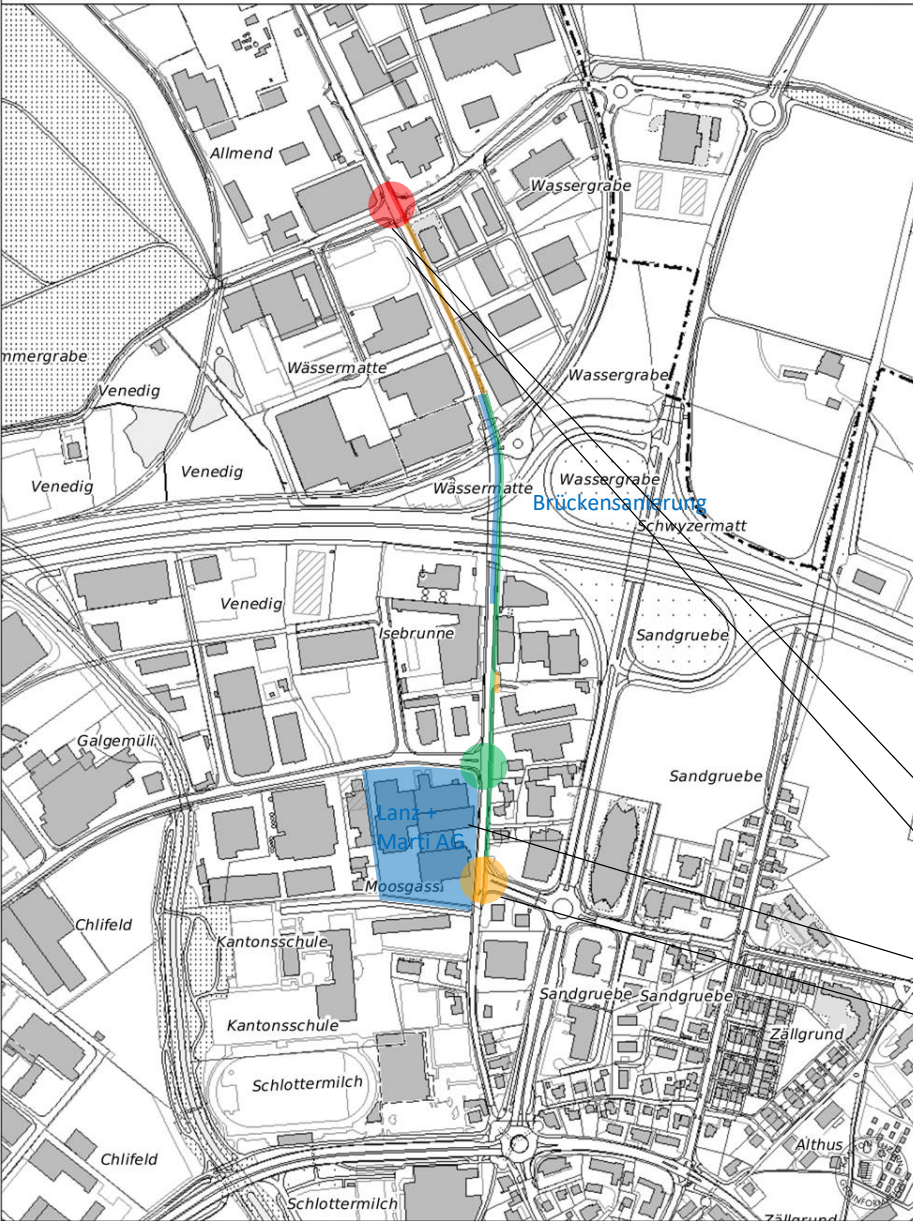
- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb
- Neue Brücke über Autobahn notwendig
- Veloverkehr aus beiden Richtungen wird bei Ausfahrten nicht erwartet → Sicherheitsrisiko

#### Kritische Stellen

- Anschlusspunkt auf Rad-/Gehweg beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Genügend Platz bei der Bushaltestelle Chommlibach zur Verfügung stellen
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen
- Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten

Querprofil separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich





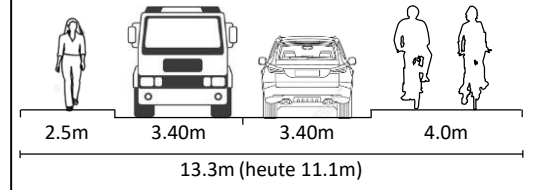
## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.5 Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite (Unterführung)

Querprofil separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite



### Vorteile

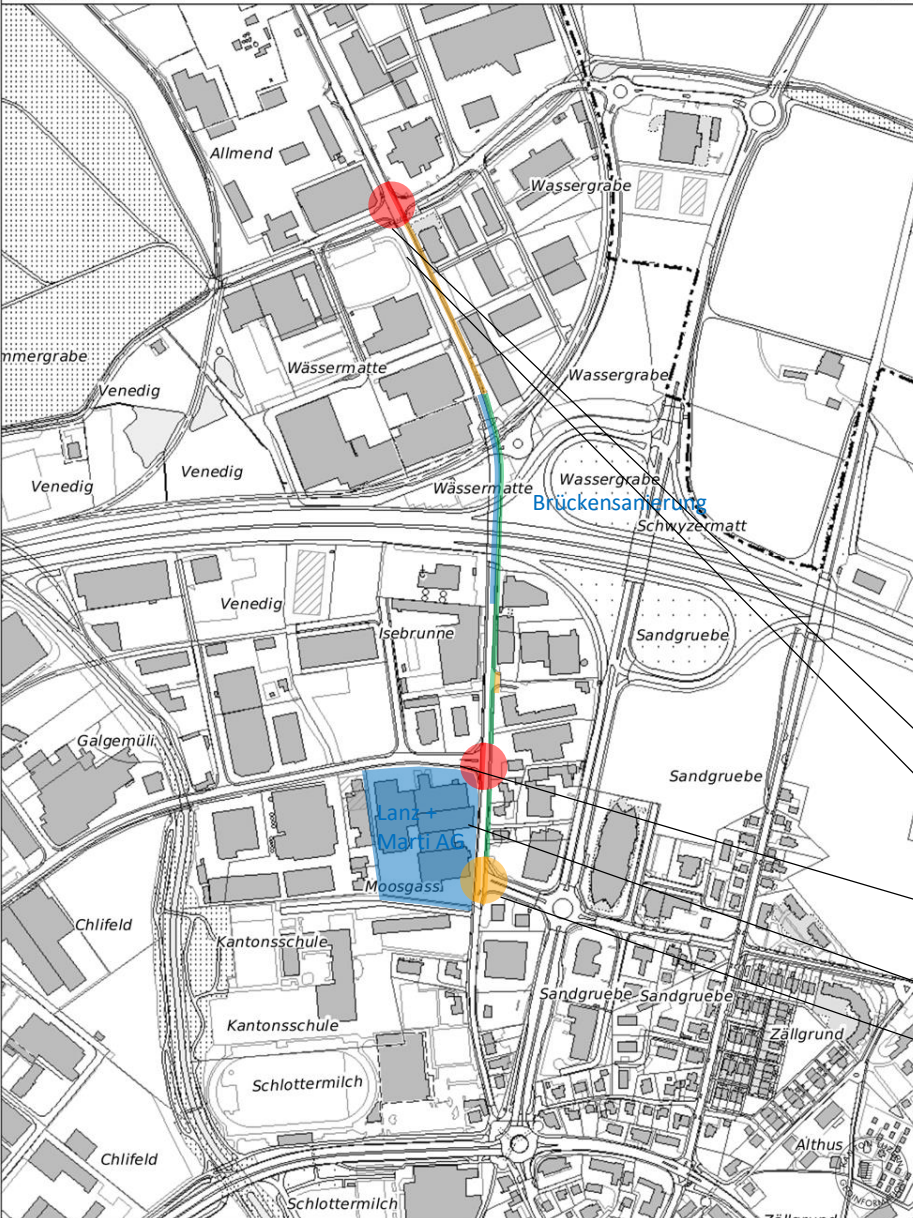
- + Eigenes Angebot für Veloverkehr

### Nachteile

- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb
- Neue Brücke über Autobahn notwendig
- Veloverkehr aus beiden Richtungen wird bei Ausfahrten nicht erwartet → Sicherheitsrisiko
- Einschnitt von rund 160m

### Kritische Stellen

- Anschlusspunkt auf Rad-/Gehweg beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Genügend Platz bei der Bushaltestelle Chommlibach zur Verfügung stellen
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen
- Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten



## Abschnitt 2 – Premiumroute Nord

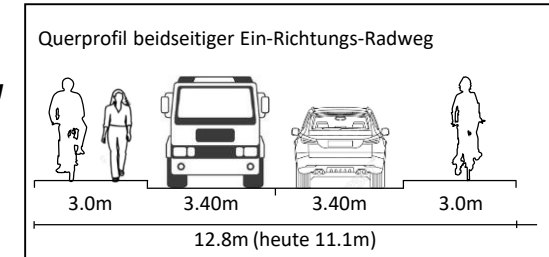
### Varianten Querschnitt

1. Radstreifen östlich, Rad- / Gehweg westlich
2. Velostrasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich
4. Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich
5. Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite
6. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

### Variante N2.6 Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

#### Vorteile

- + Eigenes Angebot für Veloverkehr
- + Führung an den Knoten Zeughaus- / und Glocken- / Allmendstrasse gelöst

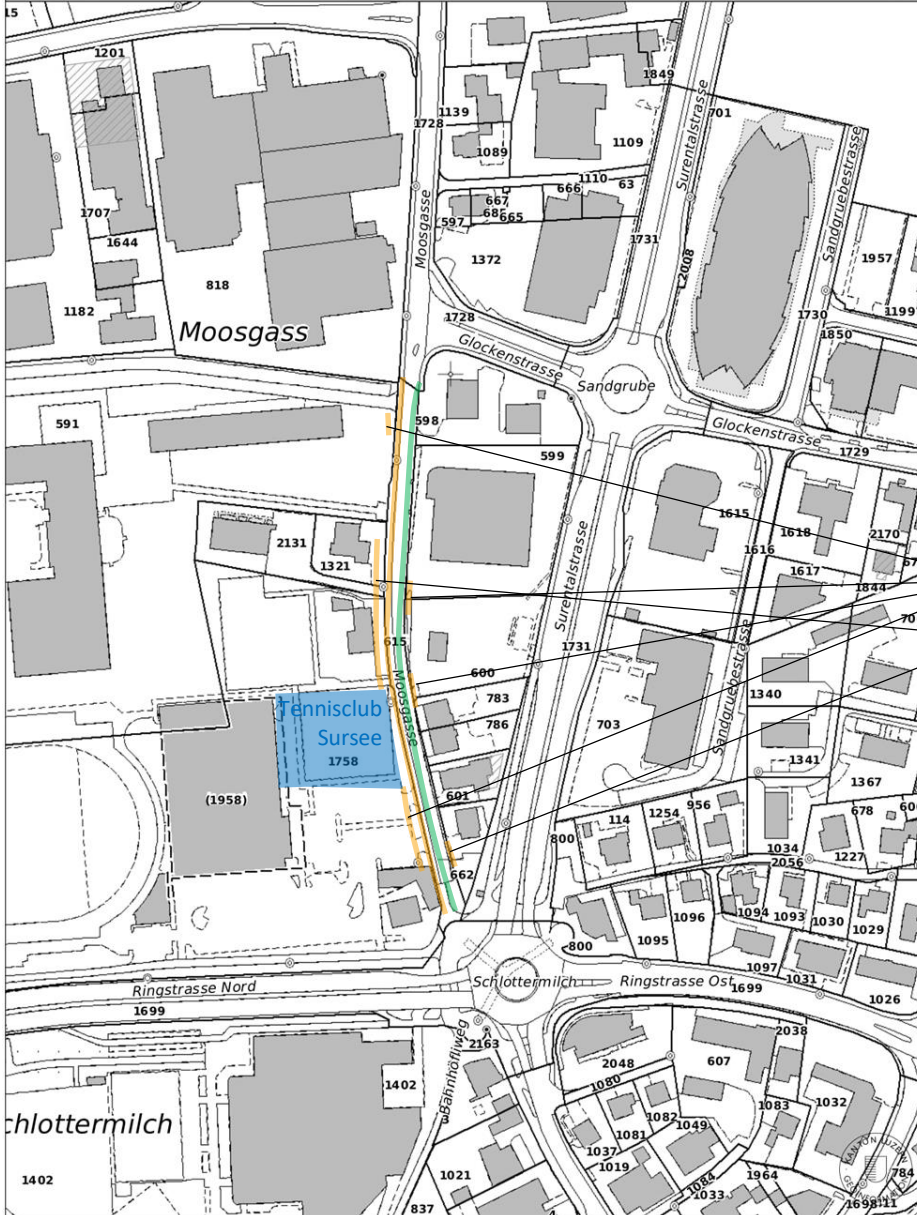


#### Nachteile

- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb
- Neue Brücke über Autobahn notwendig

#### Kritische Stellen

- Anschlusspunkt auf Rad-/Gehweg beim Knoten Chommlibach- / Allmendstrasse sicher ausgestalten
- Genügend Platz bei der Bushaltestelle Chommlibach zur Verfügung stellen
- Westlicher Übergang über Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern (z.B. Kreisell, Über- / Unterführung)
- Routenführung im Abschnitt Lanz + Marti auf Neubauprojekt abstimmen
- Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten



### Abschnitt 3 – Premiumroute Nord

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr und Rad- / Gehweg wie heute
2. Velostrasse
3. Mischverkehr in T30-Zone
4. Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg

#### Variante N3.1 Mischverkehr und Rad- / Gehweg

#### Vorteile

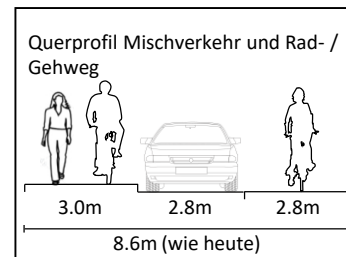
- + Einseitig eigenes Angebot für Veloverkehr

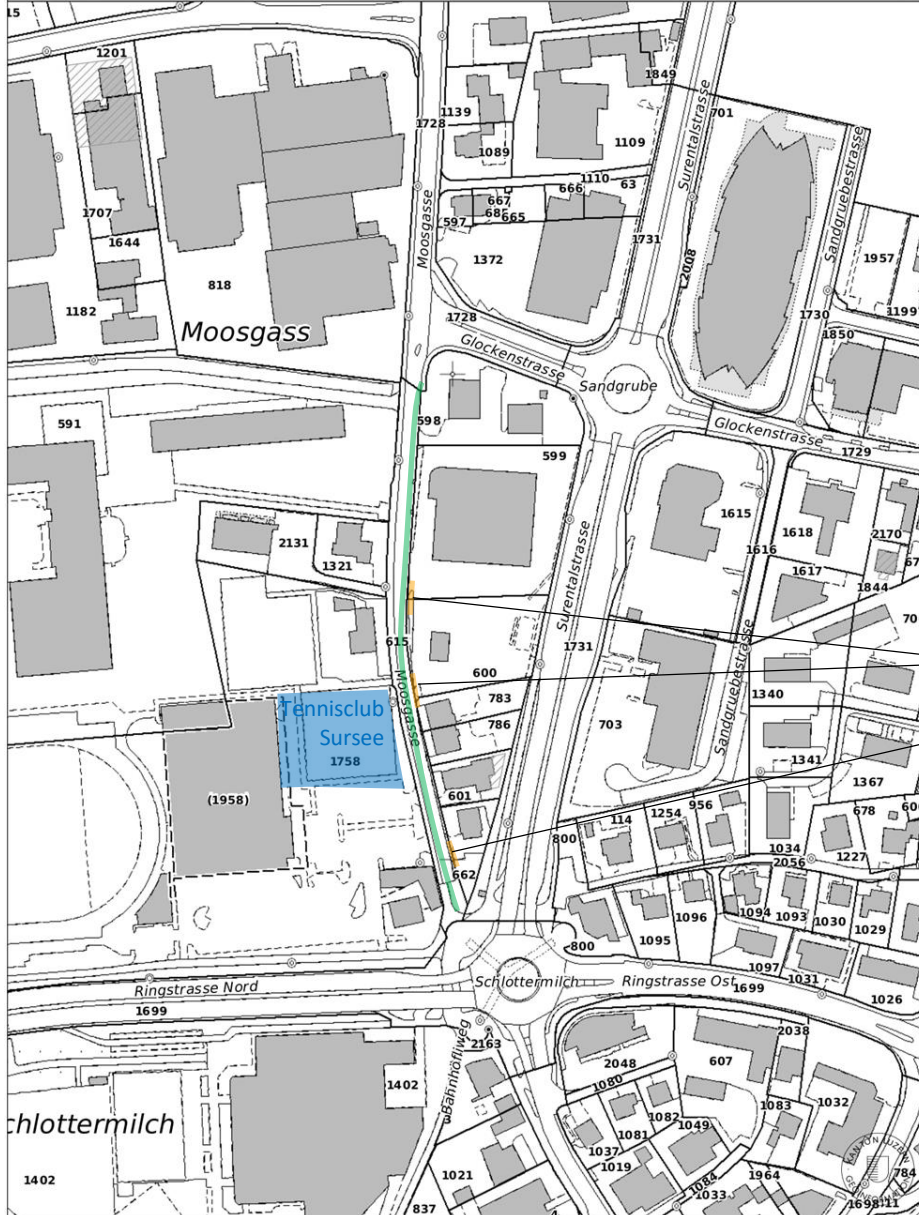
#### Nachteile

- Konflikte mit Ein- / Ausfahrten
- Konflikte mit Senkrechtparkierung

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Velo- und Fussverkehr auf Rad- / Gehweg klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden





### Abschnitt 3 – Premiumroute Nord

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr und Rad- / Gehweg wie heute
2. Velostrasse
3. Mischverkehr in T30-Zone
4. Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg

#### Variante N3.2 Velostrasse

#### Vorteile

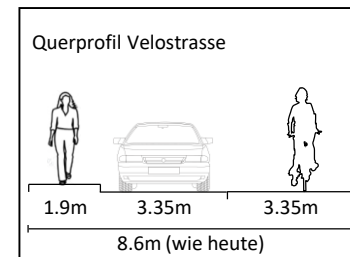
- + Veloverkehr hat Vortritt
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr
- + Keine Konflikte mit dem Fussverkehr

#### Nachteile

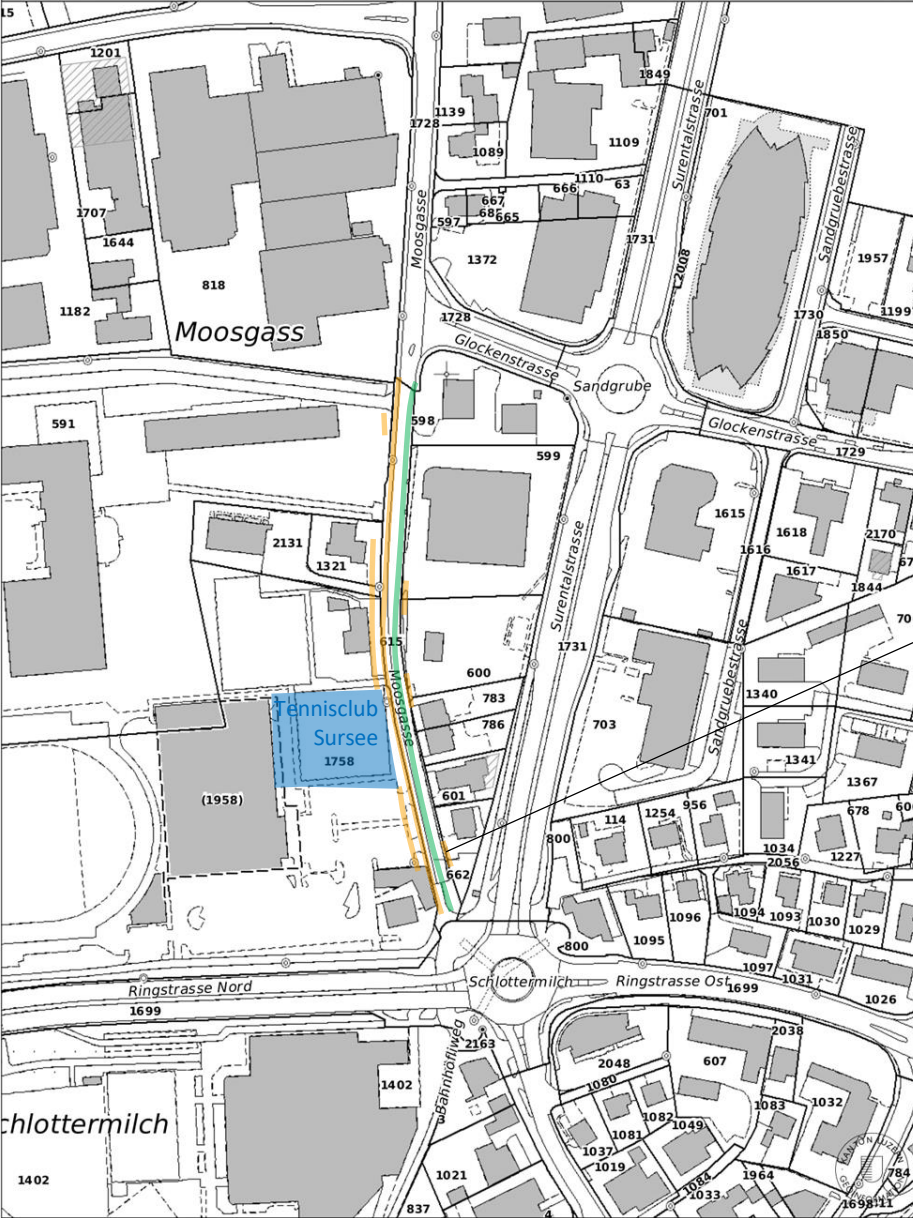
- Neumarkierung und Signalisation notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Velostrassen sind noch nicht so bekannt

#### Kritische Stellen

- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Veloverkehr klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden







© 2018 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

### Abschnitt 3 – Premiumroute Nord

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr und Rad- / Gehweg wie heute
2. Velostrasse
3. Mischverkehr in T30-Zone
4. Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg

#### Variante N3.3 Mischverkehr in T30-Zone

#### Vorteile

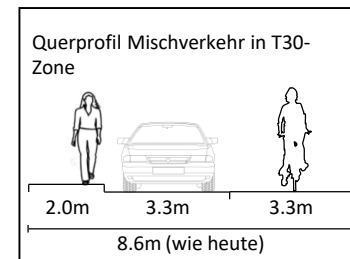
- + Keine Konflikte mit dem Fussverkehr
- + Konflikte mit Senkrechtparkfeldern gelöst

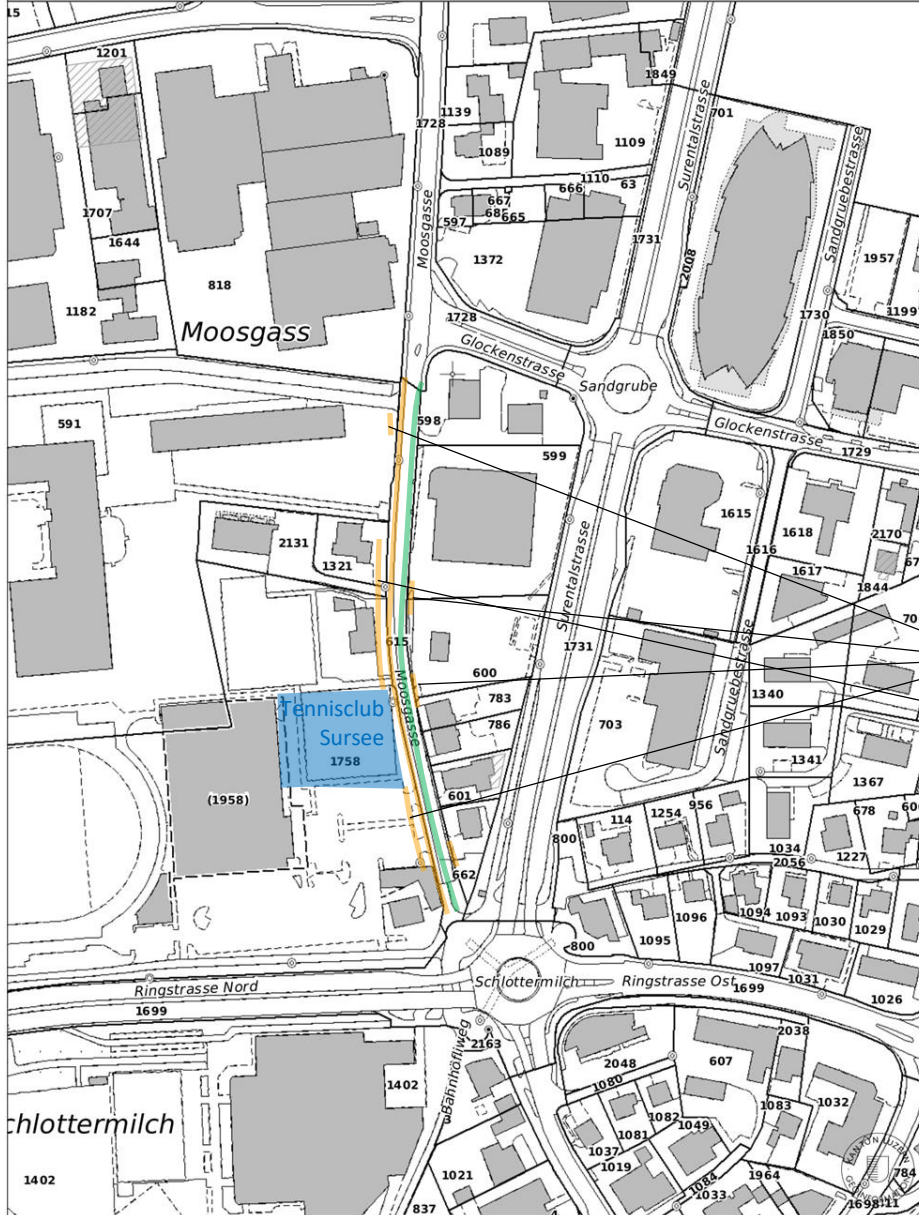
#### Nachteile

- Kein eigenes Angebot für Veloverkehr
- Eventuell Konflikte mit Ein- / Ausfahrten

#### Kritische Stellen

- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden





© 2018 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

### Abschnitt 3 – Premiumroute Nord

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr und Rad- / Gehweg wie heute
2. Velostrasse
3. Mischverkehr in T30-Zone
4. Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg

#### Variante N3.4 Zwei-Richtungs-Rad- / Gehweg

#### Vorteile

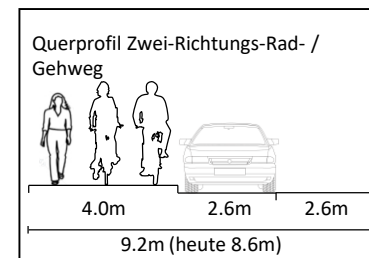
- + Eigenes Angebot für Veloverkehr in beide Richtungen

#### Nachteile

- Konflikte mit Ein- / Ausfahrten
- Konflikte mit Senkrechtparkierung
- Konflikte mit Fussverkehr
- Kosten für Bau
- Kosten für Landerwerb

#### Kritische Stellen

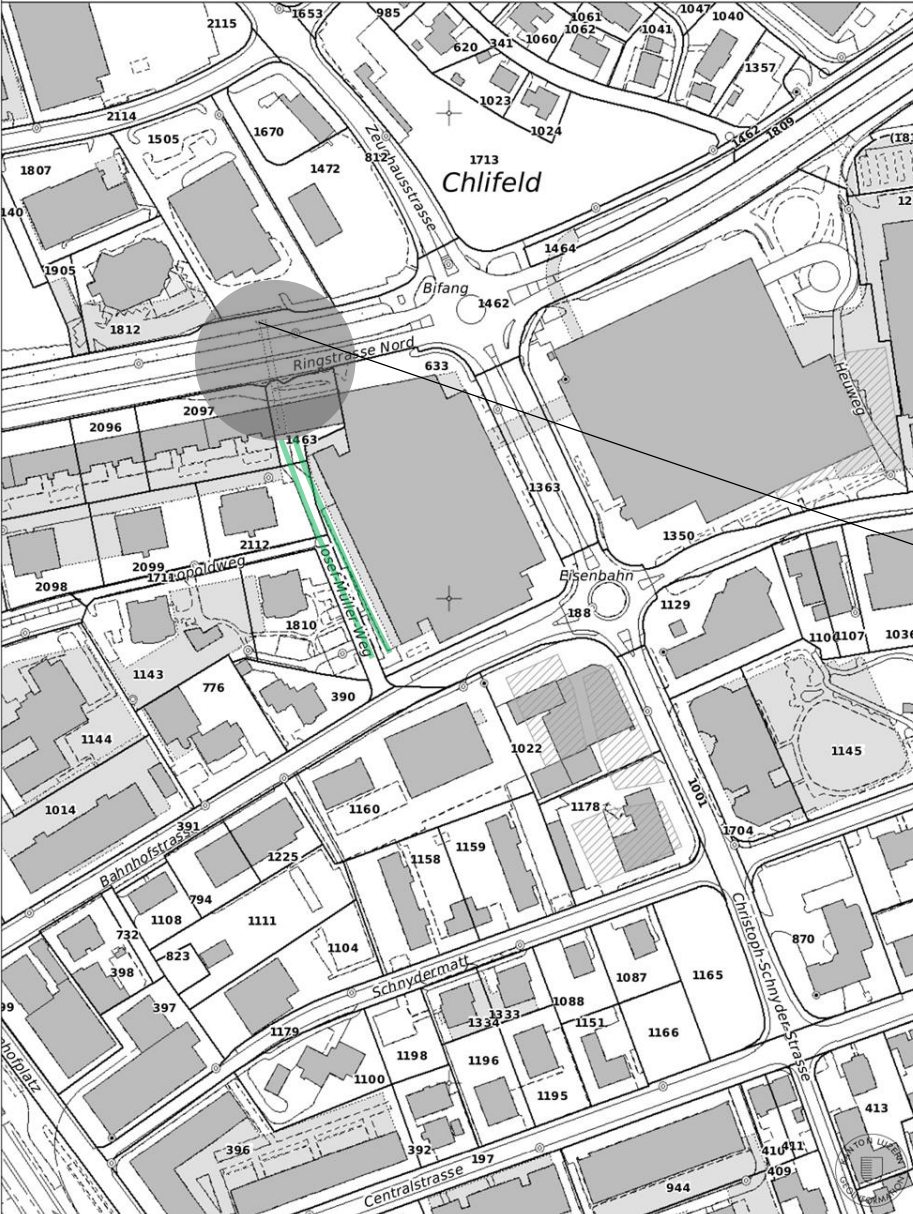
- Ein- / Ausfahrten so ausgestalten, dass Velo- und Fussverkehr auf Rad- / Gehweg klar Vortritt hat
- Senkrechtparkierungen müssen anders angeordnet werden





**Anhang 2b**

**Premiumroute Süd**



## Abschnitt 1 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr wie heute
2. Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang

### Variante S1.1 Mischverkehr wie heute

#### Vorteile

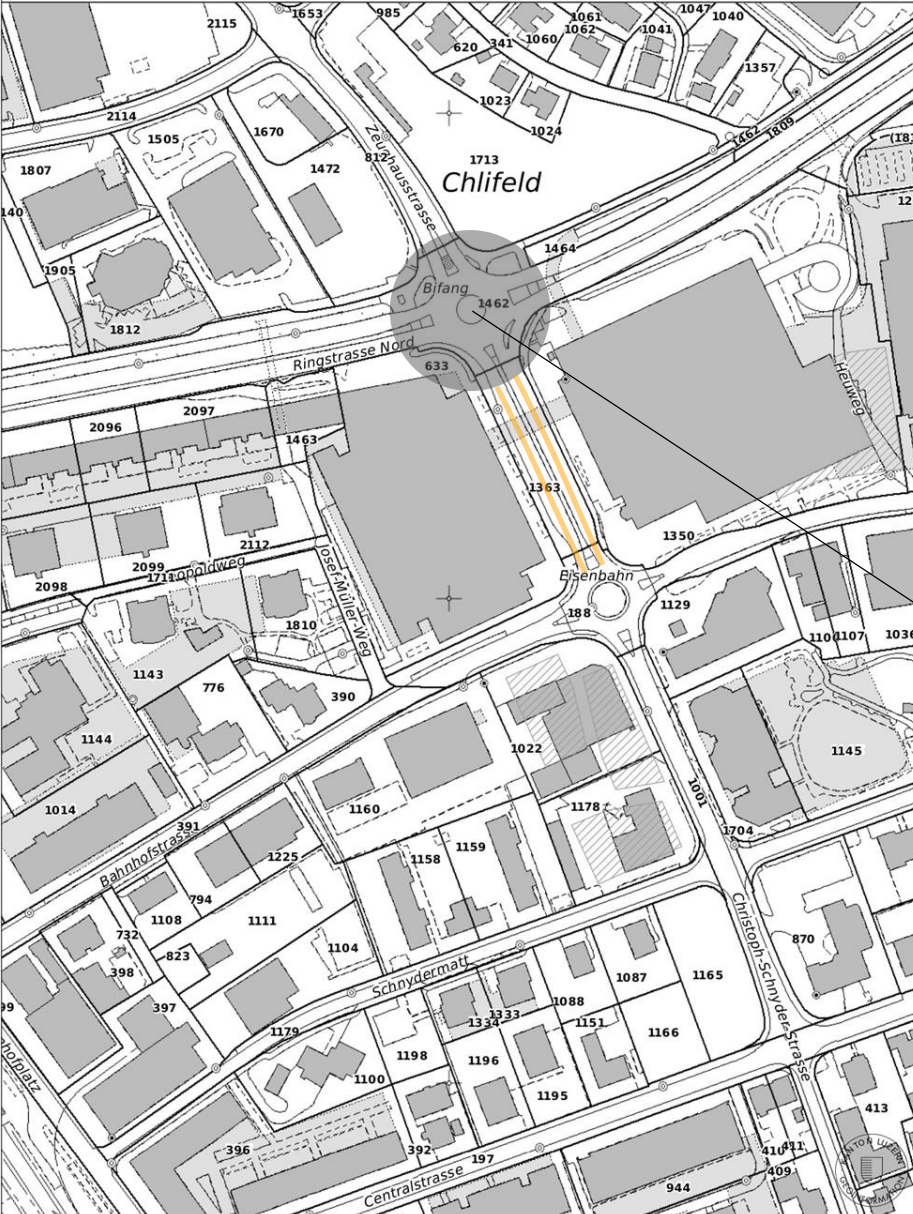
- + Kein Landerwerb notwendig
- + Bestehender Abschnitt ideal für Veloverkehr

#### Nachteile

- Auffindbarkeit des Anschlusses muss verbessert werden (Wegweisung ergänzen)

#### Kritische Stellen

- Anschluss an PR entlang Ringstrasse muss umgebaut werden (beidseitige Rampe)



## Abschnitt 1 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr wie heute
2. Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang

### Variante S1.2 Führung über Christoph-Schnyder-Strasse und Kreisel Bifang

### Vorteile

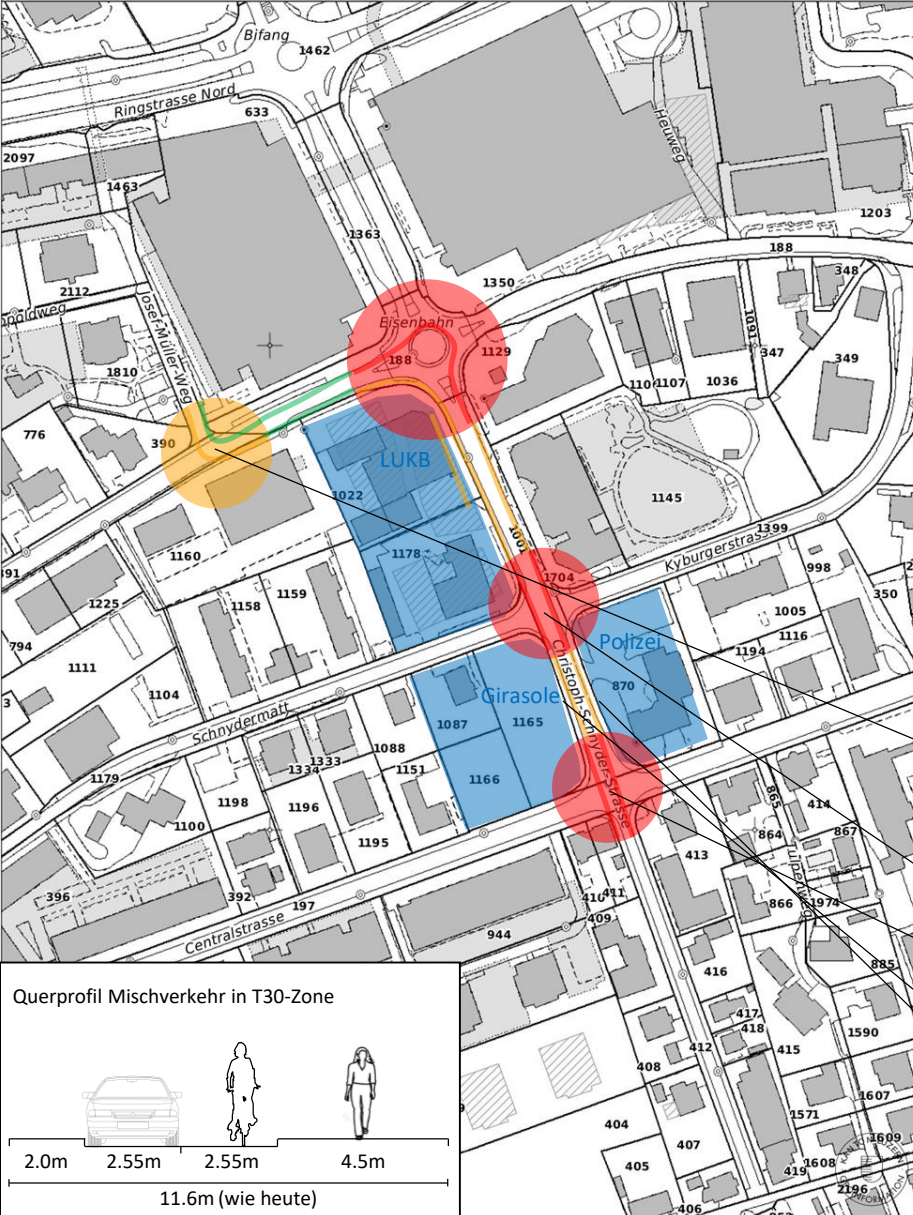
- + Kein Landerwerb notwendig
- + Direkter Anschluss an Premiumroute entlang Ringstrasse
- + Anschluss an Migrospark

### Nachteile

- Führung über Kreisel Eisenbahn
- Höhere Verkehrsbelastung zwischen den beiden Kreiseln als auf Josef-Müller-Weg

### Kritische Stellen

- Anschluss an PR entlang Ringstrasse muss neu erstellt werden



## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.1 Mischverkehr in T30-Zone

#### Vorteile

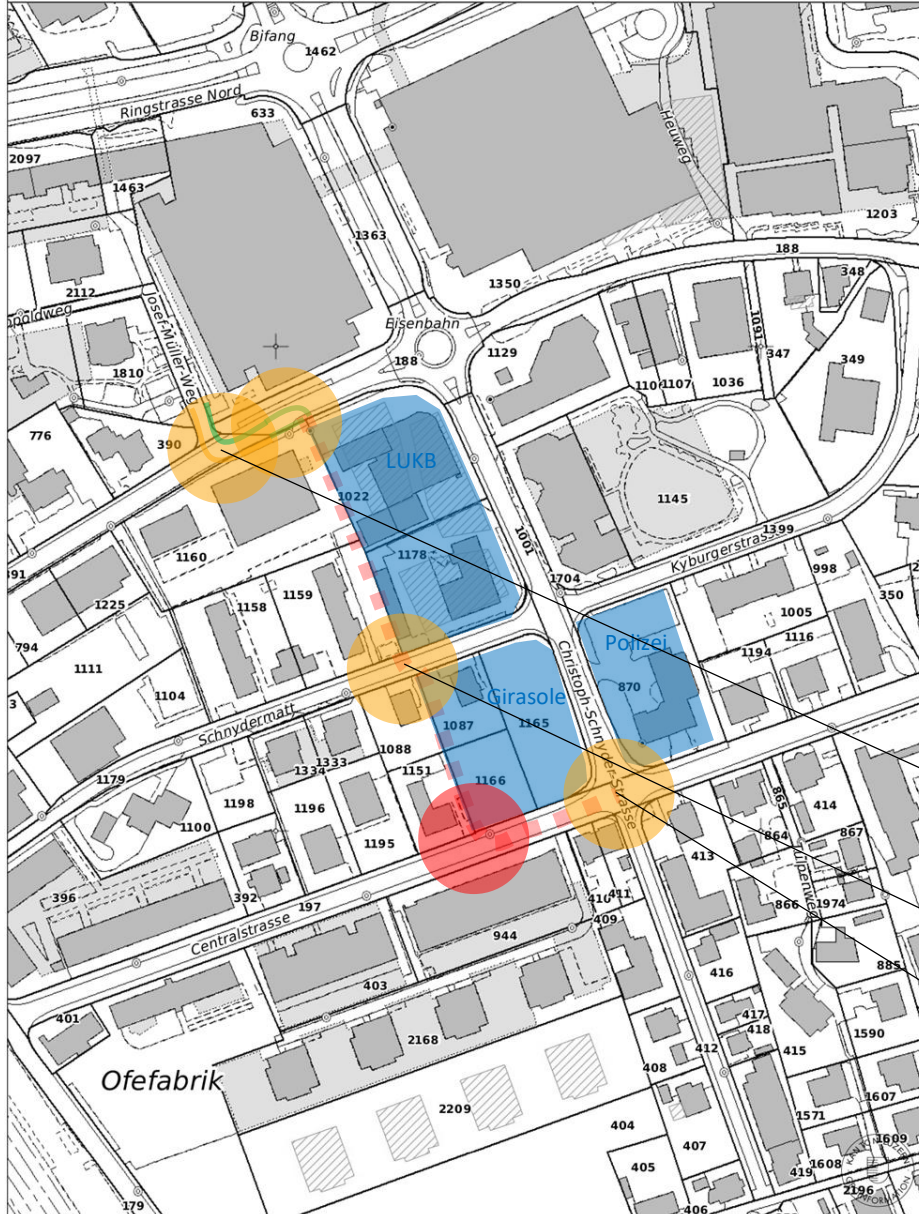
- + Kein Landerwerb notwendig

#### Nachteile

- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Verschmälerung des Strassenquerschnittes notwendig (ÖV)
- Führung am Kreisel Eisenbahn kann nicht wirklich verbessert werden
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnyderermatt / Christoph-Schnyder-Str. evt. umgestalten:
  - Trottoirüberfahrten
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.2 Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse

### Vorteile

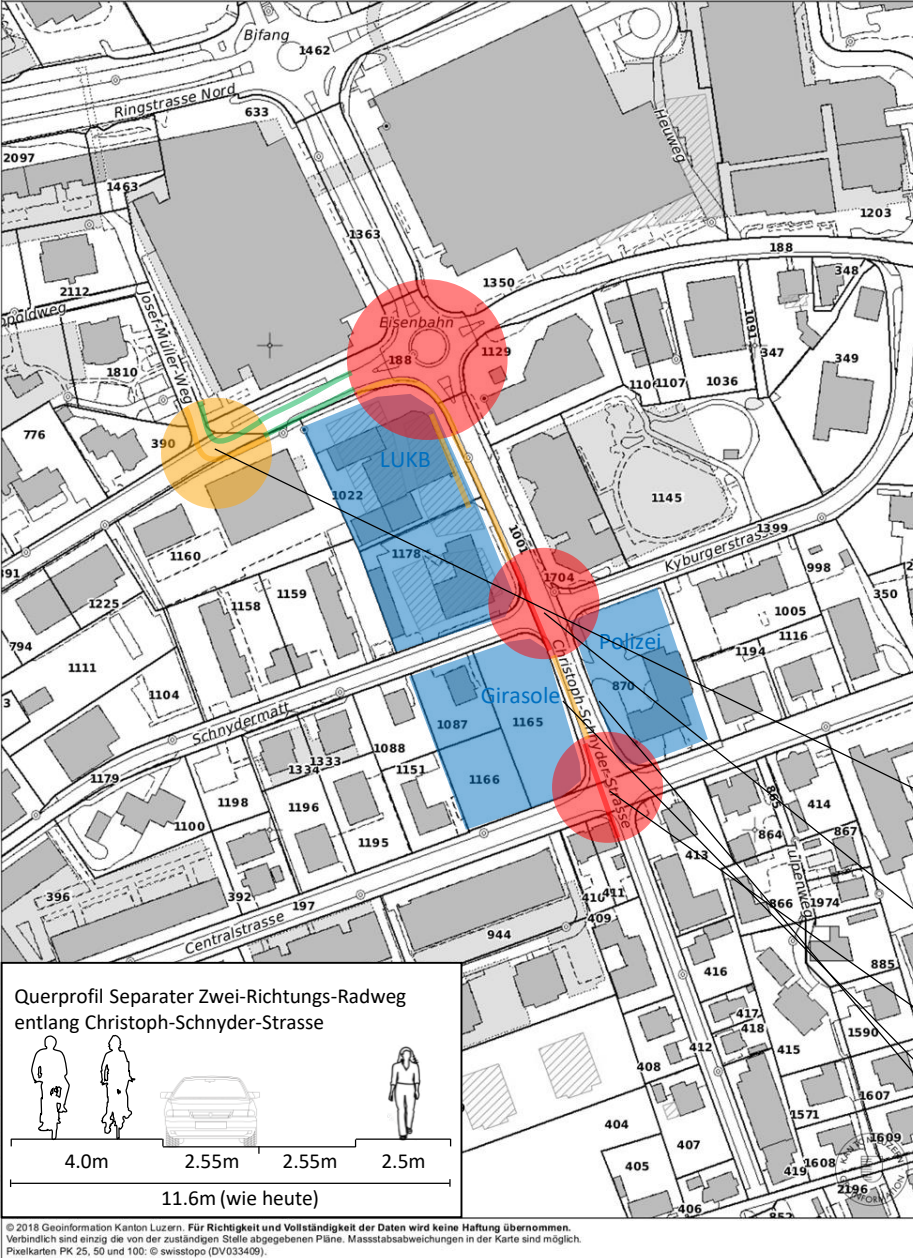
- + Separate Führung für Veloverkehr
- + Führung nicht mehr über Kreisel Eisenbahn
- + Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt tangiert PR nicht

### Nachteile

- Landerwerb notwendig (Breite ca. 4m)
- Verhandlungen mit LUKB und Girasole notwendig
- Gute Beschilderung notwendig

### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / neuer Radweg:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr



© 2018 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.3 Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse

### Vorteile

- + Separate Führung des Veloverkehrs
- + Kein Landerwerb notwendig

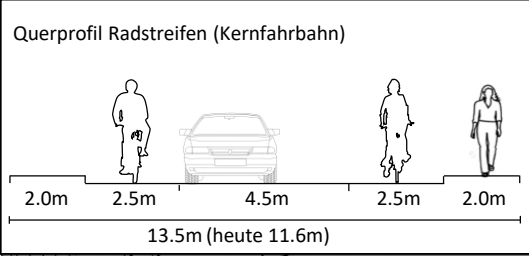
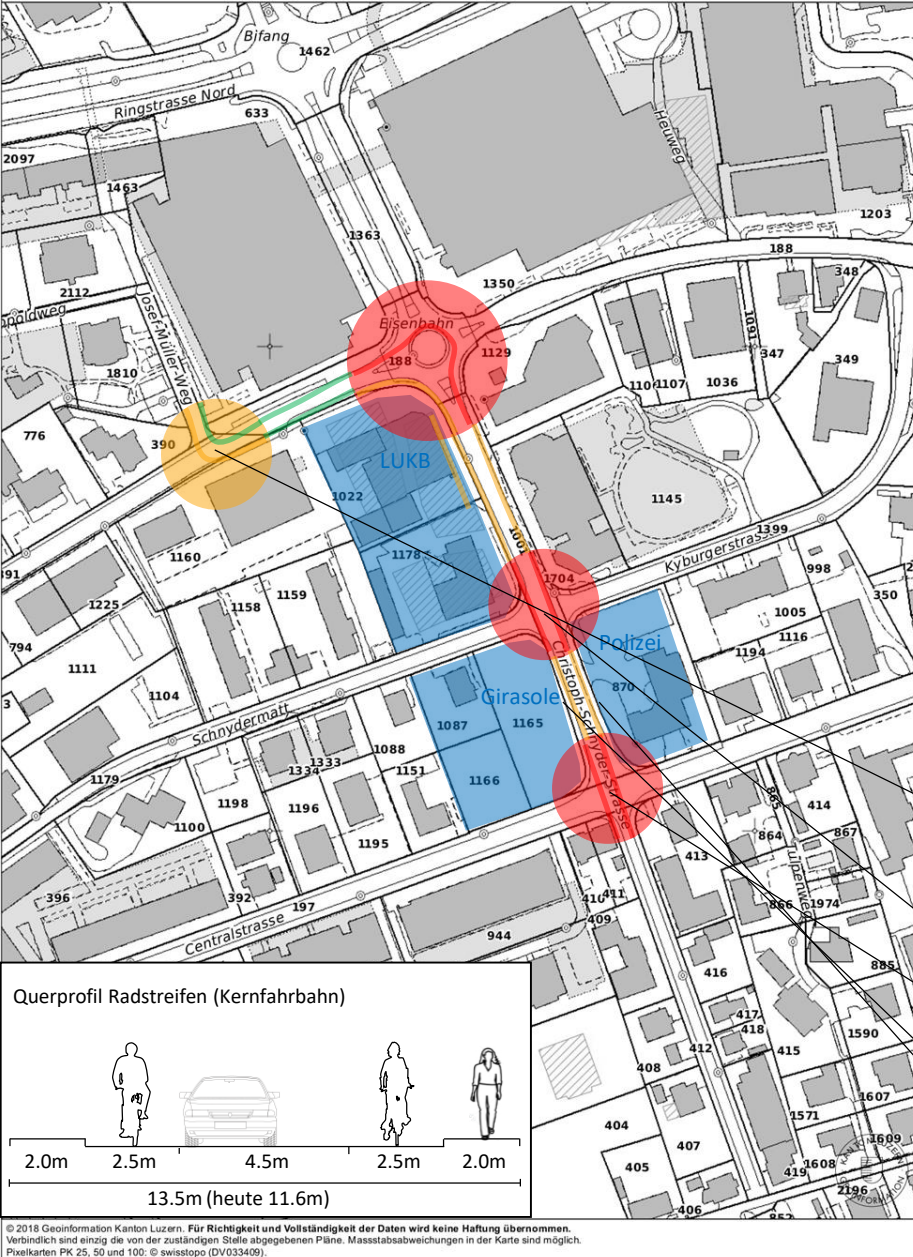
### Nachteile

- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Verschmälerung des Strassenquerschnittes notwendig
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt
- Konflikte mit Fussverkehr

### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Querungshilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / Christoph-Schnyder-Str. zu einer Trottoirüberfahrt umgestalten, damit Rad- / Gehweg durchgängig Vortritt hat
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird





© 2018 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.4 Radstreifen (Kernfahrbahn)

#### Vorteile

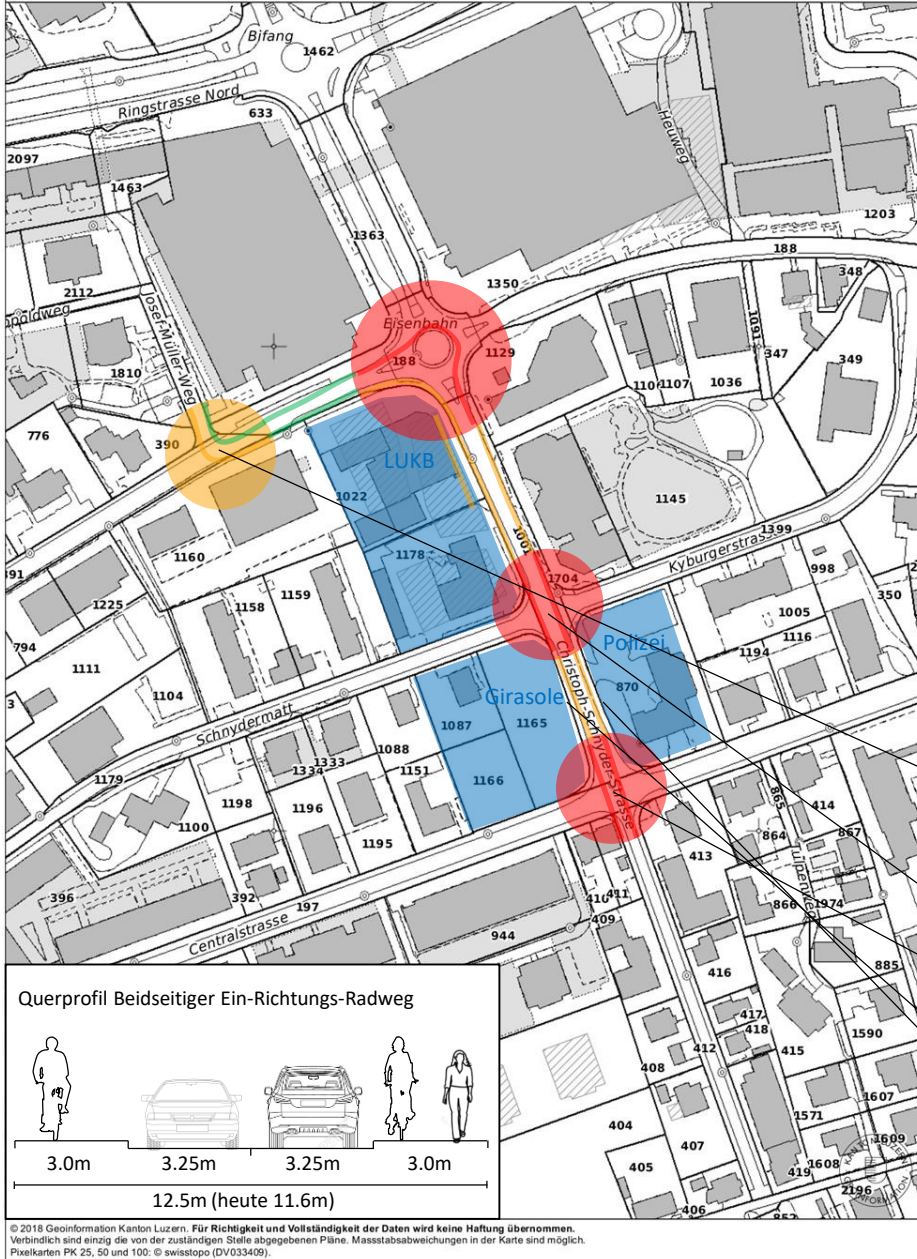
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Landerwerb notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Umgestaltung des Strassenquerschnittes notwendig
- Führung am Kreisel Eisenbahn kann nicht wirklich verbessert werden
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt
- Radstreifen entsprechen nicht dem Bild einer T30-Zone

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / Christoph-Schnyder-Str. evt. umgestalten:
  - Trottoirüberfahrten
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.5 Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg

#### Vorteile

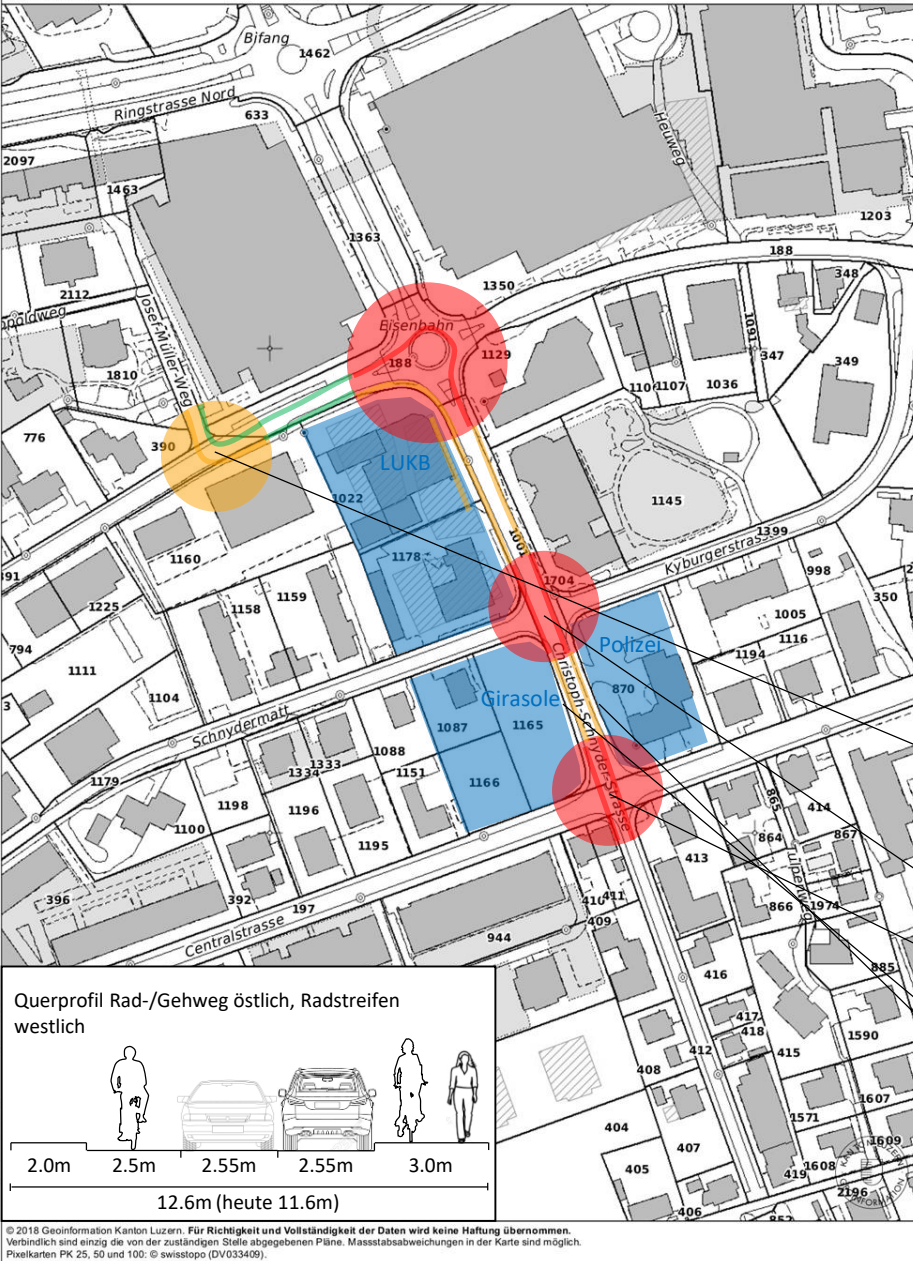
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Landerwerb notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Verschmälerung des Strassenquerschnittes notwendig
- Führung am Kreisel Eisenbahn kann nicht wirklich verbessert werden
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / Christoph-Schnyder-Str. evt. umgestalten:
  - Trottoirüberfahrten
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.6 Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich

#### Vorteile

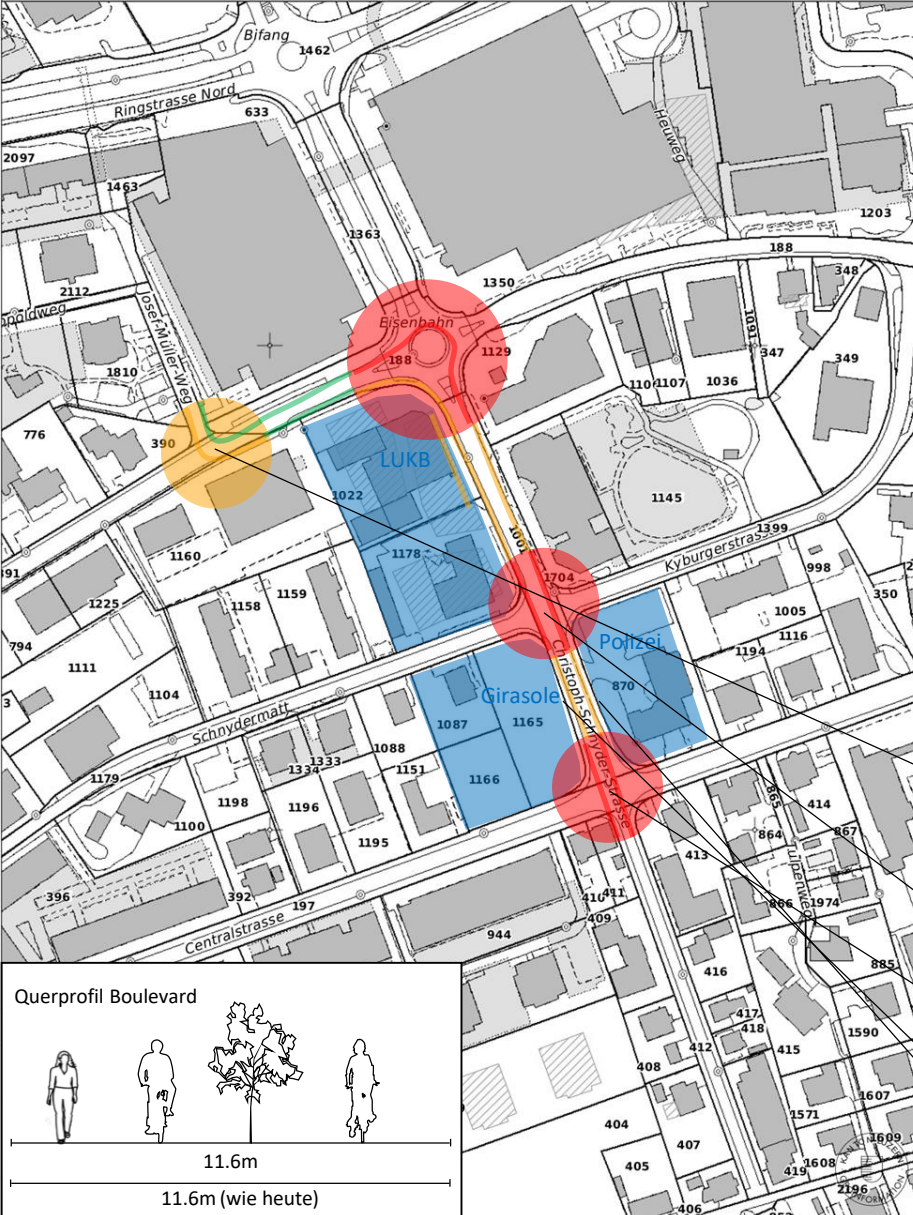
- + Beidseitiges Angebot für Veloverkehr
- + Westliche Seite tangiert die Projekte LUKB und Girasole nur minimal

#### Nachteile

- Landerwerb notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Anpassung des Strassenquerschnittes notwendig
- Führung am Kreisel Eisenbahn kann nicht wirklich verbessert werden

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Abbiegehilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / Christoph-Schnyder-Str. evt. umgestalten:
  - Trottoirüberfahrten
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.7 Umgestaltung Strassenraum

#### Vorteile

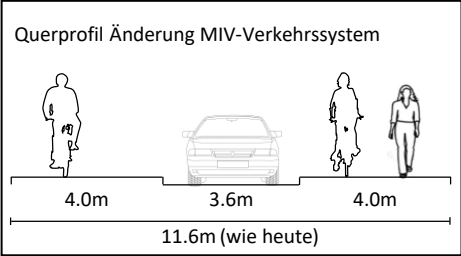
- + Separate Führung des Veloverkehrs
- + Kein Landerwerb notwendig

#### Nachteile

- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Verschmälerung des Strassenquerschnittes notwendig
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt
- Konflikte mit Fussverkehr

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Querungshilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnyderermatt / Christoph-Schnyder-Str. zu einer Trottoirüberfahrt umgestalten, damit Rad- / Gehweg durchgängig Vortritt hat
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



© 2018 Geoinformation Kanton Luzern. Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen. Verbindlich sind einzig die von der zuständigen Stelle abgegebenen Pläne. Massstabsabweichungen in der Karte sind möglich. Pixelkarten PK 25, 50 und 100: © swisstopo (DV033409).

## Abschnitt 2 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone
2. Separater Zwei-Richtungs-Radweg nicht entlang Christoph-Schnyder-Strasse
3. Separater Zwei-Richtungs-Radweg entlang Christoph-Schnyder-Strasse
4. Radstreifen
5. Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg
6. Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich
7. Umgestaltung Strassenraum
8. Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

### Variante S2.8 Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)

#### Vorteile

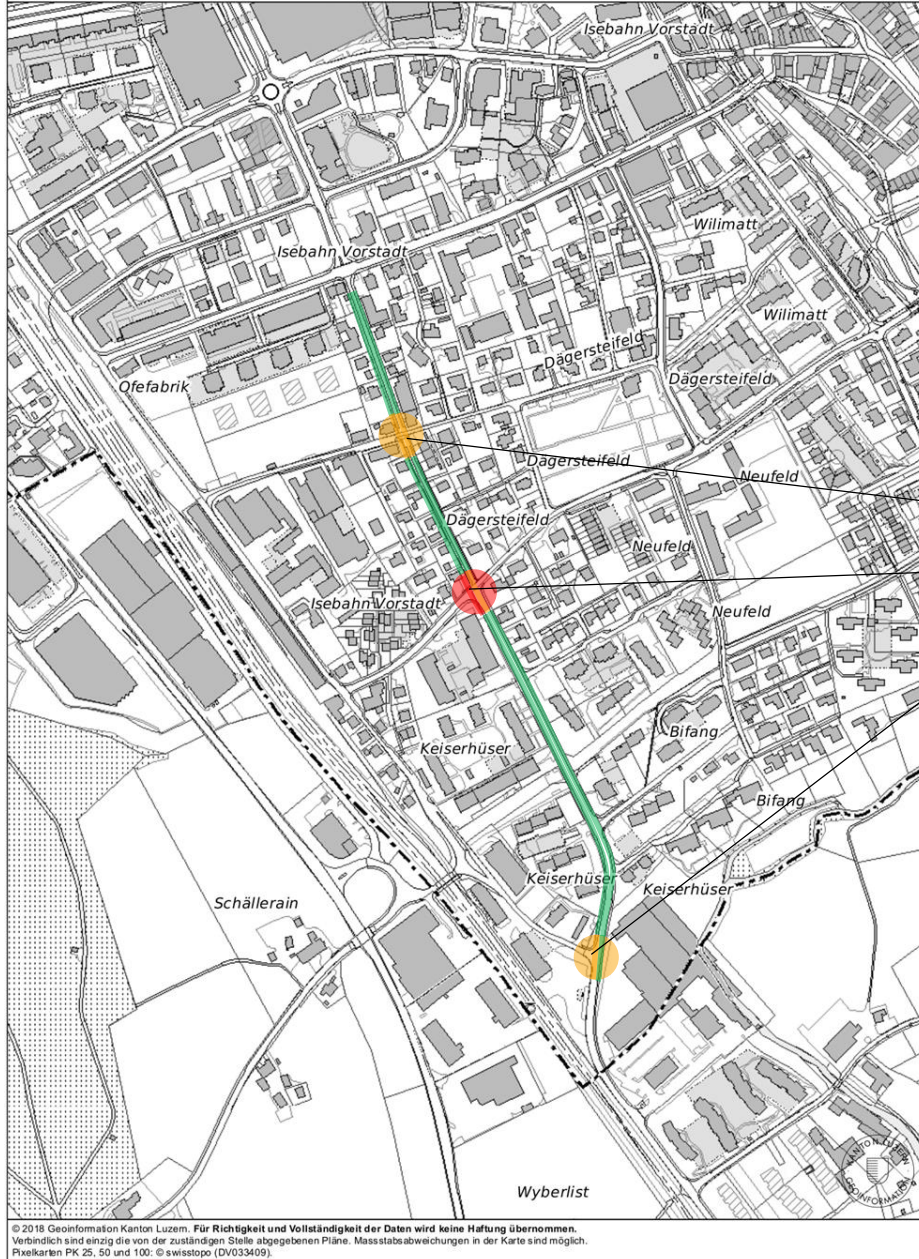
- + Viel Platz für Fuss- / Veloverkehr
- + Kein Landerwerb notwendig

#### Nachteile

- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Verschmälerung des Strassenquerschnittes notwendig
- Anpassung Verkehrssystem für MIV notwendig
- Abschnitt LUKB: Tiefgaragenausfahrt auf Christoph-Schnyder-Str. bereits bewilligt
- Konflikte mit Fussverkehr

#### Kritische Stellen

- Knoten Josef-Müller-Weg / Bahnhofstrasse umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Rechtsvortritt
  - Querungshilfe für Veloverkehr
  - Mehrzweckstreifen
- Knoten Schnydermatt / Christoph-Schnyder-Str. zu einer Trottoirüberfahrt umgestalten, damit Rad- / Gehweg durchgängig Vortritt hat
- Knoten Central- / Christoph-Schnyder-Str. umgestalten:
  - Dem Veloverkehr Vortritt geben
  - Querungshilfe für Veloverkehr
- Abschnitt Girasole: Koordination mit Projekt
- Abschnitt Polizei-Gebäude: Berücksichtigung, dass dieser Abschnitt früher oder später angepasst wird



### Abschnitt 3 – Premiumroute Süd

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

#### Variante S3.1 Mischverkehr in T30-Zone

#### Vorteile

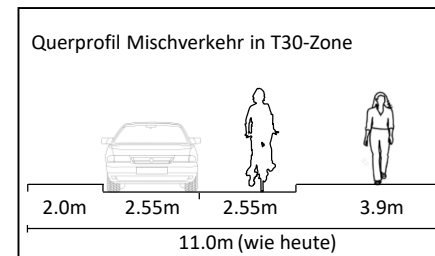
- + Kein Landerwerb auf Strecke notwendig

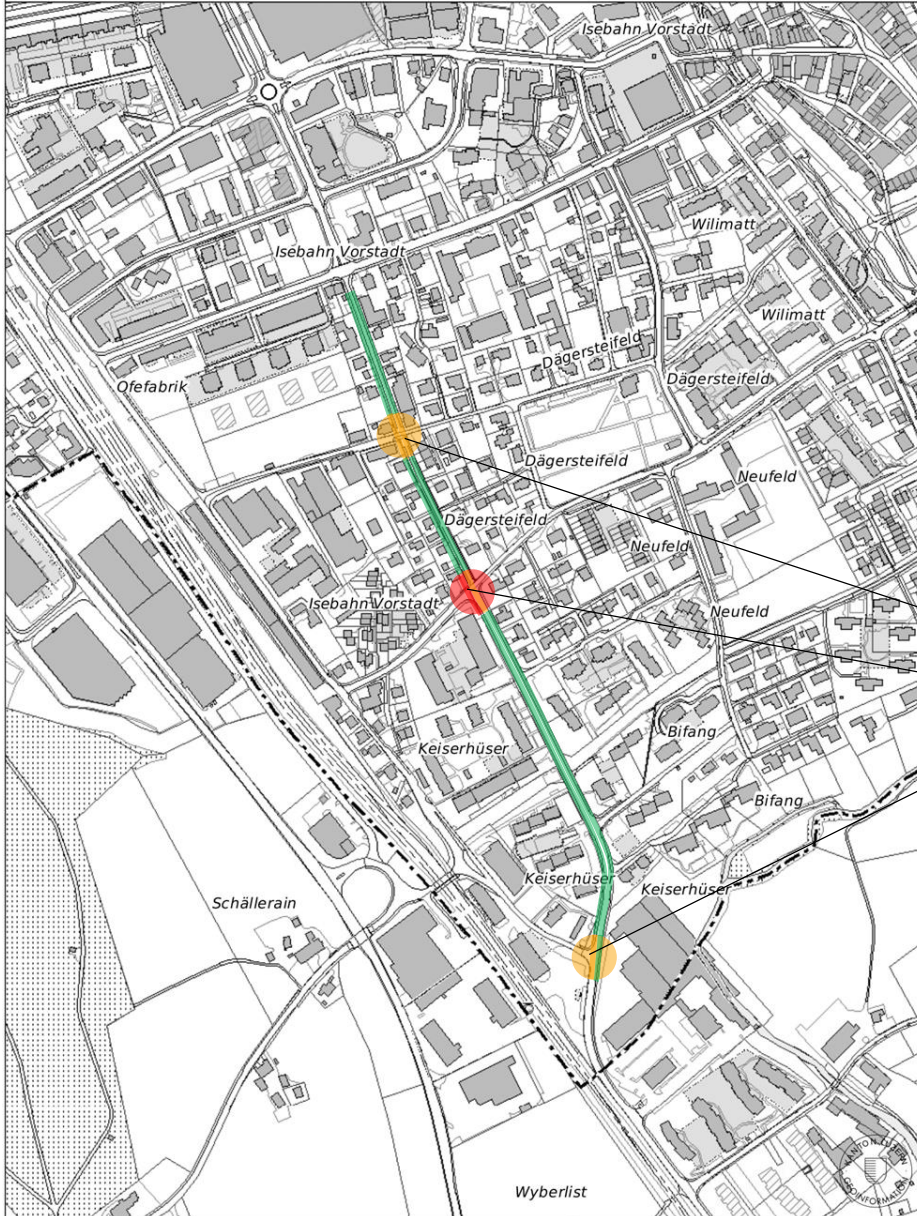
#### Nachteile

- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden

#### Kritische Stellen

- Knoten Rigi- / Christoph-Schnyder-Str.: Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Schellenrain- / Christoph-Schnyder-Str.: Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Merkur- / Christoph-Schnyder-Str.: allenfalls Umgestaltung zur Bevorzugung des Veloverkehrs





### Abschnitt 3 – Premiumroute Süd

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

#### Variante S3.2 Velostrasse

##### Vorteile

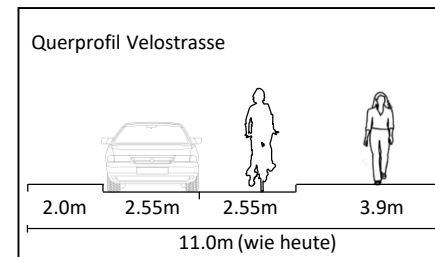
- + Kein Landerwerb auf Strecke notwendig
- + Veloverkehr hat Vortritt
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr

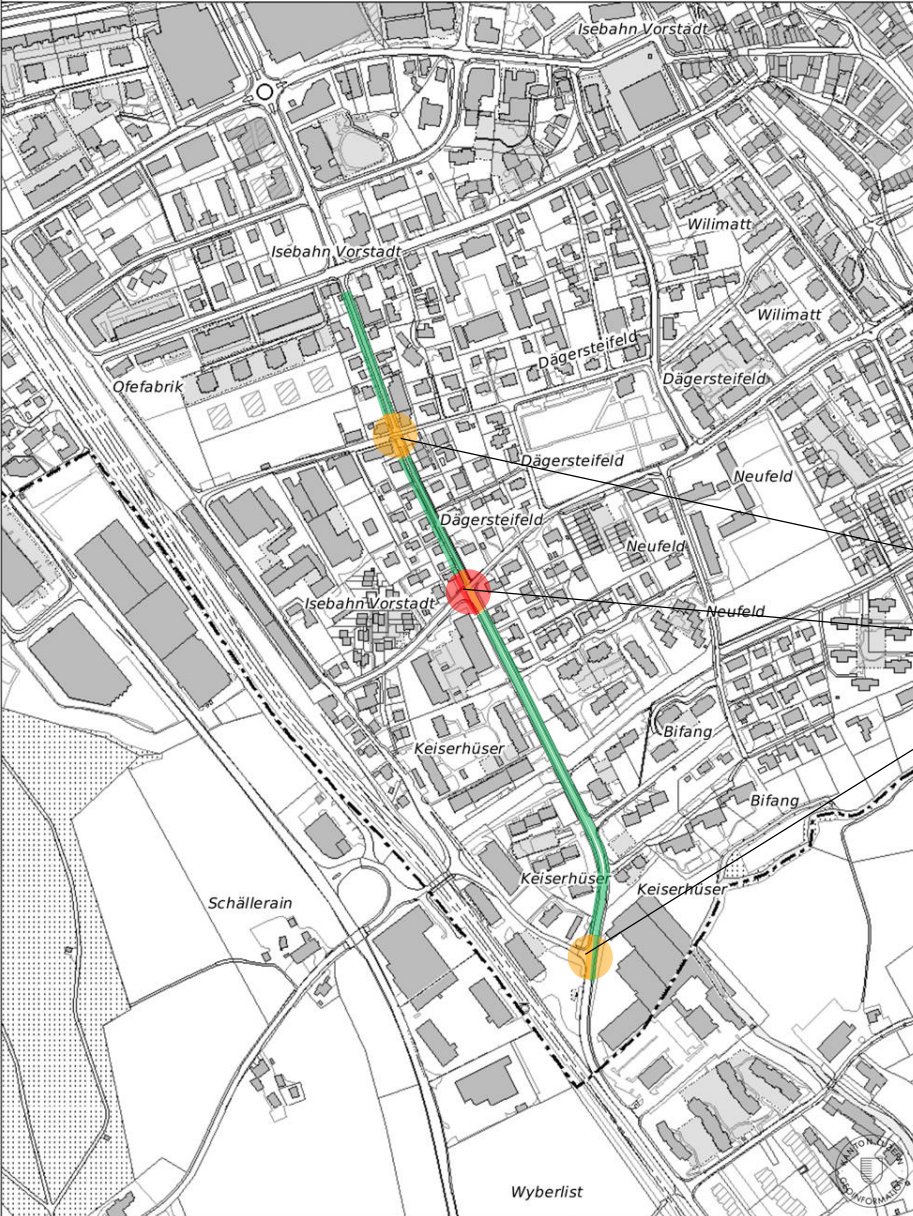
##### Nachteile

- Neumarkierung und Signalisation notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Velostrassen sind noch nicht so bekannt

##### Kritische Stellen

- Knoten Rigi- / Christoph-Schnyder-Str.: Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Schellenrain- / Christoph-Schnyder-Str.: Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Merkur- / Christoph-Schnyder-Str.: Umgestaltung zur Bevorzugung des Veloverkehrs notwendig





### Abschnitt 3 – Premiumroute Süd

#### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

#### Variante S3.3 Zwei-Richtungs-Radweg

#### Vorteile

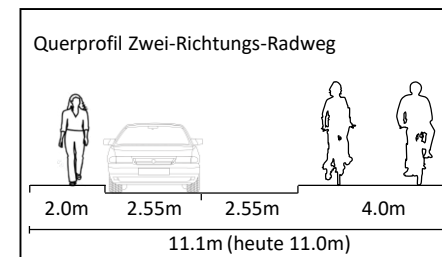
- + Minimaler Landerwerb notwendig
- + Separates Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Strassenumbau notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden

#### Kritische Stellen

- Knoten Rigi- / Christoph-Schnyder-Str.:  
Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Schellenrain- / Christoph-Schnyder-Str.:  
Verbesserung der Sichtweiten notwendig
- Knoten Merkur- / Christoph-Schnyder-Str.:  
allenfalls Umgestaltung zur Bevorzugung des Veloverkehrs







## Abschnitt 4 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante S4.1 Mischverkehr in T30-Zone

#### Vorteile

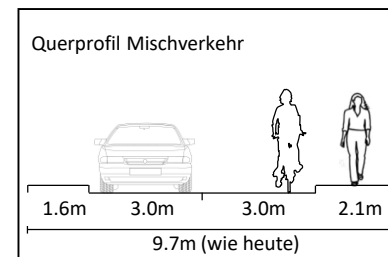
- + Kein Umbau notwendig
- + Kein Landerwerb

#### Nachteile

- Kein eigenes Angebot für Veloverkehr
- Signalisation als T30-Zone in Teilabschnitt notwendig

#### Kritische Stellen

-





## Abschnitt 4 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante S4.2 Velostrasse

#### Vorteile

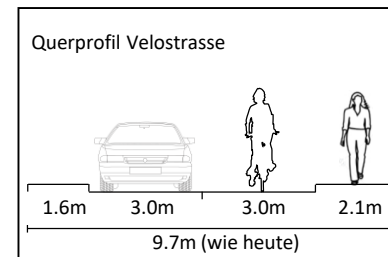
- + Kein Landerwerb notwendig
- + Veloverkehr hat Vortritt
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr

#### Nachteile

- Signalisation als T30-Zone in Teilabschnitt notwendig
- Neumarkierung und Signalisation notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden
- Velostrassen sind noch nicht so bekannt

#### Kritische Stellen

-





## Abschnitt 4 – Premiumroute Süd

### Varianten Querschnitt

1. Mischverkehr in T30-Zone wie heute
2. Velostrasse
3. Zwei-Richtungs-Radweg

### Variante S4.3 Zwei-Richtungs-Radweg

#### Vorteile

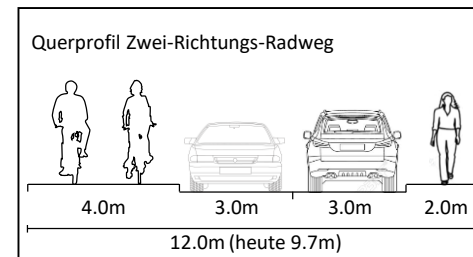
- + Separates Angebot für Veloverkehr
- + Komfortables Angebot für Veloverkehr

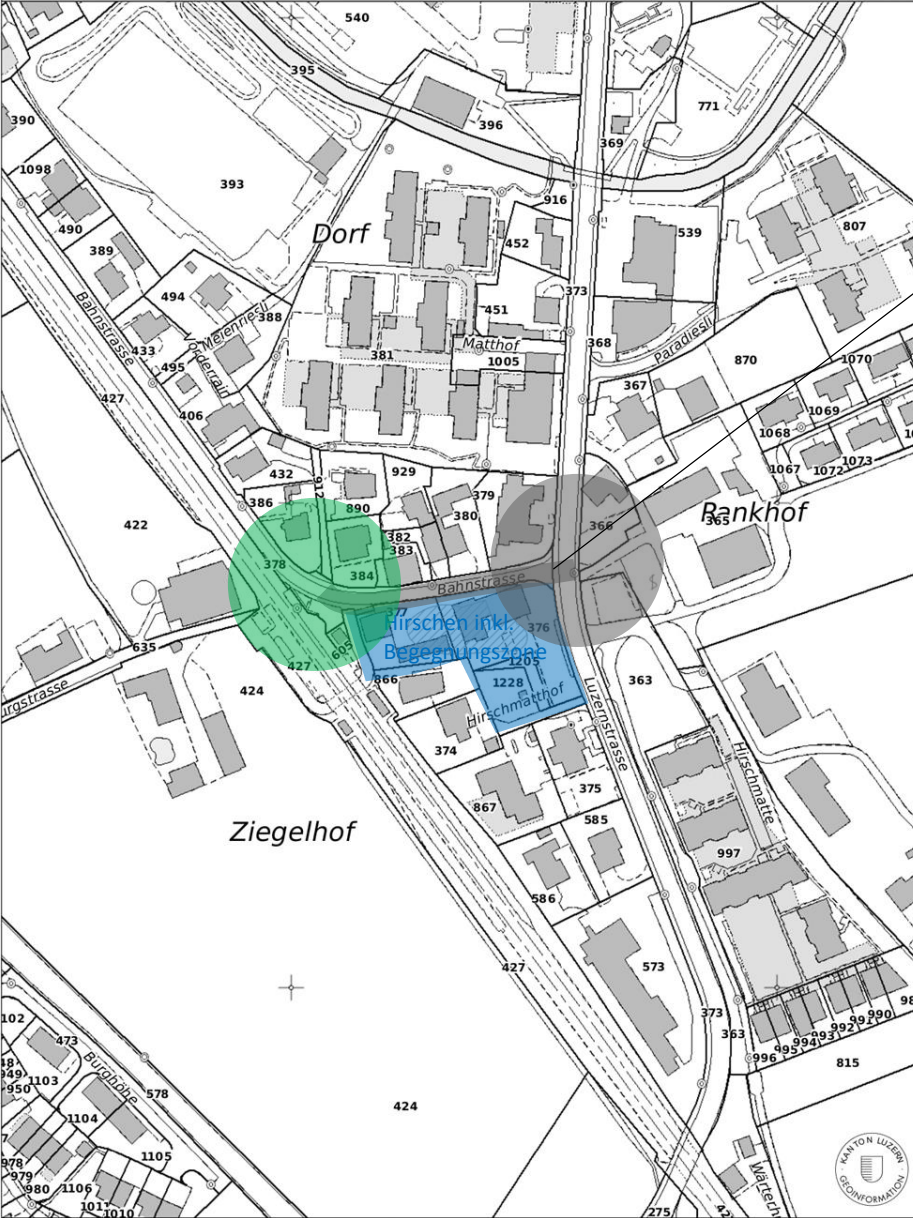
#### Nachteile

- Landerwerb notwendig
- Neumarkierung und Signalisation notwendig
- Seitliche Parkierung und Zufahrten müssen angepasst werden

#### Kritische Stellen

-





### Abschnitt 5 – Premiumroute Süd

- Neubau Hirschen inkl. Begegnungszone
- Premiumroute hört am Bahnhof Oberkirch auf

### Kritische Stellen

- Anschluss PR von Bahnhof über Luzernerstrasse an übrigen Velowegnetz
- Signalisation



## **Anhang 3**

## **Bewertungsmatrix**

### **Anhang 3a**

### **Premiumroute Nord**

**Varianten Premiumroute Nord**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	N1.0		N1.1		N1.2		N1.3		N1.4	
				Bestehende Situation		Kernfahrbahn		Velostrasse		Einseitiges Trottoir + Kernfahrbahn		Zwei-Richtungs-Radweg	
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		-0.3	-0.05	-0.3	-0.05	1.0	0.20	-0.3	-0.05	-0.8	-0.15
	1.1 Veloverkehr		25%	-1		-1		1		-1		-2	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		1		0		-1	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		1		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		0		1		0		0	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		0.2	0.03	0.4	0.08	0.1	0.02	0.3	0.05	0.8	0.16
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	0		1		1		1		2	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	0		0		0		0		0	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	1		1		1		1		1	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	0		0		0		-1		-1	
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		-1		0		1	
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		0		-1		0		1	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	-2.0	-0.40	-1.5	-0.30	0.0	0.00	-1.0	-0.20
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		-2		-2		0		-1	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		-2		0		0		-1	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	-1.5	-0.30	0.0	0.00	0.0	0.00	-0.8	-0.15
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		-2		0		0		-1	
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		0		0		0		0	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.5	0.05	-0.5	-0.05	0.0	0.00	0.5	0.05
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		1		-1		0		1	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	-0.5	-0.05	1.5	0.15	0.0	0.00	-0.5	-0.05
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		-2		2		-1		-2	
		100%		0.1	0.13	-0.7	-0.67	0.0	0.02	0.0	0.00	-0.3	-0.34

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht

**Varianten Premiumroute Nord**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	N2.0		N2.1		N2.2		N2.3		N2.4		N2.5		N2.6	
				Bestehende Situation		Radstreifen östlich, Rad-/Gehweg westlich		Velostrasse		Separater Zwei-Richtungs-Radweg westlich		Separater Zwei-Richtungs-Radweg östlich		Separater Zwei-Richtungs-Radweg mit Wechsel Strassenseite		Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg	
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		-0.3	-0.05	-0.3	-0.05	1.0	0.20	-0.8	-0.15	-0.5	-0.10	-0.3	-0.05	-0.3	-0.05
	1.1 Veloverkehr		25%	-1		-1		1		-2		-1		0		-1	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		1		-1		-1		-1		0	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		1		0		0		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		0		1		0		0		0		0	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		-0.3	-0.05	0.2	0.03	0.1	0.02	0.8	0.16	0.8	0.16	0.7	0.13	0.7	0.14
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	-1		0		1		2		2		2		1	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	0		0		0		0		0		0		0	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	1		1		1		1		1		0		1	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	-1		0		0		-1		-1		-1		0	
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		-1		1		1		1		1	
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		0		-1		1		1		1		1	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	-2.0	-0.40	-1.5	-0.30	-1.0	-0.20	-1.0	-0.20	-1.0	-0.20	-1.0	-0.20
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		-2		-2		-1		-1		-1		-1	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		-2		0		-1		-1		-1		-1	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	-1.8	-0.35	0.0	0.00	-1.8	-0.35	-1.8	-0.35	-1.8	-0.35	-1.0	-0.20
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		-2		0		-2		-2		-2		-1	
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		-1		0		-1		-1		-1		-1	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.5	0.05	-0.5	-0.05	0.5	0.05	0.5	0.05	0.5	0.05	0.5	0.05
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		1		-1		1		1		1		1	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		0		0		0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	-0.5	-0.05	1.5	0.15	-0.5	-0.05	-0.5	-0.05	-0.5	-0.05	-0.5	-0.05
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		1		1		1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		-2		2		-2		-2		-2		-2	
		100%		0.1	0.05	-0.8	-0.77	0.0	0.02	-0.5	-0.54	-0.5	-0.49	-0.5	-0.47	-0.3	-0.31

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht

**Varianten Premiumroute Nord**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	N3.0		N3.1		N3.2		N3.3		N3.4	
				Bestehende Situation		Mischverkehr östlich, Rad-/Gehweg westlich		Velostrasse		Mischverkehr in T30-Zone		Zwei-Richtungs-Rad-/Gehweg	
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		-0.3	-0.05	0.0	0.00	0.8	0.15	0.0	0.00	-0.5	-0.10
	1.1 Veloverkehr		25%	-1		0		1		0		-2	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		1		0		0	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		0		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		0		1		0		0	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		-0.3	-0.05	0.4	0.08	0.4	0.08	0.2	0.03	0.7	0.13
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	-1		1		1		0		2	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	0		0		0		0		0	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	1		1		1		1		1	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	-1		0		1		1		-1	
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		0		0		0	
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		0		-1		-1		1	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	-1.5	-0.30	0.0	0.00	-1.0	-0.20
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		0		-2		0		-1	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		0		0		0		-1	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	0.0	0.00	-0.8	-0.15
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		-1		-1		0		-1	
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		0		0		0		0	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.5	0.05
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		0		0		0		1	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	1.5	0.15	1.5	0.15	1.5	0.15	0.0	0.00
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		2		2		2		-1	
		100%		0.1	0.05	0.1	0.08	-0.1	-0.07	0.2	0.18	-0.3	-0.27

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht





**Anhang 3b**

**Premiumroute Süd**

**Varianten Premiumroute Süd**

Nr.	Kriterien	Nr.	Variante	Gewichtung	Teilkriterium	S1.0		S1.1		S1.2	
						Bestehende Situation		Mischverkehr wie heute		Führung über Christoph-Schnyder-Str. + Kreisel Bifang	
						Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>			20%		0.3	0.05	0.3	0.05	0.0	0.00
	1.1 Veloverkehr				25%	1		1		0	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr				25%	0		0		0	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV				25%	0		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV				25%	0		0		0	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>			20%		-0.5	-0.09	-0.5	-0.09	0.4	0.08
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr				25%	0		0		1	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)				15%	0		0		1	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang				15%	-2		-2		2	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr				15%	-1		-1		0	
	2.5 Komforteinbusse ÖV				15%	0		0		-1	
	2.6 Komforteinbusse MIV				15%	0		0		-1	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>			20%		0.0	0.00	0.0	0.00	-0.8	-0.15
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich				75%	0		0		-1	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig				25%	0		0		0	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>			20%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)				75%	0		0		0	
	4.2 Unterhaltskosten				25%	0		0		0	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>			10%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr				50%	0		0		0	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter				50%	0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>			10%		1.5	0.15	1.5	0.15	1.5	0.15
	6.1 Verträglichkeit / Integration				50%	1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit				50%	2		2		2	
				100%		0.1	0.11	0.1	0.11	0.1	0.08

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht

**Varianten Premiumroute Süd**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	S2.0		S2.1		S2.2		S2.3		S2.4		S2.5		S2.6		S2.7		S2.8				
				Bestehende Situation	Mischverkehr in T30-Zone	Separater 2-Rtg.-Radweg nicht entlang Christoph-Schny.-Str.	Separater 2-Rgt.-Radweg entlang Chr.-Schn.-Str.	Radstreifen	Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg	Rad- / Gehweg östlich, Radstreifen westlich	Umgestaltung Strassenraum	Änderung MIV-Verkehrssystem (Einbahn)	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		-0.3	-0.05	0.5	0.10	0.5	0.10	-0.5	-0.10	0.0	0.00	0.8	0.15	0.5	0.10	0.5	0.10	0.3	0.05			
	1.1 Veloverkehr		25%	-1		1		2		-1		0		1		1		2		1				
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		0		-1		0		0		-1		0		0				
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		0		0		0		1		1		0		0				
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		1		0		0		0		1		1		0		0				
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		-0.2	-0.03	0.0	0.00	0.7	0.14	0.7	0.14	0.3	0.05	0.9	0.17	0.7	0.14	1.1	0.22	0.8	0.16			
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	0		0		1		1		1		1		1		2		2				
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	-1		-1		1		1		1		1		1		2		2				
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	0		0		0		1		1		1		1		2		2				
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	0		1		0		-1		0		0		-1		2		2				
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		1		1		-1		1		1		-1		-2				
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		0		1		1		-1		1		1		-1		-2				
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	-1.0	0.03	0.0	0.03	0.0	-0.03	-1.0	0.03	-1.0	0.03	-1.5	-0.03	-1.5	-0.06			
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		0		-1		0		0		-1		-1		-2		-2				
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		0		-1		0		0		-1		-1		0		0				
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	-0.8	-0.15	-1.5	-0.30	-1.5	-0.30			
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		-1		-1		-1		-1		-1		-1		-2		-2				
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		0		0		0		0		0		0		0		0				
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.5	0.05	0.0	0.00	-0.5	-0.05	0.5	0.05	0.5	0.05	1.0	0.10	1.0	0.10			
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		0		0		0		-1		0		0		1		1				
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		1		0		0		1		1		1		1				
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	1.5	0.15	-2.0	-0.20	1.5	0.15	-0.5	-0.05	0.0	0.00	0.0	0.00	0.5	0.05	0.5	0.05			
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		-2		1		1		1		1		-1		-1				
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		2		-2		2		-2		-1		-1		2		2				
		100%		0.1	0.11	0.1	0.11	-0.3	0.08	0.0	0.04	-0.2	-0.20	0.0	0.02	-0.1	-0.06	-0.1	-0.13	-0.2	-0.24			

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht

**Varianten Premiumroute Süd**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	S3.0		S3.1		S3.2		S3.3	
				Bestehende Situation		Mischverkehr in T30-Zone		Velostrasse		Zwei-Richtungs-Radweg	
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		-0.3	-0.05	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00
	1.1 Veloverkehr		25%	-1		0		0		0	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		0		0	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		0		0		0	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.4	0.08	0.4	0.08
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	0		0		1		1	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	0		0		1		1	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	0		0		0		0	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	0		0		0		0	
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		0		0	
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		0		0		0	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	-1.5	0.00	-1.5	0.00
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		0		-2		-2	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		0		0		0	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	-0.8	-0.15
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		0		0		-1	
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		0		0		0	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		0		0		0	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	1.5	0.15	1.5	0.15	1.0	0.10
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		2		2		1	
		100%		0.1	0.10	0.2	0.15	-0.1	-0.07	-0.3	-0.27

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht

**Varianten Premiumroute Süd**

Nr.	Kriterien	Gewichtung	Teilkriterium	S4.0		S4.1		S4.2		S4.3	
				Bestehende Situation		Mischverkehr in T30-Zone		Velostrasse		Zwei-Richtungs-Radweg	
				Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.	Pkt.	gew. Pkt.
<b>1</b>	<b>Sicherheit</b>	20%		0.0	0.00	0.5	0.10	0.5	0.10	0.5	0.10
	1.1 Veloverkehr		25%	0		1		1		1	
	1.2 Sicherheitseinbusse Fussverkehr		25%	0		0		0		0	
	1.3 Sicherheitseinbusse ÖV		25%	0		0		0		0	
	1.4 Sicherheitseinbusse MIV		25%	0		1		1		1	
<b>2</b>	<b>Komfort</b>	20%		0.0	0.00	-0.2	-0.03	0.3	0.05	0.3	0.05
	2.1 Komfortgewinn Veloverkehr		25%	0		0		1		1	
	2.2 Durchgängigkeit (flüssig von A nach B)		15%	0		0		1		1	
	2.3 Auffindbarkeit / Direkter Zugang		15%	0		0		0		0	
	2.4 Komforteinbusse Fussverkehr		15%	0		0		0		0	
	2.5 Komforteinbusse ÖV		15%	0		0		0		0	
	2.6 Komforteinbusse MIV		15%	0		-1		-1		-1	
<b>3</b>	<b>Realisierbarkeit</b>	20%		0.0	0.00	0.0	-0.03	-1.5	-0.03	-1.5	-0.03
	3.1 Zeitnahe Umsetzung möglich		75%	0		0		-2		-2	
	3.2 Landerwerb / Dienstbarkeiten auf privatem Grund notwendig		25%	0		0		0		0	
<b>4</b>	<b>Kosten</b>	20%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	-0.8	-0.15
	4.1 Gesamte Baukosten (inkl. Landerwerb, Entschädigungen für Dienstbarkeiten etc.)		75%	0		0		0		-1	
	4.2 Unterhaltskosten		25%	0		0		0		0	
<b>5</b>	<b>Chancen und Synergien</b>	10%		0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00
	5.1 Zusätzliche Chancen ausserhalb Veloverkehr		50%	0		0		0		0	
	5.2 Synergien mit Vorhaben Dritter		50%	0		0		0		0	
<b>6</b>	<b>Städtebau</b>	10%		1.5	0.15	1.5	0.15	1.5	0.15	-0.5	-0.05
	6.1 Verträglichkeit / Integration		50%	1		1		1		1	
	6.2 Platzbedarf / Verhältnismässigkeit		50%	2		2		2		-2	
		100%		0.2	0.15	0.2	0.22	0.0	0.00	-0.4	-0.35

Bewertung: + 2 = sehr gut, + 1 = gut, 0 = ausreichend / neutral, - 1 = schlecht, - 2 = sehr schlecht



**Anhang 4**

**Massnahmenliste**

**Anhang 4a**

**Premiumroute Nord**

## Massnahmenliste

### Premiumroute Nord

Kostenschätzung

#### Abschnitt 1 (Länge rund 700m)

*Zwischenschritt und Endzustand: Kernfahrbahn wie heute*

260'000 CHF

- |  |             |
|--|-------------|
| • Anpassung Markierung Radstreifen (Verbreiterung) | 30'000 CHF  |
| • Anordnung Senkrechtparkierung                    | 200'000 CHF |
| • Erkennbarkeit definieren                         | 30'000 CHF  |

#### Abschnitt 2 (Länge rund 700m)

*Zwischenschritt: Zweiseitige Führung Veloverkehr (evt. Velokriechspur)*

1'200'000 CHF

- |   |             |
|---|-------------|
| • Knoten Allmend- / Chommlibachstrasse sicherheitsmässig verbessern, evt. BSM erstellen       | 300'000 CHF |
| • Situation Bushaltestelle Chommlibach sanieren (z.B. Velo zu Beginn noch auf Strasse führen) | 5'000 CHF   |
| • Absprache des Brückenquerschnitts mit Stadt Sursee und ASTRA                                | 10'000 CHF  |
| • Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern                           | 500'000 CHF |
| • Trennung Fuss- / Veloverkehr (z.B. Velokriechspur) prüfen                                   | 55'000 CHF  |
| • Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten                | 300'000 CHF |
| • Erkennbarkeit definieren  | 30'000 CHF  |

*Endzustand: Beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg*

13'500'000 CHF

- |   |               |
|---|---------------|
| • Planung des beidseitigen Ein-Richtungs-Radweges   | 500'000 CHF   |
| • Knoten Zeughaus- / Allmendstrasse sicherheitstechnisch verbessern (je nach Knotengeometrie, allenfalls zweites Niveau (Unterführung)) | 8'000'000 CHF |
| • Östlicher Übergang über Knoten Glocken- / Allmendstrasse sicher ausgestalten (allenfalls zweites Niveau)                              | 5'000'000 CHF |

#### Abschnitt 3 (Länge rund 250m)

*Zwischenschritt und Endzustand: Mischverkehr in T30-Zone*

450'000 CHF

- |   |             |
|---|-------------|
| • Veloverkehr in Mischverkehr in Tempo-30-Zone führen | 100'000 CHF |
| • Senkrechtparkierung anders anordnen                 | 200'000 CHF |
| • Allenfalls Strasse auf 5.70m verschmälern           | 130'000 CHF |
| • Erkennbarkeit definieren                            | 20'000 CHF  |



**Anhang 4b**

**Premiumroute Süd**



**Premiumroute Süd****Abschnitt 1 und 2 (Längen rund 250m und 200m)**

*Zwischenschritt: Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone* 70'000 CHF

- Abstimmung der bestehenden, bewilligten und projektierten seitlichen Bebauungen auf den neuen Strassenraum 5'000 CHF
- Beschilderung beim Knoten Josef-Müller-Weg verbessern 5'000 CHF
- Umgestaltung Querungsstelle Bahnhofstrasse 25'000 CHF
- Prüfung, ob Umgestaltung (Signalisationsänderung „Kein Vortritt“) der Verzweigungen Christoph-Schnyder-Strasse / Schnydermatt, Christoph-Schnyder-Strasse / Centralstrasse sinnvoll ist 10'000 CHF
- Erkennbarkeit definieren 25'000 CHF

*Endzustand: Führung über Christoph-Schnyder-Str. und Kreisel Bifang* 12'000'000 CHF

- Planung der Umgestaltung zusammen mit dem Umbau der Ringstrasse und in Absprache mit Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) 1'000'000 CHF
- Umbau und Anpassung des Strassenraums 10'000'000 CHF
- Sichere und vortrittsberechtigte Veloquerung Ringstrasse 990'000 CHF
- Signalisation definieren (z.B. Begegnungszone) 10'000 CHF

**Abschnitt 3 und 4 (Längen rund 750m und 1'200m)**

*Zwischenschritt: Mischverkehr in einer Tempo-30-Zone* 450'000 CHF

- Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Strecke 60'000 CHF
- Verbesserung der Sichtweiten beim Knoten Rigi- / Christoph-Schnyder-Strasse 150'000 CHF
- Verbesserung der Sichtweiten beim Knoten Schellenrain- / Christoph-Schnyder-Strasse 150'000 CHF
- Prüfung, ob Umgestaltung zur Bevorzugung des Veloverkehrs an den Knoten Christoph-Schnyder-Strasse / Rigistrasse, Christoph-Schnyder-Strasse / Schellenrain, Merkur- / Christoph-Schnyder-Strasse, Bahnstrasse / Unterhofstrasse und Bahnstrasse / Surengrundstrasse sinnvoll ist 20'000 CHF
- Erkennbarkeit definieren 70'000 CHF

*Endzustand: Mischverkehr in Tempo-30-Zone / Velostrasse* 50'000 CHF

- Signalisation Velostrasse (Voraussetzung: Gesetzesanpassung zur Signalisation Velostrasse) 50'000 CHF



**Anhang 5**

**Stellungnahmen**

**Anhang 5a**

**Stadt Sursee**

Datum 26. Oktober 2020  
Von Hans Schmid  
E-Mail hans.schmid@stadtsursee.ch  
Tel. direkt 041 926 91 40

Zentrum Sursee Plus  
Herr André Marti  
Zentrumsentwickler  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee

## **Stellungnahme Machbarkeitsstudie Velo-Premiumroute**

Sehr geehrter Herr Marti  
Geschätzter André

Mit Brief vom 11. April 2019 haben Sie uns die Machbarkeitsstudie „Velo-Premiumroute“ zugestellt und die Stadt Sursee um eingehende Prüfung des Berichtes und um einen Beschluss des Stadtrates (Genehmigung des Berichtes und Beschluss zur Unterzeichnung) gebeten. Falls der Bericht in der vorliegenden Form aus Sicht der Stadt Sursee nicht verabschiedet werden kann, sind entsprechende Änderungsanträge vorzuschlagen.

### **Einleitung**

Die Umsetzung einer Velo-Premiumroute auf dem Gemeindegebiet der Stadt Sursee ist sehr anspruchsvoll. Die Platzverhältnisse sind im innerstädtischen Bereich der Stadt Sursee sehr knapp. In diesem Bereich lassen sich separate und vom Autoverkehr unabhängige Velorouten kaum umsetzen.

Aus diesen Gründen haben die stadtinternen Abklärungen mehr Zeit in Anspruch genommen. Wir entschuldigen uns für die verzögerte Rückmeldung.

Der Stadtrat stimmt der Machbarkeitsstudie zu den Velo-Premiumrouten vom 30. Januar 2019 als behördenverbindliche Ergänzung zum Konzept der Velonetzplanung vom 13. Januar 2017 zu.

Hier unsere Rückmeldungen zu den einzelnen Abschnitten:

### **Grundsätze aus Sicht der Stadt Sursee**

Der Velofahrende soll grundsätzlich – wie heute - auf der Strasse geführt werden. Weiter ist anzustreben, dass die Veloführung über alle Abschnitte möglichst immer gleich bleibt. D.h. es ist darauf zu verzichten, abschnittsweise von einer beidseitig strassengeführten Veloführung auf eine einseitige separate Velostrasse zu wechseln. Der Velofahrende wünscht eine möglichst direkte und umwegfreie Fahrt.

## Premiumroute Nord (Allmendstrasse und Moosgasse von der Zollbachstrasse bis zur Ringstrasse)

### Situation heute

Die Allmendstrasse ist heute 11.10 m breit und wie folgt strukturiert: Trottoir: 1.90 m; Fahrbahn: 7.20 m mit zwei markierten Radstreifen (Breite je 1.50 m); Trottoir: 2 m.

### Abschnitt 1 - Zollbachstrasse bis Chommlibachstrasse

Die Studie schlägt vor, die heute bestehende Situation zu erhalten. Zu prüfen ist, ob die Radstreifenbreite aufgrund des vorhandenen Strassenraums gegenüber heute entsprechend breiter markiert werden kann.

### Abschnitt 2 - Chommlibachstrasse bis Glockenstrasse (Allmendbrücke)

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant, die Brücke über die Autobahn A2 / Allmendbrücke im 2021 zu sanieren bzw. Instand zu setzen. Die Erarbeitung des Instandstellungsprojekts durch die vom ASTRA beauftragten Caprez Ingenieure AG ist abgeschlossen.

Gemäss Vorschlag der Velostudie soll beidseitig ein Ein-Richtungs-Radweg realisiert werden. Dieser Lösungsansatz bedingt eine Verbreiterung der Allmendbrücke von heute 11 m auf 14.50 m. Aufgrund der hohen Kosten für eine Verstärkung der Brücke bei einer Änderung der Linienführung (Veloroute) wird auf eine Realisierung von Massnahmen für eine Veloroute verzichtet. Die Brückensanierung wird ohne Anpassungen umgesetzt.

D.h. der Velofahrende wird in diesem Abschnitt auf der Strasse mit einer markierten beidseitigen Velomarkierung geführt.

### Abschnitt 2 - Chommlibachstrasse bis Glockenstrasse (Bereich Lanz + Marti AG)

Gemäss unterzeichneter Absichtserklärung zwischen der Stadt Sursee und der Lanz + Marti AG vom 31. Januar 2020 sollen die Baulinien entlang Moosgasse und Zeughausstrasse gemäss Bericht zum Vorprojekt der Viaplan AG vom 20. September 2019 angepasst werden. Es ist das gemeinsame Ziel, dass der Betrieb resp. die Erschliessung der Lanz + Marti AG ohne grössere Beeinträchtigungen funktioniert, auch wenn die neue Verkehrsführung entsprechend dem Vorprojekt umgesetzt ist.

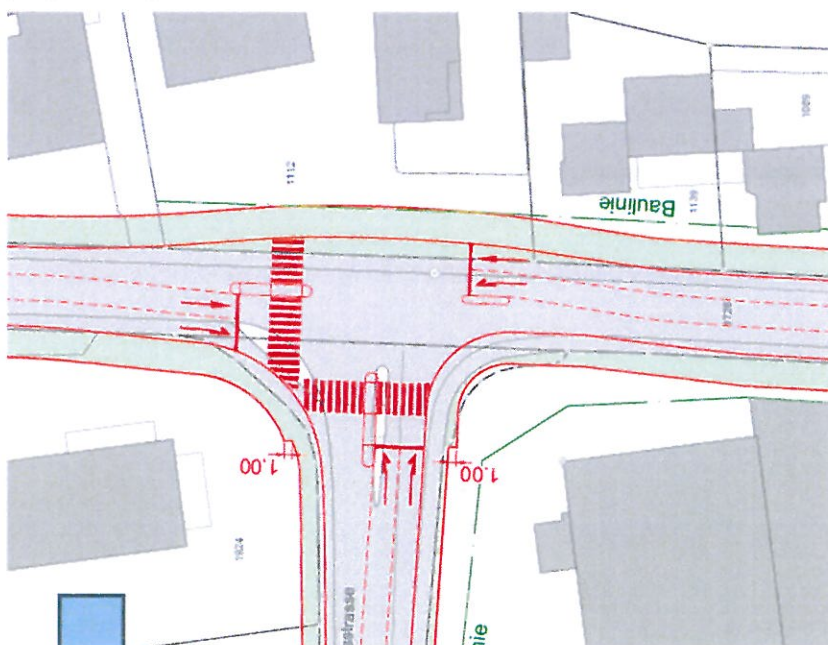


Abbildung 1: Lösung mit Lichtsignalanlage (Endzustand); Quelle: Viaplan AG

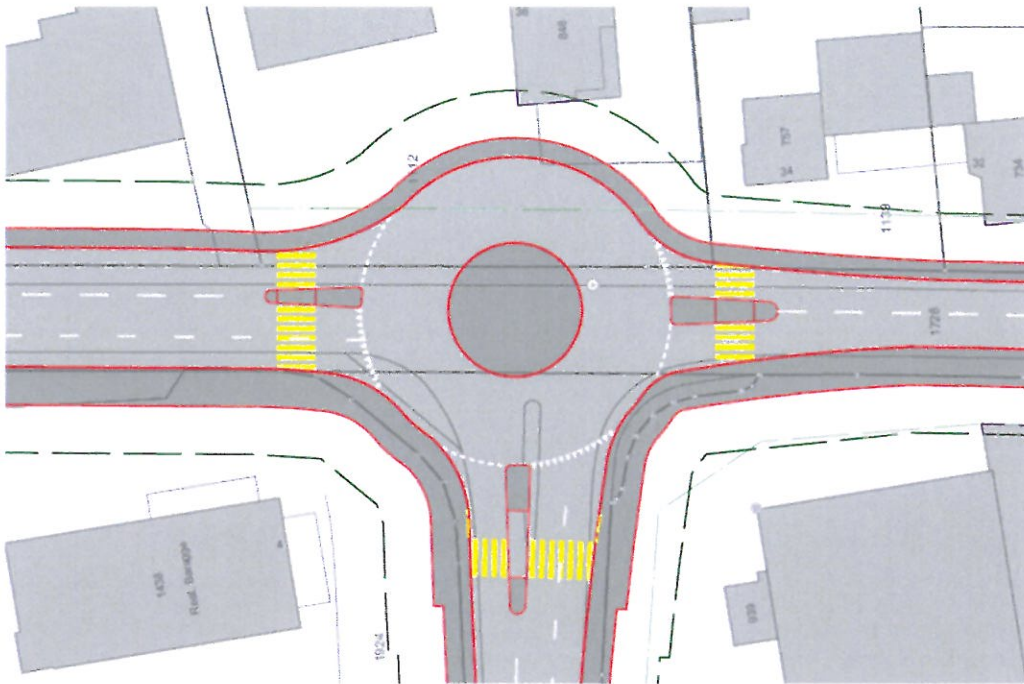


Abbildung 2: Lösung mit Kreisel (Endzustand); Quelle: Viaplan AG

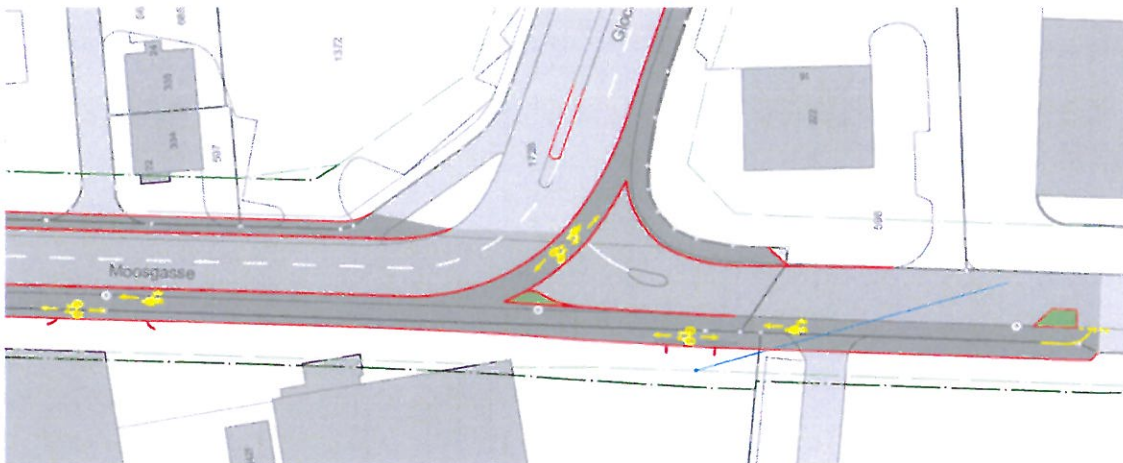


Abbildung 3: Lösung im Kreuzungsbereich Moosgasse - Glockenstrasse (Endzustand); Quelle: Viaplan AG

D.h. die Normalbaulinie wird auf der Ostseite der Moosgasse und entlang der Zeughausstrasse mit 5.00 m zum projektierten Strassenrand (heutiger Zustand) definiert. Die 5.00 m richten sich nach den definierten Mindestabständen zu Gemeindestrassen gemäss Strassen-gesetz StrG. Auf der Westseite der Moosgasse wird die Normalbaulinie an die Begrenzungsmauer des Neubauprojekts der Lanz + Marti AG verschoben.

Durch die Festlegung der Normalbaulinie an der in den Plänen der Cerutti Partner Architekten AG vorgesehenen Begrenzungsmauer auf der Ostseite des Gebäudes erhält die Lanz + Marti AG die Sicherheit, dass genügend Manövrieffläche zwischen dem Gebäude und der Velo-Premiumroute vorhanden ist.

Im Falle einer Umnutzung oder eines Verkaufs des Grundstücks durch die Lanz + Marti AG würden die vorgenannten Punkte hinfällig. Sie würden einem neuen Eigentümer nicht übertragen werden.

### **Abschnitt 3 - Glockenstrasse bis Ringstrasse**

Die Veloführung soll weiterhin im Mischverkehr analog dem heutigen Regime beibehalten werden. Diese Lösung funktioniert bereits heute sehr gut, da die Moosgasse als Sackgasse signalisiert ist. Weiter besteht bereits heute eine Tempo 30-Zone und das Verkehrsaufkommen ist sehr tief.

### **Premiumroute Süd (Christoph-Schnyder-Strasse und Bahnhofstrasse)**

#### **Abschnitt 1 – Ringstrasse bis Bahnhofstrasse**

Wir schlagen eine Verbindung über den Josef-Müller-Weg vor (*Variante 1.1*). Aus unserer Sicht ist die Linienführung für den Velofahrer viel sicherer als über die Christoph-Schnyder-Strasse. Die Zufahrten müssten beidseits der Ringstrasse von Norden und Süden besser erkennbar und attraktiver gemacht werden. Nur so kann die starke Trennwirkung Nord-Süd verbessert werden. Ebenso müsste die Ausleuchtung der Unterführung verbessert werden.

#### **Abschnitt 2 - Bahnhofstrasse bis Centralstrasse**

Die Machbarkeitsstudie schlägt eine Umgestaltung des Strassenraums als Boulevard mit separater Veloführung vor. Aus unserer Sicht sollte der Velofahrer entlang der Christoph-Schnyder-Strasse aufgrund des Rechtsvortritts an den beiden Kreuzungen mit der Variante 2.5 (beidseitiger Ein-Richtungs-Radweg) oder 2.6 (Rad-/Gehweg östlich, Radstreifen westlich) weiterverfolgt werden. Über die Vortrittsverhältnisse bei den Knoten ist zum gegebenen Zeitpunkt ein Grundsatzentscheid zu treffen (Vortritt Velofahrer gegenüber Erhöhung Geschwindigkeitszunahme MIV).

Mit der Realisierung des Neubauprojekts auf den Grundstücken Nrn. 1087, 1165 und 1166 (Projekt Girasole der EA Immobilien AG) soll der Fussgängerverkehr zwischen Schnydermatt und Centralstrasse entlang der neuen Fassade geführt werden. Die heutige Trottoirfläche wird demzufolge nicht mehr für den Fussgängerverkehr benötigt und kann für die Verkehrsführung und insbesondere für den Veloverkehr in Anspruch genommen werden.

#### **Abschnitt 3 + 4 – Centralstrasse bis Oberkirch**

Das Verkehrsaufkommen ist auf dieser Achse sehr gering. Aus Sicht der Stadt Sursee hat sich das heutige System im Mischverkehr mit Tempo-30-Zone bewährt und soll beibehalten werden.

### **Schlussbemerkungen**

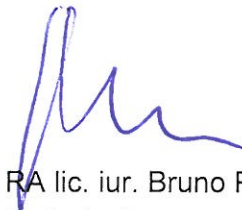
Der Stadtrat dankt der Projektplattform Zentrum Sursee Plus mit ihrem Vertreter und Zentrumsentwickler André Marti für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie. Die Studie ist für die künftige Beurteilung wichtig und wertvoll.

Wie schon eingangs erwähnt, ist auf einzelnen Abschnitten die Umsetzung der Empfehlungen anspruchsvoll und schwierig. In Kenntnis der Bestvarianten wird wo möglich auf Entscheide von Dritten (ASTRA, Lanz + Marti AG) im Sinne dieser Machbarkeitsstudie Einfluss genommen. Auf eine rechtliche Sicherung der vorgesehenen Linienführung (Baulinien, Dienstbarkeiten) wird aber verzichtet. Die Massnahmen der Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten werden zur gegebenen Zeit in die Aufgaben- und Finanzplanung aufgenommen. Eine Umsetzung terminlich koordiniert gemeinsam mit der Gemeinde Oberkirch wird unterstützt.

Freundliche Grüsse



Sabine Beck-Pflugshaupt  
Stadtpräsidentin



RA lic. iur. Bruno Peter  
Stadtschreiber

Kopie an

- Stadtrat (Aktenuflage)
- Bauvorsteher
- Bereich Bau und Unterhalt (hds, admin)



**Anhang 5b**

**Gemeinde Oberkirch**



Region Sursee-Mittelland  
Zentrumsentwicklung Sursee Plus  
Herr André Marti  
Müligasse 7  
6130 Willisau

Oberkirch, 29. Juli 2019

## Premiumradroute Nord-Süd - Stellungnahme

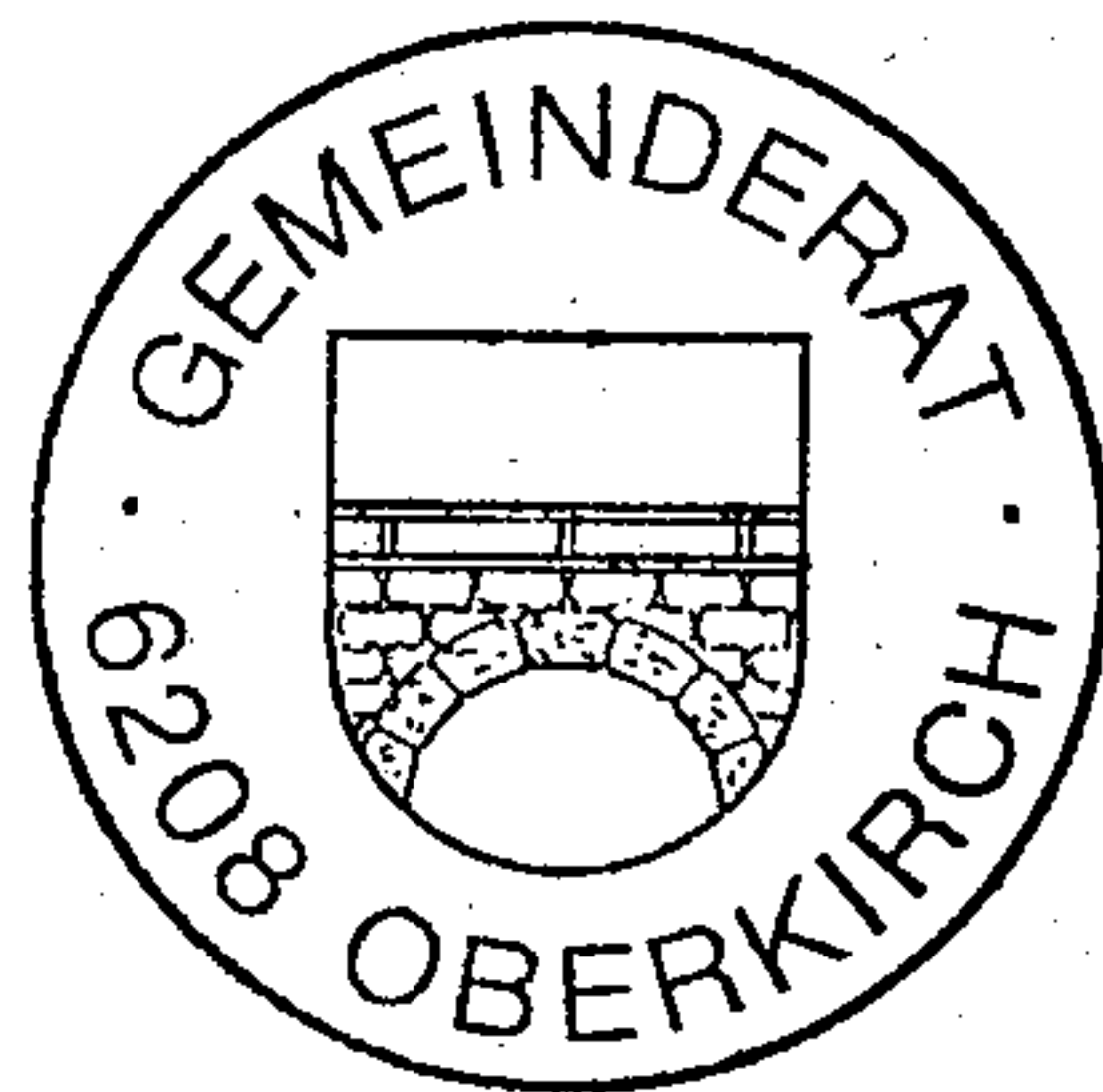
Geschätzter André

Mit E-Mail vom 11. April 2019 bittest du den Gemeinderat um eine Stellungnahme im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zu den Premium-Radrouten Nord und Süd von Sursee Plus.

Der Gemeinderat hat die Machbarkeitsstudie an der Sitzung vom 9. Mai 2019 behandelt. Aufgrund der Beratung können wir folgende Rückmeldung machen:

Der Gemeinderat stimmt der Schaffung einer Premium-Radroute auf der Bahnstrasse zu. Dies ist in einer ersten Phase im Mischverkehr vorgesehen. Im Zeitraum von 2021 bis 2025 ist auf der Bahnstrasse eine Belagssanierung eingeplant. Sollten die Grundlagen von Seiten Bund für eine Velostrasse bis dahin geschaffen sein, kann sich der Gemeinderat eine integrale Umsetzung Premium-Radroute als Velostrasse zusammen mit der erwähnten Belagssanierung auf der Bahnstrasse vorstellen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir.



Freundliche Grüsse

**GEMEINDERAT OBERKIRCH**  
Der Gemeindepräsident  
Ernst Roth

Der Gemeindeschreiber  
Markus Inauen

Kopie an:  
- Ablage Bauamt