

Gemeinde Entlebuch
Wir leben neue Energie.



GEMEINDE ENTLEBUCH

GESAMTREVISION DER NUTZUNGSPLANUNG



VERKEHRS- UND ERSCHLIESSUNGS- RICHTPLAN

Inkl. Fusswegrichtplan gemäss Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege und Weggesetz des Kantons Luzern

19. April 2024 – Beschlussfassung Gemeinderat

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Entlebuch
Unter Bodenmatt 1
6162 Entlebuch

BEARBEITUNG

stadtlandplan AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.stadtlandplan.ch

STAND

Mitwirkung Bevölkerung:	23. Januar bis 28. Februar 2023
Kantonale Vorprüfung:	18. Januar 2024
Öffentliche Auflage:	12. Februar bis 12. März 2024
Beschlussfassung:	25. Juni 2024
Genehmigung:	

INFORMATION

Projektnummer:	92115
Bearbeitet durch:	Lukas Fischer

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	4
1.1.	Anlass und Aufgabe	4
1.2.	Planungshorizont	4
1.3.	Verbindlichkeit	4
1.4.	Verhältnis VERP – Zonenplanung	4
1.5.	Verhältnis VERP – Baulinienplan	5
1.6.	Verhältnis VERP – Erschliessungsprogramm	5
1.7.	Planungsablauf	5
2.	Grundlagen	6
2.1.	Grundlagen Gemeinde	6
2.2.	Grundlagen Region	6
2.3.	Grundlagen Kanton	6
2.4.	Grundlagen Bund	6
3.	Teil Verkehrsrichtplan	7
3.1.	Ausgangslage Verkehr	7
3.2.	Verkehrspolitische Ziele	9
3.3.	Erläuterungen zu den Massnahmenblättern	12
3.4.	Massnahmen Strassenverkehr	15
3.5.	Massnahmen Anschlusspunkte Strassenerschliessung	16
3.6.	Massnahmen Radverkehr	19
3.7.	Massnahmen Fussverkehr	20
3.8.	Massnahmen öffentlicher Verkehr	24
3.9.	Nachhaltige Mobilität	26
	Anhang 1: Grundlagen zur Kostenschätzung	27

1. AUSGANGSLAGE

1.1. Anlass und Aufgabe

Ausgangslage Das eidgenössische Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG) verlangt von den Gemeinden für die Bauzonen ein Erschliessungsprogramm (Art. 19 Abs. 2 RPG). Dieses soll aufzeigen, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln dies Gemeinde ihre Bauzonen innerhalb von 15 Jahren zu erschliessen beabsichtigt.

Erschliessungs-aufgabe Gemäss Art. 10a PBG erlässt der Gemeinderat zwingend einen Erschliessungsrichtplan (= Erschliessungsprogramm). Darin wird gestützt auf die erwünschte räumliche Ordnung der Gemeinde aufgezeigt, wie, wann und mit welchen Gesamtkosten die Erschliessung, ihr Ausbau oder Ersatz erfolgen. Der vorliegende Bericht beinhaltet den Erschliessungsrichtplan (mit Erschliessungsprogramm nach Art. 19 Abs. 2 RPG) und den Verkehrsrichtplan mit strategischen Aussagen zur verkehrlichen Entwicklung. Der Verkehrsrichtplan enthält zudem das Fuss- und Wanderwegnetz gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege.

1.2. Planungshorizont

Zeithorizont Der Zeithorizont für die Zonenplanung ist auf 10 bis 15 Jahre ausgelegt (Art. 15 RPG). Die Richtplanung erfasst dagegen einen erweiterten Horizont von 20-25 Jahren. Der Übereinstimmung der politischen Vorstellungen und der Verkehrsrichtplanziele ist damit über die Dauer einer Legislaturperiode hinaus Beachtung zu schenken.

1.3. Verbindlichkeit

Kompetenzen Das kantonale Planungs- und Baugesetz gibt den Gemeinden die Kompetenz, kommunale Richtpläne zu erlassen (§ 9 PBG); in jedem Fall muss der Erschliessungsrichtplan erlassen werden, der gemäss § 1 des Weggesetzes des Kantons Luzern vom 23. Oktober 1990 auch das Fusswegnetz enthalten muss (wird im vorliegenden Richtplan separat dargestellt).

Verbindlichkeiten Die Richtpläne sind verbindlich für die Behörden (§ 11 PBG). In der Erfüllung ihrer Aufgaben haben sich die Behörden damit an den Richtplan zu halten. Dies gilt insbesondere beim Aufstellen verbindlicher Pläne (z.B. Strassen- und Baulinienpläne), bei der Genehmigung von Plänen (Bauvorhaben), bei Stellungnahmen zuhanden des Kantons usw. Für Verkehrsmassnahmen (inkl. Fusswegverbindungen) gilt der generelle Vorbehalt, dass bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen nur realisiert werden können, wenn sie im kantonalen Strassenbauprogramm enthalten sind. Der Richtplan wird mit der Genehmigung durch den Regierungsrat für die Behörden verbindlich.

1.4. Verhältnis VERP – Zonenplanung

VERP - Zonenplanung Der Verkehrs- und Erschliessungsrichtplan (VERP) koordiniert die für die im Zonenplan beabsichtigte Siedlungsentwicklung notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Der Verkehrs- und Erschliessungsrichtplan zeigt auf, wie die noch unbebauten Gebiete erschlossen werden oder wo für die weitere Entwicklung im Siedlungsgebiet weitere Ausbaumassnahmen notwendig sind.

1.5. Verhältnis VERP – Baulinienplan

Der Baulinienplan hält den Raum für die in diesem Dokument als Massnahmen festgehaltenen und geplante Strassen und Wege mit Hilfe von grundeigentümergebundlichen Baulinien frei und behält seine Gültigkeit bis zu einer allfälligen Änderung aufgrund der Verkehrsrichtplanung. Die Realisierung von Elementen, die nur in der Verkehrsrichtplanung enthalten sind, verlangt eine Aufnahme in den Baulinien- und Verkehrsplan oder in ein anderes eigentümergebundliches Planungsinstrument (Gestaltungsplan, Bauprojekt, usw.). Erst in diesem Verfahren besteht für die Betroffenen die Möglichkeit, Einsprache zu erheben.

VERP - Baulinienplan

1.6. Verhältnis VERP – Erschliessungsprogramm

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG) verlangt von den Gemeinden für die Bauzonen ein Erschliessungsprogramm (Art. 19 Abs. 2 RPG). Dieses soll aufzeigen, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln die Gemeinde ihre Bauzonen innerhalb von 15 Jahren zu erschliessen beabsichtigt. Die im vorliegenden Bericht enthaltenen Massnahmen werden im Erschliessungsprogramm zusammengefasst. Das Erschliessungsprogramm zeigt auf, wie, wann und mit welchen Gesamtkosten die Erschliessung, ihr Ausbau oder Ersatz erfolgen.

VERP - Erschliessungsplan

1.7. Planungsablauf

Der Planungsablauf richtet sich nach dem Verfahren zur Ortsplanungsrevision. Es wird auf den Planungsbericht zur Ortsplanungsrevision verwiesen.

Ablauf und Koordination

2. GRUNDLAGEN

2.1. Grundlagen Gemeinde

Reglemente
Konzept und Planungen

- Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Entlebuch, mit Stand vom 25. Juni 2019
- Kommunalen Richtplan, 1992
- Siedlungsleitbild, 14. Juli 2016

2.2. Grundlagen Region

Strategie und regionaler Teilrichtplan

- Mobilitätsstrategie Region Luzern West, 23. November 2021
- REP UBE (Kapitel Mobilität), 17. Januar 2012

2.3. Grundlagen Kanton

Gesetze und Verordnungen

- Planungs- und Baugesetz (PBG, SRL 735), vom 7. März 1989, Version vom 1. Januar 2021
- Planungs- und Bauverordnung (PBV, SRL 736), vom 29. Oktober 2013, Version vom 1. Januar 2023
- Strassengesetz (StrG, SRL 755), vom 21. März 1995, Version vom 1. Januar 2020
- Strassenverordnung (StrV, SRL, 756), vom 19. Januar 1996, Version vom 1. Januar 2020
- Kantonsratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen (SRL 757), vom 30. Oktober 2017, Version vom 01. Januar 2018
- Weggesetz (WegG, SRL 758a), vom 23. Oktober 1990, Version vom 1. Januar 2020
- Wegverordnung, (WegV, SRL 758b), vom 23. März 2004, Version vom 1. Januar 2014

Konzepte und Planungen

- Bauprogramm 2023-2026, vif
- Übersichtsplan, Kantonsstrassen- und Nationalstrassennetz, Stand Juni 2017, vif
- Radroutenkonzept, Stand Planung: 1. Juni 2009, Stand Realisierung: 31. Dezember 2021, vif
- Park + Ride – Konzept Kanton Luzern, 11. November 2003, vif

2.4. Grundlagen Bund

Gesetze und Verordnungen

- Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700), vom 22. Juni 1979, Stand vom 1. Januar 2019
- Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1), vom 28. Juni 2000, Stand vom 1. Juli 2022
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704), vom 4. Oktober 1985, Stand vom 1. Januar 2023
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV, SR 704.1), vom 26. November 1986, Stand vom 1. Juli 2008
- Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), vom 19. Dezember 1958, Stand vom 1. Oktober 2023
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), vom 13. Dezember 2002, Stand vom 1. Januar 2020
- Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21), vom 5. September 1979, Stand vom 1. Januar 2023
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, vom 28. September 2001, Stand am 1. Januar 2023
- Durchgangsstrassenverordnung, vom 18. Dezember 1991, Stand am 18. Februar 2020

Sachpläne, Konzepte und Inventare

- Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

3. TEIL VERKEHRSRICHTPLAN

3.1. Ausgangslage Verkehr

3.1.1. Strassennetz

Durch die Gemeinde Entlebuch verläuft die Kantonsstrasse K 10 (Emmen Seetalplatz – Wolhusen – Escholzmatt – Kantonsgrenze LU-BE), welche sich im Eigentum des Kantons befindet.

Hauptverkehrs-
und Verbindungs-
strassen

Weitere Verbindungsstrassen verlaufen zwischen:

- Entlebuch Dorf – Doppleschwand
- Entlebuch Lehn – Rengg – Schachen LU
- Entlebuch Dorf – Finsterwald – Gfellen – Glaubenberg (- Langis – Stalden (Sarnen) – Sarnen Dorf)

Diese Strassen sind als Gemeindestrasse 1. Klasse klassiert und befinden sich im Eigentum der Gemeinde.

Erschliessungsstrassen verbinden Grundstücke mit den übergeordneten Strassen. Sie können im Eigentum Privater oder der Gemeinde liegen.

Erschliessungs-
strassen

In Entlebuch bestehen an nachfolgenden Orten grössere öffentlich zugängliche Parkplätze:

Ruhender Verkehr

- Entlebuch, Bahnhof Entlebuch (P+R)
- Entlebuch, Gemeindehaus
- Entlebuch, Schulanlage Pfrundmatt
- Entlebuch, Schulanlage Bodenmatt
- Finsterwald, altes Schulhaus
- Finsterwald, entlang der Glaubenbergstrasse
- Entlebuch, Überbauung Marktplatz (im Bau)

3.1.2. Öffentlicher Verkehr

Entlebuch verfügt über einen Bahnhof, an welchem der RegioExpress Bern – Langnau – Luzern und die S6 Luzern – Wolhusen – Langnau hält. Die beiden Bahnverbindungen verkehren im Stundentakt und halbstündlich versetzt. Ab dem Bahnhof verkehren die Buslinien (60.)231 Entlebuch- Ebnet – Wolhusen (Takt unregelmässig, auf Schule abgestimmt), (60.)232 Entlebuch – Finsterwald – Gfellen – Langis (stündlich, morgens jeweils unregelmässig) und (60.)233 [Entlebuch] – Hasle LU/Schüpfheim – Heiligkreuz (3 Kurspaare über den Tag verteilt). Im weiteren werden Teile des Gemeindegebietes an den Wochenenden durch die Nachsternverbindung (60.)966 Wolhusen Bahnhof – Schüpfheim Bahnhof (- Schangnau Post) erschlossen.

Gemäss LuzerMobil (Mobilitätsmanagement Entlebuch) sind 61% der Bevölkerung innerhalb der 300 m-Radien von Bushaltestellen. 74% befinden sich innerhalb der 1000 m Radien der Haltestellen (alle Verkehrsmittel).

3.1.3. Radverkehrsnetz

In Entlebuch bestehen entlang der Hauptverkehrsstrassen ausserorts teilweise separate Rad- und Fusswege und innerorts über Teilstrecken Radstreifen. Auf den

Gemeindestrassen wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Strasse geführt. Folgende regionale Velorouten von SchweizMobil führen durch Entlebuch:

- 24 («Emmental – Entlebuch», Etappe 3: Escholzmatt – Luzern)
- 73 («Wiggertal – Glaubenberg», Etappe 2: Wolhusen (Werthenstein) – Sarnen)
- 399 («Herzschlaufe Napf», Etappe 2: Langnau – Entlebuch und Etappe 3: Entlebuch – Willisau)

3.1.4. Fusswegnetz

Das Fusswegnetz von Entlebuch ist ziemlich dicht. Stellenweise gibt es noch Netzlücken im Fusswegnetz; insbesondere in Nord-Süd-Richtung zwischen den einzelnen Ortsteilen. Über das Gemeindegebiet von Entlebuch führt die lokale Route Nr. 527 «Emmenuferweg» mit der Etappe 2: Schüpfheim – Wolhusen.

3.1.5. Inventar der historischen Verkehrswege

- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf

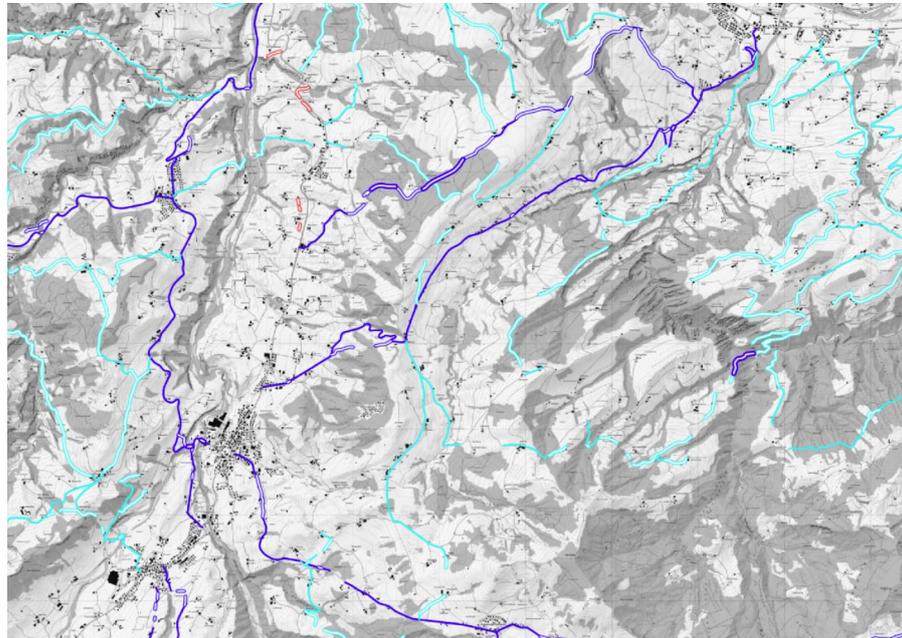


Abb. 1: Auszug Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Auf dem Gemeindegebiet von Entlebuch befinden sich verschiedene historische Verkehrswege, teilweise sogar von nationaler Bedeutung. Von nationaler Bedeutung mit viel Substanz befinden sich folgende Wegteile teilweise innerhalb vom Gemeindegebiet:

- Alte Entlebucher Landstrasse, Spätmittelalterliche Wegverbindung Wolhusen – bernisches Gebiet, heute im Gebiet Schintbühl und Unterfuhren jedoch nur ganz schwach und als saisonaler Bewirtschaftungsweg nachzuvollziehen

Die weiteren historischen Wege sind stellenweise Bestandteile des heutigen Fuss- und Wanderwegnetzes.

3.2. Verkehrspolitische Ziele

Der Gemeinderat von Entlebuch verfolgt mit seiner Verkehrspolitik folgende Ziele:

3.2.1. Übergeordneter Verkehr

- Die Gemeinde Entlebuch stimmt die Siedlungsentwicklung auf die Verkehrerschliessung ab. Sie beachtet dabei den Grundsatz «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglicher machen».

3.2.2. Verkehrssicherheit

- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass Entlebuch für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist.
- Problemstellen, welche punktuelle oder lineare Massnahmen wie eine abweichende Höchstgeschwindigkeit, bauliche Anpassungen etc. benötigen, sollen nach Möglichkeit schnell behoben werden. Sofern die Strasse nicht im Eigentum der Gemeinde ist, setzt sich die Gemeinde beim Eigentümer für die Behebung der Schwachstelle ein oder setzt die notwendigen Massnahmen mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln durch.

3.2.3. Grundsätze motorisierter Verkehr

- Der Verkehr soll auf die Hauptstrassen konzentriert werden. Neben Durchleitungsfunktionen sollen Hauptstrassen in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben übernehmen.
- Die Gemeinde achtet auf eine gute Leistungsfähigkeit, wobei der Verkehr in den Siedlungsgebieten auch auf den Hauptverkehrsachsen ruhig und sicher abläuft. Die Verkehrssicherheit geht der Kapazitätssicherung vor.
- Durch die notwendige Kapazität der Knoten soll gewährleistet werden, dass kein Durchgangsverkehr aufs Quartierstrassennetz ausweicht.
- Die Quartierserschliessung soll mit möglichst kurzem Weg direkt ab den Hauptverkehrsachsen erfolgen. Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und soll bei Bedarf durch geeignete Massnahmen bis hin zur Sperrung unterbunden werden.
- Die Hauptverkehrsachsen begrenzen die verkehrsberuhigten Kammern. Tempo-30-Zonen und bei Bedarf verkehrsberuhigende Massnahmen sollen einen quartierverträglichen Verkehr gewährleisten.

3.2.4. Entlebuch Dorf

- Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer soll generell verbessert werden.
- Die Strassenraumgestaltung von Hauptverkehrsachsen und Verbindungsachsen in den Ortsteilen soll an die Ansprüche im Siedlungsgebiet angepasst werden (mindestens normbreite Trottoirs, sichere und optimal gelegene Querungsstellen, angepasste Materialisierung, etc.).
- Die vorhandenen und zukünftigen Parkieranlagen sollen differenziert bewirtschaftet werden. Die Bewirtschaftung, die angestrebte Nutzung sowie die Lage und Ausgestaltung von Sammelparkierungen sollen mittels Parkierungskonzept oder Parkplatzreglement geregelt werden.

3.2.5. Niedriggeschwindigkeitsregime

- Die Gemeinde strebt an, dass in allen Wohnquartieren auf Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern und Grundeigentümerschaften mehrheitlich gewünscht wird, ein übergeordnetes Interesse oder eine Notwendigkeit besteht (z.B. Schulwegsicherung).
- Es ist grundsätzlich das Prinzip der Achsen (Hauptverkehrsstränge; verkehrsorientiert, Schwerpunkt Leistungsfähigkeit) – Kammern (Siedlungsgebiete/Quartiere; siedlungsorientiert, Schwerpunkt Aufenthalt und Wohnqualität) zu beachten. Achsen können verkehrsberuhigt werden, sofern sie die Voraussetzungen gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung erfüllen.
- Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für Niedriggeschwindigkeitsregime auf der Hauptstrasse in Entlebuch Dorf ein.

3.2.6. Umgestaltung von Strassenräumen

- Die Gemeinde strebt an, dass in Entlebuch Dorf und Lehn, Ebnet und Finsterwald die Übergänge in das Siedlungsgebiet klar aufgezeigt werden.
- Durch die Umgestaltung des Strassenraumes soll die Monotonie der Strasse aufgehoben und die Strassenräume besser strukturiert werden.

3.2.7. Ruhender Verkehr

- Es soll ein optimales Angebot an Parkplätzen bereitgestellt werden. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten oder optimiert.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Parkungskonzept, das in Entlebuch das Parkplatzangebot und deren Bewirtschaftung (Kosten, Parkzeit) koordiniert.

3.2.8. Öffentlicher Verkehr und nachhaltige Mobilität

- Die Gemeinde behält die vorhandenen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bei. Sie setzt sich für eine optimale Anbindung an die Ortsteile und umliegenden Gemeinden ein.
- Entlebuch setzt sich für eine optimale Zugs-Anbindung nach Schüpfheim und Luzern ein.
- Wo die Verhältnismässigkeit gegeben ist, wird bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Erstellung von Personenunterständen angestrebt.
- Die Gemeinde Entlebuch fördert die nachhaltige Mobilität. Sie prüft die Bereitstellung von Elektrotankstellen und Elektrofahrzeugen an geeigneten Orten.
- Die Gemeinde fordert im Rahmen der Sondernutzungsplanungen Mehrleistungen für eine nachhaltige Mobilität. Bei grösseren Überbauungen soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Die Elektromobilität ist mit geeigneten Mitteln zu fördern (z.B. Pflicht zur Erstellung von Elektrotankstellen oder Vorbereitungen von Elektro-Leerrohren und entsprechendem Lademanagement bei neuen Überbauungen).

3.2.9. Rad- und Fusswegnetz

- Attraktiv gestaltete Wege sollen die Ortsteile und Quartiere unter sich, die öffentlichen Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsanlagen und die Arbeitsschwerpunkte verbinden.
- Der Anschluss des Rad- und Fusswegnetzes ans Netz der Nachbargemeinden und an die Wanderwege ist grundsätzlich gewährleistet. Die notwendigen Netzergänzungen sollen unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen Ressourcen bald realisiert werden. Die Gemeinde setzt sich für einen Ausbau der Überland-Veloinfrastrukturen entlang der Hauptstrassen ein (insbesondere die Verbindung nach Hasle (Farbschachen)).
- Die Querungen mit dem Hauptverkehrsnetz sollen gesichert werden, wobei der Schulwegsicherung besondere Beachtung geschenkt werden soll.
- Wichtige Fusswege im Siedlungsgebiet sollen in der Regel als Nachtwege beleuchtet werden.
- Auf wichtigen Spazierrouten sollen Ruhegelegenheiten realisiert werden.
- Das Fusswegnetz soll den Anschluss an das Wanderwegnetz sicherstellen, welches insbesondere die für die Erholung geeigneten Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), lokale Sehenswürdigkeiten sowie touristische Einrichtungen erschliesst und nach Möglichkeit historische Wegstrecken einbezieht.

3.2.10. Schulwegsicherheit

- Die Gemeinde erhebt die wichtigsten Schulwege. Schwachstellen in der Verkehrssicherheit sollen unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen Ressourcen raschmöglichst behoben werden. Neben dem objektiven Sicherheitsempfinden soll auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schülern mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden.
- Schulwege sollen möglichst abseits von Hauptverkehrsachsen geführt werden. Bei Querungen sollen bedarfsgerechte Hilfsmittel wie z.B. Fussgängerstreifen, Mittelinseln oder Ampeln geprüft und, wo als notwendig erachtet, erstellt werden.

3.3. Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

3.3.1. Aufbau für Massnahmen des Teilrichtplanes

Die einzelnen Massnahmenblätter für den Verkehrsrichtplan sind wie folgt aufgebaut:

Kurzbezeichnung (z.B. S1) Massnahmentitel

Koordinationsstand	VO/ZE/FS
Ausgangslage	Beschrieb Ausgangslage
Massnahmenbeschrieb	Beschrieb Massnahme
Koordination mit	Weitere mit der beschriebenen Massnahme zu koordinierenden Massnahmen
Kostenschätzung	Kostenschätzung (siehe auch Anhang)
Zuständigkeit/ Federführung	Federführende Stelle (z.B. Kanton, Gemeinde, etc.)
Weitere Beteiligte	Weitere Beteiligte und Betroffene
Realisierung	Kurzfristig, Mittelfristig, Langfristig

Tab. 1: Massnahmenblatt für den Verkehrsrichtplan

3.3.2. Gliederung der Massnahmen

Die Massnahmen werden nach Verkehrsart wie folgt gegliedert:

- S Massnahmen Strassenverkehr
 - Massnahmen Aus- und Neubauten Strassenverbindungen
 - Massnahmen Knoten
 - Massnahmen Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung
 - Massnahmen Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
 - Massnahmen Parkierung / ruhender Verkehr
- E Massnahmen Anschlusspunkte Strassenerschliessung
- R Massnahmen Radverkehr
- F Massnahmen Fussverkehr
- öV Massnahmen öffentlicher Verkehr und nachhaltige Mobilität

3.3.3. Koordinationsstand

Als Festsetzung (FS) werden jene Vorhaben behandelt, deren Standorte abschliessend bestimmt werden; Vorhaben, bei denen der raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Dies bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und in Kenntnis derselben entschieden werden kann.

Als Zwischenergebnis (ZE) werden Richtplaninhalte behandelt, bei denen der Interessenabwägungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, bei denen noch Varianten ausdiskutiert bzw. Grundlagen analysiert oder aufgearbeitet werden müssen.

Als Vororientierung (VO) werden langfristige Aufgaben behandelt oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

3.3.4. Ausgangslage

Unter der Ausgangslage werden die Ursachen für die Massnahme beschrieben.

3.3.5. Massnahmenbeschrieb

Der Massnahmenbeschrieb umfasst die beabsichtigten Änderungen oder Folgen der Massnahmen. Er kann, sofern die Massnahme noch nicht weiter definiert wurde, auch nur die Ziele der Massnahme umfassen.

3.3.6. Kostenschätzung

Im Feld „Kostenschätzung“ werden die Gesamtkosten gemäss den bestehenden Projektunterlagen oder aufgrund von Grobkostenschätzungen (Genauigkeit von ca. 25 % für die vorgeschlagene Variante) eingetragen. Die Verteilung auf verschiedene Kostenträger wird an dieser Stelle nicht angegeben. Teilweise werden keine Angaben gemacht, wenn:

- aufgrund des Projektstands noch keine sinnvollen Schätzungen möglich sind, und/oder
- die Gemeinde sich finanziell nicht beteiligen muss, und/oder
- der finanzielle Aufwand gering, und/oder
- die Massnahme zusammen mit einem anderen Projekt umgesetzt wird.

3.3.7. Zuständigkeit/Federführung

Im Feld „Zuständigkeit / Federführung“ wird die für die Koordination verantwortliche Instanz genannt. Die verantwortliche Instanz koordiniert und informiert die weiteren beteiligten Parteien.

3.3.8. Weitere Beteiligte

Siehe Zuständigkeit/Federführung

3.3.9. Realisierung

Bei den einzelnen Massnahmen sind im Sinne einer Zielsetzung Realisierungsfristen festgelegt.

Unter den festgelegten Fristen werden folgende Zeithorizonte verstanden:

- Kurzfristig: bis 5 Jahre
- Mittelfristig: bis 10 Jahre
- Langfristig: länger als 10 Jahre

Die Realisierung erfolgt jeweils unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.

3.4. Massnahmen Strassenverkehr

3.4.1. Massnahmen Ausbauten Strassenverbindungen

S1	K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage
Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Zwischen Wolhusen und Entlebuch Althus besteht ein Fuss- und Radweg. Die Fortsetzung bis Entlebuch Dorf besteht noch nicht.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung einer Radverkehrsanlage (Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr) zwischen Entlebuch Dorf und Entlebuch Althus im Rahmen der Sanierung der Kantonsstrasse. (Stand 2023: Teile in Umsetzung)
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - S6 Übergänge Siedlungsgebiet - R1 K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage
Kostenschätzung	Ca. 10.5 Mio.
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde Entlebuch, Grundeigentümer
Realisierung	In Ausführung
S2	K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten
Koordinationsstand	ZS
Ausgangslage	Zwischen Entlebuch und Hasle besteht zwar ein Trottoir, jedoch keine Radverkehrsanlage. Im Gebiet Farbschachen befindet sich eine Sportanlage, welche auch von schulpflichtigen Kindern auch Entlebuch genutzt wird. Unter anderem für die Verbesserung der Schulwegsicherheit soll eine Radverkehrsanlage erstellt werden. Die definitive Massnahme ist derzeit noch offen.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung einer Radverkehrsanlage (Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr) zwischen Entlebuch Dorf (exkl.), Farbschachen und Dorf Hasle (exkl.), in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten.
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - S6 Übergänge Siedlungsgebiet - R2 K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten
Kostenschätzung	Ca. 3.1 Mio.
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde Entlebuch, Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

S3

Umfahrung Dorf

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Bei Strassensperrungen im Dorf aufgrund von Festaktivitäten wird der Verkehr derzeit jeweils über die Bundesrat-Zemp-Strasse und die Bahnhofstrasse umgeleitet. Die engen Strassen sind ungeeignet für grössere Verkehrsmengen, insbesondere für Lastwagen. Dies führt zu Verkehrsbehinderungen und gefährlichen Situationen.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung eines Strassenstücks zwischen der Glaubenbergstrasse und der Strasse Wilgut/Wilgutstrasse (via Marktplatz und Sportplatz). Die Strasse soll nur bei notwendigen Umleitungen geöffnet sein.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittel-/Langfristig

3.5. Massnahmen Anschlusspunkte Strassenerschliessung

S4

Erschliessungen

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Die Parzellen im Gebiet Bachwil und Eimatt werden voraussichtlich in den nächsten Jahren überbaut. Für die Überbauungen wird im Rahmen des Verkehrs- und Erschliessungsplans die Erschliessungsrichtung vorgegeben.
Massnahmenbeschrieb	<ul style="list-style-type: none"> - 4.1 Erschliessung der Parzelle 257 ab der Bachwilmatte (von Osten ab der Parzelle 2012 in nördliche Richtung) - 4.2 Erschliessung der Parzellen 1319, 1320, 1411 ab der Bahnhofstrasse in nördliche Richtung.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Grundeigentümer
Weitere Beteiligte	Gemeinde
Realisierung	Kurz-/Mittelfristig

3.5.1. Massnahmen Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung

S5	Gestaltung Strassenraum Gfellen
Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Im Gebiet Gfellen fallen verschiedene Ansprüche von Nutzenden (Autofahrende, Wanderer/Ausflügler, Bewohner/innen) zusammen.
Massnahmenbeschrieb	Im Rahmen der Gestaltungsplanpflicht ist die Verkehrssituation im Bereich Gfellen zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Insbesondere die Übersichtlichkeit und Parkierung ist zu überprüfen.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig
S6	Übergänge Siedlungsgebiet
Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Die Übergänge von aussen ins Siedlungsgebiet sollen besser erkennbar gemacht werden. Damit ist beabsichtigt, dass die Fahrzeuglenkenden sich bewusst werden, wo sie sich befinden, und dass die Fahrweise an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung von Portalsituationen auf Hauptstrassen. <ul style="list-style-type: none"> - S6.1 Portalsituation Russacher - S6.2: Portalsituation Bachwil - S6.3: Portalsituation Chnubelmoos/Widme - S6.4 Ebnet Süd - S6.5 Ebnet Nord - S6.6 Finsterwald Ost - S6.7 Finsterwald West
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - S1 K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage - S2 K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten - R1 K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage - R2 K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde/Kanton
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

3.5.2. Massnahmen Parkierung / ruhender Verkehr

S7

Parkplatzmanagement für öffentliche Parkplätze und für publikumsintensive Unternehmen

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Mobilitätskonzept Region Luzern West, Massnahme Nr. 6 Die Region Luzern West beabsichtigt die Vereinheitlichung und Koordination beim Parkplatzmanagement und deren Bewirtschaftung. Dabei sollen nebst den öffentlichen Parkplätzen auch die Parkplätze von publikumsintensiven Unternehmungen bewirtschaftet werden. Die Massnahme ist ohne Planeintrag.
Massnahmenbeschrieb	Mitarbeit und Erstellung eines Konzeptes für die Bewirtschaftung von Parkplätzen und deren Management.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Region Luzern West
Weitere Beteiligte	Gemeinde
Realisierung	Kurz-/Mittelfristig

3.6. Massnahmen Radverkehr

R1	K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage
Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Zwischen Wolhusen und Entlebuch Althus besteht ein Fuss- und Radweg. Die Fortsetzung bis Entlebuch Dorf besteht noch nicht.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung einer Radverkehrsanlage (Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr) zwischen Entlebuch Dorf und Entlebuch Althus im Rahmen der Sanierung der Kantonsstrasse. (Stand 2023: Teile in Umsetzung)
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - S1 K10 Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage - S6 Übergänge Siedlungsgebiet
Kostenschätzung	Ca. 10.5 Mio.
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde Entlebuch, Grundeigentümer
Realisierung	In Ausführung
R2	K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten
Koordinationsstand	ZS
Ausgangslage	Zwischen Entlebuch und Hasle besteht zwar ein Trottoir, jedoch keine Radverkehrsanlage. Im Gebiet Farbschachen befindet sich eine Sportanlage, welche auch von schulpflichtigen Kindern auch Entlebuch genutzt wird. Unter anderem für die Verbesserung der Schulwegsicherheit soll eine Radverkehrsanlage erstellt werden. Die definitive Massnahme ist derzeit noch offen.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung einer Radverkehrsanlage (Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr) zwischen Entlebuch Dorf (exkl.), Farbschachen und Dorf Hasle (exkl.), in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten.
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - S2 K10 Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten - S6 Übergänge Siedlungsgebiet
Kostenschätzung	Ca. 3.1 Mio.
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde Entlebuch, Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

3.7. Massnahmen Fussverkehr

F1 Erstellung Fusswegverbindung Bachwil - Widmen

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Bachwil - Widmen
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F2 Erstellung Fusswegverbindung Rütimatt - Hauptstrasse

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Rütimatt – Hauptstrasse
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	F3 Erstellung Fusswegverbindung Schmitterrain – Rütimatt/Bahngüetli
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F3 Erstellung Fusswegverbindung Schmitterrain – Rütimatt/Bahngüetli

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Schmitterrain – Rütimatt/Bahngüetli
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	F2 Erstellung Fusswegverbindung Rütimatt - Hauptstrasse
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F4**Erstellung Fusswegverbindung Meienrisli - Pfarrheim**

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Meienrisli - Pfarrheim
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F5**Erstellung Fusswegverbindung Meienrisli – Bahnhofstrasse/Eimatt**

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Dorfstrasse – Schulanlage Bodenmatt
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F6**Erstellung Fusswegverbindung Renggstrasse - Lehnhof**

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Renggstrasse - Lehnhof
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F7 Erstellung Fusswegverbindung Lindenrain - Mühlacher

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Erstellung Fusswegverbindung Russacherweg - Russachermatte
Massnahmenbeschrieb	Erstellung Fussweg
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Mittelfristig

F8 Erstellung Wanderwegverbindung Veebode – Ober Tan

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Bestehende Wanderweglücke zwischen Veebode – Ober Tan für Erstellung Rundweg.
Massnahmenbeschrieb	Die Gemeinde setzt sich bei der Wanderwegplanungen der Region LuzernWest und den Luzerner Wanderwege für die Erstellung des Wanderwegs über Parz. 343 ein.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Region LuzernWest und Luzerner Wanderwege
Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton, Grundeigentümer
Realisierung	Kurz-/Mittelfristig

F9 Umlegung Wanderwegverbindung Ober Brüederemättli

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Im Gebiet Ober Brüederemättli, auf der Parzelle 1284, wird die landwirtschaftliche Nutzfläche für die Schafhaltung genutzt. Um die störenden Auswirkungen der Wanderwegnutzung (Wanderweg Gfellen – Mistlisthütte – Risetestock/Blaue Tosse) zu reduzieren, soll der Wanderweg an die Ränder der Parzelle 1284 gelegt werden.
Massnahmenbeschrieb	Die Gemeinde setzt sich bei der Wanderwegplanungen der Region LuzernWest und den Luzerner Wanderwege für die Umlegung des Wanderwegs ein. Der Moorschutz ist zu beachten.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Region LuzernWest und Luzerner Wanderwege
Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton, Grundeigentümer
Realisierung	Kurz-/Mittelfristig

F10**Zu erstellende Strassenquerung Finsterwald**

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Verschiedene Fusswege führen zur Glaubenbergstrasse und queren punktuell im Ortsteil Finsterwald die Strasse. Es soll an zwei Stellen eine sichere Querung für Fussgänger geschaffen werden.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung von Querungen für Fussgänger.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	-
Realisierung	Mittelfristig

Ohne Planeintrag**Zu sichernde Strassenquerungen**

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Die Querungen für Radfahrende und Fussgänger über Haupt- und Quartierstrassen sind wichtige Verbindungen des lokalen und weiterführenden Wegnetzes (u.a. Wanderwege). Sie sind daher mit allen möglichen Mitteln und Massnahmen zu erhalten. Die Gemeinde setzt sich für den Erhalt ein.
Massnahmenbeschrieb	Erhalt der Fuss- und Radquerungen über Strassen.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton und Gemeinde
Weitere Beteiligte	-
Realisierung	Daueraufgabe

3.8. Massnahmen öffentlicher Verkehr

öV1

Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Entlebuch

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Mobilitätsstrategie Region Luzern West, Massnahme Nr. 5 Die Region Luzern West hat sich unter anderem eine effiziente und verlässliche Mobilität zum Ziel gesetzt. Die Gestaltung von regionalen Mobilitätsdrehscheiben sowie ländlichen Bahn- und Bushöfen zu Mobilitätsdrehscheiben soll für die Nutzer attraktiv sein, um für ihre Reisen in die Region und aus der Region den öffentlichen Verkehr mit anderen Mobilitätsangeboten und dem eigenen Auto zu kombinieren
Massnahmenbeschrieb	Ausbau des Bahnhofs Entlebuch zur Mobilitätsdrehscheibe und Ausbau des vorhandenen Angebots auf die zukünftigen Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer (Effizienz, Verlässlichkeit, zukünftige Angebote wie Parkplätze, Elektrotankstelle, Carsharing, etc.)
Koordination mit	- öV2 Umsetzung BehiG (ohne Planeintrag) - öV3 Infrastruktur Bushaltestellen (ohne Planeintrag)
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Region Luzern West
Weitere Beteiligte	Kanton, Gemeinde, SBB, Grundeigentümer
Realisierung	Mittel-/Langfristig

öV2

Umsetzung BehiG (ohne Planeintrag)

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Das Behindertengleichstellungsgesetz fordert, dass behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen selbstständig den öffentlichen Verkehr benutzen können. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist daher anzupassen.
Massnahmenbeschrieb	Erstellung eines Konzeptes über die Umsetzung des BehiG. Untersuchung der Verhältnismässigkeit und der erforderlichen Massnahmen an Gemeindestrassen. Erstellung der benötigten Infrastruktur durch die Gemeinde.
Koordination mit	- öV1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Entlebuch - öV3 Infrastruktur Bushaltestellen (ohne Planeintrag)
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Im Rahmen der Umsetzung bzw. Anpassungen ans BehiG sollen die Benutzerzahlen der einzelnen Haltestellen überprüft werden und in Abhängigkeit der Benutzerzahlen entsprechende Infrastruktur erstellt werden (Personenunterstand, Bänke, Abfalleimer, etc.)
Massnahmenbeschrieb	Überprüfung der Benutzerzahlen und Festlegung, ab welchen Benutzerzahlen welche Infrastruktur erstellt wird. Erstellung der benötigten Infrastruktur durch die Gemeinde.
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none"> - öV1 Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Entlebuch - öV2 Umsetzung BehiG (ohne Planeintrag)
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig

3.9. Nachhaltige Mobilität

NM1

Mobilitätskonzepte in grösseren Überbauungen und Sondernutzungsplanungen (ohne Planeintrag)

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Die Gemeinde möchte die nachhaltige Mobilität fördern. Als mögliche Massnahme für eine Reduktion der Verkehrsbelastung im Dorf sollen in Zukunft die notwendige Anzahl Abstellplätze bei grösseren Überbauungen und Planungen im Rahmen von Sondernutzungsplänen reduziert werden können. Dafür soll mittels Mobilitätskonzept ein entsprechender Nachweis erbracht werden können und mögliche Massnahmen zur Kompensation und Abwicklung des Mobilitätsbedarfes aufgezeigt werden. (Im erweiterten Sinn Umsetzung der Massnahme Nr. 10 «Vorgaben zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten bei der Planung und dem Betrieb von Überbauungen (Industrie/Gewerbe/Wohngebieten) erarbeiten (gemeinsam durch die Gemeinden)» aus der Mobilitätsstrategie der Region Luzern West)
Massnahmenbeschrieb	Festsetzung von Vorgaben bezüglich der möglichen Reduktion der Abstellplätze und Mindest-Inhalte des Mobilitätskonzeptes im Bau- und Zonenreglement. Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung im Rahmen von grösseren Überbauungen und Sondernutzungsplanungen.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer, Bauherren, Investoren
Realisierung	Daueraufgabe

NM2

Carsharing in grösseren Überbauungen und Sondernutzungsplanungen (ohne Planeintrag)

Koordinationsstand	FS
Ausgangslage	Das Carsharing ist eine wichtige Form der nachhaltigen Mobilität. Im Rahmen von grösseren Überbauungen, besonders jenen, die im Rahmen von Sondernutzungsplanungen entstehen, soll die Anzahl der Abstellplätze reduziert werden (können). Als Ersatzmassnahme sollen dafür Abstellplätze für Carsharing-Fahrzeuge erstellt werden können. (Im erweiterten Sinn Umsetzung der Massnahme Nr. 10 «Vorgaben zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten bei der Planung und dem Betrieb von Überbauungen (Industrie/Gewerbe/Wohngebieten) erarbeiten (gemeinsam durch die Gemeinden)» aus der Mobilitätsstrategie der Region Luzern West)
Massnahmenbeschrieb	Festsetzung von Vorgaben bezüglich der möglichen Reduktion der Abstellplätze und Pflicht und Möglichkeit der Erstellung von Carsharing-Abstellplätzen im Bau- und Zonenreglement.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer, Bauherren, Investoren
Realisierung	Daueraufgabe

ANHANG 1: GRUNDLAGEN ZUR KOSTENSCHÄTZUNG

Die Kostenschätzungen basieren auf der Publikation «Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), 2010 und Erfahrungswerten.

Fussverkehr

Querungen	Baukosten pro Massnahme
Fussverkehrsquerung mit Schutzinsel, mit Verbreiterung (2.0 m) Strassenverbreiterung von 2.0 m (ohne Landerwerb), baulich ausgeführte Querungshilfe von 2.0 m Breite (Mittelinsel oder Kap), Markierung eines 4.0 m breiten Fussgängerstreifens (Strukturmarkierung), Signalisation (2 mal 4.11 «Fussgängerstreifen» in Kombination mit Poller) und ein neuer Kandelaber	41'500.-
Fussverkehrsquerung ohne Schutzinsel in bestehendem Querschnitt Markierung eines 4.0 m breiten Fussgängerstreifens (Strukturmarkierung) bei 7.0 m breiter Strasse, Signalisation (2 mal 4.11 «Fussgängerstreifen») und einem neuen Kandelaber	12'500.-
Fusswege	Baukosten pro Laufmeter
Fussweg, asphaltiert, 2 m breit, beleuchtet Neubau eines 2.0 m breiten Fussweges asphaltiert inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter, neue Beleuchtung (Abstand 50.0 m)	600.-
Fussweg, asphaltiert, 2 m breit, unbeleuchtet Neubau eines 2.0 m breiten Fussweges asphaltiert inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter, ohne Beleuchtung	400.-
Fussweg, chaussiert, 1.5 m breit, unbeleuchtet Neubau eines 1.5 m breiten Fussweges chaussiert inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter, ohne Beleuchtung	350.-
Fussweg, chaussiert, 1 m breit, unbeleuchtet Neubau eines 1.0 m breiten Fussweges chaussiert inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter, ohne Beleuchtung	300.-

Kombination Rad- und Fussverkehr

Rad- und Fusswege	Baukosten pro Laufmeter
Rad- und Fussweg, asphaltiert, 4 m breit, unbeleuchtet	650.-
Rad- und Fussweg, chaussiert, 4 m breit, unbeleuchtet	550.-

Kunstbauten

Brücken	Baukosten pro Laufmeter
Einseitiger 2.0 m breiter Anbau an bestehende Brücke für Langsamverkehr ohne Verstärkung bestehender Brücke (statische Machbarkeit gegeben)	10'000.-