



**GEMEINDE LITTAU**

**VERKEHRSRICHTPLAN**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT  
UND ÜBERSICHTSPLÄNE**

**Vom Gemeinderat beschlossen am 5. Mai 2004**

**Vom Einwohnerrat zustimmend zur Kenntnis genommen am 26. Mai 2004**

**Vom Regierungsrat mit RRE Nr. 1190  
am .26.10.2004 genehmigt**

---

# **INHALT DES VERKEHRSRICHTPLANES 2004**

## **A ALLGEMEINES**

- 1. Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes**
- 2. Hinweise zum Inhalt**

## **B ERLÄUTERUNGSBERICHT**

### **1. Verkehrsrichtplankonzepte / Funktionsplanungen**

- 1.1 Konzept Strassennetz**
- 1.2 Konzept Öffentlicher Verkehr**
- 1.3 Konzept Fussgängeranlagen**
- 1.4 Konzept Radverkehr**
- 1.5 Konzept Parking**
- 1.6 Konzept Verkehrsberuhigung und Lärmschutz**
- 1.7 Konzept Güterstrassen**

### **2. Koordinationsaufgaben**

- 2.1 Einleitung**
- 2.2 Verzeichnis der Koordinationsaufgaben**

## **C ÜBERSICHTSPLÄNE UND ZUSAMMENSTELLUNGEN**

- 1. Verkehrskonzepte und Funktionspläne**
- 2. Übersichtspläne der Koordinationsaufgaben**

**Teil A:** Strassenrichtplan, Parkierung, Verkehrsberuhigung und Lärm-schutz

**Teil B:** Öffentlicher Verkehr, Fussgänger- und Radverkehrsanlagen

## **D MASSGEBLICHE VERNEHMLASSUNGEN UND BESCHLÜSSE**

## **E Verzeichnis der Pläne**

- 1. Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionspläne**
  - 2. Übersichtspläne Koordinationsaufgaben**
-

# Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau

## A ALLGEMEINES

1. Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes
2. Hinweise zum Inhalt

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Hinweise zum Inhalt</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Zweck und Veranlassung</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Rechtliche Grundlagen des Verkehrsrichtplanes</b>	<b>4</b>
2.2.1	Bestehendes Recht	4
<b>2.3</b>	<b>Grundlagen in Form von Planungen und Konzepten</b>	<b>5</b>
<b>2.4</b>	<b>Schwerpunkte des Verkehrsrichtplanes</b>	<b>5</b>
2.4.1	Hauptziele des Verkehrsrichtplanes	5
2.4.2	Widersprüchliche Ziele und Konfliktlösungen	6
<b>2.5</b>	<b>Gliederung des Verkehrsrichtplanes</b>	<b>6</b>
2.5.1	Bestandteile des Verkehrsrichtplanes	6
2.5.1.1	Verkehrsrichtplankonzept/Funktionsplanungen	6
2.5.1.2	Verzeichnis der Koordinationsaufgaben	7
2.5.1.3	Übersichtspläne der Koordinationsaufgaben	7
2.5.2	Zuständigkeiten	7
<b>2.6</b>	<b>Verbindlichkeit des Richtplanes</b>	<b>7</b>
2.6.1	Grundsatz	7
2.6.2	Planungsstandkategorien, Verbindlichkeitskategorien	7
2.6.2.1	Planungsstandkategorien	7
2.6.2.2	Verbindlichkeiten	8
2.6.3	Prioritäten	8
<b>2.7</b>	<b>Strassenrichtplan</b>	<b>9</b>
<b>2.8</b>	<b>Anpassung des Verkehrsrichtplanes</b>	<b>9</b>



## 1. Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes

Der vorliegende Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau wurde vom November 1995 bis zum August 2001 von der Kommission zur Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes erarbeitet. Sie setzte sich wie folgt zusammen:

Josef Schärli, Gemeindeammann, Präsident	Reussbühl
Josef Bucher, Kantonspolizei	Reussbühl
Josef Fähndrich, Zimmereg 21	Littau
Xaver Fuchs, Grubenstrasse 11	Littau
Hans Sonderegger, Waldstrasse 5	Reussbühl
Josef Spielmann, Bauamt Littau, Sekretär	
Herbert Ulmi, Luzernerstrasse (bis 01.01.1997)	Littau

Ferner waren von der Gemeindeverwaltung als Berater zugezogen:

Armin Hegi, Wasserversorgung Littau (†)  
Hans Müller, Werkdienst Littau  
Felix Omlin, Umweltschutzstelle Littau (bis 1997)  
Arno Zumbühl, Bauamt Littau

Externe Berater und Projektverfasser:

Josef Steffen, Dipl. Ing. ETH, Verkehrsingenieur SVI  
Ing. Büro A.F. + J. Steffen, Luzern  
Ursula Locher, Dipl. Ing. ETH  
Ing. Büro A. F. + J. Steffen, Luzern

Die Kommission verabschiedete den Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau an ihrer Sitzung vom 28. August 2001.

Der vorliegende Richtplan wurde dem kantonalen Bau- und Verkehrsdepartement zur Vorprüfung eingereicht, welches seine Stellungnahme im separaten Bericht vom 03. September 1999 festhielt. Die Vorschläge dieser Vorprüfung wurden in die vorliegende Fassung des Verkehrsrichtplanes integriert.

Aufgrund einer zeitlichen Verzögerung wurde der Verkehrsrichtplan vom August 2001 durch eine Arbeitsgruppe, bestehend aus einem gemeinderätlichen Ausschuss und Mitarbeitern des Bauamtes, im Januar 2003 den neuesten planerischen Entwicklungen angepasst.

## **2. Hinweise zum Inhalt**

### **2.1 Zweck und Veranlassung**

Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau zeigt auf, wie die baulichen und betrieblichen Massnahmen bei den Verkehrsanlagen aufeinander abzustimmen sind, damit eine zweckmässige Erschliessung aller Bauzonen und Gemeindeteile mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet ist oder wird. Dabei soll den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer genügend Rechnung getragen werden und die Voraussetzungen für eine intensive Benützung des öffentlichen Verkehrs massgeblich verbessert werden. Die Erreichbarkeit aller Gemeindeteile mit dem Motorfahrzeug soll dabei erhalten bleiben.

Seit der Inkraftsetzung des Verkehrsrichtplanes 1979 sind verschiedene gesetzliche Auflagen entstanden und vorhandene Gesetze mit zusätzlichem oder verändertem planungsrelevantem Inhalt versehen worden. Deren Inkraftsetzung ist erfolgt oder steht unmittelbar bevor, was einer der Veranlassungsgründe der Verkehrsrichtplanrevision ist. Zusätzlich ist auch das Alter des bestehenden Richtplanes ein Revisionsgrund, haben doch die Anschauungen und Gewichtungen in diesem Zeitraum ebenfalls Veränderungen erfahren.

### **2.2 Rechtliche Grundlagen des Verkehrsrichtplanes**

#### **2.2.1 Bestehendes Recht**

##### ***Eidgenössisches Recht:***

- Umweltschutzgesetz und zugehörige, verkehrsrelevante Verordnungen
- Raumplanungsgesetz
- Strassenverkehrsrecht

##### ***Kantonales Recht:***

- Kantonales Planungs- und Baugesetz  
Insbesondere §9 (Zuständigkeit), §11 (Verbindlichkeit), §12, 13, 14 (Verfahrung und Anpassung), §40 (Generelle Richtplanung der Erschliessung durch Strassen und durch den öffentlichen Verkehr)
- Kantonales Strassengesetz  
§2 (Grundsätze, insbesondere auch Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer und Förderung des öffentlichen Verkehrs), §4ff (Strassenkategorien), §10 (Zuständigkeit für Einreihung in die Strassenkategorien), §15 (Strassenverzeichnis), §19 (Strassenreglemente), §28 (Dauerparkieren), §35 (Schutz der Wohngebiete), §37 (bauliche Massnahmen für schwächere Verkehrsteilnehmer), §39 (Koordination mit dem öffentlichen Verkehr), §48 (Gemeindestrasenhöhe), §49 (kommunaler Strassenrichtplan), §93 ff (Parkierung; Erstellungspflicht)
- Kantonales Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des schienengebundenen Güterverkehrs
- Kantonales Weggesetz  
§1 (Verpflichtung zum Fusswegnetzrichtplan), §2 (Übernahme der Richtplanung Wanderwege der Regionalplanung), §3ff (Richtplanverfahren)

**Kommunales Recht:**

- Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Littau vom 17.10.84  
§16 (Einstell- und Abstellflächen für Fahrzeuge), §49 (Richtplannerlass durch den Gemeinderat)

## **2.3 Grundlagen in Form von Planungen und Konzepten**

**Kommunal:**

- Verkehrsrichtplan 1979
- Zonenplan der Gemeinde Littau vom 3.12.84 inklusive übriges Gemeindegebiet, welches im Verkehrsrichtplan wie eine Bauzone berücksichtigt wird.  
Ferner die seither erfolgten Anpassungen des Zonenplanes

**Regional:**

- Regionaler Richtplan Wanderweg
- Kantonales Radroutenkonzept 1995, Bereich Regionalplanungsverband Luzern
- Entwurf regionaler Radroutenrichtplan
- Regionaler Entwicklungsplan 2000 (REP 21), Stand Genehmigung durch die Delegiertenversammlung vom Dez. 2002

**Kantonal:**

- Kantonaler Richtplan 1999
- Kantonaler Strassenrichtplan 1999
- Koordinierte Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltplanung - SVU-Konzept - des Kantons Luzern 1992/95.

## **2.4 Schwerpunkte des Verkehrsrichtplanes**

### **2.4.1 Hauptziele des Verkehrsrichtplanes**

Aufgrund der Zweckbestimmungen, der rechtlichen Grundlagen und der Planungsvorgaben müssen für den Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau schwergewichtig folgende Hauptziele angestrebt werden (nicht abschliessende Aufzählung):

1. Der Verkehrsrichtplan ist ein Entwicklungsplan, der für die Behörden und Planer Klarheit über die künftige Verkehrserschliessung und Verkehrsnetzergänzung schaffen soll, ausgerichtet auf das Fassungsvermögen der gültigen Ortsplanung; er berücksichtigt die Anschlussmöglichkeiten an die umliegenden Gemeinden. Die Anliegen der Wirtschaft, der Umwelt und der Raumplanung sind dabei angemessen zu berücksichtigen.
2. Der Verkehrsrichtplan soll für die Abwicklung der Investitionen baulicher und betrieblicher Art Prioritäten in zeitlicher Hinsicht und in der Gewichtung der Bedeutung festlegen.
3. Das Verkehrsnetz soll auf den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturanlagen aufbauen, soweit diese den Zielgedanken entsprechen. Im Vordergrund steht eine qualitative Verbesserung des vorhandenen Angebotes der Infrastrukturen.
4. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat hohe Priorität, insbesondere jene der Fussgänger und Radfahrer sowie jener der Betagten.

5. Mit der Koordination und mit der Verbesserung der Anlagen des Fussgänger-, des Radfahrer- und des öffentlichen Verkehrs soll das Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden oder sogar eine Abnahme erzielt werden.
6. In Wohnquartieren soll der quartierfremde Verkehr möglichst minimal gehalten werden.
7. Die Erreichbarkeit aller Bauzonen durch alle Verkehrsarten, inklusive dem motorisierten Individualverkehr, soll unter möglichst grosser Schonung der Umwelt in Form von Verkehrsinfrastrukturen, die den bestehenden landschaftlichen und baulichen Strukturen angemessen sind, hinreichend gewährleistet werden.
8. Die Verkehrsrichtplanung Littau soll mithelfen die Grenzwerte für Immissionen in Littau und im benachbartem Agglomerationsbereich einzuhalten.
9. Die im Verkehrsrichtplan erarbeiteten Konzepte und Planungen müssen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten realisierbar sein. Das Realisierungstempo ist auf die zur Verfügung stehenden Mittel des Kantons und der Gemeinde abzustimmen. Ein hoher Wirkungsgrad und ein günstiges Aufwand-/Nutzenverhältnis sind auch bei den Etappen anzustreben.

#### **2.4.2 Widersprüchliche Ziele und Konfliktlösungen**

Die Zielvorstellungen sind untereinander nicht vollständig widerspruchsfrei. So erschwert beispielsweise eine an sich erwünschte Konzentration des motorisierten Durchgangs- und Ziel/Quellenverkehrs auf wenige Hauptachsen die Einhaltung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionsgrenzwerte oder es beanspruchen separate Radstreifen möglicherweise den ebenfalls benötigten Raum für eine Busspur. Es ist eine der wichtigsten Aufgaben im Rahmen der revidierten Verkehrsrichtplanung, solche Zielkonflikte aufzuzeigen, sie zu lokalisieren und eine optimierte Lösung vorzusehen bzw. als spezielle Koordinationsaufgabe zu formulieren.

### **2.5. Gliederung des Verkehrsrichtplanes**

Im Verkehrsrichtplan sollen sämtliche Anlagen und Massnahmen im Bereich Verkehr koordiniert werden. Die Darstellung aller Aufgaben in einem einzigen Übersichtsplan ist jedoch unübersichtlich; der Verkehrsrichtplan wird daher wie folgt gegliedert.

#### **2.5.1. Bestandteile des Verkehrsrichtplanes**

##### **2.5.1.1 Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionsplanungen**

Sie enthalten für die jeweiligen Verkehrsbereiche Planungsgrundsätze, Prioritäten, Netzzusammenhänge, Zuständigkeiten usw. Sie sind gleichzeitig die Funktionspläne des Verkehrsrichtplanes. Folgende Teilkonzepte sind dem Richtplan zugrunde gelegt:

- Strassennetz
- Öffentlicher Verkehr
- Fussgängeranlagen
- Radverkehr
- Parkierung
- Verkehrsberuhigung und Lärmschutz
- Güterstrassen

### **2.5.1.2 Verzeichnis der Koordinationsaufgaben**

Mit Erläuterungen, mit Hinweisen auf zu koordinierende Massnahmen und auf Zusammenhänge mit anderen Aufgaben, mit Angaben zu den Prioritäten, zu den Veranlassern und zu den Zuständigkeiten

### **2.5.1.3 Übersichtspläne der Koordinationsaufgaben**

- Teilplan A mit:
- Strassenrichtplan
  - Uebersicht über die Koordinationsaufgaben:
    - Strassen
    - Parkierung
    - Verkehrsberuhigung und Verkehrslärmschutz

- Teilplan B mit:
- Uebersichtsplan Koordinationsaufgaben:
    - Anlagen des öffentlichen Verkehrs
    - Fussgänger- und Radverkehrsanlagen

### **2.5.2 Zuständigkeiten**

Der Verkehrsrichtplan enthält weitgehend alle Massnahmen und Anlagen, die aufeinander abzustimmen sind und weist die Zuständigkeit jeweils denjenigen Behörden zu, wie sich dies aufgrund der gesetzlichen Grundlagen ergibt.

## **2.6 Verbindlichkeit des Richtplans**

### **2.6.1 Grundsatz**

Der Verkehrsrichtplan ist für die Behörden verbindlich. Er hat allerdings keine grundeigentumsbeschränkende Wirkung.

### **2.6.2 Planungsstandkategorien, Verbindlichkeitskategorien** (siehe auch Teil B Kap. 2.1.2)

#### **2.6.2.1 Planungsstandkategorien**

Die jeweiligen Koordinationsaufgaben sind im Entscheidungsprozess unterschiedlich weit gehen. Die Zuteilungen zu den Planungskategorien, die den Stand der Koordination wiedergeben, werden wie allgemein üblich entsprechend der Raumplanungsverordnung vorgenommen.

#### ***Vororientierung***

Koordinationsaufgabe, die bedeutende räumliche, betriebliche und finanzielle Einwirkungen und Konsequenzen haben kann, die sich aber zur Zeit nicht derart genügend genau umschreiben lässt, dass etwa das Planungs- bzw. Koordinationsverfahren schon festgelegt werden könnte. Trotzdem kann der Realisierungszeitpunkt auch kurzfristig angesetzt werden. Entsprechend rasch muss dann aber auch das Planungsverfahren vorangetrieben werden. Vororientierungen sind für Behörden soweit verpflichtend, dass die Realisierungsmöglichkeiten des Planungsvorhabens durch andere raumplanerisch wirksame Massnahmen nicht geschmälert werden.“

### **Zwischenergebnis**

Das Planungsverfahren für die Koordinationsaufgaben läuft; es sind noch nicht alle massgebenden Konfliktpunkte (auch die der finanziellen Konsequenzen) bereinigt. Im Planungsstand Zwischenergebnis sind die noch vorzukehrenden Planungs-, Koordinations- und Absicherungsmassnahmen zu umschreiben und allfällige weitere notwendige Abklärungen und Untersuchungen festzulegen. Die Behörde hat das weiter zu verfolgende Planungsverfahren festgelegt und sich entsprechend gebunden.

### **Festsetzung**

Alle wesentlichen Konflikte sind gelöst, alle zuständigen Stellen und allenfalls die Einspracheberechtigten haben die Zustimmung erteilt. Der Realisierung steht, ausgenommen allenfalls die noch nicht sichergestellte Finanzierung, nichts mehr entgegen. Die Behörden haben einen Handlungsauftrag.

### **Ausgangslage**

Die Realisierung der Koordinationsaufgabe ist eingeleitet oder steht unmittelbar bevor. Für die weiteren Planungen kann von einer ausgeführten Massnahme ausgegangen werden. Üblicherweise werden auch bestehende Anlagen und Massnahmen als Ausgangslage definiert.

#### **2.6.2.2 Verbindlichkeiten**

Sie sind im Teil Koordinationsaufgaben (Teil B, Kap. 2.1.2.2) in den einzelnen Massnahmenblättern jeweils festgehalten:

- begleitend: bei kommunaler Zuständigkeit, anzustreben
- Empfehlung: die Zuständigkeit liegt nicht bei der Gemeinde Littau. Die Massnahme ist aus Sicht der Gemeinde anzuzielen
- Information: Hinweis, dass die Massnahme Gemeindegebiet tangiert, jedoch für die Gemeinde keine Relevanz hat

#### **2.6.3 Prioritäten**

Die Verkehrsrichtplanung enthält Angaben über den Realisierungszeitraum. In der Regel sollten die Massnahme alle 10 Jahre überprüft werden. Der Koordinationsauftrag mit den daraus erwachsenen Aufgaben und Massnahmen ist jedoch derart umfangreich, dass innert dieser Frist nicht annähernd alle Planungen realisiert werden können oder nur schon zur Realisierungsreife gebracht werden können. Die in der Richtplanung erwähnten Zeithorizonte gehen deshalb über den 10 - Jahre - Umfang hinaus. Die angegebenen zeitlichen Prioritäten dürfen jedoch nicht als Fristen betrachtet werden, sondern eher als zeitliche Reihenfolge der in Angriff zu nehmenden Planungs- und Realisierungsaufgaben. Die Zeithorizonte lassen sich etwa wie folgt definieren:

Planungs- horizonte	Priorität Symbol	Abklärungen und Planun- gen abgeschlossen	Realisierung von Bauten und Massnah- men
Sofort		innert Jahresfrist	unmittelbar vor oder in Realisierung
Kurzfristig	①	innert 3 Jahren	Realisierungsbeginn innert 5 Jahren
Mittelfristig	②	innert 8 Jahren	Realisierungsbeginn innert 10 Jahren
Langfristig	③	entfällt	Inbetriebnahme später als in 15 Jahren

## 2.7 Strassenrichtplan

Der Verkehrsrichtplan ist soweit umfassend, dass er auch den kommunalen Strassenrichtplan gemäss § 49 Strassengesetz integriert hat.

Der entsprechende Planungsinhalt wird im Übersichtplan 1:5000: "Koordinationsaufgaben Teil A mit Strassenrichtplan" dargestellt.

## 2.8 Anpassung des Verkehrsrichtplanes

Gemäss § 14.5 des Planungs- und Baugesetzes kann der Gemeinderat geringfügige oder aufgrund übergeordneter Planungen Anpassungen des Verkehrsrichtplanes in eigener Zuständigkeit beschliessen. Als geringfügige Anpassungen können insbesondere gelten:

- Aadaequater Ersatz einer Richtplanmassnahme Kategorie Wegleitung im gleichen Raum unter Beibehaltung des ursprünglichen Massnahmenziels (z.B. Erstellung eines Rad-/Gehweges anstelle von Radstreifen und Trottoir, oder etwa statt Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund mit Blaue Zone-Regelung neu mit Parkingmetergebührenregelung).
- Mit „Empfehlung“ umschriebene Massnahmen generell, soweit diese nicht auch mit der Richtplankategorie „Wegleitend“ verflochten sind (z.B. Busführung einer Linie, auf dem Gebiet der Nachbargemeinde, sofern diese Linie auch Littauer-Gebiet erschliesst oder durchquert).
- Ergänzungen von Verkehrsanlagen oder -massnahmen, soweit sie den Haupt- und Teilzielen der vorliegenden Verkehrsrichtplanung entsprechen.

---

## **Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau**

### **B ERLÄUTERUNGSBERICHT**

1. Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionsplanungen
2. Koordinationsaufgaben

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionsplanungen</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>Konzept Strassennetz</b>	<b>7</b>
1.1.1	Ausgangslage	7
1.1.1.1	Rechtslage	7
1.1.1.2	Grundlagen	7
1.1.1.2.1	Siedlungsplanung der Gemeinde Littau	7
1.1.1.2.2	Regionale Verkehrsrichtplanung/Regionaler Entwicklungsplan REP 21	7
1.1.1.2.3	Kantonale Planung	8
1.1.1.2.4	SVU-Konzept und Masterplan	8
1.1.1.2.5	Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 – 2006	8
1.1.1.2.6	Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979	8
1.1.1.2.7	Verkehrsbelastung des Strassennetzes	8
1.1.1.3	Klassierung der Strassen	9
1.1.1.3.1	Rechtlich	9
1.1.1.3.2	Funktional	10
1.1.2	Zielvorstellungen	11
1.1.3	Konzept Strassennetz	12
1.1.3.1	Rechtliche und funktionale Klassierung der Strassen	12
1.1.3.2	Ausbaustandard	13
1.1.3.3	Betriebskonzept (VSM) für die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen	14
1.1.3.4	Prioritäten	15
1.1.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	18
<b>1.2</b>	<b>Konzept öffentlicher Verkehr (öV)</b>	<b>20</b>
1.2.1	Ausgangslage	20
1.2.1.1	Rechtslage	20
1.2.1.2	Grundlagen	20
1.2.1.2.1	Siedlungsplan der Gemeinde Littau	20
1.2.1.2.2	Regionale Verkehrsrichtplanung/REP 21	20
1.2.1.2.3	Kantonale Planung	20
1.2.1.3	Problemanalyse	21
1.2.1.3.1	Verkehrsnachfrage	21
1.2.1.3.2	Bestehendes öV-Angebot	21
1.2.1.3.3	Mängel und Lücken im öV-Angebot	22
1.2.2	Zielvorstellungen	23
1.2.3	Konzept öffentlicher Verkehr	24
1.2.3.1	Gesamtkonzept	24
1.2.3.2	Künftige Entwicklungen	24
1.2.3.3	Bahnverkehr	24
1.2.3.4	Überregionale Buslinien	25
1.2.3.5	Regionale Buslinien	25
1.2.3.6	Prioritäten	27
1.2.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	29
<b>1.3</b>	<b>Konzept Fussgängeranlagen</b>	<b>31</b>
1.3.1	Ausgangslage	31
1.3.1.1	Rechtslage	31
1.3.1.2	Grundlagen	31
1.3.1.2.1	Siedlungsplanung der Gemeinde Littau	31
1.3.1.2.2	Regionaler Wanderwegrichtplan	31

1.3.1.2.3	Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 – 2006	31
1.3.1.3.4	Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979	31
1.3.1.3	Problemanalyse	31
1.3.1.3.1	Verkehrsnachfrage	31
1.3.1.3.2	Mängel und Lücken	32
1.3.1.4	Art der Fussgängeranlagen	32
1.3.2	Zielvorstellungen	32
1.3.3	Konzept Fussgängeranlagen	32
1.3.3.1	Gesamtkonzept	32
1.3.3.2	Ausbaustandard	33
1.3.3.3	Prioritäten	33
1.3.3.3.1	Fussgängeranlagen entlang Kantonsstrassen	33
1.3.3.3.2	Übrige Fussgängeranlagen	34
1.3.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	35
<b>1.4</b>	<b>Konzept Radverkehr</b>	<b>36</b>
1.4.1	Ausgangslage	36
1.4.1.1	Rechtslage	36
1.4.1.2	Grundlagen	38
1.4.1.2.1	Siedlungsplanung der Gemeinde Littau 1979	38
1.4.1.2.2	Regionale Verkehrsrichtplanung	38
1.4.1.2.3	Kantonale Planung	38
1.4.1.2.4	SVU-Konzept	38
1.4.1.2.5	Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 – 2006	38
1.4.1.2.6	Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau	38
1.4.1.3	Problemanalyse	38
1.4.1.3.1	Verkehrsnachfrage	38
1.4.1.3.2	Mängel und Lücken	39
1.4.1.4	Art der Radverkehrsanlagen	39
1.4.2	Zielvorstellungen	40
1.4.3	Konzept Radverkehr	41
1.4.3.1	Gesamtkonzept	41
1.4.3.2	Ausbaustandard	41
1.4.3.3	Prioritäten	41
1.4.3.3.1	Radverkehrsanlagen entlang Kantonsstrassen	41
1.4.3.3.2	Radverkehrsanlagen entlang von Gemeindestrassen und Privatstrassen	42
1.4.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	44
<b>1.5</b>	<b>Konzept Parking</b>	<b>45</b>
1.5.1	Ausgangslage	45
1.5.1.1	Rechtslage	45
1.5.1.2	Grundlagen	45
1.5.1.3	Problemanalyse	45
1.5.2	Zielvorstellungen	46
1.5.3	Konzept Parking	46
1.5.3.1	Konzeptdarstellung	46
1.5.3.2	Anpassung des Bau- und Zonenreglements	47
1.5.3.3	Parkplatzreglement	47
1.5.3.4	Prioritäten	47
1.5.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	48
<b>1.6</b>	<b>Konzept Verkehrsberuhigung und Lärmschutz</b>	<b>49</b>
1.6.1	Ausgangslage	49
1.6.1.1	Begriffe der Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Rechtslage	49
1.6.1.2	Grundlagen	49

1.6.1.2.1	Siedlungsplanung der Gemeinde Littau	49
1.6.1.2.2	Koordinierte Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltplanung	49
1.6.1.2.3	Bericht über mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Gemeinde Littau vom Juli 87	49
1.6.1.2.4	Regionale Verkehrsrichtplanung	49
1.6.1.2.5	Kantonale Planung	50
1.6.1.3	Problemanalyse	50
1.6.1.4	Art der Verkehrsberuhigungsmassnahmen	50
1.6.2	Zielvorstellungen	51
1.6.3	Konzept Verkehrsberuhigung und Lärm	51
1.6.3.1	Gesamtkonzept	51
1.6.3.2	Akzeptanz der vorgesehenen Massnahmen	51
1.6.3.3	Prioritäten	52
1.6.3.4	Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den einzelnen Quartieren	52
1.6.3.4.1	Übersichtsplan mit den Verkehrsräumen	52
1.6.3.4.2	Littauerberg	52
1.6.3.4.3	Bahnhofquartier – Allmend – Thorenberg	52
1.6.3.4.4	Obermättliquartier	53
1.6.3.4.5	Ruopigen – Staldenhöhe	53
1.6.3.4.6	Matt-, Gasshofstrassen-, Benneneggquartier	53
1.6.3.4.7	Blattenmoosstrassen-, Rönrimoosstrassenquartier	54
1.6.3.4.8	Längweiher-, Udelbodenquartier	54
1.6.3.4.9	Rothenhang	54
1.6.3.5	Verkehrsberuhigung entlang den Hauptverkehrsstrassen	55
1.6.4	Verzeichnis der geplanten Massnahmen	55
<b>1.7</b>	<b>Konzept öffentliche Güterstrassen</b>	<b>56</b>
1.7.1	Ausgangslage	56
1.7.1.1.	Rechtslage	56
1.7.1.2	Grundlagen	56
1.7.1.2.1	Siedlungsplanung der Gemeinde Littau	56
1.7.1.2.2	Regionaler Wanderwegrichtplan	56
1.7.1.2.3	Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979	56
1.7.1.3	Problemanalyse	56
1.7.1.3.1	Verkehrsnachfrage	56
1.7.1.4	Aufnahme in den Verkehrsrichtplan	56
1.7.2	Zielvorstellungen	57
1.7.3	Konzept Güterstrassen	57
1.7.3.1	Gesamtkonzept	57
<b>2.</b>	<b>Koordinationsaufgaben</b>	<b>58</b>
<b>2.1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>59</b>
2.1.1	Gliederung nach Sachbereichen	59
2.1.2	Verbindlichkeiten	59
2.1.2.1	Koordinationsstandkategorien	59
2.1.2.2	Verbindlichkeitskategorien	60
2.1.3	Stellenwert der Teilkonzepte	60
2.1.4	Prioritäten	60
2.1.5	Erwähnung als Koordinationsaufgabe	61
<b>2.2</b>	<b>Koordinationsaufgaben</b>	<b>62</b>
2.2.1	Koordinationsaufgaben bei Strassenanlagen	62

2.2.2	Koordinationsaufgaben im Bereich öffentlicher Verkehr	73
2.2.3	Koordinationsaufgaben im Bereich Fussängeranlagen	82
2.2.4	Koordinationsaufgaben im Bereich Radverkehrsanlagen	90
2.2.5	Koordinationsaufgaben im Bereich Parking	96
2.2.6	Koordinationsaufgaben Verkehrsberuhigung und Lärmschutz	99

**1. Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionsplanungen**

## **1.1 Konzept Strassennetz**

### **1.1.1 Ausgangslage**

#### **1.1.1.1 Rechtslage**

##### **Kantonales Strassengesetz:**

Die Gemeinden sind danach verpflichtet, einen kommunalen Strassenrichtplan und ein Strassenverzeichnis zu führen und dieses zu veröffentlichen (§15, 49).

Der Gemeinderat ist zuständig für die Einreihung der Strassen in die Kategorien Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen (§10). Er kann Strassenreglemente ausarbeiten mit Vorschriften z.B. über die Einreihungszuständigkeit bei Strassen, die Strassenklasseneinteilung, die Gebühren beim gesteigerten Gemeindegebrauch und bei der Sondernutzung, usw. (§19).

Ausgenommen bei National- und Kantonsstrassen liegt die Strassenhoheit bei der Gemeinde. Der Genehmigung des Regierungsrates bedürfen Einspracheentscheide des Gemeinderates und die Strassenpläne sowie Strassenprojekte, für die das Enteignungsrecht beansprucht wird. Strassenpläne und -projekte, die durch den Regierungsrat zu genehmigen sind, müssen vorgängig zur Vorprüfung beim Bau- bzw. beim Volkswirtschaftsdepartement eingereicht werden (§63, 65, 66, 70, 71).

Der Gemeinderat kann Planungszonen für Strassenpläne bzw. Strassenprojekte erlassen, deren Rechtskraft nach 2 bis maximal 7 Jahren erlischt, wenn sie nicht durch rechtskräftige Strassenpläne- oder Strassenprojekte ersetzt werden (§74).

Strassen sind auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs auszurichten, bzw. sollen deren Förderung ermöglichen. Schwächere Verkehrsteilnehmer sind durch angemessene Massnahmen zu schützen (§2, 37).

##### **Kantonales Planungs- und Baugesetz:**

Kommunale Richtpläne - auch Verkehrsrichtpläne - sind behördenverbindlich (§11). Sie sind zur Vorprüfung beim Baudepartement einzureichen (§12). Der Verkehrsrichtplanentwurf ist während 30 Tagen öffentlich aufzulegen (§13).

#### **1.1.1.2 Grundlagen**

##### **1.1.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau**

Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 84 mit seither erfolgten Anpassungen

##### **1.1.1.2.2 Regionale Verkehrsrichtplanung/Regionaler Entwicklungsplan REP 21**

Der regionale Verkehrsrichtplan ist Bestandteil des Regionalen Entwicklungsplanes REP 21. Seine Zielsetzungen und Massnahmenpakete werden im kommunalen Richtplan unter gebührender Wahrung der Gemeindeverantwortung und -kompetenzen berücksichtigt, bzw. umgesetzt. Der REP 21 ist durch die Delegiertenversammlung beschlossen worden und liegt genwärtig beim Regierungsrat zur Genehmigung vor.

### **1.1.1.2.3 Kantonale Planung**

Gemäss kantonalem Richtplan 98 bzw. Strassenrichtplan 98 ist die T/K-10 eine Hauptverkehrsstrasse (HVS) 1. Klasse, die KI 13 (Hauptstrasse) eine HVS 2. Klasse, ebenso die KII 33a (Luzernerstrasse) im Siedlungsgebiet.

### **1.1.1.2.4 SVU-Konzept und Masterplan**

Im Abschnitt Massnahmen zur Verminderung von Umweltbelastungen sind für die Gemeinde Littau denkbare Möglichkeiten aufgeführt. Eine neue Linienführung der T-10 ist als Option in spätester Priorität erwähnt.

### **1.1.1.2.5 Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 - 2006**

Es enthält die Projektierung für die Strassenführung der KI 13 in Reussbühl (Umfahrung Reussbühl) unter Einbezug der neuen Verkehrspotentiale im Raum Reussbühl – Seetalplatz – Emmen (bis Meierhöfli). Der Bau selbst soll im Wesentlichen ab 2007 erfolgen.

### **1.1.1.2.6 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979**

Dieser Verkehrsrichtplan bildet nach wie vor ein Basiskonzept für das Strassenverkehrsnetz. Schon bei der seinerzeitigen Bearbeitung wurde eine die Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigende integrierende Bearbeitungsstrategie verfolgt. Abweichungen vom damaligen Konzeptgedanken sind entsprechend zu begründen.

### **1.1.1.2.7 Verkehrsbelastungen des Strassennetzes**

Die Belastungsverhältnisse sind im Plan 8025-16 dargestellt. Verschiedene Strassenzüge sind wegen der begrenzten Leistungsfähigkeit der Knoten kaum mehr zusätzlich belastbar. Darunter gehören: Hauptstrasse zwischen Seetalplatz und Kreuzstutz, Ruopigenstrasse zwischen Obermättlistrasse und Frohbürg, Luzernerstrasse zwischen Udelbodenrain und Grenzhof.

Mehrverkehr ist aufgrund der Siedlungsreserven zu erwarten, selbst wenn die Fahrthäufigkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer etwas abnehmen. Kritisch wird die Verkehrszunahme vor allem auf der Ruopigenstrasse wegen der Ueberbauung Rothen und Ruopigen. Bei der Luzernerstrasse ist bei Realisierung der Überbauungsreserven Tschuopis, Jodersmatt und Uechtern/Bergweid/Gasshof ebenfalls mit erheblichem Mehrverkehr zu rechnen.

Die Nutzungsmöglichkeiten (auch gemäss kant. Richtplan und REP 21) im noch nicht überbauten Siedlungsgebiet des Littauerbodens zwischen Bahnlinie und Kleiner Emme lassen auch nach der Realisierung des Hornbach Fachmarktes bei Überbauung der restliche Bauzonen des Industrie- und Gewerbegebietes, aber auch der Wohnzonen im Gebiet Sänti, Niedermatt, Allmend und Thorenberg noch zusätzlichen Verkehr erwarten, der sich grossmehrheitlich Richtung Seetalplatz orientieren wird.

Die vorgeschlagene Querverbindung Rothenstrasse-(Thorenberg-)Centralplatz Emmenbrücke kann den wichtigsten Knotenpunkt der nördlichen Agglomeration – der Seetalplatz – vom Eckverkehr Littauerboden–Emmen entlasten, ohne dass auf dem Strassennetz der Gemeinde Emmen; insbesondere auf der Gerliswilstrasse, Mehrverkehr zu erwarten wäre. Die Entlastung des Seetalplatzes kommt, weil der Knoten als (Doppel-)Kreisel ausgebildet ist, den übrigen Verkehrsbeziehungen oder der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zugute. Die Realisierung Querverbindung Rothen- Central (Emmenbrücke) ist daher von erheblicher regionaler Bedeutung.

Das Gebiet südlich der SBB kann voraussichtlich erst voll überbaut werden, wenn eine neue Querverbindung Thorenbergstrasse – Gopige – Flur-/Bahnhofstrasse realisiert worden ist. Mit deren Erstellung ergibt sich eine Neuverteilung des Verkehrs im Gebiet Flurstrasse/Ritterstrasse bis zur Kleinen Emme. Aus gegenwärtiger Sicht ist die Umverteilung der Verkehrsbelastungen schwierig zu prognostizieren. Die Thorenbergstrasse im Abschnitt Staldenhof – Seetalplatz dürfte voraussichtlich entlastet werden.

Die beiden vorgeschlagenen Querverbindungen werden dank der dadurch gewonnenen Verkehrsführungsflexibilität das künftig kritisch belastete Strassenverkehrsnetz im weiteren Umfeld des Seetalplatzes entlasten und die Nutzung des Littauerbodens wie auch der Hanggebiete zwischen Ritterstrasse und SBB Linie (Gopige-Bodehof) aus verkehrsplanerischer Sicht unbedenklich zulassen.

### **1.1.1.3 Klassierung der Strassen**

#### **1.1.1.3.1 Rechtlich**

Das kantonale Strassengesetz unterscheidet rechtlich folgende, für Littau relevante Strassenkategorien:

- **Kantonsstrassen:** Eigentum, Strassenhoheit, Erstellung und Finanzierung bei/durch den Kanton. Sie dienen dem überregionalen Verkehr oder sind regionale Hauptverbindungen.
- **Gemeindestrassen:** Verkehrs- und Erschliessungsstrassen im Eigentum und in der Strassenhoheit der Gemeinde, Erstellung und Finanzierung durch die Gemeinde (Perimeterbeiträge möglich).
- **Privatstrassen:** Erschliessungsstrassen und -wege im Baugebiet. Erstellung und Finanzierung durch Private, hoheitliche Befugnisse beim Gemeinderat. Privatstrassen können öffentlich (ganz oder teilweise) erklärt werden.
- **Güterstrassen:** Erschliessungsstrassen und -wege ausserhalb des Baugebietes für die Land- und Forstwirtschaft. Eigentum bei Genossenschaften, (ausnahmsweise bei Privaten oder bei der Gemeinde), Strassenhoheit i.R. beim Gemeinderat. Güterstrassen können ganz oder teilweise öffentlich erklärt werden.

### 1.1.1.3.2 Funktional

Nach verkehrlichen Funktionen unterscheiden die VSS Normen 640 040b folgende Strassenkategorien:

- **Hauptverkehrsstrassen (HVS):** Regionale Durchleitungsstrasse, Verbindung zu Hochleistungsstrassen, auf hohe Leistungsnachfrage ausgerichtet, beschränkte Zufahrt, Verkehrstrennung gegenüber Langsamverkehr erforderlich, UVP-pflichtig bei Neubauten und bei wesentlichen Änderungen.
- **Verbindungsstrassen (VS):** Regionale Verbindungsachse zwischen Stadtteilen und zwischen Gemeinden oder grösseren Gemeindefraktionen. Sammelstrassenfunktion; Direkterschliessung von Liegenschaften nicht erwünscht, jedoch nicht ausgeschlossen. Reduziertes Leistungsangebot auf mittlere Leistungsnachfrage (kleiner als 15'000 Fz./Tag) ausgerichtet. Verkehrstrennung zu Langsamverkehr sehr erwünscht; nicht UVP-pflichtig. In der Regel sind die im Kant. Strassenrichtplan als HVS 3. Klasse bezeichneten Kantonsstrassen den Verbindungsstrassen zuzuordnen.
- **Sammelstrassen (SS):** Sammeln den Verkehr einzelner Quartiere; sie dienen auch als Verbindungsstrassen zwischen Quartieren und zwischen Gemeinden. Die Direkterschliessung einzelner Grundstücke ist möglich. Verkehrstrennung vom Langsamverkehr bei hohem Radfahreranteil, hoher Schwerverkehrsbelastung erwünscht. Reduzierte Leistungsfähigkeit und Ausbaugeswindigkeit. (Grenze der erwünschten Belastbarkeit bei ca. 5'000 Fz./Tag).
- **Erschliessungsstrassen (ES):** Sie machen einzelne Grundstücke direkt erreichbar, können 1-spurig, verkehrsberuhigt, tempolimitiert usw. sein. Geringe Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit. In der Regel Privatstrassen. Keine Verkehrstrennung vom Langsamverkehr.

### 1.1.2. Zielvorstellungen

Teil A, Kap. 4 hält die grundlegenden Zielvorstellungen fest, für die der Gesamtverkehrsrichtplan eine der Handlungsrichtlinien bilden soll. Die folgenden Zielvorstellungsformulierungen stützen sich einerseits darauf ab, werden aber hinsichtlich des Strassenkonzeptes konkreter ausgedrückt (Teilziel festlegungen Strassenkonzept). Diese Zielvorstellungen können teilweise widersprüchlich zu den Teilzielen der übrigen Konzepte sein.

#### **Zielvorgaben:**

- a) Für alle Parzellen innerhalb der Bauzonen muss die Erreichbarkeit mittels Motorfahrzeugen grundsätzlich planerisch nachgewiesen sein.
- b) In Zonen mit erheblichem Wohnnutzungsanteil (Wohnzonen, gemischte Wohn-/ Gewerbe-zonen) sollen die Erschliessungsstrassen und Zufahrtswege möglichst kurz sein, die Sammelstrassen nicht höher verkehrsbelastet sein, als dies die Einhaltung der Umweltschutzgrenzwerte und den Verzicht auf separate strassenbegleitende Radverkehrsanlagen ermöglicht.
- c) Das Strassennetz soll eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen (Linien-) Busverkehr ermöglichen. Bei Neuanlagen von Strassen ist deshalb auch die Verbesserung der Linienführung und der Haltestellenanordnung der Buslinien zu berücksichtigen. Insbesondere bei der Strassenknotenplanung ist die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs anzustreben.
- d) Soweit das Angebot an Verkehrsanlagen nicht ausreicht, um die jeweiligen Verkehrsmengen (Verkehrsnachfrage) zu verarbeiten, sollen die beschränkt zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen in erster Linie einen ungestörten Betrieb des öffentlichen Verkehrs ermöglichen (sofern eine zeitliche oder räumliche Trennung der Verkehrssysteme überhaupt möglich ist).
- e) Das Ziel der allgemeinen Verkehrsberuhigung und Verkehrsentspannung soll nicht nur auf Erschliessungs- und Sammelstrassen sondern durch geeignete Massnahmen auch entlang der Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen innerhalb der Wohngebiete verfolgt werden.
- f) Die Verkehrssicherheit der Fussgänger und Radfahrer längs und quer zu den Strassenachsen hat hohe Priorität.
- g) Der Binnenverkehr soll die Knoten Seetalplatz und Kreuzstutz nicht befahren müssen.
- h) Die verkehrsplanerischen Strassennetzvorgaben der Regionalplanung sind unter Vorbehalt der Zweckmässigkeit für die gemeindeinternen Bedürfnisse zu integrieren. Allfällige Konflikte sind als spezielle Koordinationsaufgaben im Verkehrsrichtplan aufzuführen (z.B. T-10, Umfahrungssystem Reussbühl).

### 1.1.3. Konzept Strassennetz

#### 1.1.3.1. Rechtliche und funktionale Klassierung der Strassen

- **Kantonsstrassen:**

Hauptverkehrsstrassen: - Hauptstrasse: Grenzweg - Seetalplatz  
(Umfahrung Reussbühl KI 13)  
- T-10 /KI 10: Seetalplatz - Thorenberg - Gemeindegrenze  
- Kantonsstrasse Lorensäge - Moosschür (KI12):  
Abschnitt Silberlingen - Stächenrain

Verbindungsstrassen: - Luzernerstrasse: Grenzhof - Gasshofstrasse (K33a)  
- Renggstrasse: Gasshofstrasse - Rengg (K33a)  
- Rengglochstrasse: Hohrüti - Renggloch (KI 4)

- **Gemeindestrassen**

Verbindungsstrassen: - Ruopigenstrasse - Ruopigenring - Ritterstrasse -  
Flurstrasse  
- Bahnhofstrasse/Gasshofstrasse (bis zur allfälligen Realisierung der Verbindung Littauerboden – Gopige – Ritterstrasse/Ruopigenring)  
- Verbindungsstrasse Thorenberg - Gopige – Ritterstrasse /Ruopigenring (anstelle der Verbindung Bahnhofstrasse - Gasshofstrasse)  
- Verbindung Rothenstrasse - Centralplatz Emmenbrücke

Sammel- und Erschliessungsstrassen: - Alle übrigen Gemeindestrassen

- **Privatstrassen:** - Erschliessungsstrassen und Zufahrtwege

### 1.1.3.2 Ausbaustandard

- Kantonsstrassen:** Entsprechend interner Richtlinien des kantonalen Verkehrs- und Tiefbauamtes.
- Gemeindestrassen:**
- Verbindungsstrassen:  
Durchgehend 2-spurig, Radstreifen oder begleitende Radwege; Querungshilfen innerhalb des Siedlungsgebietes, beidseitig Trottoirs oder Fussgängerbereiche. Fahrbahnbreite für den allg. Verkehr mindestens 6 m. Trottoirbreite min. 2 m.
  - Sammelstrassen:  
Durchgehend 2-spurig, Trottoir i. R. beidseits, Radverkehrsanlagen nur bei hohem Radverkehrsaufkommen; Fahrbahnbreite 6 m, wo die Strasse als Bustrasse dient, ansonsten 5.5 m. Zuschläge bei Strassen in Industrie- und Gewerbezone. Querungshilfen für Fussgänger und Radfahrer an stark begangenen bzw. befahrenen Übergängen, insbesondere bei stärkerem Schüleraufkommen und in der Nähe von Alterssiedlungen. Trottoirbreiten, min. 1.8 m. Fahrbahnverengungen auf 1 Fahrspur punktuell innerhalb von Wohngebieten vertretbar, min. 4.20 m Restbreite.
  - Erschliessungsstrassen:  
Zweispurige Strassen, 5 bis 5.5 m breit, Trottoir einseitig. Einspurige Fahrbahnen bei bedeutendem Radfahrerverkehr 4.20 m. ansonsten 3.7 m. Ausweichstellen auf Sichtdistanz.
- Privatstrassen:** - Wie bei Gemeindestrassen
- Querungshilfen:** Bei allen Strassenklassen möglich. Formen: Aufpflasterung, Verengungen der Fahrbahn auf 1 Spur, Mittelinseln (in der Regel bei Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen), Lichtsignalanlagen, Kreiselnknoten; Unter-/Überführungen nur ausnahmsweise.

### 1.1.3.3 Betriebskonzept (VSM) für die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen

Mit einem Betriebskonzept (VSM; Verkehrssystem-Management) für die Hauptachsen kann eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Hauptzugängen zum regionalen Strassen-netz bzw. an dessen Knotenpunkten innerhalb und in der Nähe des Gemeindegebietes von Littau erreicht werden. Gleichzeitig kann das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs zumindest zeitlich beeinflusst werden, können die Verkehrsspitzen gebrochen werden, in der Regel allerdings zulasten längerer Stossverkehrszeiten.

Mit den Zugängen Rothenstrasse (Thorenbergstrasse) an den Seetalplatz, Ruopigenstrasse an die Hauptstrasse, Hauptstrasse und Luzernerstrasse an den Kreuzstutz lassen sich die Weg-fahrten aus Littau dosieren. Die Bevorzugung des öV setzt allerdings die Schaffung von Bus-vorfahrspuren oder - bei Linien mit weniger als 6 Kursen pro Stunde - zumindest prioritäre Be-handlung bei den Verkehrsregelungsanlagen voraus. Das VSM wird vor allem bei der Bewirt-schaftung bestehender Angebote im Vordergrund stehen, es ist im Raum Littau jedoch auch bei Neuanlagen von grosser Bedeutung (z.B. Umfahrung Reussbühl).

Das Betriebssystem für die Hauptachsen muss regional konzipiert und durch den Regionalpla-nungsverband und das kantonale Baudepartement ausgearbeitet werden. Aus der Gemeinde-perspektive von Littau sind folgende Aspekte von besonderem Gewicht:

- a) Die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes soll nicht stärker eingeschränkt werden als jene der anderen Agglomerationsgemeinden, wobei im VSM - System sowohl die Zu- wie die Wegfahrten zu berücksichtigen sind.
- b) Bei Zufahrtsbeschränkungen auf das Hochleistungsstrassennetz (z.B. Anschluss Ibach) muss die Gefahr von Mehrbelastungen auf dem lokalen Strassennetz berücksichtigt werden.
- c) Die Umfahrung von Reussbühl soll die Leistungsfähigkeit des Knotensystems Seetalplatz nicht reduzieren.  
(Die von der Arbeitsgruppe Studie Reussbühl empfohlene Variante ergibt nämlich eine Mehrbelastung des Knotenbereiches Seetalstrasse/Reusseggstrasse im Vergleich zur heuti-gen Situation, sofern es nicht gelingt, eine neue Verbindung Ruopigenstrasse - Seetalstras-se zu schaffen.)
- d) Mit einer neuen Verbindungsstrasse Littauerboden - Emmenbrücke (Rothenstrasse – Cent-ral) werden beim Seetalplatz Kapazitäten frei zugunsten der übrigen stark belasteten Zufahr-ten (Vorschlag Regionalplanungsverband: als Option).

#### 1.1.3.4 Prioritäten

Definition der Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

##### Kantonsstrassen:

###### 1. **Priorität:**

- Erstellung des Umfahrungssystems Reussbühl/Seetalplatz **[S1]**<sup>1)</sup>
- Querungshilfen für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Hauptstrasse: Fluhmühlerain **[S2]**, Lindenstrasse - Süd **[S3]**
- Sanierung des Kreisels Frohburgstrasse **[S7]**
- Verbindung Ruopigenstrasse - Seetalplatz (Servicestrasse) **[S19]**
- Knotenausbau bei der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Thorenbergstrasse (T10) **[S105]**
- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Luzernerstrasse: Flurstrasse (Kreisell) **[S201]**
- Querungshilfen für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Luzernerstrasse: Grubenstrasse (Haltestelle Schützenhaus) **[S202]**, Sonnenstrasse (Haltestelle Längweiher) **[S203]**, Haltestelle Rönimoosrain **[S204]**

###### 2. **Priorität:**

- Querungshilfen für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Rothenstrasse: Rothenhalde **[S4]**
- Querungshilfen für Fussgänger und/oder Radfahrer Rothenstrasse/Viscossesteg **[S6]**
- Eingangspforte mit Querungshilfe:  
Thorenbergstrasse/westl. Bergstrasse (Gemeindegrenze) **[S100]**
- Eingangspforten mit Querungshilfe Renggstrasse/Bennenegg **[S206]**
- Querungshilfe für Fussgänger und/oder Radfahrer Renggstrasse/Löwengrube **[S208]**
- Querungshilfe für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Luzernerstrasse: Mattstrasse (Haltestelle Blattenmoos) **[S209]**

###### 3. **Priorität:**

- Querungshilfen für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Thorenbergstrasse: Thorenbergmatte **[S104]**
- Knotenausbau mit Querungshilfe Luzernerstrasse/Udelbodenrain (Kreisell) **[S205]**
- Knotenausbau mit Querungshilfe Renggstrasse/Hohrütli **[S207]**

<sup>1)</sup> gemäss grossrätilichem Strassenbauprogramm 2003 - 2006 ist die Projektierung in diesem Zeitraum durchzuführen. Die Realisierung soll anschliessend ab 2007 erfolgen.

## **Gemeindestrassen:**

### **1. Priorität:**

- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Ruopigenstrasse:  
Ruopigenhöhe (Zentrumsstrasse) **[S8]**
- Querungshilfe für Fussgänger an der Ruopigenhöhe **[S15]**
- Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer am Ruopigenring/Kantonsschule **[S9]**,  
Schulhausstrasse **[S17]**
- Ruopigenring:  
Der Ruopigenring behält seine heutige Funktion als Verbindungsstrasse, obwohl gemäss „Verkehrsrichtplan 79“ diese Aufgabe der Zentrumsstrasse zugedacht war. Die planerische Umdisposition lässt sich wie folgt begründen: Der Ruopigenring ist weitgehend nur einseitig bebaut; Lärmschutzmassnahmen sind weniger aufwendig. Weil es sich beim Ruopigenring um eine bestehende Strasse handelt, gelten hier die höheren Lärmimmissionsgrenzwerte, bei der neu anzulegenden Zentrumstrasse müssten die tieferen Planungswerte eingehalten werden, die erheblich aufwendigere Lärmschutzmassnahmen erforderlich machen würden. Die beiden Strassenachsen wären im übrigen etwa gleich lang, doch weist der Ruopigenring ein gleichmässigeres Gefälle ohne grosse Steigungen auf, im Gegensatz zur Zentrumsstrasse. Die Lärmimmissionen sind daher auf dem Ruopigenring bei gleicher Verkehrsbelastung geringer.
- Erschliessungsstrasse Ruopigenhöhe – Ost mit Querungshilfe und Buswendeplatz (ev. Kreisel) **[S22]**

### **2. Priorität:**

- Gopigestrasse 1. Etappe: SBB Unterführung (inkl) – Bahnhofstrasse bei Kehre mit Knotenausbau und Querungshilfe oder: SBB Unterführung – untere Bahnhofstrasse via Bimoid-Areal **[S108]**.
- Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer am Ruopigenring:  
Staldenring **[S16]**, Schulhausstrasse **[S17]**, Sportanlagenzufahrt **[S18]**
- Querungshilfe für Radfahrer oder/und Fussgänger Ritterstrasse/Schulhaus Littau **[S102]**
- Knotenausbau mit Querungshilfe Flurstrasse/Ritterstrasse **[S106]**
- Querungshilfe für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Flurstrasse: Matthof **[S212]**
- Verlängerung der Staldenhofstrasse Süd (Sammelstrasse) und Querverbindung (Erschliessungsstrasse) **[S111]**
- Verkehrsführungsanpassung Blattenmoosstrasse/Grossmatt Ost/Unterwilrain mit geänderter Schwerverkehrszufahrt **[S218]**
- Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer Gasshofstrasse/Bennenegg **[S219]** (falls Massnahme Tempo 30 auf Gasshofstrasse nicht eingeführt wird)
- Knotenausbau mit Querungshilfe Gasshofstrasse /Ritterstrasse **[S220]**
- Querungshilfe für Fussgänger Gasshofstrasse/Fanghöfli **[S22]** (falls Massnahme Tempo 30 auf Gasshofstrasse nicht eingeführt wird)

### **3. Priorität**

- Gopigestrasse 2. Etappe je nach Variante : Bahnhofstrasse - Ritterstrasse mit Knotenausbau und Querungshilfe beim Anschluss an die Ritterstrasse oder Gopige- Ruopigenring/ Ritterstrasse, ev. auch Schachehof- Vorderruopigen-Ruopigenring **[S109a,b,oder c]**
- Verbindungsstrasse Littauerboden - Emmenbrücke: Rothenstrasse - Central Emmenbrücke **[S61]** mit Querungshilfe beim Knoten Rothenstrasse
- Rückbau Udelbodenrain auf 2 Fahrspuren (Sammelstrasse) **[S215]**
- Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Flurstrasse:

- Zimmeregg [S211], Rigistrasse [S213]
- Querungshilfen für Fussgänger am Udelbodenrain:  
Längweiherstrasse [S216], Udelbodenstrasse [S217] im Zusammenhang mit Rückbau Udelbodenrain [S215]

### Privatstrassen:

#### 1. Priorität

- Erschliessung Ruopigenring - Ruopigen (vis à vis Sportanlagenzufahrt) [S20]
- Erschliessungsstrasse Ruopigenhöhe - Staffeln [S22], inkl. Knotenausbau mit Querungshilfe
- Erschliessung Tschuopis [S221]

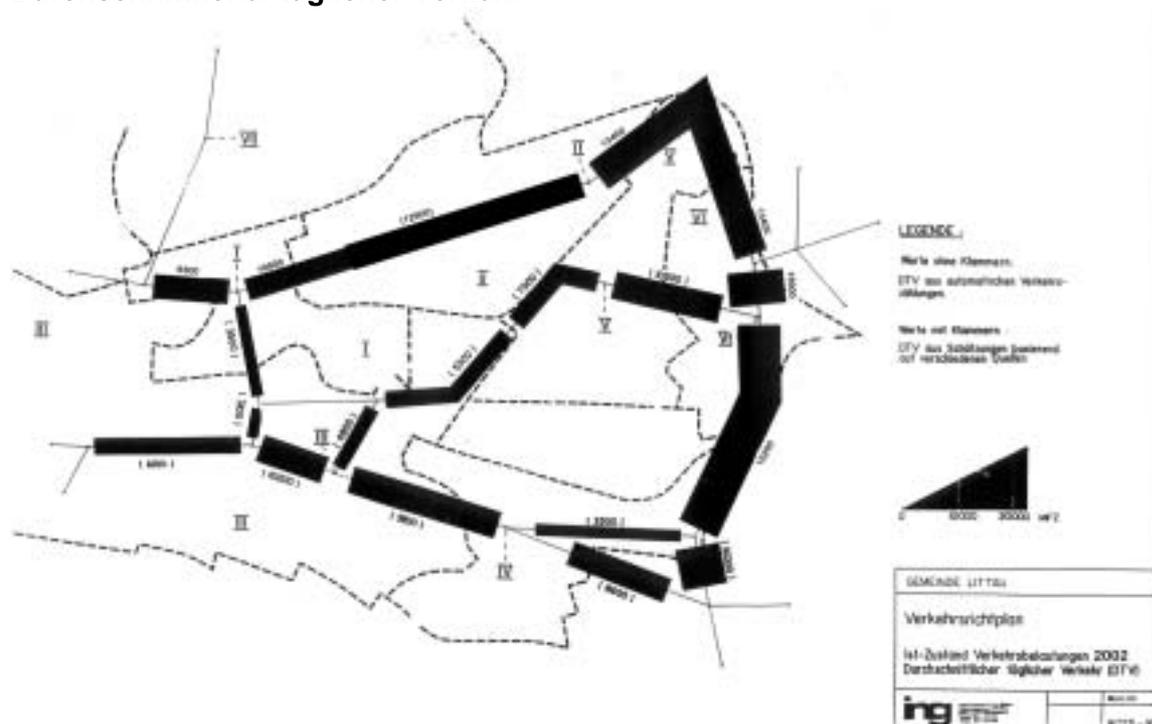
#### 2. Priorität

- Erschliessung Niedermatt Nord [S112]
- Erschliessung Löchli - West/Niedermatt [S113]
- Querverbindungen Staldenhofstrasse (Erschliessungsstrassen) [S114]

#### 3. Priorität

- Verlängerung der Längweiherstrasse (Erschliessungsstrasse) [S224]
- Querverbindung Längweiherstrasse - Luzernerstrasse (Erschliessungsstrasse) [S223]

### Ist-Zustand Verkehrsbelastungen 2002 Durchschnittlicher täglicher Verkehr



#### 1.1.4. Verzeichnis der geplanten Massnahmen

(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, F, G, Oe, P, R )

S1	Erstellung des Umfahrungssystems Reussbühl/Seetalplatz.
S2	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Hauptstrasse: Fluhmühlerain.
S3	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Hauptstrasse: Lindenstrasse-Süd.
S4	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Rothenstrasse: Rothenhalde.
S6	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer Rothenstrasse/Viscosesteg.
S7	Sanierung des Kreisels Frohburgstrasse
S8	Knotenausbau mit Querungshilfe an der Ruopigenstrasse: Ruopigenhöhe
S9	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer: Ruopigenring/Kantonsschule.
S15	Querungshilfe für Fussgänger an der Ruopigenhöhe
S16	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer am Ruopigenring: Staldenring.
S17	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer am Ruopigenring: Schulhausstrasse.
S18	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer am Ruopigenring: Sportanlagenzufahrt.
S19	Verbindung Ruopigenstrasse - Täschmattstrasse - Seetalplatz (Servicestrasse).
S20	Erschliessung Ruopigenring - Ruopigen (vis à vis Sportanlagenzufahrt).
S22	Erschliessungsstrasse Ruopigenhöhe - Ost, inkl. Knotenausbau mit Querungshilfe.
S61	Verbindungsstrasse Rothenstrasse - Centralplatz Emmenbrücke
S100	Eingangspforte mit Querungshilfe: Thorenbergstrasse/westl. Bergstrasse (Gemeindegrenze).
S102	Querungshilfe für Radfahrer oder/und Fussgänger Ritterstrasse/Schulhaus Littau.
S104	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Thorenbergstrasse: Thorenbergmatte.
S105	Knotenausbau bei der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Thorenbergstrasse
S106	Knotenausbau mit Querungshilfe Flurstrasse/Ritterstrasse
S108	Verbindung Littauerboden – Littau Dorf (Verbindungsstrasse): 1. Etappe: SBB Unterführung - Bahnhofstrasse Kehre, inkl. Knotenausbau mit Querungshilfe bei Einmündung in die Bahnhofstrasse, oder: SBB Unterführung –Bimoid Areal- Bahnhofstrasse (Verbindungsstrasse), Aufhebung des Niveauüberganges Bahnhofstrasse.
S109	Verbindung Gopige – Ritterstrasse, 2. Etappe, Varianten: a) Bahnhofstrasse-Ritterstrasse (Sammelstrasse), b) Gopige-Ruopigenring/Ritterstrasse (Verbindungsstrasse), c) T-10- Schachehof- Vorderruopigen- Ruopigenring (Verbindungsstrasse)
S111	Verlängerung der Staldenhofstrasse Süd (Sammelstrasse) und Querverbindung (Erschliessungsstrasse).
S112	Erschliessung Niedermatt Nord.
S113	Erschliessung Löchli - West/Niedermatt.
S114	Querverbindungen Staldenhofstrasse (Erschliessungsstrassen).
S201	Knotenausbau mit Querungshilfe an der Luzernerstrasse: Flurstrasse (Kreisel).
S202	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Luzernerstrasse: Grubenstrasse (Haltestelle Schützenhaus).
S203	Querungshilfen für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Luzernerstrasse: Sonnenstrasse (Haltestelle Längweiher)
S204	Querungshilfen für Fussgänger an der Luzernerstrasse: Haltestelle Rönimoosrain.
S205	Knotenausbau mit Querungshilfe Luzernerstrasse/Udelbodenrain (Kreisel).
S206	Eingangspforten mit Querungshilfe Renggstrasse/Bennegg.

S207 S208	Knotenausbau mit Querungshilfe Renggstrasse/Hohrüti. Querungshilfe für Fussgänger Renggstrasse/Löwengrube.
S209	Querungshilfe für Fussgänger und/oder Radfahrer an der Luzernerstrasse: Mattstrasse (Haltestelle Blattenmoos).
S211	Querungshilfe für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Flurstrasse: Zimmeregg.
S212	Querungshilfe für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Flurstrasse: Matthof.
S213	Querungshilfe für Fussgänger oder/und Radfahrer an der Flurstrasse: Rigistrasse
S215	Rückbau Udelbodenrain auf 2 Fahrspuren (Sammelstrasse).
S216	Querungshilfen für Fussgänger am Udelbodenrain: Längweiherstrasse.
S217	Querungshilfen für Fussgänger am Udelbodenrain: Udelbodenstrasse.
S218	Verkehrsführungsanpassung Blattenmoosstrasse/Grossmatt Ost/Unterwilrain mit geänderter Schwerverkehrszufahrt.
S219	Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer Gasshofstrasse/Bennenegg.
S220	Knotenausbau mit Querungshilfe Gasshofstrasse Ritterstrasse.
S221	Erschliessung Tschuopis.
S222	Querungshilfe für Fussgänger Gasshofstrasse/Fanghöfli.
S223	Querverbindung Längweiherstrasse - Luzernerstrasse (Erschliessungsstrasse).
S224	Verlängerung der Längweiherstrasse (Erschliessungsstrasse).

## 1.2 Konzept Öffentlicher Verkehr (öV)

### 1.2.1. Ausgangslage

#### 1.2.1.1 Rechtslage

Das seit dem 1. Januar 1996 durch den Grossen Rat des Kantons Luzern beschlossene „Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienenengebundenen Güterverkehr“ bezweckt die Förderung des öffentlichen **Regional- und Agglomerationsverkehrs** im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik.

Danach haben die Gemeinden die Aufgaben des öffentlichen Verkehrs selbstständig zu lösen. Durch eine besondere Regelung können die Gemeinden der Agglomeration Luzern mittels Gründung eines Zweckverbandes (ÖVL) finanzielle Beiträge des Kantons erwirken. Am 1.1.1998 hat nach Genehmigung durch die Stimmberechtigten der „Zweckverband Öffentlicher Agglomerationsverkehr“ (ÖVL) seine Tätigkeit aufgenommen. Es besteht eine Geschäftsstelle, welche die Interessen und Bedürfnisse der Gemeinden (=Besteller des Angebotes) wahrnehmen. Die Gemeinde Littau ist Mitglied dieses Zweckverbandes. (insgesamt 17 Gemeinden).

#### 1.2.1.2. Grundlagen

##### 1.2.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau

Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 1984.

##### 1.2.1.2.2 Regionale Verkehrsrichtplanung/REP 21

Gemäss REP 21 (genehmigt von der Delegiertenversammlung im Dez. 2002) bleibt der öffentliche Busverkehr das tragende Element des Angebotes des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern. Er wird ergänzt bzw. sukzessive teilersetzt durch ein S – Bahn Angebot.

Auf dem Haupt- und Verbindungsstrassennetz mit Buslinienverkehr soll in jedem Fall ein Betriebssystem angeboten werden, welches dem öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugte Betriebsbedingungen ermöglicht.

Gemäss bisherigem und bis auf die nächsten zwei Jahrzehnte wohl bleibendem öV-Konzept wird das Gemeindegebiet von Littau durch folgende ÖVL-Buslinien erschlossen: ÖVL-Linie 2 (Luzern - Emmenbrücke/Sprengi); ÖVL-Linie 12 (Luzern - Littau/Gasshof); ÖVL-Linie 53 Luzern – Emmen/Rüeggisingen und die Regionallinien AAGR 51 Luzern - Rothenburg/Beromünster. Die Überlandlinien nach Neuenkirch und ins Rottal werden ab Luzern mehrheitlich über die Autobahn A 2 nach Sprengi geführt. Dieser Konzeptentscheid hat für Littau eine geringe Relevanz.

##### 1.2.1.2.3 Kantonale Planung

Im Agglomerationsgebiet Luzern soll gemäss kantonalem Richtplan ein S-Bahn-Betrieb erhebliche Verkehrsanteile vor allem zwischen dem Zentrum und den regionalen Entwicklungsachsen übernehmen. Daneben sollen die S-Bahn Konzepte Luzern und Zug aufeinander abgestimmt werden (vor allem im Raum Luzern – Rontal – Rotkreuz) und direkte S-Bahnverbindungen „über Eck“ angeboten werden (wie etwa Sursee – Emmenbrücke – Luzern – Rontal – Zug). Vorgesehen ist auf allen Linien die sukzessive Einführung des 30 Minuten Taktes mit Verdichtung auf besonders nachfragestarken Linien und in den Stossverkehrszeiten.

Die Gemeinde Littau wird durch die S-Bahnlinien Luzern - Wolhusen direkt und durch die Linien Luzern – Emmenbrücke – Sursee/Seetal durch den Bahnhof Emmenbrücke bedient. In einer späteren Etappe des Netzausbaus kommt allenfalls noch die Haltestelle Kreuzstutz sowie eine mögliche Haltestelle Ruopigen hinzu.

### **1.2.1.3 Problemanalyse**

#### **1.2.1.3.1 Verkehrsnachfrage**

An Normalwerktagen (montags - freitags) spiegelt der Pendlerverkehr das Verkehrsverhalten der Beteiligten zu einem grossen Teil wider. Gemäss einer Studie Verkehrsverhalten in der Schweiz Mikrozensus 2000 haben werktags rund 40% der Fahrten mit Fahrzeugen (PW, Bus, Bahn) den Fahrtzweck Berufs- oder Ausbildungspendeln. Dieser hohe Anteil an der Verkehrsnachfrage lässt sich wegen seines zeitlich und örtlich regelmässigen Auftretens von allen Fahrtzwecken am besten und am ehesten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel bewältigen. Wegen des hohen Anteils an Arbeitsplätzen im Tertiärsektor auch in Littau dürfte ein grosser Teil dieser Arbeitsplätze (insbesondere auch die Verkaufsgeschäfte) an den traditionellen Hauptachsen liegen, die ja meist auch Träger des öffentlichen Busverkehrs sind. Es darf daher mit gutem Grund angenommen werden, dass ein erheblicher Teil der Verkehrsbeziehungen der Fahrtzwecke Geschäftsverkehr und Einkaufen räumlich - jedoch nur beschränkt zeitlich - mit jenem des Berufspendlerverkehrs zusammenfallen. Der Anteil der Fahrtzwecke Pendeln, Geschäftsverkehr und Einkaufen beträgt an Normalwerktagen rund 62% aller Wege, die mit Fahrzeugen zurückgelegt werden. Eine räumliche Ausrichtung des Angebots des öffentlichen Verkehrs nach den Pendlerverkehrsachsen ist daher gerechtfertigt.

In den Abbildungen 8025-4 und 5 sind die Pendlerbeziehungen von Littau mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individual-Verkehr auf die wichtigsten Strassenachsen umgelegt. Das Nachfragepotential beider Verkehrsarten zusammen ist ein Indikator dafür, wie die Pendlerverkehrsnachfrage unter idealen Voraussetzungen überhaupt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel befriedigt werden könnte und wie sie sich auf den Hauptachsenabschnitten verteilt. Klar zeigen die Abbildungen, wie die hohe Gesamtnachfrage entlang der Luzernerstrasse, der Hauptstrasse, der Ruopigenstrasse, der Rothen-/Thorenbergstrasse bis zum Gebiet Staldenhof verteilt und wie intensiv Littau mit dem Agglomerationsteil Luzern und Kriens/Horw bzw. mit Emmen verknüpft ist. Der Vergleich der Abbildungen 8025-4 und -5 zeigt aber auch, wo das öV-Angebot nicht angenommen wird oder keines vorhanden war (Staldenhof, Thorenberg, Längweiherstrasse).

#### **1.2.1.3.2 Bestehendes öV-Angebot**

Die Basis bilden die beiden Linien 2 und 12 mit gutem Kursangebot in den Stossverkehrszeiten und mit akzeptablem Angebot in Randzeiten und sonntags. Vor dem Kreuzstutz und vor dem Seetalplatz treten zeitweise massive Behinderungen wegen Verkehrsüberlastungen auf.

Die Linie 2 wird ergänzt durch die Linien der AAGR (Linien 51/52/53). Sie sind vor allem für Fahrten von /nach der Region Nord von Bedeutung. Die Linie 2 wird wegen ihren guten Frequenzen auch von den Bewohnern des höher gelegenen Obermättliquartiers benutzt, die damit ein Umsteigen (von der Linie 13) vermeiden wollen.

Bei den Linien 2 und 12 sind die Bauzonen Littau Dorf bis Grenzhof und Hauptstrasse bis ca. Rothenring inklusive Rothenbad und östliches Obermättliquartier innert 5 Minuten ab einer Haltestelle erreichbar. Ausserhalb dieses Rayons fallen die Bauzonen Tschuopis, Längweiher, Obermättli West.

Die Linie 13 als rein gemeindeinterne Linie ist eine Durchmesserlinie, welche das bedeutende Bauentwicklungsgebiet Ruopigen mit den Zentren Reussbühl Dorf und Littau Dorf sowie mit dem Bahnhof Littau verbindet. Die Linie weist werktags tagsüber ein 15 Minuten Intervall auf,

samstags sind es noch 30 Minuten. In den Randstunden ca. ab 20.00 Uhr und sonntags wird die Linie 13 durch eine Verlängerung der Linie 12 ab Gasshof via Ritterstrasse/Ruopigenring bis zum Wendepunkt auf der Ruopigenhöhe ersetzt. Auf den übrigen Abschnitten besteht dann kein Angebot mehr. Bauzonen, die nicht innerhalb eines 5 Min. Einzugsgebietes liegen, sind: Obermättli- /Wald- /Eichenstrasse, Heiterweid.

Die Quartiere Bahnhof, Allmend, Littauerboden/Staldenhof werden bis auf weiteres (bis mindestens Ende 2004) mit der Linie E5 Bahnhof Littau – Seetalplatz- Emmen Center – Gersag-Chörbli werktags tagsüber bis 19 00 Uhr, bzw. samstags bis 17 00 Uhr im 30 Minutentakt bedient.

Die Haltestelle Littau der SBB wird in einem stündlichen Angebot bedient, wobei das 5 Minuten Einzugsgebiet bis unterhalb Littau Dorf und bis zur Allmendstrasse reicht, also auch die Gebiete Löchli, Grünau, Niedermatt erfasst.

Das 5 Minuten Einzugsgebiet des Bahnhofs Emmenbrücke reicht bis knapp über die Emme. Teile von Reussbühl und Rothenbad liegen innerhalb eines 10 Minuten Rayons. Das heutige Regionalzugsangebot weist 4 Regionalzüge pro Stunde- und Richtung sowie einige RX Halte auf. Allerdings folgen sich die Regionalzüge im „Doppelpack“ alle 30 Minuten, es gibt also keinen echten 15 Minutentakt.

#### **1.2.1.3.3 Mängel und Lücken im öV-Angebot**

Neben der mangelnden räumlichen Abdeckung der Bauzonen und des übrigen Gemeindegebietes ist als weiterer Mangel ein fehlendes Angebot in den Randstunden und sonntags festzustellen. Es betrifft insbesondere die immer stärker überbauten Gebiete Obermättli bis Waldstrasse und das Einfamilienhaus-Wohngebiet Rothen.

Ein räumlich und zeitlich fehlendes Angebot weisen die Gebiete Thorenberg, die oberen Teile des Obermättliquartiers (insbesondere Heiterweid, Eichenstrasse, Waldstrasse), und das Längweiherquartier auf. Ein weiterer Mangel zeigt sich darin, dass die Linie 13 nur bis zum Seetalplatz führt. Eine Verlängerung würde einiges an unattraktivem Umsteigen reduzieren. Aufgrund der ausgewiesenen Pendlerbeziehungen wäre die Verlängerung Richtung Emmen oder Gerliswil sinnvoll, zumindest jedoch die Führung bis zum Bahnhof Emmenbrücke. Für das Gebiet Ruopigen fehlt werktags die wichtige Direktverbindung zum Agglomerationszentrum.

Im allgemeinen weisen die Haltestellen gute Fussgängerzugänge auf, ausgenommen die Haltestelle Gemeindehaus Reussbühl. Mit wenigen Ausnahmen sind aber keine gesicherten Übergänge (Querungshilfen) bei den Bushaltestellen entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen vorhanden.

Fehlend ist auch eine direkte Verbindung des Gebietes Thorenberg und Allmend mit Littau Dorf und dem künftigen Verwaltungszentrum Ruopigen.

Aufgrund der Pendlerbeziehungen (Zu- und Wegpendler) zwischen Littau und dem Raum Luzern Süd (Obergrund) - Kriens - Horw (rund 1600 Pendlerbeziehungen, davon 450 mit dem öV), sind Direktkurse zumindest in den Stossverkehrszeiten sinnvoll. Rechnet man die Pendlerbeziehungen zwischen Emmen und den erwähnten südlichen Verkehrszonen hinzu, ist die fehlende direkte Eckverbindung (Tangentialverbindung) ein echter Mangel. Für das Gebiet östlicher Littauerboden und Ruopigen fehlt eine direkte Verbindung (Bahn oder Bus) zum Agglomerationszentrum.

Das eigentlich heute schon attraktive Regionalzugs- und RX - Zugangebot des Bahnhofs Emmenbrücke ist für die Littauer Gemeindeteile Reussbühl, Ruopigen, Rothen, Littauerboden von Bedeutung, der Bahnhof ist aber für die Zubringerlinien aus diesen Gebieten (Linien 13 und E5) ungünstig angebunden. Zum Teil sind auch die Fussgängerzuwege lückenhaft.

Die Haltestelle Littau soll ab 2004 mit einem ca. alle 30 Minuten verkehrenden S – Bahn Angebot bedient werden. Die zeitlichen Frequenzabstände betragen allerdings nicht genau 30 Minuten.

### **1.2.2. Zielvorstellungen**

Die allgemein formulierten Hauptziele in Teil A, Kap. 2.4.1 werden nachstehend ergänzt bzw. im Hinblick auf infrastrukturell und betriebliche Konsequenzen konkretisiert. Die Umsetzung der Massnahmen ist allerdings nicht durch die Gemeinde Littau allein möglich, sondern muss in Zusammenarbeit mit den Regionsgemeinden bzw. mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr erfolgen.

#### **Zielvorgaben**

- a) Alle im Siedlungsgebiet (in den Bauzonen) Wohnenden oder Arbeitenden sollen ihre Wohnung oder ihren Arbeitsplatz in Littau mit dem öffentlichen Verkehrsmittel innert eines Anmarschweges von maximal 10 Minuten Dauer erreichen können. Für die überwiegende Mehrheit der Betroffenen (z.B. 90%) soll die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht mehr als 5 Minuten entfernt sein.
- b) Tagsüber soll in der Regel mindestens ein 15 Minuten Kursintervall angeboten werden. In den Randzeiten und sonntags sollen zumindest alle 30 Minuten die Angebote der Haupt-öV-Linien durch die Zubringerlinien abgenommen werden. Dies kann und soll, wo dies die finanziell günstigere Lösung ist, durch sogenannte bedarfsorientierte öffentliche Verkehrsmittel erfolgen (z.B. Bedarfsbusse, Anrufsammeltaxi, usw.) Diese Rahmenbedingungen sollen für Wohnzonen weitgehend eingehalten werden, für die Industrie- und Gewerbezone und die Zonen für öffentliche Zwecke, wenn eine erhebliche Gesamtverkehrsnachfrage vorhanden ist.
- c) Für zahlenmässig bedeutende Verkehrsbeziehungen sollen umsteigefreie Verkehrsbeziehungen angeboten werden. Falls dies aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, müssen zumindest günstige Umsteigeverhältnisse angeboten werden.
- d) Wo wegen Kapazitätsauslastung der Strassen eine zeitliche oder räumliche Zuordnung der Kapazitäten für die einzelnen Verkehrsarten erforderlich ist, hat der öffentliche Verkehr Vorrang. Dabei ist das Betriebskonzept des übrigen Agglomerationsstrassennetzes, soweit relevant, zu berücksichtigen.
- e) Das Angebot des regionalen Bahnverkehrs (SBahnbetrieb) ist im Konzept des öffentlichen Verkehrs der Gemeinde zu integrieren.
- f) Gute Zugänge zu den bestehenden und künftigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind ein wichtiger Bestandteil des öV-Konzeptes, ebenso die Verkehrssicherheit der Benutzer auf den Zugängen.
- g) Der kombinierte Radfahrer-/öffentliche Verkehr ist durch geeignete Massnahmen zu fördern. Für den kombinierten PW-/öffentlichen Verkehr mit Park & Ride-Möglichkeiten ist das öV-Angebot in Littau anzupassen.  
Wo dies zweckmässig und erfolgsversprechend eingerichtet werden kann, sind Park & Ride Möglichkeiten jedoch sinnvoll, in erster Linie bei der SBB-Station Littau (sowie später bei der Haltestelle Ruopigen) und bei einigen Haltestellen der Linie 12, sofern ein attraktives Kursangebot vorhanden ist oder geschaffen wird.
- h) Bei betrieblichen wie baulichen Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist auf ein gutes Aufwand-Nutzen Verhältnis zu achten.

### 1.2.3. Konzept öffentlicher Verkehr

#### 1.2.3.1 Gesamtkonzept

Der öffentliche Verkehr setzt sich in Littau aus verschiedenen Systemen zusammen, nämlich S-Bahn, überregionale und regionale Buslinien und eventuell auch bedarfsabhängige Systeme samt den Ausstattungen der Haltestellen, aus den Zugängen, und aus den Park & Ride Möglichkeiten für Autos und Fahrräder. Miteinzubeziehen sind auch Haltestellen ausserhalb des Gemeindehoheitsgebietes, nämlich der Bahnhof Emmenbrücke und die Haltestellen der Linie 2 und 12 zwischen der Gemeindegrenze und dem Kreuzstutz. Diese erwähnten Halte- und Umsteigestellen haben einen Teil ihres direkten Einzugsgebietes auf Littauer Gemeindegebiet (Reussbühl, Fluhmühle, Stollberg, Udelboden). Konzeptbestandteile sind selbstredend das Kursangebot und die fahrplanmässig gewährten Umsteigemöglichkeiten. Hinzu kommen die unterstützenden betrieblichen Massnahmen auf dem Trägersystem, den Strassen und ihren Knoten.

Mit den nachstehend erläuterten Ergänzungen des Bahn- und Busnetzes erhalten praktisch alle wichtigen Quartiere von Littau eine Direktverbindung zum Agglomerationszentrum und mehrheitlich auch zum Bahnhof Emmenbrücke bei Gehzeiten bis max. 10 Minuten zu den jeweiligen Haltestellen.

#### 1.2.3.2 Künftige Entwicklungen

Die Hauptlast des regionalen öffentlichen Verkehrs wird durch die Linienbusse übernommen. Aus diesem Grunde sind seit 15. Dezember 2002 (Fahrplan-Wechsel) erste Ergebnisse des „Buskonzeptes der Gemeinde Littau“ des Planungsbüros Jud aus Zürich umgesetzt worden. Im Jahr 2003 wird das ganze Agglomerations-Busnetz im Auftrage des ÖVL mittels einer Studie „AGGLO-MOBIL“ der Firma Metron aus Brugg überprüft.

Ob und wie weit beispielsweise die Hauptlinie, die Trolleybus-Linie Nr. 2, einmal durch ein neues öffentliches Verkehrsmittel wie z.B. eine Stadt(-tram)-bahn ersetzt wird, ist noch ungewiss. Die VBL besitzen für die Trolleybus-Linien bis zum Jahre 2016 die Konzession. Es ist davon auszugehen, dass innerhalb des Planungshorizontes von 15 - 20 Jahren keine solche Anlage im Raum Fluhmühle - Reussbühl erstellt sein wird., d.h. die Linie 2 bleibt in diesem Raum und für den Verkehrsrichtplan die massgebende öV-Linie. Die gleichen Überlegungen gelten für den Durchgangsbahnhof Luzern und seine Auswirkungen auf den Betrieb des regionalen Bahnverkehrs.

#### 1.2.3.3 Bahnverkehr

Der **Bahnhof Emmenbrücke** hat einerseits eine sehr wichtige Bedeutung für die nördliche Agglomeration als Umsteigehaltestelle Bus-Bahn, andererseits reicht sein direktes Einzugsgebiet bis nach Reussbühl. Wenn in Emmenbrücke zusätzlich zum 30 Minuten S – Bahn Angebot auf den Linien nach Sursee und ins Seetal noch vermehrt Schnellzugshalte, bzw. RX-Zugshalte, angeboten werden, die Fusswegverbindung entlang der SBB Linie zwischen Emme Ufer und Seetalstrasse realisiert, die Linie 13 bis mindestens zum Bahnhof weitergeführt und die Linie E5 besser an diesen angebunden werden, so entsteht für die Gebiete Littau - Ruopigen - Reussbühl ein zusätzliches, attraktives öV-Angebot, z. T. an einmaliges Umsteigen geknüpft.

Die **Bahnhaltestelle Littau** ermöglicht direkte Verbindungen der in den letzten Jahren stark expandierten Baugebiete Thorenberg/Niedermatt/Allmend/Säntihof Richtung Agglomerationszentrum Luzern. Mit der geplanten sukzessiven Einführung eines S – Bahn Systems in der Agglomeration kann auf dem Bahnabschnitt Luzern – Littau – Wolhusen mit einem 30 – Minuten Angebot gerechnet werden. Die Bahnperronanlagen sollten allerdings von der Grünauringseite

her bei geschlossener Barriere für Bahnpassagiere zugänglich gemacht werden (Unter- oder Überführung).

Das S – Bahnkonzept enthält als Option eine zusätzliche Haltestelle Ruopigen (West) mit Fusswegzugängen ab Sportanlage/Staldenhof und Ruopigenring. Durch diese Haltestelle würden wesentliche Teile des dicht überbauten Gebietes Ruopigen ebenfalls eine direkte und attraktive Verbindung zum Agglomerationszentrum und seinen guten Umsteigebeziehungen zum regionalen und nationalen Bahnnetz erhalten. Voraussetzung für gute Akzeptanz und entsprechende Benützerfrequenzen sind attraktive Fusswegverbindungen ab dem Niveau des ca. 25 m höher gelegenen Ruopigenrings zur Haltestelle (u. a. durch eine Liftverbindung). Die Lage der Haltestelle der Linie 13 (bzw. 12 nachts) ist an den Fussgängeraufgang anzupassen.

Eine weitere Option des S-Bahnkonzeptes ist eine Haltestelle im Raum Fluhmühle-Kreuzstutz. Sie ist für Littau aufgrund der engen Siedlungsvernetzung Fluhmühle (Stollberg/Bernstrasse (Luzern) von Bedeutung. Insbesondere eine Haltestelle im Raum Kreuzstutz böte gute Umsteigebedingungen vom Busnetz auf das S-Bahnnetz. Die Realisierung der Bahnhaltstelle ist allerdings an eine Bahnkapazitätserweiterung Fluhmühle-Gütsch-Bahnhof Luzern gebunden. Die Realisierungschancen für einen Ausbau der Zufahrt Nord sind mit der Aufnahme des Projektes in das Paket Bahn 2000 2. Etappe erheblich gestiegen.

Zuständig für die Festlegung des erweiterten Bahnangebotes ist der Kanton (Verkehrs- und Tiefbauamt, Abteilung für öffentlichen Verkehr).

#### **1.2.3.4 Überregionale Buslinien (AAGR)**

Aus Littauer Sicht ist eine zusätzliche Angebotserweiterung der Linien 51/52/53 nicht erforderlich. Die Umsteigebeziehungen von der Linie 13 und E 5 sind bei der Haltestelle Zollhaus oder bei der Linienverlängerung im Bahnhofgebiet Emmenbrücke möglich.

#### **1.2.3.5 Regionale Buslinien**

##### **Linie 2**

Das Kursangebot ist durchwegs gut, dank Einsatz von Anhängerzügen dürfte das Problem der Kapazitätsengpässe für längere Zeit gelöst sein.

Mit der Realisierung der Umfahrung Reussbühl sollten die Umsteigebeziehungen unter den Linien 2 und 13 von/nach Kreuzstutz bei der Haltestelle Frohburg zusätzlich verbessert werden. Eine Verschiebung der Haltestelle Zollhaus Richtung Nord zwischen die beiden Emmenbrücken-Übergänge brächte eine Erweiterung des Einzugsgebietes der Linie 2 in Richtung Rothen. Dies setzte aber voraus, dass der Knoten Seetalplatz umgestaltet würde und die nördliche Brückenüberfahrt dem Busverkehr zugeordnet würde.

Gemäss einer Konzeptstudie des kantonalen Verkehrs- und Tiefbauamtes wird im Abschnitt Fluhmühle-Grenzweg-Kreuzstutz eine kombinierte Bus-/Radfahrerspur vorgesehen und das Bauprojekt bis Ende 2003 ausgearbeitet.

Bei allen Haltestellen entlang der Hauptstrasse sollen Querungshilfen in Form von Fussgängermitteinseln realisiert werden.

Mit der Umfahrung Reussbühl wird die Störungsanfälligkeit der Linien 2 und 13 vor dem Seetalplatz stark vermindert. Eine Bevorzugung an der neuen Verkehrsregelungsanlage Seetalplatz wird möglich.

### **Linie 12**

Das Kursangebot und Passagierfassungsvermögen ist seit der Verwendung von Gelenkbusen angemessen, sowohl in den Stossverkehrszeiten wie in den den Randzeiten und sonntags.

Die relativ grosse öV-Nachfrage auch nach Luzern Nord (Spital, Schlossberg) zeigt, wie wichtig die Erhaltung bzw. Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten am Kreuzstutz sind.

Die Haltestellen decken im übrigen das mögliche Einzugsgebiet gut ab. Erwünscht sind - zumindest auf der Luzernerstrasse - Querungshilfen. Bei der Haltestelle Rönimoosrain ist eine Verbesserung des direkten südlichen Zugangs erwünscht, zum Beispiel in Form eines östlich des Sportplatzes verlegten Fussweges zum Unterwilrain.

Gemäss SVU-Konzept ist zwischen Grenzhof und Udelbodenrain auf der Luzernerstrasse eine Busspur vorgesehen mit einer Pfortneranlage beim Fussgängerübergang Grenzhof. Der benötigte Platz für diese Spur steht in Konkurrenz zum Radstreifen.

### **Linie 13**

Die Linie 13 verbindet werktags tagsüber zwischen dem Littau Bahnhof, Littau-Dorf, Ruopigen und Reussbühl und Bahnhof Emmenbrücke praktisch die Mehrzahl aller Wohnquartiere der Gemeinde Littau direkt untereinander und mit dem wichtigen Bahnknotenpunkt Emmenbrücke. Im Gebiet Ruopigenhöhe ist eine mögliche direkte Verbindung ins Gebiet Eichenstrasse-Waldstrasse (via spezielle Servicestrasse) zu prüfen, damit der öV durch Siedlungsgebiete geführt wird, die bisher tagsüber nicht direkt erschlossen werden.

Das Kursangebot ist tagsüber ausreichend. Mit zunehmender Überbauung des Gebietes Ruopigen und Rothen ist eine Verdichtung des Kursangebotes erwünscht; einerseits um zu verhindern, dass der öV-Anteil am Neuverkehr zurückgeht, andererseits um dank kleinerem IV-Anteil die Leistungsfähigkeit des Strassensystems nicht zu überschreiten.

Die Linie 13 sollte aufgrund der Gesamtverkehrsnachfrage bis zum Bahnhof Emmenbrücke verlängert werden. Auf der Westseite wäre eine Verlängerung bis zum Thorenbergquartier erwünscht, wenn einmal eine durchgehende Strasse Littauerboden - Gopige – Bahnhofstrasse erstellt ist, die als Buslinienträgerin dienen kann (mit Einbezug der Busfahrbahn Sänti-Grünauring). Sollte statt dessen eine Verbindung Gopige-Bimoidareal-Bahnhofstrasse realisiert werden, wäre eine Ringlinie mit der Linie E5 über den Littauerboden zum Bahnhof Emmenbrücke möglich.

In den Abendstunden und sonntags ist eine Verknüpfung mit der Linie 12 Luzern – Gasshof und eine Fortsetzung via Ritterstrasse- Staffelhof – Frohburg denkbar. Je nach Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge, der Anzahl angebotener Kurse, ist eine Führung via Ruopigenhöhe – Eichenstrasse – Obermättelstrasse möglich, oder wie gegenwärtig, ein Endhalt Ruopigenhöhe statt Frohburg. Das Strecken- und Kursangebot ist unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten festzulegen.

Mit der Führung der Linie 13 bis zur Ruopigenhöhe auch tagsüber, verbunden mit optimal festgelegten Haltestellen, werden zusätzlich Zonen wie Ruopigen, Eichen-/Waldstrasse (auch ohne direkte Führung der Linie in diese Gebiete) erschlossen, ohne dass die Erschliessung der bisherigen Gebiete wesentlich benachteiligt würde. Voraussetzung für eine attraktive Linie sind allerdings auch gute Zugänge zu den Haltestellen.

Sofern die S – Bahnhaltestelle Ruopigen realisiert wird, ist das Haltestellenkonzept entlang des Ruopigenrings anzupassen.

### **Linie E5**

Die Buslinie E5 soll gemäss Konzept der regionalen Verkehrsplanung den Bahnhof Emmenbrücke via Emmenweidstrasse (Erschliessung des nördlichen von Moos Stahl Areals, momentan fraglich, aus betriebstechnischen Gründen kaum möglich) und Staldenhofknoten - Littauerboden zum Bahnhof Littau führen. Die Endstation beim Bahnhof Littau hat den Vorteil, dass die Bahnhaltestellen Littau und Emmenbrücke miteinander verknüpft werden. Zu prüfen ist ferner eine Linienführung Thorenbergstrasse – Säntihofstrasse – Grünauring – Bahnhof Littau Nordseite, indem die vorgesehene Radwegverbindung Säntihofstrasse- Grünauring breiter ausgebaut wird (4m, einspurig). Der Stau auf der Bahnhofstrasse nördlich des Bahnhofs Littau kann damit vom Busverkehr bei den immer häufiger und länger andauernder Barrierenschliessungen umfahren werden.

### **Bedarfsorientiertes öV-System**

Für die flächenhafte Erschliessung der Hanggebiete (z.B. Heiterweid), sowie für das Einzugsgebiet der Linien 13 und E5 während der Randzeiten und sonntags ist ein bedarfsorientiertes öV-System als Option in Betracht zu ziehen. Denkbare Systeme: Rufbus oder Anrufsammeltaxi. Ausgangspunkte könnten Reussbühl Dorf oder Bahnhof Emmenbrücke sein. Im zweiten Fall wäre ein gemeinsamer Betrieb mit den Emmer-Verkehrsbetrieben sinnvoll und notwendig. Dank heutiger Übermittlungstechnik und Fortschritten im EDV-Sektor können die üblicherweise erheblichen Kosten für eine zentrale Steuerung niedriger gehalten werden. Die Steuerung kann allenfalls in einer Taxizentrale integriert werden. Das optimale Bedarfs-öV-System muss sorgfältig abgeklärt werden.

### **1.2.3.6 Prioritäten**

Definitionen der Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

#### **1. Priorität**

- Sanierung des Kreisels Frohburg: Neuplatzierung der Bushaltestelle, gesicherte Fussgängerübergänge bei den Bushaltestellen[S7]
- Querungshilfen auf der Hauptstrasse bei Haltestellen der Linie 2: Lindenstrasse Süd [S3], im Zusammenhang mit der Umfahrung Reussbühl [S1]
- Busspuren mit Pfortneranlagen auf der Hauptstrasse zwischen Fluhmühlerain und Grenzweg, ev. Lindenstrasse – Fluhmühlerain **[Oe37]**
- Busspur auf der Luzernerstrasse zwischen Udelbodenrain und Grenzhof mit Pfortneranlage mit Steuerung über die Lichtsignalanlage Grenzhof **[Oe250]**
- Querungshilfen auf der Luzernerstrasse bei Bushaltestellen der Linie 12: Schützenhaus [S202], Rönnimoosrain [S204], Längweiher [S203]
- Bike & Ride - Anlagen an geeigneten Haltestellen der Linien 2 und 12 [R31, R32, R33, R241, R242, R243]
- Neuführung der Linien 2, 13 in Zusammenhang mit der Realisierung der Umfahrung Reussbühl, Verschiebung der Bushaltestelle Zollhaus, abhängig vom Konzept Seetalplatzverkehrsführung **[Oe36]**
- Fusswegverbindung Reussbühl (Reusszopf) – Seetalstrasse –Bahnhof Emmenbrücke, Abschnitt Emme Ufer – Bahnhof Emmenbrücke westlich der Bahnlinie als Direkterschliessung von Reussbühl **[Oe42]**
- Optimierung der öV – Erschliessung durch die Linie 13 abends und sonntags mit Verknüpfung mit der Linie 12 ab Gasshof via Staffelhof zur Haltestelle Frohburg. Bedienung der Haltestelle Ruopigenhöhe, eventuell Führung via Servicestrasse ins Gebiet Eichenstrasse – Waldstrasse- Obermättelstrasse. Optimierung des Angebots und der Linienführung je nach Anzahl einzusetzender Fahrzeuge. **[Oe38]**. Die Optimierung ist auch für die Verhältnisse werktags tagsüber denkbar.

#### **2. Priorität**

- Querungshilfe bei Bushaltestelle der Linie 12: bei der Haltestelle Blattenmoos [S209]
- Verlängerung der Linie 13 bis Bahnhof Emmenbrücke (nach Erstellung der Umfahrung Reussbühl) **[Oe39]**
- Haltestelle Ritterstrasse/Flurstrasse der Linie 13 im Einklang mit der Zuzonung von Gopige (übriges Gemeindegebiet) **[Oe130]**
- Sicherung des Busbetriebes der Linie E5 zwischen Bahnhof Littau/Allmend/ - Littauerboden –Emmenweid Emmen – Central- Bahnhof Emmenbrücke **[Oe54]**. Führung der Buslinie über die neue Verbindungsstrasse [S61] als Alternative zur Führung über das Emmenweidareal (3. Priorität).
- Erstellung einer 1 spurigen Servicestrasse zwischen Säntihofstrasse und Grünauring als Bustrasse für die Linie E5 **[Oe55]** (ev. auch Linie 13) , in Kombination mit dem vorgesehenen gemeinsamen Rad/Gehweg Säntihof –Grünauring [F129], Planung in 1. Priorität.
- Verbesserung des Zugangs für Fussgänger beim Bahnhof Littau (bei geschlossener Barriere) für Bahn- und Buspassagiere **[Oe129]**, ev. in Kombination mit **[Oe54 und Oe55]**. Bei Fussgängerüberführung eventuell Verlängerung bis Löchlitreppe.
- RX – Zugshalte (Luzern - Wolhusen - Bern) in Littau **[Oe131]**, ev. nachdem die Fussgängerzugänglichkeit gemäss **[Oe129]** zur Bahnhaltstelle verbessert werden konnte

### **3. Priorität**

- Anpassung der Linienführung der Linie 13 (oder 12 ) an das Verbindungsstrassennetz im Raum Bahnhofstrasse (Bimoid Areal oder Gopige)- Ritterstrasse **[Oe 133]**; je nach Strassenführungsvariante kann die Linie bis ins Thorenbergquartier verlängert werden oder als Ringlinie in Kombination mit der Linie E5 via Littauerboden bis zum Bahnhof Emmenbrücke geführt werden.
- Neue Bahnhaltstelle Ruopigen im Rahmen der Realisierung des S – Bahn Konzeptes **[Oe41]** mit Erstellung einer Fussgängerverbindung zum Ruopigenring (mit Lift)
- neue Bahnhaltstelle im Raum Fluhmühle-Kreuzstutz **[Oe34]**
- Option: Einführung des bedarfsorientierten öV-Systems für schlecht erschlossene Bauzonen und für das Einzugsgebiet der Linien 13 und E5 in Randstunden und sonntags **[Oe40]**, sofern ein Linienbusbetrieb unwirtschaftlich ist und trotzdem eine gewisse echte öV – Nachfrage in Randstunden und sonntags besteht.

### **Prioritätszuordnung**

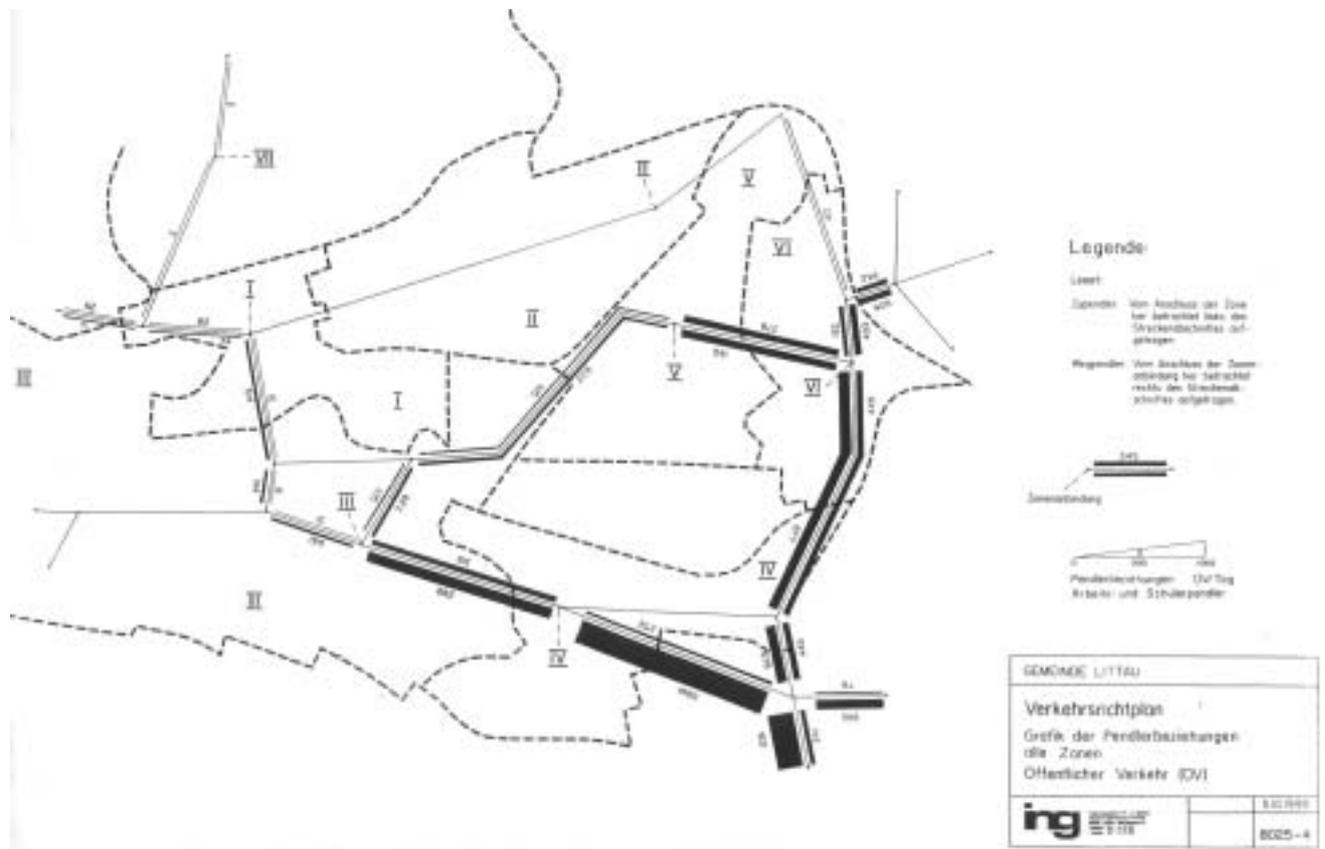
Bei der Festlegung der Prioritäten ist zu beachten, dass sie nur teilweise in der Kompetenz der Gemeinde Littau liegt. Wo andere Stellen zuständig sind, sind die Prioritätenangaben als Stellungnahme der Gemeinde zu verstehen.

#### 1.2.4. Verzeichnis der geplanten Massnahmen

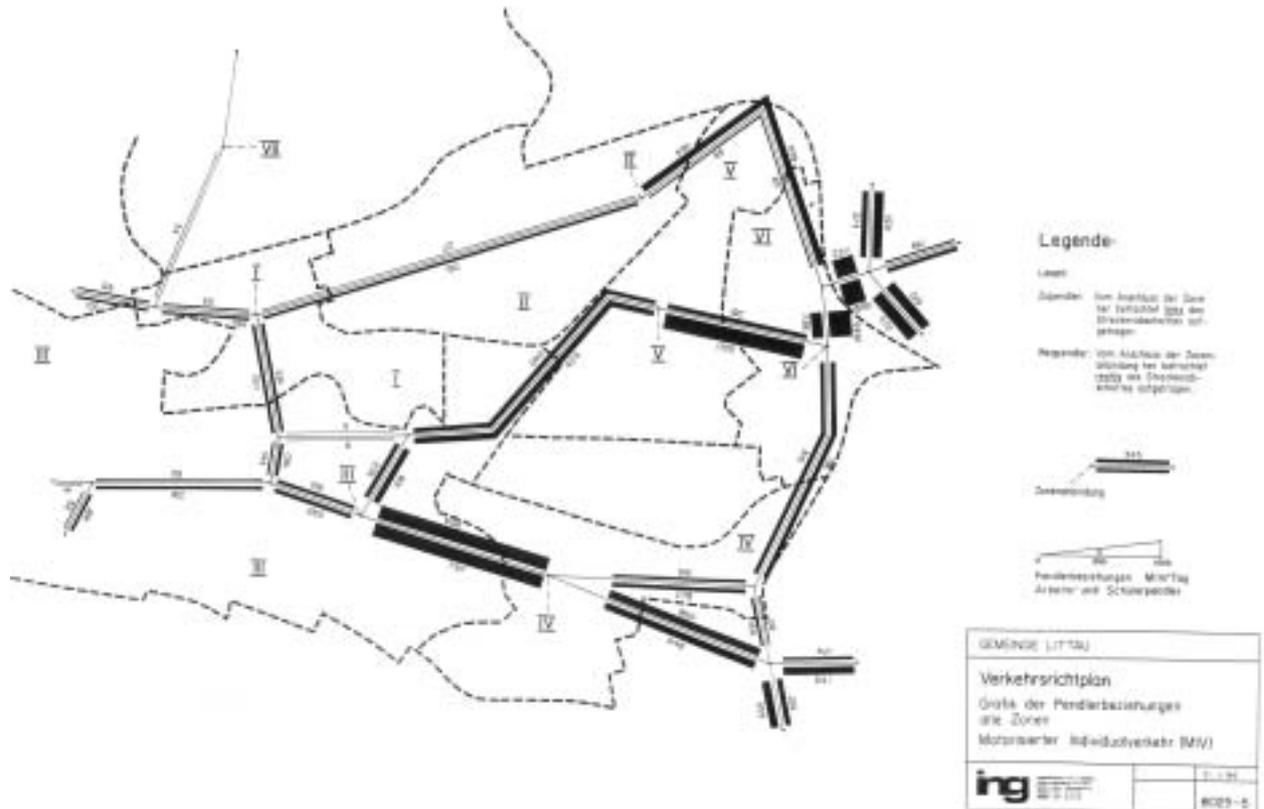
(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, F, G, Oe, P, R)

Oe34	Neue Bahnhaltestelle Kreuzstutz (Fluhmühle)
Oe35	Neuplatzierung der Bushaltstellen im Zusammenhang mit der Sanierung des Kreisel Frohburg
Oe36	Neuführung der Linien 2, 13, im Zusammenhang mit der Realisierung der Umfahrung Reussbühl
Oe37	Busspuren mit Pfortneranlagen auf der Hauptstrasse zwischen Fluhmühle und Grenzweg/bzw. Lindenstrasse - Fluhmühle
Oe38	Optimierung der Linienführung und des Kursangebotes der Linie 13 abends/ sonntags, ev. auch tagsüber, im Gebiet Ruopigenhöhe – Eichenstrasse – Obermättelstrasse, mit Servicestrassenverbindung Ruopigenhöhe - Eichenstrasse
Oe39	Verlängerung der Linie 13 bis Bahnhof Emmenbrücke
Oe40	Option für Einführung des bedarfsorientierten öV-Systems für schlecht erschlossene Bauzonen und für das Einzugsgebiet der Linie 13 in Randstunden und sonntags
Oe41	Neue Bahnhaltestelle Ruopigen (West) mit Anpassung der Haltestellen der Linie 13
Oe42	Direkte Fusswegverbindungen entlang der Bahnlinie Reussbühl - Bahnhof Emmenbrücke, Abschnitt Emme Ufer bis Bahnhof Emmenbrücke (westlich Bahndamm)
Oe54	Sicherstellung der Buslinie 32/E5 Bahnhof Emmenbrücke – Central - Emmenweid - Staldenhof - Allmend - Bahnhof Littau, verschiedene Varianten
Oe55	Einspurige Servicestrasse als Busträgerin Säntihofstrasse - Grünauring in Kombination mit der Erstellung eines Rad/Gehweges in diesem Abschnitt (für die staufreie Führung der Linie 32/E5 zum Bahnhof Littau)
Oe129	Zugang für Fussgänger beim Bahnhof Littau für Bahn- und Buspassagiere
Oe130	Haltestelle Ritterstrasse/Flurstrasse im Einklang mit der Zuzonung von Gopige
Oe131	RX Zugshalte in Littau
Oe133	Anpassung der Linie 13 (allenfalls 12) an das Verbindungsstrassennetz im Raum Gopige/Bahnhof/Ritterstrasse (ev. als Ringlinie mit der E5 bis Bhf. Emmenbrücke)
Oe250	Busspur auf der Luzernerstrasse zwischen Udelbodenrain und Grenzhof mit Pfortneranlage

**Pendlerbeziehungen öffentlicher Verkehr**



**Pendlerbeziehungen motorisierter Individualverkehr**



## **1.3. Konzept Fussgängeranlagen**

### **1.3.1. Ausgangslage**

#### **1.3.1.1. Rechtslage**

##### **Kantonales Strassengesetz:**

Für die Wege gilt das kantonale Wegrecht. Ist der Weg Bestandteil einer Strasse, ist das Strassengesetz anzuwenden (§1 StrG).

Zu den Strassen gehören Trottoirs, Gehwege und Fuss- und Radwege, soweit sie mit einer Strasse im Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen. Zu den Kantons- und Gemeindestrassen gehören auch Fuss- und Radwege, die von einer Strasse getrennt geführt werden, soweit sie in einem Nutzungsplan oder im Projekt der Strasse enthalten sind (§12 StrG).

Schwächere Verkehrsteilnehmer sind durch angemessene Massnahmen zu schützen (§2, §37 StrG).

##### **Kantonales Weggesetz:**

Die Gemeinden erlassen einen kommunalen Richtplan für das Fusswegnetz (§1 WegG). Die Regionalplanungsverbände erlassen einen Regionalen Richtplan für das Wanderwegnetz (§2 WegG).

Die Gemeinden erlassen gestützt auf die Richtpläne Wegpläne für das Fuss- und Wanderwegnetz (§5 WegG).

Die Gemeinden bauen, unterhalten und kennzeichnen die öffentlichen Fuss- und Wanderwegnetze auf ihrem Gebiet (§6 WegG).

#### **1.3.1.2 Grundlagen**

##### **1.3.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau**

Zoenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 1984

##### **1.3.1.2.2 Regionaler Wanderwegrichtplan**

Regionaler Wanderwegrichtplan April 1999, inkl. vorgeschlagene Änderungen in der Gemeinde Littau.

##### **1.3.1.2.3 Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 - 2006**

##### **1.3.1.2.4 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979**

#### **1.3.1.3 Problemanalyse**

##### **1.3.1.3.1 Verkehrsnachfrage**

Trotz hoher verkehrsmittelgebundener Mobilität ist der Anteil der Bewegungen, die ausserhalb des Wohn- oder Arbeitsplatzbereiches erfolgen, noch recht gross. Die mittlere Weglänge beträgt nach gesamtschweizerischen Statistiken dabei etwa 1.5 km (ohne Wanderungsanteile).

#### **1.3.1.3.2 Mängel und Lücken:**

- a) Diverse fehlende lokale Querverbindungen.
- b) Lücken im Fusswegnetz, welches Wegverbindungen abseits der stark befahrenen Strassen anbietet.
- c) Fehlende Querungshilfen über stark befahrene Strassen.
- d) Fehlende Fussgängeranlagen entlang von Hauptverkehrsachsen.
- e) Lücken im regionalen Wanderwegnetz.

#### **1.3.1.4 Art der Fussgängeranlagen**

Das Fusswegnetz besteht aus separaten Fusswegen, Trottoirs, schwach befahrenen Wegen oder Strassen, gemeinsamen Rad-/Gehwegen und Querungshilfen über stark befahrene Strassen.

#### **1.4.2 Zielvorstellungen**

Die allg. formulierten Hauptziele in Teil A Kap. 2.4 werden nachstehend ergänzt, bzw. im Konzeptvorschlag im Hinblick auf infrastrukturelle Konsequenzen konkretisiert.

##### **Zielvorgaben:**

- a) Durchgängiges, vollständiges, unterhaltfreundliches und sicheres Fussgängernetz mit Querungshilfen bei Kreuzungen mit stark belasteten Strassen.
- b) Gute direkte Verbindungen zwischen Wohnzonen und Arbeitsplatzzonen, öffentlichen Anlagen und Verwaltungen, insbesondere Schulen, gute Zugänge zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, um das Direkteinzugsgebiet der einzelnen Haltestellen zu erhöhen.
- c) Verbesserungen am Fusswegnetz gemäss Richtlinien für behindertengerechte Anlagen.
- d) Verbesserung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten durch Ergänzung des Wegnetzes.
- e) Attraktive Fusswegverbindungen durch Schaffung von naturnahen Bepflanzungen entlang den Wegen. Angebot von Wegen abseits der stark befahrenen Strassen, bzw. Wege zu lokalen Sehenswürdigkeiten.
- f) Sicherung von öffentlichen Fusswegrechten auf Privatwegen, deren Benützung aus Sicht der Fusswegergänzung erforderlich ist.
- g) Anbindung des regionalen Wanderwegnetzes an das kommunale Fussgängerwegnetz.

#### **1.3.3. Konzept Fussgängeranlagen**

##### **1.3.3.1. Gesamtkonzept**

Der Konzeptvorschlag ist in den Plänen 8025-8 und 8025-9 dargestellt.

### 1.3.3.2 Ausbaustandard

<b>Trottoirs:</b>	höhenmässig abgesetzt, Breite je nach Fussgänger Menge 1.5 - 2m (normal).
<b>Separate Fusswege:</b>	Breite je nach Fussgänger Menge mindestens 1.2m, normal 1.5m, ausserhalb des Siedlungsgebietes können die Minimalmasse unterschritten werden. Gemeinsame Rad-/ Gehwege: siehe Radroutenkonzept.
<b>Beläge:</b>	Je nach Funktion der Fussgängeranlagen.
<b>Querungshilfen:</b>	Formen: Aufpflasterung, Verengungen der Fahrbahn auf 1 Spur, Mittelinseln (in der Regel bei Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen), Lichtsignalanlagen, Kreiseln; Unter-/Überführungen nur ausnahmsweise.

### 1.3.3.3 Prioritäten

Definition Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

#### 1.3.3.3.1 Fussgängeranlagen entlang Kantonsstrassen

##### 1. *Priorität*

Kantonsstrasse KI 13:

- Querungshilfe, bzw. Knotenausbau mit Querungshilfe im Zusammenhang mit der Umfahrung Reussbühl [S1]
- Querungshilfen an der Hauptstrasse:  
Fluhmühlerain [S2], Lindenstrasse-Süd [S3]

Kantonsstrasse T 10/KI 10 :

- Querungshilfe Rothenstrasse/Rothenhalde [S4]

Kantonsstrasse K 33a:

- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Luzernerstrasse:  
Flurstrasse [S201]
- Querungshilfen an der Luzernerstrasse:  
Grubenstrasse (Haltestelle Schützenhaus) [S202], Sonnenstrasse (Haltestelle Längweiher) [S203], Haltestelle Rönimoosrain [S204]

##### 2. *Priorität*

Kantonsstrasse T 10/KI 10:

- Querungshilfe Rothenstrasse/Viscose-Steg [S6]
- Eingangspforte mit Querungshilfe: Thorenbergstrasse/westl. Bergstrasse (Gemeindegrenze) [S100]

Kantonsstrasse KI 13:

- Trottoir entlang Hauptstrasse westseitig zwischen COOP - Garage und Einmündung Fluhmühlerain [F22]

Kantonsstrasse K 33a:

- Eingangspforte mit Querungshilfe Renggstrasse/Bennenegg [S206]

- Querungshilfe an der Luzernerstrasse: Mattstrasse (Haltestelle Blattenmoos) [S209]

*Kantonsstrasse K 42:*

- Gemeinsamer Rad-/Gehweg bei Stächerain, Abschnitt Stächerain - Silberlingen [F118]

**3. Priorität**

*Kantonsstrasse T 10/KI 10:*

- Querungshilfen an der Thorenbergstrasse: Thorenbergmatte [S104]
- Fussgängeranlagen: Thorenbergstrasse zwischen Gopigestrasse und Staldenhof [F117]

*Kantonsstrasse K 33a:*

- Knotenausbau mit Querungshilfe (Kreisel) Luzernerstrasse/Udelbodenrain [S205]
- Querungshilfen an der Renggstrasse:  
Hohrüti [S207], Löwengrube [S208]

**1.3.3.3.2 Übrige Fussgängeranlagen**

**1. Priorität**

- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Ruopigenstrasse:  
Ruopigenhöhe [S8]
- Querungshilfe am Ruopigenring:  
Kantonsschule Rothen [S9]
- Querungshilfe an der Ruopigenhöhe [S15]
- Trottoir: Ruopigenhöhe ab Gemeindezentrum [F28]
- separater Fussweg: Ruopigenhöhe südlich Passarelle [F29]
- Gemeinsamer Rad-/Gehweg: Verlängerung der bestehenden Anlage entlang westl. Ritterstrasse mit Querungshilfe am östlichen Bauzonenrand [S102], [F119]
- Rad-/Gehweg: Grünauring – Säntihofstrasse [F129]
- Rad-/Gehwege: Bodehof - Ruopigenmoos/Gopige [F121]
- Separate Gehwege: Verbindung Gopige- Ritterstrasse bzw. Ritterstrasse - Bahnhofstrasse [F125]
- Separater Fussweg: Flurstrasse - Gopige [F122]
- Beschaffung von öffentlichen Wegrechten auf bestehenden privaten Wegen und Strassen [F300].

**2. Priorität**

- Querungshilfen am Ruopigenring:  
Staldenring [S16], Schulhausstrasse [S17], Sportanlagenzufahrt [S18]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Flurstrasse/Ritterstrasse [S106]
- Gemeinsame Rad-/Gehwege: Staldenhof - Sportanlage Ruopigenmoos [F123]
- Separater Fussweg: Niedermatt Nord [F127]
- Querungshilfen an der Flurstrasse: Matthof [S212]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Gasshof-/Ritterstrasse[S220]
- Trottoirs: Blattenmoosstrasse [S218],
- Rad-/ Gehweg Unterwilrain - Gemeindegrenze (Kanonenstrasse) [F239]
- Fusswegsystem zwischen Rothen – Rothenbad – Hauptstrasse/Täschmattstrasse

### 3. **Priorität**

- Verbindungstreppe/- weg und Lift Ruopigenring – Bahnhaltestelle Ruopigen **[F30]**
- Separate Fusswege: Erschliessung Ruopigenring - Ruopigen (Verlängerung der neuen Erschliessungsstrasse) [S20]
- Trottoirs: Gopigestrasse 2. Etappe (SBB Unterführung - Ritterstrasse) [S108], Verbindung Gopigestrasse - Bahnhofstrasse [S109] ],
- Knotenausbau und Querungshilfe Bahnhofstrasse/Gopigestrasse [S110]
- Trottoirs: Erschliessung Schachenhof - Staldenhof: Verlängerung der Staldenhofstrasse mit Querverbindungen [S111], [S114]
- Erschliessungssystem Thorenberg **[F126]**
- Querungshilfen an der Flurstrasse: Zimmeregg [S211], Rigistrasse [S213]
- Querungshilfen am Udelbodenrain:  
Längweiherstrasse [S216], Udelbodenstrasse [S217]
- Gemeinsamer Rad-/Gehwege: Längweiher - Matthof **[F236]**
- Trottoirs: Längweiherstrasse - Luzernerstrasse 6 (COOP) [S223], Verlängerung der Längweiherstrasse [S224]
- Separate Fusswege: Jodersmatt West/Obermattweg (Vogelmoos) **[F240]**

#### 1.3.4 **Verzeichnis der geplanten Massnahmen**

(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, G, Oe, P, R, S)

F22	Trottoir entlang Hauptstrasse westseitig zwischen COOP - Garage und Einmündung Fluhmühlerain.
F24	Fusswegverbindung Rothen-Rothenbadstrasse-Hauptstrasse/Täschmattstrasse
F28	Trottoir: Ruopigenhöhe
F29	separater Fussweg: Ruopigenhöhe Süd
F30	Verbindungstreppe zur Bahnhaltestelle Ruopigen
F117	Fussgängeranlagen: Thorenbergstr. zwischen Gopigenstr. und Staldenhof.
F118	Gemeinsamer Rad-/Gehweg bei Stächerain Abschnitt Stächerain - Silberlingen
F119	Gemeinsamer Rad-/Gehweg: Verlängerung der bestehenden Anlage entlang westl. Ritterstr. mit Querungshilfe am westlichen Uebergang
F121	Rad-/Gehwege: Bodehof – Ruopigenmoos/Gopigen.
F122	Separater Gehweg: Flurstrasse – Gopigen
F123	Gemeinsame Rad-/Gehwege: Staldenhof - Sportanlage Ruopigenmoos.
F124	Fusswegverbindung Rothen – Rothenbad – Hauptstrasse/Täschmattstrasse
F125	Separate Gehwege: Verbindung Gopigen- Ritterstrasse, bzw. Bahnhofstrasse.
F126	Erschliessungssystem Thorenberg.
F127	Separater Fussweg: Niedermatt Nord.
F129	Rad-/Gehweg Grünauring - Säntihofstrasse
F236	Gemeinsame Rad-/Gehwege: Längweiher - Matthof.
F239	Rad-/Gehweg Unterwilrain - Gemeindegrenze (Kanonenstrasse).
F240	Separater Fussweg: Jodersmatt West/Obermattweg (Vogelmoos)
F300	Beschaffung von öffentlichen Fusswegrechten auf bestehenden privaten Wegen und Strassen

## 1.4 Konzept Radverkehr

### 1.4.1 Ausgangslage

#### 1.4.1.1 Rechtslage

**Kantonales Weggesetz:**

Die Regionalplanungsverbände erlassen einen regionalen Richtplan für das Radwegnetz (§21 WegG). Sie stimmen ihre Planungen auf das kantonale Radroutenkonzept ab.

Sind Radwege Bestandteile von Strassen, gelten die Vorschriften des Strassengesetzes. In den übrigen Fällen können die Gemeinden Radwege bauen (§22 WegG).

**Kantonales Strassengesetz:**

Für die Erstellung von Radwegen sind die Gemeinden zuständig, ausgenommen bei Wegen entlang von Kantonsstrassen, wenn diese Bestandteil der Strassen sind.

Zu den Strassen gehören Fuss- und Radwege, soweit sie mit einer Strasse im Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen. Zu den Kantons- und Gemeindestrassen gehören auch Fuss- und Radwege, die von einer Strasse getrennt geführt werden, soweit sie im Projekt der Strasse enthalten sind (§12 StrG).

Schwächere Verkehrsteilnehmer sind durch angemessene Massnahmen zu schützen (§2, §37 StrG).

**Zusammenstellung der Zuständigkeiten bei Radverkehrsanlagen:**

	Radverkehrsanlagen entlang von Kantonsstrassen als Bestandteil der Strasse		Gemeindeeigene Radverkehrsanlagen als Bestandteil der Strasse oder separat geführt	
		mit regionaler Bedeutung		mit regionaler Bedeutung
1. Verbindungsfunktion	Überregionale Verbindung, regionale Hauptverbind.	Ortsverbindungen	lokale Erschliessung Verbindung von Ortsteilen	Ortsverbindungen
2. Planungsumschreibung	kant. Radroutenkonzept	reg. Richtplanung für Radwegnetze	kommunaler Richtplan	reg. Richtplanung für Radwegnetze
3. Planungszuständigkeit				
konzeptionell	Kanton		Gemeinde	Regionalplanungen
Detailplanung	Kanton		Gemeinde	
4. Zuständigkeit für Bau	Kanton (Strassengesetz)		Gemeinde (Strassengesetz) Gemeinde (Weggesetz)	
5. Zuständigkeit für baulichen Unterhalt	Kanton (Strassengesetz)		Gemeinde (Strassengesetz) Gemeinde (Weggesetz)	
6. Beschlusskompetenz	Kanton (Strassengesetz)		Gemeinde (Strassengesetz) Gemeinde (Weggesetz)	
7. Finanzierung	Kanton (Strassengesetz)		Gemeinde (Strassengesetz) Gemeinde, Subventionen durch Kanton möglich (Weggesetz)	

## **1.4.1.2 Grundlagen**

### **1.4.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau**

Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 1984

### **1.4.1.2.2 Regionale Verkehrsrichtplanung**

### **1.4.1.2.3 Kantonale Planung**

#### **Kantonales Radroutenkonzept vom Februar 1994**

Das kantonale Radroutenkonzept ist wie der regionale Richtplan eine behördenverbindliche Grundlage und Koordinationsinstrument für die Radwegnetze.

Dieses Konzept beinhaltet strassenbegleitende Radverkehrsanlagen entlang von *Kantonsstrassen*. Es soll dazu beitragen, den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr zu steigern.

Wichtige Bestandteile des Konzeptes sind der Wunschlinienplan und der Angebots- und Massnahmenplan. Folgende Radrouten sind vorgesehen: entlang der KI10: Thorenbergstrasse/Rothenstrasse, der K33a: Renggstrasse/Luzernerstrasse und der KI13: Hauptstrasse; ausserhalb des Siedlungsgebietes: entlang der K4a und der KI12.

### **1.4.1.2.4 SVU-Konzept**

### **1.4.1.2.5 Strassenbauprogramm des Grossen Rates 2003 – 2006**

Im Strassenbauprogramm 03 –06 wurde ein weiterer Kredit für die Realisierung des kantonalen Radroutenkonzeptes festgelegt. Er soll in erster Linie für die Sanierung der unfallträchtigen Knoten verwendet werden.

### **1.4.1.2.6 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979**

In diesem Verkehrsrichtplan sind bereits Radverkehrsanlagen enthalten. Aufgrund neuer Gesetze und der räumlichen Entwicklung muss die Planung der Anlagen angepasst werden.

## **1.4.1.3 Problemanalyse**

### **1.4.1.3.1 Verkehrsnachfrage**

#### **Ausbildungs- und Berufspendler**

Der Pendlerverkehr umfasst den nach aussen (Nachbargemeinden) orientierten Ziel-/ Quellverkehr und den gemeindeinternen Verkehr („Binnenverkehr“).

In der Gemeinde Littau ist auf Strassenzügen mit hohem MIV- und öV- Pendleranteil auch eine grosse Radverkehrsnachfrage, resp. ein grosses Radverkehrspotential vorhanden, insbesondere beim nach aussen orientierten Pendlerverkehr. Littau liegt zentral in der Agglomeration von Luzern. Ein erheblicher Anteil der Arbeitsplätze in den Nachbargemeinden befindet sich innerhalb einer akzeptablen Velofahrerdistanz, wobei die Anzahl der Pendler aus weiter entfernten Gemeinden relativ klein ist. Die Verteilung der MIV- und öV-Pendlerbeziehungen in den Abbildungen 8025-5, resp. 8025-4 liefert ein gutes Abbild der qualitativen Verteilung der Radverkehrspendlerbeziehungen.

Das Radroutennetz soll schwergewichtig auf die Pendler (Arbeits- und Schülerpendler) ausgerichtet sein, da diese am häufigsten und regelmässigsten auftreten. Das wichtigste Ziel der Ausbildungspendler ist die Kantonsschule Rothen.

Der Wunschlinienplan des kantonalen Radroutenkonzeptes zeigt auf den wichtigsten Radrouten eine Abschätzung der Anzahl Schüler und Gesamtpendler (=Schüler + Erwerbstätige), welche ihren Arbeits-, resp. Schulweg mit dem Fahrrad oder dem Mofa zurücklegen.

### **Einkaufsverkehr**

Der Einkaufsverkehr setzt sich aus dem Einkaufsverkehr in die Nachbargemeinden und aus dem gemeindeinternen Verkehr zusammen.

Eine hohe Anzahl an Radfahrerbewegungen entsteht zum Beispiel zwischen Wohnzonen und Einkaufsmöglichkeiten oder öffentlichen Bauten und Anlagen mit viel Publikumsverkehr (Verwaltungen etc.).

### **Freizeitverkehr**

Wichtiger Bestandteil des Freizeitverkehrs ist neben dem Ziel-/Quellverkehr und dem Binnenverkehr der Durchgangsverkehr.

Radfahrerziele des Freizeitverkehrs sind beispielsweise Sportanlagen, Naherholungsgebiete oder Radwanderrouen. Die regionalen Radwanderrouen können dem regionalen Richtplan entnommen werden. Dieser ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Aufgrund der hohen Dichte des lokalen Radnetzes, können die regionalen Radrouten aber problemlos integriert werden. Das „Freizeitnetz“ mit überregionalen Verbindungen und regionalen Hauptverbindungen entlang von Kantonsstrassen ist im kantonalen Radroutenkonzept festgelegt.

#### **1.4.1.3.2 Mängel und Lücken**

- a) Lücken im Freizeitnetz gemäss Wunschlinienplan im kantonalen Radroutenkonzept.
- b) Unfallträchtige Knoten gemäss Angebots- und Massnahmenplan im kantonalen Radroutenkonzept: Seetalplatz, Einmündung Flurstrasse in Luzernerstrasse, Einmündung Schulhausstrasse im Ruopigenring, Einmündung südliche Lindenstrasse in Hauptstrasse, Einmündung Sonnenstrasse in Luzernerstrasse.
- c) Mangelhaftes Angebot an Veloparkplätzen, resp. „Park and Ride - Anlagen“ an wichtigen Knoten der öffentlichen Verkehrsmittel.
- d) Mangelhafte Erschliessung von Zentren mit hohem Radverkehrsaufkommen:
- e) Diverse fehlende lokale Querverbindungen gemäss Übersichtsplan.

#### **1.4.1.4 Art der Radverkehrsanlagen**

Nachfolgend sind die für Radfahrer geeigneten Verkehrsanlagen aufgelistet.

- Radwege: Ausschliesslich von Radfahrern benützbarer (VRV Art. 1.6), von der Strasse horizontal und/oder vertikal abgesetzter oder frei trassierter Fahrweg. Er kann einseitig oder beidseitig mit Ein- oder Zweirichtungsverkehr ausgebildet werden.
- gemeinsamer Rad-/Gehweg: Von der Fahrbahn räumlich abgetrennter oder völlig frei trassierter Fahrweg, der ausschliesslich von Radfahrern und Fussgängern benützt werden darf (SSV Art. 33).

- Radstreifen: Für Radfahrer bestimmter Fahrstreifen, von der allgemeinen Fahrbahn durch Markierung getrennt. Radstreifen können von anderen Fahrzeugen befahren werden, sofern der Fahrradverkehr dadurch nicht behindert wird. (VRV Art. 40)
- Strassen:
  - mit generellem Fahrverbot, ausgenommen für Fahrradfahrer
  - schwach befahrene Wege (Güter-, Erschliessungsstrassen)
  - verkehrsberuhigte Strassen
- Querungshilfen: über stark befahrene Strassen. Formen: Aufpflasterung, Verengungen der Fahrbahn auf 1 Spur, Mittelinseln (in der Regel bei Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Sammelstrassen), Lichtsignalanlagen, Kreiselnknoten; Unter-/Überführungen nur ausnahmsweise.
- Abstellflächen: Bike + Ride Anlagen oder Fahrradparkplätze bei Bushaltestellen und Bahnhaltstellen

Die Kriterien für den Einsatz von strassenbegleitenden Radverkehrsanlagen können dem kantonalen Radroutenkonzept entnommen werden.

#### 1.4.2 Zielvorstellungen

Die allg. formulierten Hauptziele in Teil A Kap. 4 werden nachstehend ergänzt, bzw. im Konzeptvorschlag im Hinblick auf infrastrukturelle Konsequenzen konkretisiert.

##### Zielvorgaben:

- a) - Erreichbarkeit aller bedeutenden Radfahrerziele über *sichere, attraktive und direkte* Radverkehrsanlagen.
  - Besondere Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Kinder (Schüler) und Betagte.
- b) Durchgehende Radverkehrsanlagen gemäss kantonalem Radroutenkonzept und regionalem Verkehrsrichtplan in Ost - West - Richtung:
  - Ritterstrasse/Ruopigenring/Ruopigenstrasse (nur im kant. Radroutenkonzept)  
Verbindung der Ortsteile Littau - Ruopigen - Reussbühl, Erschliessung von Anlagen mit regionaler Bedeutung: Sportanlagen Ruopigenmoos und Rothen, Kantonsschule Rothen.
  - Kantonsstrasse K10 Thorenbergstrasse/Rothenstrasse:  
Ortsverbindung Malters - Littau - Emmenbrücke
  - Kantonsstrasse K33a Renggstrasse/Luzernerstrasse:  
Ortsverbindung Malters - Littau - Luzern
- c) Querverbindungen gemäss kantonalem Radroutenkonzept und regionalem Verkehrsrichtplan in Nord - Süd - Richtung:
  - Bahnhofstrasse/Gasshofstrasse, rsp. Gopigestrasse. (nur reg. Richtplan bzw. REP21):  
Verbindung der Ortsteile Thorenberg - Littau
  - Kantonsstrasse K13 Hauptstrasse:  
Ortsverbindung Emmenbrücke - Reussbühl - Luzern. (Diese Verbindung verläuft im regionalen Richtplan entlang der Reuss, im kantonalen Radroutenkonzept entlang der Kantonsstrasse).
- d) Abschnitte ausserhalb des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Radroutenkonzept und regionalem Richtplan bzw REP21:
  - Kantonsstrasse K4a: Hohrüti, Gemeindegrenze - Kriens, bzw. Malters

- Kantonsstrasse K12: Silberlingen - Stächenrain
  - Verbindung Littau Thorenberg - Hellbühl (nur regionaler Verkehrsrichtplan)
- e) Schliessen der Lücken im Freizeitnetz und Massnahmen an unfallträchtigen Knoten gemäss kantonalem Radroutenkonzept.
- f) Querungshilfen über stark befahrene Strassen
- g) Verfeinerung des Radverkehrsnetzes. Erschliessung aller bedeutenden Radfahrerziele: Schulen, Freizeiteinrichtungen (z. B. Schwimmbad Zimmereggwald), Einkaufsmöglichkeiten, öff. Verwaltungen, Naherholungsgebiete, Friedhöfe, Kirchen, Knotenpunkte der öff. Verkehrsmittel, regionale Radwanderrouten etc..
- h) Geschwindigkeitsreduktion bzw. Massnahmen zur Verbesserung der Geschwindigkeitseinhaltung auf stark befahrenen Strassen, die Radroutenbestandteile sind.
- i) Zugänglichkeit der Bike + Ride - Anlagen optimieren (wo ein dichtes öV – Kursangebot offeriert wird).

### **1.4.3. Konzept Radverkehr**

#### **1.4.3.1 Gesamtkonzept**

Der Konzeptvorschlag ist in Plan 8025-10 dargestellt. Er enthält die bestehenden, resp. die neu auszubauenden Radverkehrsanlagen gemäss Zielvorstellungen und berücksichtigt festgestellte Mängel und Lücken. Das Konzept wird nachfolgend detailliert beschrieben. Es wird unterschieden nach Radverkehrsanlagen von kantonaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Anlagen von kantonaler, resp. regionaler Bedeutung können auch lokale Erschliessungsfunktion haben.

#### **1.4.3.2 Ausbaustandard**

Wegleitend sind die Richtlinien des kantonalen Baudepartementes vom Februar 1994. Bei bestehenden Anlagen sind die Ausbaustandarde allenfalls anzupassen.

#### **1.4.3.3 Prioritäten**

Die Prioritäten richten sich nach den Zielsetzungen, den rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten und haben daher richtungweisenden Charakter.

Definitionen der Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

##### **1.4.3.3.1 Radverkehrsanlagen entlang Kantonsstrassen**

###### **1. Priorität**

###### *Kantonsstrasse KI 13*

- Radfahreranlagen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Umfahrung Reussbühl [S1]
- Radverkehrsführung beim Seetalplatz [R30]
- Querungshilfen an der Hauptstrasse: Fluhmühlerain [S2], Lindenstrasse-Süd [S3]
- Bike + Ride - Anlage an der Hauptstrasse: bei Haltestelle Frohburg [R31] und Lindenstrasse-Süd [R 32]

#### *Kantonsstrasse KI 12*

- Gemeinsamer Rad-/Gehweg bei Stächenrain [F118]

#### *Kantonsstrasse K 33a*

- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Luzernerstrasse: Flurstrasse [S201]
- Querungshilfen an der Luzernerstrasse: Grubenstrasse (Haltestelle Schützenhaus) [S202], Sonnenstrasse (Haltestelle Längweiher) [S203]
- Bike + Ride - Anlagen an der Luzernerstrasse: Gasshofstrasse [R241], Mattstrasse [R242], Rönimoos [R243]

### **2. Priorität**

#### *Kantonsstrasse T10/KI 10*

- Querungshilfe Rothenstrasse/Rothenhalde [S4]
- Querungshilfe Rothenstrasse/Viscose-Steg [S6]
- Eingangspforte mit Querungshilfe Thorenbergstrasse/westl. Bergstrasse (Radroute Richtung Littauerberg/Hellbühl) [S100]

#### *Kantonsstrasse K33a*

- Querungshilfe Renggstrasse/Benneneggstrasse [S206]
- Querungshilfe Luzernerstrasse/Mattstrasse (Haltestelle Blattenmoos) [S209]

### **3. Priorität**

#### *Kantonsstrasse T 10/KI 10*

- Bike + Ride - Anlage Rothenstrasse/Rothenbadstrasse oder bei der Haltestelle Zollhaus [R33]
- Querungshilfen an der Thorenbergstrasse: Thorenbergmatte [S104]

#### *Kantonsstrasse K 4a*

- Radverkehrsanlage (Radweg) entlang der Rengglochstrasse [R249]

#### *Kantonsstrasse K 33a*

- Radfahrerparkplatz an der Luzernerstrasse: Sportanlage Grenzhof [R244]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Luzernerstrasse/Udelbodenrain [S205]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Renggstrasse/Hohrüti [S207]

Die Radverkehrsanlagen entlang der Kantonsstrassen, Renggstrasse, Luzernerstrasse, der Hauptstrasse, Rothenstrasse und Thorenbergstrasse haben regionale Bedeutung, das heisst, sie sind im regionalen Verkehrsrichtplan enthalten. Die regionalen Radrouten entlang von Gemeindestrassen sind im nachfolgenden Abschnitt enthalten.

#### **1.4.3.3.2 Radverkehrsanlagen entlang von Gemeindestrassen und Privatstrassen**

##### **Radverkehrsanlagen mit regionaler Bedeutung:**

#### **1. Priorität**

- Knotenausbau mit Querungshilfe an der Ruopigenstrasse: Ruopigenhöhe [S8]
- Querungshilfe Ruopigenring/Ruopigenstrasse (Kantonsschule) [S9]

- Gemeinsamer Rad-/Gehweg: Verlängerung der bestehenden Anlage entlang westlicher Ritterstrasse [F119]
- Querungshilfe Ritterstrasse/Schulhaus Littau [S102]
- Bike and Ride - Anlagen: Station Littau Nord und Süd [R247]

## **2. Priorität**

- Querungshilfen am Ruopigenring: Staldenring [S16], Schulhausstrasse [S17], Sportanlagen Ruopigenmoos [S18]
- Querungshilfe Ritterstrasse/Schwimmbadzufahrt [S103]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Flurstrasse/Ritterstrasse [S106]
- Radstreifen entlang der Verbindungsstrasse 1. Etappe: SBB Unterführung - Bahnhofstrasse (je nach Variante über Gopige oder Bimoid Areal), inkl. Querungshilfe beim Rad-/ Gehweg Grünauring – Bodehof [S 108]
- Knotenausbau mit Querungshilfe Gasshofstrasse/Ritterstrasse [S220]
- Radstreifen längs Gasshofstrasse [R245], (entfällt, falls Tempo 30 auch auf der Gasshofstrasse eingeführt wird)
- Bike + Ride – Anlagen: Ritterstrasse [R246]

## **3. Priorität**

- Verbindungsstrasse Gopige- Ritterstrasse/Ruopigenring 2. Etappe: bergseitiger Radstreifen [S109], mit Querungshilfe bei Abzweigung der Querverbindung zur Bahnhofstrasse.
- Bike and Ride - Anlagen: Bei S-Bahnhaltestelle Ruopigen, auch oben bei der Abzweigung der Sportplatzzufahrt am Ruopigenring [R36]

### **Kommunale Radverkehrsanlagen ohne regionale Bedeutung:**

#### **1. Priorität**

- Radstreifen obere Ruopigenstrasse, bzw. Ruopigenring [R35]
- Radstreifen Flurstrasse [R248]
- Gemeinsame Rad-/Gehwege: Bodehof – Ruopigenmoos [F121], Grünauring – Säntihofstrasse [F129]
- Querungshilfe an der Ruopigenhöhe [S22]
- Radverbindung ab Schulhausstrasse Ruopigen zu den Veloparkplätzen Zentrum Ruopigen [R37]

#### **2. Priorität**

- Querungshilfe an der Flurstrasse: Matthof [S212]
- Radroute auf schwach belasteter Strasse:  
Grossmatte Ost - Blattenmoosstrasse [S218], verlängerte Staldenhofstrasse [S111], Querverbindung ab erweiterter Staldenhofstrasse [S114]
- Gemeinsamer Rad-/Gehweg: Unterwilrain - Kanonengasse [F239]
- Radverkehrsanlage unter Ruopigenstrasse Frohburg-Obermättlistrasse [R34]

#### **3. Priorität**

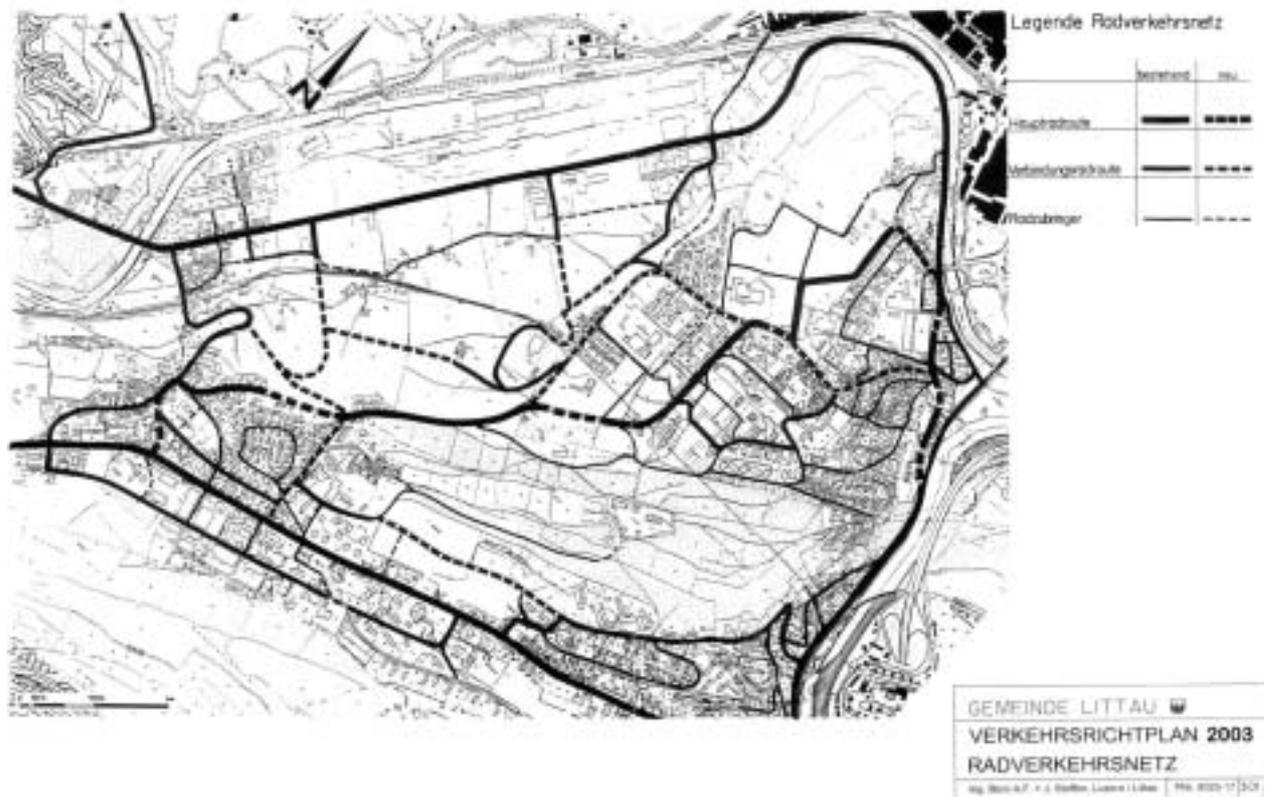
- Querungshilfe an der Flursstrasse: Rigistrasse [S213]
- Radroute auf schwach belasteten Strassen:  
Querverbindung ab verlängerter Längweiherstrasse [S223], verlängerte Längweiherstrasse [S224]
- Gemeinsamer Rad-/ Gehweg: Längweiherstrasse – Matthofstrasse [F236]

#### 1.4.4 Verzeichnis der geplanten Massnahmen

(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, F,G, Oe, P, S)

R30	Radverkehrsführung Seetalplatz
R31	Bike + Ride - Anlage im Zusammenhang mit der Umfahrung Reussbühl.
R32	Bike + Ride - Anlage an der Hauptstrasse: Lindenstrasse-Süd.
R33	Bike + Ride - Anlage Rothenstrasse/Rothenbadstrasse / Zollhaus
R34	Radverkehrsanlage untere Ruopigenstrasse
R35	Radstreifen obere Ruopigenstrasse, bzw. Ruopigenring.
R36	Bike + Ride – Anlage Haltestelle Ruopigen
R37	Radverbindung Schulhausstrasse Ruopigen-Zentrum Ruopigen (Veloabstellplätze)
R241	Bike + Ride - Anlagen an der Luzernerstrasse: Gasshofstrasse.
R242	Bike + Ride - Anlagen an der Luzernerstrasse: Mattstrasse.
R243	Bike + Ride - Anlagen an der Luzernerstrasse: Rönimoos.
R244	Radfahrerparkplatz an der Luzernerstrasse: Sportanlage Grenzhof.
R245	Radstreifen längs Gasshofstrasse.
R246	Bike + Ride - Anlagen längs Bahnhofstrasse: Ritterstrasse.
R247	Bike + Ride - Anlagen längs Bahnhofstrasse: Bahnhof Nord- und Südseite.
R248	Radstreifen auf Flurstrasse.
R249	Gemeinsamer Rad-/Gehweg Rengg/Hohrüti – Kriens/Malters

#### Radverkehrsnetz



## 1.5 Konzept Parking

### 1.5.1 Ausgangslage

#### 1.5.1.1 Rechtslage

##### **Eidgenössisches Recht:**

SSV Art. 2.a Zonensignalisation für spezielle Parkierungsvorschriften (z.B. blaue Zone mit Bevorzugung für Anwohner zum Dauerparkieren gegen Gebühr)

##### **Kantonales Recht:**

###### *Planungs- und Baugesetz:*

§ 184: Baubewilligungspflicht für die Erstellung von Abstellplätzen.

###### *Strassengesetz:*

§27: Regelung des gesteigerten Gemeindegebrauchs (längeres Parkieren gehört dazu)

§28: Dauerparkieren auf öffentlichem Grund, (Kompetenz zur Erhebung einer Benützungsg Gebühr)

§93: Erstellungspflicht für Abstellplätze. Abs. 4: Zuständigkeit des Gemeinderates, Abs. 6: Ersatz durch Gemeinschaftsanlage oder Kompensationsabgabe.

§94: Verbot der Erstellung bei speziellen Sachverhalten; Pflicht zur Ausarbeitung von Vorschriften gemäss Gemeindeordnung.

§95: Ersatzabgabe anstelle der geschuldeten Abstellplätze.

§96: Rechtliches Vorgehen für die Vorschriften (als Reglement oder im Rahmen des Bau- und Zonenreglementes)

##### **Kommunales Recht:**

###### *Bau- und Zonenreglement:*

§16: Einstell- und Abstellflächen für Fahrzeuge; 1.5 Abstellplätze pro Wohnung; zweckmässige Zusammenfassung der Plätze in Sammelgaragen oder am Terrainrand; Ablösungssumme von mindestens Fr. 1'000.-- pro nichterstelltem Parkplatz.

*Reglement über die Anwohnerbevorzugung beim Dauerparkieren auf öffentlichem Grund.*

#### 1.5.1.2 Grundlagen

- Konzept zur Einführung der Anwohnerbevorzugung innerhalb der blauen Zone. Bericht und Antrag des Gemeinderates vom April 84.
- Siedlungsplanung der Gemeinde Littau: Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 94.
- Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 79: Standorte von grösseren öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen.

#### 1.5.1.3 Problemanalyse

Die Verfügbarkeit über oder der Besitz eines Motorfahrzeuges ist für den grössten Teil der Bevölkerung eine Selbstverständlichkeit. Auch in Littau dürften mehr als 80% aller Haushalte über einen PW verfügen. Die Möglichkeit, einen PW in der Nähe der Wohnung abstellen, Parkplätze für Besucher zur Verfügung stellen zu können, bestimmt die Qualität einer Wohnung mit.

Für das Gewerbe inkl. die Detailhandelsgeschäfte ist ein genügend hohes Angebot an Parkplätzen für Kunden und Beschäftigte eines der wichtigsten Voraussetzungen für ein erfolgreiches Unternehmen.

Andererseits verursacht jeder zusätzliche PW im Mittel etwa 13'500 Fz-km jährlich und trägt damit entsprechend zu einer höheren Umweltbelastung bei. Eine Steuerung des Parkplatzangebotes kann die Stärke und die Lage der Umwelteinwirkung beeinflussen.

Im Bereich der Parkierung ist es die Aufgabe der Gemeinde in erster Linie ein wildes ungeordnetes Parkieren auf öffentlichen Verkehrsflächen zu verhindern und bei den verschiedenen Bauzonennutzungen ein angemessenes Parkplatzangebot, womöglich überdeckt oder unterirdisch, zu erwirken. Bei ausgesprochenem Parkplatzmangel ist ihre Mithilfe bei der Schaffung von Sammelparkings gefragt.

Knappe Parkplatzangebote sind im Bereich Reussbühl Fluhmühle und Stollberg für die Anwohner feststellbar. An den stadtangrenzenden Zonen belegen aus den städtischen Gebieten verdrängte Parkierer das öffentliche Strassennetz von Littau.

Solange auf öffentlichem Grund Gratisdauerparkierplätze zur Verfügung stehen, sind in einigen Quartieren Einstellhallen unternutzt, die speziell aus Wohnattraktivitätsgründen als nicht sichtbare Abstellanlagen angelegt wurden.

## **1.5.2 Zielvorstellungen**

Mit der Durchsetzung der Reglementierung zur Schaffung von Abstellplätzen und der Einführung der Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund soll ein geordnetes Parkieren angezielt, die Wohnattraktivität gesteigert und eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Existenz von Gewerbe-, Detailhandels- und Dienstleistungsbetrieben erhalten bzw. geschaffen werden.

- Die Erstellung von Sammelgaragen am Rand der Parzellen, möglichst in der Nähe der übergeordneten Verkehrsstrasse, soll gefördert werden, siedlungsintern soll der motorisierte (Individual-) Verkehr zurückgebunden werden. Diese Anordnung ermöglicht die geordnete Parkierung, dämpft aber wegen den Fusswegdistanzen tendenziell die Benutzungshäufigkeit des PW, insbesondere auch dann, wenn die öV-Haltestellen leicht und rasch erreichbar sind.
- Die Gemeinde fördert die Erstellung von überdeckten Sammelparkierungsanlagen, sofern dadurch das gesamte Parkplatzangebot im jeweiligen Einzugsbereich nicht erhöht wird.
- Richtig platzierte P + R-Anlagen helfen mit zur Reduktion der Umweltbelastung und zur besseren Auslastung des öffentlichen Verkehrsmittels. Angezielt wird ein hoher Anteil mit dem öV bei der einzelnen Fahrt. Voraussetzungen für zielgerechtes Funktionieren sind u.a. ein gutes öV-Angebot und das Nichtverfügbarsein von Ausweichparkplätzen zwischen der P + R-Anlage und dem eigentlichen Fahrtziel.

## **1.5.3. Konzept Parking**

### **1.5.3.1 Konzeptdarstellung**

Gemäss Plan-Nr. 8025-13

#### **Öffentliche Parkplätze**

- Bei den Anlagen für öffentliche Zwecke

- Private, öffentlich benutzbare Parkhäuser (in den Gebieten Reussbühl, Fluhmühle, Littau Zentrum), wo der Parkplatzmangel besonders hoch ist.

### **Park + Ride Anlagen**

In der Nähe der Haltestelle Gasshof der Linie 12 (gutes öV-Angebot, Direktkurs in Agglomerationszentrum); bei der Station Littau (schnelle stündliche, künftig sogar halbstündliche Verbindung in das Zentrum der Agglomeration, für Anwohner Littauerberg)

### **Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund**

Die Einführung ist dort zweckmässig, wo ein minimales Angebot an öffentlichen Strassenparkplätzen vorhanden ist und regelmässig quartierfremde dauerparkierte PW festgestellt werden. Parkplatzbewirtschaftung von öffentlichen Dauerparkplätzen.

### **1.5.3.2 Anpassung des Bau- und Zonenreglements**

Umformulierung von §16:

Abstellflächen oder Sammelgaragen sind möglichst nah bei der Abzweigung der Grundstückzufahrt oder bei der erschliessenden Strasse anzuordnen **[P301]**.

### **1.5.3.3 Parkplatzreglement**

Im Rahmen der Revision des Bau- und Zonenreglements ist die Schaffung eines separaten Parkplatzreglements zu prüfen **[P300]**.

### **1.5.3.4 Prioritäten**

Definitionen der Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

#### **1. Priorität**

- Fortsetzung der Einrichtung der „Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund“ **[P251, P42]**
- Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze bei den Liegenschaften der Einwohner- und Bürgergemeinde Staffeln (Schulhaus Littau, Fluhmühle, Schulhaus Matt, Schulhaus Ruopigen) **[P44, P137, P254, P257]**

#### **2. Priorität**

- Mithilfe der Gemeinde bei Erstellung privater, jedoch öffentlich benutzbaren Parkhäuser/Einstellhallen in Zonen mit grossem Parkplatzmangel **[P43, P60, P258]**
- P + R-Anlagen bei Haltestellen der Linie 12 (Gasshof) **[P255]**
- Öffentliches Parking Gebiet Sportanlagen Ruopigenmoos und Zimmereggstrasse (Schwimmbad), Vita Parcours **[P139, P256]**
- Parkplatzreglement mit lagedifferenzierter Festlegung **[P300]**

#### **3. Priorität**

- P + R-Anlage SBB Bahnhof, Littau **[P136]**
- Gebührenfreie Parkplätze Udelbodenrain (Rückbau) **[P252]**, Sportanlage Rönimoos **[P253]**
- Parkplatz Thorenberg beim Schachenwald **[P138]**
- P + R – Anlage bei S-Bahnhaltestelle Ruopigen **[P140]**

#### 1.5.4 Verzeichnis der geplanten Massnahmen

(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, F, G, Oe, P, R )

P41	Parkplatz bei der Kantonsschule Rothen.
P42	Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentl. Grund.
P43	Öffentlich benutzbarer privater Parkplatz untere Ruopigenstrasse.
P44	Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze bei Liegenschaften der Einwohnergemeinde: Fluhmühle.
P60	öffentlich benutzbarer Parkplatz in Privatparkierungsanlage
P136	P + R-Anlage SBB Bahnhof Littau.
P137	Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze bei Liegenschaften der Einwohnergemeinde: Schulhaus Ruopigen.
P138	Parkplatz Thorenberg beim Schachenwald.
P139	Öffentliches Parking Sportanlage Ruopigenmoos.
P140	P + R – Anlage bei S-Bahnhaltestelle Ruopigen
P251	Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund.
P252	Gebührenfreie Parkplätze Udelbodenrain (Rückbau).
P253	Gebührenfreie Parkplätze Sportanlage Rönimoos.
P254	Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze Schulhaus Littau.
P255	P + R-Anlagen bei Haltestellen der Linie 12 (Gasshof)
P256	Öffentliches Parking Zimmereggstrasse (Schwimmbad, Vita Parcours).
P257	Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze Schulhaus Matt.
P258	Öffentlich benutzbarer privater Parkraum (Littau Dorf).
P300	Parkplatzreglement
P301	Anpassung des Bau- und Zonenreglementes hinsichtlich Platzierung der Parkierung

## **1.6. Konzept Verkehrsberuhigung und Lärmschutz**

### **1.6.1 Ausgangslage**

#### **1.6.1.1. Begriff der Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Rechtslage**

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind bauliche oder polizeiliche (= strassenverkehrsrechtlich durch Signale und Markierungen angezeigte) Vorkehrungen zur Entspannung, rsp. Verlangsamung des Verkehrsablaufes mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für die Fussgänger und den langsamen Verkehr zu erhöhen, die Wohnlichkeit zu verbessern, rsp. den Aufenthalt längs der Strasse attraktiver zu machen. Die psychologische und effektive Trennwirkung einer Strasse soll dabei verringert werden. Im günstigeren Fall kann das Verkehrsaufkommen, die Luftschadstoffbelastung und der Verkehrslärm reduziert werden.

#### **Strassenverkehrsgesetz (SVG)**

Aus Gründen der Sicherheit, oder um Bewohner oder gleichermassen Betroffene vor Lärm und Luftverschmutzung zu schützen, dürfen Anordnungen und Beschränkungen erlassen werden (Art. 3, Abs. 2 SVG).

#### **Kantonales Strassengesetz (StrG)**

Mit baulichen, gestalterischen und planerischen Massnahmen sollen die Wohngebiete und die schwächeren Verkehrsteilnehmer geschützt werden (§2, §35, § 37 StrG). Der motorisierte Verkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu führen, um die Wohngebiete zu entlasten. Er ist vom übrigen Verkehr zu trennen, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert (§2 Abs. 2 StrG).

Die Erstellung oder Änderung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung an öffentlichen Strassen bedarf in der Regel der Genehmigung durch den Regierungsrat im Projektgenehmigungsverfahren nach Strassengesetz. Bauliche Massnahmen an privaten Strassen bewilligt der Gemeinderat im Baubewilligungsverfahren gemäss Planungs- und Baugesetz.

#### **Signalisationsverordnung (SSV)**

### **1.6.1.2 Grundlagen**

#### **1.6.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau**

Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 1984

#### **1.6.1.2.2 Koordinierte Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltplanung**

Möglichkeiten zu einer integrierenden Verkehrspolitik auf Gemeindeebene, Feb. 1990.  
Im Abschnitt „Massnahmen zur Verminderung von Umweltbelastungen sind für die Gemeinde Littau denkbare Möglichkeiten aufgeführt.

#### **1.6.1.2.3 Bericht über mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Gemeinde Littau von Juli 1987**

#### **1.6.1.2.4 Regionale Verkehrsrichtplanung**

### 1.6.1.2.5 Kantonale Planung

#### 1.6.1.3 Problemanalyse

Nachfolgend werden die wichtigsten allgemeinen Probleme und deren Relevanz für Littau anhand von Beispielen aufgezeigt. Eine detaillierte Beschreibung der Probleme in den einzelnen Quartieren findet sich im Konzeptvorschlag.

- a) Belastung der Wohnzonen durch Verkehrslärm und Verkehrsabgase an stark belasteten Achsen. Beispiele: Überschreitung der Alarmwerte bei den Lärmimmissionen an der Hauptstrasse, Überschreitung der Lärmimmissionswerte in den Quartieren Fluhmühle und Reussbühl durch den Eisenbahnlärm.
- b) Durch stark befahrene Strassen auseinandergerissene Wohnquartiere. Strassen mit hohem Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr sind die Haupt-, die Luzerner-, die Rothen-, die Thorenberg-, die Ruopigen-, die Ritter- und die Flurstrasse.
- c) Erheblicher quartierfremder Verkehr. Beispiele: Verbindung Thorenbergstrasse - Luzernerstrasse: Bahnhof-, Gasshof- und Flurstrasse, Längweiherstrasse und Fluhmühlerain, untere Ruopigenstrasse. Schleichverkehr zwecks Umgehung des Seetalplatzes. Beispiel: Littauerberg, Rothenhaldestrasse.

#### 1.6.1.4 Art der Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Nach ihrer Art werden bauliche und polizeiliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen unterschieden. Polizeiliche Massnahmen sind strassenverkehrsrechtliche Beschränkungen und Anordnungen, welche durch Signale und Markierungen angezeigt werden. Nachfolgend werden mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen und deren Wirksamkeit aufgezeigt:

##### Signalisationselemente der Verkehrsberuhigung

- Signalisation von Geschwindigkeitsbeschränkungen, flächenhaft oder abschnittsweise: einfache Massnahme (ohne flankierende bauliche, bzw gestalterische Massnahmen meist nicht sehr wirksam).  
Beispiele: Zone 30, Begegnungszonen
- Fahrverbote für gewisse Fahrzeugklassen, z. Bsp. für Lastwagen, Motorräder oder Zulassung nur für bestimmte Benützerkategorien, z. Bsp. für Anwohner, permanent oder nur zeitweise, z. Bsp. Nachtfahrverbot oder Sonntagsfahrverbot. Wirksam hinsichtlich einer visuellen und akustischen Verbesserung.
- Parkierungsbeschränkung zum Beispiel mit Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund.

##### Bauliche Elemente der Verkehrsberuhigung

- Querungselemente für Fussgänger und Radfahrer (in der Regel Mittelinseln). Sie erhöhen die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer beträchtlich und unterstützen das Einhalten der angeordneten Tempobeschränkungen (siehe auch 1.1.3.2 Ausbaustandard der Querungshilfen).
- Bauliche Massnahmen in Form von Einengungen, horizontalen und vertikalen Strassenversätzen etc. mit oder ohne Geschwindigkeitsbegrenzung unterhalb der generell zulässigen Tempolimiten. Sie sind aufwendig, da sie erfahrungsgemäss nicht punktuell, sondern entlang der ganzen zu beruhigenden Strasse unter Einbezug der Strassenumgebung (Bepflanzung) vorzusehen sind. In Kombination mit tieferen Geschwindigkeiten. Bei flächenhaften Tempo-

begrenzungen haben sich einfache bauliche Massnahmen, die an den Zugängen zu den Zonen angeordnet sind, als wirksam erwiesen.

- Begegnungszonen: Strassenraumgestaltung auf Erschliessungsstrassen durch bauliche und polizeiliche Massnahmen. Tempobegrenzung auf 20 km/h. Keine Fussgängerabtrennung, Fussgänger hat Vortritt. Besondere Verkehrsregelung, die auf gegenseitige Rücksichtnahme ausgerichtet ist. Effiziente Massnahme, insbesondere für einzelne Strassenzüge oder Plätze.

### **Lärmschutzmassnahmen**

- Tempobegrenzungen, Fahrverbote für lärmintensive Fahrzeuge (LW, Motorräder), lärmarme Beläge auch innerorts, lärmabschirmende Bauwerke (Wände, Dämme).

### **1.6.2 Zielvorstellungen**

Die allgemeinen Zielsetzungen: Erhöhung der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, attraktives Wohnen durch Wohnumfeldverbesserung, Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr, wirtschaftliches öffentliches Verkehrsmittel und bessere Erreichbarkeit von öffentlichen Dienstleistungsstellen, Einkaufsläden und Treffpunkten zu Fuss oder mit dem Velo, werden nachfolgend mit speziellen Zielvorgaben für Littau ergänzt, rsp. konkretisiert.

#### **Zielvorgaben:**

- a) Verringerung der Trennwirkung an stark befahrenen Strassen durch Verbinden der heute zum Teil auseinandergerissenen Quartiere mit einem möglichst engen Netz von Fussgänger- und Radverkehrsanlagen und gesicherten Übergängen bei Querungen der stark befahrenen Strassen.
- b) Reduktion des quartierfremden Verkehrs: In den Wohnquartieren soll beispielsweise der Durchgangsverkehr durch geeignete Massnahmen reduziert werden.
- c) Verhinderung des Zuwachses an Verkehrsaufkommen.
- d) Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Massnahmenziel sollte nicht nur die Verbesserung längs einzelner Strassenzüge sein, sondern ganzer Quartiere, also sichere Zonen, anstelle von nur einzelnen sicheren Streckenabschnitten.
- e) Verringerung der Verkehrslärmbelastung unter den Immissionsgrenzwert.

### **1.6.3 Konzept Verkehrsberuhigung und Lärmschutz**

#### **1.6.3.1 Gesamtkonzept**

Der Konzeptvorschlag ist im Plan 8025-14 dargestellt.

#### **1.6.3.2 Akzeptanz der vorgesehenen Massnahmen**

Verkehrsberuhigende Massnahmen stossen häufig auf Ablehnung der Betroffenen. Um die Akzeptanz der Massnahmen zu verbessern muss ein entsprechendes Vorgehen gewählt werden. Manchmal wird ein schrittweises Vorgehen der raschere Weg sein, als die sofortige Realisierung eines an sich wünschenswerten Endzustandes.

### 1.6.3.3 Prioritäten

Definitionen der Prioritäten siehe Teil A 2.6.2

In einer ersten Etappe sollen zuerst die kostengünstigen Massnahmen realisiert und später sukzessive mit den teuren baulichen Massnahmen ergänzt werden. Was die Querungshilfen für Radfahrer und Fussgänger anbelangt, gelten die Prioritäten in den entsprechenden Konzepten.

### 1.6.3.4 Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den einzelnen Quartieren

Die Beruhigung des Verkehrs ist grundsätzlich in allen Wohn- und gemischten Wohn - Gewerbebezonen erwünscht, wenn auch nicht überall gleich dringend und notwendig. In einigen Quartieren sind die Verhältnisse heute schon befriedigend (z.B. Stollberg, Udelbodenstrasse, Matthöhe).

#### 1.6.3.4.1 Übersichtsplan mit den Verkehrsräumen

Siehe Plan 8025-14

#### 1.6.3.4.2 Littauerberg

##### Problematik

Das landwirtschaftliche Gebiet Littauerberg wird von Hauptgüterstrassen, welche dem allgemeinen Verkehr geöffnet sind, grob erschlossen. Trotz schmaler Fahrbahn werden sie relativ häufig von gebietsfremdem Verkehr befahren. Die Strasse Stechenrain - westliche Bergstrasse wird sogar als Durchgangsrouten nach Littau signalisiert. Die Verbindung Erlenstrasse - östliche Bergstrasse - wird unter der Woche als Umfahrung des stark belasteten Seetalplatzes missbraucht.

Das Strassennetz übernimmt auch Ausflugsverkehr, da das Berggebiet landschaftlich attraktiv ist.

##### Massnahmen

- Prüfung eines allfälligen Fahrverbotes für Motorfahrzeuge bei Realisierung des Autobahnanschlusses Rothenburg, mit zugelassenem Zubringerverkehr, [B140].

#### 1.6.3.4.3 Bahnhofquartier - Allmend - Thorenberg

##### Problematik

Dieses Quartier wird durch die stark befahrene Thorenbergstrasse und die Bahnhofstrasse durchschnitten, daneben bildet die Emme eine weitere Zaesur.

Thorenberg- wie Bahnhofstrasse weisen sehr hohe Fremdverkehrsanteile auf. Im Siedlungsbereich gilt Tempo 50 km/h generell. Auf der Thorenbergstrasse wird die Tempolimiten häufig überschritten.

Fussgänger und Radfahrer queren gegenwärtig die Thorenbergstrasse á niveau bei vielen wichtigen Übergängen, ohne dass Mittelinseln vorhanden wären. Die Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel ist für das Quartierteilgebiet Thorenberg ungünstig, für die Teilgebiete Allmend und Bodehof dank der Endstation der Linie 13 und dank der S-Bahnhaltestelle (Station Littau) bei verdichtetem Fahrplanangebot akzeptabel.

##### Massnahmen

- Schaffung sicherer Fussgänger- und Radfahrerübergänge über die Thorenbergstrasse und die Bahnhofstrasse (á niveau mit Mittelinseln, eventuell niveaufrei) gemäss Strassenkonzept.

- Optisches Hervorheben des Beginns des Innerortsbereiches auf der Thorenbergstrasse durch bauliche Massnahmen oder entsprechende Bepflanzung (punktuelle Verkehrsberuhigung) [S100].
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 in allen Wohnzonen **[B100]**
- Lärmdämpfender Belag auf der Thorenbergstrasse, Hauptstrasse, Luzernerstrasse **[B133]**.

#### 1.6.3.4.4 Obermättliquartier

##### Problematik

Der untere Quartierteil leidet unter der starken Verkehrsbelastung der Ruopigenstrasse, die einen hohen Fremdverkehrsanteil aufweist, und unter der starken Verkehrsbelastung auf der unteren Obermättelstrasse. Hier handelt es sich ausschliesslich um quartiereigenen Verkehr.

Die Topografie des Quartiers weist erhebliche Höhenunterschiede auf, welche für Radfahrer nicht attraktiv sind. Die oberen Teile des Quartiers (Heiterweid, Wald- und Eichenstrasse sind vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen.

##### Massnahmen

- Lärmschutz oder lärmdämpfende Beläge auf der Ruopigenstrasse **[B58]**.
- Gesicherte Fussgängerübergänge mit Mittelinseln auf der Ruopigenstrasse.
- Zusammenhängendes Radverkehrsnetz in Ost-Westachse auf der Höhe obere Obermättelstrasse - Eichenstrasse - Zentrum Ruopigen - (Staldenhöhe - Kantonschule) [R35 u.a.].
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 Zonen in allen Wohnzonen **[B50]**.
- Punktuelle Verkehrsberuhigung an den Kreuzungen: Höhenstrasse/Obermättelstrasse, Waldstrasse/Obermättelstrasse und Staffelnweg/Helgengüetlistrasse, Ausgestaltung der Strassenknoten als Geschwindigkeitsbremsen **[B56]**.
- Eine Verbesserung der Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel ergibt sich durch die Führung der Linie 13 (abends 12) bis zur Wendeschleife in der Ruopigenhöhe für die Wohngebiete entlang der Eichenstrasse. Vorerst müssen die Fusswege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrsmittels möglichst direkt geführt werden [Oe38]
- Fahrverbot für Motorfahrzeugverkehr auf dem Teilstück der Obermättelstrasse bei der Philipp Neri-Kirche **[B49]**.

#### 1.6.3.4.5 Ruopigen – Staldenhöhe - Roten

##### Problematik

Die beiden Quartiere werden durch die stark (auch von Fremdverkehr) belastete Ruopigenstrasse bzw. den Ruopigenring durchquert.

##### Massnahmen

- Verbesserung der Querverbindungen zwischen Staldenhöhe (Kantonsschule) und Ruopigen durch sichere Niveauübergänge mit Mittelinseln für Fussgänger und Radfahrer.
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 in allen Wohnzonen **[B46]**.
- Verkehrsberuhigung einzelner Strassenabschnitte mit zusätzlichen baulichen Massnahmen: Ruopigenhöhe, Schulhausstrasse **[B47, B52]**

#### 1.6.3.4.6 Matt-, Gasshofstrassen-, Benneneggquartier

##### Problematik

Das Quartier wird zwischen der Geländekante zum Udelboden und der westlichen Zonengrenze von der Flurstrasse, der Grubenstrasse und der Gasshofstrasse durchquert. Die Flur- und Gasshofstrasse sind mittelstark belastet. Sie weisen aber beträchtliche Anteile quartierfremden

Verkehr auf. Südseits wird das Quartier vom Blattenmooswohnquartier und der Gewerbezone Grossmatte durch die stark befahrene Luzernerstrasse abgetrennt. Das ganze Quartier ist gut durch das öffentliche Verkehrsmittel (Linien 12 und 13) erschlossen. Die topografischen Verhältnisse begünstigen den Veloverkehr innerhalb des Quartiers.

#### **Massnahmen**

- Flächenhafte Verkehrsberuhigung im ganzen Quartier mit Tempo 30 Zone, ausgenommen auf der Flurstrasse **[B260]**
- Gesicherte Radfahrer- und Fussgängerübergänge: Luzernerstrasse, Flurstrasse, Gasshofstrasse und Ritterstrasse.
- Eingangspforte mit Querungshilfe an der Renggstrasse [S206]
- Ausbau eines internen Radwegnetzes zwischen Udelbodengeländekante und Löwengrube (mit Fortsetzung Richtung Rengglochstrasse) sowie zwischen Ritterstrasse und Luzernerstrasse. Querverbindungen über die Luzernerstrasse bei der Gärtnerei Isenegger Richtung Blattenmoosstrasse. Gemäss Konzept auf Plan 8025 -10.

#### **1.6.3.4.7 Blattenmoosstrassen-, Rönimoosstrassenquartier**

##### **Problematik**

Die relativ langen Erschliessungsstrassen (Sonnen-, Blattenmoosstrasse, Unterwilrain) verleiten zu höheren Geschwindigkeiten. Die Blattenmoosstrasse ist zudem Zufahrtsstrasse zu einer Lastwagenservicegarage.

##### **Massnahmen**

- Ausgestaltung des Knotens Sonnenstrasse/Blattenmoosstrasse als Platz **[B259]**.
- Direktanschluss der Garage Grünenfelder an die östliche Grossmatte mit Massnahmen zum Abhalten von Durchgangsverkehr Grossmatte - Sonnenstrasse **[B264]**.
- Querverbindungen zwischen Blattenmoosstrasse und Luzernerstrasse für Radfahrer bei der Gärtnerei Isenegger mit Fortsetzung Richtung Mattquartier. Sichere Querverbindungen über die Sonnen- und Luzernerstrasse. Gemäss Konzept aus Plan 8025-10.
- Querungshilfen für Fussgänger an der Luzernerstrasse.
- Pfortneranlagen an der Luzernerstrasse für den öffentlichen Verkehr (Raum Grenzhof) [Oe250].
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 in den Wohnzonen **[B262]**.

#### **1.6.3.4.8 Längweiher- und Udelbodenquartier**

##### **Massnahmen**

- Rückbau des 4-spurigen Udelbodenrains auf 2 Spuren **[B263]**.
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30: Quartier südlich der Längweiherstrasse mit punktueller Verkehrsberuhigung bei Zoneneinfahrten an der Udelbodenstrasse **[B48, B57, B60]**.

#### **1.6.3.4.9 Rothenhang**

##### **Massnahmen (Fertigstellung)**

- Radverkehrsverbindung zum Seetalplatz [S11]
- Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen entlang neuer Rothenhangstrasse zur Reduktion des quartierfremden Durchgangsverkehrs **[B51]**, [S11].
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 in den Wohnzonen **[B53]**

### 1.6.3.5 Verkehrsberuhigung entlang den Hauptverkehrsstrassen

#### Problematik

Die Hauptverkehrsstrassen haben neben ihrer Basiserschliessung ganzer Quartiere die Funktion, quartierfremden Durchgangsverkehr zu übernehmen. In der Regel sind sie gleichzeitig auch Träger des öffentlichen Verkehrs. Ihre Leistungsfähigkeit ist meistens schon durch die Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten eingeschränkt (Seetalplatz, Hauptstrasse - Frohburg, Kreuzstutz).

#### Massnahmen

Verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen sollten vor allem in folgende Richtung gehen:

- Verkehrslärm- und Abgasverminderung. Die Möglichkeiten der Verkehrslärminderung durch Aufbringen von verkehrsdämpfenden Belägen, die auch bei kleineren Geschwindigkeiten wirksam bleiben, sind vermehrt auszuschöpfen [B59]
- Sichere Querverbindungen für Fussgänger und Radfahrer
- Bei stark belasteten Hauptverkehrsstrasse: Separate Radwegverkehrsanlagen (Wege, Streifen) in Längsrichtung.
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrsmittels in Staubereichen, Pfortneranlagen an der Luzernerstrasse, Hauptstrasse.

### 1.6.4. Verzeichnis der geplanten Massnahmen

(siehe auch übrige Konzepte mit Indikatoren B, F, G, Oe, P, R )

B 46	Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30: Ruopigen/Staldenhöhe/Roten
B47	Verkehrsberuhigung einzelner Strassenabschnitte: Ruopigenhöhe
B48	Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 : Längweiher/Udelboden/Fluhmühle.
B49	Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf dem Teilstück der Obermättelstrasse bei der Philipp Neri-Kirche.
B50	Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30: Obermättliquartier.
B51	Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30: Stalden/Ruopigen/Rothenhang
B52	Verkehrsberuhigung einzelner Strassenabschnitte Schulhausstrasse.
B53	Flächenhafte Verkehrsberuhigung Rothen, Fertigstellung
B56	Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen an Kreuzungen im Obermättliquartier.
B57	Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Udelbodenstrasse.
B58	Lärmschutz oder lärmdämpfende Beläge auf der Ruopigenstrasse.
B59	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen.
B100	Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo 30: Thorenberg/Allmend/Bahn-hof /Niedermatt/Löchli
B133	Lärmdämpfender Belag auf den Kantonsstrassen (KI 13, T/KI 10, K33a).
B140	Prüfung eines allfälligen Fahrverbotes für Motorfahrzeuge auf dem Strassennetz des Littauerberges (mit zugelassenem Zubringerverkehr) bei Realisierung des Autobahnanschlusses Rothenburg.
B259	Strassenabschnittsweise Verkehrsberuhigung Blattenmoos/Sonnenstrasse.
B260	Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 : Matt/ Gasshofquartier /Ben-nenegg.
B262	Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Tempo 30: Blatten/Rönnimoos
B263	Rückbau Udelbodenrain.
B264	Direktanschluss der Garage Grünenfelder an die östliche Grossmatte mit Massnahmen zum Abhalten von Durchgangsverkehr Grossmatte - Sonnenstrasse.
B265	Verkehrsberuhigung einzelner Strassenabschnitte, Verlängerung der Längweherstrasse.

## **1.7 Konzept öffentliche Güterstrassen**

### **1.7.1. Ausgangslage**

#### **1.7.1.1. Rechtslage**

##### **Kantonales Strassengesetz (StrG)**

Güterstrassen dienen vorwiegend der Land- und Forstwirtschaft, können aber auch Bedeutung für den Tourismus- und Freizeitverkehr haben. Sie sind entweder private oder öffentliche, dem Gemeingebrauch gewidmete Strassen. Man unterscheidet zwischen „allgemein öffentlichen Güterstrassen“ und „teilweise öffentlichen Güterstrassen“, auf welchen beispielsweise nur Radfahrer und Fussgänger für die öffentliche Benützung zugelassen sind.

Zuständig für Bau und Unterhalt der Güterstrassen ist die die Strassengenossenschaft oder, wo eine solche nicht besteht, der Strasseneigentümer. Der Gemeinderat übt die hoheitliche Befugnis aus. Er erteilt die Projektbewilligung. Die Kosten für Bau und Unterhalt trägt die Genossenschaft. Die Gemeinde bezahlt Beiträge daran. Sie kann in einem Reglement Vorschriften über die Höhe der Beiträge erlassen.

Ist die Gemeinde Eigentümerin der Strasse, kann sie von den interessierten Grundeigentümern Beiträge an die Kosten für Bau und Unterhalt erheben.

#### **1.7.1.2 Grundlagen**

##### **1.7.1.2.1 Siedlungsplanung der Gemeinde Littau**

Zonenplan der Gemeinde Littau vom Dezember 1984

##### **1.7.1.2.2 Regionaler Wanderwegrichtplan**

Regionaler Wanderwegrichtplan April 1999, inkl. vorgeschlagene Aenderungen in der Gemeinde Littau.

##### **1.7.1.2.3 Verkehrsrichtplan der Gemeinde Littau 1979**

#### **1.7.1.3 Problemanalyse**

##### **1.7.1.3.1 Verkehrsnachfrage**

Unerwünschter Durchgangsverkehr und z.T. Zielverkehr (Ausflugverkehr), insbesondere im Gebiet Littauerberg.

##### **1.7.1.4 Aufnahme in den Verkehrsrichtplan**

Im Verkehrsrichtplan sollten jene Güterstrassen bezeichnet werden, die ganz oder teilweise öffentliche Funktionen zu übernehmen haben. Die übrigen Güterstrassen sind in einem Verzeichnis der Gemeinde nach Klassen unterteilt aufgeführt.

### **1.7.2. Zielvorstellungen**

Das Güterstrassennetz soll in erster Linie dem Anstösserverkehr dienen, sekundär als Radrou-  
ten- und Wanderwegnetz. Der gebietsfremde motorisierte Individualverkehr soll ferngehalten  
werden.

### **1.7.3. Konzept Güterstrassen**

#### **1.7.3.1. Gesamtkonzept**

siehe Plan 8025-7 (Strassennetz südlich Littauerberg) und 8025-12 (Güterstrassenkonzept Ge-  
biet Littauerberg)

Aufgeführt sind nur die Güterstrassen, welche eine spezielle Funktion für die Öffentlichkeit ü-  
ber-nehmen (für den allgemeinen Verkehr, für Fussgänger und/oder Radfahrer).

Im übrigen sei auf den Strasseneinreichungsplan der Gemeinde mit der Güterstrassenklassierung  
verwiesen.

## **2. Koordinationsaufgaben**

## 2.1. Einleitung

### 2.1.1 Gliederung nach Sachbereichen

Die einzelnen Koordinationsaufgaben werden nach den bereits im Konzept des Verkehrsrichtplanes gegliederten Sachbereichen aufgeführt, nämlich:

• Strassennetz	Kurzbezeichnung	Vs
• öffentlicher Verkehr		Voe
• Fussgängeranlagen		Vf
• Radverkehr		Vr
• Parkierung		Vp
• Verkehrsberuhigung und Lärmschutz		Vb

Soweit eine Koordinationsaufgabe in mehreren Sachbereiche Einfluss nimmt, wird sie in der Regel jenem Sachbereich zugeordnet, in dem sie die Hauptwirkung entwickeln soll (z.B. der Radweg, der auch von Fussgängern benützt werden darf, wird im Teilbereich Radverkehr aufgeführt).

### 2.1.2 Verbindlichkeiten

#### 2.1.2.1 Koordinationsstandkategorien

Die jeweiligen Koordinationsaufgaben sind im Entscheidungsprozess unterschiedlich weit gediehen. Die Zuteilung zu den Kategorien, die den Stand der Koordination wiedergeben, wird wie allgemein üblich entsprechend der Raumplanungsverordnung vorgenommen.

#### **Vororientierung**

Koordinationsaufgabe, die bedeutende räumliche, betriebliche und finanzielle Einwirkungen (raumwirksame Tätigkeiten) und Konsequenzen haben kann, die sich aber zur Zeit nicht derart genügend genau umschreiben lässt, dass etwa das Planungs- bzw. Koordinationsverfahren schon festgelegt werden könnte. Trotzdem kann der Realisierungszeitpunkt auch kurzfristig angesetzt werden. Entsprechend rasch muss dann aber auch das Planungsverfahren vorangerieben werden. Vororientierungen sind für Behörden soweit verpflichtend, dass die Realisierungsmöglichkeiten des Planungsvorhabens durch andere raumplanerisch wirksame Massnahmen nicht geschmälert werden dürfen.

#### **Zwischenergebnis**

Das Planungsverfahren für die Koordinationsaufgaben läuft; es sind noch nicht alle massgebenden Konfliktpunkte (auch die der finanziellen Konsequenzen) bereinigt. Im Koordinationsstand Zwischenergebnis sind die noch vorzukehrenden Planungs-, Koordinations- und Absicherungsmassnahmen zu umschreiben und allfällige weitere notwendige Abklärungen und Untersuchungen festzulegen. Die Behörde hat das weiter zu verfolgende Planungsverfahren festgelegt und sich entsprechend gebunden.

#### **Festsetzung**

Alle wesentlichen Konflikte sind gelöst, alle zuständigen Stellen und allenfalls die Einspracheberechtigten haben die Zustimmung erteilt. Der Realisierung steht, ausgenommen allenfalls die noch nicht sichergestellte Finanzierung, nichts mehr entgegen. Die Behörden haben einen Handlungsauftrag.

#### **Ausgangslage**

Die Realisierung der Koordinationsaufgabe ist eingeleitet oder steht unmittelbar bevor. Für die weiteren Planungen kann von einer ausgeführten Massnahme ausgegangen werden. Üblicherweise werden auch bestehende Anlagen und Massnahmen als Ausgangslage definiert.

### 2.1.2.2 Verbindlichkeitskategorien

Je nach Zuständigkeit, Kompetenz mehrerer Beteiligten, Abklärungsstand einer Koordinationsmassnahme usw. sind die im Richtplan dargestellten Massnahmen für die Gemeindebehörden verbindlich oder stellen eine in deren Augen wünschbare Massnahme dar. Folgende Verbindlichkeitskategorien können den einzelnen Koordinationsaufgaben zugeordnet werden, jeweils für die ganze Aufgabe oder Teile davon.

#### **Wegleitend**

Die Koordinationsaufgabe ist in ihrem Umfang und in der räumlichen Lage für die Gemeindebehörden und die Gemeindeverwaltung wegleitend und verbindlich. Abweichungen oder ein Ersatz der im Richtplan vorgesehenen Massnahmen sind im gleichen Raum in adaequater Form möglich.

#### **Empfehlung**

Die Massnahme liegt nicht in der Kompetenz der kommunalen Behörden, bildet aber eine wesentliche Voraussetzung für andere Massnahmen in der Kompetenz der Gemeinde Littau. Eine als Empfehlung definierte Richtplankategorie ist als verbindliche Stellungnahme der Gemeindebehörde von Littau zu Entscheiden der zuständigen Behörde zu verstehen.

#### **Information**

Die Massnahme ist nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde Littau, führt aber über ihr Gebiet und ist für sie von sekundärer Bedeutung (z.B. regionaler Wanderweg).

### 2.1.3 Stellenwert der Teilkonzepte/Funktionsplanungen

Die Teilkonzepte, insbesondere auch ihre Zielsetzungen, bilden die Ausgangslage für die Umschreibung der Koordinationsaufgaben und der Richtplan-Uebersichtspläne.

### 2.1.4 Prioritäten

Die Verkehrsrichtplanung enthält Angaben über den Realisierungszeitraum. In der Regel sollten die Massnahmen alle 10 - 15 Jahre überprüft werden. Der Koordinationsauftrag mit den daraus erwachsenen Aufgaben und Massnahmen ist jedoch derart umfangreich, dass innert dieser Frist nicht annähernd alle Planungen realisiert werden können oder nur schon zur Realisierungsreife gebracht werden können. Die in der Richtplanung erwähnten Zeithorizonte gehen deshalb über den 10 - 15-Jahresumfang hinaus. Die angegebenen zeitlichen Prioritäten dürfen jedoch nicht als Fristen betrachtet werden, sonder eher als zeitliche Reihenfolge der in Angriff zu nehmenden Planungs- und Realisierungsaufgaben. Die Zeithorizonte lassen sich etwa wie folgt definieren:

Planungshorizonte	Abklärungen und Planungen abgeschlossen	Realisierung von Bauten und Massnahmen
Sofort	innert Jahresfrist	unmittelbar vor oder in Realisierung
Kurzfristig ①	innert 3 Jahren	Realisierungsbeginn innert 5 Jahren
Mittelfristig ②	innert 8 Jahren	Realisierungsbeginn innert 10 Jahren
Langfristig ③	entfällt	Inbetriebnahme später als in 15 Jahren

### **2.1.5 Erwähnung als Koordinationsaufgabe**

Eine Koordinationsaufgabe wird im Massnahmenverzeichnis in der Regel wie folgt erwähnt:

#### **Detaillierte Umschreibung**

In erster Linie Aufgaben in Kompetenz der Gemeinde Littau, neue Anlagen oder anzupassende Anlagen. Aufgaben in Zuständigkeit Dritter (z.B. des Kantons) werden näher umschrieben, wenn die Gemeinde Littau an deren Erfüllung ein erhebliches Interesse hat.

#### **Summarische Umschreibung**

Meist Empfehlungen oder Informationen mit mittlerer und langfristiger Priorität.

## 2.2. Koordinationsaufgaben

### 2.2.1 Koordinationsaufgaben bei Strassenanlagen

### Übersichtsplan Teil A

Vs-1 Umfahrungssystem Reussbühl	Querverweise
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Sanierung des Strassensystems Reussbühl - Zollhaus - Seetalplatz hat folgende Hauptziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung des Betriebsablaufes für den öffentlichen Verkehr durch Wegfall der Behinderungen (insbesondere Wartezeiten) bei den Knotenzufahrten.</li> <li>- Bessere Umsteigebeziehungen zum Bahnhof Emmenbrücke mit seinen zusätzlichen Regionalzugs- und Schnellzugshalten ab Bushalt „Seetalplatz“. Denkbar sind lokale Neuführungen der Buslinie und/oder Verschiebungen von Bushaltestellen näher zum Bahnhof.</li> <li>- Für Littau/Reussbühl insbesondere: Entlastung des Zentrums von Reussbühl vom allgemeinen Motorfahrzeugverkehr mit Verkehrsberuhigung und Verkehrslärmverminderung, als günstige Vorgabe für die Attraktivitätssteigerung des Zentrums.</li> <li>- Beibehaltung der Erreichbarkeit der Gebiete Rothenbad/Obermättli.</li> </ul> <p>Die Sanierung umfasst den ganzen Bereich Reussbühl - Reussgasse - Seetalplatz - Rothenstrasse. Nach Fertigstellung des Umfahrungssystems erfolgt eine Neueinstufung der Hauptstrasse zwischen den Haltestellen Schiff und Zollhaus. Teile dieser Strasse werden zu reinen Servicestrassen umfunktioniert, die noch dem öffentlichen Verkehr und dem langsamen Verkehr offenstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fussgängerverbindung westlich der Bahnlinie zwischen Reusszopf und Seetalstrasse (inklusive deren Überquerung) als attraktive Fussgängerverbindung zwischen Reussbühl Dorf und Bahnhof Emmenbrücke.</li> </ul> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: Gemeinden Emmen und Littau ev. Zweckverband öffentl. Agglo.-Verkehr, Zwischenergebnis</p> <p>Koordinationsstand: Empfehlung</p> <p>Richtplankategorie: 1 für Strassenprojekt</p> <p>Priorität: 1 für Realisierung: aus Sicht der Gemeinde; das kantonale BUWD sieht Priorität 2 vor.</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S1, S7; S19, Oe36, Oe37, Oe39, Oe42, R31, R33, B49</i></p> <p>Voe-1 Vr-1</p>

<b>Vs-2 Sanierung Kreisel Frohburg</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Sanierung hat folgende Hauptziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung des Verkehrsablaufs für Schwerverkehrsfahrzeuge (des öffentlichen und des privaten Verkehrs)</li> <li>- Leistungssteigerung durch zweispurige Zufahrten und Kreiselfahrbahnen. Der öffentliche Verkehr profitiert mit.</li> <li>- Platzierung der Bushaltestelle derart, dass der Abfluss aus dem Kreisel nicht mehr behindert wird.</li> <li>- Verbesserung der Fussgängerübergänge mittels allseitig vorgesehenen Mittelinseln vor der Kreiselfahrbahn.</li> </ul> <p>Zuständigkeit und Federführung:           Kant. Verkehrs- und Tiefbauamt  Beteiligte:                                       Gemeinde Littau    Zweckverband öffentlicher    Agglomerations-Verkehr  Koordinationsstand:                         Zwischenergebnis  Richtplankategorie:                         Empfehlung  Priorität:                                        1</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S1, S7, Oe 35</i></p> <p>Vs-1</p> <p>Voe-1</p>

<b>Vs-3: Verbindungstrasse Thorenbergstrasse - Gopige - Bahnhofstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt: 5.05. 2004	
<p>Als Verbindungsstrasse stellt sie die Querverbindung von der Thorenbergstrasse zur Bahnhofstrasse nach Ersatz des bestehenden Niveauüberganges her. Sie ist gleichzeitig Groberschliessung des Gebietes Gopige-Bahnhofstrasse. Es sind mehrere Varianten der Linienführung denkbar (z.B. via Biomid Areal oder via Gopige Hang). Dabei ist eine spätere Fortsetzung zur Ritterstrasse oder zum Ruopigenring zu berücksichtigen. Die optimale Linienführung ist im Rahmen von Detailstudien herauszuarbeiten und durch Baulinienpläne zu sichern.</p> <p>Sie erfordert den Bau einer Bahnunterführung. Die Trassierung ist so vorzusehen, dass möglichst grosse Flächen des noch einzuzonenden Gebietes Gopige/Ober Bodehof überbaubar bleiben. Dabei ist dem Aspekt Lärmimmissionen Beachtung zu schenken. Beim Anschluss an die Bahnhofstrasse ist eine Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer erwünscht (Variante über den Gopige Hang). Die Verbindung kann auch als öV – Trägerachse verwendet werden.</p> <p>Sie ist ferner Bestandteil der regionalen Radverkehrsrouten Littauerboden – Littau Dorf und soll mit beidseitigem Radstreifen versehen werden.</p> <p>Zuständigkeit:                                 Gemeinde Littau  Koordinationsstand:                         Vororientierung  Richtplankategorie:                         wegleitend  Priorität:                                        2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S 108, S109, Oe133, F122,</i></p> <p>Vs-4  Voe-7  Vr-5</p> <p>Voe -6, 8</p>

<b>Vs-4: Verbindungsstrasse Gopige – Ritterstrasse/Ruopigen- ring (Etappe 2)</b>	
Erstellt am: 25.06.2003	ersetzt: 5.05.2004
<p>Die neue Verbindungsstrasse ist Bestandteil der Achse Thorenbergstrasse Ritterstrasse (mit Anschluss zur Flurstrasse oder an den Ruopigenring), die den Littauerboden und die KI 10 mit den Dorfteilen Littau Dorf und Ruopigen verbinden soll. Nach Erstellung des Umfahrungssystems Reussbühl entstehen für die Beziehungen Ruopigen – Littauerboden/Staldenhof längere Verkehrswege, die durch ein unerwünschtes Befahren der neuen Rothenhangstrasse umgangen werden könnten. Die neue Verbindungsstrasse Thorenbergstrasse – Littau/Ruopigen hilft mit, dies zu verhindern.</p> <p>Es sind verschiedene Variantenausbildungen je nach Ausgangslage denkbar. Mittels Detailstudien ist die optimale Lösung auszuarbeiten. Dabei ist auch eine Variante Thorenbergstrasse – Schachehof - Sportanlagen - Ruopigenring in Betracht zu ziehen. Die gewählte Lösung ist durch Baulinien zu sichern.</p> <p>Ferner ist sie Bestandteil der regionalen Radverkehrsrouten Littauerboden – Littau und soll deshalb ab Abzweigung der Zubringerachse zur Bahnhofstrasse zumindest mit einseitigem Radstreifen bergwärts bis zum Anschluss an die Ritterstrasse versehen werden. Bei diesem Anschluss sowie bei der Querung der Radverkehrsanlage Allmend – Bodehof und beim Anschluss der Querverbindung zur Bahnhofstrasse sind Radfahrer- und Fussgängerquerungshilfen vorzusehen. Je nach Siedlungskonzept sind ein oder beidseitige Gehweganlagen (Trottoirs oder abgetrennte Gehwege) anzufügen.</p> <p>Ein erster Teil der Gopigestrassen zwischen der Thorenbergstrasse und der Bahn wurde im Rahmen der Erschliessung des Gewerbelandes Littauerboden (Säntihof) bereits realisiert, der zweite Teil bis zum Anschluss an die Bahnhofstrasse soll in 2. Priorität erstellt werden</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S105, S106, S107, S108, F124</i></p> <p>Vs-3 Oe41</p> <p>Vs-3 Vr-5 Vr-10 Vr-12</p> <p>Vs-21</p> <p>Vs-3</p>
<p>Zuständigkeit und Federführung:</p> <p>Beteiligte:</p> <p>Koordinationsstand:</p> <p>Richtplankategorie:</p> <p>Priorität:</p>	<p>Gemeinde Littau</p> <p>Grundeigentümer</p> <p>Vororientierung</p> <p>wegleitend</p> <p>3</p>

<b>Vs-5: Verbindungsstrasse Littauerboden/Rothenstrasse - Emmenbrücke Central</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Gemäss regionalem Verkehrsrichtplan soll eine zusätzliche Verbindung zwei grosse Agglomerationsgemeinden mit zusammen über 40'000 Einwohner miteinander verbinden, ohne dass dabei der Seetalplatz mit seinen heute voll beanspruchten Kapazitätsreserven befahren werden muss. Die neue Verbindung macht zudem, zusammen mit der Verbindungsstrasse Thorenberg - Gopige - Flurstrasse - (Luzernerstrasse - Renggloch), das regionale Hauptachsennetz flexibler, indem in Störfällen eine westliche regionale Tangentiale Emmenbrücke - Kriens - Schlund angeboten werden kann.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Littau wird folgende Variante bevorzugt: Die Verbindung führt ab Rothenstrasse über die Emme zum Knoten Central Emmenbrücke. Sie entlastet dabei den Seetalplatz und ist relativ kostengünstig. Zusätzlicher Verkehr auf die Gerliswilstrasse z. B. zum A2 – Anschluss Sprengi ist wegen Wegfalls der bestehenden Einfahrtsrampen Richtung Sempach nicht zu erwarten. Der unerwünschte ortsfremde Verkehr auf den Güterstrassen des Littauerberges wird bei dieser Lösungsvariante jedoch nicht unterbunden. Die Neuanlage ist mit strassenbegleitenden Radverkehrsanlagen zu versehen. Der Entscheid über die definitive Linienführung ist primär in enger Absprache mit den Behörden von Emmen zu fällen, sekundär mit dem Regionalplanungsverband und dem kantonalen Verkehrs- und Tiefbauamt.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau  Beteiligte: Gemeinde Emmen  Dienststelle Verkehr und Infrastruktur  Kanton Luzern</p> <p>Koordinationsstand: Vororientierung/Option  Richtplankategorie: wegleitend  Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S6, S61, S115,</i></p> <p>Voe-5  Vs-1  Vb-9</p>

<b>Vs-6: Verbindung Grossmatte Ost - Unterwilrain</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Gewerbezone Unterwilrain West (Garage Grünenfelder) erzeugt viel Schwerverkehr, der seine Zufahrt zwangsläufig über die Blattenmoosstrasse hat, die ihrerseits durch ein Wohngebiet führt. Mit einer Verbindung Grossmatte Ost - Unterwilrain wird auch dem Schwerverkehr aus dem Unterwilrain ein Zufahrtsroute angeboten, die nur über Gewerbegebiet führt. Um zu verhindern, dass der Verkehr aus der Grossmatte-Gewerbezone (Schwerverkehr und PW-Verkehr) ebenfalls über die Blattenmoosstrasse oder den Unterwilrain zur Luzernerstrasse fahren, müssen die beiden Achsen nördlich und östlich der Liegenschaft Grünenfelder für den allgemeinen Motorfahrzeugverkehr unterbrochen werden (Wendeplätze). Die Wegverbindungen für Fussgänger, Radfahrer und Unterhaltsfahrzeuge auf der Verbindung Grossmatte Ost - Blattenmoosstrasse - Unterwilrain und auf dem Unterwilrain selber bleiben erhalten.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau            Koordinationsstand: Vororientierung            Richtplankategorie: wegleitend            Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S218, F228</i></p> <p>Vs-17, Vb-9</p>

<b>Vs-7: Verlängerung der Längweiherstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Mit der Einzonung des UeG Längweiher West muss die Längweiherstrasse als Groberschliessung bis zur bestehenden Stichstrasse (heute Privatstrasse) mit Anschluss an die Luzernerstrasse verlängert werden. Die Querverbindung zur Matthofstrasse ist nur noch in Form eines gemeinsamen Rad-/Gehweges vorgesehen, der auch als Servicestrasse für Unterhalts- und Feuerwehrfahrzeuge dienen soll.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau            Beteiligte: Eigentümer der bestehenden Stichstrasse            Koordinationsstand: Zwischenergebnis (Längweiherstrasse)            Vororientierung (Querverbindung zur Luzernerstrasse)            Richtplankategorie: wegleitend            Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S223, S224</i></p> <p>Vb-2            Vf-28            Vf-29</p>

<b>Vs-8: Erschliessung Staldenhof Süd</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zur vollständigen Groberschliessung der Gewerbezone Staldenhof. Verbindung zwischen hinterer Staldenhofstrasse und Schachenhofstrasse (Sammelstrasse). Querverbindung zum Staldenhofweg (Erschliessungsstrasse mit Anbindung an den Rad-/Gehweg Staldenhof).	Vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S111, S114, F123  Vs-15 Vr-13
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: begleitend Priorität: 2	

<b>Vs-9: Knotensanierung Thorenbergstrasse / Bahnhofstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 29.09.2003 ersetzt:	
Seit der betrieblichen Automatisierung der SBB-Linie Fluhmühle – Wolhusen sind die Barrieren beim Übergang Bahnhofstrasse vielfach länger geschlossen. Mit der Einführung des S-Bahnbetriebs auf der Strecke Luzern – Wolhusen wird dies noch verstärkt der Fall sein. Dies verursacht längere Warteschlangen vor dem Niveauübergang und nach der Barrierenöffnung einen höheren Verkehrszulauf vor der Einmündung der Bahnhofstrasse. Die Verkehrsbelastung auf der Thorenbergstrasse wiederum hat in der letzten Zeit überdurchschnittlich zugenommen, bedingt durch die stärkere Nutzung des Littauerbodens, aber auch durch das Wachstum des westlichen Quartiers Thorenberg und der Nachbargemeinde Malter. Diese veränderten Verkehrsbelastungen führen dazu, dass ein Einbiegen der Fahrzeuge aus der Bahnhofstrasse in die Thorenbergstrasse nicht nur in den Stossverkehrszeiten immer schwieriger wird und sich die Fahrzeuge bis zum Bahnniveauübergang zurückstauen können. Gleichzeitig wird dadurch auch der Busbetrieb der Linie E 5 erheblich gestört. Eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit auf diesem Knoten ist erforderlich, vorzugsweise durch einen Kreiselnknoten, sekundär durch eine lichtsignalgesteuerte Verkehrsregelungsanlage.	Vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S111, S114, F123  Vs-15 Vr-13
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Gemeinde Littau Beteiligte: Zwischenergebnis Koordinationsstand: Empfehlung Richtplankategorie: 1 aus Sicht Gemeinde; im kantonalen Strassenprogramm nicht enthalten (Priorität 3) Priorität:	

<b>Vs-10: Erschliessung Niedermatt Nord</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Private Erschliessungsstrasse des Gebietes Niedermatt unter Einbezug der Fusswegverbindung zum Emmenuferweg und des P + R-Standes Littau Station.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S112, P136, F127 Vf-18 Vp-3</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	

<b>Vs-11: Erschliessung Gewerbezone Niedermatt</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Private Erschliessungsstrasse für die Gewerbezone Löchli entlang der SBB-Linie, unter Einbezug der Fussweglückenschliessung zwischen Strassenende und SBB-Durchlass sowie des P + R-Standes südlich der SBB-Linie bei der Station Littau.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S113, F128, P136 Vp-3</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	

<b>Vs-12: Erschliessung Tschuopis</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Private Erschliessungsstrasse ab der Bennenegg zur Erschliessung des Baugebietes Tschuopis. Detailführung im Rahmen eines Gestaltungs- oder Bebauungsplanes abklären.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S221 Vb-1</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vs-15: Erschliessung Schachenhof Süd</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Private Erschliessungsstrasse für das UeG Schachenhof bis zum Rad-/Gehweg Staldehyweg führend.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S114, F123</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 3	Vr-13

<b>Vs-16: Erschliessung Ruopigen Süd</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Private Erschliessungsstrasse ab Ruopigenring zur restlichen Erschliessung von Ruopigen Süd. Abstimmung auf Querungshilfe über den Ruopigenring.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S18, S20, Oe-41 Vf-23 Vf-5 Voe-15</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vs-17: Sanierung/Ausbau Knoten Luzernerstrasse/Flurstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Wegen der ungünstig versetzten Anschlussäste Flurstrasse und Grossmatte ist der Knoten für alle ein- und ausbiegenden Verkehrsteilnehmer schwierig zu befahren. Entsprechend hoch sind die Unfallraten, die Leistungsfähigkeit ist reduziert. Ein Kreiselknoten bringt neben grösserer Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer eine Verkehrsberuhigung und eine bessere Knotenbefahrbarkeitsqualität.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S201</i>
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 2, (aus Sicht der Gemeinde 1)	Vs-6

<b>Vs-18: Sanierung Knoten Luzernerstrasse/Udelbodenrain</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In Zusammenhang mit dem Rückbau des Udelbodenrains ist dieser Knoten anzupassen, zweckmässigerweise in einen Kreisel umzubauen. Damit können gleichzeitig Querungshilfen für Fussgänger und Radfahrer offeriert und der durchfahrende Verkehr auf der Luzernerstrasse beruhigt werden.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S205, S215/B263</i>  Vb-3
Zuständigkeit und Federführung:	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern
Beteiligte:	Gemeinde Littau
Koordinationsstand:	Vororientierung
Richtplankategorie:	Empfehlung
Priorität:	3

<b>Vs-19: Sanierung Knoten Hochrüti/Renggstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In Zusammenhang mit der Radverkehrsanlage Malters/Littau - Renggloch - Kriens ist dieser Knoten baulich anzupassen und verkehrssicherer zu gestalten. Dabei ist abzuklären, ob er gleichzeitig als Verkehrsplafonierungsanlage für den Verkehr Richtung Kriens und Littau ausgestaltet werden soll, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in den Zentren von Kriens und Littau und beim Kreuzstutz zu halten. Der Verkehr würde in diesem Fall verstärkt auf die T-10 und die A2 verwiesen.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S207, R249</i>  Vr-4
Zuständigkeit und Federführung:	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern
Beteiligte:	Gemeinde Littau
Koordinationsstand:	Vororientierung
Richtplankategorie:	Empfehlung
Priorität:	3

<b>Vs-20: Umbau Knoten Ruopigenstrasse/Ruopigenhöhe</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die Umorientierung des Strassennetzes in diesem Raum mit Beibehaltung der Funktion des Ruopigenrings als kommunale Verbindungsstrasse und der Abstufung der Ruopigenhöhe zu einer Erschliessungsstrasse und Buslinienträgerin ruft nach einer Anpassung des Knotens. Zweckmässigerweise in Kreiselform zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheitsverbesserung für den abbiegenden Langsamverkehr und für die Fussgänger.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S8, S12, Oe38</i>  Vs-5 Vb-2 Voe-4
Zuständigkeit und Federführung:	Gemeinde Littau
Koordinationsstand:	Festsetzung
Richtplankategorie:	wegleitend
Priorität:	1

<b>Vs-21 Umbau Knoten Ritterstrasse/Flurstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die Erstellung eines gemeinsamen Rad-/Gehweges entlang der westlichen Ritterstrasse macht eine Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer aus der Flurstrasse und in die östliche Ritterstrasse erforderlich. Zweckmässigerweise wird dabei der ganze Knoten in die Anpassung einbezogen, unter Berücksichtigung (Sicherstellung) einer künftigen Gopigestrasse.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S106, F119</i> Vf-15 Vf-22 Voe-9 Vr-5 Vr-14 Vs-2
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vs-22: Erschliessung Ruopigenhöhe Ost/Staffeln</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Sie dient als Erschliessung für die restlichen Bauzonen im Gebiet Ruopigenhöhe Ost bis Eichenstrasse. Sie kann allenfalls auch Teil eines Bustrasses sein, sofern die Linie 13 ab Ruopigenhöhe via Eichenstrasse und Obermättelstrasse geführt wird.  Beim Anschluss an die Ruopigenhöhe ist eine Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer erwünscht.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S22, Oe39</i>  Voe-4, Voe-10
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vs-23: Servicestrasse Ruopigenhöhe-Eichenstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Sofern die Buslinie 13 (bzw. 12 abends) via Ruopigenhöhe-Eichenstrasse-Obermättelstrasse geführt wird, soll der bestehende Fussweg zwischen der Privatstrasse entlang dem Friedhof (ev. ab Parkplatz) und der Ruopigenhöhe als Servicestrasse ausgebaut werden (Breite 3.5 – 4.0m). Die Servicestrasse bleibt für den übrigen Motorfahrzeugverkehr gesperrt, die Entsperrung für den Bus kann durch Fernsteuerung aus dem Bus selbst erfolgen.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe38</i>  Voe10 Vs22
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer, öVL Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vs-25: Strassenreglement</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Das bestehende Strassenreglement ist hinsichtlich Strassenraumgestaltung, Querschnitte von Strassen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Strassenklassierung zu überarbeiten und dem neuen kantonalen Strassengesetz anzupassen.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau                      Koordinationsstand: Vororientierung                      Richtplankategorie: wegleitend                      Priorität: 1</p>	

## 2.2.2 Koordinationsaufgaben im Bereich öffentlicher Verkehr Uebersichtsplan B

Voe-1 Buskonzept Reussbühl – Seetalplatz	Querverweise
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Realisierung der Umfahrung Reussbühl und die Sanierung des Seetalplatzes ermöglicht eine Optimierung des Busbetriebes im Raum Haltestelle Schiff bis Seetalplatz (Linie 2) und Frohburg bis Seetalplatz (Linie 13). Die Hauptstrasse steht weitgehend als verkehrsarmes Bustrasse zur Verfügung. Auf dem Seetalplatz kann eine der beiden Emmenbrücken für den Bus und den Fahrradverkehr zur Verfügung gestellt werden, und der Busverkehr bei den Verkehrsregelungsanlagen bevorzugt werden; bei Kreiselknoten können ihnen separate Kreiselfahrten zugeordnet werden. Bei der Planung des ganzen Systems sind die Bedürfnisse des Öffentlichen Verkehrs (und des Fahrradverkehrs) vorrangig zu berücksichtigen.</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe36, Oe37, Oe39, S1, S19, S61, R31, R32</i></p> <p>Vs-1</p>
<p>Zu überprüfen ist ferner eine Verkehrsdosierung Richtung Fluhmühle/Kreuzstutz, die eine Pförtneranlage bei der Fluhmühle möglicherweise überflüssig machen könnte.</p>	<p>Voe-2</p>
<p>Bei der Linie 13 ist die Haltestelle Frohburg normgerecht auszubilden, wobei gute Umsteigbeziehungen zur Linie 2 von/nach Luzern priorisiert werden sollen. Die Lage der Bushaltestelle Ruopigenstrasse (Post/Polizeigebäude) ist entsprechend anzupassen.</p>	<p>Voe-10</p>
<p>Bike + Ride-Anlagen bei der Haltestelle Frohburg und Seetalplatz (Seite Littau).</p>	
<p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: Gemeinden Littau, Emmen, ev. Zweckverband öffentl. Agglo.-Verkehr,</p> <p>Koordinationsstand: Zwischenergebnis</p> <p>Richtplankategorie: wegleitend (Bereich Ruopigenstrasse) Empfehlung</p> <p>Priorität: 1</p>	

<b>Voe-2 Buspfortneranlage Fluhmühle und/oder Grenzweg</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Durch die zunehmende Belastung der Baselstrasse/Hauptstrasse Richtung Kreuzstutz entstehen weitere Behinderungen für den öffentlichen Verkehr durch Rückstau, trotz vorhandener, jedoch zu kurzer Busspur vor dem Kreuzstutz.</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe37, S2,</i></p>
<p>Aufgrund von Variantenstudien steht eine Lösung mit einer durchgehenden kombinierten Bus-/Radverkehrsspur zwischen dem Fluhmühleviadiukt-Grenzweg-(Kreuzstutz) im Vordergrund. Die Dosierung des allgemeinen Motorfahrzeugverkehrs ist vorerst nicht vorgesehen. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erfolgt durch die durchgehende Busspur bis zum Kreisel Kreuzstutz. Die Möglichkeit einer Buspfortneranlage ins Gebiet Fluhmühle kann als Option offen gehalten werden. Denkbar ist eine Dosierung allenfalls auch im Bereich Schiffflände (Abzweigung der Umfahrung Reussbühl vom bestehenden Trasse der KI 13).</p>	
<p>Zu berücksichtigen sind in der Planung auch die Radstreifen in beiden Richtungen und die Fussgängerlängsbeziehungen mit der Querungshilfe bei der Einmündung des Fluhmühlerains.</p>	
<p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinden Littau und Luzern Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 1</p>	

<b>Voe-3 Buspfortneranlage Grenzhof</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die zunehmende Belastung des Knotens Kreuzstutz führt zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen der Buslinie 12 auf der Knotenzufahrt. Wegen der engen Bebauung ist die Anlage einer Busspur auf der Bernstrasse sehr schwierig zu realisieren. Auf Littauergebiet zwischen Grenzhof und der Ueberbauung Rönimoos ist eine Aufweitung der Luzernerstrasse zulasten des Grenzhofschulhausareals vertretbar und machbar. Die Verkehrsdosierung zugunsten des öffentlichen Verkehrs kann mittels der bestehenden (Fussgänger-) Lichtsignalanlage Grenzhof erfolgen.</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe250</i></p> <p>Voe-2</p>
<p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinden Littau und Luzern Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten, (aus Sicht Gemeinde Priorität 1)</p>	

<b>Voe-4 Verlängerung der Buslinie 13 bis Bahnhof Emmenbrücke</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Mit der Umfahrung Reussbühl und der Seetalplatzsanierung entstehen für den öffentlichen Verkehr jene besseren Betriebsbedingungen (separate Busfahrbahnen, Busbevorzugung, etc.), die eine Führung der Linie 13 bis oder in die unmittelbare Nähe des Bahnhofes Emmenbrücke ermöglichen. Dieser Bahnhof erhält gemäss regionaler und kantonaler Richtplanung zusätzliche Regionalzugshalte und Schnellzugshalte und wird zum zweiten wichtigen Bahnumsteigeknotenpunkt der Region.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe36, Oe39, S1</i> Voe-1  Voe-6
Zuständigkeit und Federführung: Beteiligte:	Zweckverband für öffentl. Agglo.-Verkehr Gemeinde Emmen Gemeinde Littau
Koordinationsstand:	Vororientierung
Richtplankategorie:	Empfehlung
Priorität:	2

<b>Voe-5 Buslinie Bahnhof. Littau - Littauerboden - Bahnhof. Emmenbrücke</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Der regionale Verkehrsrichtplan sieht zur Erschliessung des Swiss – Steel Stahl Areals und des Littauerbodens eine neue Buslinie zwischen Central und Bahnhof Littau vor. Im Gebiet Allmend und Thorenberg wurden in den letzten Jahren grössere Wohnbauten erstellt, auf dem Littauerboden entstanden der Hornbach Fachmarkt und weitere Gewerbebetriebe. Gegenwärtig wird werktags ein Busangebot als Linie E 5 zwischen dem Bahnhof Littau - Hornbach - Seetalplatz - Seetalstrasse geführt, welches bis Ende 2004 gesichert ist.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe40, Oe54, S6, S61</i>  Vs-5 Voe-5
Nach Realisierung der Querverbindung Rothenstrasse - Central kann diese Achse als Busträger verwendet werden. Aus Littauer Sicht muss die neue Linie zum wichtigen Bahnumsteigeknoten Emmenbrücke (vorzugsweise via Central) führen. Damit entsteht gleichzeitig eine Uebereckverbindung zwischen den SBB-Linien nach Sursee/Seetal und nach Wolhusen in der Region Luzern Nord. Eine solche besser auf die Nachfrage orientierte Linienführung dürfte aus wirtschaftlicher Sicht dank eines höheren Kostendeckungsgrades auf Dauer eher Bestand haben.	Voe-7 Voe -8
In Zeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage kann die öffentliche Verkehrserschliessung mit einem bedarfsorientierten öV-System sichergestellt werden.	Voe-14
Zuständigkeit und Federführung: Beteiligte:	Zweckverband öffentl. Agglo.-Verkehr Gemeinde Emmen Gemeinde Littau
Koordinationsstand:	Vororientierung
Richtplankategorie:	wegleitend (Gemeindegebiet Littau) Empfehlung (Gebietshoheit Emmen)
Priorität:	2

<p><b>Voe-6 Servicestrassenverbindung für Buslinie zwischen Sämtihofstrasse und Grünauring</b></p>	<p><b>Querverweise</b></p>
<p>Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt: 5.05.2004</p>	
<p>Die Zufahrt zum Bahnhof Littau weist zeitweise wegen der immer länger andauernden geschlossenen Barriere (u. a. wegen des automatisierten Zugsystems und künftig auch wegen des grösseren Zugangebots) immer längeren Rückstau auf, der auch die Zufahrt der Buslinie E 5 behindert. Mit einer Führung der Buslinie via Sämtihofstrasse und über eine 4 m breite, einspurige Servicestrasse zum Grünauring hin könnte der Bus direkt auf der Nordseite des Bahnhofs vorfahren, ohne in den Rückstau auf der Bahnhofstrasse zu geraten. Eine Bahngleisquerung ist nicht mehr notwendig, die Wegfahrt könnte wie bis anhin über die Bahnhofstrasse erfolgen. Bei der Variante Führung der Verbindungsstrasse über das Bimoid Areal entfällt erübrigt sich diese Linienführung.</p> <p>Zwischen Sämtihofstrasse und dem Grünauring soll die Radroutenlücke gemäss Richtplan ohnehin durch einen gemeinsamen Rad/Gehweg (mit einer Breite von 2.5 m )geschlossen werden. Die breitere Servicestrasse kann dessen Funktion übernehmen.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: wegleitend          Priorität: 1 Planung          2 Ausführung</p>	<p><i>Vergleich hiezu auch die Konzeptobjekte und Koordinationsaufgaben:</i>  <i>Oe54, Oe55,Oe133,F116, S108</i></p> <p>Vs-3          Voe-5          Voe-7          Voe-8</p> <p>Vs-3</p> <p>Vr-12</p>

<p><b>Voe-7 Verbesserung der Fussgängerzugänge beim Bahnhof Littau</b></p>	<p><b>Querverweise</b></p>
<p>Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:</p>	
<p>Bei geschlossener Barriere bei der Bahnhofstrasse ist kein Fussgängerzugang von der Nordseite zu den Perronanlagen möglich. Im Zusammenhang mit allfälligen Perronanpassungen (ev. Ergänzungen) ist ein gesicherter Nordzugang erwünscht. Für den Fall einer Fussgängerüberführung ist deren direkte Anbindung an die Löchlitreppe zu prüfen. Damit wird auch die Erreichbarkeit der S – Bahnhofstestelle aus dem Gebiet Littau Dorf verbessert.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur          Kanton Luzern          Beteiligte: SBB, Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: Empfehlung          Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe129, Oe131</i></p> <p>Voe-8          Voe-10          Voe-12</p>

<b>Voe-8 Anpassung der Buslinien 12/13 im Raum Bahnhof Littau</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt: 5.05.2004	
<p>Nach Erstellung der Verbindungsstrasse Thorenbergstrasse - Gopige - Ritterstrasse oder Gopige - Bimoid Areal - Bahnhofstrasse mit der Möglichkeit, die SBB niveaufrei zu queren (heute vielfach Blockierung des Übergangs Bahnhofstrasse durch Halte der Regionalzüge), und nach der Erstellung der S – Bahnhofstestelle Ruopigen kann die Linie 12 bis zum Bahnhof Littau oder darüber hinaus verlängert werden und damit auch die Quartiere Allmend (Thorenberg, Sänti, Gopige mit dem Dorfteil Littau verbinden.</p> <p>Denkbar ist allenfalls auch eine Ringlinienkombination 13/E5, falls die Variante Linienführung über das Bimoid Areal realisiert wird.</p> <p>Das Konzept der Linien 13 und E5 (Emmenbrücke - Bahnhof Littau) wäre entsprechend anzupassen. Das öV-Konzept im Raum Bahnhof - Allmend - Thorenberg ist in dieser Hinsicht zu überprüfen. Die Kantonsschule Rothen ist über die S- Bahnhofstestelle Ruopigen erreichbar.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Zweckverband für öffentl. Agglomerati-  Beteiligte: Gemeinde Littau  Koordinationsstand: Vororientierung  Richtplankategorie: Empfehlung  Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S108, S110, Oe 55, Oe 131, Oe133, F116</i></p> <p>Vs-3 Voe-6</p> <p>Voe-5, Voe-7</p> <p>Voe-15</p>

<b>Voe-9 Haltestelle Ritterstrasse/Flurstrasse Linie 13</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Mit der Zuzonung des Gebietes Bodenof/Gopige (heute UeG) ist gleichzeitig die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel sicherzustellen. Die Erschliessung kann über Zugänge zur neuen Bushaltestelle Ritterstrasse/Flurstrasse der Linie 13 erfolgen</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau  Beteiligte: Zweckverband für öffentl. Agglo.-Verkehr  Koordinationsstand: Vororientierung  Richtplankategorie: wegleitend  Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S106, S109, Oe130, F122</i></p> <p>Vs-4 Voe-8</p>

<b>Voe-10 Kurs- und Linienführungsangebot Linie 13 abends und sonntags</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Gegenwärtig wird die Linie 12 abends und sonntags ab der Haltestelle Gasshof als Linie 13 via Ritterstrasse – Ruopigenring – Staffelhof bis zur Ruopigenhöhe als Endhaltestelle geführt. Diese Linie verkehrt im 20 Minutentakt, es werden dabei 2 Fahrzeuge eingesetzt.</p> <p>Der Sonntags- und Abendbetrieb dieser Linie soll je nach erwünschtem Angebot, nach örtlicher Nachfrage aber auch aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen optimiert werden. Zur Diskussion stehen folgende Varianten:</p> <p>a) gegenwärtiges Angebot: Gasshof –Ruopigenhöhe; 20 Minutentakt, Einsatz von 2 Fahrzeugen</p> <p>b) (Luzern) – Gasshof – Staffelhof – Frohburg, ohne Bedienung Ruopigenhöhe. Es kann mit 2 Fahrzeugen ein 20 Minutentakt angeboten werden.</p> <p>c) (Luzern) – Gasshof – Staffelhof – Ruopigenhöhe – Frohburg. Beim 20 Minutentakt werden 3 Fahrzeuge, beim 30 Minutentakt 2 Fahrzeuge benötigt. Die Bedienung der Haltestelle Ruopigenhöhe ist auch tagsüber werktags in Betracht zu ziehen.</p> <p>d) (Luzern) – Gasshof – Staffelhof – Ruopigenhöhe – (Servicestrasse) – Eichenstrasse – Obermättelstrasse – Frohburg. Diese Linienführung erschliesst zusätzlich Gebiete an der Eichen- und Waldstrasse. Beim 20 Minutentakt werden 3 Fahrzeuge, beim 30 Minutentakt 2 Fahrzeuge benötigt. Die Bedienung der Gebiete Ruopigenhöhe/Eichenstrasse/Waldstrasse durch die Linie 13 ist auch tagsüber werktags in Betracht zu ziehen.</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe38, Oe 39</i></p> <p>Voe-4</p> <p>Voe-4</p> <p>Voe 4</p>
<p>Zuständigkeit und Federführung: Zweckverband für öffent. Aggl. verkehr  Beteiligte: Gemeinde Littau  Koordinationsstand: Vororientierung  Richtplankategorie: Empfehlung  Priorität: 1 (Planung)  2 (Umsetzung)</p>	



<b>Voe-13 Führung der Buslinie 12 zum Agglomerationszentrum</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Aufgrund der gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen den Quartieren Littau Dorf, Blattenmoos/Udelboden und dem Agglomerationszentrum Luzern haben direkte, umsteigefreie Beziehungen zum Bahnhof Luzern Vorrang. Gebrochene Wege mit Umsteigen beim Kreuzstutz bedeuten auch bei einem hierarchisch aufgebauten Busliniensystem (und auch bei einem Trambahnsystem ohne eigenes Trasse) eine schlechtere öV-Erschliessung für die Gebiete entlang der heutigen Linienführung des Busses Nr. 12, auch auf städtischem Gebiet entlang der Bernstrasse. Soweit das Kursangebot über 6 Kurse/Stunde (bzw. alle 10 Min.) hinausgeht ist eine Führung der zusätzlichen Kurse via Kreuzstutz - Kantonsspital - Schlossberg (und ev. bis Bahnhof, anstelle der Linie 19) jedoch denkbar.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Zweckverband für öffentl. Agglo.-Verkehr            Beteiligte: Gemeinde Littau und Luzern            Koordinationsstand: Vororientierung            Richtplankategorie: Empfehlung            Priorität: 2</p>	

<b>Voe-14 Bedarforientiertes ÖV-System</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>In Zeiten von schwacher öV-Nachfrage (abends, sonntags) ist der Einsatz von bedarfsorientierten öV-Systemen für das Einzugsgebiet der Linie 13 und der geplanten Linie 32 Emmenbrücke - Emmenweid - Bahnhof Littau als Alternative denkbar. Dabei können auch durch den Linienbetrieb schlecht erfassbare Gebiete (z.B. Heiterweid, Längweiher, Thorenberg West) einbezogen werden. Denkbare Systeme sind z.B. Rufbusse, Sammeltaxis. Ausgangspunkte („Pickettstandort“) könnten der Bahnhof Emmenbrücke, Reussbühl Zentrum oder Bahnhof Littau sein. Das Taxisystem und das Erscheinungsbild soll regional abgestimmt und einheitlich sein, die Steuerung wäre von einer Taxizentrale oder von einer regionalen Einsatzzentrale aus möglich; vor allem müsste sie kostengünstig sein, damit ein effektiver Wirtschaftlichkeitsgewinn im Vergleich zum Linienbusssystem resultierte. Dank der Möglichkeit, Fahrzeuge mit PW-Abgasvorschriften einzusetzen, kann der Betrieb aus heutiger Sicht umweltfreundlicher (hinsichtlich Luftschadstoffe, Lärmauswirkung, Treibstoffverbrauch) erfolgen als bei einem Linienbetrieb mit Grossraumfahrzeugen.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Zweckverband für öffentl. Agglo.-Verkehr            Beteiligte: Gemeinden Emmen, Littau            Koordinationsstand: Vororientierung            Richtplankategorie: Empfehlung            Priorität: 3 (Option)</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: Oe40</i></p> <p>Voe -5</p>

<b>Voe-15 S-Bahnhaltestelle Ruopigen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Mit einer Bahnhaltestelle Ruopigen West - Einführung des 30 Min. Taktes vorausgesetzt-, wird das Gebiet Ruopigen mit einer raschen, direkten Verbindung zum Agglomerationszentrum versehen. Ferner kann das Gebiet Littauerboden, insbesondere das Gebiet Staldenhof Süd und die Sportanlagen, mit diesem guten regionalen Verkehrsangebot erfasst werden.</p> <p>Zur optimalen Erschliessung ist eine direkte Fussgängerverbindung zur Ruopigenstrasse mit anschliessender Querungshilfe, eine B + R sowie eine P + R – Anlage erforderlich, vor allem aber ein Lift zwischen den Niveaus Ruopigenring und Haltestellenperron. Die Haltestellenlage der Linie 13 ist anzupassen.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: - Zweckverband Öffentl. Agglomerationsverkehr - Gemeinde Littau</p> <p>Koordinationsstand: Vororientierung</p> <p>Richtplankategorie: Empfehlung</p> <p>Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S18, F30, F123, R36, P140</i></p> <p>Voe-8</p> <p>Vf-5 Vf-17 Voe-10</p>

<b>Voe-16 S – Bahn Haltestelle Fluhmühle/Kreuzstutz</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Mit einer S-Bahnhaltestelle im Raum Fluhmühle-Kreuzstutz wird das gebiet Fluhmühle (bis Heiterweid), Stollberg/Udelboden an ein leistungsfähiges, strassenverkehrsunabhängiges öV-System verknüpft. Eine Haltestelle im Gebiet Kreuzstutz ist zugleich auch für Umsteiger von der Linie 12 attraktiv. Eine optimale Erschliessung setzt eine sichere Querung der Hauptstrasse für den Fussgängerverkehr voraus.</p> <p>Die Haltestelle kann voraussichtlich erst nach einer Bahnkapazitätserweiterung bei der Zufahrt Nord zum Bahnhof Luzern realisiert werden .</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: - Zweckverband Öffentl. Agglomerationsverkehr - Gemeinden Littau und Luzern</p> <p>Koordinationsstand: Vororientierung</p> <p>Richtplankategorie: Empfehlung</p> <p>Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S2, Oe34, Oe 37</i></p> <p>Vf-1, Voe-2</p>

### 2.2.3 Koordinationsaufgaben im Bereich Fussgängeranlagen Uebersichtsplan B

Definition Fussgängeranlagen: vergl. Bericht zum Konzept Fussgängeranlagen, Kap. 1.4

<b>Vf-1 Querungshilfen entlang der Hauptstrasse (KI 13)</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger durch Realisierung von Mittelinseln mit geschützten Aufstellräumen für Radfahrer; in Form von Provisorien, wo der vorhandene Strassenquerschnitt nur knapp nicht ausreicht. Bei ohnehin vorgesehenen Strassenausbauten sollen die Inseln und Strassenrandanpassungen im VSS-Normstandard ausgestaltet werden. Provisorien können in späterer Priorität in Normanlagen umgebaut werden. Gemäss Vorentscheid des kantonalen Verkehrs- u. Tiefbauamtes soll der Gehweg zwischen Kreuzstutz-Grenzweg-Fluhmühlerain durchgehend auf die Westseite verlegt und das Trottoir auf der Bahnseite zugunsten eines Radstreifens aufgehoben werden. Sofern diese Variante zur Ausführung kommt, entfällt die Querungshilfe beim Grenzweg.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Zwischenergebnis Priorität: 2 (aus Sicht Gemeinde Priorität 1)</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S2, S3</i></p> <p>Vs-1</p> <p>Voe-2</p>

<b>Vf-2 Querungshilfen entlang der T10/KI 10</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer durch die Erstellung von Mittelinseln und geschützten Aufstellräumen für Radfahrer. Provisorien, wo der vorhandene Strassenraum nur knapp nicht ausreicht; normgemässer Ausbau allenfalls in späterer Etappe, im Zusammenhang mit ohnehin vorgesehener Strassenanierung.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung/Ausgangslage Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten, (aus Sicht Gemeinde Priorität 2)</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S4, S6, S104, S100, Oe54</i></p> <p>Vf-3 Vb-5 Voe-6</p>

<b>Vf-3 Erweiterung von Querungshilfen entlang der T10/K10</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die behelfsmässig ausgeführten Querungshilfen für Fussgänger sollen im Zuge der gelegentlich vorgesehenen Strassensanierungen zu normgemässen Fussgängerquerungshilfen mit ergänzenden strassenraumgestaltenden Elementen ausgebaut werden.	Vf-2
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten	

<b>Vf-4 Querungshilfen entlang der K33a (Luzernerstrasse/ Renggstrasse)</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer durch die Erstellung von Mittelinseln und geschützten Aufstellräumen für Radfahrer. Provisorien, wo der vorhandene Fahrbahnquerschnitt nur knapp nicht ausreicht, normgemässere Ausbau allenfalls in späterer Etappe, in Zusammenhang mit ohnehin vorgesehener Strassensanierung.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S202, S203, S204, S206, S208, S209</i>
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung, z.T. Zwischenergebnis Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten (aus Sicht der Gemeinde: 1:Grubenstrasse, Sonnenstrasse, 2:Löwengrube, Mattstrasse 3:Benneneggstrasse,	

<b>Vf-5 Querungshilfen entlang Verbindungsstrasse Reussbühl - Littau Dorf</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Verbindungsstrasse Ruopigenstrasse - Ruopigenring - Ritterstrasse - Flurstrasse weist gegenwärtig Verkehrsbelastungen zwischen 5000 und 11000 Fz/Tag (DTV) auf. Weil sie teilweise mitten durch die Wohnquartiere führt, sind sichere Querungshilfen für Fussgänger (und Radfahrer) besonders wichtig. Die Querungshilfen sind hinsichtlich gegenseitiger Lage, Fussgängeranlagen (Netz und Anziehungspunkte), Prioritäten, aufeinander abzustimmen. Wo gleichzeitig Radfahrer queren oder ein- und ausbiegen, sind deren Bedürfnisse durch gesicherte Mittelaufstellräume o.ä. zu berücksichtigen. Provisorien sind denkbar, wo der vorhandene Strassenquerschnitt für einen normgerechten Ausbau nur knapp nicht ausreicht. Der normgerechte Ausbau kann in diesem Fall in einer späteren Etappe nachgezogen werden, allenfalls im Zusammenhang mit ohnehin vorgesehenen Strassensanierungen.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: begleitend          Priorität:         <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - Ruopigenring/Kantonsschule</li> <li>2 - Flurstrasse/Matthof             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruopigenring/Schulhausstrasse</li> <li>- Ruopigenring/Staldenring</li> <li>- Ruopigenring/Sportanlagenzufahrt</li> </ul> </li> <li>3 - Flurstrasse/Rigistrasse             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flurstrasse/Zimmeregg</li> </ul> </li> </ul> </p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S9, S16, S17, S18, S211, S212, S213, Oe41</i></p>

<b>Vf-6 Querungshilfen entlang der Gasshofstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Vom Zentrum Fanghöfli führt eine bedeutende Fussgänger Verbindung über die Gasshofstrasse ins Bennenegg-Quartier (Schüler, Einkaufsrouten). Die Gasshofstrasse ist mittelstark belastet (ca. 4000 Fz/Tag). Sofern Tempo 30 auch auf der Gasshofstrasse eingeführt wird, erübrigt sich die Massnahme.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: begleitend          Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S219, S222</i></p>

<b>Vf-7 Trottoir entlang Hauptstrasse Lindenstrasse Nord - Lindenstrasse Süd - Nietlibogenweg</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zwischen Lindenstrasse Nord und Fluhmühlerain müssen Benutzer der Buslinie 2 Richtung Kreuzstutz jeweils 2 mal die stark befahrene Hauptstrasse überqueren, weil ein Trottoir fehlt. Zwischen Lindenstrasse Nord und Süd ist eine auf Zusehen hin gestattete Benützung von privaten Vorplätzen möglich, im Bereich der Fluhmühlebrücke fehlt eine westseits gelegene Fussgängeranlage trotz bedeutendem Haltestelleneinzugsgebiet vollständig, bzw. die Fussgänger sind zu Umwegen gezwungen. Die Schaffung einer rechtlich abgesicherten Gehwegverbindung Lindenstrasse Nord - Süd ist vordringlich. In Zusammenhang mit der Realisierung der Buspfortneranlage Grenzweg und der zugehörigen Busspur ist der Gehweg Fluhmühlebrücke - Nietlibogenweg zu erstellen.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F22, Oe37
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern	Vf-1 Voe-2
Beteiligte: Gemeinde Littau Grundeigentümer	
Koordinationsstand: Zwischenergebnis	
Priorität: 1	

<b>Vf-8 Fussweg Rothen – Rothenbad - Hauptstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zwischen der Neuüberbauung Rothen und dem Gebiet Rothenbadstrasse - Täschmatt – Hauptstrasse fehlt eine direkte Fusswegverbindung, die das Rothenquartier an eine künftige Reussbühl-Zentrumsnutzung und an deren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs anknüpft. Im Rahmen einer Gesamterneuerung des Gebietes Hauptstrasse/Täschmatt/Rothenbadstrasse ist eine entsprechende Wegverbindung zu sichern und zu realisieren.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F24
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau	Vs-1
Beteiligte: private Grundeigentümer	
Koordinationsstand: Vororientierung	
Priorität: 2	

<b>Vf-9 Gehweganlage entlang Thorenbergstrasse Gopigestrasse - Staldenhof</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Mit der Ueberbauung der restlichen Bauzone Allmend südlich der Thorenbergstrasse (bis Firma Blättler) fehlt eine durchgehende Gehweganlage (separater Gehweg oder Trottoir) immer mehr. Aufgrund der bestehenden Anlagen ist eine Führung auf der Südseite naheliegend, obwohl sie teilweise durch die Landwirtschaftszone Bodehof führt.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F117</i>
Zuständigkeit und Federführung: Beteiligte:	Kant. Verkehrs- und Tiefbauamt Gemeinde Littau Grundeigentümer
Koordinationsstand: Richtplankategorie: Priorität:	Vororientierung wegleitend 3

<b>Vf-14 Fussgängeranlage entlang Ruopigenhöhe</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Auf der Westseite der Zentrumsstrasse fehlt entlang der Bebauung Ruopigen Zentrum eine Gehweganlage. Diejenige auf der Ostseite ist höhenmässig abgesetzt und liegt auf der Dammkrone. Fussgänger benützen daher die Fahrbahn (Zugang zum Parking etc.). Mit der neuen Bushaltestelle Ruopigenhöhe wird die Gehweganlage noch dringlicher. Südlich des Zentrums Ruopigen ist ein separater Gehweg, nördlich ein Trottoir am zweckmässigsten (allenfalls zulasten der überbreiten Fahrbahn). Die Fussängerquerbeziehungen werden als Querungshilfen ausgestaltet, die gleichzeitig als Verkehrsberuhigung dienen.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F28, F29</i>  Vb-2
Zuständigkeit: Koordinationsstand: Richtplankategorie: Priorität:	Gemeinde Littau Zwischenergebnis wegleitend 1

<b>Vf-15 Rad-/Gehweg entlang der westlichen Ritterstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zwischen Flurstrasse und östlichem Bauzonrand bzw. dem bestehenden Trottoir nordseits der Ritterstrasse ist die Lücke in der Fussgängeranlage mit einem Rad-/Gehweg (analog zum Teilstück östliche Ritterstrasse) zu schliessen. Der Übergang zum südlichen Trottoir bzw. zur südlichen Fahrbahnhälfte ist mit einer Querungshilfe bei der Liegenschaft Lötscher zu erleichtern.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F119, F125 S102</i>  Vf-25
Zuständigkeit: Koordinationsstand: Richtplankategorie: Priorität:	Gemeinde Littau Ausgangslage/Zwischenergebnis wegleitend 1

<b>Vf-17 Fusswegverbindung S-Bahnhaltestelle Ruopigen – Ruopigenring</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die S-Bahnhaltestelle wird mit einer direkten Fusswegverbindung zum Ruopigenring und von dort zu den weiterführenden Gehwegen verbunden. Als rollstuhlgängige Wegverbindung kann zudem eine direkte Wegverbindung zwischen der Sportplatzzufahrt und dem Rad-/Gehweg Staldenhof - Ruopigenmoos (entlang dem Hangfuss) erstellt werden. Zur optimalen Ausnützung der S – Bahnhaltestelle ist zudem die Erstellung eines Liftes zwischen Ruopigenring und Perron erforderlich	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S18, F30, F123, R36, P140</i>  Vf-5 Vf-23 Vr-14
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau, SBB Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3	

<b>Vf-18 Verbindungsweg Niedermatt - Emmeufer</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In Zusammenhang mit der Erschliessung der Nidermatt ist zwischen der neuen Erschliessungsstrasse und dem Weg entlang dem Emmeufer eine zusätzliche Fusswegverbindung entlang des Bahntrassees als Anbindung an den regionalen Wanderweg zu realisieren. Der Weg kann gleichzeitig als Fussgängerverbindung des unteren Teils des Wohnquartiers zu den öV-Haltestellen Bahnhof Littau dienen.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F127, S112</i>  Vs-10
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	

<b>Vf-22 Gehweg Gopige - Ritterstrasse/Flurstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In Zusammenhang mit der Realisierung des Rad-/Gehwegnetzes Bodehof - Sportanlage Ruopigenmoos soll der bestehende Fussweg Bodehof - Ruopigenmoosbach bis zur Ritterstrasse verlängert werden. Der Weg dient später auch als Zugang zur Bushaltestelle für das Gebiet Gopige.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F121, F122, F124</i>  Voe-9, Vr-10, Vf-15, Vs-21
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vf-25 Gehweganlagen Ritterstrasse – Bahnhofstrasse/Gopigestrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Mit der Ueberbauung Gopige wird eine Verbindung zwischen der westlichen Ritterstrasse und der Bahnhofstrassenkehre samt Quer- verbindung zur 2. Etappe der Gopigestrasse zweckmässig. Gleich- zeitig wird die Zone für öffentliche Zwecke auch von der Gopigeseite her für Fussgänger direkt erreichbar.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F119, F125</i>  Vf-15
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: begleitend Priorität: 1	

<b>Vf-26 Fusswegnetzergänzung Thorenberg</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zwischen der westlichen Bergstrasse (mit geplanter Eingangspforte auf der Thorenbergstrasse) und dem Fussweg zum Schachenwald fehlt ein Gehwegabschnitt, ebenso zwischen der Thorenbergmatte und dem Fussweg EW-Restaurant Hammer.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F126</i>  Vb-5, Vf-2
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: begleitend Priorität: 3	

<b>Vf-28 Rad-/Gehwegverbindung Längweiherstrasse - Matthof</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die Lücke zwischen der Zone für öffentliche Zwecke Matthof (u.a. Schulhaus) und der zur verlängernden Längweiherstrasse (im Zu- sammenhang mit der Einzonung Udelboden West) soll mit einer Gehwegverbindung, geöffnet für Velofahrer und Werkdienstfahrzeu- ge, geschlossen werden.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F236</i>  Vs-7
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: begleitend Priorität: 3	

<b>Vf-30 Fusswegsystem Jodersmatt</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Zwischen der bestehenden Erschliessungsstrasse zur Jodersmatt und dem Wanderweg Obermatt - Tschuopis soll eine Fusswegverbindung in Abstimmung zur Ueberbauung Jodersmatt West erstellt werden, welche das neue Quartier für Fussgänger, ev. Velofahrer, zentral erschliesst und direkte Zugänge zu den öV-Haltestellen der Linie 12 u. 13 erstellt. Diese Vorgabe ist bei der Ausarbeitung von Gestaltungs- oder Bebauungsplänen für das noch einzuzonende UeG zu berücksichtigen.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau                      Beteiligte: Grundeigentümer                      Koordinationsstand: Vororientierung                      Richtplankategorie: wegleitend                      Priorität: 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F240</i></p>

<b>Vf-31 Sicherung von Fusswegrechten</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Auf etlichen Wegen und verkehrsarmen Strassen und Güterstrassen fehlen öffentliche Fusswegrechte. Die Gemeinde Littau erstellt ein Verzeichnis der noch zu erwerbenden öffentlichen Fusswegrechte, gestützt auf das Konzept Fussgängeranlagen. Die Reihenfolge des Rechtserwerbs richtet sich nach der Bedeutung der Wege und der anstehenden Bauvorhaben.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau                      Koordinationsstand: Festlegung                      Richtplankategorie: wegleitend                      Priorität: 1</p>	

**2.2.4 Koordinationsaufgaben im Bereich Radverkehrsanlagen Uebersichtsplan B**

Definition Radverkehrsanlagen: vergl. Bericht zum Konzept Kap. 1.4

<b>Vr-1 Fahrradanlagen bei der Umfahrung Reussbühl</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In Zusammenhang mit der Umfahrung Reussbühl und der Sanierung des Seetalplatzes sind folgende Radrouten miteinander zu verknüpfen: Ruopigen-/Hauptstrasse - Umfahrung Reussbühl - bestehender Radweg östlich SBB; Ruopigen-/Hauptstrasse - Haltestelle Schiff - bestehende Radstreifen auf Hauptstrasse; Seetalplatz/Zollhaus - bestehender Radweg östlich SBB; Rothenstrasse - Seetalplatz - Emmenbrücke und Zollhaus;	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne:</i>  Vs-1, Voe-1
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau und Emmen Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 1	

<b>Vr-2 Gemeinsamer Rad-/Gehweg bei Stächenrain (K12)</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Teilstück des Rad-/Gehweges entlang der K12 zwischen den Weilern Stächenrain und Silberlingen (Gem. Emmen) auf Littauer-Gemeindegebiet.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F118</i>
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 1	

<b>Vr-3 Fahrradparkplatz an der Luzernerstrasse beim Grenzhof</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Für Benützer der Sportanlagen Grenzhof ist ein Veloparkplatz an der Luzernerstrasse, gleichzeitig benützbar als Bike + Ride-Anlage zur Haltestelle Grenzhof, zweckmässig.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R244</i>  Voe-3
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Stadt Luzern Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3	

<b>Vr-4 Radverkehrsanlage Renggstrasse/Rengglochstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Gemäss kantonalem Radroutenkonzept fehlen auf der Verbindung Malters - Hohrüti - Renggloch (-Kriens) Radverkehrsanlagen. Deren Erstellung ist schwierig, die Art der Ausführung noch offen.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S207, R249</i> Vs-19
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3	

<b>Vr-5 Radstreifen entlang der Gopigestrasse 1. Etappe</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die regionale Radroute Littauerboden - Littau Dorf wird nach der Realisierung der durchgehenden Gopigestrasse über diese anstatt über die Bahnhofstrasse geführt. Die Gopigestrasse ist daher mit Radstreifen zu versehen, wobei der Abschnitt Gopige - Ritterstrasse allenfalls auch nur einen bergseitigen Streifen aufweisen darf. In der ersten Bauetappe SBB-Unterführung (inkl.) – Bahnhofstrasse wird der Radverkehr, bzw. die regionale Radroute über das Verbindungsstück Gopige – Bahnhofstrasse geführt..	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S107, S108, S110</i> Vs-3
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: begleitend Priorität: 2 Abschnitt SBB-Unterführung - Bahnhofstrasse	

<b>Vr-6 Radstreifen entlang der Gopigestrasse 2. Etappe</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt: 5.05.2004	
Die regionale Radroute Littauerboden - Littau Dorf wird nach der Realisierung der durchgehenden Gopigestrasse über diese anstatt über die Bahnhofstrasse geführt. Die Gopigestrasse ist daher mit Radstreifen zu versehen, wobei der Abschnitt Gopige - Ritterstrasse allenfalls auch nur einen bergwärtsführenden Streifen aufweisen darf. Sofern die Verbindungsstrasse nicht über den Gopige Hang führt ist eine Ersatzlösung zu prüfen (Allenfalls in Form einer separaten Radverkehrsanlage)	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S107, S108, S109, S110</i> Vs-4 Vr-5
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: begleitend Priorität: 3	

<p><b>Vr-7 Radstreifen entlang oberer Ruopigenstrasse und Ruopigenring</b></p>	<p><b>Querverweise</b></p>
<p>Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:</p>	
<p>Entlang dieser Strassen führt eine Verbindungsradroute mit vielen Radfahrerzielen und -quellen. Die Achse ist mittelstark belastet (5000 - 8000 Fz/Tag) und benötigt daher strassenbegleitende Radverkehrsanlagen. Auf der Ruopigenstrasse ab Kreisel Obermättelstrasse bis Einmündung Rothenhangstrasse ist zumindest bergwärts ein Radstreifen vorzusehen. Ab Rothenhangstrasse bis Vorderruopigen, (wo der Wechsel auf einen einseitigen Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Ritterstrasse vorgesehen ist), sollen beidseitig Radstreifen erstellt werden.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: wegleitend          Priorität: 1</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R35, S7, S8, S9, S10, S11, S16, S17, S18</i></p> <p>Vs-4</p>

<p><b>Vr-8 Radverkehrsanlagen auf unterer Ruopigenstrasse Frohburg - Obermättelstrasse</b></p>	<p><b>Querverweise</b></p>
<p>Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:</p>	
<p>Nach Realisierung der Radverkehrsanlagen Ruopigenstrasse – Ruopigenring – Ritterstrasse – Fluhrstrasse verbleibt ein Strassenabschnitt Frohburg – Obermättelstrasse, auf dem eine mit vernünftigen wirtschaftlichen Aufwand machbare Radverkehrsanlage zu ergänzen ist. Art und Lage der Radverkehrsanlage ist noch abzuklären. Zumindest für den Radverkehr aufwärts sind Lösungen zu suchen.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: wegleitend          Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R34, R35</i></p> <p>Vr-7</p>

<b>Vr-9 Radstreifen entlang Gasshofstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Radroute Thorenbergstrasse - Bahnhofstrasse -Gasshofstrasse ist eine Hauptradroute mit regionaler Bedeutung. Solange diese Achse nicht durch die neue Verbindungsstrasse Gopige - Flurstrasse ersetzt wird, hat sie deren Verkehrsfunktionen zu übernehmen. Sie soll daher zwischen der Einmündung der Grubenstrasse bis zur Luzernerstrasse mit beidseitigen Radstreifen und für den querenden Radverkehr mit Querungshilfen versehen werden. Der Zeitpunkt der Realisierung der Gopigestrasse ist noch ungewiss, die Zwischenlösung mit der Verkehrssicherheitserhöhung durch die strassenbegleitende Radverkehrsanlage auf der Gasshofstrasse in näherer Priorität ist zweckmässig und angemessen.</p> <p>Die Massnahme kann entfallen, wenn auch auf der Gasshofstrasse Tempo 30 durchgesetzt werden kann.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: wegleitend          Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R245, S220</i></p> <p>Vs-3</p> <p>Vb-4</p>

<b>Vr-10 Gemeinsamer Rad-/Gehweg Bodehof - Ruopigenmoos</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Ab der heutigen Güterstrasse Schachenhof - Bodehof - Bahnhofstrasse ist ein neuer gemeinsamer Rad-/Gehweg bis zur Sportanlage Ruopigenmoos im Konzept vorgesehen. Dabei können z.T. bereits vorhandene Fusswege und Bewirtschaftungswege miteinbezogen werden. Sportanlagenbenützer können nach der Erstellung aus dem Gebiet Littau Bahnhof und Allmend Süd ihr Ziel ohne Befahren der Ritter- oder Bahnhofstrasse (und ihren grossen Höhendifferenzen) erreichen.</p> <p>Die Anlage ist noch besser nutzbar, wenn der Rad-/Gehweg Grünauring - Säntihofstrasse realisiert worden ist.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau          Koordinationsstand: Vororientierung          Richtplankategorie: wegleitend          Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F121, F124</i></p> <p>Vr-12</p>

<b>Vr-11 Rad-/Gehweg-Verbindung Unterwilrain – Kanonenstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Mit der Erstellung eines kurzen Wegstückes zwischen dem Unterwilrain und dem Gütschwald (südlich Grenzhofschulhaus) kann eine durchgehende Radroute Grossmatte - Kreuzstutz abseits der Luzerner- bzw. Bernstrasse angeboten werden.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F239</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Beteiligte: Stadt Luzern Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	

<b>Vr-12 Rad-/Gehwegverbindung Grünauring - Säntihofstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Zwischen der Säntihofstrasse und dem Grünauring soll die kurze Weglücke geschlossen werden. Damit erhalten Anwohner des Säntihofquartiers und Kunden und Beschäftigte der verkehrsintensiven Anlagen im Littauerboden eine direkte Wegverbindung zum Bahnhof Littau. In einem späteren Zeitpunkt ist das Teilstück Bestandteil der Rad-/Gehwegverbindung Bahnhof – Bodehof – Ruopigenmoos.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F129</i>  Vr-10,
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	

<b>Vr-13 Radverbindung Schulhausstrasse Ruopigen – Zentrum Ruopigen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Für den Radverkehr fehlt eine Verbindung ab Schulhausstrasse zu den Veloparkplätzen beim Zentrum Ruopigen.  Die Verbindung kann auch durch Öffnung eines bestehenden Fussweges für den Veloverkehr realisiert werden.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R37, S22</i>
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Beteiligte: Grundeigentümer Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	

<b>Vr-14 Rad-/Gehweg Staldehyof - Ruopigenmoos</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Der bestehende Staldenhofweg (Bewirtschaftungsweg) wird verlängert und über das Tunnelportal hinweg bis zur Sportanlage Ruopigenmoos geführt.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: F121, F123, S114, Oe41</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2	Vs-8 Vs-15 Voe-15

<b>Vr-15 Radstreifen Flurstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Die mittelstark belastete Flurstrasse ist auch eine Verbindungsradroute zwischen den Ortsteilen Littau und Ruopigen/Reussbühl (auch Schwimmbad und Sportanlagenzufahrt). Sie sollte im Abschnitt Ritterstrasse (mit Querungshilfe) bis Zimmeregg zumindest bergwärts, im Abschnitt bis Luzernerstrasse beidseits mit Radstreifen versehen werden.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: R248</i>
Zuständigkeit: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1	Vs-21

<b>Vr-16 Bike + Ride Anlagen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Siehe unter Kapitel öffentlicher Verkehr	Voe-11

**2.2.5 Koordinationsaufgaben im Bereich Parkierung****Übersichtsplan Teil A**

<b>Vp-1 Anpassung des Bau- und Zonenreglementes</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Ergänzung von § 16 des Reglementes: – Abstellflächen oder Sammelgaragen sind möglichst nah bei der Abzweigung der Grundstückzufahrt anzuordnen.	<i>vergleiche hierzu Objekt NR. der Konzeptpläne : P 301</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: begleitend Priorität: 1	
<b>Vp- 2 Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Umsetzung der bereits beschlossenen Einführung der Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund in den Quartieren Matt/Bennenegg.	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P42, P251</i>
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Ausgangslage bzw. Zwischenergebnis Richtplankategorie: begleitend Priorität: 1	
<b>Vp-3 Park + Ride Anlagen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Bei günstig gelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, an der Peripherie des Siedlungsgebietes, sind nachfragegerecht Parkpätze für Umsteiger auf das öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen. Buslinien 12/13: Standort Gasshof (Einzugsgebiet westlich Littau) SBB-Station: (Einzugsgebiet Littauerberg), S-Bahnhaltestelle Ruopigen	<i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P136, P255</i>
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau, SBB Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 2 3 (S-Bahnhaltestelle Ruopigen)	Voe-11 Voe-12

<b>Vp-4</b>	<b>Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze bei Liegenschaften der Einwohnergemeinde</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:		
Die heute öffentlich zugänglichen, zeitlich unbegrenzten Parkplätze auf verschiedenen Liegenschaften der öffentlichen Hand werden zeitlich und gebührenmässig aufgrund eines Gesamtkonzeptes bewirtschaftet. Schulhaus Littau Dorf, Matt, Ruopigen, Fluhmühle.		vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P44, P137, P254, P257
Zuständigkeit und Federführung:	Gemeinde Littau	Vp-5, Vp-6
Koordinationsstand:	Vororientierung	
Richtplankategorie:	wegleitend	
Priorität:	1	

<b>Vp-5</b>	<b>Schaffung von öffentlichen Sammelparkierungsanlagen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:		
In Zonen mit grosser Parkplatznachfrage bzw. besonderen Aktivitäten (Sportanlagen, etc.) werden neue, in der Regel ergänzende, öffentliche Parkierungsanlagen erstellt. Die zeitliche und tarifliche Bewirtschaftung erfolgt aufgrund eines Gesamtkonzeptes.		vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P41, P138, P139, P256
Zuständigkeit und Federführung:	Gemeinde Littau	Vp-4, Vp-6
Koordinationsstand:	Festsetzung Vororientierung	
Richtplankategorie:	wegleitend	
Priorität:	1(Ruopigen) 2, 3 übrige	

<b>Vp-6</b>	<b>Gebührenfreie Dauerparkplätze</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:		
Damit auf Gemeindegebiet überhaupt noch die Möglichkeit besteht gebührenfrei Dauerparkieren zu können (z.B. für Ortsbesucher) stellt die Gemeinde Littau einige Parkplätze gebührenfrei mit längerer zulässiger Parkdauer zur Verfügung. Anzahl und zeitlich zulässige Parkdauer werden gestützt auf ein Gesamtkonzept festgelegt.		vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P252, P253
Zuständigkeit und Federführung:	Gemeinde Littau	Vp-4
Koordinationsstand:	Vororientierung	
Richtplankategorie:	wegleitend	
Priorität:	3	

<b>Vp-7 Private, öffentliche benutzbare Parkierungsanlagen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Insbesondere in Zonen mit starker Parkplatznachfrage, wo u.a. wegen der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze (Anwohnerbevorzugung) zu wenig Parkraum zur Verfügung steht, fördert die Gemeinde Littau an geeigneten Standorten grössere, private Parkierungsanlagen, die öffentlich benutzbar sind.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau                  Beteiligte und Federführung: Private                  Koordinationsstand: Vororientierung                  Richtplankategorie: Empfehlung                  Priorität: diverse</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P43, P60, P258</i></p>

<b>Vp-8 Parkplatzreglement</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die heutigen Regelungen betreffend die Anzahl Parkplätze im Bau- und Zonenreglement werden in ein eigenes Parkplatzreglement übernommen. Dieses sieht dabei obere und untere Grenzwerte des Parkplatzangebotes vor. Das Reglement kann zudem Lage und Grösse von öffentlichen und privaten Sammelparkierungsanlagen und weitere Parkierungsbelange regeln.</p> <p>Zuständigkeit: Gemeinde Littau                  Beteiligte und Federführung: Gemeinde Littau                  Koordinationsstand: Vororientierung                  Richtplankategorie: wegleitend                  Priorität: 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: P300</i></p>

## 2.2.6 Koordinationsaufgaben Verkehrsberuhigung und Lärmschutz

## Übersichtsplan Teil A

<b>Vb-1 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Durch geeignete Massnahmen signalisationstechnischer, baulicher Natur oder durch Parkierungsanordnungen soll der Verkehrsablauf in den Wohnquartieren entspannt und verkehrssicherer gemacht werden. Die verschiedenen Querungshilfen und Knotenumbauten unterstützen diese Bestrebungen. Im Vordergrund steht die Einführung von Tempe 30 flächendeckend in allen dazu geeigneten Wohngebieten.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau  Koordinationsstand: Vororientierung  Richtplankategorie: wegleitend  Priorität: 1 - 2</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B48, B50, B51, B53, B100, B260, B262</i></p>
<b>Vb-2 Strassenabschnittsweise Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen und Privatstrassen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Ruopigenhöhe im Rahmen ihrer neuen Funktionszuordnung, die Schulhausstrasse Ruopigen und die Verlängerung der Längweiherstrasse werden mit (z.T.) zusätzlichen verkehrsberuhigenden Elementen (u.a. Querungshilfen) versehen um dem zulässigen Geschwindigkeitsniveau besser Nachachtung zu verschaffen. Die Art der Massnahmen wird fallweise bestimmt.</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau  Beteiligte: Private Grundeigentümer  Koordinationsstand: Vororientierung  Richtplankategorie: wegleitend  Priorität: 1 (Ruopigenhöhe)  2 und 3, je nach Realisierungszeitpunkt der Strasse</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B47, B51, B52, B135, B259, B265</i></p> <p>Vs-4  Vs-6  Vs-7</p>

<b>Vb-3 Rückbau des Udelbodenrains</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Der überdimensionierte 4-spurige Abschnitt des Udelbodenrains zwischen Luzernerstrasse und Längweiherstrasse wird in eine 2-spurige Sammelstrasse rückgebaut und mit verkehrsberuhigenden Elementen (u.a. Querungshilfen) versehen. Die frei werdenden Strassenflächen können für einen separaten Rad-/Gehweg u.a. verwendet werden.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B263, S215, S216, S217, P252
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Zwischenergebnis Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 3	Vs-18 Vp-6

<b>Vb-4 Knotensanierung und Ortskernstrassenraumgestaltung Littau</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Nach der Realisierung der neuen Verbindungsstrasse Thorenbergstrasse - Gopige - Flurstrasse kann die Gasshofstrasse in eine Ortskernhaupterschliessungsachse (Sammelstrasse) umfunktioniert und entsprechend gestaltet werden. Die beiden Knoten Grubenstrasse und Bennenegg können umgestaltet werden und als verkehrsberuhigende Elemente Mittelseln oder Strassenraumverengungen im Bereich der Fussgänger- oder Radfahrerquerachsen eingefügt werden. Bei früherer Realisierung der Gopigestrasse kann auf die vorgeschlagene Schaffung von Radstreifen zwischen Grubenstrasse und Luzernerstrasse verzichtet werden, weil die neue Gopigestrasse und die oben erwähnten Verkehrsberuhigungsmassnahmen eine grosse Verkehrsentlastung ermöglichen und eine separate strassenbegleitende Radverkehrsanlage nur noch als wünschenswert und nicht mehr als notwendig zu beurteilen ist. Die Soformassnahme Einführung von Tempo 30 im Ortskern unterstützt die oben erwähnten Bemühungen. Bauliche Massnahmen sind für diesen Fall nur noch erwünscht, nicht zwingend.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S219, S220, S222, R245
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 1 bzw 3	Vs-3 Vs-6 Vr-9

<b>Vb-5 Eingangspforte Thorenbergstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Westlich des Restaurants Thorenberg bei der Einmündung der westlichen Bergstrasse soll der Eingang ins Quartier Thorenberg auf der T-10 durch eine Eingangspforte mit Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer (Radroute Littauerberg) gestaltet werden.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S100, F126  Vf-26 Vf-2
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten, (aus Sicht Gemeinde Priorität 2)	

<b>Vb-6 Eingangspforte Renggstrasse</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
Mit Hilfe einer Eingangspforte im Bereich der Einmündung Benneegg/Schrotmättli soll das Eingangsgeschwindigkeitsniveau gesenkt werden. Die Pfortneranlage dient gleichzeitig als Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: S206  Vf-4
Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern Beteiligte: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: Empfehlung Priorität: 3, nicht im Strassenbauprogramm enthalten, (aus Sicht Gemeinde 2)	

<b>Vb-7 Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
In einzelnen neuralgischen Punkten sind verkehrsberuhigende und strassernraumgestaltende Massnahmen mit Ziel Verhinderung von (relativen) Geschwindigkeitsexzessen zusätzlich zu den übrigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen erwünscht.	vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B56, B57
Zuständigkeit und Federführung: Gemeinde Littau Koordinationsstand: Vororientierung Richtplankategorie: wegleitend Priorität: 2, 3	

<b>Vb-8 Verkehrslärmreduktion</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Wegen den in der Regel dicht anstehenden Bebauung an der Hauptstrasse, Luzernerstrasse, Thorenbergstrasse und Ruopigenstrasse entstehen z.T. Lärmbelastungen weit über dem Immissionsgrenzwert bzw. Alarmwert. Mit baulichen Lärmschutzmassnahmen lässt sich der Lärm nur unwesentlich reduzieren, da Schallschutzwände nicht in Frage kommen. Denkbar sind leicht lärmindernde Strassenbeläge (z.B. SPA oder SMA - Beläge). Wo die Alarmwerte überschritten werden, sind Schallschutzmassnahmen an den Gebäuden vorzukehren (Hauptstrasse, untere Ruopigenstrasse, Luzernerstrasse).</p> <p>Zuständigkeit und Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: Gemeinde Littau, Dienststelle Umwelt und Energie Kanton Luzern</p> <p>Koordinationsstand: Zwischenergebnis</p> <p>Richtplankategorie: Empfehlung</p> <p>Priorität: 2:</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B58, B59, B133</i></p>

<b>Vb-9 Verkehrsbeschränkungsmassnahmen in Form von Ganz- oder Teilfahrverboten an einzelnen Strassenachsen</b>	<b>Querverweise</b>
Erstellt am: 25.06.2003 ersetzt:	
<p>Die Massnahmen sollen vor allem unerwünschten Schwerverkehrstransit auf hierzu ungeeigneten Strassen oder durch Wohnquartiere vermeiden helfen.</p> <p>Zuständigkeit: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern</p> <p>Beteiligte: Gemeinde Littau</p> <p>Koordinationsstand: Vororientierung</p> <p>Richtplankategorie: Empfehlung</p> <p>Priorität: 1 - 3</p>	<p><i>vergleiche hierzu Objekt Nr. der Konzeptpläne: B49, B140, B264</i></p>

---

## **Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau**

### **C ÜBERSICHTSPLÄNE**

1. Verkehrskonzepte und Funktionspläne
2. Übersichtspläne der Koordinationsaufgaben, Teil A u. B und Strassenrichtplan

## **1. Verkehrskonzepte und Funktionspläne**

**2A. Übersichtsplan der Koordinationsaufgaben, Teil A  
mit Strassenrichtplan**

## Übersicht der Koordinationsaufgaben Teil A

### Strassenrichtplan

- Vs-1 Umfahrungssystem Reussbühl
- Vs-2 Sanierung Kreisel Frohburg
- Vs-3 Verbindungsstrasse Thorenbergstrasse - Gopige - Bahnhofstrasse
- Vs-4 Verbindungsstrasse Gopige – Ritterstrasse/Ruopigenring 2. Etappe
- Vs-5 Verbindungsstrasse Littauerboden/Rothenstrasse – Emmenbrücke Central
- Vs-6 Verbindung Grossmatte Ost – Unterwilrain
- Vs-7 Verlängerung der Längweiherstrasse
- Vs-8 Erschliessung Staldenhof Süd
- Vs-9 Einführung Knotensanierung Thorenbergstrasse / Bahnhofstrasse
- Vs-10 Erschliessung Niedermatt Nord
- Vs-11 Erschliessung Gewerbezone Niedermatt
- Vs-12 Erschliessung Tschuopis
- Vs-15 Erschliessung Schachenhof Süd
- Vs-16 Erschliessung Ruopigen Süd
- Vs-17 Sanierung/Ausbau Knoten Luzernerstrasse/Flurstrasse
- Vs-18 Sanierung Knoten Luzernerstrasse/Udelbodenrain
- Vs-19 Sanierung Knoten Hochrüti/Renggstrasse
- Vs-20 Umbau Knoten Ruopigenstrasse/Ruopigenhöhe
- Vs-21 Umbau Knoten Ritterstrasse/Flurstrasse
- Vs-22 Erschliessung Ruopigenhöhe Ost/Staffeln
- Vs-23 Servicestrasse Ruopigenhöhe-Eichenstrasse
- Vs-25 Strassenreglement

### Parking

- Vp-1 Anpassung des Bau- und Zonenreglementes
- Vp-2 Anwohnerbevorzugung beim Parkieren auf öffentlichem Grund
- Vp-3 Park + Ride Anlagen
- Vp-4 Parkplatzbewirtschaftung für Dauerparkplätze bei Liegenschaften der Einwohnergemeinde
- Vp-5 Schaffung von öffentlichen Sammelparkierungsanlagen
- Vp-6 Gebührenfreie Dauerparkplätze
- Vp-7 Private, öffentliche benutzbare Parkierungsanlagen
- Vp-8 Parkplatzreglement

### Verkehrsberuhigung und Lärmschutz

- Vb-1 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren
  - Vb-2 Strassenabschnittsweise Verkehrsberuhigung auf Gemeinde- und Privatstrassen
  - Vb-3 Rückbau des Udelbodenrains
  - Vb-4 Knotensanierung und Ortskernstrassenraumgestaltung Littau
  - Vb-5 Eingangspforte Thorenbergstrasse
  - Vb-6 Eingangspforte Renggstrasse
  - Vb-7 Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen
  - Vb-8 Verkehrslärmreduktion
  - Vb-9 Verkehrsbeschränkungsmassnahmen in Form von Ganz- oder Teilfahrverboten an einzelnen Strassenachsen
-

## Übersicht der Koordinationsaufgaben Teil B

### Öffentlicher Verkehr

- Voe-1 Buskonzept Reussbühl – Seetalplatz
- Voe-2 Buspfortneranlage Fluhmühle
- Voe-3 Buspfortneranlage Grenzhof
- Voe-4 Verlängerung der Buslinie 13 bis Bahnhof Emmenbrücke
- Voe-5 Buslinie Bahnhof Littau – Littauerboden – Bahnhof Emmenbrücke
- Voe-6 Servicestrassenverbindung für Buslinie zwischen Säntihofstrasse und Grünauring
- Voe-7 Verbesserung der Fussgängerzugänge beim Bahnhof Littau
- Voe-8 Anpassung der Buslinien 12/13 im Raum Littau Bahnhof
- Voe-9 Haltestelle Ritterstrasse/Flurstrasse Linie 13
- Voe-10 Kurs- und Linienführungsangebot Linie 13 abends und sonntags
- Voe-11 Bike + Ride Anlagen (B+R)
- Voe-12 RX Zugshalte in Littau
- Voe-13 Führung der Buslinie 12 zum Agglomerationszentrum
- Voe-14 Bedarfsorientiertes OeV-System
- Voe-15 Bahnhaltestelle Ruopigen
- Voe-16 S-Bahn Haltestelle Fluhmühle/Kreuzstutz

### Fussgängeranlagen

- Vf-1 Querungshilfen entlang der Hauptstrasse (K113)
- Vf-2 Querungshilfen entlang der T10/K110
- Vf-3 Erweiterung von Querungshilfen entlang der T10/K110
- Vf-4 Querungshilfen entlang der K33a (Luzernerstrasse/Renggstrasse)
- Vf-5 Querungshilfen entlang der Verbindungsstrasse Reussbühl – Littau Dorf
- Vf-6 Querungshilfen entlang der Gasshofstrasse
- Vf-7 Trottoir entlang Hauptstrasse Lindenstrasse Nord – Lindenstrasse Süd – Nietlibogenweg
- Vf-8 Fusswegnetz Rothen – Rothenbad - Hauptstrasse
- Vf-9 Gehweganlage entlang Thorenbergstrasse nstrasse - Staldenhof
- Vf-14 Fussgängeranlage entlang Ruopigenhöhe
- Vf-15 Rad-/Gehweg entlang der westlichen Ritterstrasse
- Vf-17 Fusswegverbindung S-Bahnhaltestelle Ruopigen – Ruopigenring
- Vf-18 Verbindungsweg Niedermatt – Emmeufer
- Vf-22 Gehweg Gopige – Ritterstrasse/Flurstrasse
- Vf-25 Gehweganlage Ritterstrasse – Bahnhofstrasse/nstrasse
- Vf-26 Fusswegnetzergänzung Thorenberg
- Vf-28 Rad-/Gehwegverbindung Längweiherstrasse – Matthof
- Vf-30 Fusswegsystem Jodersmatt
- Vf-31 Sicherung von Fusswegrechten

### Radverkehrsanlagen

- Vr-1 Fahrradanlagen bei der Umfahrung Reussbühl
  - Vr-2 Gemeinsamer Rad-/Gehweg bei Stächenrain (K12)
  - Vr-3 Fahrradparkplatz an der Luzernerstrasse beim Grenzhof
  - Vr-4 Radverkehrsanlage Renggstrasse/Rengglochstrasse
  - Vr-5 Radstreifen entlang der Gopigestrasse 1. Etappe
  - Vr-6 Radstreifen entlang der Gopigestrasse 2. Etappe
  - Vr-7 Radstreifen entlang oberer Ruopigenstrasse und Ruopigenring
-

- Vr-8 Radverkehrsanlagen auf unterer Ruopigenstrasse Frohburg – Obermätterlistrasse
- Vr-9 Radstreifen entlang Gasshofstrasse
- Vr-10 Gemeinsamer Rad-/Gehweg Bodehof – Ruopigenmoos
- Vr-11 Rad-/Gehwegverbindung Unterwilrain – Kanonenstrasse
- Vr-12 Rad-/Gehwegverbindung Grünauring – Säntihofstrasse
- Vr-13 Radverbindung Schulhausstrasse Ruopigen – Zentrum Ruopigen
- Vr-14 Rad-/Gehweg Staldehyof - Ruopigenmoos
- Vr-15 Radstreifen Flurstrasse
- Vr-16 Bike + Ride Anlagen

**2B. Übersichtsplan der Koordinationsaufgaben, Teil B**

---

## **Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau**

<h3><b>D MASSGEBLICHE VERNEHMLASSUNGEN UND BESCHLÜSSE</b></h3>
--

## Massgebende Beschlüsse und Vernehmlassungen

- Vorprüfungsbericht des kantonalen Bau- und Verkehrsdepartementes 3. September 1999
- Verabschiedung des Verkehrsrichtplanes durch den Gemeinderat mit Auftrag zur öffentlichen Bekanntmachung 25.06.2003
- Öffentliche Planaufgabe Vom 12.01.2004 bis 10.02.2004
- Beschluss des Gemeinderates zum Verkehrsrichtplan 05.05.2004
- Zustimmende Kenntnisnahme des Einwohnerrates 26.05.2004
- Genehmigung des Verkehrsrichtplanes durch den Regierungsrat 26.10.2004

---

## **Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau**

### **E VERZEICHNIS DER PLÄNE**

1. Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionspläne
2. Übersichtspläne Koordinationsaufgaben

## 1. Verkehrsrichtplankonzepte/Funktionspläne

- Konzept Strassennetz	Plan Nr. 8025-7
- Konzept öffentlicher Verkehr	Plan Nr. 8025-6
- Konzept Fussgängeranlagen südlicher Teil	Plan Nr. 8025-8
- Konzept Fussgängeranlagen nördlicher Teil	Plan Nr. 8025-9
- Konzept Radverkehr	Plan Nr. 8025-10
- Konzept Parkierung	Plan Nr. 8025-13
- Konzept Verkehrsberuhigung	Plan Nr. 8025-14
- Konzept Güterstrasse südlicher Teil	Plan Nr. 8025-11
- Konzept Güterstrassen nördlicher Teil	Plan Nr. 8025-12

## 2. Übersichtspläne Koordinationsaufgaben

<b>Teil A:</b> Strassenrichtplan, Parkierung, Verkehrsberuhigung und Lärmschutz	Plan Nr. 8025-20
<b>Teil B:</b> Öffentlicher Verkehr, Fussgänger- und Radverkehrsanlagen	Plan Nr. 8025-19