

Verkehrsstrategie Buchrain

mit Richtplan öffentliche Fusswege und Radrouten



Beschlüsse und Genehmigung Verkehrsrichtplan Buchrain

Gemeinde Buchrain

Öffentliche Auflage gemäss § 13 PBG: 28. April bis 27. Mai 2008

Beschluss des Gemeinderates: 20. November 2008

Namens des Gemeinderates:

Der Präsident:

Der Gemeindeschreiber:



Urs Waldispühl



Linus Hecht

Aufgabe und Wirkung

Die Verkehrsstrategie Buchrain befasst sich mit den Verkehrsaufgaben der Gemeinde Buchrain. Dabei werden auch Sicherheits- und Gestaltungsaufgaben mit einbezogen.

In der Verkehrsstrategie werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung werden Spielregeln festgelegt. Gestützt darauf können nachfolgende Projekte und Planungen in einen politisch und sachlich konsolidierten Gesamtzusammenhang gestellt werden. Projektbezogene Grundsatzdiskussionen können vermieden und im Sinne der angestrebten Entwicklung die Verfahren beschleunigt werden.

Die Verkehrsstrategie Buchrain

- zeigt auf, wie die Verkehrsaufgaben der Gemeinde Buchrain angegangen werden sollen. Die Behörden richten ihre nachfolgenden Planungen auf die Ziele und Grundsätze der Verkehrsstrategie aus.
- hat keine grundeigentümerverbindliche Wirkung. Erst die notwendige Umsetzung in den nachfolgenden Planungen (z.B. Strassenprojekte, Zonenplan, Gestaltungspläne) wirkt direkt aufs Grundeigentum.
- konzentriert sich auf die Bestimmungen der strategischen Ziele und generellen Massnahmen. Er lässt bewusst den nötigen Spielraum für die nachfolgenden Planungen offen.
- nimmt keine Entscheide der Stimmberechtigten vorweg.

Verbindlichkeiten

Nur die speziell gekennzeichneten Teilgebiete **Fusswege** und **Radrouten** der Verkehrsstrategie Buchrain sind ein **kommunaler Richtplan** gemäss den §§ 7 bis 14 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) und § 1 des kantonalen Weggesetzes (WegG).

Diese Teile sind für den Gemeinderat verbindlich. Er richtet sein Handeln auf die Ziele und Massnahmen dieser Teilrichtpläne aus und koordiniert gestützt darauf seine Planungen und Projektierungen. Soweit kantonale Anliegen betroffen sind, werden die Teilrichtpläne mit der Genehmigung durch den Regierungsrat auch für die kantonalen Instanzen verbindlich.

Nicht alle Elemente der Verkehrsstrategie haben aber diese Verbindlichkeit. Behördenverbindlich sind nur die Massnahmen auf der Seite 20 (mit blau hinterlegten Fusszeilen «**Behördenverbindlicher Richtplantext**»).

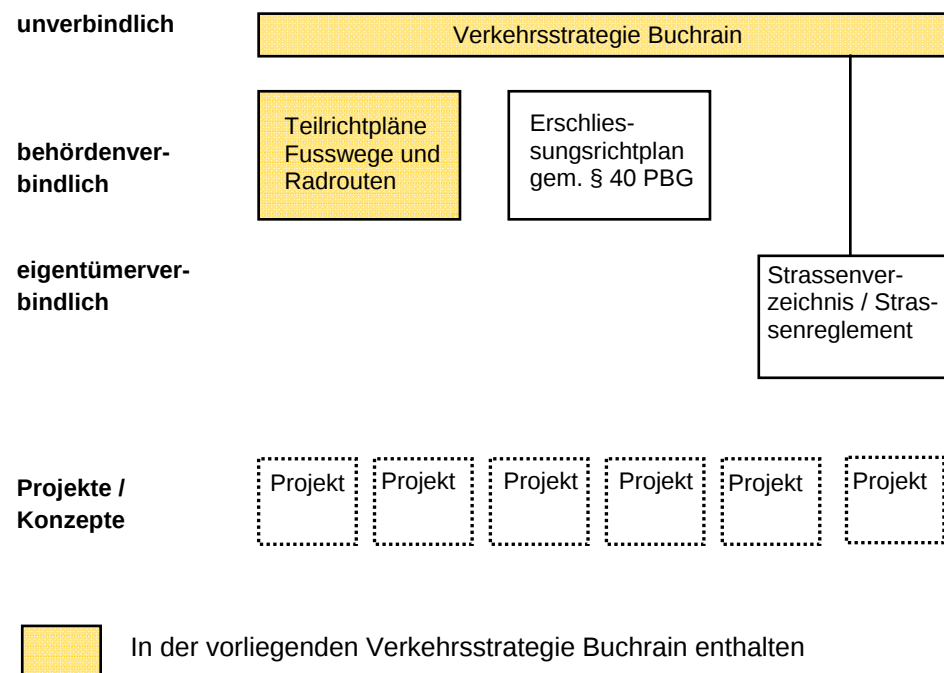
Behördenverbindlich sind auch alle Planeinträge in den Richtplankarten «öffentliche Fusswege» und «Radrouten» im Anhang, soweit sie nicht als orientierend dargestellt sind (Legende «orientierender Planinhalt»).

Nur diese Teile unterliegen formell dem Beschluss des Gemeinderates Buchrain und der Genehmigung des Regierungsrates.

Alle weiteren Inhalte der Verkehrsstrategie - inklusive der Übersichtspläne auf den mit «**Unverbindliche Strategie**» bezeichneten Seiten - dienen der Erläuterung und haben keine rechtliche Verbindlichkeit.

Verkehrspolitik beruht auf verschiedenen Elementen

Die Verkehrspolitik Buchrain beruht auf verschiedenen Planungen und Erlassen. Diese sind mit der vorliegenden Verkehrsstrategie koordiniert, werden hier aber nicht mehr wiederholt.



Fusswege und Radrouten: Dynamische Planung

Nicht alle Massnahmen der Teilrichtpläne Fusswege und Radrouten haben den gleichen Bearbeitungsstand und Entscheidungsreife. Jede Massnahme im Richtplan ist darum einer der drei folgenden Koordinationsstufen zugewiesen:

Als **Festsetzung (FS)** werden jene Massnahmen bezeichnet, bei welchen der verkehrs- und raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Das bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und aufgrund ihrer Kenntnisse entschieden werden kann.

Als **Zwischenergebnis (ZE)** gelten Richtplaninhalte, bei welchen der Prozess der Interessenabwägung noch nicht abgeschlossen ist, bei denen folglich noch Varianten diskutiert oder Grundlagen aufgearbeitet werden müssen.

Als **Vororientierung (VO)** schliesslich werden langfristige Aufgaben oder Projekte bezeichnet, für welche die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

Zu jeder Richtplanmassnahme gehört auch eine **Priorität** (1=hoch, 2=mittel, 3=gering) sowie der **Realisierungshorizont** aus heutiger Sicht (kurzfristig = 2-5 Jahre, mittelfristig = 5-10 Jahre, langfristig = mehr als 10 Jahre).

Stand der Arbeiten / Weiteres Vorgehen

Dezember 2006 bis Januar 2007

Die Begleitgruppe der Gemeinde Buchrain überarbeitet den bestehenden Verkehrsrichtplan Buchrain als Bestandteil der laufenden Ortsplanungsrevision zu Händen des Gemeinderates. Dieser beschliesst die Verkehrsstrategie im Februar 2007 zu Händen der kantonalen Vorprüfung.

Öffentliche Auflage vom 28. April bis 27. Mai 2008

Im Rahmen der öffentlichen Auflage nach § 13 PBG nimmt die Bevölkerung der Gemeinde Buchrain zur Verkehrsstrategie Stellung.

Anschliessend

Mit dem Beschluss des Gemeinderates und der anschliessenden Genehmigung durch den Regierungsrat treten die darin enthaltenen Teilrichtpläne öffentliche Fusswege und Radrouten in Kraft.

Wichtige Grundlagen

Der Verkehrsrichtplan Buchrain baut auf verschiedene bereits vorhandene Planungen und Grundlagen auf:

- Kantonaler Richtplan 1998
- Kantonaler Strassenrichtplan 1998
- Regionaler Richtplan (REP 21) 2004 mit Wanderwegrichtplan 1997
- Richtplan Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rontal 2003
- Planung Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Perlen / Schachen 2008
- Kantonales Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989
- Kantonales Strassengesetz vom 21. März 1995 und kantonale Strassenverordnung vom 19. Januar 1996
- Kantonales Weggesetz vom 23. Oktober 1990 und kantonale Wegverordnung vom 23. März 2004
- Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 und kantonale Verordnung über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 17. Dezember 1996
- Kommunales Strassenreglement (1998) und Strassenverzeichnis (2006)

Beteiligte

Begleitgruppe der Gemeinde Buchrain:

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| - Kaspar Lang | Gemeindeammann |
| - Heinz Amstad | Gemeinderat |
| - Christoph Weibel | Präsident Gemeindeplanungskommission |
| - Franz Stadelmann | Mitglied Gemeindeplanungskommission |
| - Urs Köppel | Mitglied Gemeindeplanungskommission |
| - Edwin Ming | Mitglied Gemeindeplanungskommission |

Planungsbüro

Planteam S AG, Sempach-Station

- | | |
|------------------|------------------------------------|
| - Roger Michelin | Projektleiter Verkehrsrichtplanung |
|------------------|------------------------------------|

Ausgewählte übergeordnete Planungen

Der **Kantonale Richtplan 1998** sieht im Bereich Verkehr für Buchrain insbesondere den Zubringer Rontal und für den Abschnitt Rontal K17 Massnahmen zur Verminderung der Verträglichkeitskonflikte und der Verbesserung der Gesamtverkehrssituation vor. Dabei sind flankierende Massnahmen (V3-12) auf den entlasteten Strassenabschnitten sowie Fussgängerzonen zu prüfen. Das Park+Ride-/ Bike+Ride-Konzept des Kantons Luzern ist mit Priorität umzusetzen (V4-17).

Gemäss Regionalentwicklungsplan der Region Luzern **REP21** (2004) kommt der Gemeinde Buchrain aufgrund der Lage an der Entwicklungsachse Rontal und der Nähe zu Arbeitsplatzgebieten von regionaler Bedeutung eine hohe Entwicklungspriorität zu. In diesem Zusammenhang sieht der REP21 eine rasche Realisierung des A14-Anschlusses Buchrain und Rontaltunnels vor, koordiniert mit ÖV-Förderungsmassnahmen und flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz.

Als übergeordnete Aufgabe legt der REP21 die Erarbeitung und Umsetzung eines Freiraumkonzepts Rontal fest, welches unter anderem die Gestaltung der Strassenbilder und Strassenräume, sowie die Attraktivierung der Verkehrsverbindungen für den Langsamverkehr regelt.

Bereits 1995 hat die Regionalplanung Luzern im **Regionalen Wanderwegrichtplan** das Netz für alle Regionsgemeinden behördenverbindliche festgelegt.

Aufgrund des grossen Handlungsbedarfs für die Kantonsstrassen K17 und K65 verlangt der **Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Rontal** (2003) die Erarbeitung eines neuen Betriebs- und Gestaltungskonzepts unter anderem für den Abschnitt Ebikon–Buchrain/Autobahnzubringer, mit dem Ziel, den Verkehr zu reduzieren und zu beruhigen (Koordinationsblatt V 01). Dies ist mittlerweile mit der kantonalen Studie zur Gestaltung der K17 weitgehend erfolgt. Im Bereich Langsamverkehr legt der Richtplan die wichtigsten Fuss- und Radrouten gemeindeübergreifend fest.

Zur Leistungssteigerung im Busnetz soll gemäss Koordinationsblatt V 02 die Umwandlung der radialen Autobuslinie 22 (Luzern Bahnhof – Ebikon – Buchrain - Perlen/Inwil) in eine Zubringerlinie Ebikon Bahnhof - Perlen/Inwil geprüft werden. Dazu soll beim Bahnhof Ebikon ein attraktiver Umsteigeknoten entstehen, bei dem kurze Umsteigezeiten und ein gutes Fahrplanangebot von Bahn und Bus angestrebt werden. Als wesentliche Voraussetzung dazu bezeichnet der Richtplan die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 und den Ausbau Doppelspur dem Rotsee entlang bis Ebikon Zentrum.

Das **"Agglomerationsprogramm Luzern"** sieht 24 vernetzte Massnahmen zur Beseitigung bzw. Reduktion der Verkehrs- und Siedlungsprobleme der Agglomeration Luzern vor. Für Buchrain sind insbesondere folgende Massnahmen von Bedeutung:

- Autobahnanschluss Buchrain und Zubringer Rontal
- Park-and-Ride, Bike-and-Ride
- Regionale Strategie für Verkehrsberuhigung und Fussgängerzonen („Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal“: Attraktivierung der Kantonsstrasse Rontal im Zusammenhang mit dem A14-Anschluss Buchrain)
- Ausbau/Verbesserung Radwegnetz

Mit Beschluss vom 7. November 2006 genehmigte der Grosse Rat des Kantons Luzern die Änderung des Kantonalen Richtplans 1998 aufgrund des Agglomerationsprogrammes, womit die Massnahmen behördenverbindlich sind.

Die kommunalen Erschliessungsrichtpläne sind bedarfsweise gemäss Agglomerationsprogramm innert fünf Jahren seit Genehmigung der entsprechenden Richtplanänderungen anzupassen.

Strategie

Bild 1: Strassennetz

Bild 2: Verkehrsberuhigung und Parkierung

Bild 3: Öffentlicher Verkehr

Bild 4: Radrouten

Bild 5: Fusswege

Bild 6: Reitwege

Bild 1: Buchrain entlastet und sichert sein Strassennetz

Buchrain löst seine Verkehrsaufgaben weitgehend mit dem **vorhandenen Verkehrsraum**. Diese werden mit den Nachbargemeinden **koordiniert** und auf die übergeordneten Planungen **abgestimmt**.

Die **Verkehrssicherheit** wird an kritischen Stellen mit geeigneten Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und die Wirkung von Torsituationen auf das Geschwindigkeitsverhalten durch eine entsprechende Gestaltung verbessert.

Die **Infrastruktureinrichtungen** sind von allen Verkehrsteilnehmern sinnvoll und sicher erreichbar. Die **Gestaltung des Strassenraumes** ist integrierter Bestandteil der gewachsenen Quartier- und Ortsbilder.

Die **Umfahrung Buchrain** wird mit dem Rontalzubringer umgesetzt.

Entsprechend ihrer übergeordneten Bedeutung und Funktion werden die **Hauptstrasse** (Kantonsstrasse K65) von Inwil bis zur Verzweigung Fahr sowie die neue A14-Zubringerstrecke inklusive Tunnelbrücke ab der Verzweigung Fahr Richtung Dierikon den Hauptverkehrsstrassen zugeteilt. Die Gemeinde Buchrain setzt sich dafür ein, dass die Dorfstrasse Perlen neu als Kantonsstrasse eingeteilt wird. Die heutige Kantonsstrasse ab Gemeindegrenze Ebikon bis zur Verzweigung Unterdorfstrasse bleibt Kantonsstrasse. Ab dort bis zum neuen Zubringer soll sie nach Inbetriebnahme des Zubringers und der Realisierung der flankierenden Massnahmen auf diesem Abschnitt zur Gemeindestrasse abklassiert werden.

Die **Hauptverkehrsstrassen** übernehmen neben dem gemeindeeigenen Verkehr auch den überkommunalen Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr, insbesondere den Zubringerverkehr von und zum geplanten neuen Vollanschluss A14, und tragen wesentlich zur Verkehrsentslastung im Ortszentrum bei. Durch eine ausreichende Kapazität der Hauptverkehrsstrassen und insbesondere der Knoten wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr auf die Quartierstrassen ausweicht.

Im Zusammenhang mit dem Rontalzubringer erhalten die Hauptstrasse (K65) von Ebikon bis zur Verzweigung Fahr und die Dorfstrasse Richtung Perlen neu die Funktion einer **Verbindungsstrasse**. Für den Abschnitt Innerorts sind unmittelbar nach Eröffnung des Zubringers Rontal **flankierende Massnahmen** zur Verkehrsberuhigung notwendig.

Die **Sammelstrassen** sammeln den Verkehr in den Quartieren und führen ihn direkt zu den Hauptverkehrsstrassen. Sie dienen dem lokalen Durchgangsverkehr. Die Sicherung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit mit verkehrsberuhigenden Massnahmen hat Priorität.

Die **Erschliessungsstrassen** dienen dem quartierinternen Verkehr. Sie prägen den Quartiercharakter durch ihre Gestaltung wesentlich mit. Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und ist mit verkehrsberuhigenden Massnahmen zu verhindern.

Künftiges Strassennetz

Noch nicht realisierte Strassen sind in der Lage noch nicht festgelegt. Details zur Erschliessung siehe separater Erschliessungsrichtplan.

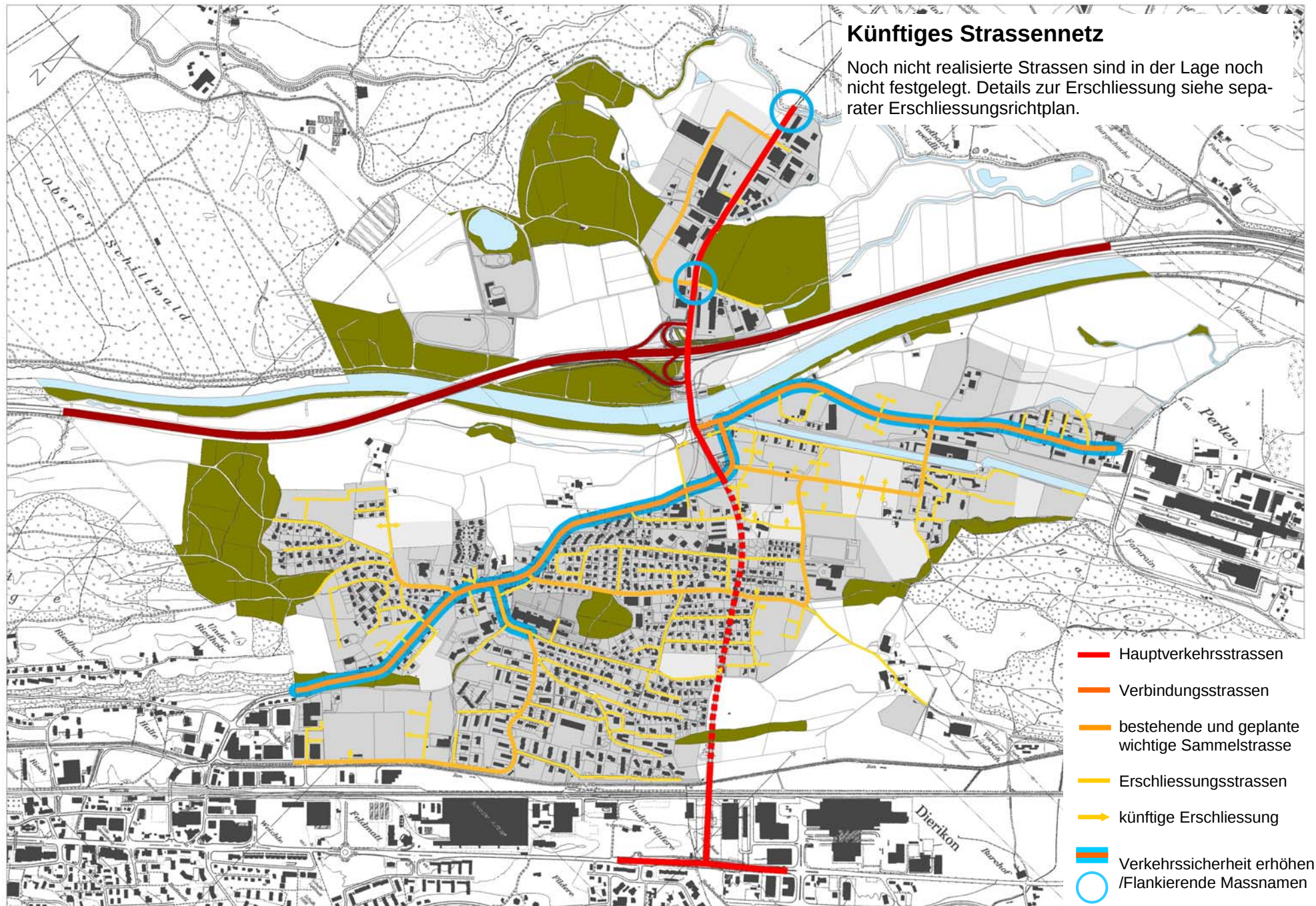


Bild 2: Verkehrsberuhigung und Parkierung

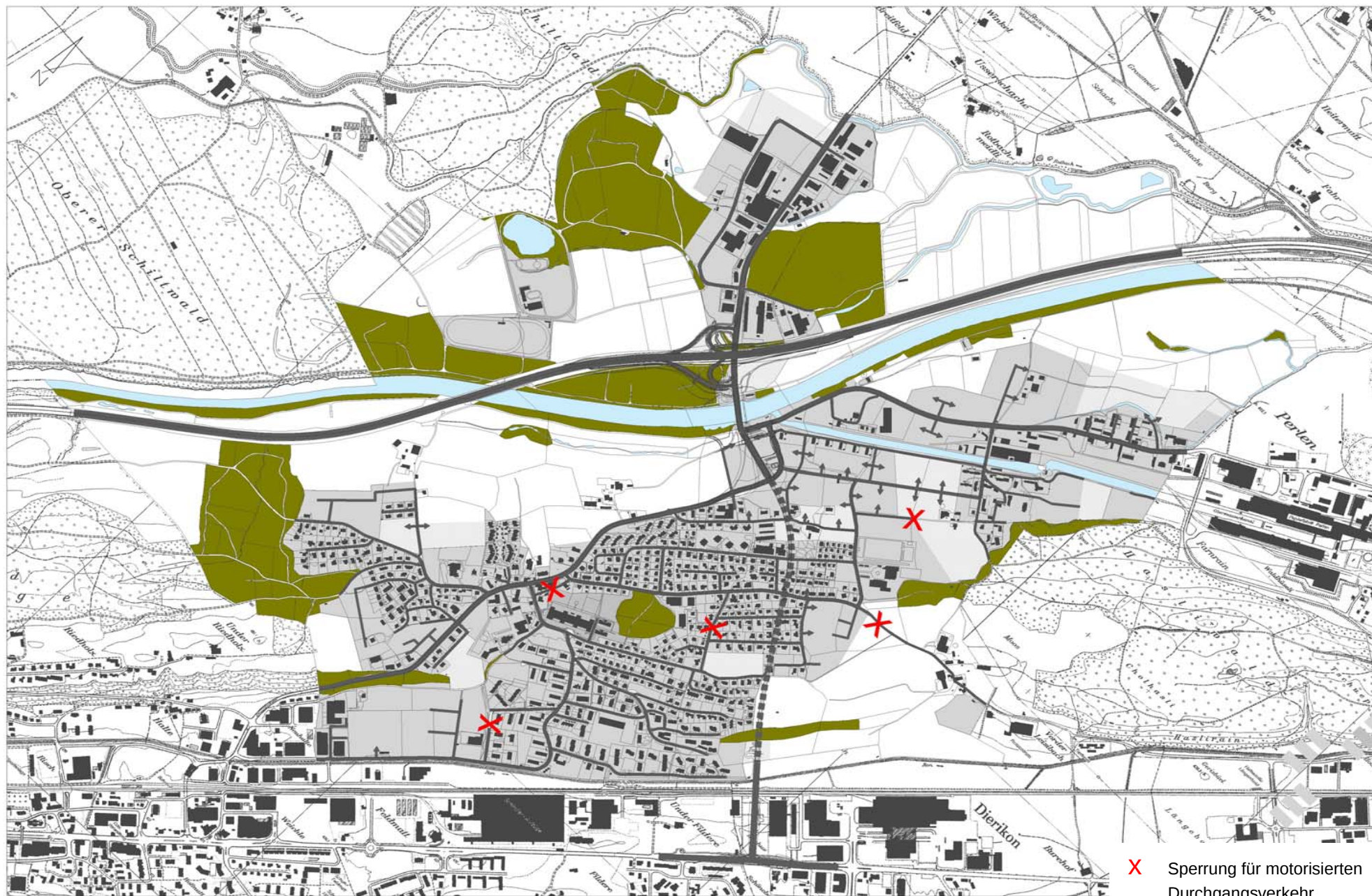
Die **Quartierstrassen** dienen dem quartiereigenen Verkehr. Sie sind wichtige Aussen- und Begegnungsräume und tragen durch eine gute Gestaltung wesentlich zum Quartierbild bei. In den verkehrsberuhigten Kammern wird **unerwünschter Durchgangsverkehr** verhindert und der Ziel- und Quellverkehr quatierveträglich gestaltet.

Begegnungs- und Tempo 30-Zonen sowie bedarfsweise weitere verkehrsberuhigende Massnahmen gewährleisten einen quatierveträglich-lichen Verkehrsablauf. Der Übergang vom verkehrsorientierten, übergeordneten Strassennetz zu den nutzungsorientierten Quartierstrassen wird durch entsprechende Gestaltungsmassnahmen wie beispielsweise Torsituationen, Kernfahrbahnen etc. erkennbar.

Die **Leisibachstrasse** ab Verzweigung Hinterleisibach bis Gemeindegrenze Root bleibt für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt.

Die heutigen **Sperrungen** für den motorisierten Verkehr auf dem Hinterleisibachweg, dem Ronweg, dem Hübeliweg und der Rigistrasse bleiben bestehen.

Die Gemeinde Buchrain erarbeitet ein **Parkierungskonzept für die Gesamtgemeinde**. Ein attraktives Angebot an Parkplätzen ist für die vielfältigen Nutzungen und Versorgungseinrichtungen von Buchrain wichtig. Die Erschliessung der Parkplätze erfolgt möglichst direkt ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab den Verbindungs- und Sammelstrassen.



X Sperrung für motorisierten Durchgangsverkehr

Bild 3: Öffentlicher Verkehr

Die **Attraktivität** und **Leistungsfähigkeit** des Öffentlichen Verkehrs wird im Rahmen der übergeordneten Planungen gesteigert.

Die Zahl der **Bushaltestellen** wird nicht erhöht. Wo noch nicht realisiert, werden bei Bedarf bei den bestehenden Haltestellen Unterstände für die Wartenden und für Fahrräder erstellt.

CarSharing- und **Park+Ride**-Massnahmen werden als wichtige Ergänzungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs im Rortal unterstützt.

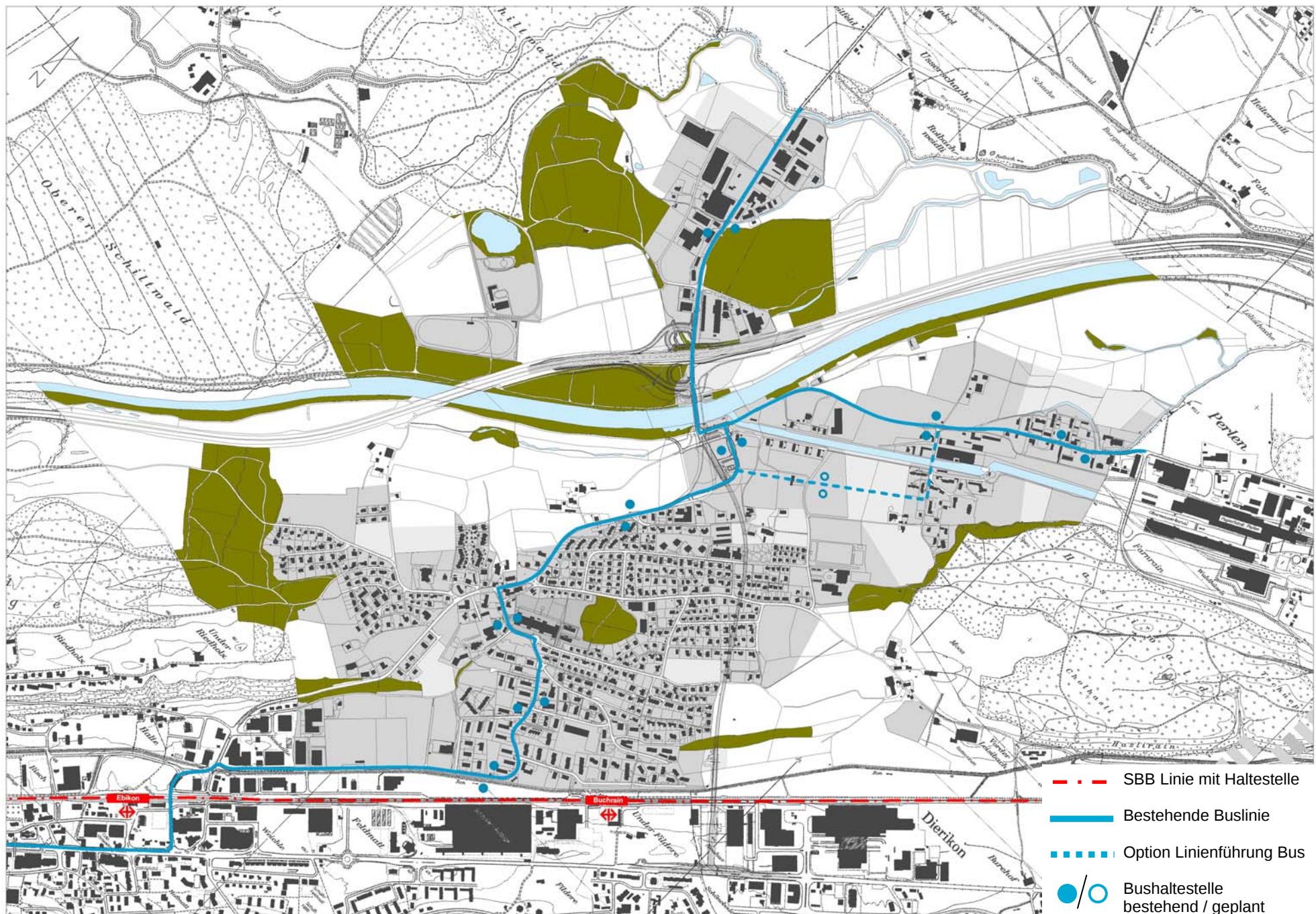


Bild 4: Radrouten

Sicher gestaltete Radrouten¹⁾ verbinden die wichtigsten **ÖV-Haltestellen**, die **Schulhäuser**, den **Ortskern**, die **Wohnquartiere** und die **Arbeitsschwerpunkte**. Der Anschluss ans **Netz der Nachbargemeinden** ist gewährleistet.

Die notwendigen **Netzergänzungen** - insbesondere entlang der **Verbindungsstrassen** und zur Erschliessung der **Arbeitszonen** entlang der Bahn bzw. der Ron - werden mit Priorität realisiert. Das Ziel eines **durchgehenden Netzes** steht über normgerechten Lösungen. Wichtige Routen werden signalisiert.

Die **Querungen** mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere auf Schulwegen und Radwanderrouen, werden gesichert.

Die nationale **Radwanderroute** verbindet Buchrain mit den Nachbargemeinden und Nachbarregionen. Die Netzergänzungen ermöglichen **neue Linienführungen** der Radwanderrouen abseits der Hauptstrassen.

An den wichtigsten ÖV-Haltestellen bestehen gedeckte **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**.

¹⁾ Mit **Radrouten** werden alle von Radfahrenden benutzbaren Verbindungen bezeichnet: z.B. Radwege, Rad-/Gehwege, Radstreifen sowie Verbindungen auf bestehenden Wegen, Plätzen und Strassen ohne spezielle Massnahmen für Radfahrende.

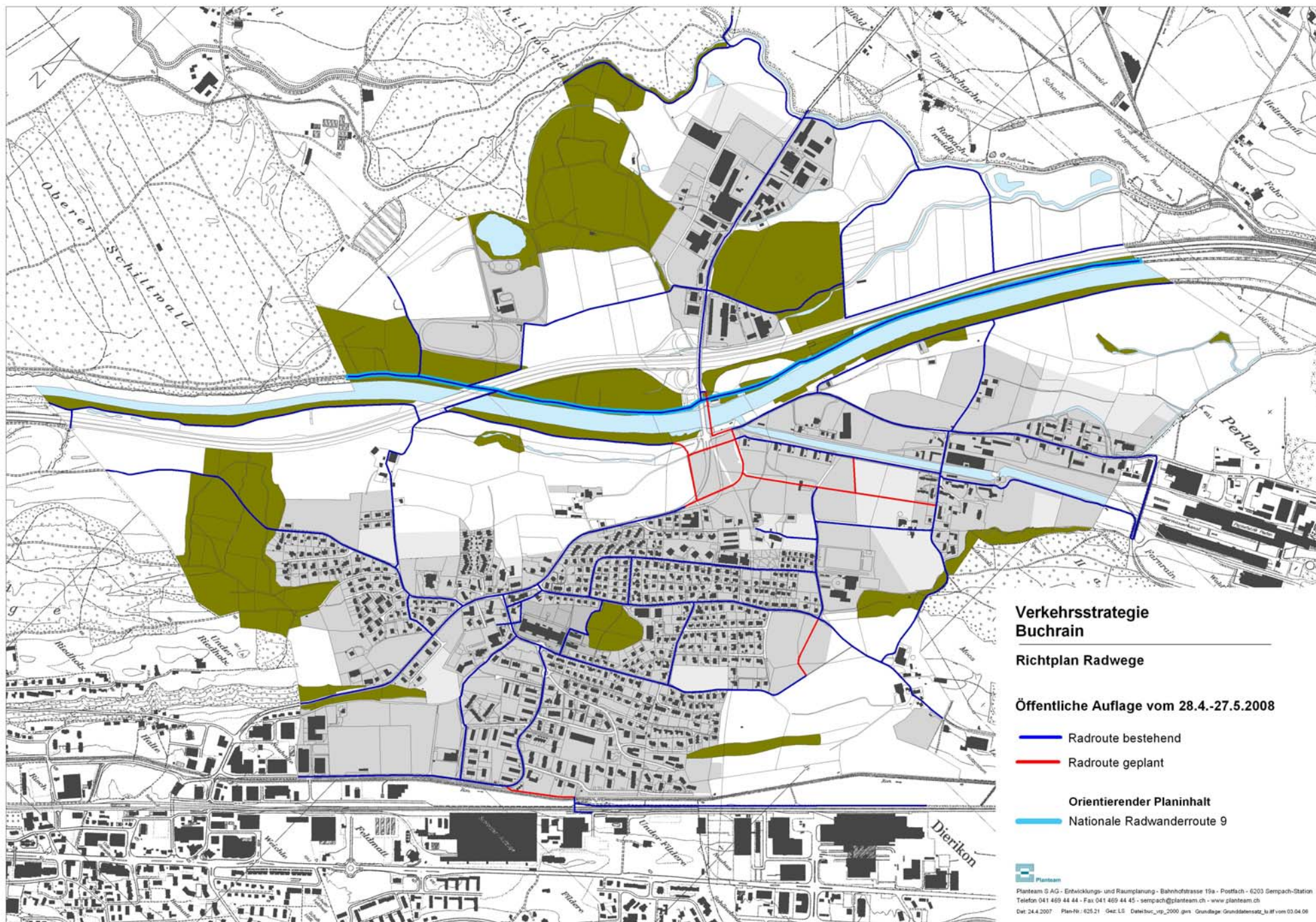


Bild 5: Fusswege

Das dichte Fusswegnetz¹⁾ **verbindet** alle wichtigen Ziele wie auch die Quartiere miteinander. Die notwendigen **Netzergänzungen** werden mit Priorität realisiert.

Die **Querungen** mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert. Besondere Beachtung wird der **Schulwegsicherung** geschenkt.

Wo möglich werden Fusswege **rollstuhl- und kinderwagengängig** ausgestaltet.

Wichtige Fusswege werden **beleuchtet**.

Auf wichtigen Fusswegen werden **Ruhegelegenheiten** realisiert.

Buchrain setzt sich für einen **direkten Fussgängerzugang** von der Brücke Zubringer zur Bahnhaltestelle Buchrain ein.

¹⁾ Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) sind *Fusswegnetze* als Verkehrsverbindungen für die Fussgänger definiert und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet. *Wanderwegnetze* dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes. Für die Wanderwege ist abschliessend der Regionalplanungsverband Luzern zuständig (vgl. regionaler Wanderwegrichtplan vom 9. Juni 1998).

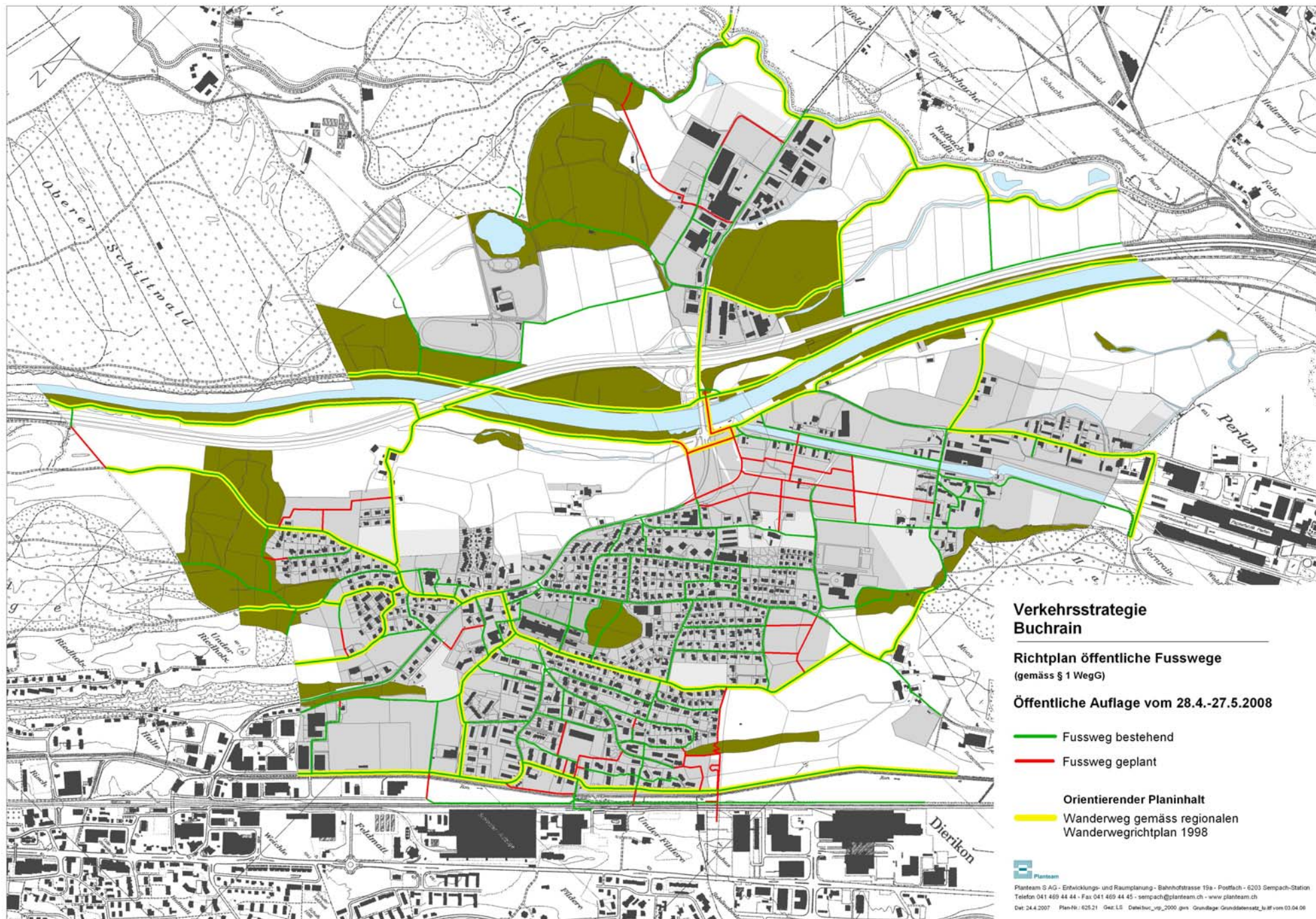
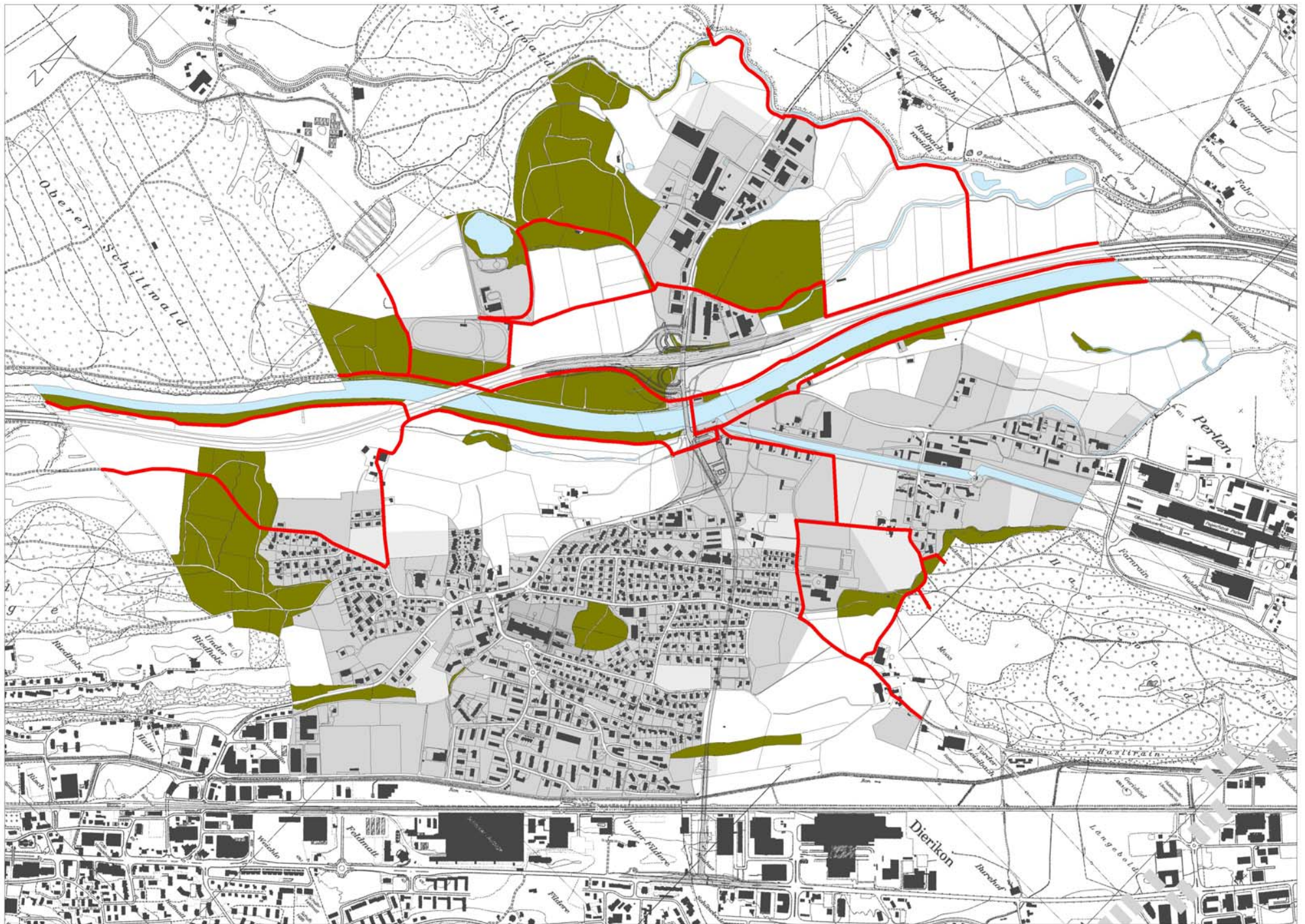


Bild 6: Reitwege

Die grosse Zahl von Reiterzentren in und um Buchrain verlangt eine **Koordination der Reitwege** mit den übrigen Verkehrsnetzen, insbesondere auch mit dem Reitwegnetz der angrenzenden Gemeinden. Das im Übersichtsplan dargestellte Netz wurde in Zusammenarbeit mit dem "Verein für regionale Reitwege" (VRR) erarbeitet. Die wichtigsten Anliegen konnten dabei berücksichtigt werden. Das bestehende Reitwegnetz soll **grundsätzlich erhalten** bleiben. Erweiterungen werden nur vorgenommen, wenn sich die interessierten Kreise (z.B. der VRR) substantiell an den Erstellungskosten beteiligen.

Durch die Bezeichnung von Reitwegen in der Verkehrsstrategie entsteht **kein Anspruch** oder Pflicht auf Realisierung des Weges durch die Gemeinde. Die rechtliche Sicherung von Reitwegen erfolgt im Rahmen von **privatrechtlichen Vereinbarungen** zwischen dem Wegbesitzer und den Reitervereinigungen. Die bereits bestehenden Abmachungen werden unter Abwägung des öffentlichen Interesses nach Möglichkeit respektiert. Reitwege sind in geeigneter Form zu signalisieren.

Der Gemeinderat achtet insbesondere bei der Realisierung und dem Unterhalt von **kombinierten Wegen** (Fussgänger, Velofahrer, Reiter, usw.) auf einen der Nutzung angemessenen Ausbaustandard. Um das Ziel der Verkehrsentflechtung (Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer) auch im Spannungsfeld Reitwege / Wanderwege zu erreichen, sollen die Reitwege **in der Regel separat** geführt werden.



Richtplantext

zu Bild 5 und 6: Richtplantext öffentliche Fusswege und Radrouten

Bild 4 und 5: Radrouten und Fusswege

A Grundsätze

- 1 Das bestehende dichte Radrouten- und Fusswegnetz wird sicher und attraktiv gestaltet. Bei allen Bauprojekten im Strassenraum und im Bereich von Radrouten werden die Bedürfnisse der Radfahrer mit hoher Priorität berücksichtigt. Die Koexistenz aller Verkehrsträger, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs, muss speziell berücksichtigt werden.
- 2 Die Netzergänzungen werden mit Priorität und wo möglich gleichzeitig mit Strassenbauprojekten oder Überbauungsvorhaben realisiert. Dabei wird auf ein durchgehendes Netz mehr Gewicht gelegt als auf normgerechte Lösungen.
- 3 Querungen mit dem motorisierten Verkehr werden gesichert, besonders auf Schulwegen und Radwanderwegen.
- 4 Wichtige Fusswege werden beleuchtet. Diese führen von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch möglichst belebte Räume zu den Quartieren.
- 5 Die Gemeinde kann auf einzelnen Wegabschnitten die Benutzung durch Mofas ausschliessen.

Federführung:	Gemeinde	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Wegprojekte, Strassenprojekt, Fuss- und Fahrwegrecht		

B Neue Fuss- und Radwege

- 1 Zur Vervollständigung des Fuss- und Radwegnetzes werden die in den Richtplankarten "Radrouten" und "öffentliche Fusswege" bezeichneten neuen Wegabschnitte mit Priorität erstellt. Sie dienen der Erschliessung öffentlicher Einrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie der Verknüpfung von Wanderwegen und Radwanderwegen.

Federführung:	Gemeinde	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Wegprojekte, Fuss- und Fahrwegrecht		

C Massnahmen an der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen

- 1 Der Kanton und die Gemeinde realisieren mit Priorität durchgehende Radwegverbindungen entlang der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.

Federführung:	Kanton, Gemeinde	Koordinationsstufe:	Zwischenergebnis
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	mittelfristig
Rechtl. Sicherung:	Strassenprojekt		

D Veloabstellplätze / Bike + Ride

- 1 An wichtigen Zielen der Radfahrenden (Einkaufen, Freizeit, ÖV-Haltestellen, Schulen und weitere öffentliche Einrichtungen) werden eine genügende Anzahl zentral gelegener und nach Möglichkeit gedeckter Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.

Federführung:	Gemeinde	Koordinationsstufe:	Festsetzung
Abhängig von:	--	Priorität:	1
Voraussetzung für:	--	Realisierungshorizont:	dauernd
Rechtl. Sicherung:	Gestaltungs- und Bebauungspläne, Bauprojekte		