

Faktenblatt Veloverkehr

Arbeitsmaterialien für die zweite Phase der Mitwirkung («Blick in die Werkstatt»)

Ausgangslage

Entlang der Seetalstrasse verläuft eine kantonale Veloroute auf einem kombinierten Rad-/Gehweg im Gegenverkehr. Die Route stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Gebiet LuzernNord und dem Seetal dar. Sie ist als Alternative zum motorisierten Verkehr zu stärken. Im Bereich «Ober-Spitalhof/Kirchfeldstrasse» quert eine nationale Schweiz-Mobil-Route die Seetalstrasse. Auf verschiedenen angrenzenden Strassenzügen verlaufen zudem kommunale Velorouten.

Die bestehende Veloführung längs der Seetalstrasse weist verschiedene Schwachstellen auf:

- ungenügende Breite des Rad-/Gehweges im Bestand
- innerorts sowie im Bereich der Bushaltestellen führt die kombinierte Führung zu Konflikten mit dem Fussverkehr
- bei den seitlich einmündenden Strassen und privaten Zufahrten sind die Sichtweiten teilweise nicht eingehalten (Konflikt mit ausfahrenden Autos)
- die Zielorte auf der Südseite der Seetalstrasse sind für den Veloverkehr nur erschwert oder mit Umwegen verbunden erreichbar

Ziele

- Die Längsverbindung entlang der Seetalstrasse ist für den Veloverkehr aufgewertet.
- Die Velowegführung ist auf das kantonale und kommunale Velowegnetz abgestimmt.
- Es besteht ein verständliches, durchgehendes und direktes Angebot an Velowegen.

Stossrichtungen

Aus einer breiten Auslegeordnung verschiedener Führungsvarianten resultierten drei Stossrichtungen:

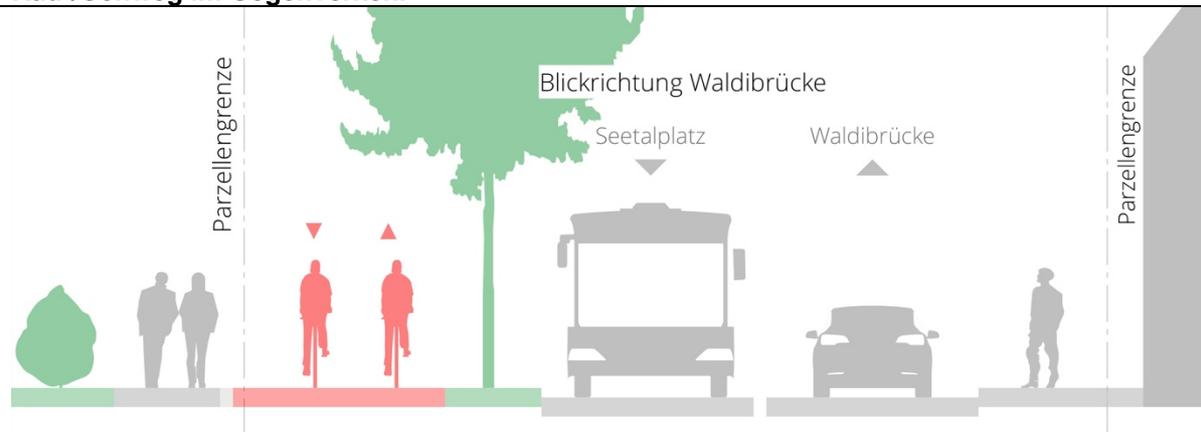
Variante 1: Rad-/Gehweg im Gegenverkehr 	Variante 2: Einseitiger Velostreifen 	Variante 3: Beidseitiger Velostreifen 
Vorteile (+) / Nachteile (-) + Strassenraum wird optisch kompakt gehalten + erhöhte subjektive Sicherheit durch Abtrennung vom motorisierten Verkehr – Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umfegfahrten) – Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen	Vorteile (+) / Nachteile (-) + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen – Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umfegfahrten) – optisch breiterer Strassenraum – Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen	Vorteile (+) / Nachteile (-) + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen + Direktere Erreichbarkeit der Zielorte beidseits der Strasse (keine Umfegfahrten) + Konflikte mit dem Fussverkehr und den seitlich einmündenden Strassen werden reduziert – optisch breiterer Strassenraum – geringere subjektive Sicherheit bei hoher Verkehrsbelastung

Fragen

- Wie gut können Sie den aufgeführten Vor- und Nachteilen zustimmen?
- Fehlen Vor- und Nachteile?
- Welcher Lösungsansatz steht für Sie im Vordergrund?
- Haben Sie Bemerkungen zu den drei Varianten?

Anhang – vergrösserte Abbildungen

Variante 1: Rad-/Gehweg im Gegenverkehr



Heutige Situation (Quelle GoogleStreetview)



Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Strassenraum wird optisch kompakt gehalten
- + erhöhte subjektive Sicherheit durch Abtrennung vom motorisierten Verkehr
- Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umwegfahrten)
- Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen

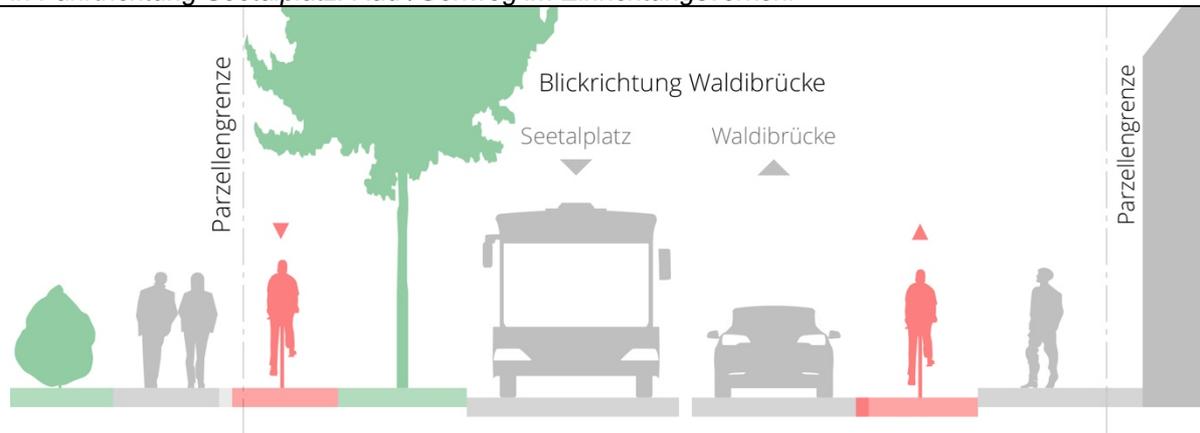
Neugestaltung Seetalstrasse Emmen Dorf

Variante 2:

Einseitiger Velostreifen

In Fahrtrichtung Kreisel Waltwil: Velostreifen /

in Fahrtrichtung Seetalplatz: Rad-/Gehweg im Einrichtungsverkehr



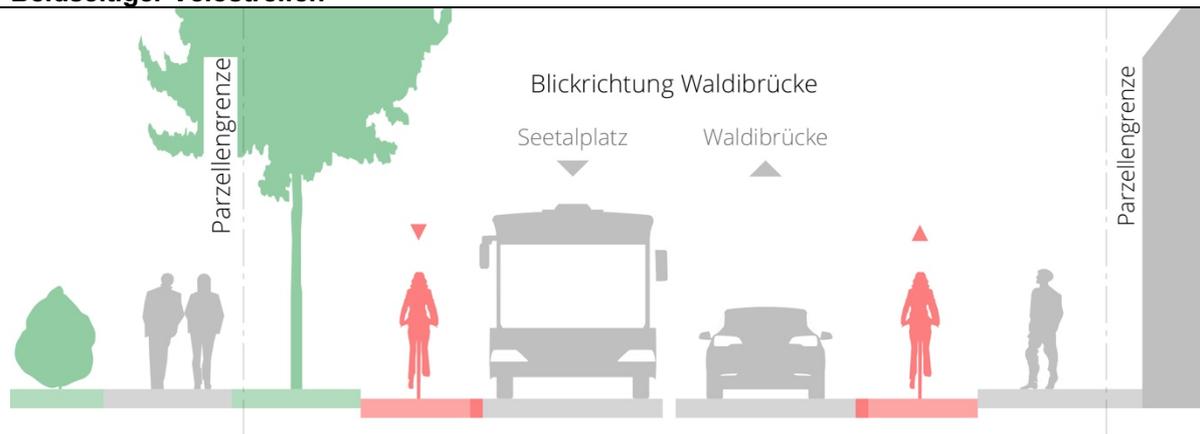
Heutige Situation (Quelle GoogleStreetview)



Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen
- Zufahrt zu Zielorten nicht überall direkt möglich (Umwegfahrten)
- optisch breiterer Strassenraum
- Konflikte mit dem Fussverkehr sowie den seitlich einmündenden Strassen bleiben mancherorts bestehen

**Variante 3:
Beidseitiger Velostreifen**



Heutige Situation (Quelle GoogleStreetview)



Vorteile (+) / Nachteile (-)

- + Klare durchgehende Führung in beide Richtungen
- + Direktere Erreichbarkeit der Zielorte beidseits der Strasse (keine Umwegfahrten)
- + Konflikte mit dem Fussverkehr und den seitlich einmündenden Strassen werden reduziert
- optisch breiterer Strassenraum
- geringere subjektive Sicherheit bei hoher Verkehrsbelastung