



GEMEINDE ROTHENBURG

Verkehrsrichtplan 2012

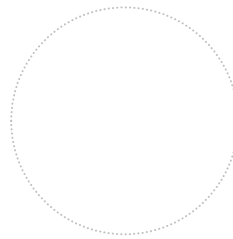
öffentliche Planaufgabe vom 17. Oktober bis 15. November 2011

vom Gemeinderat am 14. September 2012 erlassen

Der Gemeindepräsident

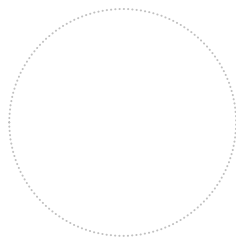
Der Geschäftsführer

Bernhard Büchler



Philipp Röllli

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. vom



.....
Datum

.....
Unterschrift

Der vorliegende Verkehrsrichtplan wurde vom Gemeinderat Rothenburg unter dem Vorbehalt beschlossen, dass umgehend eine Arbeitsgruppe ‚Gesamtstrategie für den MIV‘ eingesetzt wird, um sich vertieft mit der Verkehrsproblematik auseinander zu setzen. Insbesondere sind jene Fragen zu klären, welche heute mangels statistischer Verkehrsdaten keine gesicherten Antworten zulassen.

Änderungsverzeichnis

Datum	Projektstand
16. Dez. 2010	Exemplar zur Vorprüfung
30. Sept. 2011	Exemplar für die öffentliche Auflage
31. Aug. 2012	Exemplar für Beschluss durch Gemeinderat

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Aufgabe des Verkehrsrichtplans	4
1.2	Gesetzliche Grundlagen.....	4
1.3	Verbindlichkeit	5
1.4	Verhältnis und Abgrenzung zu übergeordneten Planungen und Konzepten.....	5
2	Verkehrsrichtplan 2006.....	6
2.1	Stand der Umsetzung.....	6
2.2	Stellenwert.....	7
3	Verkehrsrichtplan	8
3.1	Grundsätze und Strategie der Massnahmen.....	8
3.2	Funktionen.....	10
3.3	Zeitverhältnisse.....	10
3.4	Reporting	11
3.5	Bestehende Zustände.....	11
3.6	Massnahmen	11
3.7	Massnahmen am Strassennetz.....	15
3.8	Massnahmen am ÖV-Netz.....	39
3.9	Massnahmen am Radwegnetz.....	41
3.10	Massnahmen am Fusswegnetz	51
4	Anhang	72
4.1	Grundlage Verkehrsfrequenzen	72
4.2	Realisierungsprogramm.....	75
4.3	Übersichtspläne Format A3.....	77

1 Einleitung

1.1 Aufgabe des Verkehrsrichtplans

Der Verkehrsrichtplan ist analog dem Erschliessungsrichtplan Bestandteil der Ortsplanung. Im Gegensatz zum Erschliessungsrichtplan ist er jedoch nicht obligatorisch. Der Verkehrsrichtplan hat die Aufgabe, die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abzustimmen. Er ist, wie alle Richtpläne, ein Instrument der Koordination und Steuerung für die raumwirksamen Tätigkeiten. Die Zweckmässigkeit eines Verkehrsrichtplans darf als unbestritten bezeichnet werden.

Der Verkehrsrichtplan verfolgt folgende Aufgaben:

- Er ist ein strategisches Instrument für den Gemeinderat.
- Er ist ein Weisungsinstrument für die Verwaltung.
- Er ist für die Nutzungsplanung zu beachten.
- Er ist ein wichtiges Koordinationsinstrument.

Aus diesen Aufgaben ergeben sich Anforderungen, denen der Verkehrsrichtplan genügen muss, dafür ist die Koordination der kommunalen Planungsinstrumente erforderlich.

1. Die Aussagen müssen einer verkehrs- und siedlungspolitischen Absicht entsprechen.
Der Zeithorizont der Richtplaninhalte ist auf 10 bis 15 Jahre ausgelegt. Die Kongruenz der politischen Vorstellungen und der Verkehrsrichtplanziele ist damit über die Dauer einer Legislaturperiode hinaus Beachtung zu schenken. Im Zusammenhang mit allfälligen Einzonungen im Wohngebiet wird allenfalls eine Überarbeitung und Ergänzung erforderlich sein.
2. Die Inhalte müssen von Gemeinderat und Verwaltung kontrolliert und beeinflusst werden können.
Verkehrsrichtplaninhalte, die mehr als nur informativen Charakter haben, machen nur dann Sinn, wenn der Gemeinderat beziehungsweise die Verwaltung die Kompetenzen und Möglichkeiten haben, die entsprechenden Sachverhalte zu kontrollieren und zu beeinflussen.
3. Wo der Verkehrsrichtplan die Interessen von Grundeigentümern tangiert, bilden diese Inhalte die Grundlage für die eigentümergebundene Regelung der Nutzungsplanung.
4. Vorgaben, die die Koordination mit anderen Vorhaben erfordern, sind ebenfalls wichtige Verkehrsrichtplaninhalte.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) ermächtigt den Gemeinderat, kommunale Richtpläne zu erlassen (§9 Abs. 1 PBG). Die kommunalen Richtpläne bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat, soweit die Interessen des Kantons oder der Nachbargemeinden berührt werden.

1.3 Verbindlichkeit

Der Verkehrsrichtplan ist ein kommunaler Richtplan im Sinne von § 9 PBG. Gemäss § 11 PBG ist er **behördenverbindlich**.

Die behördenverbindlichen Inhalte des Verkehrsrichtplans sind *kursiv* gesetzt. Alle nicht kursiv gesetzten Inhalte sind demnach nicht behördenverbindlich oder Erläuterungen.

1.4 Verhältnis und Abgrenzung zu übergeordneten Planungen und Konzepten

Als Grundlagen wurden berücksichtigt:

- Wanderwegrichtplan Region Luzern
- Radroutenkonzept 1994
- Regionales Radwanderwegnetz 2004
- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Kantonales Bauprogramm Kantonsstrassen
- P&R – Konzept
- S-Bahn – Konzept
- Siedlungsleitbild 2008 der Gemeinde Rothenburg

Hinweis:

Im Rahmen der Realisierung des Autobahnanschlusses Rothenburg und der flankierenden Massnahmen sind derzeit grosse Veränderungen in Gang. Es kann deshalb sein, dass Planausschnitte im Gebiet Stationsstrasse und Rosengartenstrasse nicht den aktuellsten Stand aufweisen. Spätestens bei der Überarbeitung des Verkehrsrichtplans aufgrund des Gesamtverkehrskonzeptes, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird, erfolgt die Aktualisierung aller Planausschnitte.

2 Verkehrsrichtplan 2006

Der Gemeinderat hat am 22. März 2007 den Verkehrsrichtplan 2006 erlassen. Dieser enthält neben andern eine Vielzahl von Massnahmen, die in direktem Zusammenhang mit der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg stehen. Diese Massnahmen sind zu diesem Zeitpunkt grösstenteils noch nicht ausgeführt, wurden jedoch in die Planung der flankierenden Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz in das Ausführungsprojekt A2-Anschluss integriert.

2.1 Stand der Umsetzung

Nr.	Massnahme	Umsetzungsstand	Neu Nr. ¹
S1	Kernfahrbahn Flecken	Realisierung pendent.	S1
S2	Umbau Knoten Rüeckringenstrasse	Realisierung inklusive Verkehrszählung pendent.	S2
S3	Fussgängerstreifen bei Neugüetlistrasse	Realisierung pendent.	S3
S4	Parkplätze Kirche Bertiswil	Variantenstudie erstellt.	S4
S5	Verkehrsberuhigung Stationsstrasse	Realisierung pendent.	S5
S6	Umgestaltung Knoten Pilatusring	Massnahme wird nicht weiterverfolgt, weil unnötig.	-
S7	Umgestaltung Knoten Hasenmoosstrasse	Realisierung pendent.	S6
S8	A2-Anschluss mit flankierenden Massnahmen	In Bearbeitung.	S7
S9	Erschliessung Siedlungserweiterung und Umfahrung Rothenburg	Variantenstudiumerarbeitet.	S8
R10	Ausbau Rad-/Gehweg Eschenbachstrasse	Realisierung pendent.	R1
R11	Bau Radweg entlang Kantonsstrasse (Wegscheiden bis Gemeindegrenze)	Realisierung pendent.	R2
R12	Bau Radweg Kantonsstrasse (Wegscheiden) bis Bürlimoosstrasse (entlang Wurmistrasse)	Realisierung pendent.	R3
R13	Bau Radweg Bürlimoos bis Schrotten (entlang Wurmistrasse)	Realisiert.	-
R14	Bau Radweg Kantonsstrasse bis Einmündung Oberhocken (entlang Chlewaldstrasse)	Realisiert.	-
R15	Ausbau bestehender Fussweg als Radweg Unter-Wüesti bis Rüti	Realisiert.	-
F16	Fussgängerübergang Eschenstrasse	Realisiert.	-
F17	Pforte mit Fussgängerübergang Rigistrasse	Realisierung pendent.	F2

¹ Nummerierung der Massnahme im vorliegenden Verkehrsrichtplan

Nr.	Massnahme	Umsetzungsstand	Neu Nr.
F18	Fussgänger Verbindung Titlisstrasse - Felsenegg	Realisierung pendent.	F3
F19	Fussgängerübergang Neumoosstrasse - Pfrundweg	Realisierung pendent.	F4
F20	Fusswegverbindung Wohnüberbauung Konstanz - Schulhausstrasse	Realisiert.	-
F21	Fusswegverbindung Wohnüberbauung Konstanz - Franz-Zelgerstrasse	Massnahme wird aufgrund der ablehnenden Haltung der Grundeigentümerschaft nicht weiterverfolgt.	-
F22	Fusswegverbindung Huobenfangstrasse - Fläckematte	Realisiert.	-
F23	Fusswegverbindung Chüegass - Alpenstrasse	Massnahme wird aufgrund der ablehnenden Haltung der Grundeigentümerschaft nicht weiterverfolgt.	-
F24	Fussweg Mittler Wahligen - Lügisingen	Realisierung pendent.	F5

2.2 Stellenwert

Der Verkehrsrichtplan 2006 wird durch den revidierten Verkehrsrichtplan 2012 in allen Teilen ausser Kraft gesetzt.

3 Verkehrsrichtplan

3.1 Grundsätze und Strategie der Massnahmen

Im Zentrumsbereich bewegt sich der Verkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Rothenburg auf dem Dreieck Stations-, Rosengarten- und Bertiswilstrasse. Die Einfallsachsen für den Verkehr bilden aus südlicher und nördlicher Richtung die Bertiswilstrasse, aus Westen die Stationsstrasse und aus östlicher Richtung die Eschenbachstrasse. Zu diesen Strassenzügen bestehen keine Alternativmöglichkeiten, die zu einer unerwünschten Umfahrung durch Schleichverkehr durch einzelne Quartiere führen würden.

Die wachsende Bevölkerung von Rothenburg, aber vor allem auch das steigende Mobilitätsbedürfnis, haben zu einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen geführt (vgl. Kap. 4.1). Dieses hat eine Sensibilisierung der Bevölkerung für Verkehrsfragen bewirkt. Mit dem vorliegenden Verkehrsrichtplan sollen Antworten auf die wesentlichen verkehrlichen Fragestellungen gegeben werden.

Eine wichtige Zielsetzung der Gemeinde ist die Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerung. Gleichzeitig sollen mit guten Mobilitätsangeboten günstige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der bestehenden und für neu ansiedelnde Betriebe geschaffen werden.

Das Siedlungsleitbild 2008 der Gemeinde Rothenburg macht Aussagen über die übergeordnete Verkehrsstrategie. Daraus gehen eine Nord- und eine Westumfahrung als langfristige Ordnung hervor. Grobe Linienführungen zeigen, wo Korridore für Umfahrungsachsen offen gehalten werden sollen. Die Massnahmen dieser übergeordneten Verkehrsstrategie werden durch den Verkehrsrichtplan 2012 übernommen.

Mit dem A2-Anschluss Rothenburg und dem A14-Anschluss Buchrain befinden sich zwei verkehrlich relevante Projekte in der Realisierung. Zum heutigen Zeitpunkt können die Auswirkungen der neuen Autobahnanschlüsse auf den Verkehr durch Rothenburg nicht abschliessend vorausgesagt werden. Deshalb sollen die im VRP 2012 aufgeführten Massnahmen zur übergeordneten Verkehrsstrategie zu einem späteren Zeitpunkt nochmals überprüft werden. Dies hat im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes zu erfolgen, welches die dann vorliegenden Erkenntnisse berücksichtigt.

Überregionaler Verkehr

Ist-Zustand: Der überregionale Verkehr passiert in Nord-Süd-Richtung bereits heute grösstenteils unsere Gemeinde auf der Nationalstrasse A2. Der überregionale Verkehrsanteil, der Rothenburg in West-Ost-Richtung durchfährt, ist bedeutend kleiner als in Nord-Süd-Richtung.

Zielsetzung: *Der überregionale Verkehr soll weiterhin über die A2 geführt werden. Durch die Strasseneigentümer sind im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen Schutzmassnahmen zu erstellen.*

Regionaler Verkehr

Ist-Zustand: Da die Erschliessung der nördlich gelegenen Gemeinden (Rain bis Beromünster) Richtung Süden zum Anschluss Emmen-Nord durch Rothenburg kürzer ist als über

den A2-Anschluss Sempach, durchqueren mehr Fahrzeuge unser Wohngebiet als dies zwingend erforderlich ist. Der Anteil jener Fahrzeuge, die unsere Gemeinde in west-östlicher Richtung durchqueren, ist bedeutend geringer als in Nord-Süd-Richtung.

Zielsetzung: Der regionale Verkehr soll durch geeignete Massnahmen analog dem überregionalen Verkehr auf die Nationalstrasse geleitet werden. Dabei sind die Wohngebiete entlang der Verkehrshauptachsen (vgl. Funktionenplan) durch Umfahrungen mittelfristig zu entlasten. Verkehrsberuhigungsmassnahmen sollen die Attraktivität der Wohngebiete fördern.

Örtlicher Verkehr

Ist-Zustand: Der Verkehr mit Quelle und Ziel in Rothenburg hat in jüngster Zeit ein beachtliches Mass angenommen. Er bewegt sich auf dem bestehenden örtlichen Strassennetz und tangiert dabei auch stark die Wohngebiete. Um die Bedürfnisse für Verkehrsberuhigungen in den Quartieren abzuklären, wurden Befragungen zu Tempo-30-Zonen durchgeführt. Darauf basierend wurde ein Konzept erarbeitet.

Zielsetzung: Der örtliche Verkehr ist mit geeigneten Massnahmen im Wohngebiet bezüglich des Langsamverkehrs (Radfahrer und Fussgänger) verträglich zu führen. Das erarbeitete Konzept mit Tempo-30-Zonen ist umzusetzen.

Öffentlicher Verkehr

Ist-Zustand: Für Rothenburg wurden in den vergangenen Jahren die Verbindungen mit dem strassengebundenen ÖV stetig verbessert. Das diesbezügliche Angebot entspricht aktuell den wesentlichen Bedürfnissen der Bevölkerung. Zwischen Rothenburg und Luzern verkehren die Busse zur Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt. Seit 2007 verfügt Rothenburg über den S-Bahn-Halt in Rothenburg Dorf. Seit 2008 wird auch das Gebiet Rothenburg Station durch die S-Bahn bedient. Die S-Bahn (Linie S18) verkehrt im Halbstundentakt. Damit verfügt Rothenburg über eine gute Erschliessung mit dem Schienenverkehr.

Die Erschliessung des IKEA erfolgt durch die Verlängerung der Buslinie 13. Rothenburg verfügt heute über folgende Park&Ride-Anlagen:

- Rothenburg-Station
- Rothenburg Dorf
- Lindau

Folgende Bike&Ride-Anlagen bestehen:

- Rothenburg-Station
- Flecken (Kapazität beschränkt)
- Beschränktes Angebot bei den Unterständen der Busstationen

Zielsetzung: Mit einem guten Fahrplanangebot auf den Buslinien 13, 50, 51 und 52 sowie auf der S-Bahn soll die Benützung des öffentlichen Verkehrs aktiv gefördert werden. Mittelfristig ist beim S-Bahn Fahrplan der Viertelstundentakt das Ziel. Das Angebot wird dem Bedürfnis entsprechend laufend verbessert. Neu eingezonte Gebiete sollen mit dem öffentlichen Verkehr ausreichend erschlossen werden. Das Angebot der Radabstellanlagen an den wichtigen Bushaltestellen soll ausgebaut werden.

Langsamverkehr

Ist-Zustand: Bereits bis heute konnten an verschiedenen Orten Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) umgesetzt werden. In einigen Bereichen bestehen aber deutliche Defizite.

Zielsetzung: *Durch die Umsetzung des aufgezeigten Fuss- und Radwegnetzes sowie der aufgezeigten Massnahmen sollen die heute noch nicht befriedigenden Situationen verbessert werden. Insbesondere bei der Überbauung von neuen Gebieten (z.B. Gestaltungspläne) muss der Verkehrssicherheit (Schulwegsicherheit) durch die Sicherung der erforderlichen Rechte die notwendige Beachtung geschenkt werden. Dabei ist auch dem Komfort die gebührende Beachtung zu schenken, damit die Akzeptanz gewährleistet wird. Bei Einmündungen und Einfahrten wird der Sicherheit des Langsamverkehrs mit entsprechenden Ausgestaltungen (z.B. durchgehenden Trottoirs) gebührend Beachtung geschenkt.*

3.2 Funktionen

Mit dem Funktionenplan werden den verschiedenen Verkehrsachsen und Verkehrsanlagen Funktionen zugeordnet. Hinsichtlich der erforderlichen Massnahmen sind zu unterscheiden:

1. Verkehrsanlagen oder -achsen, die nicht bestehen und darum zur Erfüllung der Funktion realisiert werden müssen.
2. Verkehrsanlagen oder -achsen die bestehen, jedoch die festgelegte Funktion nicht erfüllen. In diesen Bereichen müssen im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten die notwendigen Massnahmen umgesetzt werden.

Übersichtsplan

Im Übersichtsplan zum motorisierten Individualverkehr sind die Funktionen festgelegt (Funktionenplan).

3.3 Zeitverhältnisse

Bei den einzelnen Massnahmen werden im Sinne einer Zielsetzung Realisierungsfristen festgelegt. Unter den festgelegten Fristen werden folgende Zeiträume verstanden:

- Kurzfristig: 1 bis 4 Jahre
- Mittelfristig: 5 bis 8 Jahre
- Langfristig: 9 bis 12 Jahre

Die Realisierung erfolgt jeweils unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel.

3.4 Reporting

Der Gemeinderat informiert die Bevölkerung im Rahmen der politischen Kontrolle und Steuerung über den Stand der Umsetzung der im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Massnahmen und nimmt wo erforderlich die notwendigen Anpassungen vor.

3.5 Bestehende Zustände

Bei der Schulhausstrasse wurden im Zusammenhang mit der Sanierung der Belagsfläche im Jahr 2005 verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Diese bleiben auch bei zukünftigen Veränderungen erhalten oder werden durch gleichwertige Massnahmen ersetzt.

3.6 Massnahmen

Bei den Massnahmen werden folgende Bereiche unterschieden:

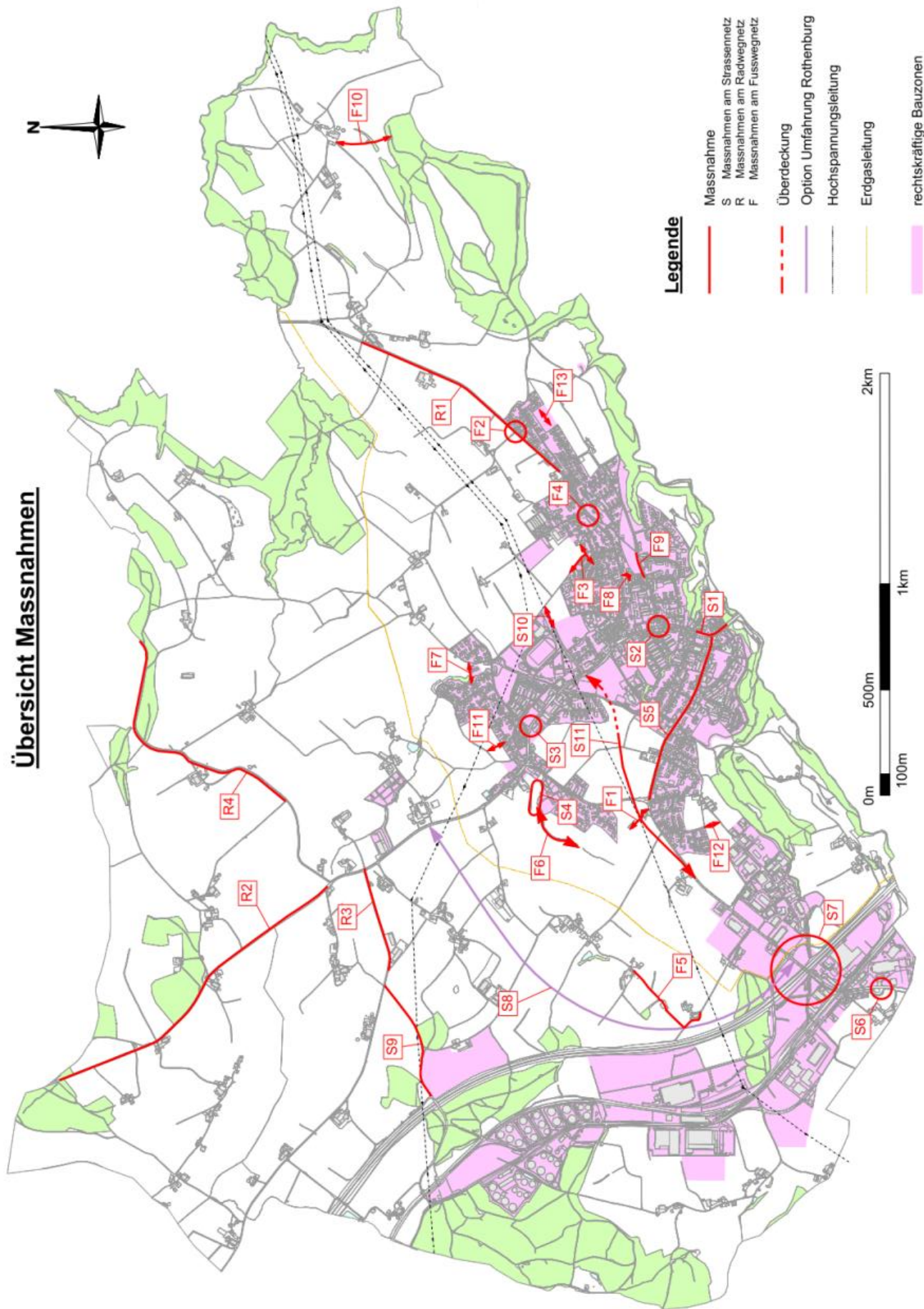
1. Massnahmen am Strassennetz
2. Massnahmen am ÖV-Netz
3. Massnahmen am Radwegnetz
4. Massnahmen am Fusswegnetz

Massnahmen auf Kantonsstrassen müssen ins Bauprogramm aufgenommen werden.

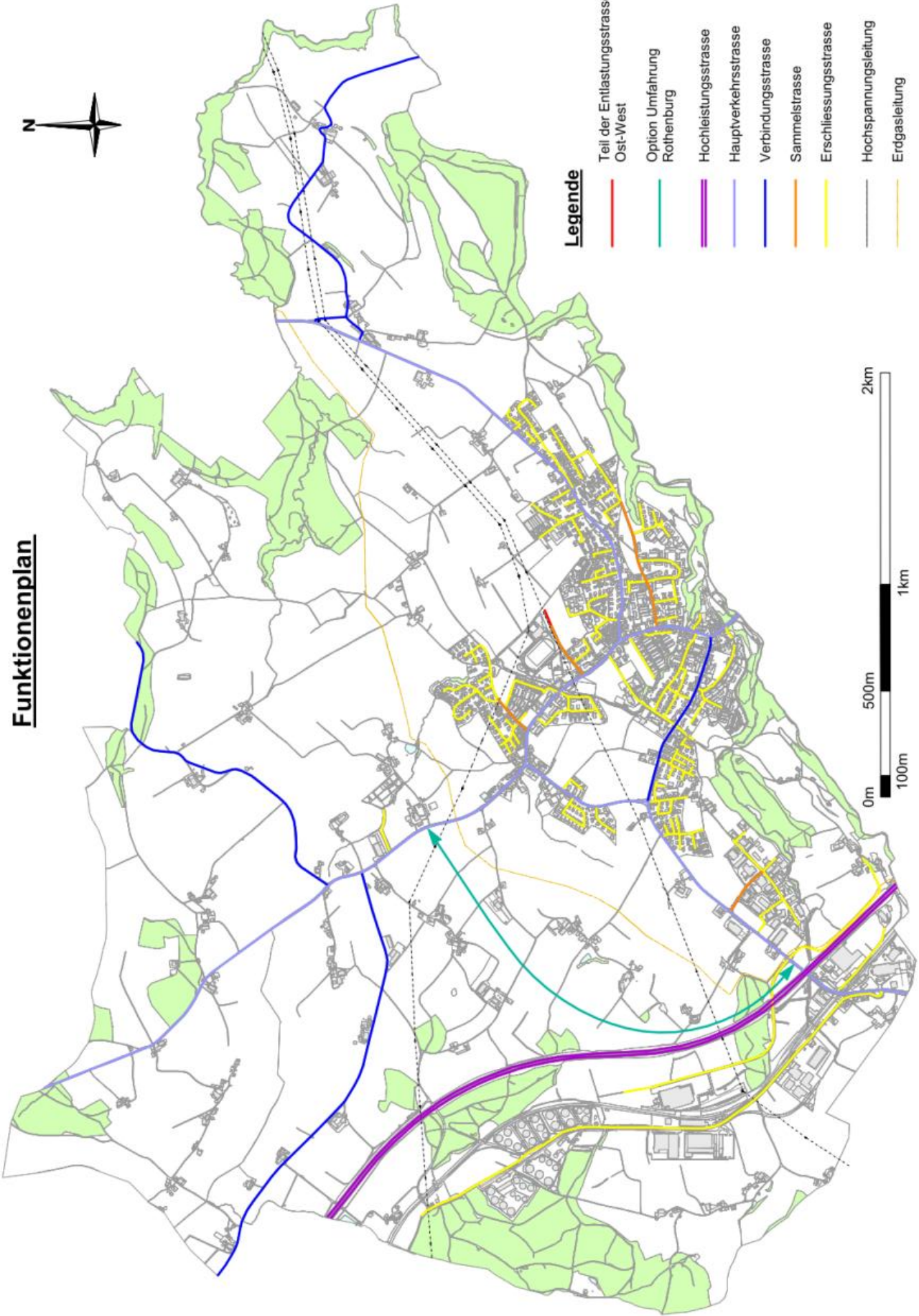
Übersichtspläne

Zu Beginn jedes Massnahmenbereichs ist ein Übersichtsplan abgebildet. Im Anhang befinden sich die Übersichtspläne zusätzlich im Format A3.

Übersicht Massnahmen

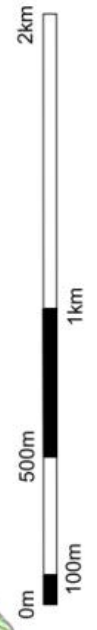


Funktionenplan



Legende

- Teil der Entlastungsstrasse Ost-West
- Option Umfahrung Rothenburg
- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Hochspannungsleitung
- Erdgasleitung

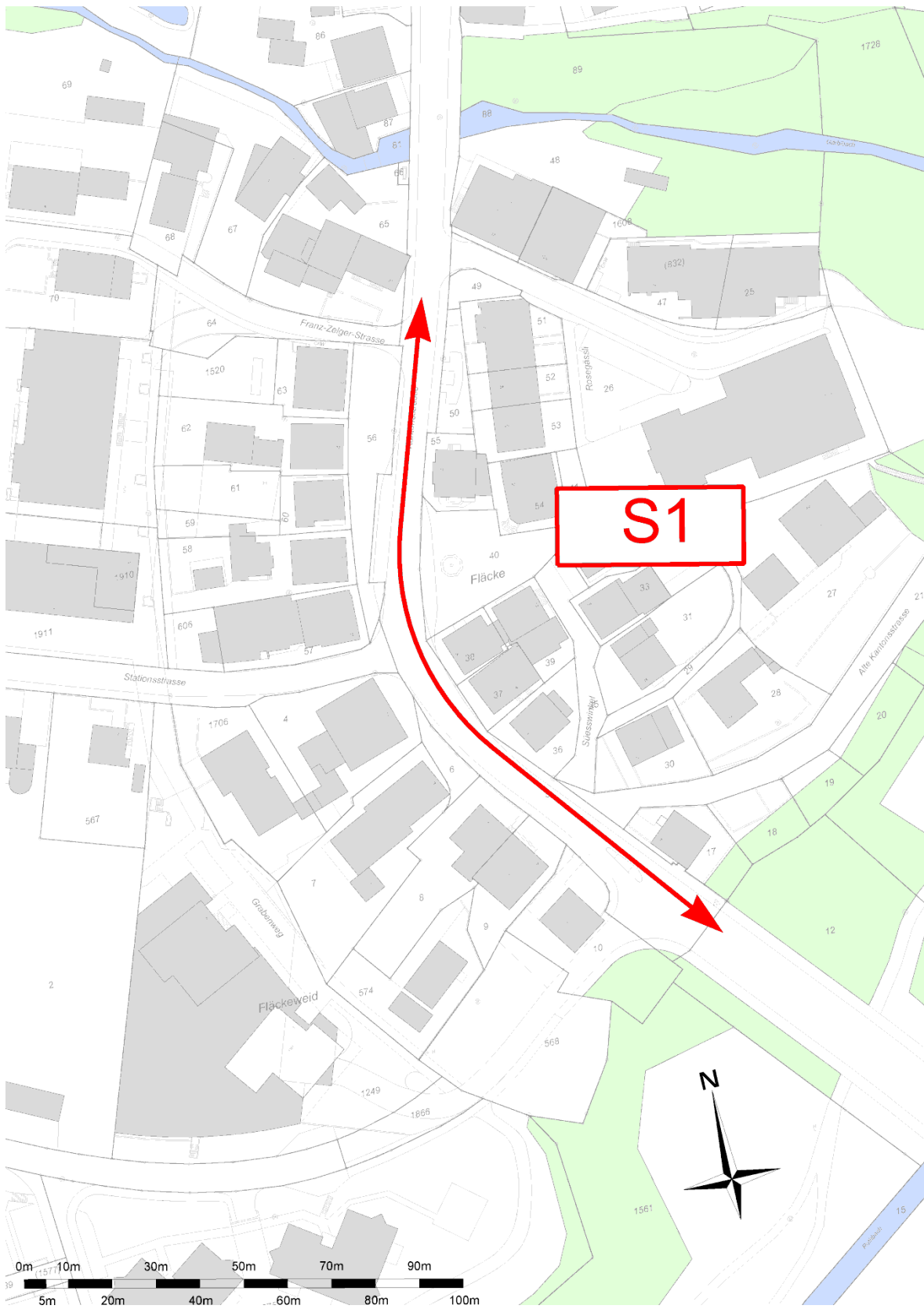


3.7 Massnahmen am Strassennetz

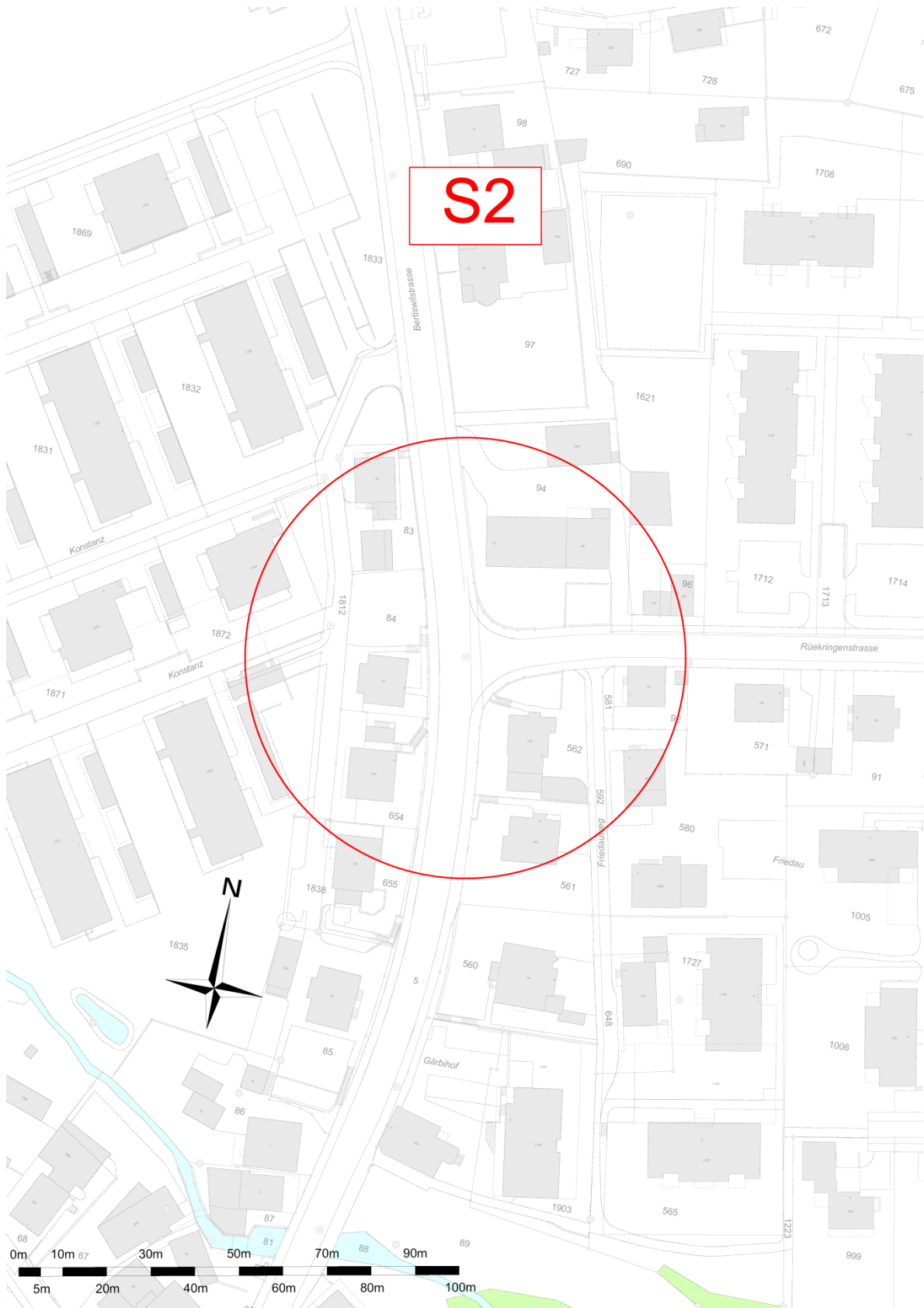
Auflistung der Massnahmen:

- S1 Kernfahrbahn Flecken
- S2 Knoten Rüeckringenstrasse
- S3 Fussgängerstreifen bei Neugüetlistrasse
- S4 Parkplätze Kirche / Friedhof Bertiswil
- S5 Verkehrsberuhigung Stationsstrasse
- S6 Umgestaltung Knoten Hasenmoosstrasse
- S7 A2-Anschluss mit flankierenden Massnahmen
- S8 Umfahrung Rothenburg
- S9 Ausbau Bürlimoosstrasse, Abschnitt Autobahnüberführung bis Wurmistrasse
- S10 Verlängerung Chärnsmattstrasse bis Siedlungsrand sowie Korridor für potenzielle Entlastungsstrasse bis Thurm / Rigihof
- S11 Trassesicherung Entlastungsstrasse Ost-West

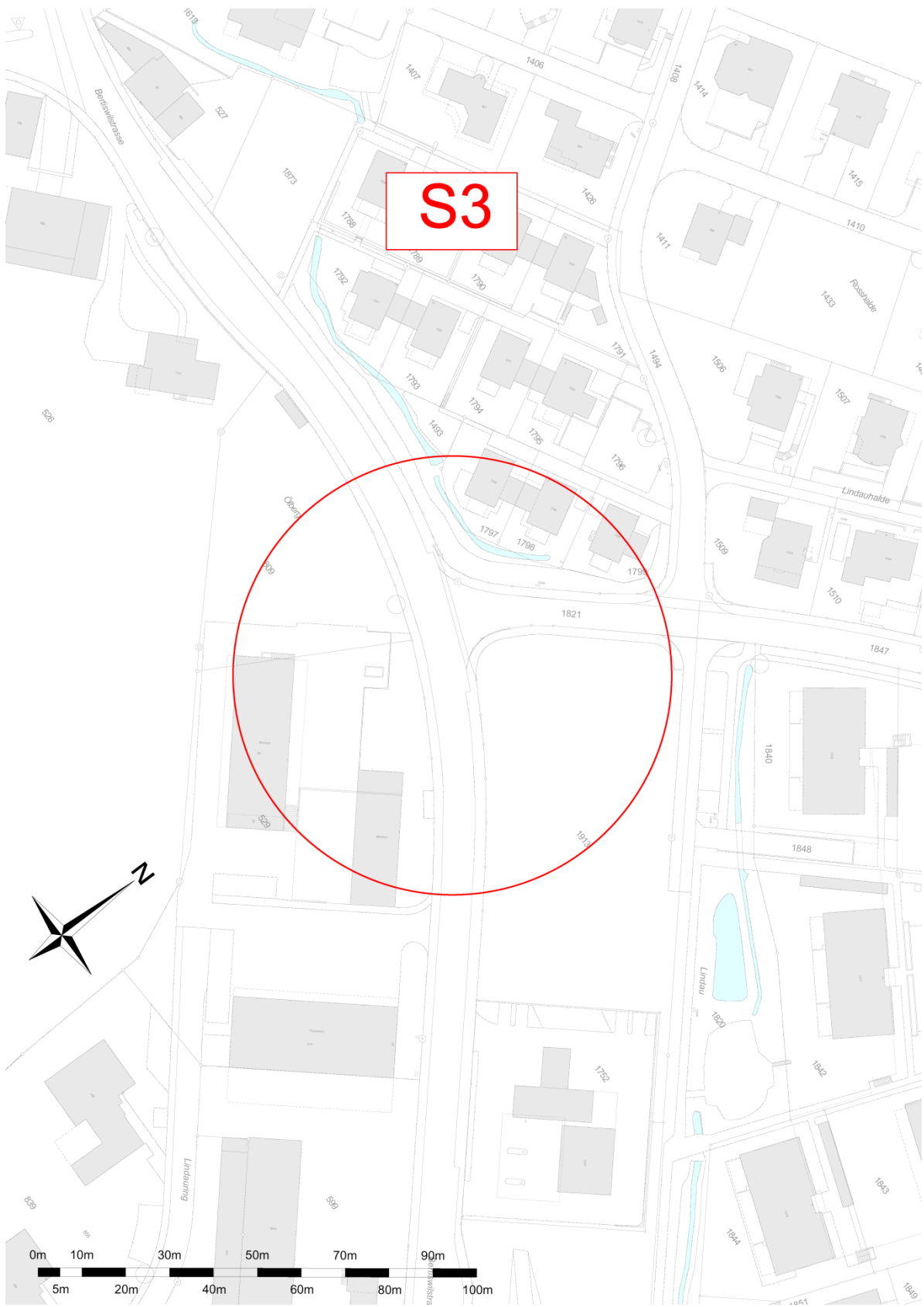
Die Massnahmen S8, S10 und S11 unterliegen dem Gesamtverkehrskonzept, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird.



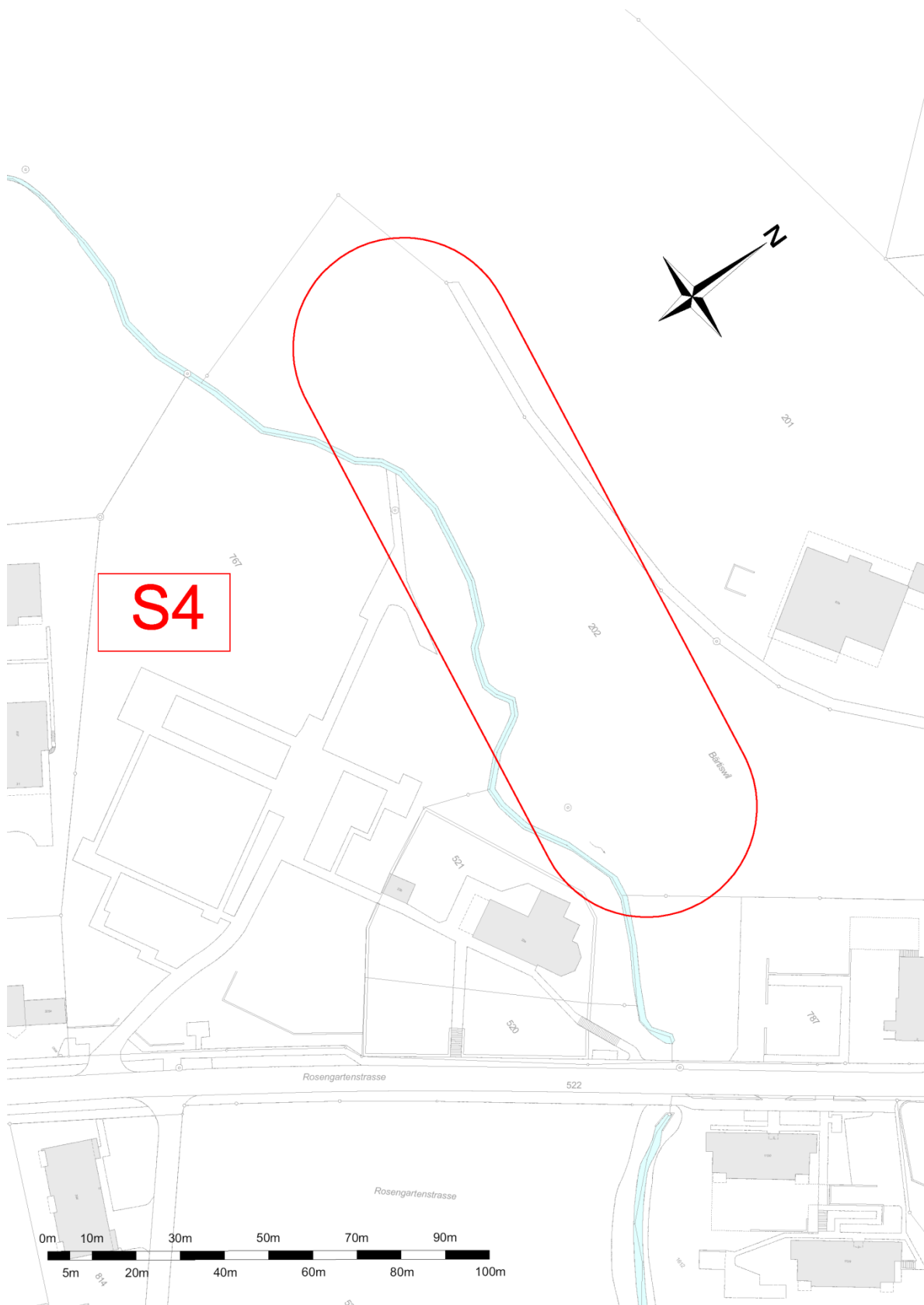
S1	Kernfahrbahn Flecken
Ausgangslage:	
<p>Die Kantonsstrasse im Bereich Flecken ist heute weitgehend verkehrsbetont. Diese Situation wird dem Ortsbild mit den hohen qualitativen Anforderungen nicht gerecht. Die Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg ermöglicht es, dass die Verkehrsfrequenz im Bereich des Fleckens reduziert werden kann. Um einerseits den Verkehr zu beruhigen und andererseits dem Zweiradverkehr eine verbesserte Sicherheit zu bieten, ist die Markierung von beidseitigen Radstreifen in Verbindung mit einer Kernfahrbahn im Abschnitt zwischen Ende Rotbachbrücke bis zum Gasthaus Metzgerhalle zu prüfen und durch den Kanton zu realisieren. Im Siedlungsleitbild 2008 wird der Stellenwert des Langsamverkehrs festgehalten und eine Verbesserung der Situation für die Radfahrer und Fussgänger angestrebt.</p>	
Ziel:	
<p>Der Flecken soll städtebaulich aufgewertet und für die Bevölkerung und die ansässigen Detailhandelsbetriebe attraktiviert werden. Mit der Umgestaltung der Strasse kann die Reduktion der Geschwindigkeit für den motorisierten Individualverkehr erreicht und die Situation für den Zweiradverkehr dadurch verbessert werden. Diese Zielsetzung lässt sich mit einem verhältnismässig geringen Aufwand verfolgen.</p>	
Massnahmen:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Abklären der Realisierungsmöglichkeit im Rahmen einer Projektstudie (inklusive Tempo-30-Zone von Eschenbachstrasse bis Rotbachbrücke) 2. Realisierungsantrag an den Kanton 	
Handlungsbedarf:	
<p>Im Zentrum von Rothenburg soll einerseits eine funktionierende Strasse für den motorisierten Verkehr und andererseits auch eine gute Situation für das Einkaufen geschaffen werden.</p>	
Koordination:	
<p>Mit Kanton</p>	
Kostenschätzung:	
<p>Fr. 10'000 (für Projektstudie) / Realisierung durch Kanton</p>	
Federführung:	
<p>Phase 1: Gemeinde Phase 2: Kanton</p>	
Weitere Beteiligte:	
<p>Kanton</p>	
Realisierung:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kurzfristig 2. Eröffnung A2-Anschluss 	



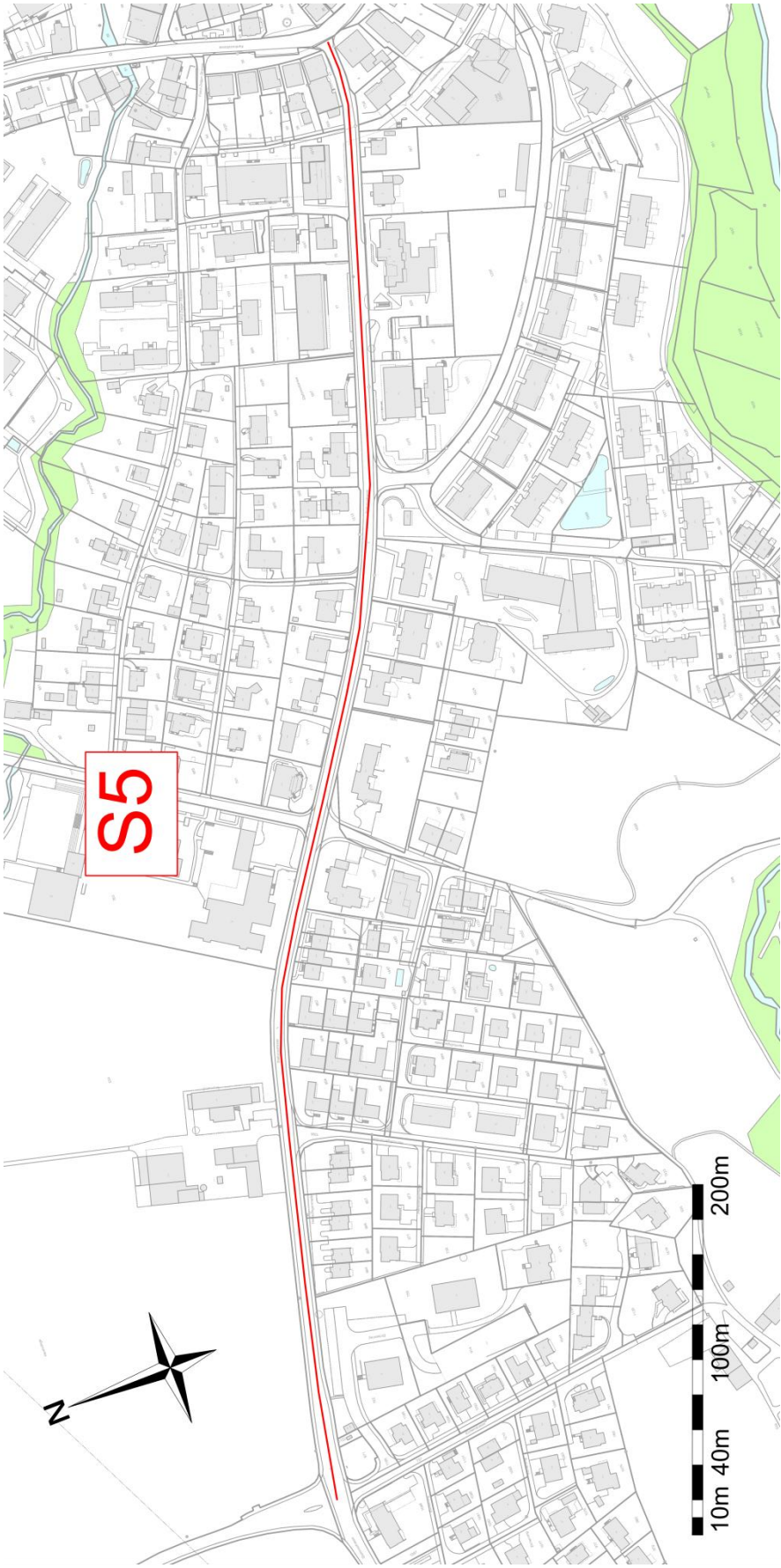
S2	Knoten Rüeckringenstrasse
Ausgangslage:	<i>Der Knoten Rüeckringenstrasse weist heute eine sehr hohe Verkehrsfrequenz auf der Hauptachse und zu den Hauptverkehrszeiten eine hohe Verkehrsfrequenz auf der Rüeckringenstrasse auf. Diese Situation führt einerseits zu schwierigen Verhältnissen für die Einbieger von der Rüeckringenstrasse und andererseits zu einer sicherheitsmässig unbefriedigenden Situation für einen grossen Teil der Schüler.</i>
Ziel:	<i>Durch Massnahmen am Knoten Rüeckringen soll die Situation hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (Einbiegen aus der Rüeckringenstrasse) verbessert werden.</i>
Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auflistung der Begründung zur Antragstellung an den Kanton ▪ Abklärung möglicher Massnahmen wie Umgestaltung des Knotens oder Lichtsignalanlage (unter Einbezug der beiden Fussgängerstreifen und des Radweges)
Handlungsbedarf:	<i>Verkehrs- und Sicherheitsgutachten</i>
Koordination:	<i>Zeitliche Koordination mit Massnahme S1</i>
Kostenschätzung:	<i>Fr. 20'000 (Massnahmenabklärung)</i>
Federführung:	<i>Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Berechtigte Grundeigentümer, Gemeinde</i>
Realisierung:	<i>Kurzfristig Massnahmenabklärung / mittelfristig Projektierung und Realisierung</i>



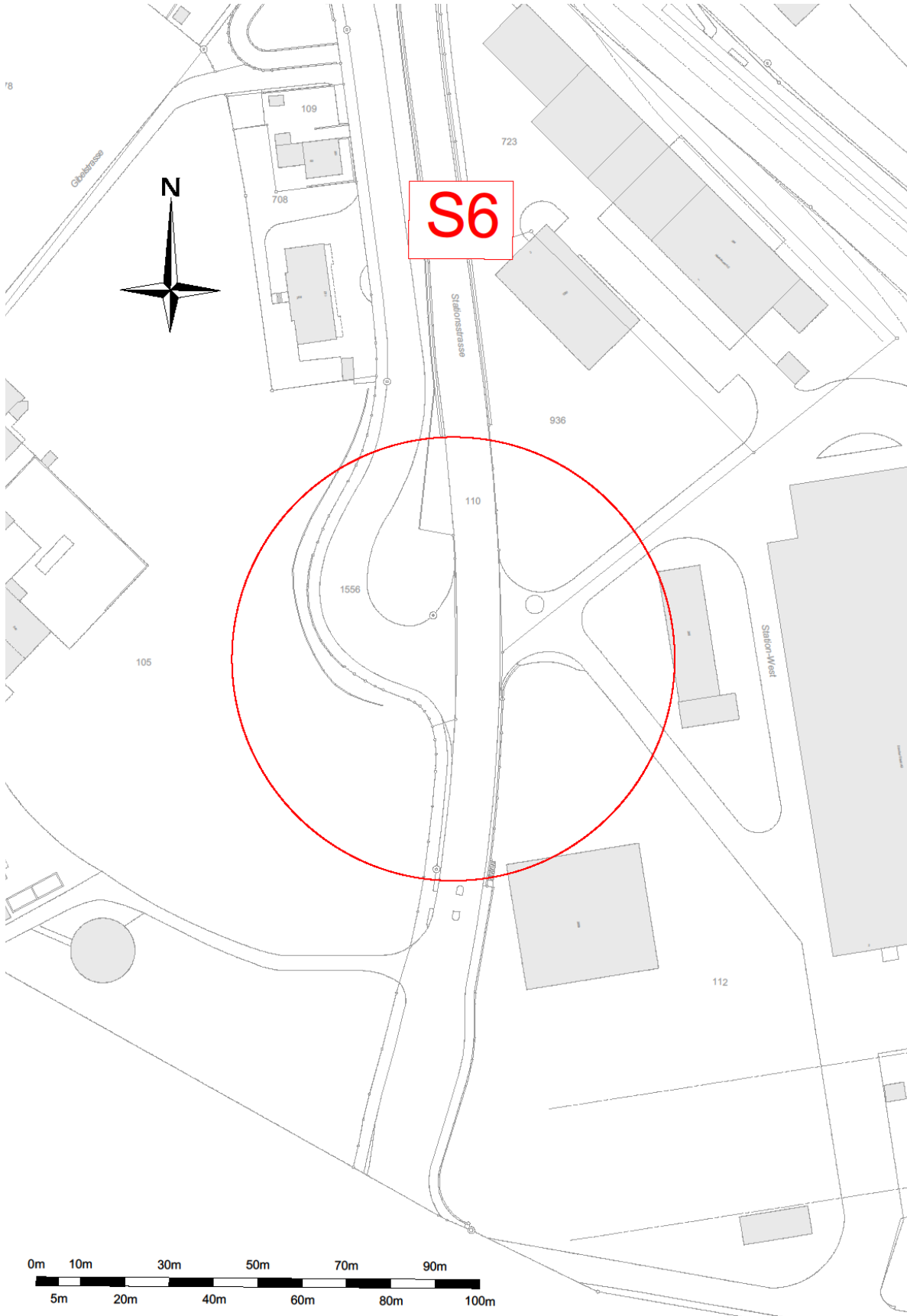
S3	Fussgängerstreifen bei Neugüetlistrasse
Ausgangslage:	<i>Der Fussgängerstreifen auf der Bertiswilstrasse im Bereich Neugüetlistrasse befindet sich heute östlich des Knotens im Bereich Werkhof/Sammelstelle. Dieser Fussgängerübergang wurde im Zusammenhang mit der Eröffnung der Sammelstelle realisiert. Auf Grund der Siedlungsentwicklung in diesem Gemeindeteil und insbesondere auch aufgrund der Attraktivierung des ÖV-Angebots queren heute sehr viele ÖV-Benutzer die Bertiswilstrasse westlich der Einmündung Neugüetlistrasse. In diesem Bereich wird heute kein gesicherter Fussgängerübergang angeboten.</i>
Ziel:	<i>Mit einem zusätzlichen Fussgängerstreifen westlich des Knotens kann die Verkehrssicherheit für die Vielzahl der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Bereich Bertiswil verbessert werden. Die Sicherheit und Attraktivität für die Fussgänger wird dadurch erhöht. Zuerst werden alle Fussgängerübergänge zwischen der Sammelstelle und Ende Siedlungsgebiet (Bertiswil) überprüft, um anschliessend eine verbesserte Verkehrssicherheit zu erreichen.</i>
Massnahmen:	<i>Antragstellung durch die Gemeinde an den Kanton</i>
Handlungsbedarf:	<i>Aufzeigen der Benutzerfrequenz bei der Bushaltestelle Bertiswil</i>
Koordination:	<i>-</i>
Kostenschätzung:	<i>Fr. 15'000 (Projektierung und Realisierung)</i>
Federführung:	<i>Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Gemeinde</i>
Realisierung:	<i>Kurzfristig</i>



S4	Parkplätze Kirche / Friedhof Bertiswil
Ausgangslage:	Durch die Umgestaltung der Rosengartenstrasse zum Zubringer für den A2-Anschluss Rothenburg genügt die heutige Parkplatzsituation in der näheren Umgebung der Kirche und des Friedhofs Bertiswil nicht mehr. Bei grösseren Beerdigungen und Feiertagen genügt das bescheidene Parkplatzangebot den Anforderungen nicht und die Besucherinnen und Besucher parkieren entlang der Rosengartenstrasse hinsichtlich der Verkehrssicherheit in untauglicher Art und Weise. Insbesondere im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rosengartenstrasse bedarf diese Situation einer Verbesserung. Es liegt eine Studie zur Parkierung bei der Kirche Bertiswil vor (Variante nördlich der Kirche Bertiswil). Diese Variante sieht eine Erschliessung über den bestehenden Parkplatz des Restaurants Kreuz vor.
Ziel:	Durch die Schaffung eines geeigneten Parkplatzangebots soll die Verkehrssicherheit in der näheren Umgebung der Kirche Bertiswil optimiert werden, um den Verkehrsfluss für den öffentlichen Verkehr und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu verbessern.
Massnahmen:	Realisierung der Variante
Handlungsbedarf:	Der Gemeinderat leitet die nötigen Schritte ein, damit vor Abschluss des Projekts A2-Anschluss Rothenburg, und der damit verbundene Mehrverkehr über die Rosengartenstrasse, die Parkplätze realisiert sind.
Koordination:	Mit Massnahme S7
Kostenschätzung:	Fr. 750'000 (Projektierung und Realisierung)
Federführung:	Gemeinderat
Weitere Beteiligte:	Bund/Kanton
Realisierung:	Eröffnung A2-Anschluss



S5	Verkehrsberuhigung Stationsstrasse
Ausgangslage:	
<p>Im Zusammenhang mit der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg ist der Verkehr auf der Stationsstrasse Ost im Abschnitt zwischen Flecken und Gimmermee zu beruhigen. Dies kann eine Begegnungszone im unteren Teil der Stationsstrasse beinhalten, wie es das Siedlungsleitbild 2008 vorsieht. An diesem Strassenabschnitt sind die Schulanlagen, das Alterswohnheim, das landwirtschaftliche Altersheim und im unteren Bereich Detailhandelsgeschäfte angeordnet. Massnahmen drängen sich daher zu Gunsten der Verkehrssicherheit einerseits und andererseits zu Gunsten der Attraktivierung auf. Aufgrund der reduzierten Belastung durch den motorisierten Individualverkehr generell und insbesondere durch den Schwerverkehr werden Massnahmen möglich. Vor der Liegenschaft Flecken 15 werden entlang der Stationsstrasse zwei Parkplätze im Trottoirbereich angeboten. Dies führt zu einer aus Sicht der Fussgänger unattraktiven Situation im Zentrumsbereich der Gemeinde.</p>	
Ziel:	
<p>Die Verkehrssicherheit im Abschnitt Schulhausstrasse bis Flecken wird verbessert und die Querung für die Fussgänger im Bereich der "Einkaufszone" attraktiviert.</p> <p>Im Abschnitt Knoten Gimmermee bis Schulhausstrasse ist die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu verbessern und der Strassenabschnitt gleichzeitig zu beruhigen.</p> <p>Die Umfahrungsmöglichkeit der Bertiswilstrasse über die Stationsstrasse (inkl. ÖV) muss erhalten bleiben und ist bei der Projektierung zu beachten.</p>	
Massnahmen:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Konzeptideen in einem eigenen Verfahren) 2. Realisierung 	
Handlungsbedarf:	
<p>Die Projektierung wird soweit vorangetrieben, dass eine Realisierung im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des A2-Anschlusses ermöglicht wird.</p>	
Koordination:	
<p>Mit Massnahmen S1 und S7</p>	
Kostenschätzung:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fr. 50'000 (Projektierung) 2. Fr. 1'000'000 (Realisierung) 	
Federführung:	
<p>Gemeinde</p>	
Weitere Beteiligte:	
<p>Grundeigentümer</p>	
Realisierung:	
<p>Kurzfristig Projektierung / mittelfristig Realisierung (nach Inbetriebnahme A2-Anschluss)</p>	



S6	Umgestaltung Knoten Hasenmoosstrasse
Ausgangslage:	Die Sichtverhältnisse bei der Einmündung der Hasenmoosstrasse sind unbefriedigend. Insbesondere die Sichtweite in Richtung Unterführung ist ziemlich knapp, was sich negativ auf die Sicherheit auswirkt. Zudem ergibt sich nach der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg-Station ein grosser Mehrverkehr in Richtung Lohren, der das Einbiegen von der Hasenmoosstrasse in die Stationsstrasse erschwert.
Ziel:	Verbesserung der Sichtverhältnisse in Richtung Flecken für Fahrzeuge, die in die Stationsstrasse einmünden und Verbesserung der Einmündung selbst.
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Situation nach der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg-Station abklären 2. falls nötig: Projektskizzen zum Aufzeigen der Realisierungsmöglichkeiten ausarbeiten
Handlungsbedarf:	Aufnahme in die Finanzplanung.
Koordination mit Massnahme:	-
Kostenschätzung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fr. 5'000 (Abklärung, ob Massnahmen nötig sind) 2. Fr. 20'000 (Projektskizzen inkl. Geometrien)
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Kanton, Gemeinde
Realisierung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mittelfristig 2. Langfristig

S7	A2-Anschluss mit flankierenden Massnahmen
Ausgangslage:	
Im Jahr 2003 hat der Bundesrat das Generelle Projekt für den A2-Anschluss Rothenburg genehmigt. Im Folgenden wurde das Ausführungsprojekt mit den flankierenden Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz (Rosengartenstrasse, Stationsstrasse Ost) erarbeitet und öffentlich aufgelegt.	
Ziel:	
Die Realisierung des A2-Anschlusses mit den flankierenden Massnahmen ist umzusetzen. Durch die Realisierung des A2-Anschlusses werden die Wohngebiete vom Schwerverkehr entlastet. Der Anschluss verbessert die Erschliessung der Arbeits- und Wohngebiete an das überregionale Strassennetz.	
Massnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ A2-Anschluss Rothenburg-Station (Halbes Kleeblatt) ▪ Kombiniertes Rad-/Gehweg entlang der Stationsstrasse ▪ Kombiniertes Rad-/Gehweg und Radstreifen entlang der Rosengartenstrasse ▪ Umgestaltung Knoten Gimmermee und Bertiswil ▪ Lärmschutzmassnahmen entlang der Rosengarten- und Stationsstrasse 	
Handlungsbedarf:	
Der Gemeinderat setzt sich zusammen mit den zuständigen kantonalen Stellen für das Projekt A2-Anschluss und die Realisierung der flankierenden Massnahmen ein.	
Koordination:	
Mit Massnahmen S1, S4, S5 und S6	
Kostenschätzung:	
Kosten gehen zu Lasten Bund und Kanton	
Federführung:	
UVEK und Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur	
Weitere Beteiligte:	
UVEK, Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und Gemeinde	
Realisierung:	
Ab 2007	

Die Massnahme S8 unterliegt dem Gesamtverkehrskonzept, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird.

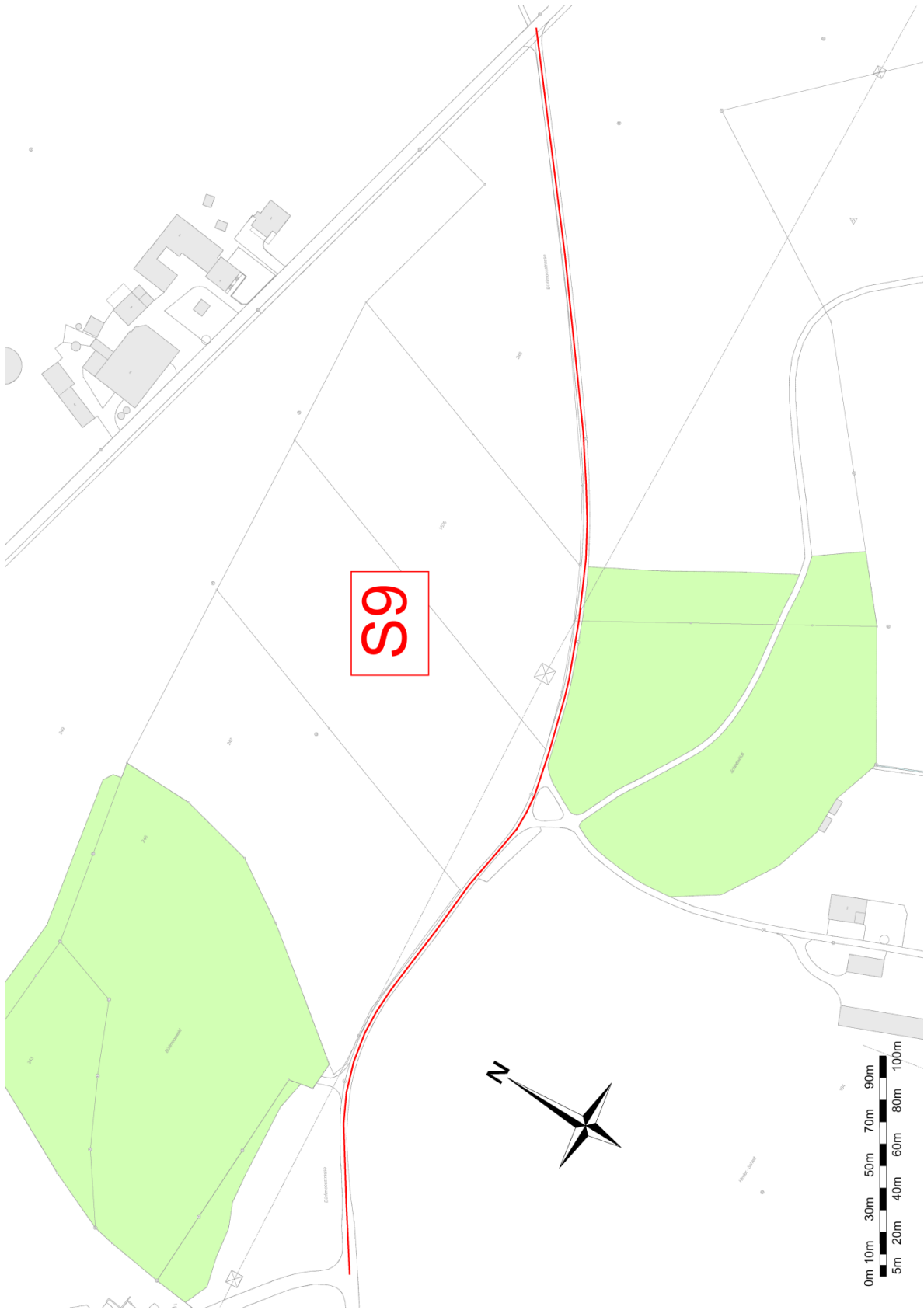
S8	Umfahrung Rothenburg
Ausgangslage:	
<p>Um den Kern von Rothenburg verkehrsmässig zu entlasten, braucht es möglicherweise eine Umfahrung. Bereits heute weisen mehrere Strassen in Rothenburg, die durch Wohngebiete führen, insbesondere die Eschenbach-, Bertiswil-, Rosengarten- und Stationsstrasse West, bedeutende Verkehrsbelastungen auf. Bei einzelnen Liegenschaften sind die Lärmgrenzwerte gemäss eidgenössischem Umweltschutzgesetz (USG) aktuell überschritten. Der vorhandene Verkehr führt zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit. Mit dem zunehmenden Verkehr infolge des allgemeinen Verkehrswachstums und der Siedlungserweiterungen, aber auch aufgrund der zu erwartenden Verkehrsverlagerung durch die Eröffnung des A2-Anschlusses Rothenburg, werden die Grenzwerte bei einer zunehmenden Anzahl Liegenschaften überschritten.</p> <p>Es wurde ein Variantenstudium durchgeführt. Details dazu gehen aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung ‚Erschliessung Siedlungserweiterung und Umfahrung Rothenburg‘ vom 15.12.2009 hervor. Verschiedene der geprüften Varianten tangieren Wald. Zur Rodung von Wald bedarf es einer Ausnahmebewilligung, deren Voraussetzungen unter Art. 5 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Wald (WaG) aufgeführt sind.</p> <p>Vor der Festlegung der Linienführung wird die künftige Raumentwicklung definiert.</p>	
Ziel:	
<p>Mit einer Umfahrung sollen die belasteten Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit verbessert werden, sofern das Gesamtverkehrskonzept eine Umfahrung als zweckmässig erachtet.</p>	
Massnahmen:	
<p>Projektierung und Realisierung einer grossräumigen Umfahrung der in der Schilderung der Ausgangslage aufgeführten Wohngebiete durch die Gemeinde.</p>	
Handlungsbedarf:	
<p>Mit der Erarbeitung der Teilzonenplanrevision Wohnen und der längerfristigen Entwicklung werden die Grundlagen für die Festlegung der möglichen Lage der Umfahrung Rothenburg geschaffen. Die Räume für mögliche Linienführungen sind frei zu halten.</p>	
Koordination:	
<p>Zonenplanung und übergeordnete Verkehrsplanung (Gesamtverkehrskonzept nach Vorliegen der Erkenntnisse zu den Auswirkungen des A2-Anschlusses Rothenburg und des A14- Anschlusses Buchrain)</p>	
Kostenschätzung:	
<p>Kosten abhängig von der Linienführung. Favorisierte Variante: 15 Mio Franken</p>	
Federführung:	
<p>Gemeinde</p>	

Weitere Beteiligte:

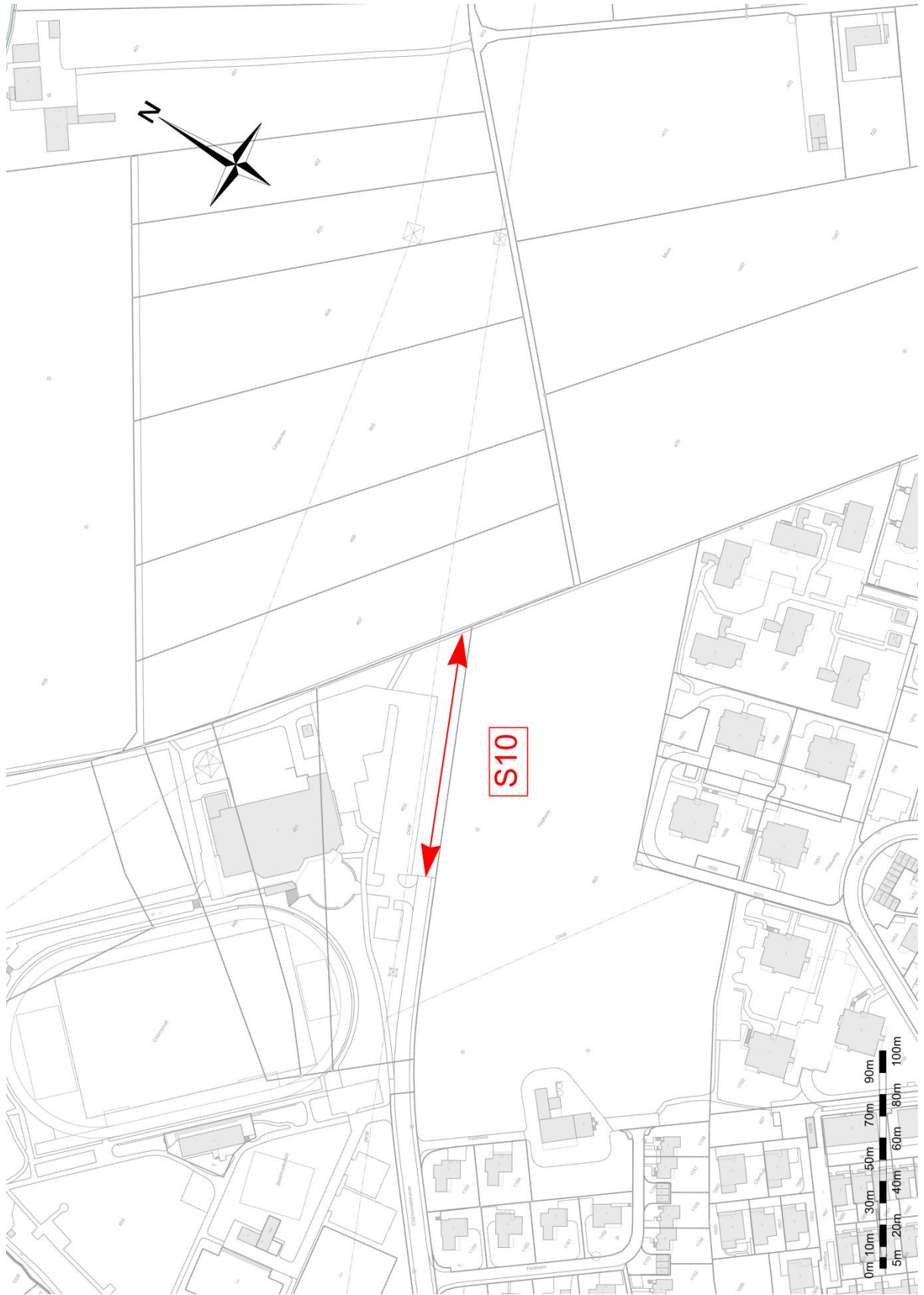
Kanton (Iawa), Betroffene Grundeigentümer, Nachbargemeinden

Realisierung:

Mittelfristig Projektierung / langfristig Realisierung

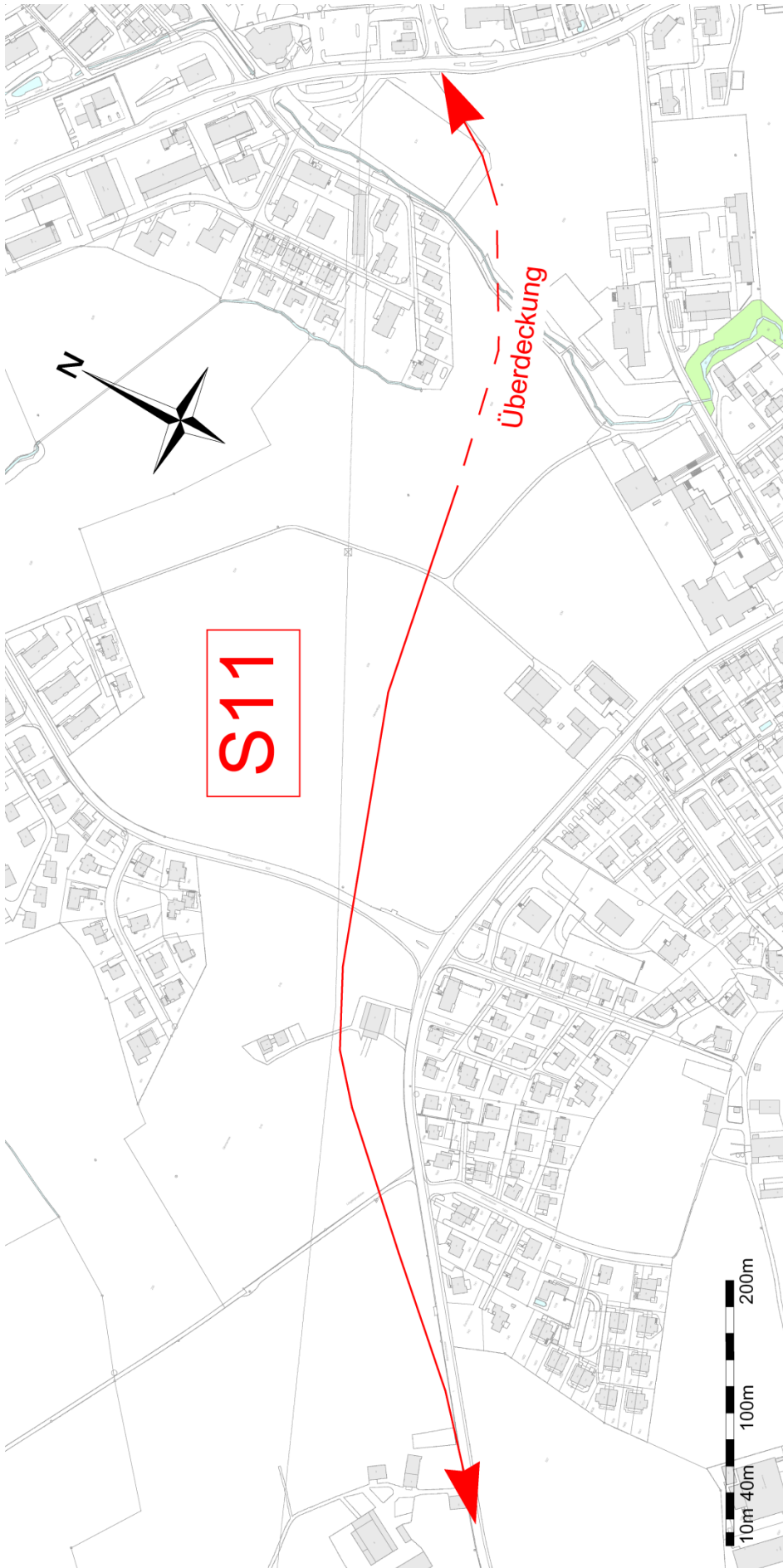


S9	Ausbau Bürlimoosstrasse, Abschnitt Autobahnüberführung bis Wurmistrasse
Ausgangslage:	<p>Auf dem Abschnitt zwischen der Autobahnüberführung nordöstlich des Tanklagers und der Wurmistrasse verläuft heute eine Güterstrasse. Als beschränkte Zufahrtsmöglichkeit ohne Schwerverkehr zum Industriegebiet aus Richtung Norden genügt sie den Anforderungen nicht.</p> <p>Falls der Strassenausbau nicht auf die waldabgekehrte Seite möglich ist, bedarf es zur Rodung einer Ausnahmegenehmigung, deren Voraussetzungen unter Art. 5 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Wald (WaG) aufgeführt sind.</p>
Ziel:	<p>Die Güterstrasse von der Autobahnüberführung bis zur Wurmistrasse soll zu einer Gemeindestrasse eingereicht und ausgebaut werden, damit die beschränkte Zufahrtsmöglichkeit ohne Schwerverkehr zum Industriegebiet von Norden gewährleistet ist. Der Strassenausbau soll nicht auf Kosten des Waldes erfolgen.</p>
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Im Rahmen der Westumfahrung (Massnahme S8) Zweckmässigkeit und Bedarf des Ausbaus überprüfen (falls beides gegeben, dann folgen Punkte 2. und 3.) 2. Einreihung der Güterstrasse in eine Gemeindestrasse 3. Realisierung des Ausbaus
Handlungsbedarf:	<p>Nach Vorliegen des Gesamtverkehrskonzeptes 1. Massnahme in die Wege leiten (Zweckmässigkeit und Bedarf überprüfen)</p>
Koordination:	<p>Mit Massnahme S8</p>
Kostenschätzung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fr. 10'000 (Zweckmässigkeit und Bedarf überprüfen) 2./3. Fr. 700'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 600m, Breite: ca. 3m)
Federführung:	<p>Gemeinde</p>
Weitere Beteiligte:	<p>Kanton (Iawa (falls Wald tangiert)), Grundeigentümer</p>
Realisierung:	<p>Mittelfristig</p>



Die Massnahme S10 unterliegt dem Gesamtverkehrskonzept, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird.

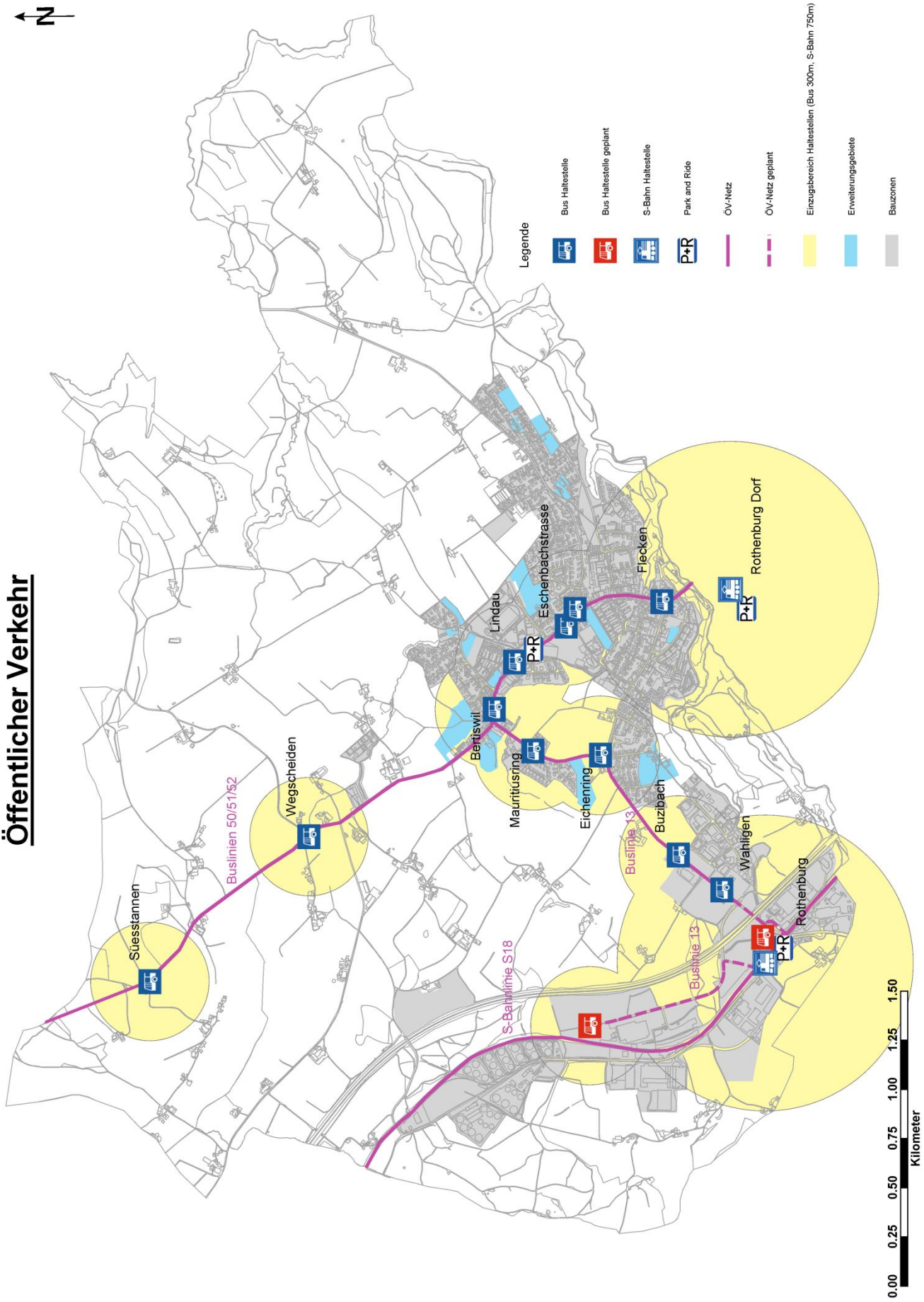
S10	Verlängerung Chärnsmattstrasse bis Siedlungsrand sowie Korridor für potenzielle Entlastungsstrasse bis Thurm / Rigihof
Ausgangslage:	Die Verkehrsentwicklung in Ost-West-Richtung kann nicht genau vorausgesagt werden. Aus diesem Grund ist es im Falle stark zunehmenden Verkehrs wichtig, durch vorausschauende Planung den Handlungsspielraum offen zu halten. Die Chärnsmattstrasse bildet einen potenziellen Teil der Entlastungsstrasse Ost-West. Durch die Entwicklung der Gebiete Feldheim und Moos (langfristiges Entwicklungsgebiet) besteht das Risiko, dass dieser Handlungsspielraum verloren geht.
Ziel:	Die Siedlungsentwicklung in den Gebieten Feldheim und Moos (langfristiges Entwicklungsgebiet) darf eine potenzielle Entlastungsstrasse in der Verlängerung der Chärnsmattstrasse nicht verunmöglichen. Insbesondere sollen neue Einmündungen einer möglichen Entlastungsstrasse nicht zuwider laufen.
Massnahmen:	Im Rahmen der Bauungskonzepte für die Entwicklungsgebiete Feldheim und Moos muss einer möglichen Entlastungsstrasse Ost-West insbesondere in den Themenbereichen Einmündungen, Lärmschutzsituation und künftiger Verkehrsbelastung Rechnung getragen werden.
Handlungsbedarf:	Der Prüfung von Baugesuchen im Bereich der Chärnsmattstrasse ist besondere Beachtung beizumessen.
Koordination:	Mit Massnahme S11 und Gesamtverkehrskonzept (Erarbeitung nach Vorliegen der Erkenntnisse zu den Auswirkungen des A2-Anschlusses Rothenburg und des A14-Anschlusses Buchrain)
Kostenschätzung:	Fr. 500'000 (Projektierung und Realisierung für die Verlängerung der Chärnsmattstrasse bis zum Siedlungsrand ; Länge: ca. 100m, Breite: ca. 13m; Kostenaufteilung gemäss Vereinbarung zwischen Grundeigentümerschaft und Gemeinde)
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Mittelfristig: Verlängerung der Chärnsmattstrasse bis zum Siedlungsrand Langfristig: Weiterführung der potenziellen Entlastungsstrasse



Die Massnahme S11 unterliegt dem Gesamtverkehrskonzept, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird.

S11	Trassesicherung Entlastungsstrasse Ost-West
Ausgangslage:	<i>Bis heute ist die Verkehrsbelastung durch Rothenburg in Ost-West-Richtung kein zentrales Problem. Je nach Entwicklung des Verkehrsnetzes und Veränderung von Rahmenbedingungen ist jedoch eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf dieser Achse denkbar. Um für diesen Eventualfall genügend Handlungsspielraum zu sichern, braucht es Korridore, die offen gehalten werden. Im Rahmen der Variantenstudie für die Erschliessung Siedlungserweiterung und Umfahrung Rothenburg kristallisierte sich eine Variante als westlicher Teil einer möglichen Entlastungsstrasse Ost-West heraus (vgl. Zweckmässigkeitsbeurteilung ‚Erschliessung Siedlungserweiterung und Umfahrung Rothenburg‘ vom 15.12.2009). Dabei ist im Bereich des Lindaurings eine Überdeckung von etwa 200m Länge vorgesehen. Die Fortsetzung des Korridors im Bereich der heutigen Chärnsmattstrasse wird durch die Massnahme S10 gewährleistet.</i>
Ziel:	<i>Mit der Offenhaltung eines Korridors soll eine langfristige Trassesicherung erreicht werden.</i>
Massnahmen:	<i>Langfristige Trassesicherung für die Entlastungsstrasse Ost-West</i>
Handlungsbedarf:	<i>Der Prüfung von Baugesuchen im Bereich des Korridors ist besondere Beachtung beizumessen.</i>
Koordination:	<i>Mit Massnahme S10 und Gesamtverkehrskonzept (Erarbeitung nach Vorliegen der Erkenntnisse zu den Auswirkungen des A2-Anschlusses Rothenburg und des A14-Anschlusses Buchrain)</i>
Kostenschätzung:	<i>Keine Kosten für Trassesicherung</i>
Federführung:	<i>Gemeinde</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Grundeigentümer</i>
Realisierung:	<i>Langfristig</i>

Öffentlicher Verkehr

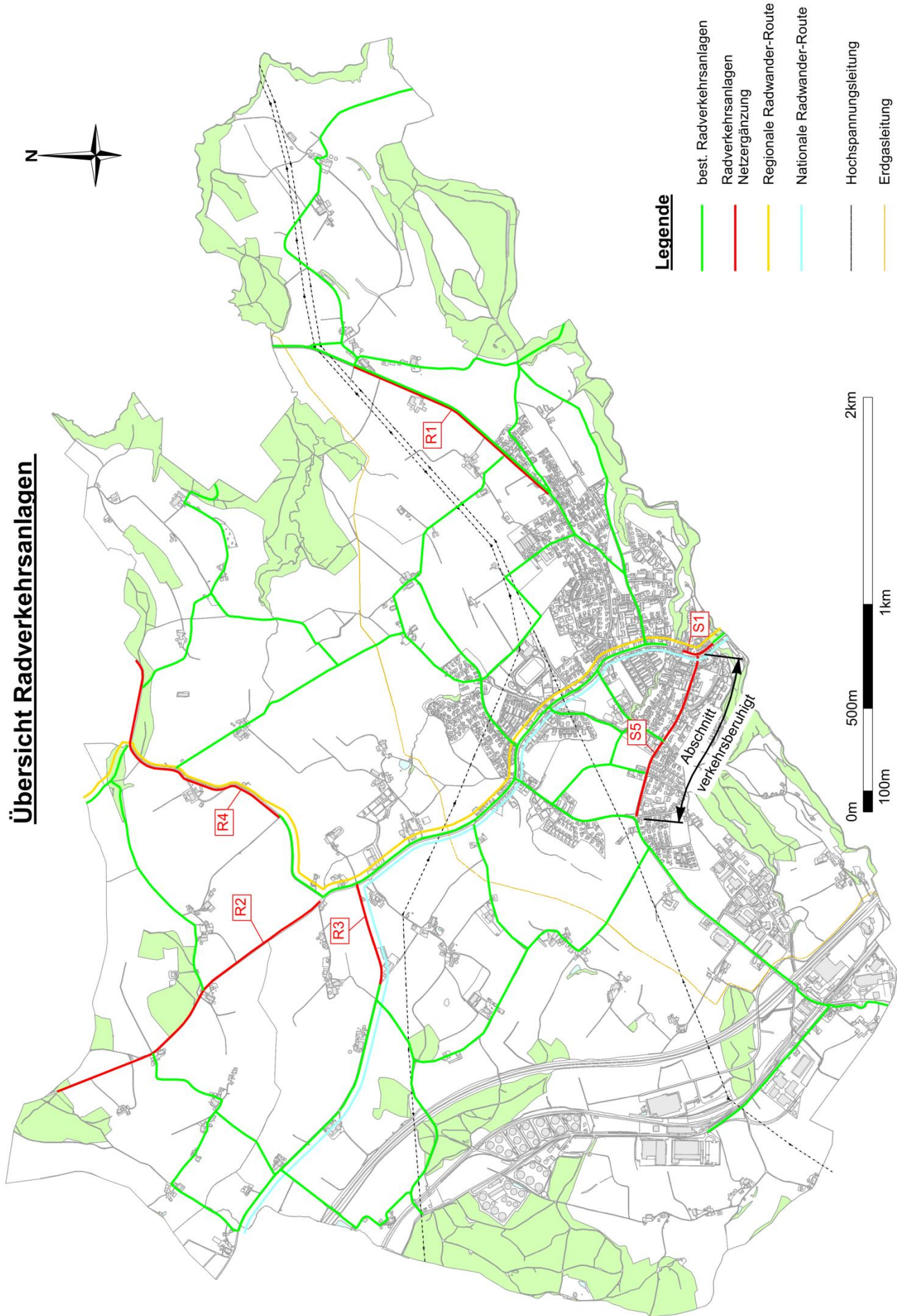


3.8 Massnahmen am ÖV-Netz

Die Verlängerung der Buslinie 13 ist mit einer Auflage an die Realisierung des IKEA geknüpft. Aus diesem Grund besteht keine Notwendigkeit, diesbezüglich Massnahmen zu formulieren.

Zum heutigen Zeitpunkt zeichnet sich keine Massnahme für den Ausbau des ÖV-Netzes ab. Im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes, welches nach Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse aus der Realisierung der Autobahnanschlüsse Rothenburg und Buchrain erarbeitet wird, ist dieser Umstand nochmals zu prüfen.

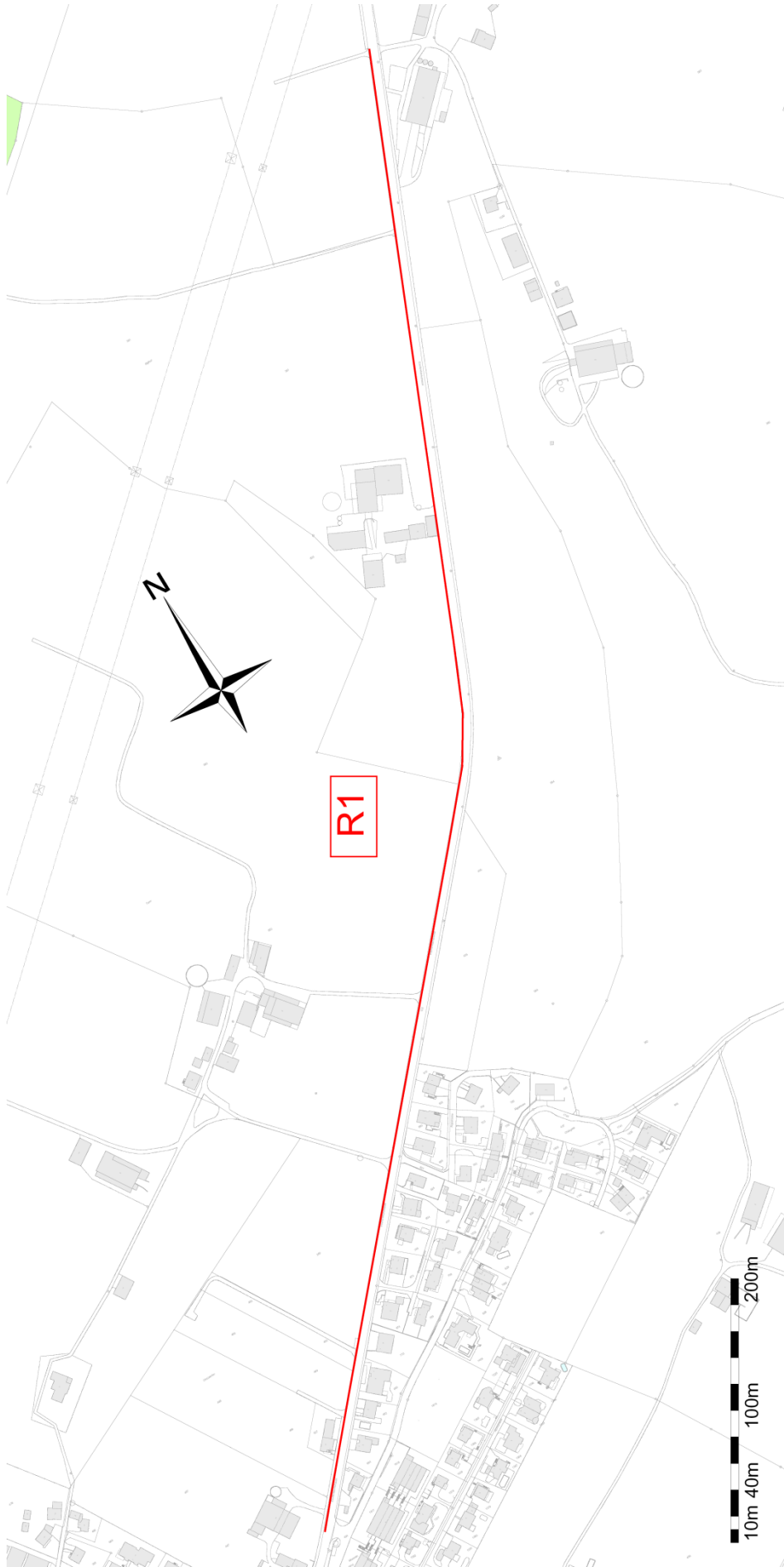
Übersicht Radverkehrsanlagen



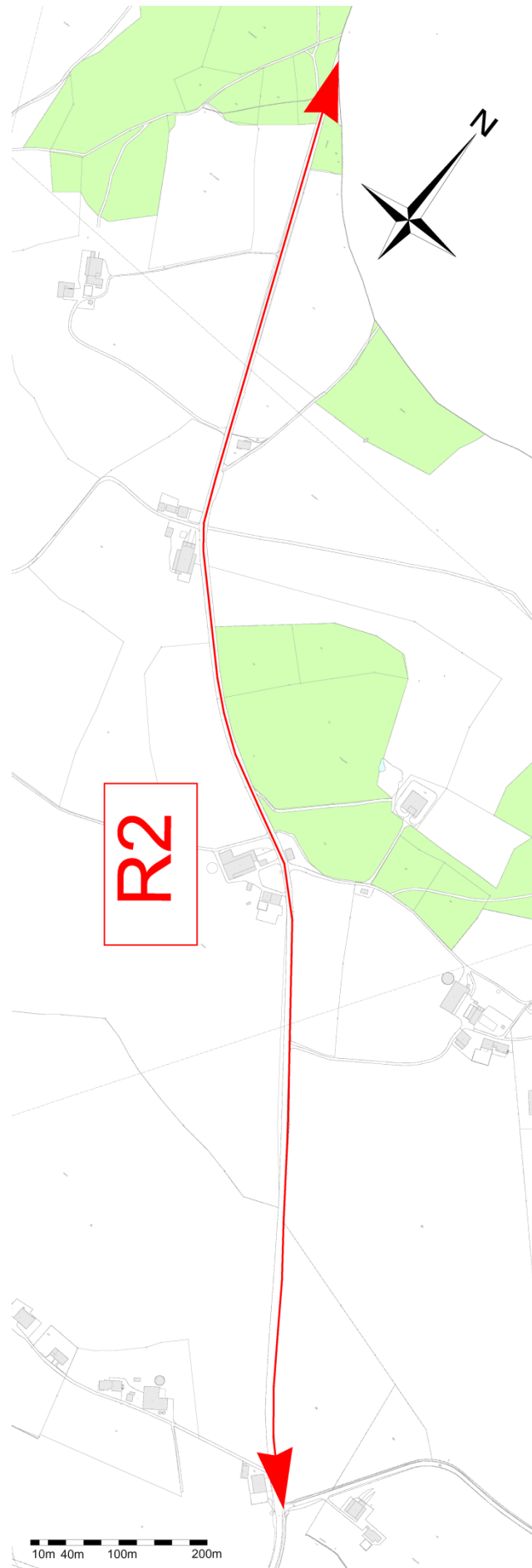
3.9 Massnahmen am Radwegnetz

Auflistung der Massnahmen:

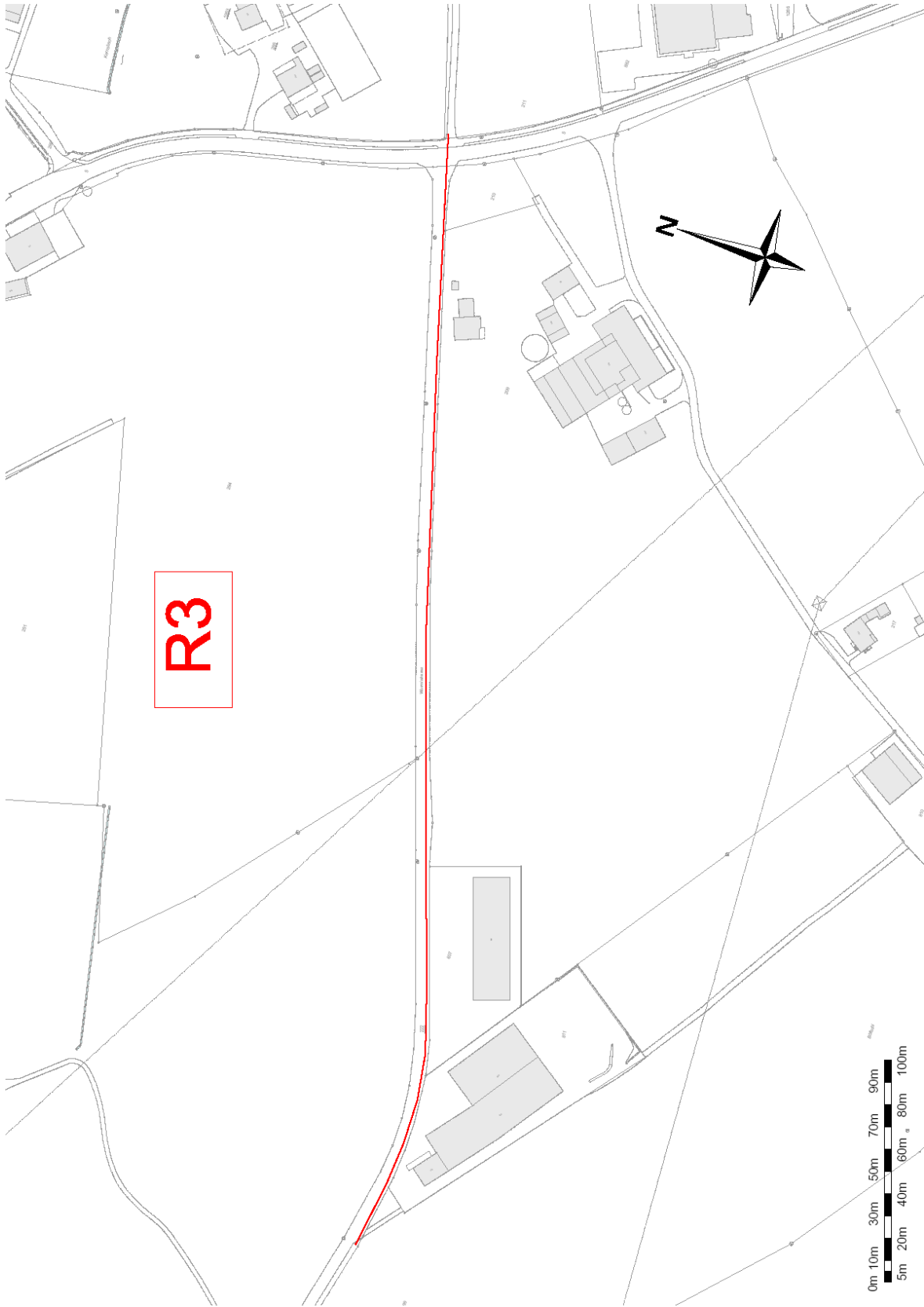
- R1 Ausbau Rad-/Gehweg Eschenbachstrasse
- R2 Bau Radweg entlang Kantonsstrasse (Wegscheiden bis Gemeindegrenze)
- R3 Bau Rad-/Gehweg Kantonsstrasse (Wegscheiden) bis Bürlimoosstrasse (entlang Wurmistrasse)
- R4 Fortsetzung Rad-/Gehweg entlang Chlewaldstrasse (Einmündung Oberhocken bis Gemeindegrenze)



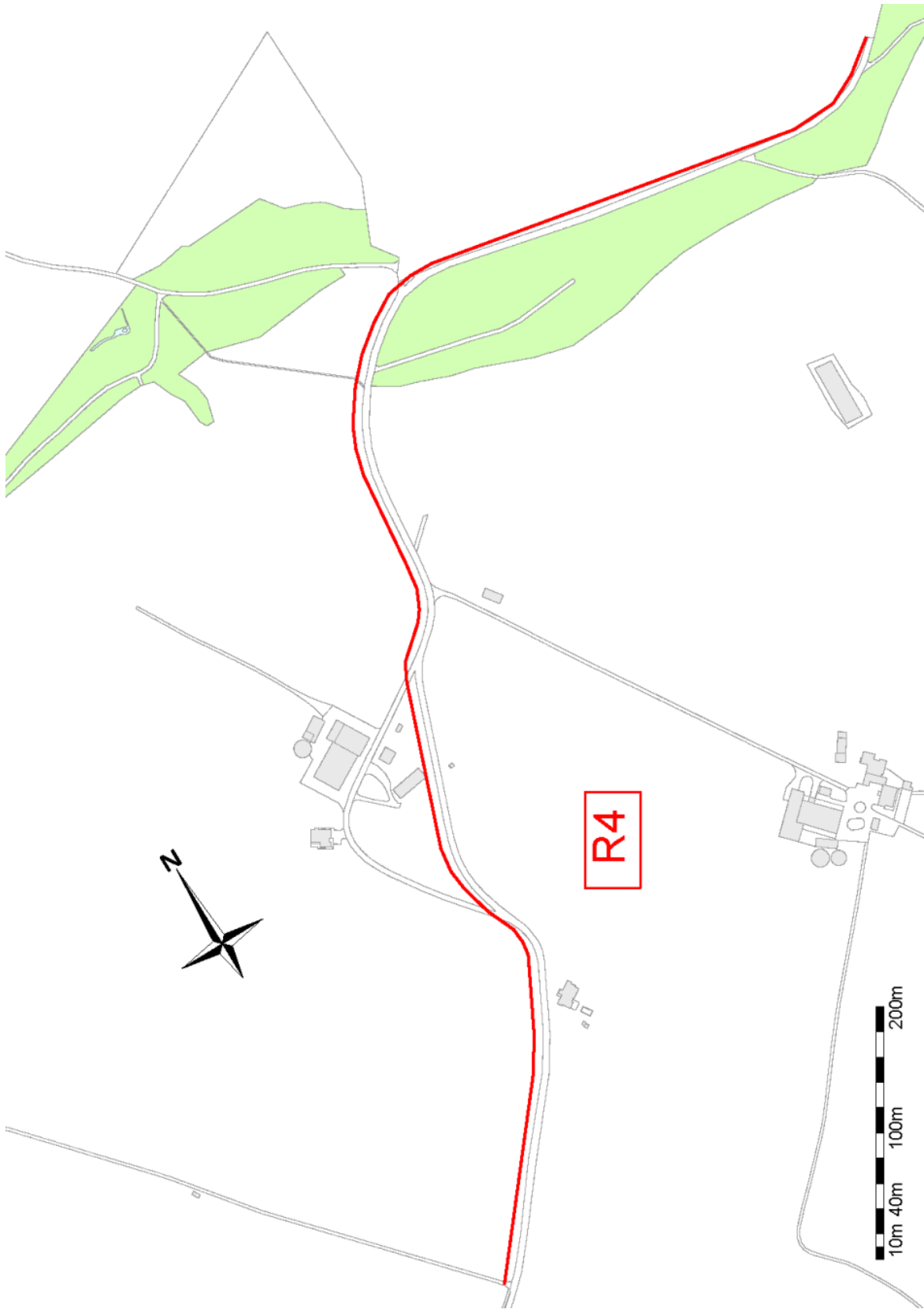
R1	Ausbau Rad-/Gehweg Eschenbachstrasse
Ausgangslage:	
<p>Auf der Eschenbachstrasse führt aus Richtung Eschenbach ein komfortabler Rad-/Gehweg bis zur Liegenschaft Ottenrüti. Im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet Rigistrasse besteht heute lediglich ein Trottoir mit einer Breite von 1,5 m. Dieser Strassenabschnitt dient einerseits den Schulkindern als Schulweg (Befahren mit dem Fahrrad) und andererseits auch den Fussgängern.</p> <p>In einem ersten Schritt wurde den Radfahrern die Benutzung des Trottoirs im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet Rigistrasse erlaubt. In einem zweiten Schritt sind weitergehende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.</p>	
Ziel:	
<p>Mit dem Ausbau der Rad-/Gehweganlage im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet kann die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht und der gesamte Abschnitt dadurch für den Langsamverkehr attraktiviert werden. Neben des bereits umgesetzten ersten Schrittes ist eine langfristige Verbesserung der Situation umzusetzen.</p>	
Massnahmen:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Variantenstudium ▪ Die Projektierung für die Ausarbeitung von Ausführungsvarianten ist anzugehen. 	
Handlungsbedarf:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auftragserteilung Planer ▪ Aufnahme in die Finanzplanung 	
Koordination mit Massnahme:	
F2	
Kostenschätzung:	
Fr. 200'000	
Federführung:	
Gemeinde	
Weitere Beteiligte:	
Grundeigentümer	
Realisierung:	
Langfristig (Umsetzung der Massnahme)	



R2	Bau Radweg entlang Kantonsstrasse (Wegscheiden bis Gemeindegrenze)
Ausgangslage:	<i>Für die Radfahrer endet heute der kombinierte Rad-/Gehweg in Richtung Rain/Beromünster bei der Liegenschaft Wegscheiden. Das aktuelle regionale Radwanderwegnetz 2004 sieht vor, dass die Radfahrer für die Weiterfahrt die Strecke über die Chlewaldstrasse bis zum Chalot benutzt und ab dort über die Güterstrasse bis ins Dorfzentrum von Rain fährt. Diese Route führt für Radfahrer in Richtung Sandblatten / Hildisrieden zu einer erheblichen Mehrlänge gegenüber der direkten Verbindung entlang der Kantonsstrasse und wird lediglich vom Freizeitverkehr befahren. Für Pendler ist die alternative Linienführung so unattraktiv, dass diese die Strecke auf der Kantonsstrasse befahren.</i>
Ziel:	<i>Der Radweg entlang der Kantonsstrasse ist im Abschnitt Wegscheiden bis Gemeindegrenze in das kantonale Radroutenkonzept aufzunehmen und zu realisieren. Die Weiterführung auf dem Gemeindegebiet von Rain wird unterstützt und ist anzustreben.</i>
Massnahmen:	<i>Die Gemeinde leitet die erforderlichen Schritte ein, damit der Radweg ins kantonale Radroutenkonzept aufgenommen werden kann.</i>
Handlungsbedarf:	<i>Kontaktaufnahme mit der zuständigen kantonalen Dienststelle.</i>
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<i>Keine Kosten für Gemeinde (Kantonsstrasse).</i>
Federführung:	Kanton
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Mittelfristig

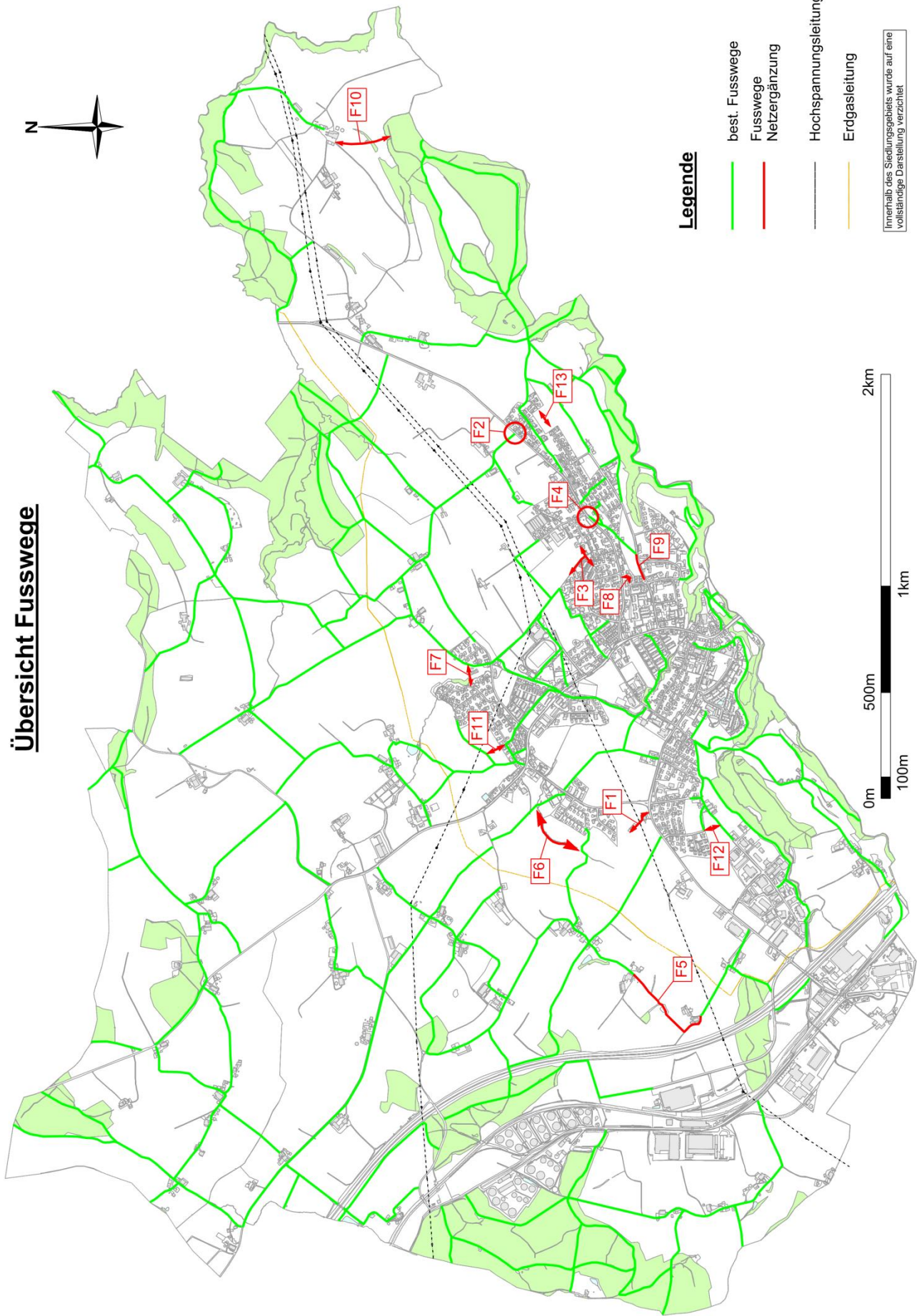


R3	Bau Rad-/Gehweg Kantonsstrasse (Wegscheiden) bis Bürli- moosstrasse (entlang Wurmistrasse)
Ausgangslage:	Für die Radfahrer besteht heute eine Lücke im Angebot zwischen der Kantonsstrasse und dem bestehenden Gehweg (ab der Abzweigung Bürli- moosstrasse) entlang der Wurmistrasse
Ziel:	Mit der Realisierung eines Angebots für die Fussgänger und Radfahrer kann für beide Verkehrsteilnehmer eine attraktive und verkehrssichere Strecke angeboten werden. Dieser Abschnitt wird vom Freizeit- und künftigen Schülerverkehr genutzt werden.
Massnahmen:	Entlang der bestehenden Wurmistrasse (Gemeindestrasse) soll ein unabhängiger Gehweg mit einer asphaltierten Oberfläche und einer Breite von 1.5 m angeboten werden. Mit diesem Ausbaustandard kann der Gehweg für die Radfahrer zur Mitbenützung freigegeben werden.
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auftragserteilung Planer ▪ Aufnahme in die Finanzplanung
Koordination:	-
Kostenschätzung:	Fr. 280'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 500m, Breite: ca. 1.5m)
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Langfristig



R4	Fortsetzung Rad-/Gehweg entlang Chlewaldstrasse (Einmündung Oberhocken bis Gemeindegrenze)
Ausgangslage:	Von der Kantonsstrasse bis zur Einmündung Oberhocken besteht entlang der Chlewaldstrasse bereits ein Rad-/Gehweg. Die Fortsetzung der Chlewaldstrasse ist nicht ausgebaut, was für Radfahrer und Fussgänger ein Sicherheitsrisiko darstellt. Die Chlewaldstrasse ist Teil einer Regionalen Radwander-Route.
Ziel:	Mit der Fortsetzung des Rad-/Gehwegs soll für die Fussgänger und Radfahrer eine attraktive und verkehrssichere Strecke realisiert werden. Ziel ist es, dass der Rad-/Gehweg in der Nachbargemeinde weiter geführt wird.
Massnahmen:	Der bestehende Rad-/Gehweg soll entlang der Chlewaldstrasse im selben Ausbaustandard bis zur Gemeindegrenze fortgesetzt werden.
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abklärung bei der Nachbargemeinde bezüglich Bereitschaft, Rad-/Gehweg weiter zu führen ▪ Auftragserteilung Planer ▪ Aufnahme in die Finanzplanung
Koordination:	Mit Nachbargemeinde
Kostenschätzung:	Fr. 650'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 1'300m, Breite: ca. 1.5m)
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Nachbargemeinde, Grundeigentümer
Realisierung:	Mittelfristig

Übersicht Fusswege



Legende

- best. Fusswege
- Fusswege
- Netzergänzung
- Hochspannungsleitung
- Erdgasleitung

Innerhalb des Siedlungsgebiets wurde auf eine vollständige Darstellung verzichtet.

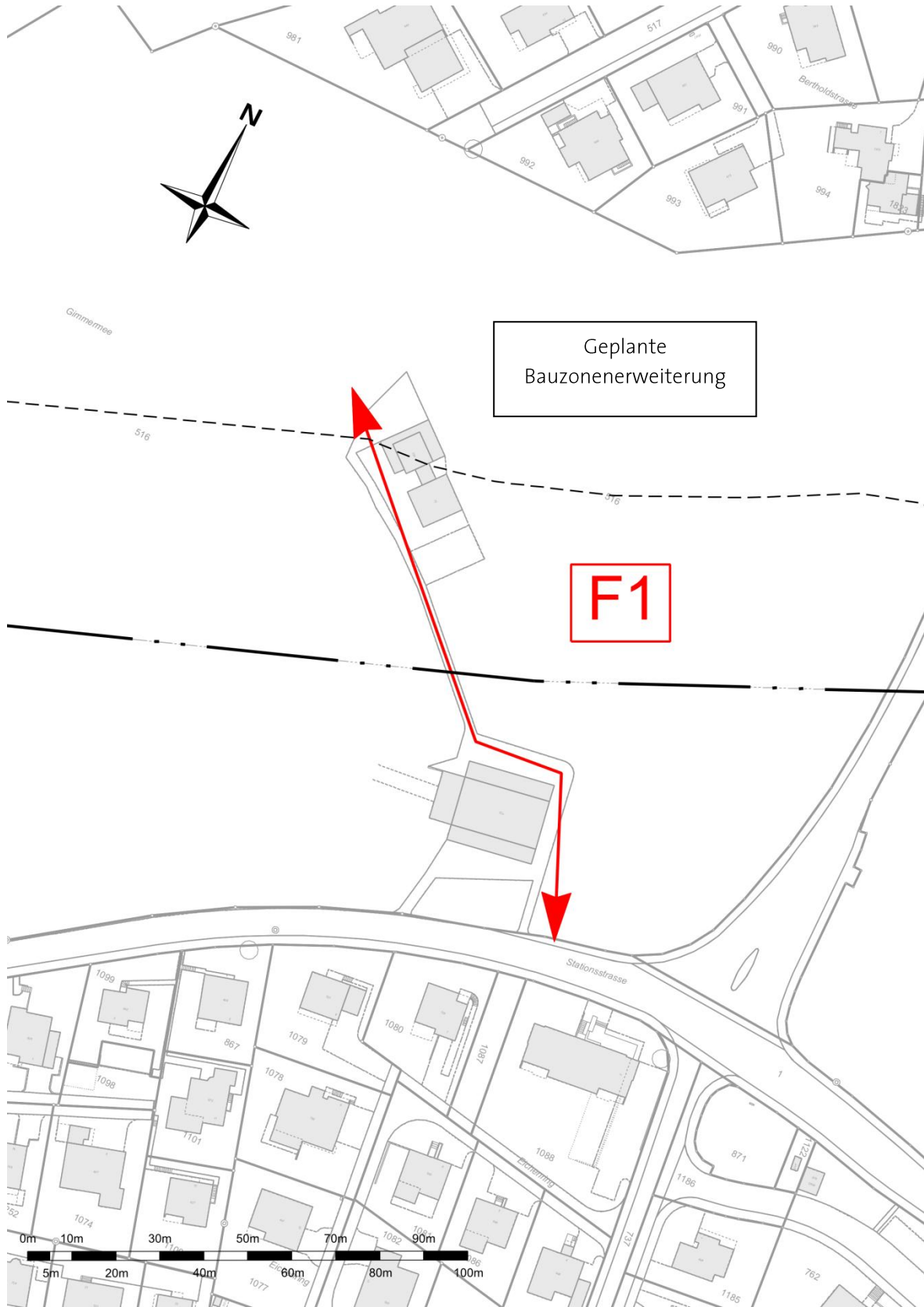
3.10 Massnahmen am Fusswegnetz

Auflistung der Massnahmen:

- F1 Fussweg Gimmermee
- F2 Pforte mit Fussgänger- und Radfahrerübergang Rigistrasse
- F3 Fussgängerverbindungen Lindenfels - Felsenegg - Feldheim
- F4 Fussgängerübergang Neumoosstrasse – Pfrundweg
- F5 Fussweg Mittler Wahligen - Lügisingen
- F6 Fusswegverbindung Bertiswilstrasse - Lügisingen
- F7 Fusswegverbindung Höchweid - Rütiweid
- F8 Fussweg Felsenegg - Im Hang
- F9 Trottoirergänzung Pfrundmatte
- F10 Ergänzung Wanderwegnetz Roteburgerwald – Löcherain
- F11 Fusswegverbindung nordwestlich der Rosshalde
- F12 Fusswegverbindung Hermolingen - Eschenstrasse
- F13 Fusswegverbindung Chüegass - Alpenstrasse

Die Massnahmen F11, F12 und F13 werden im Erschliessungsrichtplan 2012 dargestellt.

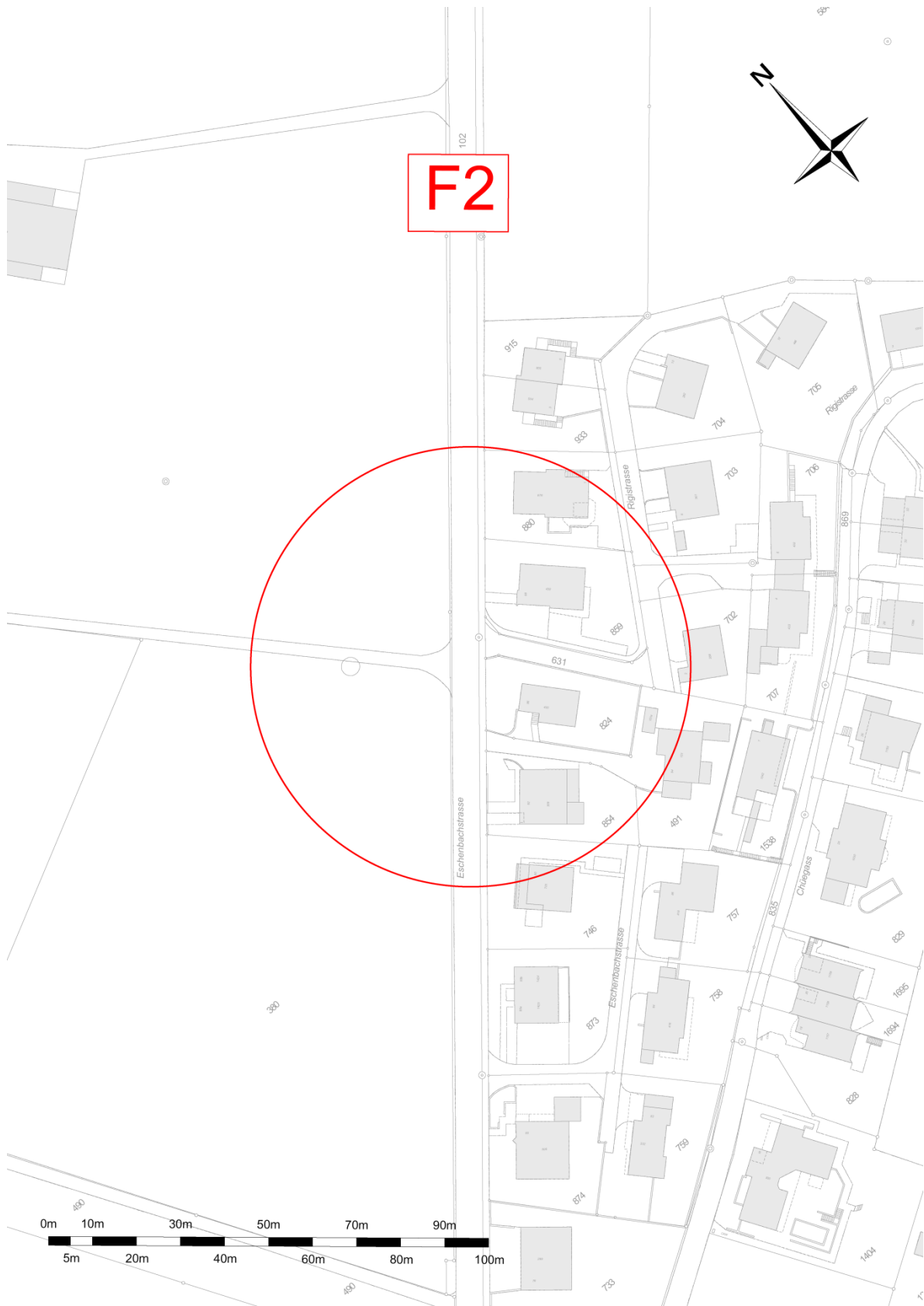
Beim Knoten Bertiswilstrasse / Eschenbachstrasse sind Anpassungen der Fussgängerquerung im Gange. Aus diesem Grund ist dazu keine Massnahme nötig. Die Zuständigkeit liegt beim Kanton.



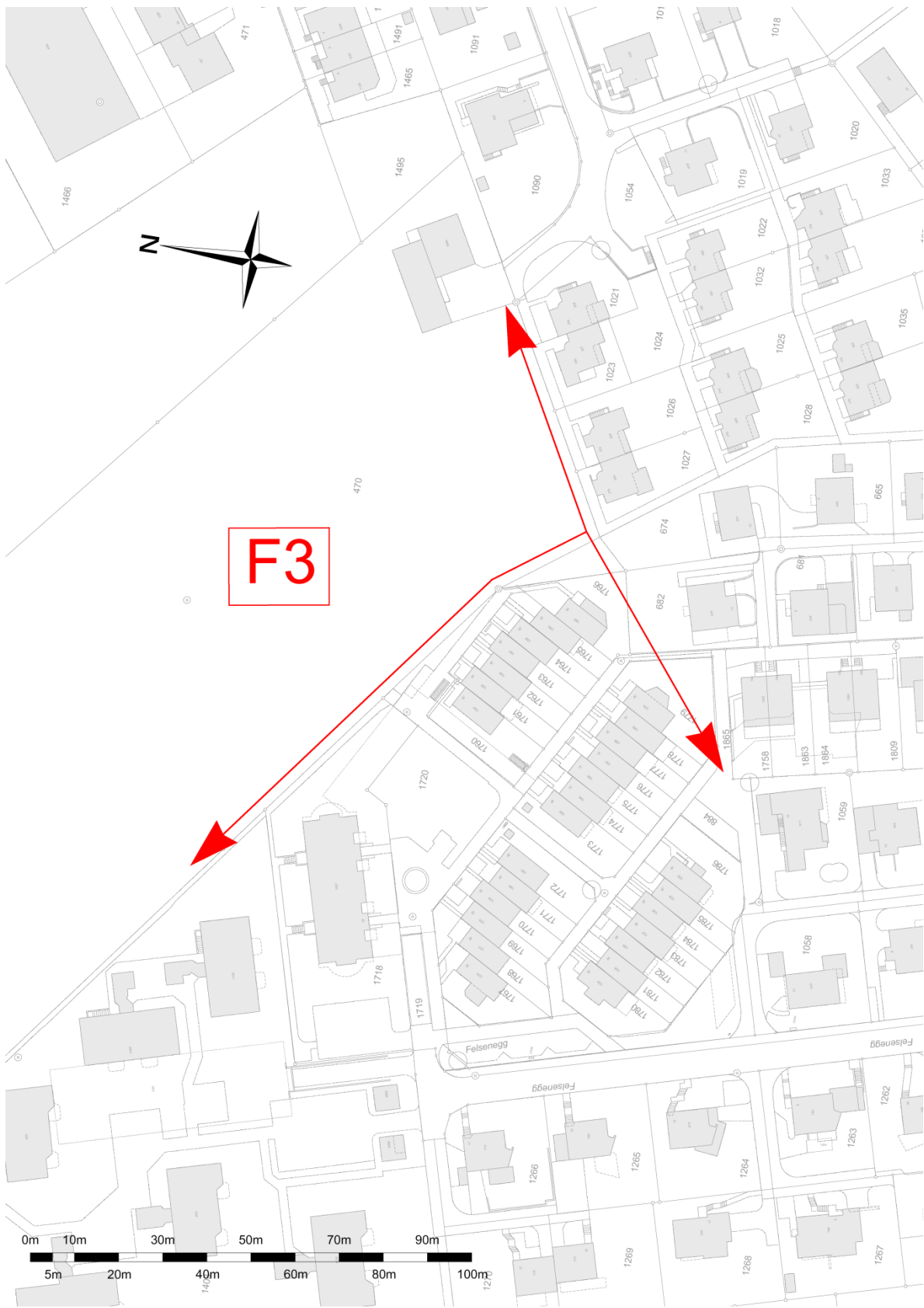
Geplante
Bauzonenerweiterung

F1

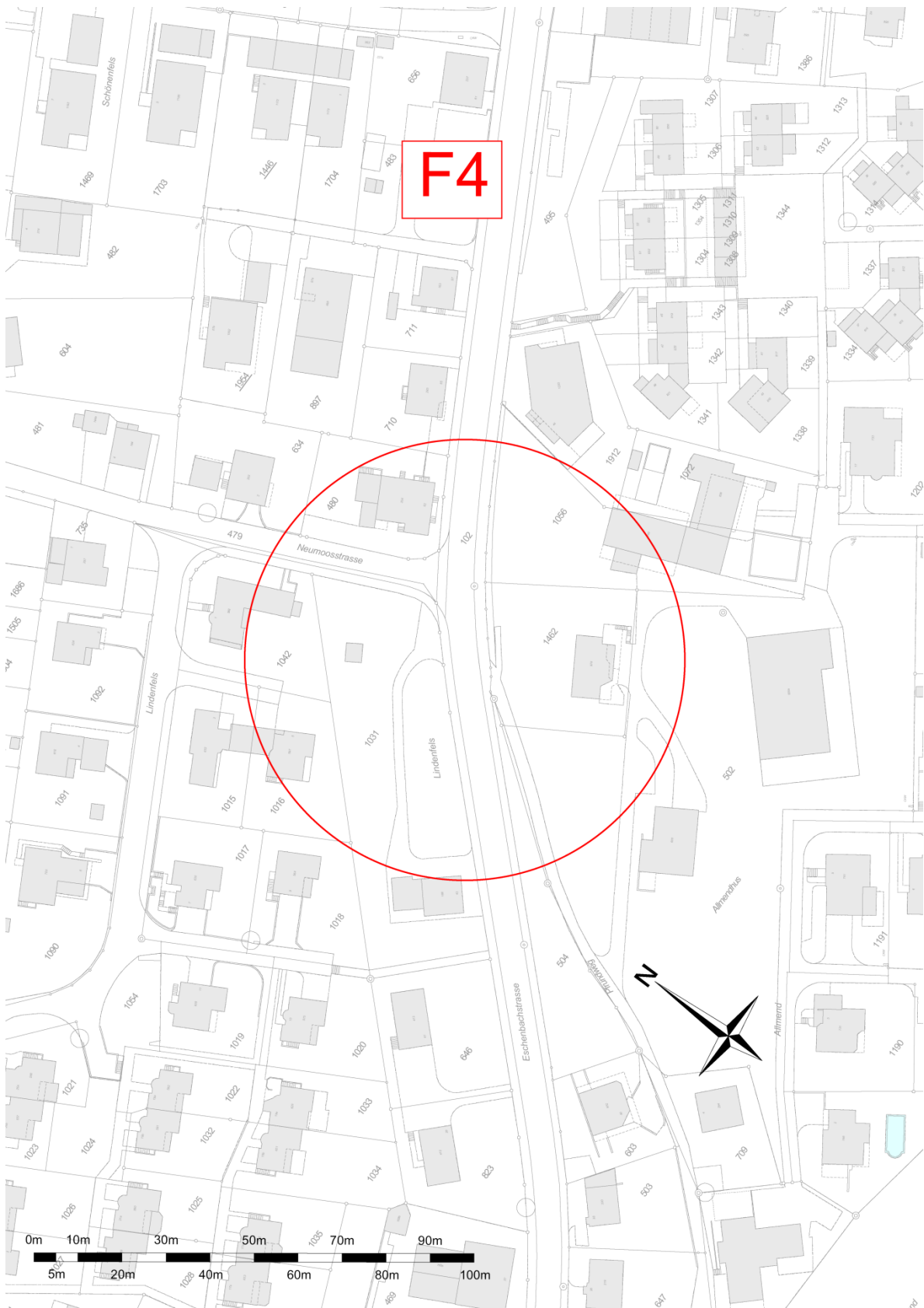
F1	Fussweg Gimmermee
Ausgangslage:	<i>Das Entwicklungsgebiet Gimmermee schliesst südlich an die bestehende Siedlung an. Zwischen dem neu entstehenden Siedlungsrand und der Stationsstrasse befindet sich Grünzone. Dort soll für die Fussgänger eine Verbindung realisiert werden.</i>
Ziel:	<i>Zusammen mit der Erschliessung des Entwicklungsgebietes Gimmermee ist eine direkte Fussweg-Verbindung zur Stationsstrasse aufzuzeigen und zu realisieren.</i>
Massnahmen:	<i>Die Bauverwaltung kontrolliert, dass im Rahmen der Erschliessung des Entwicklungsgebietes der Fussweg Gimmermee realisiert wird.</i>
Handlungsbedarf:	<i>Der Fussweg ist in den Anforderungskatalog für die Erschliessung aufzunehmen.</i>
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<i>Bestandteil der Erschliessungskosten</i>
Federführung:	<i>Gemeinde</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Grundeigentümer</i>
Realisierung:	<i>Zusammen mit der Erschliessung des Entwicklungsgebietes</i>



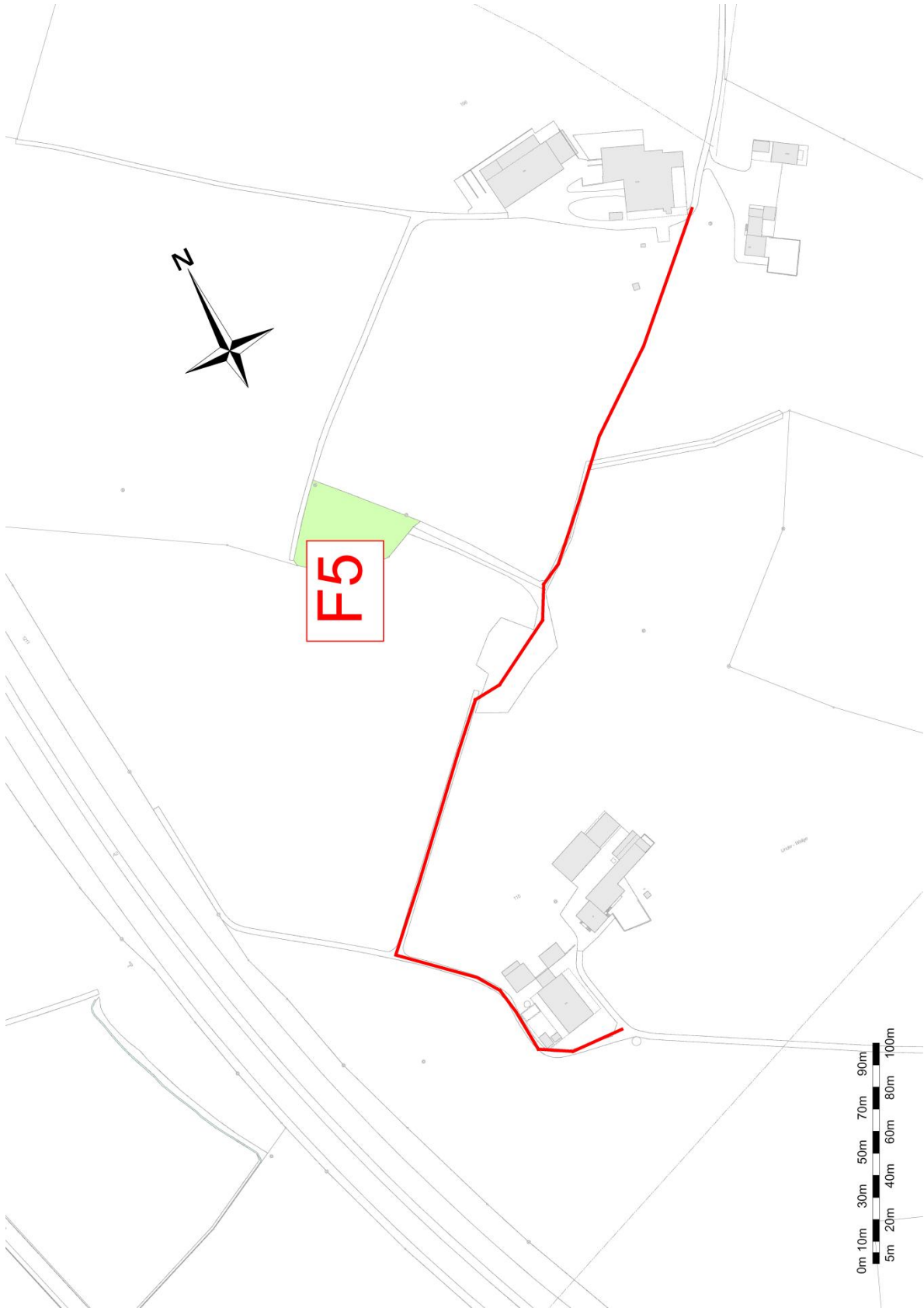
F2	Pforte mit Fussgänger- und Radfahrerübergang Rigistrasse
Ausgangslage:	Aufgrund der Strassenneigung und dem Übergang vom Ausserorts- in den Innerortsbereich weist eine Vielzahl der Verkehrsteilnehmer im Einmündungsbereich Rigistrasse eine zu hohe Geschwindigkeit auf. Gleichzeitig queren in diesem Bereich eine grosse Anzahl Fussgänger und Zweiradfahrer die Strasse, da gegenüberliegend über die Güterstrasse Richtung Liegenschaft Thurm das Naherholungsgebiet ideal erreicht werden kann.
Ziel:	Mit dem Einbau einer Pforte mit gleichzeitigem Fussgänger- und Radfahrerübergang kann einerseits die Geschwindigkeit Richtung Zentrum reduziert und andererseits gleichzeitig eine Querungshilfe für Fussgänger und Radfahrer angeboten werden. Die Gemeinde sorgt für die Erhaltung des Handlungsspielraums auf der Eschenbachstrasse.
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausarbeitung einer Studie, um die Möglichkeiten aufzuzeigen 2. Realisierung
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verzicht auf Umklassierung der Eschenbachstrasse zur Kantonsstrasse. ▪ Aufnahme in die Finanzplanung
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fr. 10'000 (Ausarbeitung einer Studie) 2. Fr. 80'000 (Planung und Realisierung)
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Mittel- bis langfristig



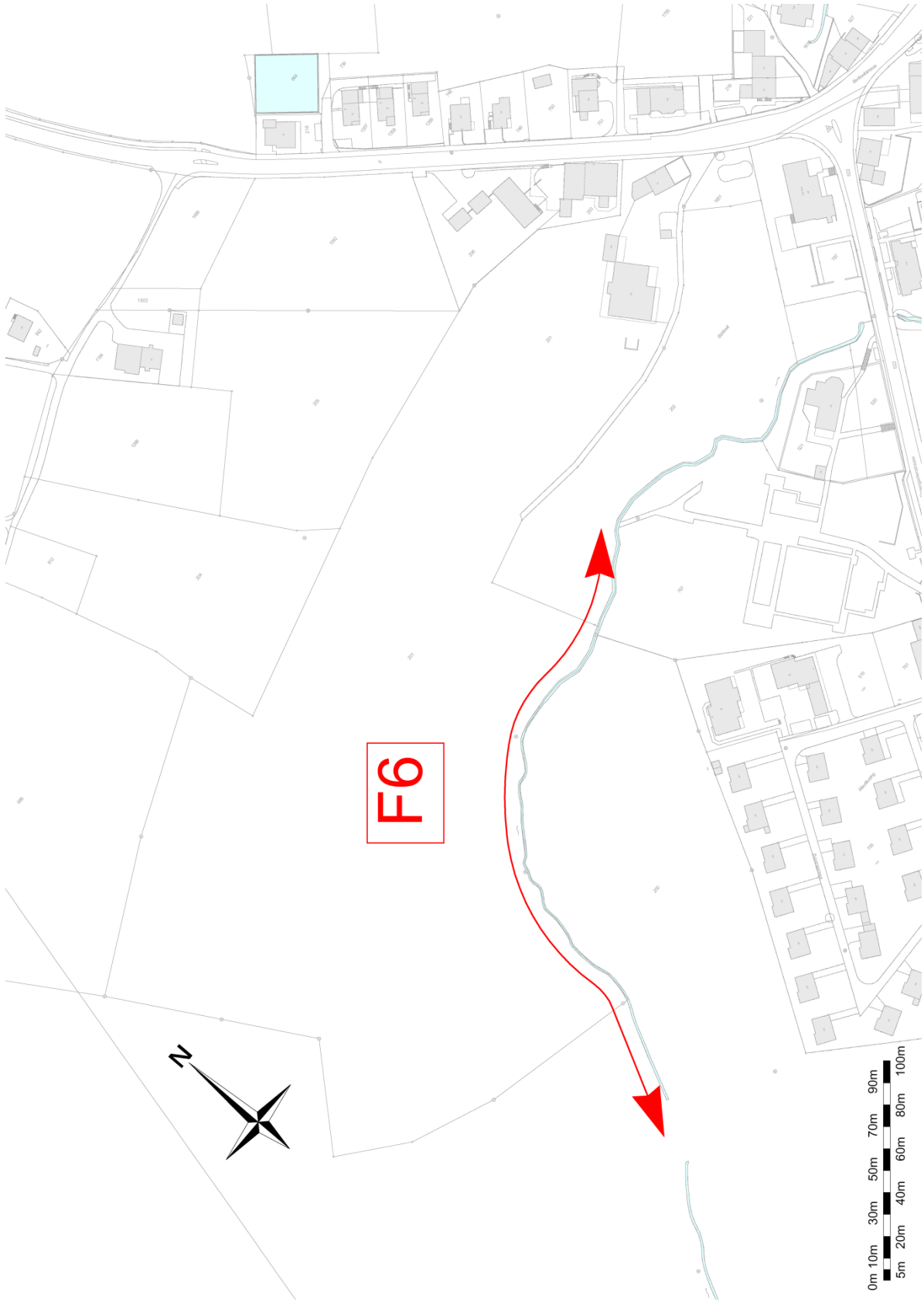
F3	Fussgängerverbindungen Lindenfels - Felsenegg - Feldheim
Ausgangslage:	<i>In den Gebieten Lindenfels, Felsenegg und Feldheim gibt es kein zusammenhängendes Fusswegnetz. Es ist heute nicht möglich, diese Gebiete auf öffentlichen Fusswegen zu durchqueren. Die Schülerinnen und Schüler aus dem Gebiet Eschenbachstrasse, Lindenfels und Chüegass benutzen heute als Schulweg die Eschenbachstrasse. Die mögliche Alternative über die Neumoosstrasse / Familiengärten wird aufgrund der Mehrlänge lediglich von Velofahrern akzeptiert. Weiter fehlt ein Teilstück für eine durchgehende öffentliche Fusswegverbindung zwischen dem Quartier Felsenegg und der Sportanlage Chärns matt.</i>
Ziel:	<i>Die bestehenden Fusswege sind so zu ergänzen, dass für die Quartiere Lindenfels, Felsenegg und Feldheim für den Langsamverkehr durchgehende Verbindungen entstehen.</i>
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausarbeitung von Projektskizzen zum Aufzeigen der Realisierungsmöglichkeiten 2. Verhandlung mit Grundeigentümern und Realisierung
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontaktaufnahme mit den Grundeigentümern zur Information über die Absichten und Klärung der Realisierbarkeit. ▪ Aufnahme in die Finanzplanung
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<i>Fr. 200'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 300m, Breite: ca. 2m)</i>
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	<i>Kurzfristig Projektskizzen / mittelfristig Realisierung</i>



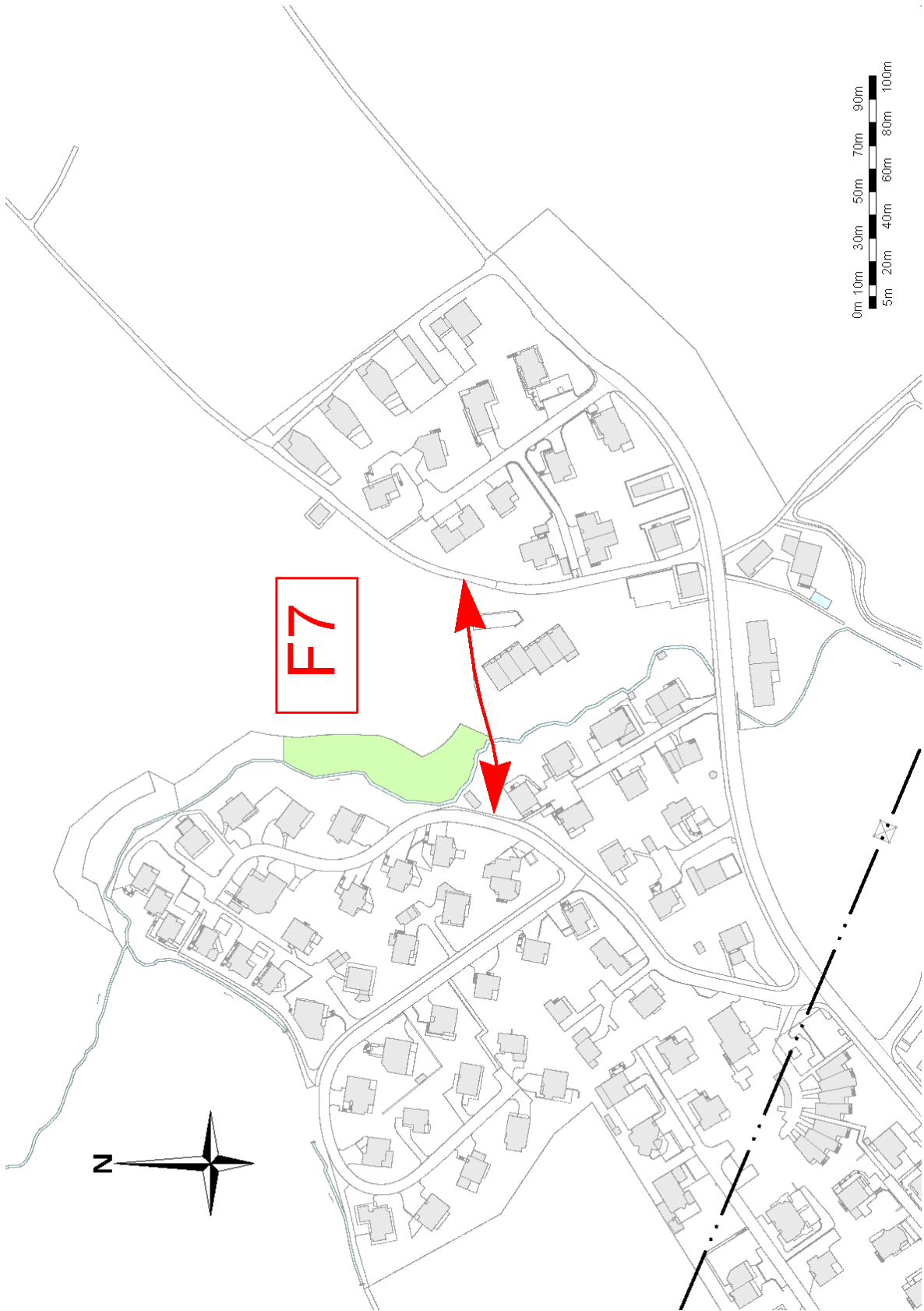
F4	Fussgängerübergang Neumoosstrasse - Pfrundweg
Ausgangslage:	<i>Der Fussgängerübergang Neumoos - Pfrundweg wird von vielen Fussgängern begangen. Beispielsweise die Kindergärtler aus dem Gebiet Neumoos, die den Kindergarten Lehn besuchen, queren die Eschenbachstrasse im Bereich Pfrundweg.</i>
Ziel:	<i>Mit einem gesicherten Fussgängerübergang soll die Sicherheit für die Fussgänger verbessert werden.</i>
Massnahmen:	<i>Ausarbeitung von Projektskizzen zum Aufzeigen der Realisierungsmöglichkeiten (Querungshilfe oder Lichtsignalanlage).</i>
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Verzicht auf Umklassierung der Eschenbachstrasse zur Kantonsstrasse.</i> ▪ <i>Aufnahme in die Finanzplanung</i>
Koordination:	<i>Mit Massnahme F3</i>
Kostenschätzung:	<i>Fr. 80'000 (Projektierung und Realisierung)</i>
Federführung:	<i>Gemeinde</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Grundeigentümer</i>
Realisierung:	<i>Kurzfristig</i>



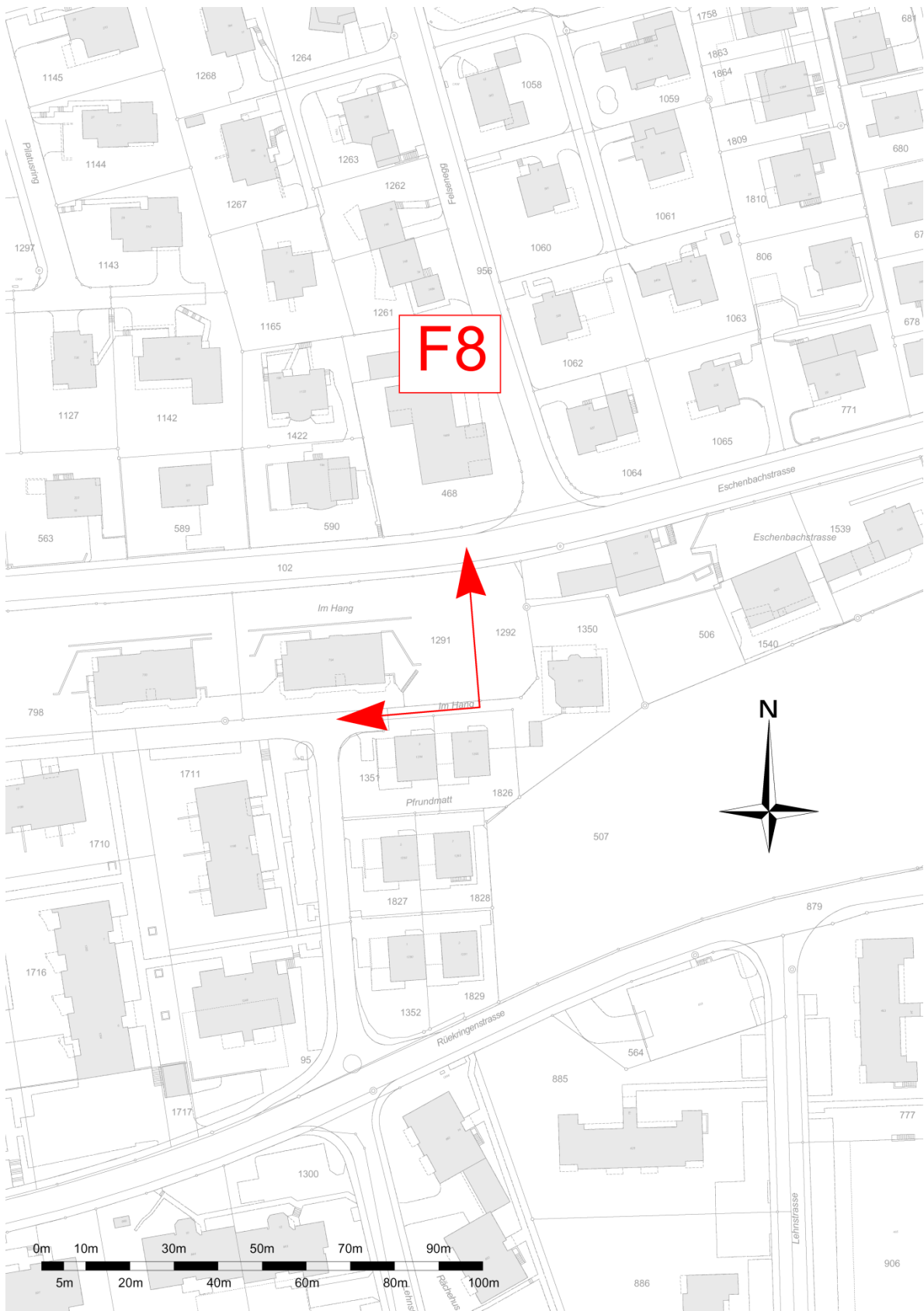
F5	Fussweg Mittler Wahligen - Lügisingen
Ausgangslage:	<i>Das nordwestliche Gemeindegebiet wird häufig als Naherholungsraum genutzt. Der Raum eignet sich für den Langsamverkehr sehr gut. Zwischen den Liegenschaften Mittler Wahligen und Lügisingen fehlt eine geeignete Verbindung für den Langsamverkehr.</i>
Ziel:	<i>Mit der Realisierung einer Fusswegverbindung zwischen Mittler Wahligen und Lügisingen soll diese Lücke im Fusswegnetz von Rothenburg geschlossen werden.</i>
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ausarbeitung von Projektskizzen zum Aufzeigen der Realisierungsmöglichkeiten</i> 2. <i>Verhandlung mit Grundeigentümern und Realisierung</i>
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Kontaktaufnahme mit den Grundeigentümern zur Information über die Absichten und Klärung der Realisierbarkeit.</i> ▪ <i>Aufnahme in die Finanzplanung</i>
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<i>Fr. 70'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 200m, Breite: ca. 1m)</i>
Federführung:	<i>Gemeinde</i>
Weitere Beteiligte:	<i>Grundeigentümer</i>
Realisierung:	<i>Mittelfristig Projektskizzen und Realisierung</i>



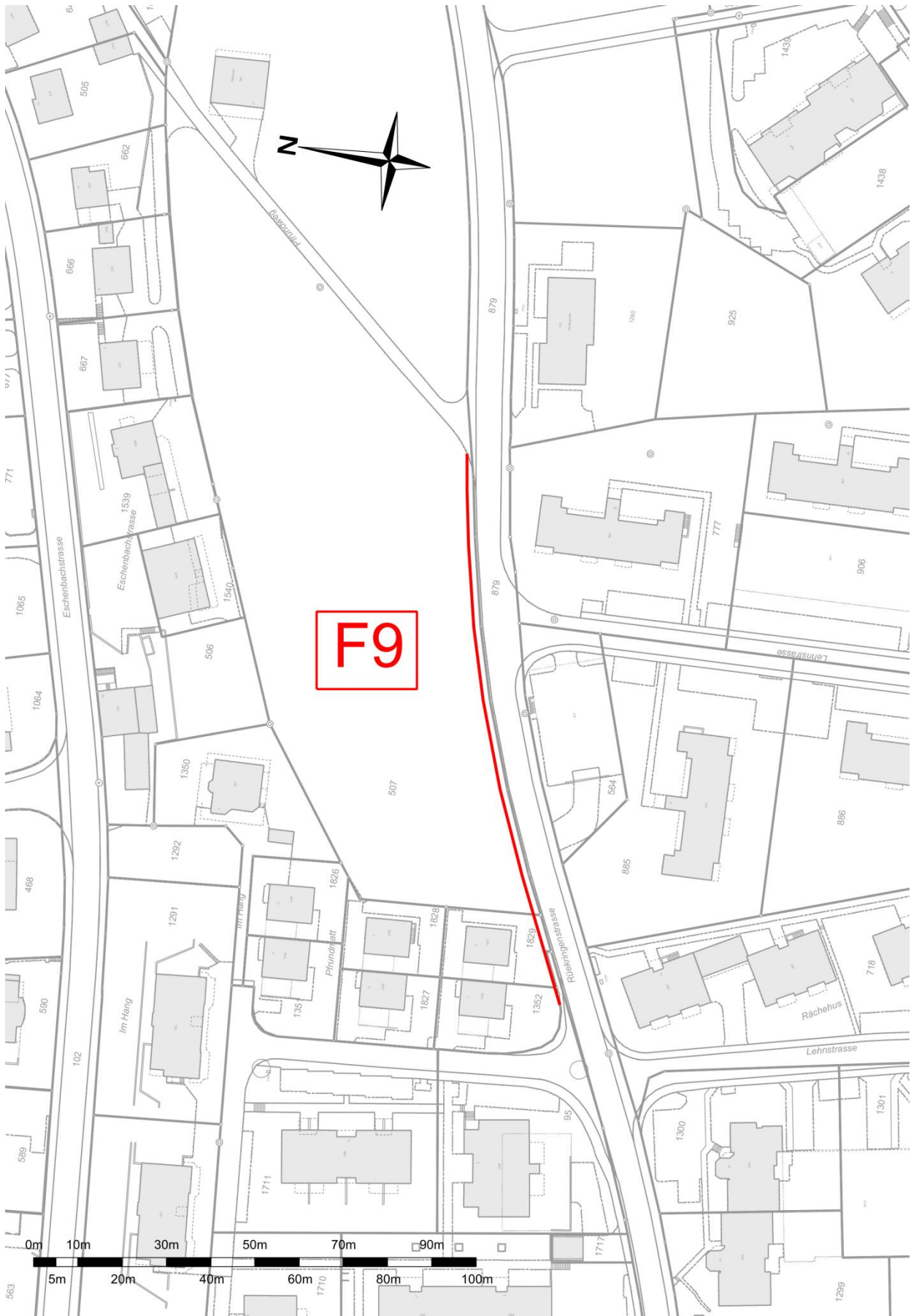
F6	Fusswegverbindung Bertiswilstrasse - Lügisingen
Ausgangslage:	Das Gebiet nordwestlich der Kirche Bertiswil ist als Entwicklungsgebiet eingestuft. Parallel zur Bertiswilstrasse besteht heute durch dieses Gebiet bereits eine von der Strasse unabhängige Fussgänger Verbindung von der Kirche Bertiswil bis zum Hasegässli. Quer dazu in Richtung Lügisingen fehlt jedoch eine Fusswegverbindung.
Ziel:	Zusammen mit der Erschliessung des Entwicklungsgebietes ist eine durchgehende, öffentliche Fusswegverbindung zwischen Bertiswilstrasse und Lügisingen aufzuzeigen und zu realisieren.
Massnahmen:	Die Bauverwaltung kontrolliert, dass im Rahmen der Erschliessung des Entwicklungsgebietes die öffentliche Fusswegverbindung Bertiswilstrasse - Lügisingen realisiert wird.
Handlungsbedarf:	Die Fusswegverbindung ist in den Anforderungskatalog für die Erschliessung aufzunehmen.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	Bestandteil der Erschliessungskosten
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Zusammen mit der Erschliessung des Entwicklungsgebietes



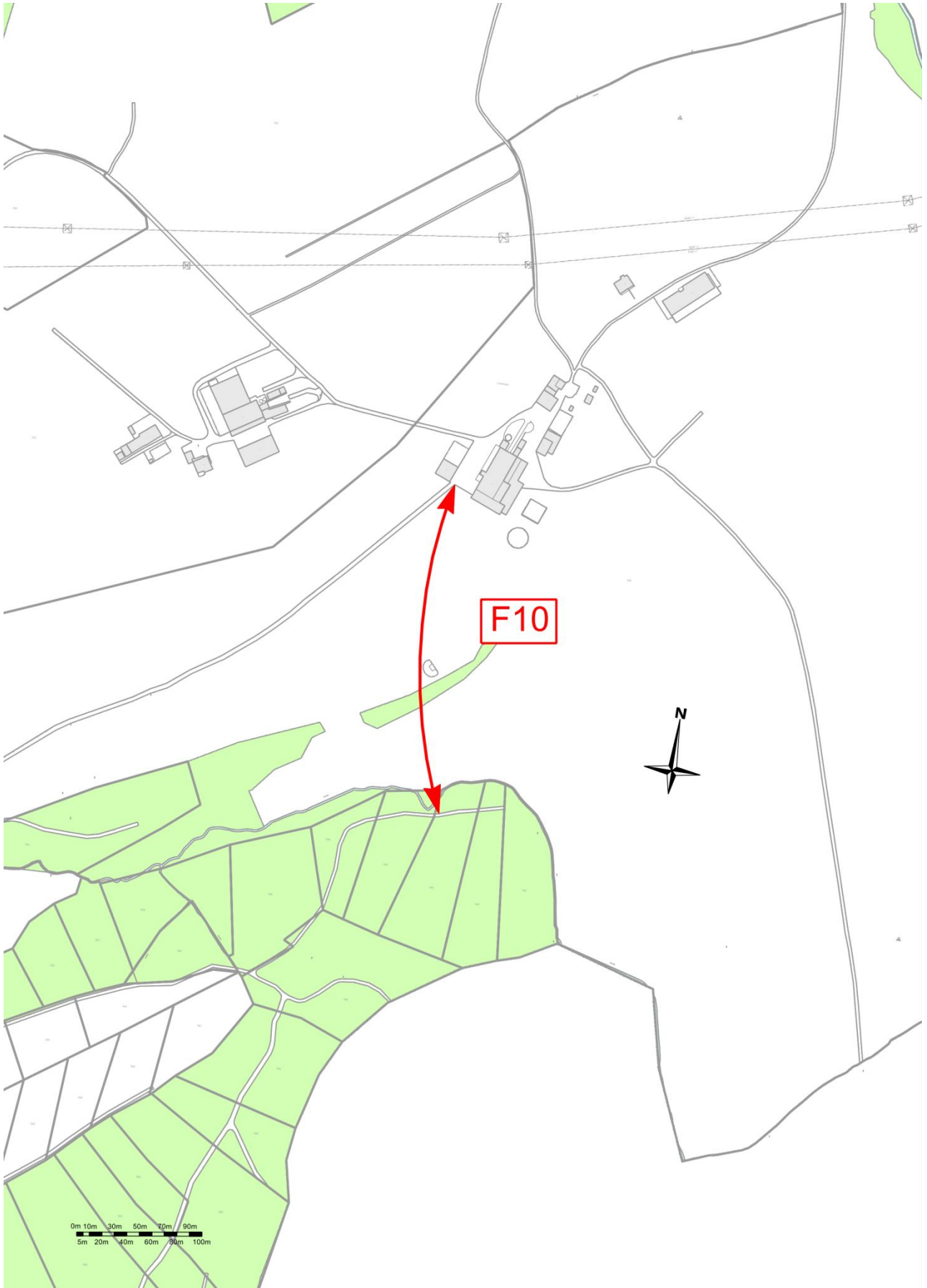
F7	Fusswegverbindung H6chweid - R6tiweid
Ausgangslage:	N6rdlich des Gebietes Neug6tetli fehlt eine Fusswegverbindung zwischen H6chweid und R6tiweid.
Ziel:	Das heute bestehende Fusswegnetz ist mit einer Fusswegverbindung zwischen H6chweid und R6tiweid zu erweitern.
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ausarbeitung von Projektskizzen zum Aufzeigen der Realisierungsm6glichkeiten 2. Verhandlung mit Grundeigent6mern und Realisierung
Handlungsbedarf:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Studium von Realisierungsm6glichkeiten ▪ Aufnahme in die Finanzplanung
Koordination:	-
Kostensch6tzung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fr. 5'000 (Projektskizze) 2. Fr. 40'000 (Realisierung; L6nge: ca. 120m, Breite: ca. 1m)
Federf6hrung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigent6mer
Realisierung:	Kurzfristig Projektskizzen / mittelfristig Realisierung



F8	Fussweg Felsenegg - Im Hang
Ausgangslage:	<i>Die Eschenbachstrasse teilt das Wohngebiet im Osten von Rothenburg in zwei Teile. Im Abschnitt zwischen der Bertiswilstrasse und dem Pfrundweg gibt es keine Fusswegverbindung, welche den Fussgängern den Wechsel vom einen Wohngebiet ins andere ermöglicht. Damit ist die Anzahl Fusswegverbindungen zwischen diesen beiden Teilen zu gering. Aufgrund der dichten Bebauung entlang der Eschenbachstrasse sind die Möglichkeiten sehr begrenzt.</i>
Ziel:	<i>Es soll eine öffentliche Fusswegverbindung geben, welche es Fussgängern erlaubt, von den Wohnquartieren auf der einen Seite der Eschenbachstrasse in die Wohnquartiere auf der andern Seite zu gelangen.</i>
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verhandlung mit Grundeigentümern 2. Projektierung und Realisierung des Fussweges
Handlungsbedarf:	<i>Kontaktaufnahme und Verhandlung mit den betroffenen Grundeigentümern</i>
Koordination:	-
Kostenschätzung:	<i>Fr. 20'000 (Projektierung und Realisierung)</i>
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer
Realisierung:	Kurzfristig



F9	Trottoirergänzung Pfrundmatte
Ausgangslage:	<p>Entlang dem nordseitigen Rand der Rüeckringenstrasse verläuft fast durchgehend ein Trottoir. Einzig auf Höhe der westlichen Pfrundmatte besteht eine Lücke von ca. 130m Länge, wodurch die Fussgänger gezwungen sind, die Strassenseite zu wechseln.</p> <p>Die Rüeckringenstrasse ist als Gemeindestrasse 2. Klasse eingestuft.</p>
Ziel:	<p>Der fehlende Trottoirabschnitt soll ergänzt werden. Damit kann die Verkehrssicherheit verbessert und dieser Streckenabschnitt fussgängerfreundlicher gestaltet werden.</p>
Massnahmen:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verhandlung mit Grundeigentümern 2. Projektierung und Realisierung der Trottoirergänzung
Handlungsbedarf:	<p>Kontaktaufnahme und Verhandlung mit den betroffenen Grundeigentümern</p>
Koordination:	<p>-</p>
Kostenschätzung:	<p>Fr. 90'000 (Projektierung und Realisierung; Länge: ca. 130m, Breite: ca. 2m))</p>
Federführung:	<p>Gemeinde</p>
Weitere Beteiligte:	<p>Grundeigentümer</p>
Realisierung:	<p>Kurzfristig</p>



F10	Ergänzung Wanderwegnetz Roteburgerwald - Löcherain
Ausgangslage:	Zwischen dem Roteburgerwald und dem Gebiet Löcherain besteht im Wanderwegnetz eine Lücke.
Ziel:	Das Ziel ist eine Aussage zur Zweckmässigkeit und Realisierbarkeit bezüglich Ergänzung des Wanderwegnetzes zwischen Roteburgerwald und Löcherain.
Massnahmen:	Es ist zu prüfen, ob die Ergänzung des Wanderwegnetzes zwischen Roteburgerwald und Löcherain zweckmässig und realisierbar ist.
Handlungsbedarf:	Auftragserteilung an Planer zur Überprüfung
Koordination:	-
Kostenschätzung:	Fr. 5'000
Federführung:	Gemeinde
Weitere Beteiligte:	Grundeigentümer und Verein Luzerner Wanderwege
Realisierung:	Kurzfristig

Die Massnahmen F11, F12 und F13 werden im Erschliessungsrichtplan 2012 dargestellt.

4 Anhang

4.1 Grundlage Verkehrsfrequenzen

(Quelle: Autobahnanschlüsse Rothenburg-Station und Emmen-Nord, Verkehrsdaten / Verkehrsmodell Ausführungsprojekt (ASTRA), 27.09.04, Ingenieurgesellschaft Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann / SNZ Ingenieure und Planer AG)

Ist-Zustand (2004)

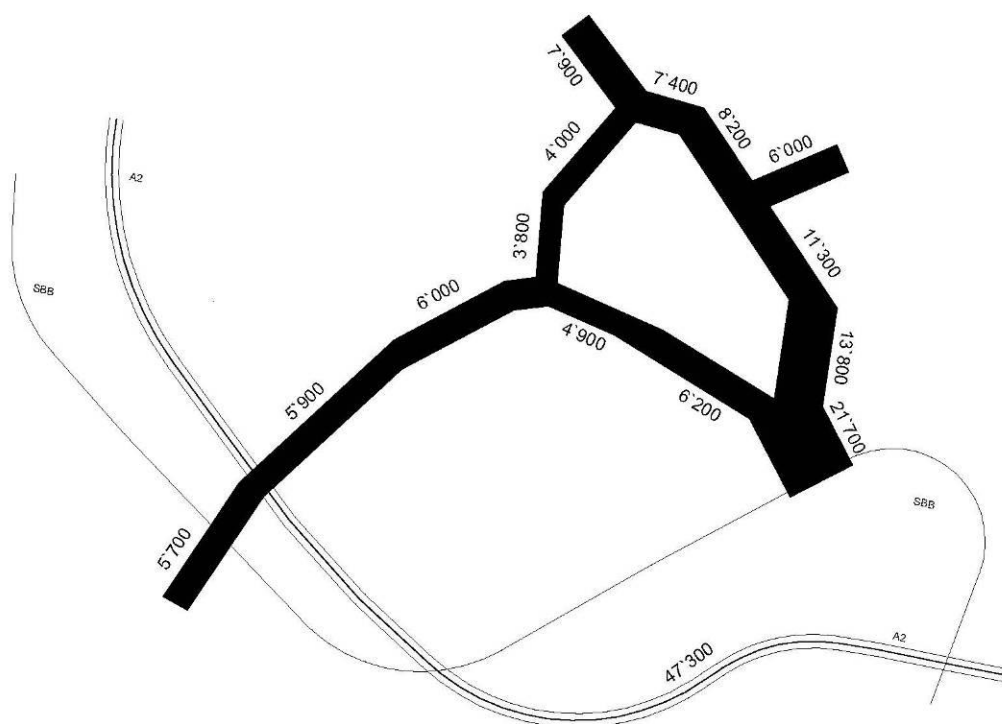


Abbildung: Netzbelastung 2004

Die Erhebung der Verkehrsdaten aus dem Jahre 2004 zeigt den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV). Es handelt sich um den Ist-Zustand von 2004. Eine grosse Verkehrsbelastung ist für den Flecken auszumachen. Hingegen weisen die Stationsstrasse und die Rosengartenstrasse vergleichsweise moderate Belastungen auf.

Im Rahmen der Planung des Anschlusses wurden Modellrechnungen erstellt, die zeigen sollen, welche Szenarien sich aus diesem Ist-Zustand ergeben können. Es wird eine Prognose für den Zustand im Jahre 2010 gestellt, welche im einen Fall ohne und im andern Fall mit Autobahnanschluss Rothenburg Station Verkehrsfrequenzen angibt.

Anhand der Prognosen ist eine Aussage möglich, wie sich der Verkehr auf das Netz verteilt. Das ist vor allem für die Hauptverkehrsrichtungen Nord-Süd und West-Ost hinsichtlich Umfahrungen interessant.

Zustand 2010, ohne A2-Anschluss

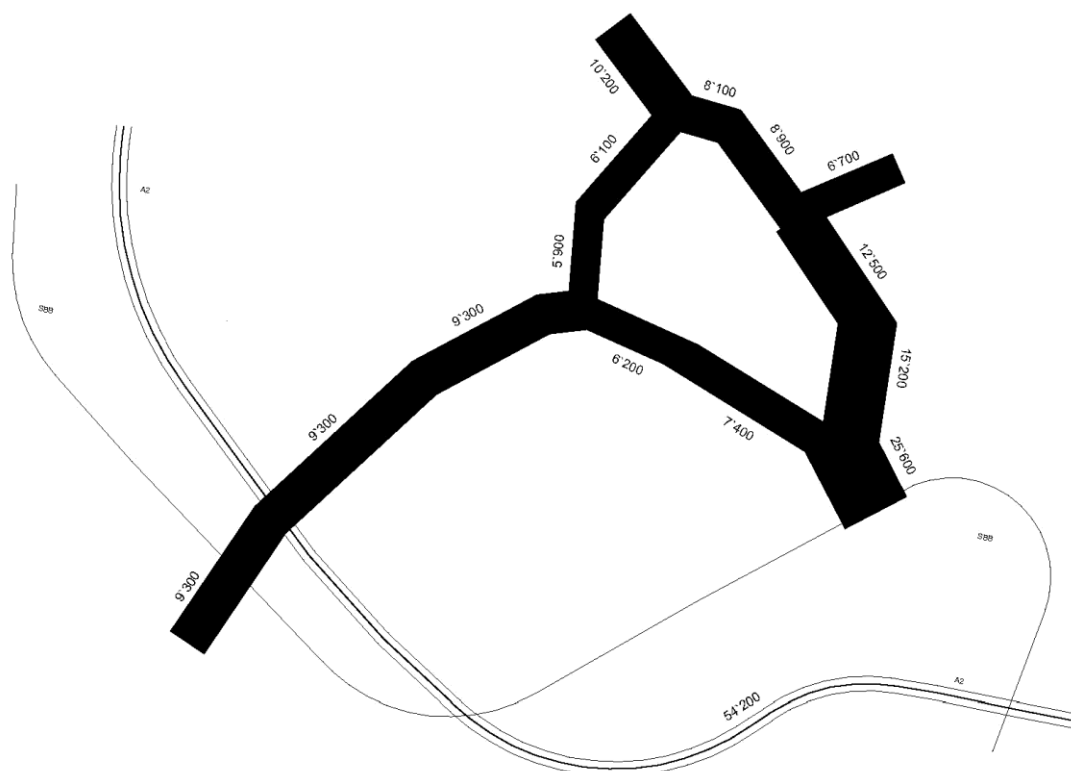


Abbildung: prognostizierte Netzbelastung 2010, ohne A2-Anschluss

Die Grafik zeigt die Prognose für den Zustand ohne Autobahnanschluss im Jahre 2010. Darin ist die Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erkennen, ohne Massnahmen zu dessen Einschränkung. Der Flecken hat demnach mit knapp 20% Mehrverkehr zu rechnen. Auf der Rosengartenstrasse und der Stationsstrasse zwischen Gimmermee und Flecken wird ebenfalls eine Verkehrszunahme von circa 20% prognostiziert. Mit 15% Mehrverkehr fällt die Zunahme auf der Stationsstrasse westlich von Gimmermee geringer aus.

Zustand 2010, mit A2-Anschluss

Durch die Realisierung des Autobahnanschlusses Rothenburg Station und der flankierenden Massnahmen ergibt sich eine Verkehrsverlagerung. Der Flecken wird nach dieser Modellrechnung stark entlastet. Der Verkehr wird um rund 20% gegenüber dem Stand von 2004 vermindert. Auf dem Abschnitt Gimmermee bis Flecken wird ebenfalls eine leichte Verkehrsabnahme gegenüber dem DTV aus dem Jahre 2004 erwartet. Die Verkehrsfrequenzen auf der Eschenbachstrasse und der Bertiswilstrasse (ausgangs Bertiswil Richtung Sandblatten) verhalten sich recht ausgeglichen. Dies widerspiegelt eine ausgeglichene Verkehrsbelastung auf diesen beiden Achsen als beim Zustand ohne Autobahnanschluss. Im Vergleich zum Jahre 2004 ergibt sich eine starke Verkehrszunahme auf der Rosengartenstrasse und der Stationsstrasse Richtung Autobahnanschluss Rothenburg Station. Diese beträgt im Durchschnitt knapp über 80%. In absoluten Zahlen heisst das für die Rosengartenstrasse etwa 7'200 Fahrzeuge pro Tag und für die Stationsstrasse etwa 10'600.

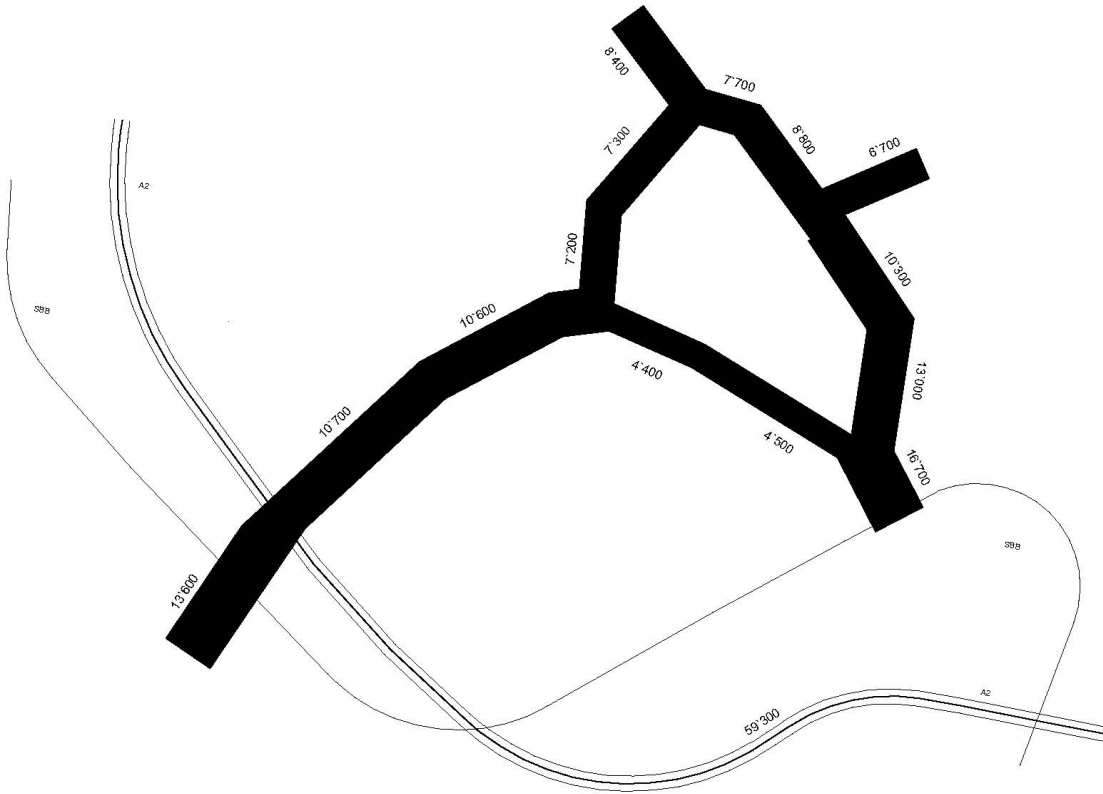


Abbildung: prognostizierte Netzbelastung 2010, mit A2-Anschluss

4.2 Realisierungsprogramm

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Kosten	Realisierungszeitraum		
				kurzfristig (2013 - 2016)	mittelfristig (2017 - 2020)	langfristig (2021 - 2024)
S1	Kernfahrbahn Flecken	Gemeinde	10'000			
S2	Knoten Rüeckingenstrasse	Kanton	20'000			
S3	Fussgängerstreifen bei Neugüetlistrasse	Kanton	15'000			
S4	Parkplätze Kirche / Friedhof Bertiswil	Gemeinde	750'000			
S5	Verkehrsberuhigung Stationsstrasse	Gemeinde	1'050'000			
S6	Umgestaltung Knoten Hasenmoosstrasse	Gemeinde	25'000			
S7	A2-Anschluss mit flankierenden Massnahmen	Bund/Kanton	-			
S8	Umfahrung Rothenburg	Gemeinde	15'000'000			
S9	Ausbau Bürlimoosstrasse, Autobahnüberführung bis Wurmistrasse	Gemeinde	710'000			
S10	Verlängerung Chärnsmattstrasse sowie Korridor Entlastungsstrasse	Gemeinde	500'000			
S11	Trassesicherung Entlastungsstrasse Ost-West	Gemeinde	-			
R1	Ausbau Rad-/Gehweg Eschenbachstrasse	Gemeinde	200'000			
R2	Bau Radweg entlang Kantonsstrasse	Kanton	-			
R3	Bau Rad-/Gehweg Kantonsstrasse bis Bürlimoosstrasse	Gemeinde	280'000			
R4	Fortsetzung Rad-/Gehweg entlang Chlewaldstrasse	Gemeinde	650'000			
F1	Fussweg Gimmermee	Gemeinde	-			
F2	Pforte mit Fussgänger- und Radfahrerübergang Rigistrasse	Gemeinde	90'000			
F3	Fussgängerverbindungen Lindenfels - Felsenegg - Feldheim	Gemeinde	200'000			

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Kosten	Zeitraum		
				kurzfristig (2013 - 2016)	mittelfristig (2017 - 2020)	langfristig (2021 - 2024)
F4	Fussgängerübergang Neumoosstrasse - Pfrundweg	Gemeinde	80'000	Planung, Realisierung		
F5	Fussweg Mittler Wahligen - Lügisingen	Gemeinde	70'000		Planung	
F6	Fusswegverbindung Bertiswilstrasse - Lügisingen	Gemeinde	-			Planung, Realisierung
F7	Fusswegverbindung Höchweid - Rütliweid	Gemeinde	45'000	Planung	Realisierung	
F8	Fussweg Felsenegg - Im Hang	Gemeinde	20'000	Planung, Realisierung		
F9	Trottoirergänzung Pfrundmatte	Gemeinde	90'000	Planung, Realisierung		
F10	Ergänzung Wanderwegnetz Roteburgerwald - Löcherain	Gemeinde	5'000	Planung		
F11	Fusswegverbindung nordwestlich der Rosshalde	Gemeinde	-			Planung, Realisierung
F12	Fusswegverbindung Hermolingen - Eschenstrasse	Gemeinde	-	Planung, Realisierung		
F13	Fusswegverbindung Chüegass - Alpenstrasse	Gemeinde	80'000	Planung, Realisierung		

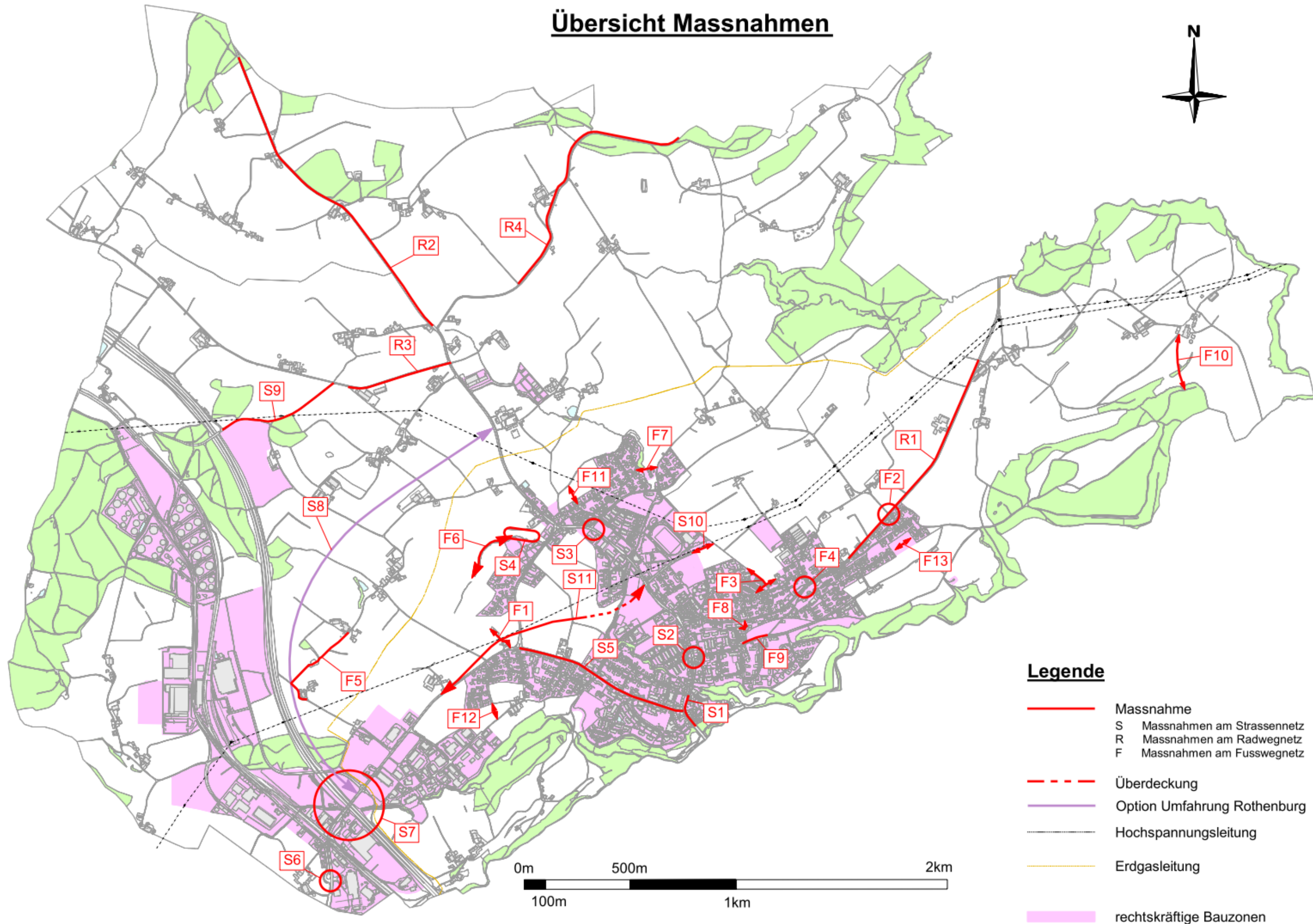
Planung

Vorbereitung Realisierung / Detailplanung

Realisierung

4.3 Übersichtspläne Format A3

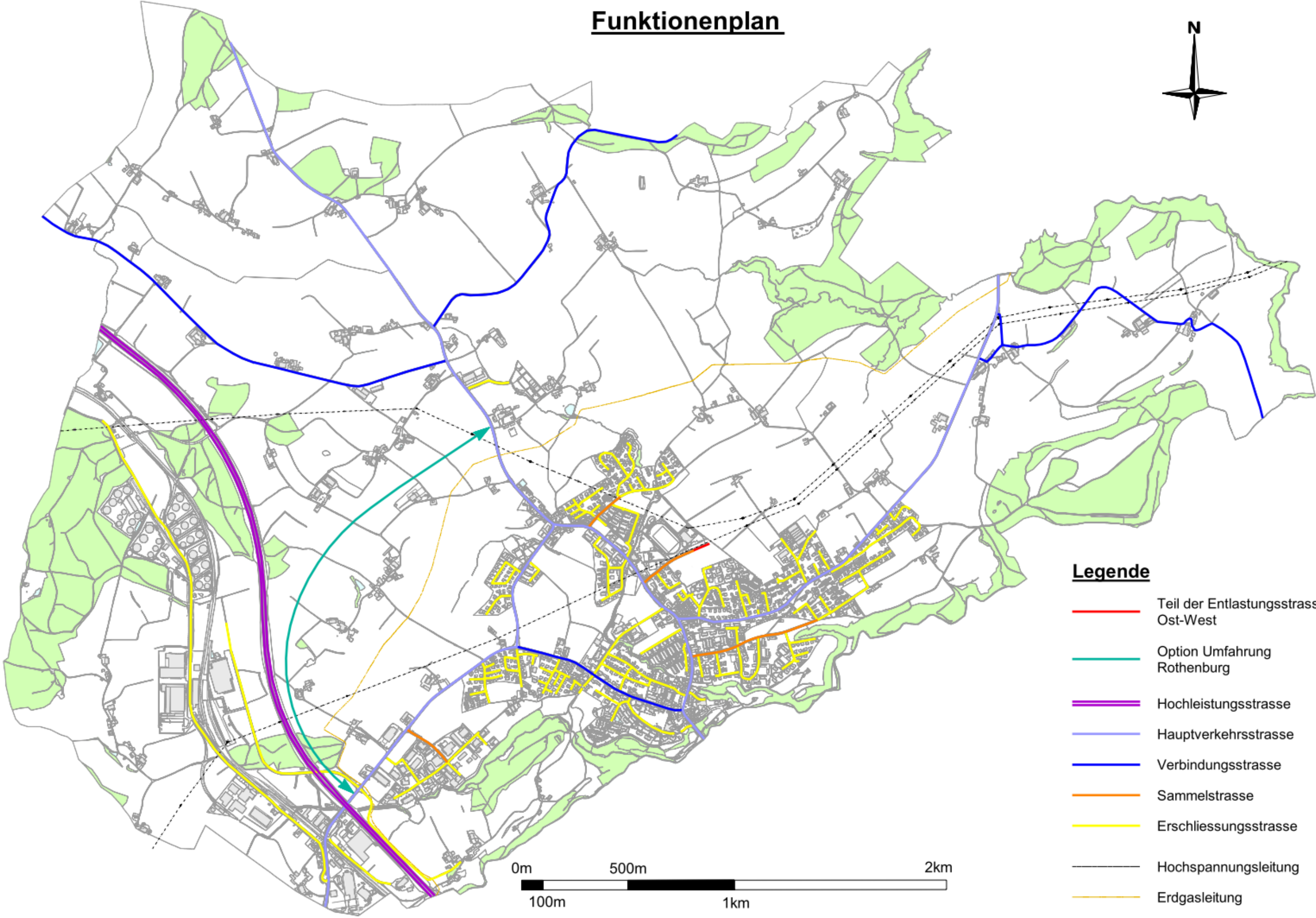
Übersicht Massnahmen



Legende

- Massnahme
- S Massnahmen am Strassennetz
- R Massnahmen am Radwegnetz
- F Massnahmen am Fusswegnetz
- - - Überdeckung
- Option Umfahrung Rothenburg
- - - Hochspannungsleitung
- Erdgasleitung
- rechtskräftige Bauzonen

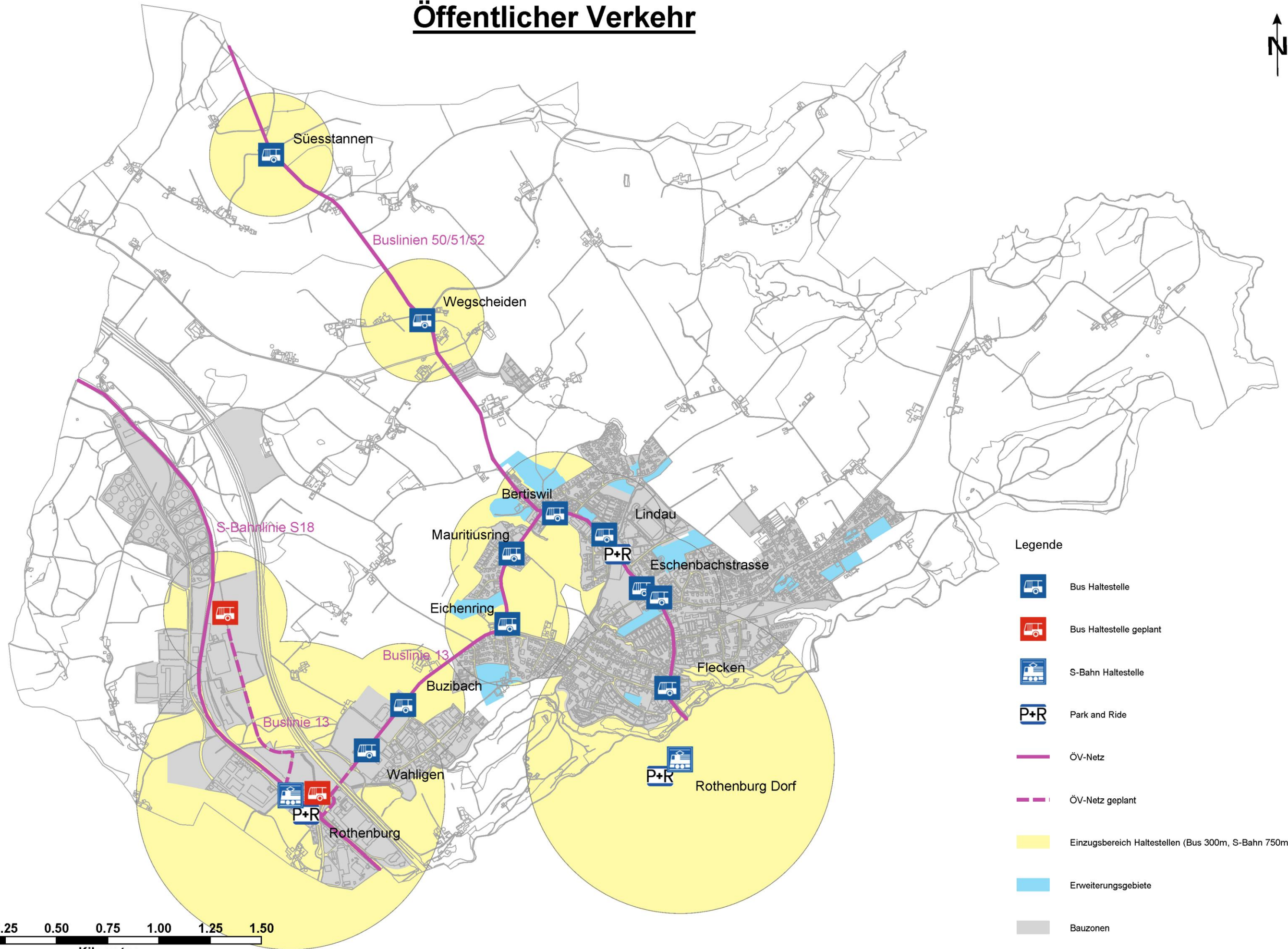
Funktionsplan












Legende

- Teil der Entlastungsstrasse Ost-West
- Option Umfahrung Rothenburg
- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Hochspannungsleitung
- Erdgasleitung

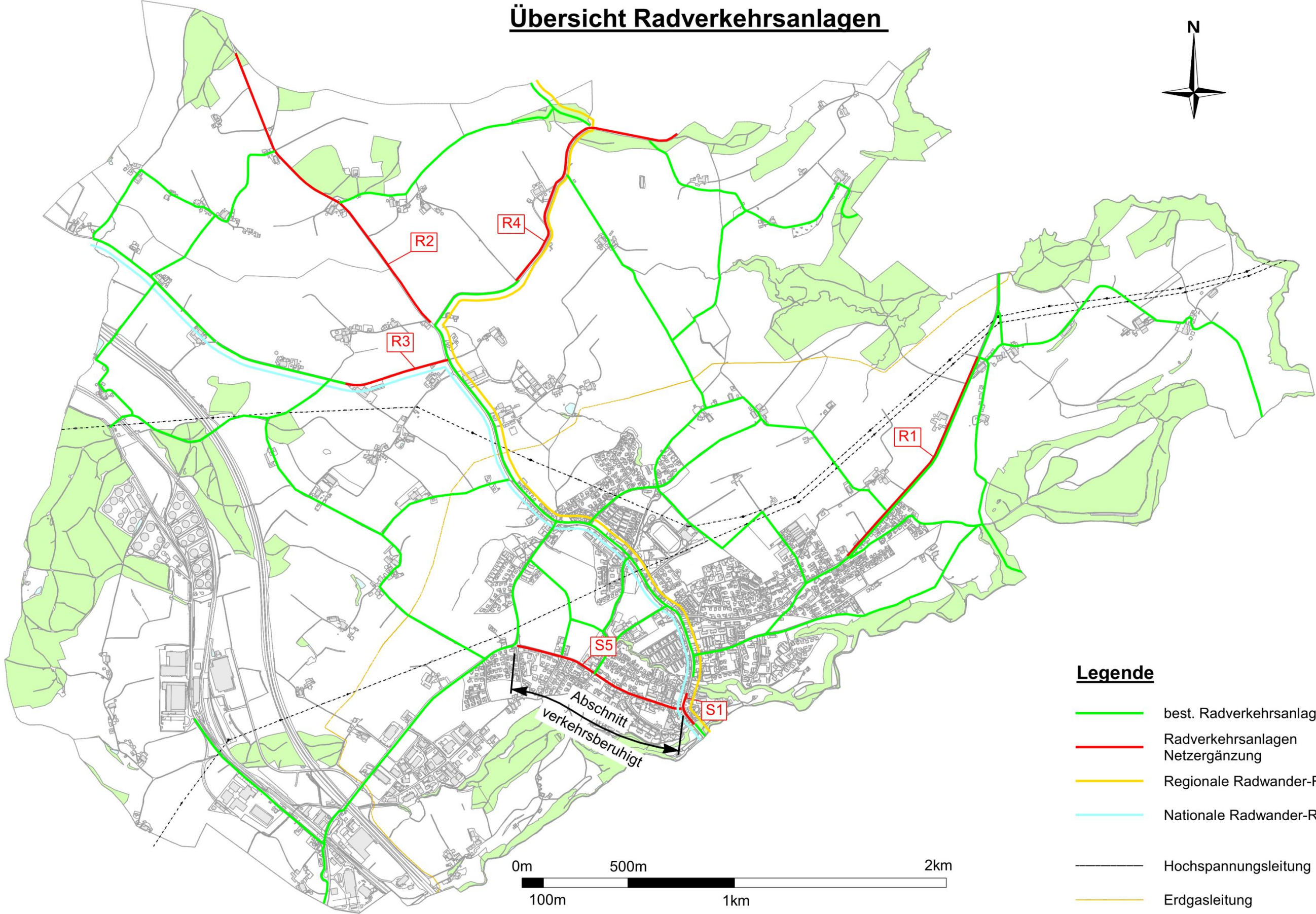
Öffentlicher Verkehr



- Legende**
-  Bus Haltestelle
 -  Bus Haltestelle geplant
 -  S-Bahn Haltestelle
 -  Park and Ride
 -  ÖV-Netz
 -  ÖV-Netz geplant
 -  Einzugsbereich Haltestellen (Bus 300m, S-Bahn 750m)
 -  Erweiterungsgebiete
 -  Bauzonen



Übersicht Radverkehrsanlagen



Legende

- best. Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsanlagen Netzergänzung
- Regionale Radwander-Route
- Nationale Radwander-Route
- Hochspannungsleitung
- Erdgasleitung

Übersicht Fusswege

