

Bearbeitung

Lisa di Lena

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Chiara Memper

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Markus Schwander

Abteilungsleiter Tiefbau, Ressort Bau, Verkehr und Umwelt

Gaby Oberson

Gemeinderätin Hochdorf, Ressortleiterin Bau, Verkehr und Umwelt

Auftraggeberin

Gemeinde Hochdorf

Hauptstrasse 3

6280 Hochdorf

Titelbild: Ausschnitt Grobkonzept Fuss- und Veloverkehr, Metron

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Rahmenbedingungen	4
1.3	Wichtigste Grundlagen	4
2	Situationsanalyse	5
2.1	Siedlung und Landschaft	6
2.2	Gesamtverkehr	8
2.3	Fussverkehr	11
2.4	Veloverkehr	14
2.5	Mitwirkung Bevölkerung	19
3	Ziele	21
4	Konzept	23
4.1	Grobkonzept Fuss- und Veloverkehr	23
4.2	Netzentwurf Fussverkehr	25
4.3	Netzentwurf Veloverkehr	26
5	Standards	27
5.1	Fussverkehr	27
5.2	Veloverkehr	27
6	Massnahmen	28
6.1	Massnahmenkonzept	28
6.2	Massnahmenpaket A – räumliche Massnahmenpakete	30
6.3	Massnahmenpaket B – Dringende Anpassungen Fuss- / Velowegnetz	33
6.4	Massnahmenpaket C – Weitere Anpassungen Fuss- / Velowegnetz	34
6.5	Massnahmenpaket D – weitere Massnahmen	36
6.6	Weitere Massnahmen	37
7	Controlling	39
	Anhang	40
	Anhang 1: Fusswegnetz	40
	Anhang 2: Velowegnetz	42

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplan Mobilität von Hochdorf gilt es für die einzelnen Verkehrsträger eine Konzeptplanung durchzuführen. Diese sollen als Grundlage für das übergeordnete Planungsinstrument, den Masterplan, dienen und die Basis für die Überarbeitung des kommunalen Mobilitätsrichtplan bilden.

Als Konzeptgrundlage für den Fuss- sowie den Veloverkehr soll ein Fuss- und Veloverkehrskonzept (FVK) erarbeitet werden. Hierzu liegen bereits aktuelle Grundlagen und konzeptionelle Überlegungen vor. Eine Schwachstellenanalyse zum Fuss- und Veloverkehr wurde 2022/2023 durchgeführt und bildet eine wichtige Grundlage. Weiter wurde im Rahmen der übergeordneten Überlegungen zu den Quartiersteckbriefen bereits ein Entwurf des Velo- und Fussverkehrskonzept als Diskussionsgrundlage erstellt, in der RPK und dem Gemeinderat diskutiert und kann als zusätzliche konzeptionelle Grundlage dienen.

Das FVK umfasst den Alltagsverkehr. Der Freizeitverkehr wird nicht separat abgehandelt, kann sich aber stellenweise überlagern (z. B. Wanderwege oder SchweizMobil-Routen).

1.2 Rahmenbedingungen

Zahlreiche Konzepte, Strategiepapiere sowie Gesetzgebungen auf nationaler, kantonaler, regionaler sowie kommunaler Ebene bilden Rahmenbedingungen zum vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzept. Auf kommunaler Ebene wichtigste Grundlage ist die im Jahr 2023 verabschiedete Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040. Folgende Ziele aus der Mobilitätsstrategie 2040 sind für die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzept relevant:

- Die Verkehrsnetze sind so optimiert und ergänzt, dass die Ziele direkt erreicht werden können und Mehrverkehr vermindert ist.
- Die Fuss- und Veloverbindungen sind direkt und sicher ausgebaut.
- Die Quell- und Zielorte des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs sind attraktiv gestaltet.
- Verkehrsflächen werden flächeneffizienter genutzt.
- Die Emissionsbelastung ist durch geeignete Massnahmen reduziert, der Strassenraum sicher nutzbar und die Aufenthaltsqualität erhöht.
- Die Verkehrsräume sind für alle Verkehrsteilnehmende sicher und bedürfnisgerecht gestaltet.

1.3 Wichtigste Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Erarbeitung verwendet (Liste nicht abschliessend):

- [1] Kanton Luzern (2019): Kantonaler Richtplan (Text und Karte)
- [2] Kanton Luzern (2021): Zukunft Mobilität im Kanton Luzern
- [3] Idee Seetal (2021): Regionale Entwicklungsplan Seetal
- [4] Gemeinde Hochdorf (2008): Kommunalen Verkehrsrichtplan
- [5] Gemeinde Hochdorf (2015): Siedlungsleitbild
- [6] Gemeinde Hochdorf (2015): Verkehrsbericht Hochdorf
- [7] Gemeinde Hochdorf (2023): Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040
- [8] Geoportal des Bundes (geo.admin.ch) – aufgerufen 2023/2024
- [9] Kanton Luzern GIS (map.geo.lu.ch) – aufgerufen 2023/2024

2 Situationsanalyse

Das Wichtigste in Kürze:

- Hochdorf ist wichtiges **regionales Zentrum** und Arbeitsplatzgebiet
- Die Gemeinde besteht aus dem Hauptsiedlungsgebiet, dem Ortsteil **Baldegg** sowie den Aussenwachen **Ligschwil** und **Urswil**
- Die starkbelasteten Kantonsstrasse und Gleisanlage der Seetalbahn führen zu einer **dominanten Trennwirkung**
- Die wichtigsten **öffentlichen Nutzungen liegen im Zentrum** der Gemeinde und sind gut erreichbar. Wichtige Freizeitaktivitäten, Kantonsschule und wichtige Arbeitsplatzgebiete sind am Siedlungsrand, jedoch in Fuss- und Velodistanz
- Das Verkehrsverhalten in Hochdorf ist im kantonalen Vergleich stark **MIV-dominant**. Im regionalen Vergleich ist der Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modalsplit überdurchschnittlich
- Die Mehrheit der Quartierstrassen liegen in **Tempo 30-Zonen**
- Entlang der Kantonsstrassen bestehen im Siedlungsgebiet von Hochdorf zahlreiche **Unfallhäufungspunkte** im Fuss- und Veloverkehr
- Vor allem im Hauptsiedlungsgebiet besteht ein **dichtes Fusswegnetz**. Es führen zahlreiche Wanderwege über das Gemeindegebiet von Hochdorf
- Es bestehen zahlreiche **Netzlücken und Schwachstellen im Fussverkehr**. Nicht alle Fussverkehrsinfrastrukturen sind hindernisfrei nutzbar. Es kommt zu zahlreichen Umwegen im Fusswegnetz
- Die Mehrheit der Nachbargemeinden sowie wichtige Quellorte des regionalen Zentrums Hochdorf liegen in **Velodistanz** vom Zentrum entfernt
- Das kantonale Velowegnetz ist dicht und verbindet die Gemeinde mit der Region, das kantonale Velowegnetz wird aktuell überarbeitet und ist noch nicht verabschiedet
- Das **kommunale Velowegnetz** ergänzt das kantonale Netz und dient der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde
- In Hochdorf fehlt mehrheitlich eine **Veloinfrastruktur** oder ist nur unvollständig vorhanden, bestehende Infrastrukturen entsprechen nicht den aktuellen Standards / Normen
- **Öffentliche Veloabstellplätze** sind mehrheitlich mangelhaft
- Es besteht ein dichtes Velo-Sharing-System
- Während die Fussverkehrsinfrastruktur und -sicherheit mehrheitlich positiv bewertet wird, fühlen sich die Mehrheit der Befragten **unsicher mit dem Velo unterwegs**.

2.1 Siedlung und Landschaft

Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Hochdorf liegt im Luzerner Seetal und ist wichtiges regionales Zentrum und Arbeitsplatzgebiet. Neben dem Hauptsiedlungsgebiet gehört zur Gemeinde der Ortsteil Baldegg im Norden sowie die beiden Aussenwachen Ligschwil und Urswil circa 1 km südlich des Hauptsiedlungsgebiets. Die Gemeinde ist durch ihre Lage im Grünen und Nähe zum Baldeggersee geprägt. Im Zentrum von Hochdorf kommen verschiedenen stark belastete Kantonsstrassen zusammen, was die Siedlungsstruktur stark beeinflusst. Weiter kommt es aufgrund der parallel zur Kantonsstrasse auf der Nord-Süd-Achse verlaufenden Gleisinfrastuktur zu einer dominanten Trennwirkung. Einzelne Fussverkehrsunterführungen wirken der Trennung des Siedlungsgebiets entgegen. Diese sind jedoch nicht hindernisfrei und mehrheitlich unattraktiv ausgestaltet.

Die Siedlungsstruktur sowie die Lage und das Angebot an Nutzungen spielen für das Mobilitätsverhalten der Raumnutzenden eine zentrale Rolle. In der nachfolgenden Abbildung sind die verschiedenen Nutzungen im Gebiet von Hochdorf deutlich erkennbar. Zahlreiche Nutzungen, abgesehen von Freizeitaktivitäten und Naherholung, sind im erweiterten Zentrum, circa 1 km ab Dorfmitte, vorzufinden. Der Norden, Süden und Osten des Zentrums besteht hauptsächlich aus Wohnquartieren und weist wenige Zielorte auf. Westlich der Gleise entlang der Baldeggstrasse befindet sich ein grosses Arbeitsplatzgebiet mit vereinzelt Dienstleistungsangeboten (Fachmarktangebot). Ein zweites wichtiges Arbeitsplatzgebiet liegt an der Grenze zu Römerswil entlang der Sempachstrasse. Die Schulen von Hochdorf (Primar- und Sekundarschule) liegen zentral, östlich und südlich des Zentrums. Eine weitere Primarschule liegt in Richtung Baldegg im Junkere-Quartier. Die Kantonsschule Seetal befindet sich neben dem Kloster zwischen Baldegg und Hochdorf. Die Freizeitaktivitäten finden vorwiegend an den Siedlungsrändern und bei den grösseren Schulstandorten statt. Naherholungsgebiete bilden die beiden Waldflächen Junkerewald und Wirtlewald sowie das Ufer des Baldeggersee und der Ron.

Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Siedlungsstruktur der Gemeinde sowie die verkehrserzeugenden Nutzungen in Hochdorf.

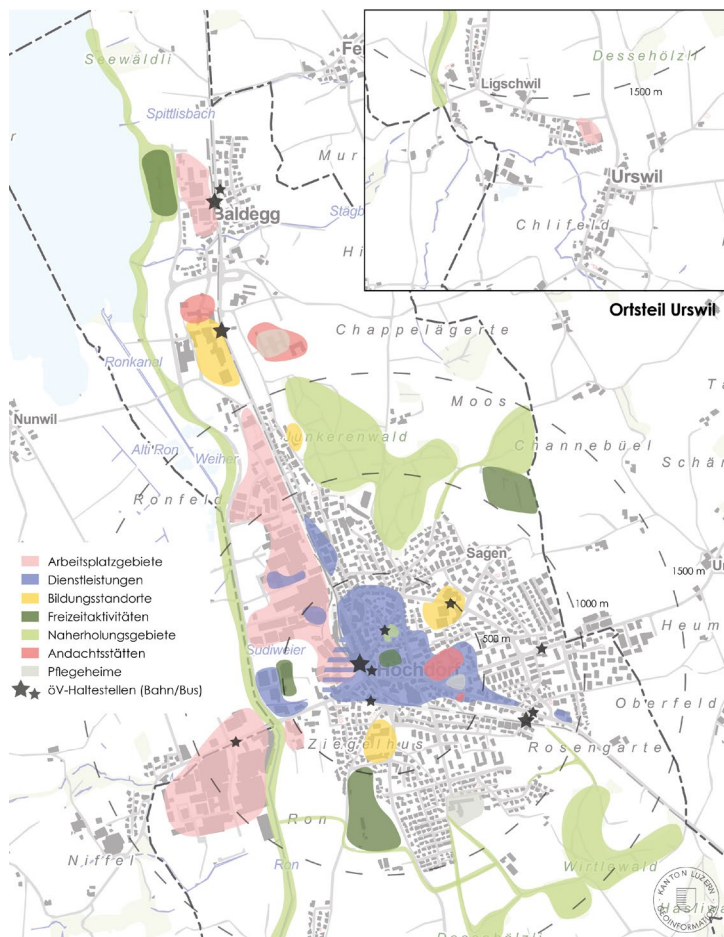


Abbildung 1: Übersichtsplan verkehrserzeugende Nutzungen in Hochdorf [7]

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte

In der Gemeinde Hochdorf leben aktuell 10'033 Personen (ständige Wohnbevölkerung Ende 2023) und sind 5'387 Personen beschäftigt (Stand 2022). In Abbildung 2 und Abbildung 3 sind die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ersichtlich. Während die Wohnbevölkerung über das gesamte Hauptsiedlungsgebiet sowie über Baldegg und die beiden Aussenwachten Urswil und Ligschwil verteilt ist, konzentrieren sich die Beschäftigten einerseits im Industriegebiet entlang der Sempachstrasse und andererseits im Zentrum sowie im Arbeitsplatzgebiet um den Bahnhof. Weitere wichtige Arbeitsstandorte befinden sich beim Kloster Baldegg, in Baldegg sowie im Gebiet Heumoos.

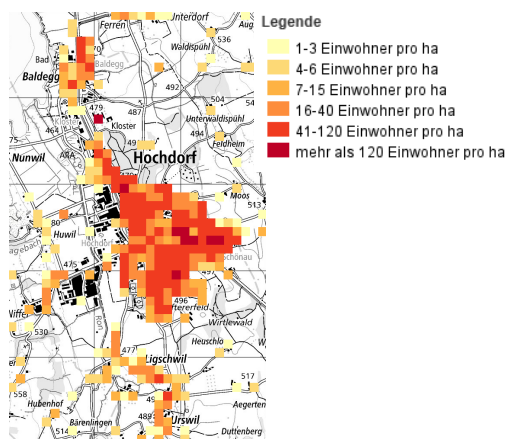


Abbildung 2: Bevölkerung 2022 [8]

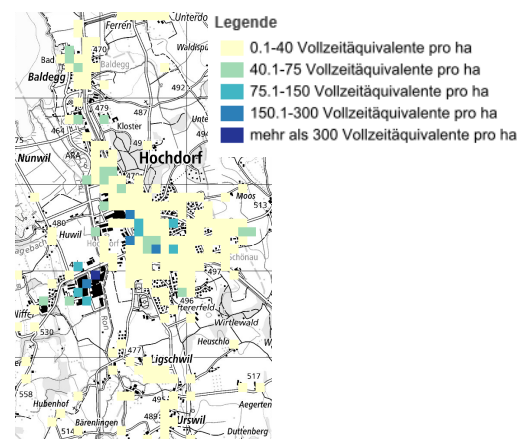


Abbildung 3: Beschäftigte (VZÄ) 2021 [8]

Gemäss kantonalem Bevölkerungsszenario nach Region wird für das Seetal bis 2050 mit einem mittleren Wachstum von circa 14.1 % gerechnet, was einem jährlichen regionalen Wachstum von 0.49 % entspricht. Die Gemeinde Hochdorf legte im Rahmen der Erarbeitungsphase der Ortsplanungsrevision zwei mögliche Wachstumsszenarien (jährliches Wachstum von 1.1% bzw. jährliches Wachstum von 1.8 %) fest. Das bedeutet, dass im Jahr 2040 zwischen 12'200 und 13'800 Personen in Hochdorf leben werden.

2.2 Gesamtverkehr

Pendlerströme

Gemäss Gemeindematrix zur Pendlermobilität 2018 verzeichnet die Gemeinde Hochdorf circa 3'300 Wegpendelnde, 2'700 Zupendelnde und 2'000 Binnenpendelnde. Nachfolgende Abbildungen zeigen die wichtigsten Pendlerbeziehungen von bzw. nach Hochdorf. Aus den Abbildungen ist ersichtlich, dass Personen aus Hochdorf in überregionalen Zentren arbeiten, während Hochdorf ein wichtiger regionaler Arbeitsplatz ist. Die Bevölkerung von Hochdorf pendelt vor allem in die Agglomeration Luzern, über 500 Personen in die Stadt Luzern und über 200 Personen nach Emmen. In Hochdorf beschäftigt sind mehrheitlich Personen, welche in der Stadt Luzern, Hitzkirch oder Hohenrain leben.



Abbildung 4: Wegpendelnde (Schwellenwert 50 Personen)

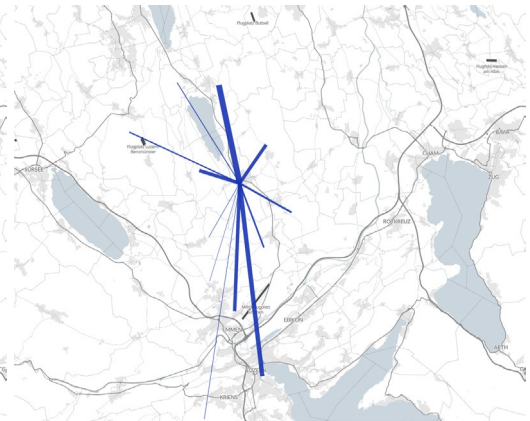


Abbildung 5: Zupendelnde (Schwellenwert 50 Personen)

Modalsplit

Das Mobilitätsverhalten der Personen in Hochdorf ist stark MIV-dominiert. Dies zeigt u. a. die Auswertung des Mikrozensus im Bereich Mobilität und Verkehr im Kanton Luzern. In nachfolgender Abbildung ist der Modalsplit nach Regionen aus den verschiedenen Erhebungsjahren aufgeführt. Die Region Landschaft Ost, zu welcher die Gemeinde Hochdorf gehört, weist im Vergleich mit den übrigen Luzerner Regionen den höchsten MIV-Anteil auf, ist jedoch mit den beiden Regionen Landschaft West und Sempachersee Plus vergleichbar. Der Anteil an Fuss- und Veloverkehr ist in der Region Landschaft Ost, welcher seit dem Jahr 2005 stabil blieb, im kantonalen Vergleich zusammen mit der Regional Landschaft West am niedrigsten.

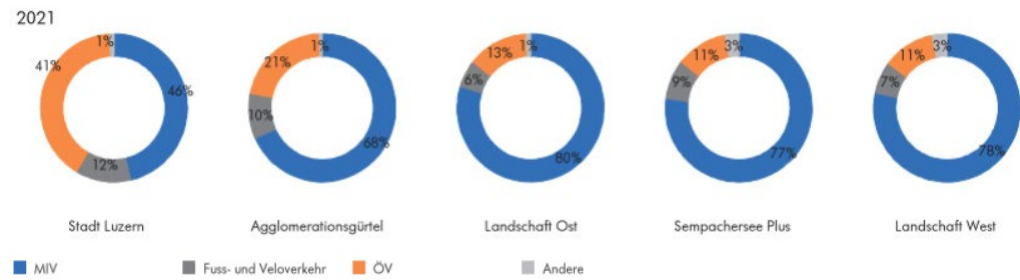
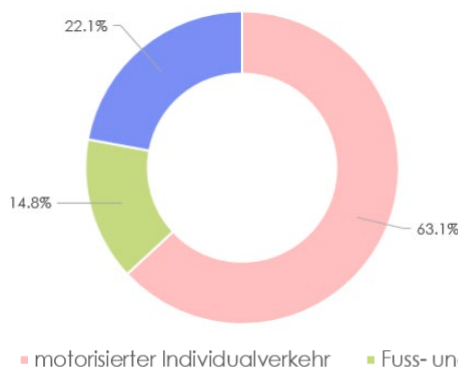


Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Regionen im Kanton Luzern [7]

Isoliert betrachtet unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten in Hochdorf von demjenigen der Region Landschaft Ost. Der Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modalsplit ist mit circa 15 % deutlich höher als in der gesamten Region Landschaft Ost. In der nachfolgenden Abbildung ist der Modalsplit der Wegpendelnden und der Zupendelnden ersichtlich.

Wegpendelnde



Zupendelnde

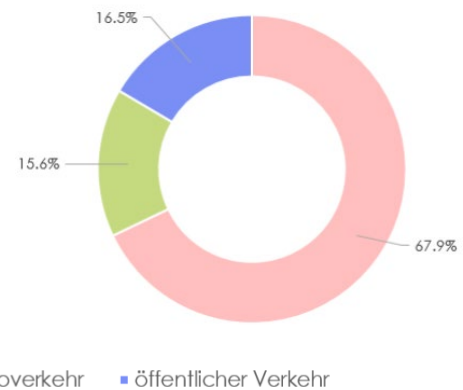


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendlerinnen [7]

Verkehrssicherheit (inkl. Geschwindigkeiten und Unfälle)

Auf den Kantonsstrassen sowie den bedeutendsten Gemeindestrassen besteht generell Tempo 50. Auf der Industriestrasse sowie auf dem Kantonsstrassenabschnitt in Baldegg beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Sowohl die Sagenbachstrasse als auch die Urswilstrasse ist im Bereich der Schulstandorte verkehrsberuhigt (Tempo 30). Ebenfalls liegt die Mehrheit der Gemeindestrassen innerhalb einer Tempo 30-Zone sowie der Ortsteil Ligschwil. Trotz geringer Bedeutung der Brunnenmösli- und Rathausstrasse im Strassennetz sowie der Quartierstrassen in Hofterefeld, besteht keine Verkehrsberuhigung und es gilt Tempo 50.

In den letzten fünf Jahren (2018-2022) ist es innerhalb der Gemeinde Hochdorf zu 86 Unfälle mit Personenschaden gekommen, wovon 31 Unfälle mit Velobeteiligung und 18 Unfälle mit Fussgängerbeteiligung waren. In Hochdorf bestehen vier Unfallhäufungspunkte 3. Stufe im Fussverkehr, siehe Abbildung 8. Alle befinden sich entlang der Hauptstrasse im Zentrum von Hochdorf. Ebenfalls entlang der Hauptstrasse im Zentrum befinden sich verschiedene Unfallhäufungspunkte für den Veloverkehr, siehe Abbildung 9. Weitere Unfallhäufungspunkte bestehen entlang der Sempachstrasse. Der Kreiselpunkt Sempachstrasse / An der Ron bildet ein Unfallhäufungspunkt 1. Stufe.



Abbildung 8: Unfallhäufungspunkte Fussverkehr in Hochdorf, map.metron.ch

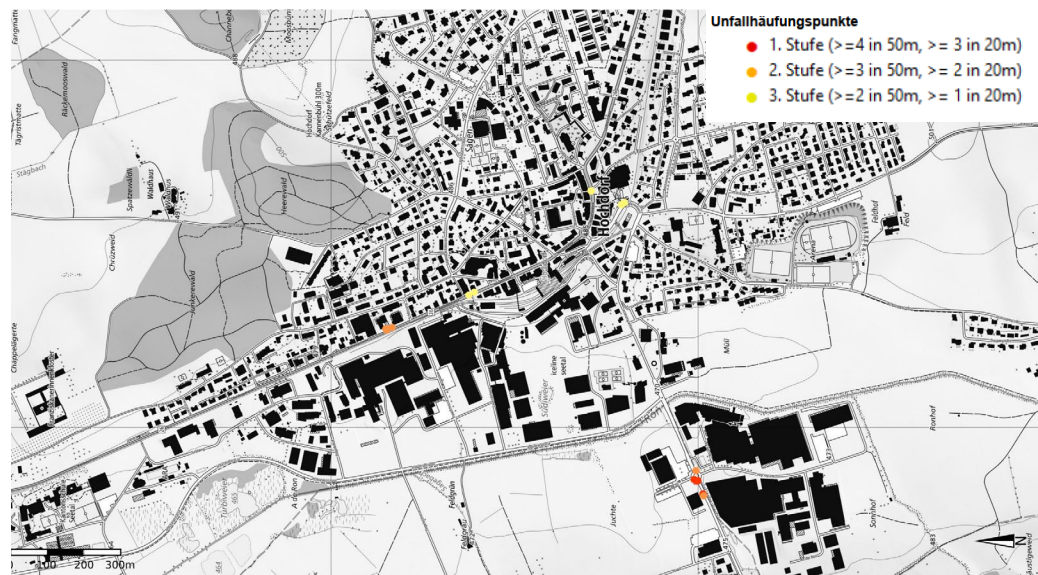


Abbildung 9: Unfallhäufungspunkte Veloverkehr in Hochdorf, map.metron.ch

2.3 Fussverkehr

Fusswegnetz

Das aktuelle Fusswegnetz stammt aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2008. Es bestehen keine differenzierte Netzkategorien. Vor allem im Hauptsiedlungsgebiet besteht ein dichtes Netz an Fusswegverbindungen. Einzelne Gebiete sind wenig durchlässig und es kommt zu längeren Umwegen. Weiter kommt es aufgrund der Gleisinfrastruktur der Seetalbahn zu einer Trennwirkung in der Siedlungsstruktur. Es bestehen nur wenige Fusswegverbindungen, welche die beiden Gleisseiten miteinander verbinden.



Abbildung 10: Festgesetztes Fusswegnetz Hochdorf [4]

Wanderwegnetz

Im Gemeindegebiet von Hochdorf besteht ein dichtes Netz an Wanderwegen, welche in alle Richtungen in die Naherholungsgebiete führen. Beim Bahnhof Hochdorf kommen verschiedene Wanderrouen zusammen. Einzelne Routen werden im Zentrum von Hochdorf entlang der Kantonsstrassen geführt.



Schwachstellen im Fussverkehr

Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse aus dem Jahr 2022/2023 konnten zahlreiche Defizite auf dem Fusswegnetz von Hochdorf erhoben werden. Häufig entspricht die Ausgestaltung der Fussverkehrsinfrastruktur nicht den aktuellen Standards und Empfehlungen. Einerseits sind die Trottoirs mehrheitlich zu schmal (≤ 1.5 m) ausgestaltet. Andererseits kommt es aufgrund der Lage der Parkplätze auf den Trottoirs zu zahlreichen Engstellen, welche nicht für alle Verkehrsteilnehmende (Personen mit erweitertem Profil, Kinderwagen, Rollstuhl etc.) passierbar sind. Es sind Ausweichmanöver auf die Strasse nötig. Weiter führt die Gleisinfrastruktur zu einer grossen Trennwirkung in der Siedlungsstruktur. Die Verbindung mittels Personenunterführung, wie sie unter anderem entlang der Baldeggstrasse vorkommen, sind nicht für alle Personen passierbar. Die Treppen sind zu steil und lang, teilweise ohne Rampe oder Zwischenboden. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Personen, welche mit Kinderwagen unterwegs sind, stellt dies ein Hindernis dar und die Gleisunterquerung ist nicht möglich. Zudem werden die Personenunterführungen aufgrund ihrer Ausgestaltung und mangelnder sozialer Sicherheit als potenzielle Angstorte eingestuft. Weitere häufig erhobene Schwachstellen sind überdimensionierte Knoten, welche zu langen, ungesicherten Querungsdistanzen führen. Vor allem im Zusammenhang mit fehlenden Querungshilfen kommt es zu Sicherheitsdefiziten.



Abbildung 12: Parkplätze auf dem Trottoir führen zu Engstellen, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 13: Schmale Fussverkehrsinfrastruktur, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 14: Steile Treppen / Rampen verhindern, dass Unterführung für alle zugänglich ist, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 15: Unattraktive und dunkle Unterführungen sind potenzielle Angstorte, Aufnahme Oktober 2022

2.4 Veloverkehr

Bedeutung

Nachfolgende Abbildungen zeigt die Erreichbarkeit mit dem Velo innert 5-30 Minuten, wobei Zielort der Bahnhof Hochdorf bildet. Annahme für die Erreichbarkeit ist die Nutzung eines Standardvelos (Citybike) und durchschnittliche Geschwindigkeit von 15 km/h.

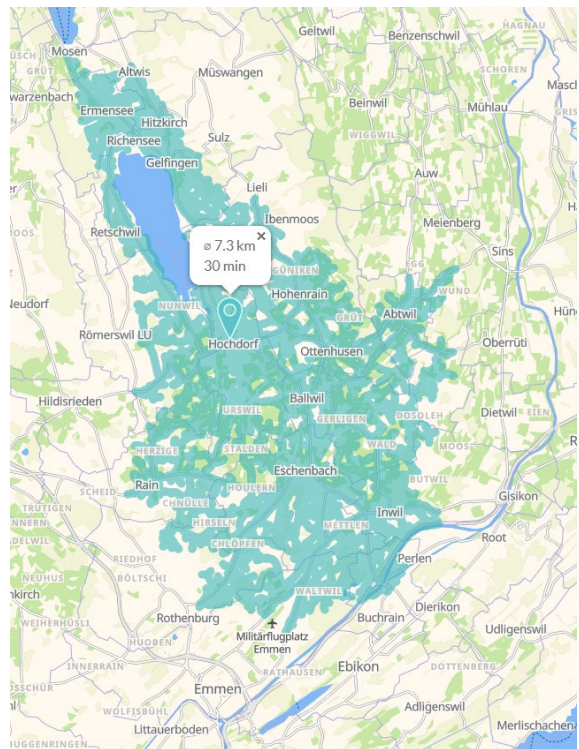
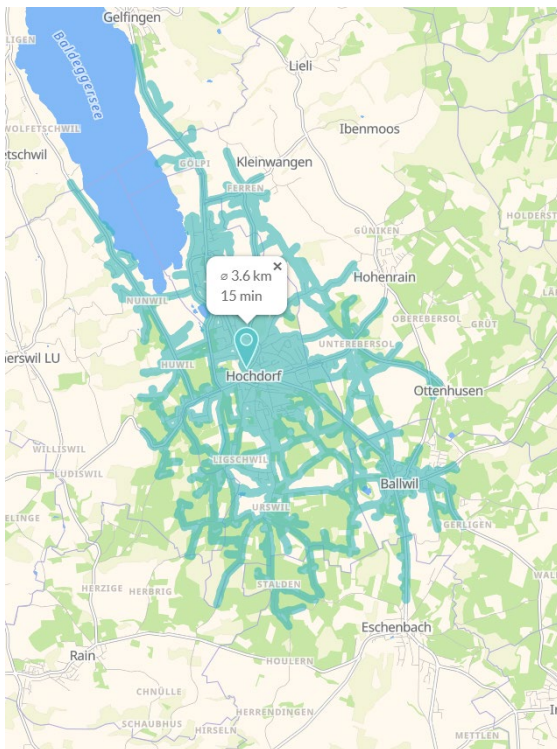
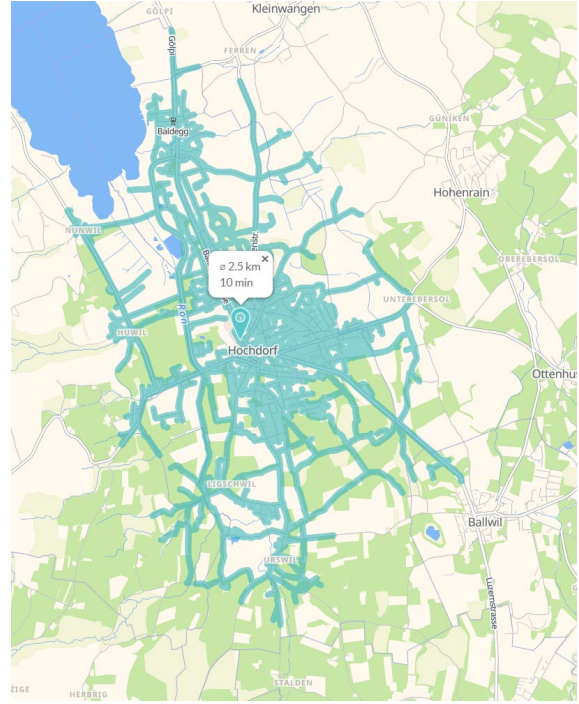
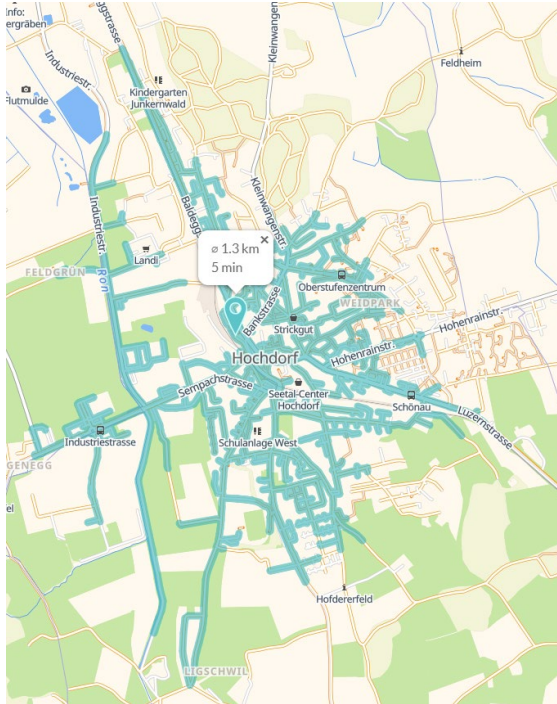


Abbildung 16: Mit dem Velo erreichbare Ziele innert 5 / 10 / 15 / 30 Minuten ab Bahnhof Hochdorf, map.bikecitizens.net

Aus den Abbildungen wird ersichtlich, dass der Bahnhof Hochdorf aus dem gesamten Gemeindegebiet (inkl. Siedlungsgebiete Baldegg, Ligschwil und Urswil) innert 10 Minuten erreichbar ist. Weiter ist der Bahnhof innerhalb von 15 Minuten ab Ballwil erreichbar. Innerhalb von 30 Minuten weitet sich die Erreichbarkeit des Bahnhofs bis nach Rain, Inwil, Hohenrain, Kleinwangen, Hitzkirch, Ermensee und Retschwil aus. Auffallend ist, dass ab Römerswil der Weg zum Bahnhof Hochdorf über 30 Minuten dauert. Bei der Untersuchung der entgegengesetzten Richtung (Zielort Römerswil), wird sichtbar, dass Römerswil ab dem Bahnhof Hochdorf innert weniger als 15 Minuten erreichbar ist. Grund für die unterschiedlichen Erreichbarkeiten / Reisezeiten ist die Topografie.

Stellt man diese Perimeter mit der Pendlerstatistik in Zusammenhang, kann man feststellen, dass vor allem für Zupendelnde die regionalen Arbeitsplatzgebiete von Hochdorf in Velodistanz liegen. Hochdorf ist sowohl aus Hitzkirch, Hohenrain, Ballwil, Römerswil und Eschenbach innert 10-30 Minuten mit dem Velo erreichbar. Lediglich der Rückweg nach Römerswil dauert aufgrund der Topografie etwas länger.

Mit einem E-Bike (25 km/h oder 45 km/h) vergrössern sich die Distanzen nach Reisezeit weiter, wobei vor allem der Einfluss der Topografie minimiert wird. Dadurch wird die Erreichbarkeit ab / nach Hochdorf weiter vergrössert und im Zusammenhang mit dem Perimeter der Pendlerstatistik das Potential des Veloverkehrs im Pendelverkehr weiter gesteigert.

Kantonales Velowegnetz

Auf kantonaler Ebene läuft zurzeit die Überarbeitung der kantonalen Veloplanung. Die Verabschiedung des neuen kantonalen Velokonzept bzw. die Festsetzung des Velowegnetzes soll im Sommer 2025 stattfinden. Aufgrund der zeitlichen Diskrepanz zwischen der Überarbeitung der kantonalen und kommunalen Veloplanung, bildet der Entwurf *Stand 24.07.2024* Grundlage für das kommunale Fuss- und Veloverkehrskonzept.

In der Gemeinde Hochdorf besteht ein dichtes Netz an kantonalen Verbindungen, welche die Gemeinde in alle Richtungen mit den Nachbargemeinden vernetzt. Ab dem Kirchplatz führen kantonale Hauptverbindungen in Richtung Hildisrieden (Sempacherstrasse), Ballwil (Luzernstrasse) und Hitzkirch (Achse Rosental-, Bellevue-, Junkerstrasse). Zusätzlich ist die Sagenbachstrasse (zwischen Knoten Luzernstrasse und Knoten Rosentalstrasse) als kantonale Hauptverbindung ausgewiesen. Kantonale Nebenverbindungen dienen als Ergänzungen zu den Hauptverbindungen und verdichten das kantonale Velowegnetz. Kantonale Nebenverbindungen bestehen auf der Urswilstrasse, auf der Hohenrainstrasse sowie auf der Hauptstrasse in Richtung Kloster Baldegg.

Kommunales Velowegnetz

Das kommunale Velowegnetz dient als Ergänzung zum kantonalen Velowegnetz. Im kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2008 wurde das aktuelle kommunale Velowegnetz festgesetzt. Das Netz erstreckt sich über das ganze Siedlungsgebiet und bindet Hochdorf an die Nachbargemeinden. Das kommunale Netz umfasst alle Kantons- und Gemeindestrassen, sowie einzelne Privatstrassen und Wege. Es wird nicht nach Netzkategorien unterschieden. Es bestehen keine separaten Standards hinsichtlich Ausgestaltung der Veloinfrastruktur.

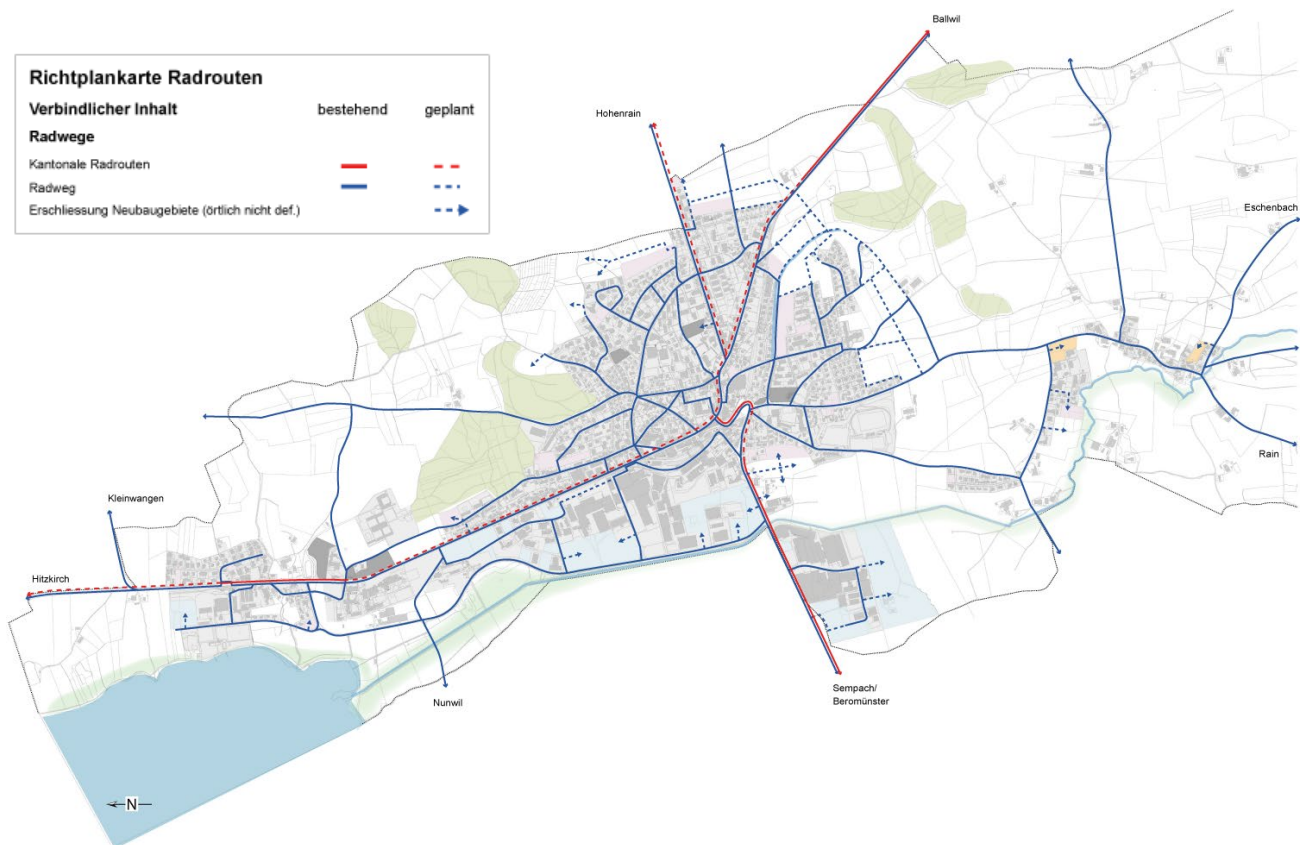


Abbildung 17: Festgesetztes Velowegnetz Hochdorf [4]

Freizeitnetz / Weitere Netze

Durch das Siedlungsgebiet von Hochdorf sowie die Siedlung Urswil verläuft die Velolandroute Seetal-Bözberg, welche Lenzburg mit Luzern verbindet. Eine weitere Route durchquert den Süden des Gemeindegebiet und streift das Siedlungsgebiet Urswil.

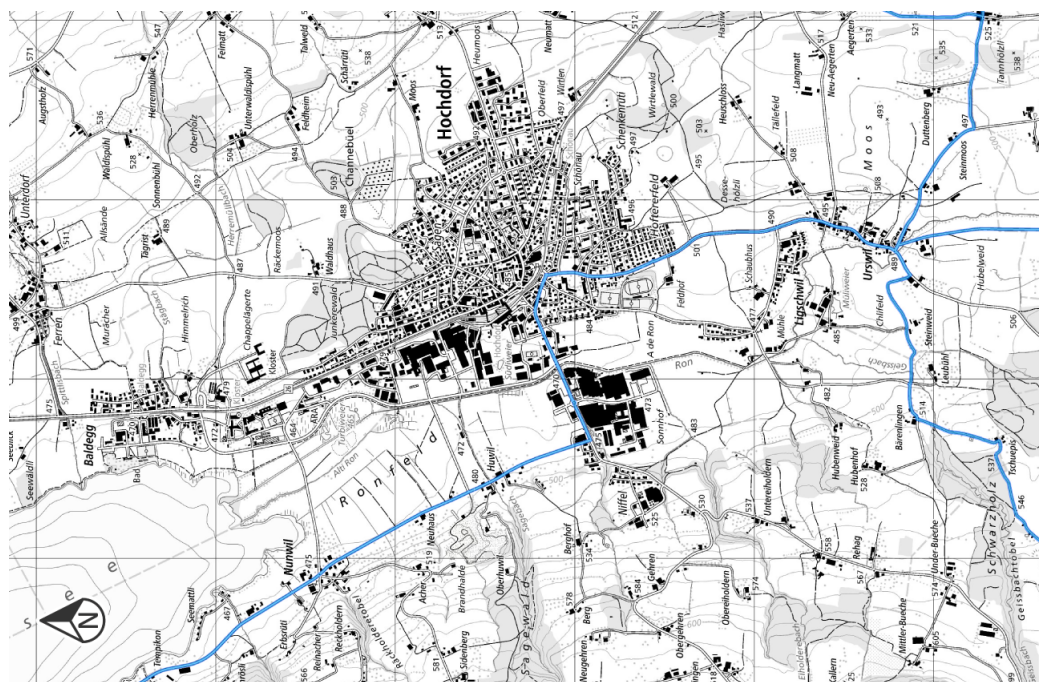


Abbildung 18: Freizeitnetz Veloverkehr SchweizMobil

Schwachstellen im Veloverkehr

Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse aus dem Jahr 2022 / 2023 konnten zahlreiche Schwachstellen auf dem Velowegnetz von Hochdorf erhoben werden. Mehrheitlich fehlt die Veloinfrastruktur oder ist nur unvollständig vorhanden (nur Teilabschnitte markiert). Wo eine Infrastruktur vorhanden ist, entspricht diese oftmals nicht den aktuellen Anforderungen und Standards / Normen. Das umfasst eine zu schmale Ausgestaltung der Infrastruktur, eine unklare Führung, konfliktreiche Führungsformen etc. Beispielsweise bestehen innerorts verschiedene gemeinsame Fuss- und Radwege, welche bei erhöhtem Fussverkehrspotential zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden führen.



Abbildung 19: Gemeinsamer Fuss-/Radweg entlang Baldeggstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 20: Gemeinsamer Fuss-/Radweg entlang Baldeggstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 21: Velostreifen Sempachstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 22: Velostreifen Luzernstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 23: Sagenbachstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 24: Gemeinsamer Fuss-/Radweg in einer Tempo-30-Zone, Aufnahme Oktober 2022

Öffentliche Veloabstellanlagen

In der Gemeinde Hochdorf bestehen vereinzelte öffentliche Veloabstellplätze, wobei diese mehrheitlich von niedriger Qualität sind. Dies umfasst einerseits eine Überdachung der Abstellplätze und andererseits ein Parkiersystem, welche das Abschiessen der Velorahmen ermöglicht. Grundsätzlich fehlt ein flächendeckendes Angebot, welches die Erreichbarkeit der wichtigsten Zielorte mit dem Veloverkehr gewährleistet.



Abbildung 25: Veloabstellplätze Bahnhaltestelle Schönau, Aufnahme Oktober 2022

Velozählstellen

Velozählstellen sind auf dem Gemeindegebiet von Hochdorf keine vorhanden.

Velo-Sharing

In der Gemeinde Hochdorf besteht ein Velo-Sharing-System mit zahlreichen Standorten über das Gemeindegebiet verteilt, wobei neben Standardvelos auch zahlreiche E-Bikes zur Verfügung stehen. Das Sharing-System in Hochdorf ist Bestandteil der Kooperation nextbike Zentralschweiz, wodurch die Nutzung der Leihvelos über die Gemeindegrenze hinaus möglich ist. Ebenfalls Teil von nextbike Zentralschweiz sind u.a. die Gemeinden Ballwil, Eschenbach und Inwil.

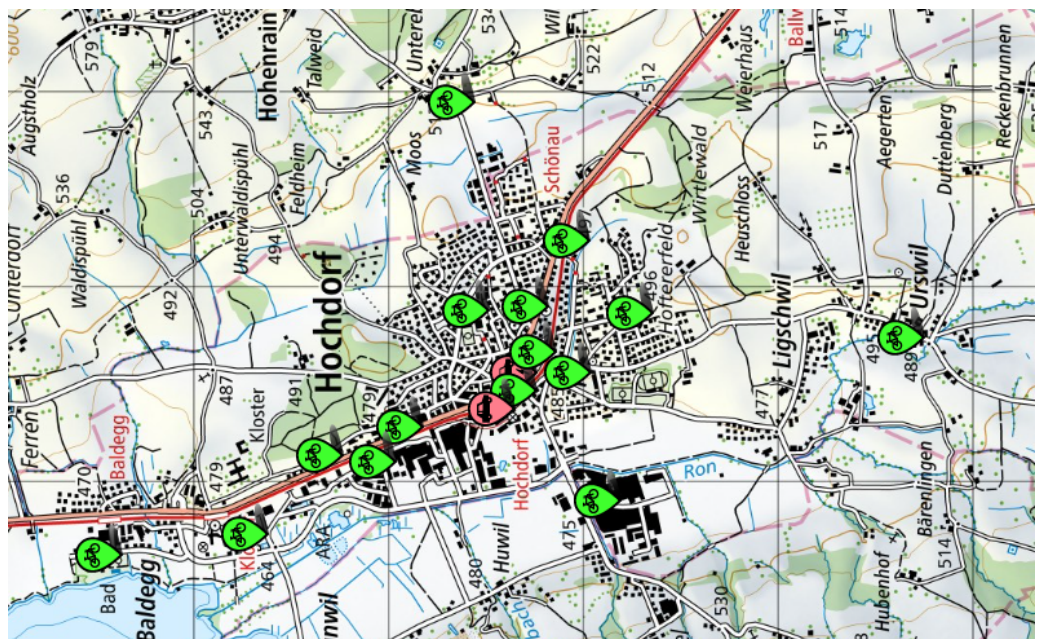


Abbildung 26: Standorte Shared Mobility Angebote [8]

2.5 Mitwirkung Bevölkerung

Im Hinblick auf die Überarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr, welche die Gemeinde im Rahmen der festgesetzten Mobilitätsstrategie beabsichtigt, wurde eine Online-Umfrage zur Mobilität in Hochdorf durchgeführt. Während rund einem Monat¹ hatten die Raumnutzenden von Hochdorf die Möglichkeit, ihr lokales Wissen sowie ihre Anliegen rund ums Thema Mobilität und öffentliche Räume im Rahmen einer Online-Umfrage einzubringen. Die Auswertung der Umfrage liegt vollständig in einem separaten Bericht vor.

Im Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr konnten folgende wichtigsten Erkenntnisse gewonnen werden:

- **Verkehrsmittelwahl**

Innerhalb der Gemeinde ist der Anteil an Befragten, die zu Fuss unterwegs sind, am höchsten (41 %). Von den Befragten sind 27 Prozent innerhalb der Gemeinde mit dem Velo unterwegs.

- **Verkehrssituation in Hochdorf**

Während die Fussverkehrsinfrastruktur in Hochdorf von den Befragten mehrheitlich positiv bewertet wird und sich die Personen zu Fuss sicher fühlen, wird die Veloinfrastruktur vor allem negativ bewertet. Die Mehrheit der Befragten fühlt sich unsicher mit dem Velo in Hochdorf.

- **Wichtige Wege im Fussverkehr**

Aus der Überlagerung der begangenen Wege im Fussverkehr ergibt sich ein deutliches Wegnetz wichtiger Fussverkehrsverbindungen, welches vor allem im Zentrum und den Quartieren eine grosse Dichte aufweist. Weiter bestehen zahlreiche wichtige Verbindungen ausserhalb des Siedlungsgebiets an den Siedlungsrändern, welche vor allem im Freizeitverkehr von grosser Bedeutung sind. Die grösste Konzentration an Wunschlinien² im Fussverkehr besteht entlang der Hohenrainstrasse.

- **Wichtige Verbindungen im Veloverkehr**

Wie im Fussverkehr ist aus der Überlagerung der gefahrenen Wege im Veloverkehr ein deutliches Wegnetz erkennbar. Die gefahrenen Strecken konzentrieren sich mehrheitlich entlang der übergeordneten Strassen, wobei die grössten Konzentrationen entlang der Sempach-, der Urswil-, der Sagenbach- und der Industriestrasse bestehen. Die Mehrheit der Wunschlinien konzentriert sich entlang der Kantons- und wichtigsten Gemeindestrassen. Zudem bestehen deutliche Konzentrationen an Wunschlinien auf dem Feldweg entlang der Ron zwischen Industriestrasse und Ligschwil.

- **Punktuelle Gefahrenstellen**

Die eingetragenen punktuellen Gefahrenstellen konzentrieren sich primär im Zentrum auf dem Abschnitt zwischen Bankstrasse und Knoten Luzern-/Hohenrainstrasse, wobei die grösste Konzentration beim Braui-Kreisel besteht. Ausserhalb des Zentrums wurden Gefahrenstellen vermehrt an Knoten entlang der Kantonsstrassen eingetragen. Am häufigsten wurde als Grund für die Gefahrenstellen das gefährliche Queren der Strasse für den Fussverkehr angegeben.

- **Lineare Gefahrenstellen**

Die linearen Gefahrenstellen wurden hauptsächlich entlang der übergeordneten Strassen eingetragen, sowohl entlang der Kantonsstrassen wie auch den übergeordneten Gemeindestrassen. Als häufige Gründe der Gefahrenstrecken wurde u.a. das Fehlen einer separaten Veloinfrastruktur angegeben.

¹ Die Umfrage war zwischen dem 10. März und 06. April 2025 online aufgeschaltet. Der Zugang zur Umfrage wurde per Hochdorf-Mail verschickt.

² Mit Wunschlinien sind Wegverbindungen gemeint, welche aktuell nicht befahrbar oder unattraktiv sind.

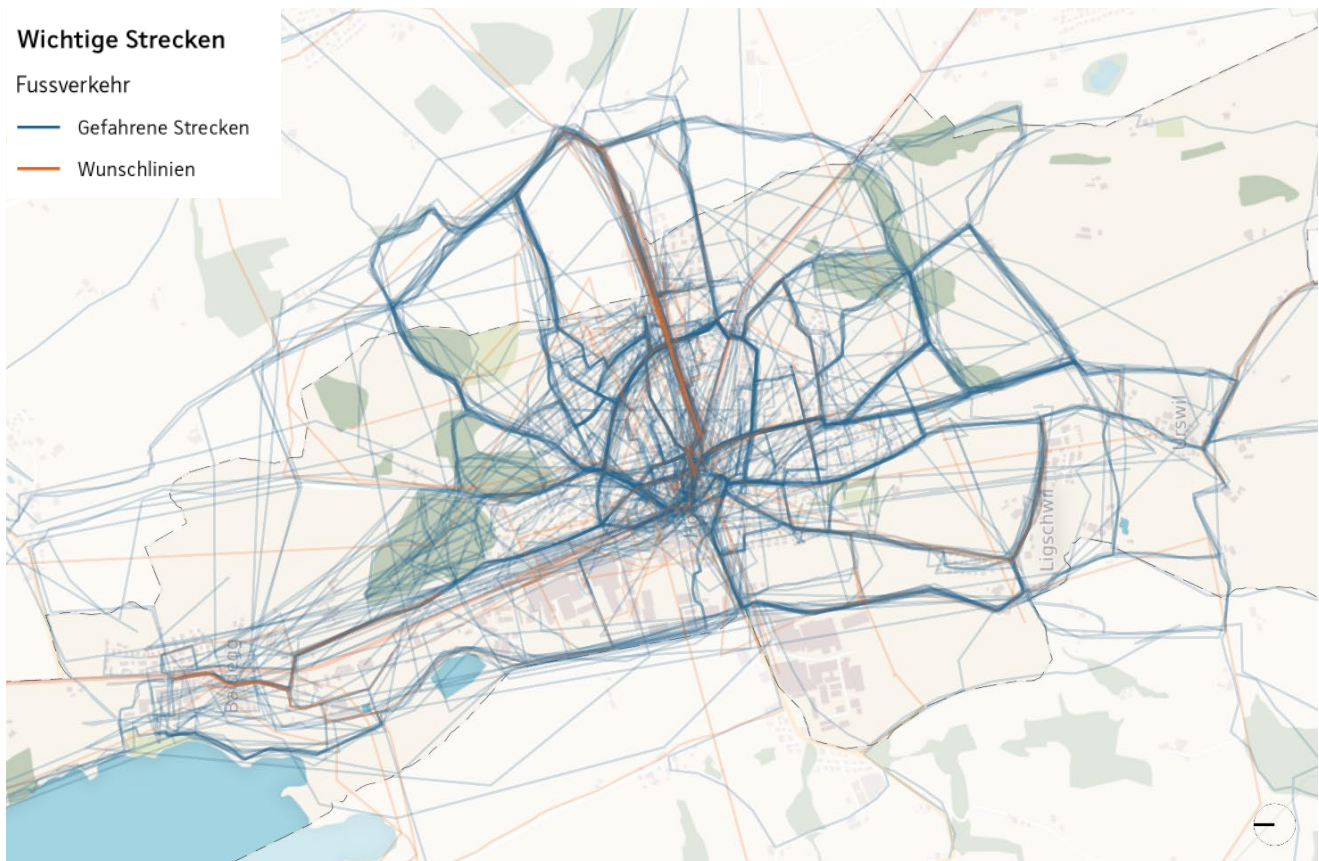


Abbildung 27: Wichtige Strecken im Fussverkehr (Rückmeldungen online-Befragung)



Abbildung 28: Wichtige Strecken im Veloverkehr (Rückmeldungen online-Befragung)

3 Ziele

Unter Berücksichtigung übergeordneter Strategien und Zielsetzungen werden im Rahmen des kommunalen Fuss- und Veloverkehrskonzept folgende Ziele festgesetzt:

Gesamtverkehr / Fuss- und Veloverkehr

- **Freundliches Verkehrsklima**
In Hochdorf herrscht ein freundliches Verkehrsklima. Verkehrsteilnehmende nehmen gegenseitig Rücksicht und verhalten sich respektvoll.
- **Erhöhung der Fuss- und Veloverkehrsanteile am Modal Split**
Der Fuss- und Veloverkehr werden gefördert, der Modal Split soll bis 2040 signifikant erhöht werden. Es findet eine Verlagerung vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr statt.
- **Sichtbare Kultur**
Das Velo und der Fussverkehr sind in Hochdorf sichtbare, attraktive und vollwertige Verkehrsmittel, welche einen angemessenen Stellenwert geniessen.

Fussverkehr

- **Zusammenhängendes Fusswegnetz**
In Hochdorf besteht ein flächendeckendes Fusswegnetz, welche alle Quartiere sowie die öffentlichen Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitangebote sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erschliesst. Netzlücken werden proaktiv geschlossen.
- **Sichere, attraktive und hindernisfreie Infrastruktur**
Das Fusswegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher und attraktiv. Alle fühlen sich sicher und wohl, wenn sie in Hochdorf zu Fuss unterwegs sind. Das Unfallrisiko und das Verletzungspotential sind minimiert. Die Fussverkehrsinfrastruktur ist auf eine breite Nutzergruppe, u. a. auch auf Personen mit eingeschränkter Mobilität, ausgelegt und hindernisfrei nutzbar.
- **Sichere Schulwege**
Die Schulwege sind kindergerecht und sicher gestaltet.

Veloverkehr

- **Zusammenhängendes Velowegnetz**
Das Velowegnetz in Hochdorf ist durchgehend. Alle wichtigen Quell- und Zielorte wie öffentliche Nutzungen, Arbeitsorte, Einkaufs- und Freizeitangebote sind erschlossen. Die Verbindung mit den Nachbargemeinden und in die Ausenwachen ist gewährleistet. Netzlücken werden proaktiv geschlossen.
- **Sichere, attraktive und selbsterklärende Veloinfrastruktur**
Velofahren in Hochdorf ist für alle Velotypen sicher, attraktiv und komfortabel. Das Unfallrisiko und das Verletzungspotential sind minimiert. Die Velofahrenden fühlen sich wohl. Die Infrastruktur ist auf eine breite Nutzergruppe ausgelegt. Es werden auch weniger geübte Velofahrende berücksichtigt. Die

Veloweginfrastrukturen sind intuitiv auffindbar und selbsterklärend. Eine zweckmässige Wegweisung und Signalisation unterstützen die Auffindbarkeit.

– **Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze**

Das Veloabstellangebot im öffentlichen Raum und bei Wohnbauten berücksichtigt unterschiedliche Velotypen und ist qualitativ hoch und ausreichend. Durch die Bereitstellung qualitativer und ausreichender Veloabstellplätze bei den wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird die Multimodalität gefördert.

4 Konzept

4.1 Grobkonzept Fuss- und Veloverkehr

Abgeleitet aus den Grundlagen, respektive den dadurch herausgeschälten Wunschlinien, zeigt nachfolgende Abbildung das Grobkonzept des Fuss- und Veloverkehrs in Hochdorf auf. Folgende Elemente werden unterschieden:

- **Hauptverbindungen:** wichtigste Achsen des Fuss- und Veloverkehrs, welche die verschiedenen Ortsteile miteinander Verbinden und über die Gemeindegrenze hinaus Anschluss in alle Richtungen bilden
- **Tangentialverbindungen:** ergänzende Ringverbindungen, welche die Quartiere untereinander für den Fuss- und Veloverkehr verbinden
- **Zentrumsverbindungen:** Fuss- und Veloverkehrsachsen, welche die Quartiere ans Zentrum anbinden
- **Zentrum:** wichtigstes Gebiet für den Fuss- und Veloverkehr, flächendeckendes Netz an attraktiven Fuss- und Veloinfrastrukturen (längs und quer), Aufenthalt im öffentlichen Raum prioritär
- **Gesamtes Siedlungsgebiet:** flächendeckende Erreichbarkeit im Siedlungsgebiet; dichtes Wegnetz im Fussverkehr ohne grössere Umwege oder Netzlücken

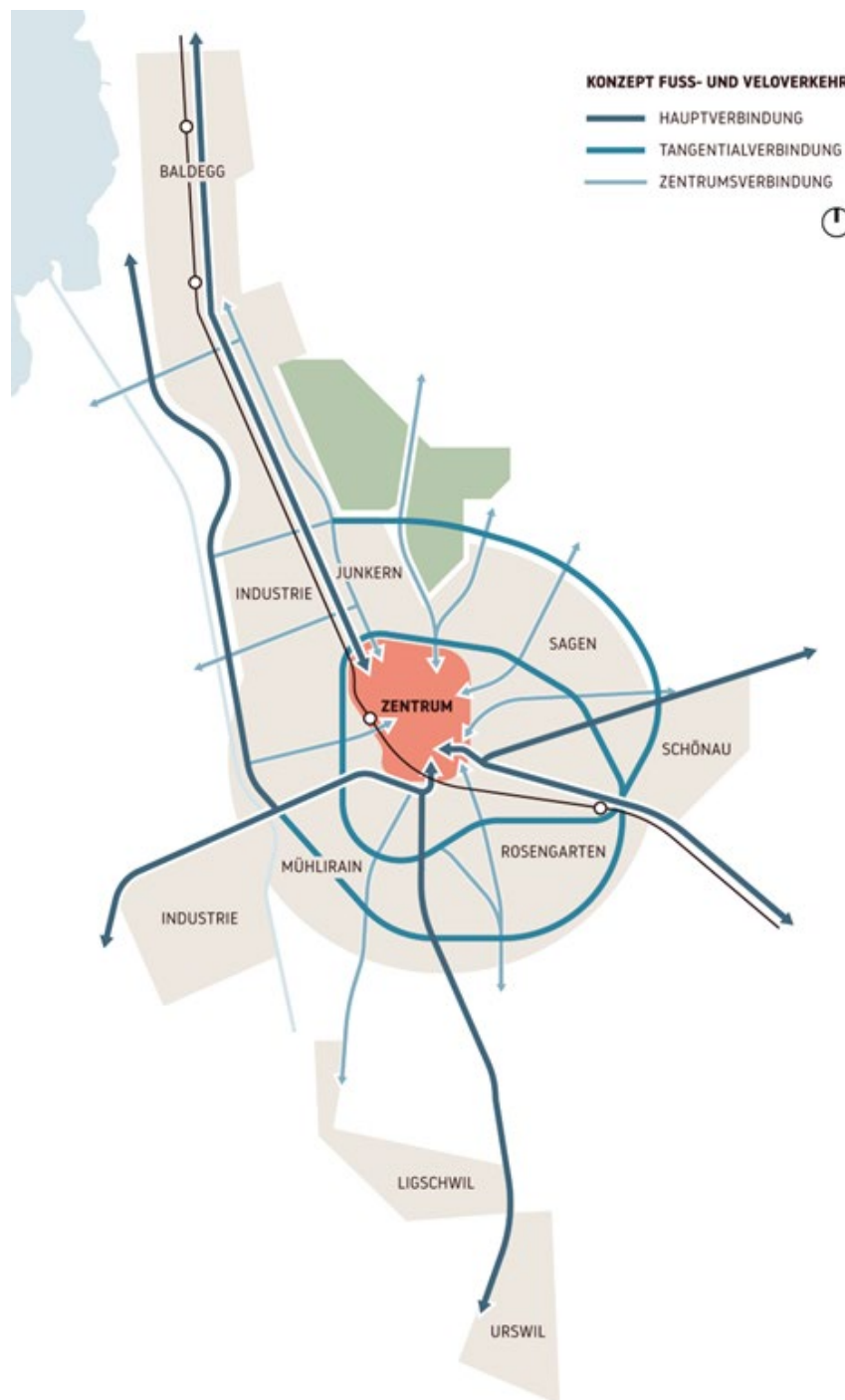


Abbildung 29: Grobkonzept Fuss- und Veloverkehr

4.2 Netzentwurf Fussverkehr

Nachfolgend ist das Fusswegenetz mit den Haupt- und Nebenverbindungen sowie den Netzlücken dargestellt. Der Fusswegnetzplan ist zudem im Anhang 1 aufgeführt.

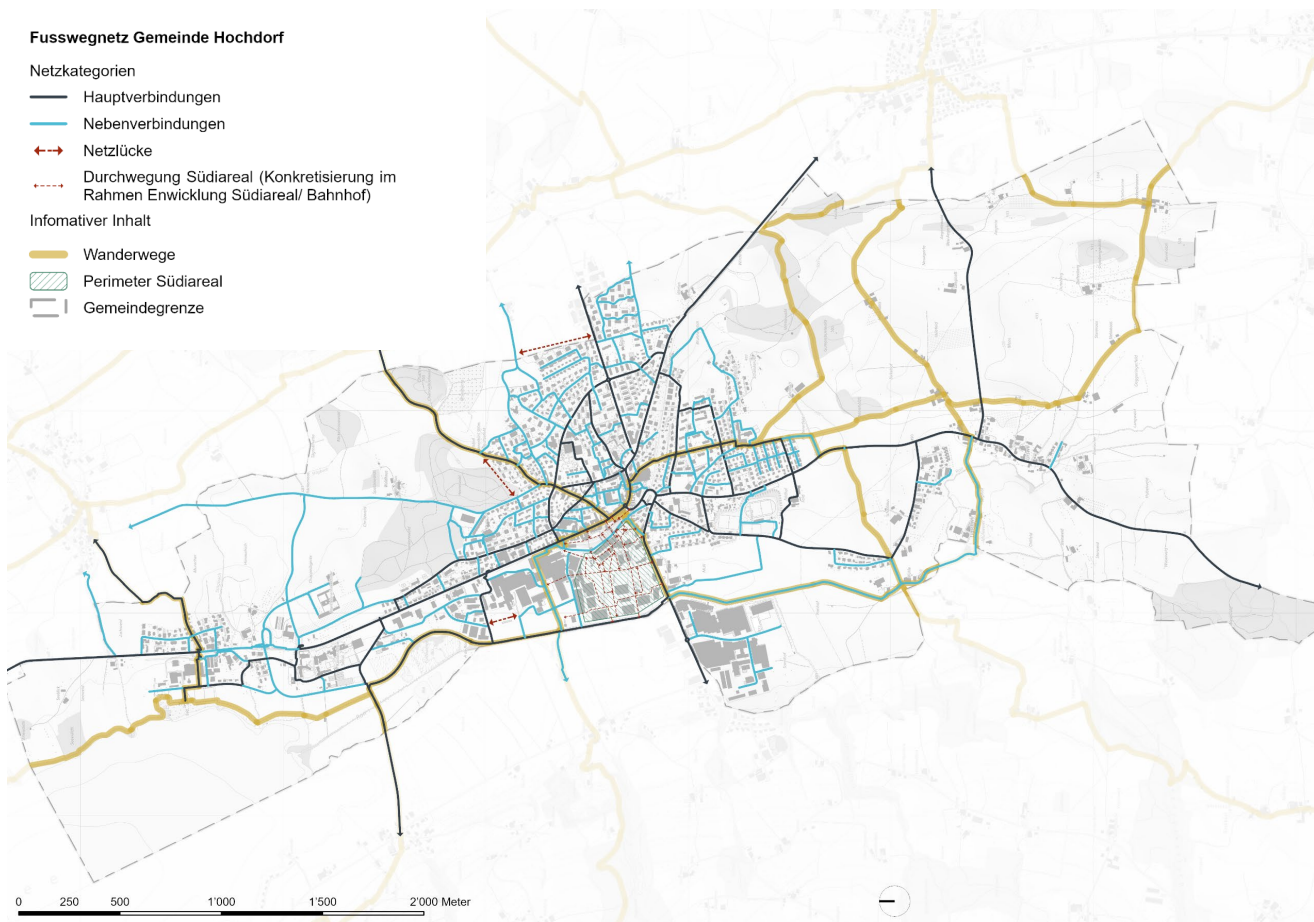


Abbildung 30: Kommunales Fusswegenetz

Grundsätzlich besteht ein flächendeckendes Fusswegnetz über das gesamte Siedlungsgebiet. Alle öffentlich zugänglichen Strassen sind Bestandteil des kommunalen Fusswegnetzes. Es wird zwischen zwei Netzkategorien, Haupt- und Nebenverbindung, differenziert. Die Netzkategorien unterscheiden sich hinsichtlich Bedeutung der Verbindung im Fusswegnetz sowie dem Fussverkehrspotential. Weiter bestehen unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung der Infrastrukturen je nach Netzkategorie.

Die Hauptverbindungen sollen, soweit möglich, die Fussgängerströme bündeln und das Fusswegnetz strukturieren. Sie weisen das höchste Potential für hohe Fussverkehrsströme auf und binden wichtigste Ziel- und Quellgebiete (z.B. Schulen, Gebiete mit hohen Nutzungsdichten etc.) an. Sie stellen auch erhöhte Anforderungen an die Wegfindung für Ortsunkundige. Die Nebenverbindungen haben die Funktion das Gemeindegebiet flächendeckend für den Fussverkehr zu erschliessen. Dabei steht eine enge Maschendichte im Vordergrund.

Im Fusswegnetz sind verschiedene lineare Netzlücken ausgewiesen sowie das Entwicklungsgebiet Südiareal als flächige Netzlücke. Heute ist die Durchwegung des Südiareals mangelhaft, es bestehen diverse Netzlücken. Mit der Entwicklung des Südiareals sind diese zu beheben. Der Bahnhof mit den Gleisanlagen stellt eine Netzlücke zwischen der Hauptverbindung auf der Hauptstrasse und dem Südiareal dar. Weitere Netzlücken bestehen an den Siedlungsrädern.

4.3 Netzentwurf Veloverkehr

Das kommunale Velowegnetz ergänzt das kantonale Velowegnetz und dient der Feinerschliessung der Gemeinde. Ziel ist die flächendeckende Verknüpfung aller Ortsteile sowie die Sicherstellung der Anschlüsse an die angrenzenden Gemeinden. Es gilt alle wichtigen kommunalen Quell- und Zielorte durch das kommunale Velowegnetz zu erschliessen und die Anbindung an das kantonale Velowegnetz sicherzustellen. Aufgrund der Grösse der Gemeinde bzw. der Dichte des kommunalen Netzes wird nicht zwischen verschiedenen kommunalen Netzkategorien unterschieden. Das Velowegnetz ist zusätzlich im Anhang 2 aufgeführt.



Abbildung 31: Kommunales Velowegnetz

Im kommunalen Velowegnetz können verschiedene lineare sowie flächige Netzlücken ausgewiesen werden. Analog zum Fusswegnetz bildet das Entwicklungsgebiet Südiareal eine flächige Netzlücke. Heute ist die Durchwegung des Südiareals mangelhaft, es bestehen diverse Netzlücken. Mit der Entwicklung des Südiareals sind diese zu beheben. Weitere Netzlücken bilden der Abschnitt Ziegeleihof – Huwilerstrasse, die fehlende Verbindung zwischen Junkerstrasse und Hauptstrasse sowie die Fortsetzung der Verbindung entlang Ron zwischen Sempachstrasse und Ligschwil.

5 Standards

5.1 Fussverkehr

Aktuell erarbeitet der Kanton Luzern neue Standards für den Fuss- und Veloverkehr. Die Standards bilden die Führungsarten von Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Strecke, wie auch an Knoten ab. Die Dimensionierung der verschiedenen Führungsarten wird in den Standards ebenfalls in Abhängigkeit der Netzhierarchie festgelegt.

Grundsätzlich sind die Fussverkehrsinfrastrukturen mindestens gemäss aktuellen VSS-Normen³ auszugestalten. Aufgrund erhöhtem Fussverkehrspotential oder zentraler Bedeutung der Verbindung kann eine erhöhte Anforderung an den Ausbau einer Fussverkehrsinfrastruktur bestehen. In Anlehnung an den Entwurf⁴ der kantonalen Standards werden folgende Dimensionen vorgeschlagen:

Führungsform	Kommunale Hauptverbindung	Kommunale Nebenverbindung
Trottoir und Fusswege	2.5 m	2.0 m

5.2 Veloverkehr

Hinsichtlich der hohen Anzahl an kantonalen Verbindungen auf dem Gemeindegebiet ist eine Anlehnung an die Velostandards des Kanton Luzern naheliegend. Aufgrund des ähnlichen Velopotentials sowie gleichem Anspruch an Sicherheit, Direktheit und Umfeldqualität werden die Ausbaustandards der kommunalen Veloverbindungen an diejenigen der kantonalen Basisverbindungen angeglichen. Da sich die kantonalen Standards aktuell in Überarbeitung befinden, wird nachfolgend nur ein Entwurf aufgeführt.

Die Mehrheit der aufgelisteten Führungsformen werden auf den kommunalen Verbindungen in Hochdorf nicht eingesetzt, sind aber vollständigkeitshalber aufgeführt. Bei einer Führung entlang Quartierstrassen mit DTV < 5'000 Fahrzeugen und Tempo 30, was in der Gemeinde Hochdorf mehrheitlich der Fall ist, ist grundsätzlich die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr verträglich. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist der Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich getrennt zu führen, weshalb die gemeinsamen Rad-/Gehwege in den Standards nicht aufgeführt sind.

Bezüglich der Knotengestaltung wird auf das ASTRA-Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» verwiesen.

Führungsform	Kommunale Veloverbindung
Zweirichtungsradschweg	2.80 m
Richtungsradschweg	1.80 m
Radstreifen	1.80 m
Radstreifen bei Kernfahrbahn	1.50 m
Radstreifen gegen Einbahn	1.80 m
Mischverkehr bei Tempo 30	≥ 4.50 m
Velostrassen	≥ 4.50 m

³ Stand 2025: u.a. Grundnorm SN640 070, Fussgängerstreifen VSS 40 241 etc.

⁴ Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzept Hochdorf sind die kantonalen Standards noch nicht publiziert.

6 Massnahmen

6.1 Massnahmenkonzept

Als Grundlage für das Massnahmenkonzept dient die Schwachstellenerhebung aus dem Jahr 2022. Für die insgesamt 101 erhobenen Schwachstellen wurden dort bereits konkrete Massnahmenvorschläge erstellt, mit welchen die Schwachstellen behoben werden können. Mit der Umsetzung der Massnahmen über alle Schwachstellen kann die Qualität des Fuss- und des Velowegnetzes gemäss den Netzplänen und Standards sichergestellt werden.

Das Massnahmenkonzept teilt die 101 Schwachstellen in insgesamt vier Massnahmenpakete und innerhalb dieser in Massnahmentypen ein. Im Paket A werden Massnahmen räumlich in zwei Korridoren (Hauptstrasse und Sagenbachstrasse) und im Südiareal/Bahnhof zusammengefasst, da sich hier die koordinierte Umsetzung aufdrängt. Massnahmenpaket B resp. C beinhalten Anpassungen auf dem Fuss- und Velowegnetz mit unterschiedlicher Dringlichkeit. Im Massnahmenpaket D werden weitere Massnahmen ausserhalb des Fuss- bzw. des Velowegnetzes zusammengefasst. Ergänzend zur Schwachstellenerhebung aus dem Jahr 2022 können weitere potenzielle Schwachstellen hinzukommen, insbesondere aufgrund der aktuellen Netzpläne.

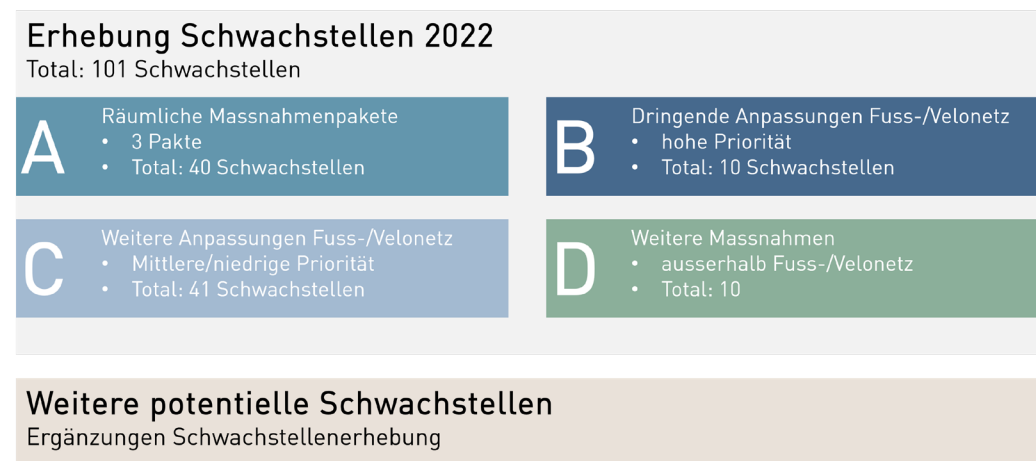


Abbildung 32: Übersicht Massnahmenkonzept

Die einzelnen Schwachstellen mit den jeweils ausführlichen Massnahmenbeschreibungen sind in der Schwachstellenanalyse aus dem Jahr 2022 mit Objektblättern beschrieben. Es wird nicht zwischen Fuss- und Veloverkehr differenziert, resp. ist die Differenzierung anhand der Massnahmentypen und der Schwachstellenbeschreibung nachvollziehbar.

Die Schwachstellen und dazugehörigen Massnahmen werden je Paket anhand der folgenden neun Massnahmentypen gruppiert:

- **Parkierung:** Anordnung, Angebot, Markierung
- **Bushaltestellen:** Sanierung gemäss BehiG, Anordnung im Strassenraum
- **Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung:** Erstellung/Anpassung Trottoir, Behebung Engstellen
- **Fussverkehrsinfrastruktur Querungen:** Erstellung/Anpassung Querungsstelle, Erhöhung Sicherheit, Signalisation
- **Tempo 30:** Prüfung, Signalisation, bauliche Massnahmen
- **Einhaltung Sichtweiten**

- **Veloinfrastruktur:** Führung, Breiten, Markierung
- **Strassenraum/Knoten:** Dimensionierung, Gestaltung und Betrieb
- **Netzlücke:** neue Infrastruktur, Verbesserung bestehende Infrastruktur

Das Konzept zeigt noch keine Umsetzungspfad auf. Dieser ist in Abstimmung zu bereits vorhandenen und vorgesehenen Projekten zu definieren. Die Massnahmenpakete A und B sollten dabei prioritär behandelt werden:

- Die beiden Korridore Hauptstrasse und Sagenbachstrasse des Pakets A werden stark durch den Fuss- und Veloverkehr frequentiert (in der Längs- und Quer-richtung). Durch die Lage mehrerer Schulstandorte entlang der Sagenbachstrasse ist die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf diesem Abschnitt zentral.
- Das Südiareal mit dem Bahnhof wird in den kommenden Jahren voraussichtlich zu einem neuen Quartier entwickelt. Dabei sind attraktive und funktionale Netze für den Fuss- und den Veloverkehr wichtige Voraussetzungen. Dies betrifft insbesondere auch die Querbarkeit der Bahnanlage und die Verbindung zum Ortszentrum.
- Die im Paket B beschriebenen Schwachstellen wurden in der Schwachstellenerhebung aus dem Jahr 2022 mit einer hohen Priorität hinsichtlich des Handlungsbedarfs beurteilt.

6.2 Massnahmenpaket A – räumliche Massnahmenpakete

Das Massnahmenpaket A wird mit folgenden drei Teilpaketen definiert:

- A1) Korridor Hauptstrasse
- A2) Korridor Sagenbachstrasse
- A3) Südiareal und Bahnhof

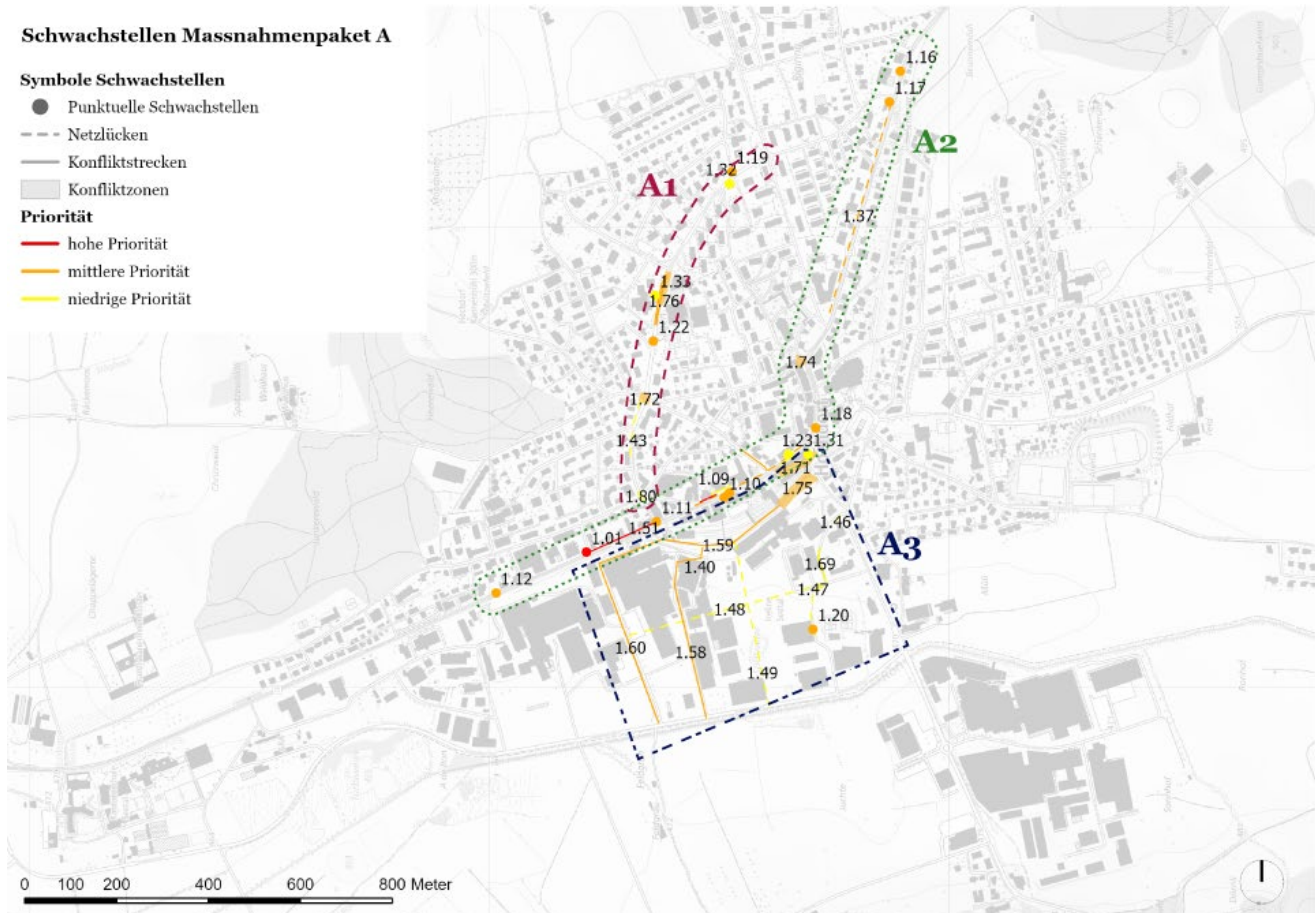


Abbildung 33: Übersicht Schwachstellen
Massnahmenpaket A

A1 Korridor Hauptstrasse

Entlang der Ortsdurchfahrt Hochdorf (Hauptstrasse, K16) sowie den unmittelbar angrenzenden Knotenbereichen befinden sich insgesamt 18 Schwachstellen. Idealerweise werden die Schwachstellen zusammen behoben. Dazu bietet sich eine ganzheitliche Betrachtung und Planung der Hauptstrasse in Form eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes an (vgl. auch Fazit).

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
1.62	Konfliktstrecke	Schmales Trottoir, zwischen Fahrbahn und Gebäude	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.63	Konfliktstrecke	Parkierung auf Trottoir, Führung Fussverkehr über private Vorzonen	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.09	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Beschilderung Fussgängerstreifen	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.11	Punktuelle Schwachstelle	Zu steil für Kinderwagen oder Rollstuhl.	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.12	Punktuelle Schwachstelle	Zu steil mit Kinderwagen oder Rollstuhl. Soziale Sicherheit (Angstraum)	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.17	Punktuelle Schwachstelle	Keine Mittelinsel vorhanden, trotz hohem DTV	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.01	Punktuelle Schwachstelle	Sichtweiten Wartebereich eingeschränkt durch parkierte Fahrzeuge und Mauer	Parkierung
1.10	Punktuelle Schwachstelle	Parkplatz zu nahe am Knoten markiert. Eingeschränkte Sicht bei grossem Fahrzeug	Parkierung
1.18	Punktuelle Schwachstelle	Parkplatz auf Trottoir, Durchgang zu schmal	Parkierung
1.23	Punktuelle Schwachstelle	Gebäudezugang und Parkierung engen Gehbereich ein	Parkierung
1.50	Konfliktstrecke	Parkplätze auf Trottoir schränken Gehbereich massiv ein	Parkierung
1.51	Konfliktstrecke	Parkfelder auf Trottoir schränken Gehbereich massiv ein	Parkierung
1.53	Konfliktstrecke	Parkplätze auf Trottoir schränken Gehbereich massiv ein	Parkierung
1.74	Konfliktzone	Konflikt Parkplätze (MIV) und Fussverkehr	Strassenraum/Knoten
1.35	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Tempo 30
1.37	Netzlücke	Veloinfrastruktur fehlt	Tempo 30
1.16	Punktuelle Schwachstelle	Führungshilfe Velo Fahrbahn/Radweg nur in einer Richtung	Veloinfrastruktur

A2 Korridor Sagenbachstrasse

Entlang der Sagenbachstrasse sowie den unmittelbar angrenzenden Knotenbereichen befinden sich insgesamt 10 Schwachstellen. Auch hier bietet sich die Betrachtung über den gesamten Korridor zwischen Haupt- und Hohenrainstrasse an.

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
1.19	Punktuelle Schwachstelle	Sichtweite auf Fussgänger aufgrund Busch nicht gegeben	Einhaltung Sichtweiten
1.33	Punktuelle Schwachstelle	Unterführung zu steil, Licht fehlt; Konflikt mit Mo-faabbstellplätzen	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.32	Punktuelle Schwachstelle	Überdimensionierter Knoten	Strassenraum/Knoten
1.72	Konfliktzone	Knoten unübersichtlich und überdimensioniert	Strassenraum/Knoten
1.76	Konfliktzone	Unklare Situation für Fussverkehr (Querungen), für Veloverkehr (auf Trottoir) und für öV (enger Wartebereich mit ungenügender Ein-/Ausstiegsfläche)	Strassenraum/Knoten
1.80	Konfliktzone	Überdimensionierte Kurve, unklare Signalisation Fussgängerzone	Strassenraum/Knoten
1.22	Punktuelle Schwachstelle	Enge Situation für Schülerinnen (Schulhauswechsel); Konflikt mit MIV (Tempo 50)	Tempo 30
1.43	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Tempo 30
1.56	Konfliktstrecke	Mangelhafte Veloinfrastruktur (Velostreifen zu schmal) und Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr	Veloinfrastruktur
1.61	Konfliktstrecke	Konflikt zwischen Velo- und Fussverkehr da Veloinfrastruktur auf Trottoir, Velostreifen teilweise zu schmal	Veloinfrastruktur

A3 Bahnhof und Südiareal

Im Bereich des Bahnhofs sowie im angrenzenden Südiareal sind insgesamt 12 Schwachstellen vorhanden. In den Netzplänen wird eine grössere flächige Netzlücke im Südiareal festgestellt. Mit dem Masterplan Südiareal besteht bereits ein Projekt, in welchem diese Schwachstellen behoben werden können, resp. allenfalls durch die grundlegende Veränderung des Areals obsolet werden. Das Massnahmenpaket A3 dient dem Masterplan und den Planungen für den Bahnhof als Grundlage, die Umsetzung von Massnahmen erfolgt direkt in den entsprechenden Planungen.

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
1.40	Netzlücke	Mangelhafte / fehlende Fussgänger Verbindung	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.46	Netzlücke	Trottoir zu schmal	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.58	Konfliktstrecke	Fehlende / mangelhafte Längsverbindung	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.60	Konfliktstrecke	Fehlende Fussgänger Verbindung; mangelhafte Fussgänger Verbindung	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.47	Netzlücke	Mangelnde Fussverbindung	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung Veloinfrastruktur
1.69	Konfliktstrecke	Unklare Wegführung für Fuss- und Veloverkehr	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung Veloinfrastruktur
1.59	Konfliktstrecke	Mangelhafte Fuss- / Veloverbindung	Gestaltung Bahnhofsumfeld zugunsten Fuss- und Veloverkehr
1.48	Netzlücke	Fehlende Längsverbindung bzw. kein Durchgang für Fuss- und Veloverkehr	Netzlücke
1.49	Netzlücke	Fehlende Längsverbindung bzw. kein Durchgang für Fuss- und Veloverkehr	Netzlücke
1.75	Konfliktzone	Diverse Konfliktstellen, z.B. zwischen Parkplatz und Warteraum Bus, etc.	Strassenraum/Knoten
1.71	Konfliktzone	Diverse Konflikte infolge enger Strassenraum, z.B. enge Gehbereiche, BehiG-Konformität, Sichtbeziehungen, etc.	Strassenraum/Knoten Bushaltestellen
1.20	Punktuelle Schwachstelle	Veloabstellplätze auf Zufahrt zu Parkplätzen	Veloinfrastruktur
1.31	Punktuelle Schwachstelle	Veloinfrastruktur nicht durchgehend	Veloinfrastruktur

6.3 Massnahmenpaket B – Dringende Anpassungen Fuss- / Velowegnetz



Abbildung 34: Übersicht Schwachstellen
Massnahmenpaket B

Im Massnahmenpaket B werden alle Schwachstellen auf dem Fuss-/Velowegnetz mit einer hohen Priorität (und welche nicht Teil des Paketes A sind) zusammengefasst. Diese Massnahmen sollten möglichst rasch umgesetzt werden.

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
1.70	Konfliktzone	Haltestelle in Einmündung, nicht BehiG-konform	Bushaltestellen
1.03	Punktuelle Schwachstelle	Eingeschränkte Sichtweiten Wartebereich	Einhaltung Sichtweiten
1.04	Punktuelle Schwachstelle	Sichtweiten nicht gegeben	Einhaltung Sichtweiten
1.05	Punktuelle Schwachstelle	Sichtbeziehungen Warteraum nicht gegeben	Einhaltung Sichtweiten
2.01	Punktuelle Schwachstelle	Sichtbeziehungen können gestört werden	Einhaltung Sichtweiten
1.06	Punktuelle Schwachstelle	Mangelndes Trottoir; Nicht BehiG-konform	Fussverkehrsinfrastrukturen Längsrichtung
1.52	Konfliktstrecke	Konflikt MIV und Fuss; fehlendes/zu schmales Trottoir	Fussverkehrsinfrastrukturen Längsrichtung
1.02	Punktuelle Schwachstelle	Fussgängerstreifen mangelhaft erkennbar. Sichtweiten eingeschränkt	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.08	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Querung, Wanderweg, Tempo 80-Strecke	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
2.02	Punktuelle Schwachstelle	Zu schmale Mittelinsel	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen

6.4 Massnahmenpaket C – Weitere Anpassungen Fuss- / Velowegnetz

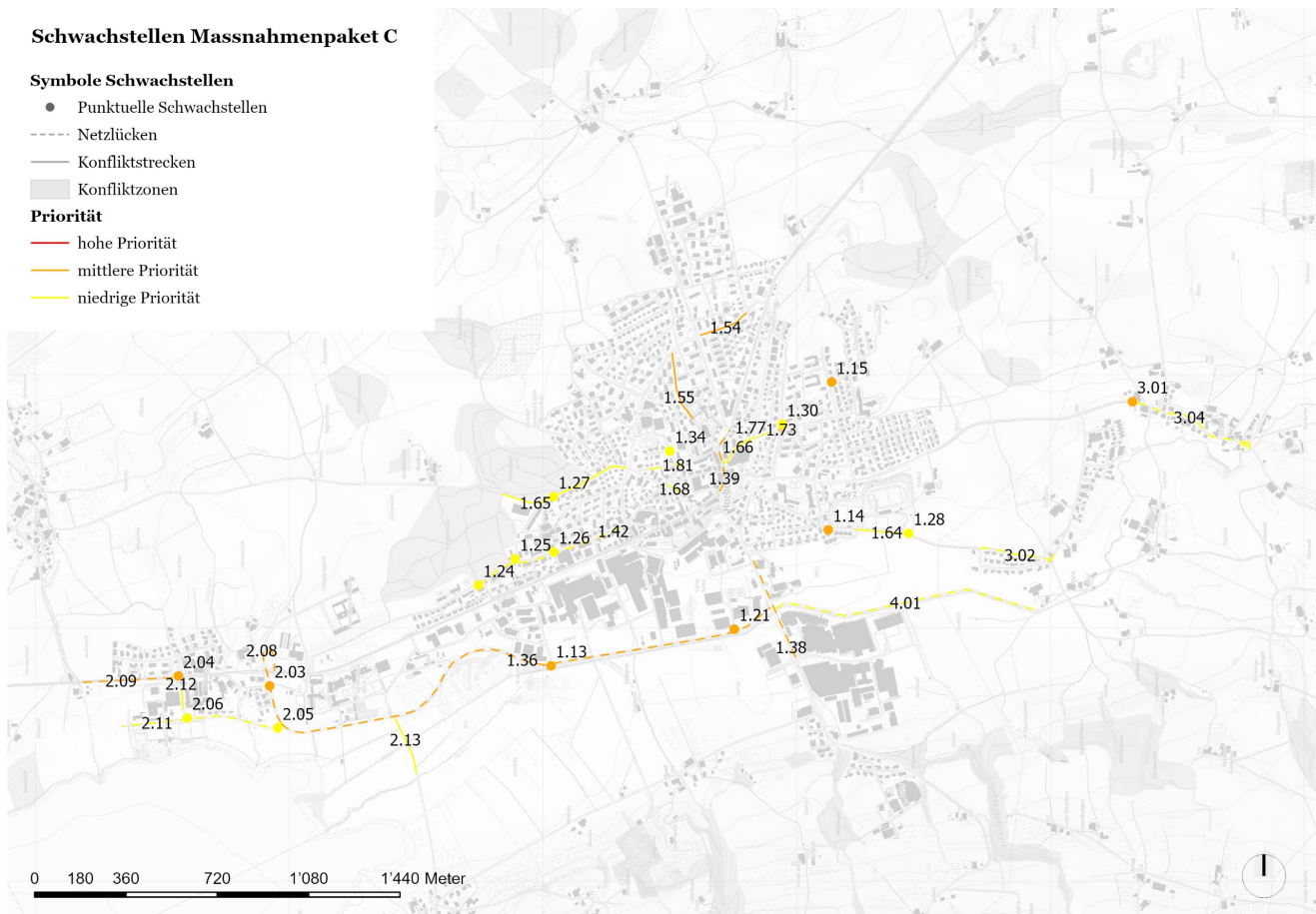


Abbildung 35: Übersicht Schwachstellen Massnahmenpaket C

Im Massnahmenpaket C sind insgesamt 41 Schwachstellen mit Massnahmen enthalten. Diese Schwachstellen sind mit einer mittleren bis niedrigen Priorität zu beheben, d.h. sie können laufend einzeln oder in zweckmässigen Teilpaketen umgesetzt werden.

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
2.04	Punktuelle Schwachstelle	Nicht BehiG konform	Bushaltestellen
1.15	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Sicht Warteraum	Einhaltung Sichtweiten
1.26	Punktuelle Schwachstelle	Parkplätze auf Strasse ohne Blick Velo,	Einhaltung Sichtweiten
1.27	Punktuelle Schwachstelle	Mangelhafte Sichtbeziehungen	Einhaltung Sichtweiten
1.30	Punktuelle Schwachstelle	Sichtweite Warteraum eingeschränkt insbesondere falls Zaun bewachsen ist	Einhaltung Sichtweiten
2.06	Punktuelle Schwachstelle	Querungsdistanz zu gross; unübersichtlich	Einhaltung Sichtweiten
1.38	Netzlücke	Nur einseitiges Trottoir	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.41	Netzlücke	Schmales Trottoir für Schulweg	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.42	Netzlücke	Kein durchgängiges Trottoir vorhanden	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.64	Konfliktstrecke	Fehlendes weiterführendes Trottoir	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.66	Konfliktstrecke	Mischverkehr Fuss MIV auf markiertem Wanderweg	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.67	Konfliktstrecke	Konfliktstelle Parkplätze und Fussverkehr auf schmalem Trottoir	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung

2.12	Konfliktstrecke	Parkplätze mit hohem Belegungsgrad über Trottoir erschlossen	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
2.13	Konfliktstrecke	Netzlücke Wanderweg\Fussverkehr	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
3.02	Netzlücke	Fehlendes Trottoir	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
3.03	Netzlücke	Zu schmales Trottoir, hört mittendrin auf	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
2.03	Punktuelle Schwachstelle	Keine Querungshilfe Fussverkehr	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.14	Punktuelle Schwachstelle	Trottoir beidseitig zu schmal	Fussverkehrsinfrastrukturen Längsrichtung
1.34	Punktuelle Schwachstelle	Unklare Wegführung	Fussverkehrsinfrastrukturen Längsrichtung
1.54	Konfliktstrecke	Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr auf Trottoir in der Tempo 30-Zone	Fussverkehrsinfrastrukturen Längsrichtung, Veloinfrastruktur
1.13	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Querungsmöglichkeiten entlang ganzer Strecke	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.21	Punktuelle Schwachstelle	Ende Trottoir; Mangelhafte Querungsmöglichkeit	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.24	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Querungsstelle Schule	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.25	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Querungsstelle Schule	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.28	Punktuelle Schwachstelle	Randabschluss nicht ertastbar	Fussverkehrsinfrastrukturen Querungen
1.39	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Netzlücke, Veloinfrastruktur
1.73	Konfliktzone	Überdimensionierter Knoten	Strassenraum/Knoten
1.77	Konfliktzone	Konflikt MIV und Fussverkehr; keine Fussgängerinfrastruktur trotz Wanderweg	Strassenraum/Knoten
1.81	Konfliktzone	Unklare Situation; Aufgrund Erhöhung Randabschluss nicht ertastbar	Strassenraum/Knoten
3.05	Konfliktzone	Unübersichtliche Knotensituation	Strassenraum/Knoten
3.06	Konfliktzone	Überdimensionierter Knoten	Strassenraum/Knoten
1.65	Konfliktstrecke	Keine Veloinfrastruktur	Tempo 30
2.11	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Tempo 30
3.04	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Tempo 30
1.36	Netzlücke	Keine Veloinfrastruktur	Veloinfrastruktur
1.55	Konfliktstrecke	Ist Im Radverkehrsplan als Radweg und im Fussverkehrsplan als Fussweg markiert. Bestehender Weg ist zu schmal für Mischverkehr Fuss- und Radweg	Veloinfrastruktur
1.68	Konfliktstrecke	Unklare Veloführung; Konfliktstelle MIV / Velo; Veloverbindung über Parkfläche	Veloinfrastruktur, Tempo 30
2.05	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Ab-/Einbiegehilfe für Velo	Veloinfrastruktur
2.08	Netzlücke	Fehlende Infrastruktur Velo	Veloinfrastruktur
2.09	Netzlücke	Fehlende Veloinfrastruktur	Veloinfrastruktur
3.01	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Veloführung von Fahrbahn auf Radweg	Veloinfrastruktur
4.01	Netzlücke	Fehlende Infrastruktur Velo	Veloinfrastruktur

Aufgrund der Zuweisung der einzelnen Schwachstellen zu Massnahmentypen zeigt sich, dass vor allem im Fussverkehr diverse Querungen ergänzt oder angepasst werden müssen. Auch fehlen auf einigen Abschnitten Trottoirs oder die Flächen für den Fussverkehr sind zu knapp bemessen.

6.5 Massnahmenpaket D – weitere Massnahmen



Abbildung 36: Übersicht Schwachstellen
Massnahmenpaket D

Im Massnahmenpaket D sind 10 Schwachstellen enthalten, welche nicht auf einer Haupt- oder Nebenverbindung liegen.

Nr.	Schwachstellentyp	Beschrieb Schwachstelle	Massnahmentyp
1.07	Punktuelle Schwachstelle	Sichtweite nicht gegeben	Einhaltung Sichtweiten
1.44	Netzlücke	Für Rollstuhl nicht befahrbar	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.45	Netzlücke	Zu schmaler Wanderweg; Beschriftung Wanderweg ungenügend	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
2.10	Netzlücke	Fehlende Netzverbindung	Fussverkehrsinfrastruktur Längsrichtung
1.29	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Querungshilfe querender Fuss- weg	Fussverkehrsinfrastruktur Querungen
1.57	Konfliktstrecke	Fehlende\ Mangelhafte Längsverbindung; Parkplatz auf Trottoirfläche	Parkierung
1.78	Konfliktzone	Überdimensionierter Knoten, grosse Que- rungsdistanz	Strassenraum/Knoten
1.79	Konfliktzone	Überdimensionierter Knoten, grosse Que- rungsdistanz	Strassenraum/Knoten
1.82	Konfliktzone	Konfliktfläche Velo und Fussverkehr; Un- klare Veloführung	Veloinfrastruktur
2.07	Punktuelle Schwachstelle	Fehlende Veloabstellplätze	Veloinfrastruktur

6.6 Weitere Massnahmen

Neben den oben beschriebenen Massnahmenpaketen kommen weitere Massnahmen hinzu:

Aktualisierung Schwachstellenanalyse

Die Erhebung von 2022 gilt es mit dem inzwischen vorliegenden Netzentwurf zu aktualisieren und weitere Schwachstellen auf dem Netz zu erheben. Weiter sind die in der on-line-Umfrage eingetragenen Gefahrenstellen explizit zu untersuchen.

Netzlücken gemäss Netzplan schliessen

In den Netzentwürfen des Fuss- und Veloverkehrs sind grössere Netzlücken aufgeführt, welche in der Schwachstellenanalyse noch nicht berücksichtigt wurden. Nachfolgende Abbildung zeigt die im Rahmen der Netzkonzeption ermittelten Netzlücken. Diese gilt es laufend zu schliessen, damit die festgesetzten Wegnetze sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr als Ganzes funktionieren und die Erreichbarkeit bzw. Durchgängigkeit im gesamten Siedlungsgebiet der Gemeinde gegeben ist. Die Massnahme umfasst je nach Netzlücke u.a. die Prüfung einer möglichen Wegverbindung im Bereich der Netzlücke, die anschliessende Wegrechtsicherung und schliesslich die bauliche Umsetzung der Verbindung.

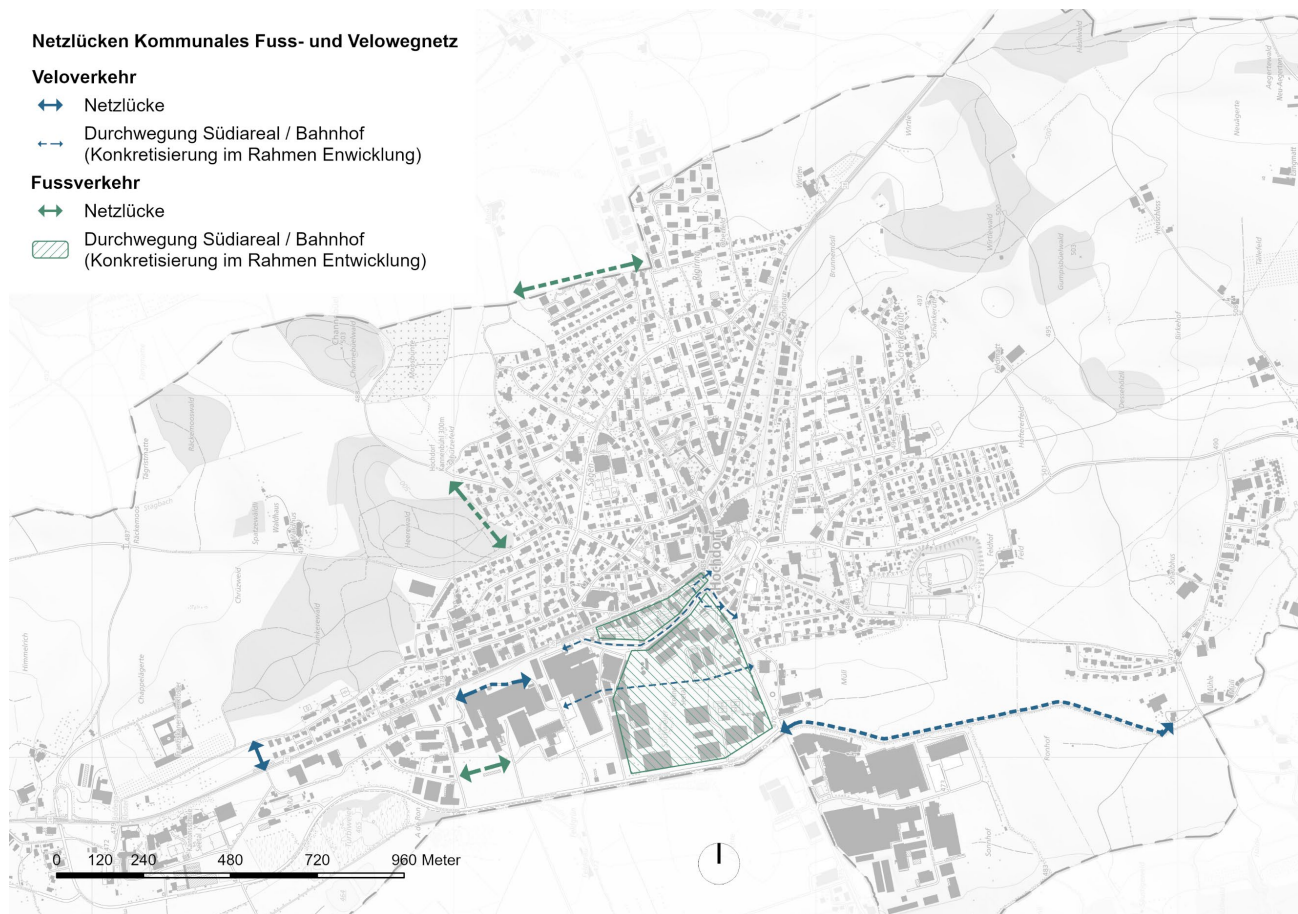


Abbildung 37: Übersicht Netzlücken gemäss Fuss- und Velowegnetz

Bereitstellung (öffentliche) Veloabstellplätze

Im Rahmen der Erreichbarkeit sind genügend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Dies umfasst einerseits private sowie öffentlich-zugängliche Veloabstellanlagen. Grundsätzlich ist die Bereitstellung von Veloabstellanlage, die einer bestimmten Nutzung zugehören (u.a. Wohngebäude, Arbeitsstätte, Schulstandort, Freizeitangebot, Einkaufsmöglichkeit, Dienstleistungsbetrieb) im Rahmen kommunaler Richtlinien (Parkplatzreglement) verbindlich festzusetzen. Ergänzend sind im öffentlichen Raum weitere gesammelte öffentliche Veloabstellanlagen unabhängig einer bestimmten Nutzung bereitzustellen (u.a. im Zentrum). Die Zahl und Dimensionierung an Veloabstellanlagen sind gemäss kantonalen Richtlinien bzw. aktuellen Normen auszuführen bzw. festzusetzen.⁵

Abstimmung mit weiteren Planungen

In Abstimmung zu weiteren Planungen wie dem ÖV-Konzept können Massnahmen hinzukommen bzw. Massnahmen aus den unterschiedlichen Konzepten gemeinsam angegangen werden. Denkbar sind beispielsweise Ergänzungen oder Anpassungen im Fusswegenetz zur Erschliessung von Bus-Haltestellen oder die Anordnung von Veloabstellplätzen oder die Behebung von Schwachstellen bzw. Verbesserung von Infrastruktur im Rahmen einer Umgestaltung des Strassenraumes im Sinne eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.

⁵ Stand 2025: u.a. Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen VSS 40 065, Projektierung von Veloparkierungsanlagen VSS 40 066

7 Controlling

Um die Umsetzung des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes sicherzustellen, wird das Controlling wie folgt installiert:

Ziel und Auftrag des Controllings

Mit dem Controlling stellt die Gemeinde Hochdorf sicher, dass die Ziele des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes weiterverfolgt und die Massnahmen umgesetzt werden. Zugleich gibt das Controlling eine Übersicht und dient der Kommunikation und Abstimmung mit Dritten (u.a. Kanton oder Nachbargemeinden).

Verantwortung und Durchführung

Verantwortlich für die Durchführung des Controllings ist der zuständige Bereich des Ressort Bau, Verkehr und Umwelt. Die Ergebnisse des Controllings können Dritten und der Öffentlichkeit in einer geeigneten Form zugänglich gemacht werden.

Form

Das Controlling soll in Form eines prägnanten, kurzen Berichtes zur Umsetzung der Massnahmen jeweils einmal pro Jahr koordiniert mit dem Controlling zum Leistungsauftrag erfolgen. Dabei ist folgender Inhalt vorgesehen:

- Einleitung mit allgemeinem Überblick der aktuellen Situation sowie Rückblick auf das vergangene Jahr
- Mittels eines Ampelsystems wird eine Übersicht der Zielerreichung sowie des Umsetzungsstandes der Massnahmen bzw. -pakete geschaffen
- Je Massnahmenpaket bzw. Teilpaket wird aufgezeigt, ob und welche Arbeiten/ Abklärungen etc. durchgeführt wurden
- Ausblick auf das kommende Jahr mit den Schwerpunkten und den wichtigsten nächsten Schritten

Nach 5 und 10 Jahren wird ein Zwischenfazit sowie eine erneute Standortbeurteilung durchgeführt. Darauf basierend können strategische Anpassungen bzw. Ergänzungen bezüglich der Umsetzung vorgenommen werden. Nach 15 Jahren (circa 2040) bietet sich die Revision des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes mit einer grundlegenden Überarbeitung der Ziele und Massnahmen an.

Bezug zum Masterplan Mobilität und/oder Verkehrsrichtplan

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität bzw. des Verkehrsrichtplans ein Controlling zur Gesamtmobilität aufgebaut, kann das Controlling zum Fuss- und Veloverkehrskonzept darin integriert werden.

Bezug zum Legislaturprogramm

Die Ziele der Mobilitätsstrategie 2040 und des Fuss- und Veloverkehrskonzeptes werden in geeigneter Form in das Legislaturprogramm 2024-2028 integriert.

Anhang

Anhang 1: Fusswegnetz

Legende

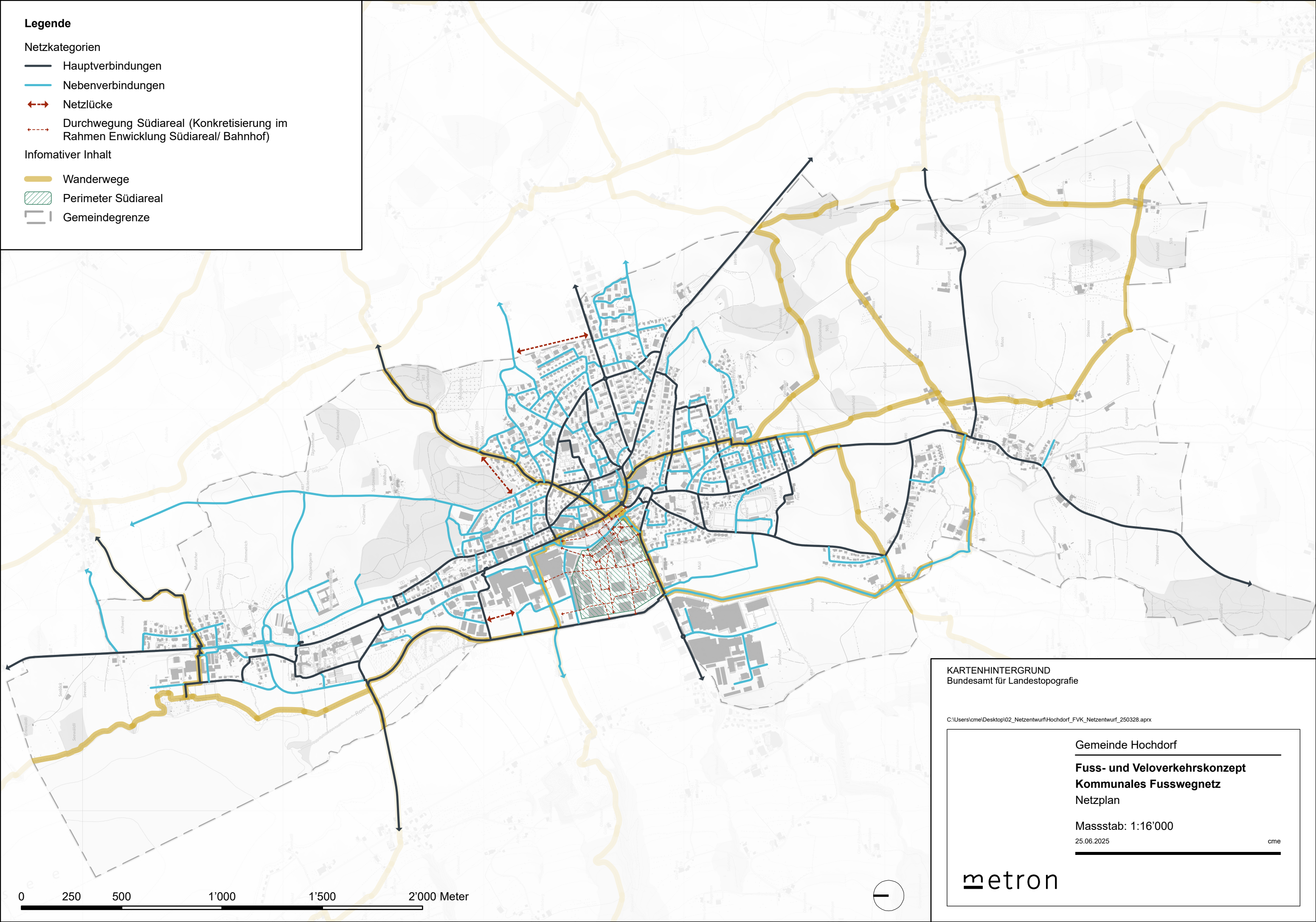
Netzkategorien

- Hauptverbindungen
- Nebenverbindungen
- Netzlücke

Durchwegung Südiareal (Konkretisierung im Rahmen Entwicklung Südiareal/ Bahnhof)

Infomativer Inhalt

- Wanderwege
- Perimeter Südiareal
- Gemeindegrenze



KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie

C:\Users\cme\Desktop\02_Netzentwurf\Hochdorf_FVK_Netzentwurf_250328.aprx

Gemeinde Hochdorf
Fuss- und Veloverkehrskonzept
Kommunales Fusswegnetz
Netzplan

Massstab: 1:16'000
25.06.2025

cme

metron

Anhang 2: Velowegnetz

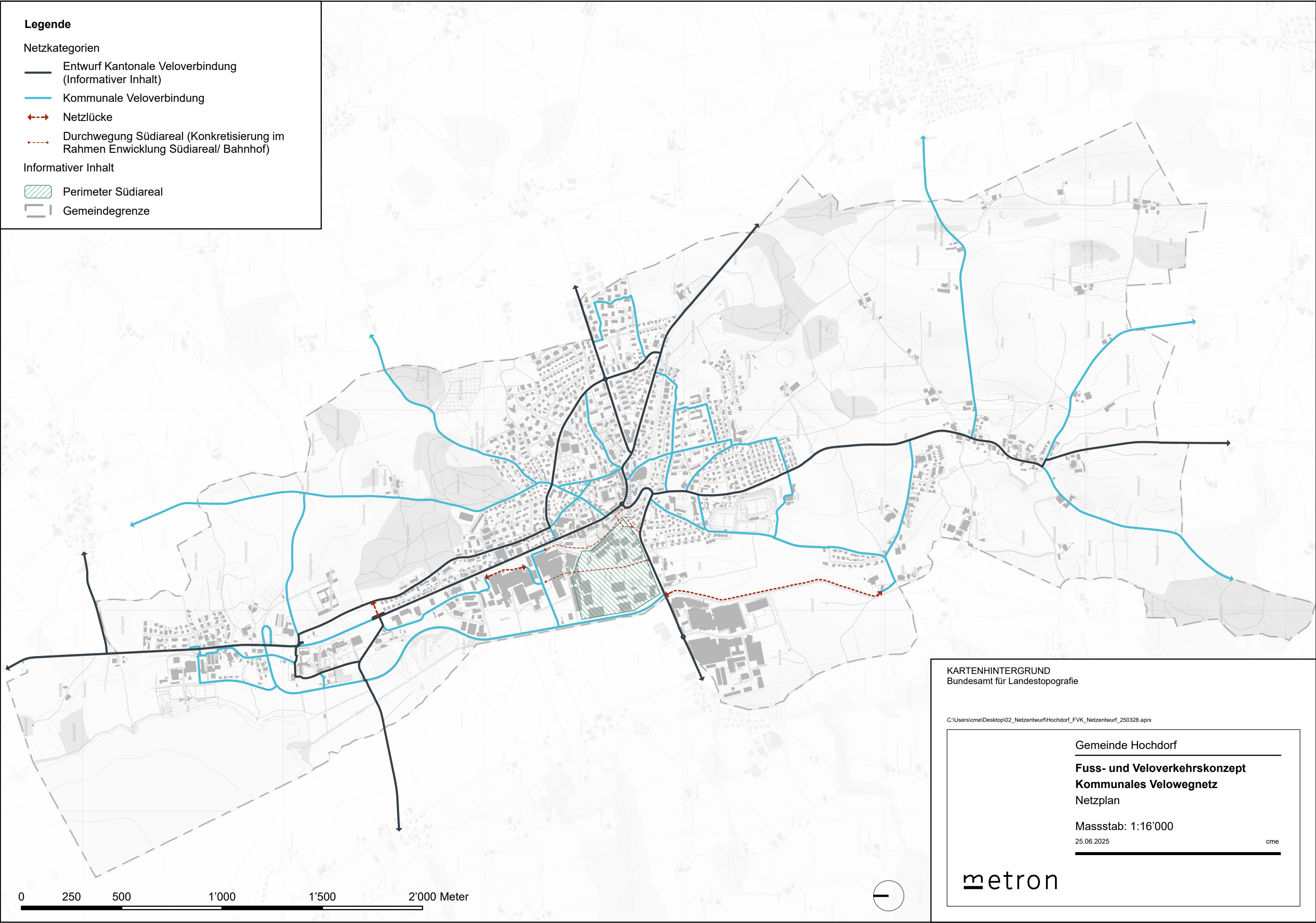
Legende

Netzkategorien

- Entwurf Kantonale Veloverbindung (Informativer Inhalt)
- Kommunale Veloverbindung
- Netzlücke
- Durchwegung Südiareal (Konkretisierung im Rahmen Entwicklung Südiareal/ Bahnhof)

Informativer Inhalt

- Perimeter Südiareal
- Gemeindegrenze



KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie

C:\Users\cme\Desktop\02_Netzentwurf\Hochdorf_FVK_Netzentwurf_250328.aprx

Gemeinde Hochdorf

Fuss- und Veloverkehrskonzept
Kommunales Velowegnetz
Netzplan

Massstab: 1:16'000
25.06.2025

cme

metron

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11