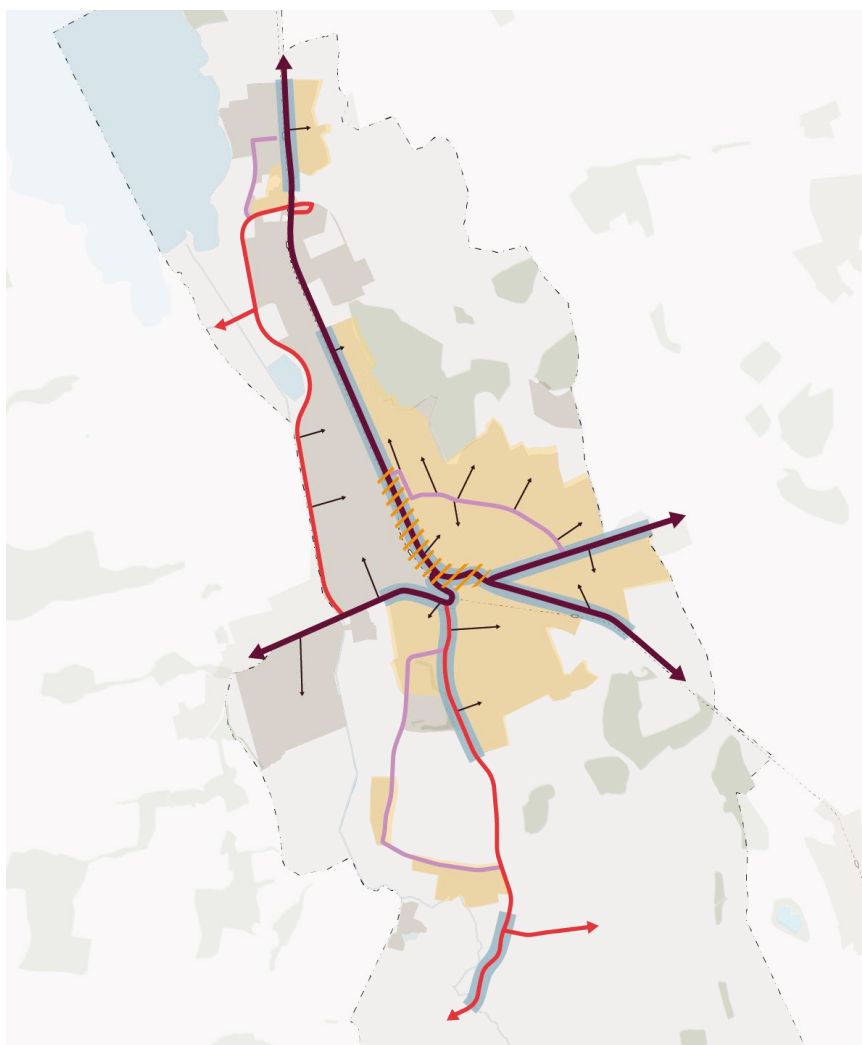


Gemeinde Hochdorf – Strassenverkehrskonzept

Schlussbericht

Gemeinde Hochdorf

15. September 2025



Bearbeitung

Lukas Fischer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU

Chiara Memper

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Simon Vogt

dipl. Ing. ETH/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Gaby Oberson

Gemeinderätin Hochdorf, Ressortleiterin Bau, Verkehr und Umwelt

Priska Meierhans

Projektleiterin Raum und Mobilität, Gemeinde Hochdorf

Markus Schwander

Abteilungsleiter Tiefbau, Gemeinde Hochdorf

Auftraggeberschaft

Gemeinde Hochdorf

Hauptstrasse 3

6280 Hochdorf

Titelbild: Gesamtkonzept Strassenverkehr Gemeinde Hochdorf

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Rahmenbedingungen	4
1.3	Wichtigste Grundlagen	4
2	Übergeordnete Grundlagen	5
2.1	Kantonaler Richtplan (2009, teilrevidiert 2015, angepasst 2019)	6
2.2	Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZUMOLU) (2022)	6
2.3	Regionaler Entwicklungsplan Seetal (2021)	7
2.4	Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Hochdorf (2023)	8
3	Situationsanalyse	9
3.1	Siedlung und Landschaft	10
3.2	Gesamtverkehr	12
3.3	Strassenverkehr	14
3.4	Ruhender Verkehr	24
3.5	Mitwirkung Bevölkerung	25
4	Ziele	28
5	Konzept	29
5.1	Gesamtkonzept / Übergeordnete Strategie	29
5.2	Strassenklassierung	31
5.3	Betrieb und Gestaltung	35
6	Massnahmen	44
6.1	Massnahmenplan	44
6.2	Massnahmenübersicht	46
7	Controlling	47
	Abkürzungen / Glossar	48

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans 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 Mobilitätsrichtplans bilden.

Als Konzeptgrundlage für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll ein Strassenverkehrskonzept erarbeitet werden. Im Rahmen des Strassenverkehrskonzepts wird die Klassierung der Gemeindestrassen analysiert und konzeptionell überarbeitet sowie eine Grundlage zu Betrieb und Gestaltung der Gemeindestrassen erstellt. Diese dient der Gemeinde als Instrument bei Strassensanierungen, Umgestaltung und Aufwertungen. Das Konzept umfasst die Gemeindestrassen. Die Kantonsstrassen sind nicht Bestandteil des Konzepts. Die Hoheit der Kantonsstrassen liegt beim Kanton.

1.2 Rahmenbedingungen

Zahlreiche Konzepte, Planungen und Projekte auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene bilden die Rahmenbedingungen zum vorliegenden Strassenverkehrskonzept. Dazu gehören insbesondere kantonale Überlegungen / Projekte, welche die Kantonsstrassen in Hochdorf umfassen, sowie Tempogutachten, welche von der Gemeinde bereits erstellt und genehmigt wurden.

1.3 Wichtigste Grundlagen

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

- [1] Kanton Luzern: Strassengesetz (StrG) vom 21.03.1995 (Stand 01.01.2025)
- [2] Kanton Luzern: Strassenverordnung (StrV) vom 19.01.1996 (Stand 01.01.2020)
- [3] Kanton Luzern: Kantonaler Richtplan (Text und Karte) (Stand 02.07.2019)
- [4] Kanton Luzern: Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Stand November 2021)
- [5] Kanton Luzern: Planungssynthese Seetal (Stand 08.01.2024)
- [6] Kanton Luzern: Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Hochdorf (Stand 18.01.2023)
- [7] Kanton Luzern: Gesamtverkehrsmodell 2017 / 2040 (Stand 2022, Bezug 2025)
- [8] Idee Seetal: Regionaler Entwicklungsplan Seetal (Stand Februar 2021)
- [9] Gemeinde Hochdorf: Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 (Stand 14.12.2023)
- [10] Gemeinde Hochdorf: Siedlungsleitbild (Stand 2015)
- [11] Gemeinde Hochdorf: Verkehrsbericht Hochdorf (Stand 22.12.2015)
- [12] Gemeinde Hochdorf: Kommunalen Verkehrsrichtplan (Stand 22.10.2008)
- [13] Gemeinde Hochdorf: Parkplatzreglement (Stand 07.01.2002)
- [14] VSS: Norm 40043; Projektierung, Grundlagen Verbindungsstrassen (2019-03)
- [15] VSS: Norm 40044; Projektierung, Grundlagen Sammelstrassen (2019-03)
- [16] VSS: Norm 40045; Projektierung, Grundlagen Erschliessungsstrassen (2019-03)
- [17] Karten der Schweiz map.geo.admin.ch (Bezug 2025)
- [18] Geoportal Kanton Luzern map.geo.lu.ch (Bezug 2025)

Ergänzend zu den aufgeführten Grundlagen wurden verschiedene Projektunterlagen durch die Gemeinde Hochdorf zur Verfügung gestellt (u. a. Signalisations- und Markierungsplan Urswil Dorfstrasse, Gutachten Tempo-30-Zone und Begegnungszone Hofdere-Feld und Feldhöhe etc.) Weiter wurden aktuelle VSS-Normen und verschiedene Handbücher und Merkblätter genutzt.

2 Übergeordnete Grundlagen

Die übergeordneten Grundlagen sind wichtige Grundlagen für die kommunale Verkehrsplanung. Die dort festgesetzten Ziele und Massnahmen dienen als Rahmenbedingungen für das vorliegende Konzept und die daraus abgeleiteten Massnahmen. Nachfolgend sind die wichtigsten Aussagen für die Gemeinde Hochdorf aufgeführt.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Gemeinde Hochdorf ist Regionalzentrum entlang der Nebenachse und wird als Zentrum in der Landschaft definiert.
- Im Rahmen einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik soll die **Verlagerung des motorisierten individuellen Verkehrs** auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden.
- Der motorisierte Individualverkehr ist **leistungsfähig, sicher und ortsverträglich** abzuwickeln und soll möglichst direkt auf das übergeordnete Netz geführt werden.
- Betriebliche und bauliche **Massnahmen im bestehenden Strassennetz** sind gegenüber einem Netzausbau zu priorisieren
- Lokale Problempunkte, u. a. im Bereich Verkehrssicherheit, Trennwirkung oder Lärmbelastung, sind zu minimieren und in erster Priorität **an der Quelle anzugehen**.
- In den Ortskernen stehen die Aspekte der **Verkehrssicherheit** sowie der **Aufenthaltsqualität** und **städtebaulichen Aufwertung** über der Verkehrsabwicklung.
- Der unerwünschte Durchgangsverkehr ist in den Wohnquartieren mittels Massnahmen zur **Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung** zu unterbinden.
- Mittels Umgestaltung und Aufwertung von Strassenräumen, tiefere Fahrgeschwindigkeiten im Zentrum sowie Massnahmen zum Verkehrsmanagement und Verkehrsdosierungen sollen Stausituationen im Zentrum von Hochdorf vermieden werden (Umfahrung Hochdorf Variante Null+).

2.1 Kantonaler Richtplan (2009, teilrevidiert 2015, angepasst 2019)

Raumstruktur

Im kantonalen Richtplan Luzern wird die Gemeinde Hochdorf als Regionalzentrum entlang der Nebenachse in der Luzerner Landschaft definiert. Handlungsschwerpunkte für die Kategorie Zentrum in der Landschaft sind die ländliche Zentrumsfunktion der Gemeinde zu stärken, urbane Qualitäten in Zentrumslagen zu schaffen, Gebiete mit hoher Dichte an zentralen, gut erschlossenen Lagen zu entwickeln und die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte sowie regionalen Arbeitsplatzgebiete umzusetzen.

Mobilität

Als übergeordnete Zielsetzungen in der Mobilität wird einerseits die hohe Priorität der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt und andererseits die Förderung einer nachhaltigen d.h. wirtschaftlich tragbaren, allen Bevölkerungsgruppen zugänglichen und umweltfreundlichen Mobilität festgesetzt. Dabei soll im Rahmen einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik die Verlagerung des motorisierten individuellen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Zudem gilt es lokale Problemschwerpunkte in den Bereichen Verkehrssicherheit, Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen, Lärmbelastung und Erreichbarkeit zu minimieren.

Im kantonalen Richtplan werden verschiedene Koordinationsaufgaben im Bereich Mobilität festgesetzt. Für das vorliegende Strassenverkehrskonzept sind u. a. folgende Koordinationsaufgaben relevant:

- **Verkehrsmanagement**

Als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird ein Verkehrsmanagement eingeführt.

- **Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen**

Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten müssen Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dienen sowie Erschliessungs- und Durchleitungsfunktionen übernehmen. Sie prägen das Siedlungsgebiet wesentlich. Für eine optimale Gestaltung sollen zukünftig vermehrt auch die an die Strasse angrenzenden Grundstücke oder Plätze einbezogen werden.

- **Vermeidung von übermässigem Strassenverkehrslärm**

Der Lärm wird vorab bei der Quelle bekämpft. Dies erfordert in erster Linie Massnahmen, welche das Verkehrsaufkommen und die Fahrgeschwindigkeiten im Siedlungsraum regeln. Es gelten dabei auf folgende Grundsätze:

- Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst direkt auf das National- und das Kantonsstrassennetz geleitet werden.
- Im Siedlungsraum, insbesondere in den wohnorientierten Zonen, wird die Wohnqualität mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gefördert.

2.2 Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZUMOLU) (2022)

Der Planungsbericht ZUMOLU definiert die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele und strategischen Stossrichtungen der Luzerner Mobilitätsplanung. Er bildet die Basis für die kantonalen Richtplaninhalte mit Bezug zur Mobilität.

Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdacht wird. Die Grundidee folgt dem Prinzip «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich abwickeln». Unter diesem Aspekt werden einerseits kantonale Ziele pro Nachhaltigkeitsdimension und andererseits Ziele pro Raumtyp

definiert. Weiter werden strategische Stossrichtungen festgesetzt, welche aufzeigen wie die Ziele erreicht werden können. Die für das vorliegende Konzept relevanten Stossrichtungen sind u. a. folgende:

- Die schädlichen Auswirkungen des Lärms in erster Priorität mit Massnahmen an der Quelle minimieren.
- Eine Verkehrsplanung für den MIV verfolgen, welche sich an den Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt orientiert und die Funktionsfähigkeit, die Verträglichkeit und die kommunalen Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung stellt.
- Angemessene und vorhersehbare Reisezeiten für den MIV sicherstellen.
- Den MIV auf die National-, Kantons- und Gemeindestrassen 1. Klasse kanalisieren respektive möglichst direkt auf die höchstmögliche Netzhierarchiestufe führen.
- Betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Strassennetz gegenüber einem Netzausbau priorisieren.
- Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen unter Berücksichtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und des Flächenverbrauchs sanieren.

2.3 Regionaler Entwicklungsplan Seetal (2021)

Aufbauend auf der bestehenden Siedlungsstruktur entwickelt sich das Seetal nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Das angestrebte Wachstum wird unter anderem auf die Erschliessungsrichtpläne der Gemeinden abgestimmt.

Im Bereich Verkehr werden vier übergeordnete Ziele festgesetzt. Für das vorliegende Konzept sind insbesondere folgende übergeordneten Ziele und Stossrichtungen relevant:

- Die Region Seetal löst ihre Verkehrsaufgaben.
 - Im Seetal wird ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres Verkehrssystem bereitgestellt, das unter Einbezug aller Verkehrsträger die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt.
 - Als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Umweltbelastung sowie zur Steigerung der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes werden neben neuen Infrastrukturmassnahmen auch betriebliche Massnahmen realisiert.
- Der Individualverkehr ist leistungsfähig und wird sicher und ortsverträglich abgewickelt.
 - In den Ortskernen stehen die Aspekte der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Aspekte der städtebaulichen Aufwertung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität über den rein verkehrstechnischen Massnahmen. Einer guten Strassenraumgestaltung wird hohe Bedeutung zugemessen.
 - Die Erschliessung der Siedlungsgebiete erfolgt auf möglichst direktem Weg ab den Hauptverkehrsstrassen. Die Einmündungen werden so ausgestaltet, dass eine sichere Ein- und Ausfahrt möglich ist.
 - Zur Verhinderung von unerwünschtem Durchgangsverkehr treffen die Gemeinden unter Einbezug der jeweiligen Quartiere geeignete Massnahmen, von Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung bis hin zu Strassenunterbrüchen, wenn keine anderen Massnahmen Wirkung zeigen.

2.4 Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Umfahrung Hochdorf (2023)

Die Gemeinde Hochdorf ist als regionales Zentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt durch einen hohen Ziel- und Quellverkehr gekennzeichnet, welcher sich im Ortszentrum mit dem Durchgangsverkehr der Kantonsstrassenachsen (K16 und K56) sowie dem Binnenverkehr überlagert. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde geprüft, ob und wenn ja, welche Umfahrlösung sinnvoll ist, um die Verkehrssituation in Hochdorf nachhaltig positiv zu beeinflussen und für eine Entlastung des Ortszentrums zu sorgen. Aus der Analyse ist die Variante Null+ als Bestvariante hervorgegangen, welche zur Weiterverfolgung empfohlen wird.

Die Variante Null+ geht von einem Verzicht einer Umfahrung Hochdorf aus. Mit Hilfe eines Bündels von Verkehrsmanagementmassnahmen wird der Verkehr auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz siedlungsverträglicher und sicherer abgewickelt. Unterstützt werden die verkehrstechnischen Massnahmen durch eine gestalterische Aufwertung des Strassenraumes im Zentrum von Hochdorf mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu vermindern. Das öV-Angebot bleibt unverändert, wobei zur Steigerung der Attraktivität die Buslinien im Rahmen des Verkehrsmanagements mit geeigneten Massnahmen priorisiert werden.

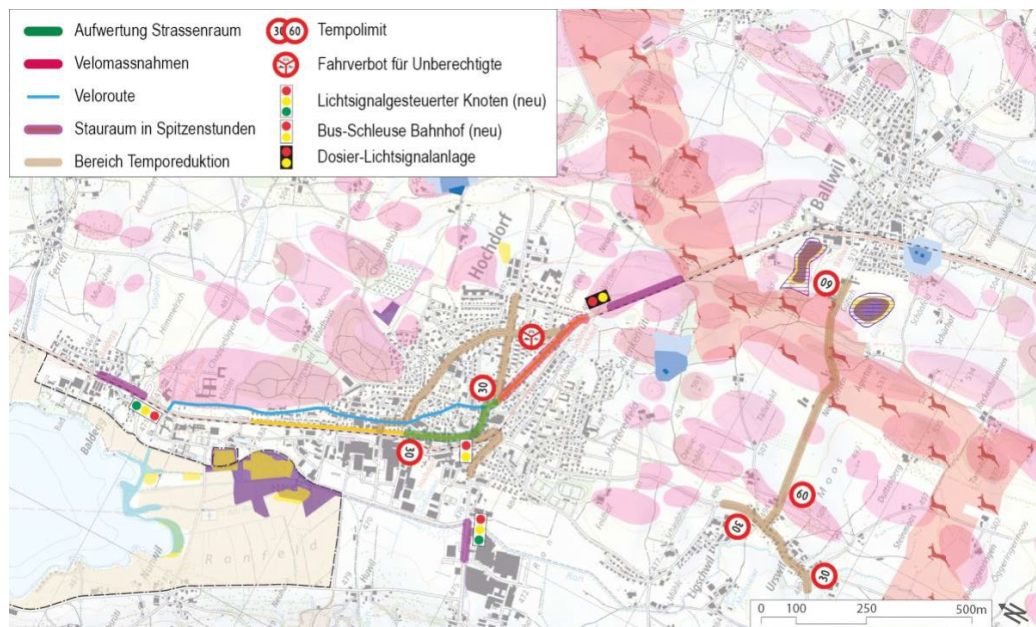


Abbildung 1: Übersichtsplan Variante Null+ mit Verortung der Massnahmen und Objekten Natur und Landschaft [6]

3 Situationsanalyse

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Gemeinde Hochdorf ist wichtiges **regionales Zentrum und Arbeitsplatzgebiet**.
- Die Gemeinde besteht aus dem Hauptsiedlungsgebiet **Hochdorf**, dem Ortsteil **Baldegg** sowie den Aussenwachen **Ligschwil** und **Urswil**.
- Die wichtigsten **Zielorte liegen zentral** im Siedlungsgebiet.
- Stark belastete Kantonsstrassen und Gleisinfrasturktur der Seetalbahn üben eine **dominante Trennwirkung** auf das Siedlungsgebiet aus.
- Die wichtigsten Pendlerbeziehungen bestehen mit der Stadt Luzern, Emmen, Hitzkirch, Ballwil und Hohenrain.
- Das Mobilitätsverhalten der Personen in Hochdorf ist stark **MIV-dominiert**.
- In Hochdorf besteht ein **dichtes Netz an Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse**.
- Die **Kantonsstrassenachsen sind stark belastet**. Um Fahrzeitverluste zu umgehen, kommt es vermehrt zu Ausweichverkehr. Im Gesamtverkehrsmodell 2040 wird mit weiterem Verkehrswachstum gerechnet.
- Trotz hoher Verkehrsbelastung am zentralen Knoten **Braui-Kreisel**, ist die **Leistungsfähigkeit gegeben**, sowohl im Ist-Zustand als auch in der Variante Null+ 2040
- Zahlreiche Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt und werden mit **Tempo 30** betrieben. Weitere Geschwindigkeitsanpassungen sind geplant.
- Die Mehrheit der in den letzten fünf Jahren registrierten Verkehrsunfälle ereigneten sich auf Kantonsstrassen.
- Zahlreiche Strassenabschnitte und Knoten sind **verkehrsorientiert gestaltet und überdimensioniert**. Die Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrt ist nicht gegeben. Im Zentrum ist der Platz begrenzt, die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist nicht gegeben.
- Entlang übergeordneter Strassen besteht **erhöhte Lärmbelastung**, welche insbesondere entlang der Kantonsstrassen die gesetzlichen Grenzwerte überschreitet.
- Es besteht ein **grosses Angebot an öffentlichen Parkplätzen** u. a. im Zentrum entlang der Ortsdurchfahrten.

3.1 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 verschiedene 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.

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, nördlich 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 2 gibt einen Überblick über die Siedlungsstruktur der Gemeinde sowie die verkehrserzeugenden Nutzungen in Hochdorf.

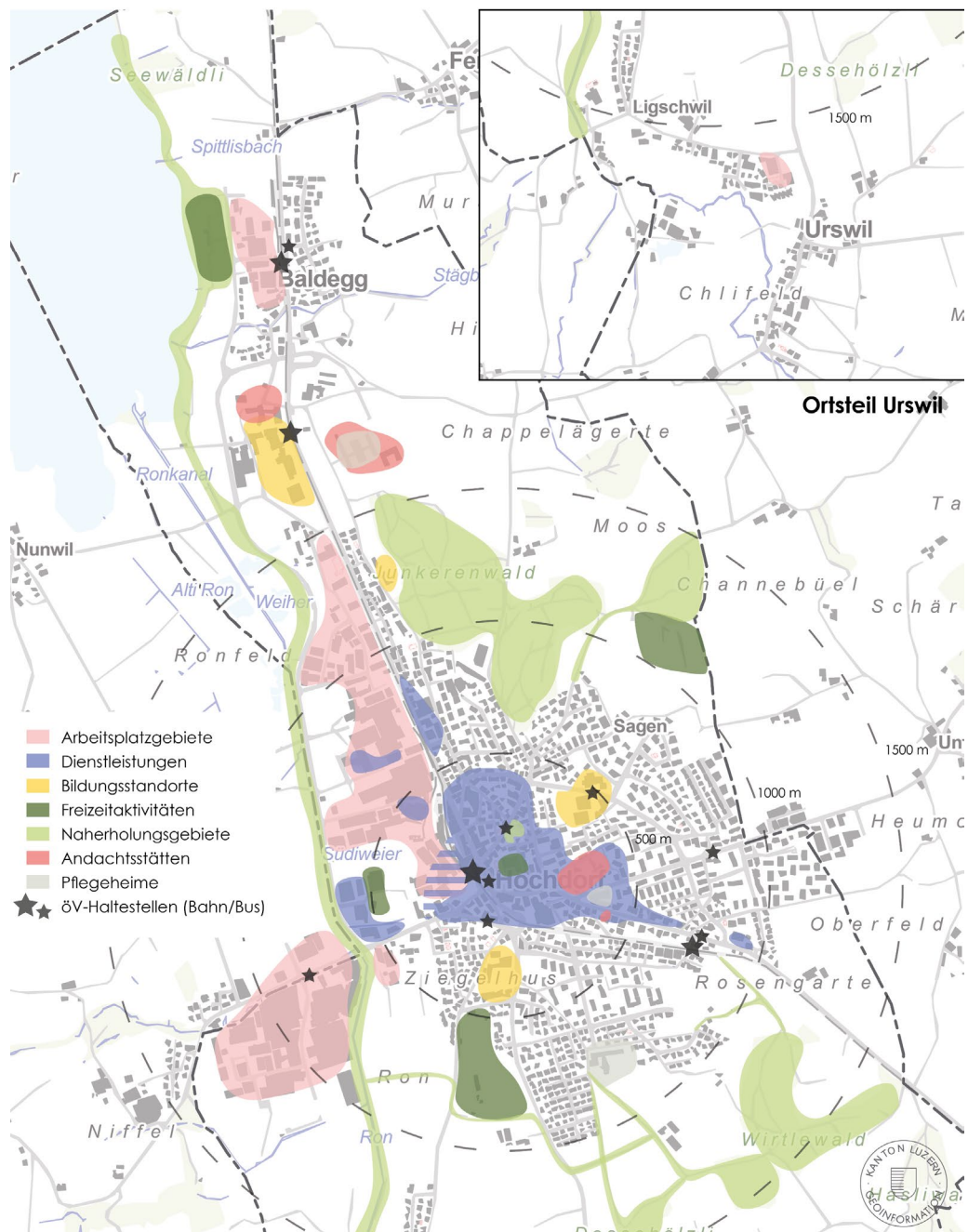


Abbildung 2: Übersichtsplan verkehrserzeugende Nutzungen in Hochdorf [9]

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 3 und Abbildung 4 sind die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ersichtlich. Während die Wohnbevölkerung über das gesamte Hauptsiedlungsgebiet sowie über Baldegg und die beiden Aussenwachen 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.

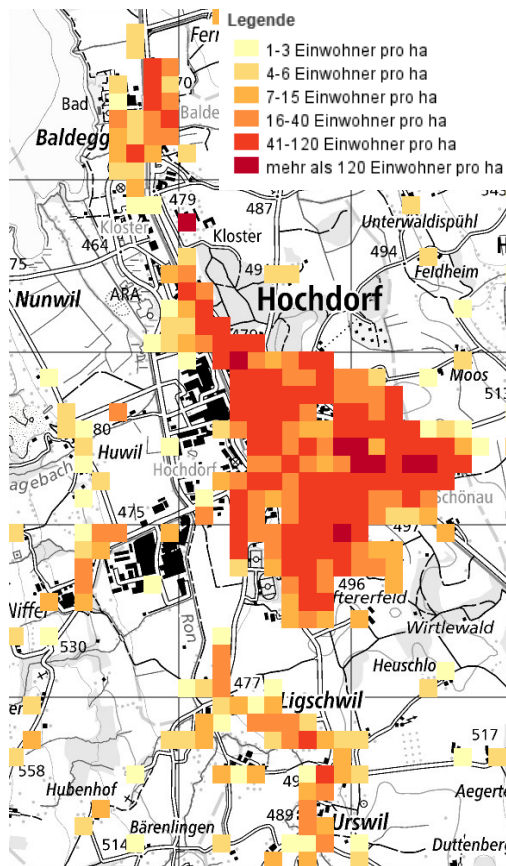


Abbildung 3: Bevölkerungsdichte 2022
(BfS, Statpop, 2022) [17]

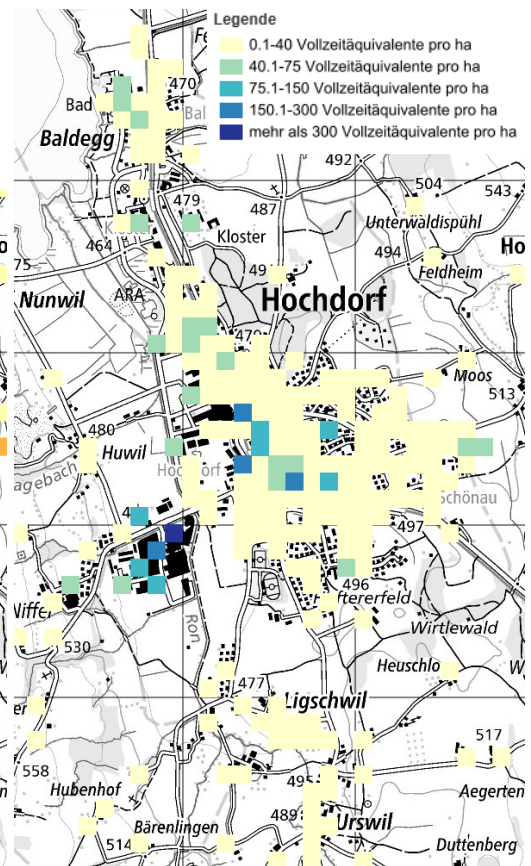


Abbildung 4: Beschäftigtendichte
(Vollzeitäquivalente, VZÄ) 2021
(BfS, Statent 2021) [17]

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.

3.2 Gesamtverkehr

Pendlerströme

Gemäss Gemeindematrix zur Pendlermobilität 2020 verzeichnet die Gemeinde Hochdorf circa 3'300 Wegpendelnde, 2'500 Zupendelnde und 1'800 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 450 Personen in die Stadt Luzern und 290 Personen nach Emmen. In Hochdorf beschäftigt sind mehrheitlich Personen, welche in Hitzkirch, der Stadt Luzern, Emmen, Römerswil oder Hohenrain leben.

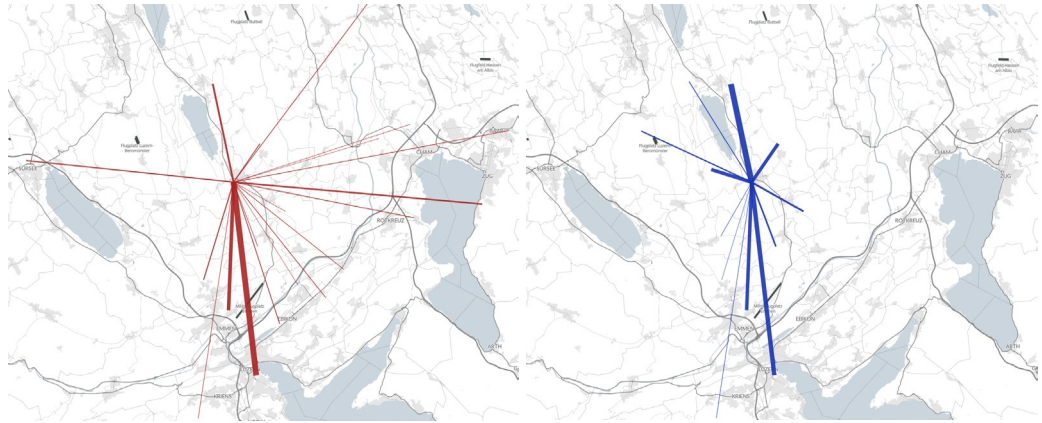


Abbildung 5: Wegpendelnde
(Schwellenwert für die Darstellung: 50 Personen)
[Darstellung Metron; BfS, 2018]

Abbildung 6: Zupendelnde
(Schwellenwert für die Darstellung: 50 Personen)
[Darstellung Metron; BfS, 2018]

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 Region Landschaft West am niedrigsten.

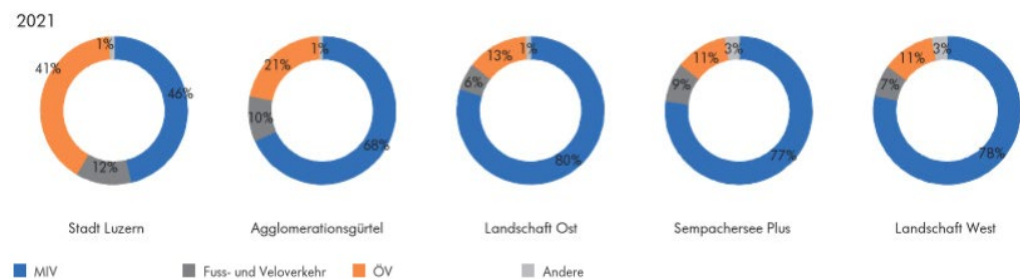
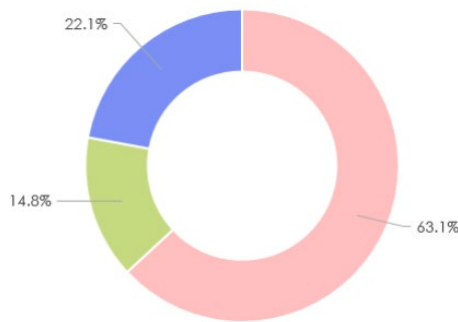
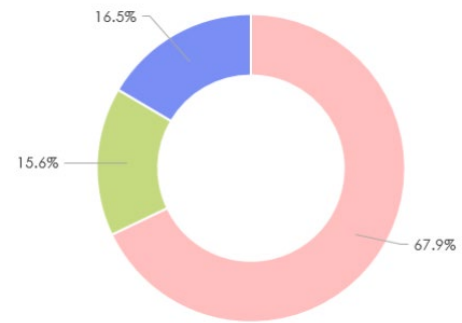


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl nach
Regionen im Kanton Luzern [9]

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

Wegpendelnde**Zupendelnde**

■ motorisierter Individualverkehr ■ Fuss- und Veloverkehr ■ öffentlicher Verkehr

Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendlerinnen [9]

3.3 Strassenverkehr

Strassenklassierung

Hochdorf ist nicht direkt an das Nationalstrassennetz angebunden. Die nächsten Anschlüsse bestehen in Sempach (A2) und in Buchrain (A14). Die Gemeinde ist durchzogen von Kantonsstrassen, welche aus vier Richtungen im Zentrum der Gemeinde zusammenkommen. Östlich des Zentrums mündet die Achse aus Hohenrain (Hohenrainstrasse K60) in die Achse aus Ballwil (Luzernstrasse K16). Circa 300 m weiter westlich münden die übrigen drei Achsen (Luzernstrasse K16, Baldeggsstrasse K16 und Sempachstrasse K56) in einer Kreisverkehrsfläche (Braui-Kreisel).

Die Gemeindestrassen ergänzen das Kantonsstrassennetz innerhalb des Siedlungsgebiets und werden in drei Klassen eingeteilt. Die **Gemeindestrassen 1. Klasse** dienen gemäss Strassenverordnung (StrV) des Kanton Luzern vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs. Die **Gemeindestrasse 2. Klasse** dienen gemäss StrV vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie haben überwiegend Sammelfunktion und sind in der Regel nutzungs- und verkehrsorientiert. Sie können Achsen des öffentlichen Personenverkehrs sein. Die **Gemeindestrassen 3. Klasse** dienen der Feinerschliessung von Quartieren und münden in verkehrs- oder nutzungsorientierte Gemeindestrassen. Sie haben überwiegend Erschliessungsfunktion und sind in der Regel nutzungsorientiert. In Hochdorf sind folgende Strassen als Gemeindestrasse 3. Klasse klassiert. [2]

In nachfolgender Tabelle sind die Gemeindestrassen nach Klasse 1-3 aufgeführt.

Gemeindestrasse 1. Klasse	Gemeindestrasse 2. Klasse	Gemeindestrasse 3. Klasse	
– Bankstrasse	– Bahnhofstrasse	– Alpenstrasse	– Oberfeldhöhe
– Industriestrasse	– Eschenbachstrasse	– An der Ron	– Rathausstrasse
– Kleinwangenstrasse	– Ligschwil /	– Bachmättli	– Rosengartenstrasse
– Nunwilstrasse	– Ligschwilstrasse	– Bellevuestrasse	– Rosentalstrasse
(nördlicher und west- licher Abschnitt)	– Seebadstrasse	– Brunnenmöslistrasse	– Sagenweg
– Oberfeldweg	– Stationsstrasse	– Eichenweg	– Schulhausstrasse
– Sagenbachstrasse		– Feldhöhe	– Schenkenrütiring
– Urswilstrasse		– Ferrenmatt	– Siedereistrasse
		– Hengstweid	– Stägbachweg
		– Himmelrichtstrasse	– Turbistrasse
		– Hofderer-Feld	– Turbiweg
		– Junkerstrasse	– Ziegeleihof
		– Kannenbühlstrasse	– Zihlweid
		– Nunwilstrasse (südlicher Abschnitt)	

Tabelle 1: Klassierung Gemeindestrassen
Ist-Zustand

Neben den Kantonsstrassen und der Gemeindestrasse 1.-3. Klasse bestehen in Hochdorf zudem zahlreiche Privatstrassen sowie Güterstrassen. Die Güterstrassen werden ebenfalls in 3. Klassen eingeteilt, wobei zusätzlich unterschieden wird, ob es sich um eine Güterstrasse im Wald handelt. Die Güterstrassen liegen grundsätzlich ausserhalb des Siedlungsgebiets und wurden im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht weiter analysiert bzw. im Konzept mitberücksichtigt.

Nachfolgende Abbildung zeigt die bestehende Klassierung aller Strassen in der Gemeinde Hochdorf.

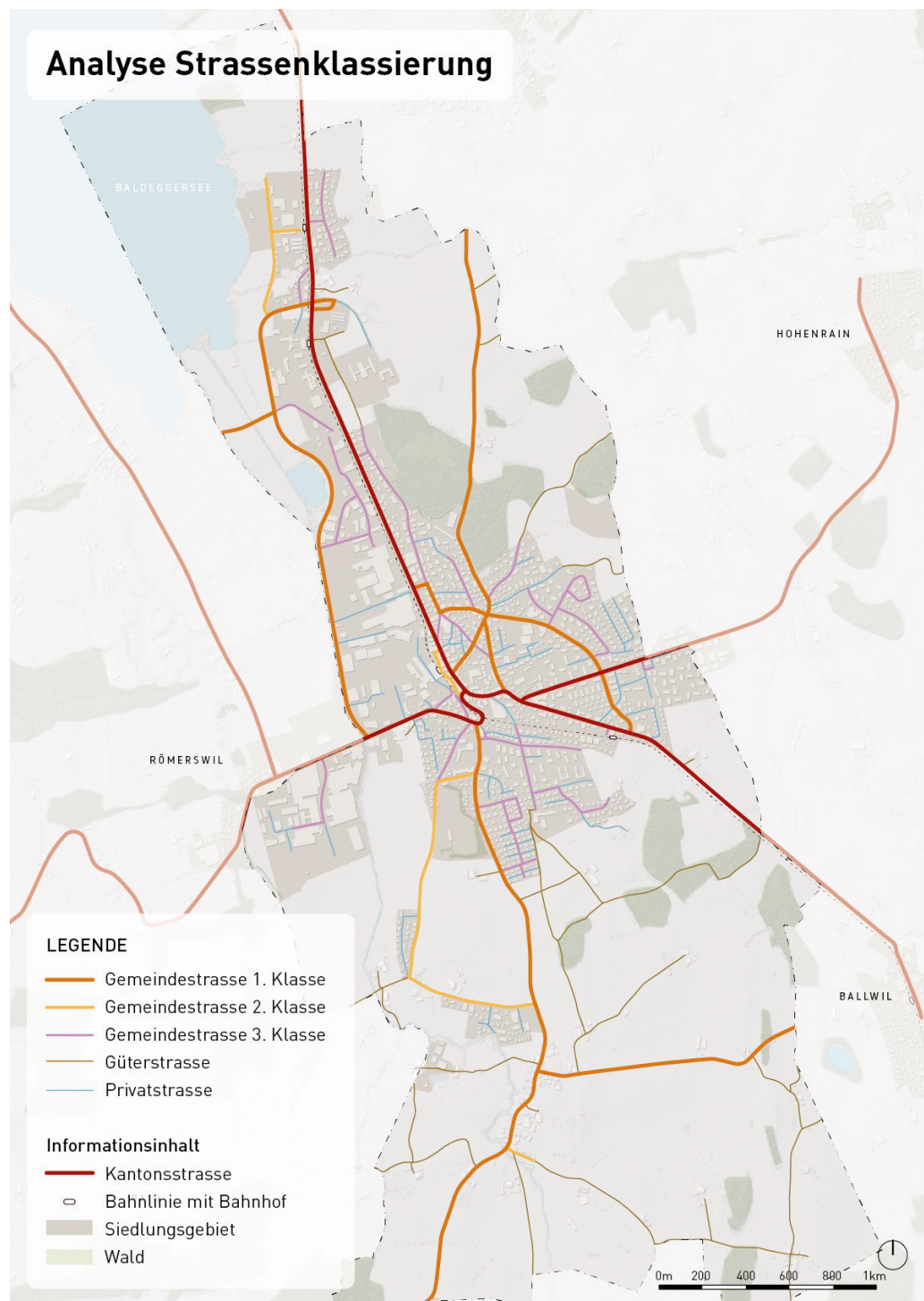


Abbildung 9: Strassenklassierung Ist-Zustand

Verkehrsbelastung

In der Gemeinde Hochdorf bestehen zwei permanente Strassenverkehrszählstellen, beim Braui-Kreisel und am Siedlungsrand entlang der Luzernstrasse (Standort Wirtle). Im Jahr 2024 lag der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beim Standort Wirtle bei 11'020 Fahrzeugen und ist im Vergleich zum Vorjahr (10'898 Fahrzeuge) gestiegen. Beim Braui-Kreisel wird der Verkehr jeweils an allen vier Querschnitten gemessen. Die DTV-Werte der Jahre 2023 und 2024 sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

	Baldeggstrasse	Braui-Areal	Luzernstrasse	Sempachstrasse
DTV 2023	11'380	1'258	14'540	12'115
DTV 2024	11'556	1'247	¹	¹

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Kantonsstrassen, kantonale Zählstellen

Über die letzten zehn Jahre wurden im Rahmen verschiedener Projekte u. a. Tempogutachten zahlreiche Messungen entlang verschiedener Strassen vorgenommen, u. a. entlang der Ligschwilstrasse, der Kleinwangenstrasse, der Sagenbachstrasse etc. (siehe Tabelle 3).

	Sagenbachstrasse	Dorfstrasse	Feldhöhe	Rainstrasse	Ligschwilstrasse	Nunwilstrasse	Kleinwangenstrasse
Strassenklassierung	Gemeindestrasse 1.Klasse	Gemeindestrasse 1.Klasse	Gemeindestrasse 3.Klasse	Gemeindestrasse 1.Klasse	Gemeindestrasse 2.Klasse	Gemeindestrasse 1.Klasse	Gemeindestrasse 1.Klasse
Messstandort	Schulhaus Sagen	Nr. 23	Nr. 42	Grenze	Kandelaber 59.016	Kandelaber 73.022	unbekannt
Messzeitraum	26.11.-03.12.2020	16.10.-23.10.2020	19.04.-26.04.2021	22.03.-02.04.2025	03.06.-13.06.2024	24.06.-04.07.2024	19.08.-27.08.2024
DTV	2'736	2'965	121	2'174	443	3'711	462

Tabelle 3: Verkehrsbelastung Gemeindestrassen, verschiedene Kurzzeitmessungen

Nachfolgende Darstellung wurde dem Synthesebericht der ZMB-Umfahrung Hochdorf entnommen und stellt die Verkehrsbelastung anhand der Zahlen aus dem Verkehrsmodell Seetal dar. Diese umfassen einerseits den Ist-Zustand aus dem Jahr 2018 sowie der Referenzzustand fürs Jahr 2040. Die Prognosen aus dem Verkehrsmodell dürften das reale Verkehrsaufkommen eher überschätzen. Der Braui-Kreisel bildet einen limitierenden Knoten, welcher den Anstieg gemäss Modell nur teilweise zulässt.

¹ Keine Messdaten aus dem Jahr 2024 vorhanden.



Abbildung 10: Verkehrsbelastung DTV anhand GVM Seetal [6]

Hinsichtlich Verkehrsbelastung und künftigem Verkehrswachstum wurde die Leistungsfähigkeit des Braui-Kreisels bzw. die Verkehrsqualitätsstufe (Level-of-service LOS) gemäss VSS-Norm 40 024a berechnet. Datengrundlage dabei bildeten die im Jahr 2018 ermittelten Verkehrsströme am Braui-Kreis sowie die modellierten Verkehrsbelastungen aus dem Gesamtverkehrsmodell. Für die Abendspitze (ASP) 2018 wird die Verkehrsqualitätsstufe C berechnet, was einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität entspricht. Für die ASP 2040 gemäss Verkehrsmodell wird die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Dies entspricht einer ausreichenden Verkehrsqualität. Im Rahmen der ZMB-Umfahrung Hochdorf wurde die Verkehrsqualität des Braui-Kreisels für die verschiedenen Varianten berechnet, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Dabei wurden die geplanten Massnahmen im Strassennetz u. a. Verkehrsdosierung, Anpassungen in Betrieb und Gestaltung etc. mitberücksichtigt. Für die Variante Null+ wurde die Verkehrsqualitätsstufe B (gute Verkehrsqualität) ermittelt.

Temporegime

Innerhalb des Siedlungsgebiets gilt auf den Kantonsstrassen sowie der Mehrheit der Gemeindestrassen 1. und 2. Klasse generell Tempo 50. Angrenzend an die Tempo-50-Abschnitte ausserhalb des Siedlungsgebiets beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit häufig 60 km/h. Dies umfasst u. a. die Industriestrasse, Abschnitte zwischen Hochdorf und den Aussenwachen Ligschwil und Urswil sowie die Baldeggrstrasse ab Hauptsiedlungsgebiet bis Siedlungsgrenze in Baldegg. Zahlreiche Quartiere sind verkehrsberuhigt und liegen in einer Tempo-30-Zone. Weiter wird auf einem kurzen Abschnitt der Sagenbachstrasse im Bereich der Schulen ebenfalls Tempo 30 betrieben.

Aktuell sind bereits verschiedene Geschwindigkeitsanpassungen vorgesehen. Dies umfasst einerseits die Einführung von Tempo 30 in Urswil und Hofterfeld sowie die

Vergrößerung der Tempo-30-Zone entlang der Rathaus- und Brunnenmöslistrasse und andererseits die Anpassung der Tempo 50 und Tempo 60-Abschnitte.²

In der nachfolgenden Abbildung sind die bestehenden und geplanten Temporegimes dargestellt.

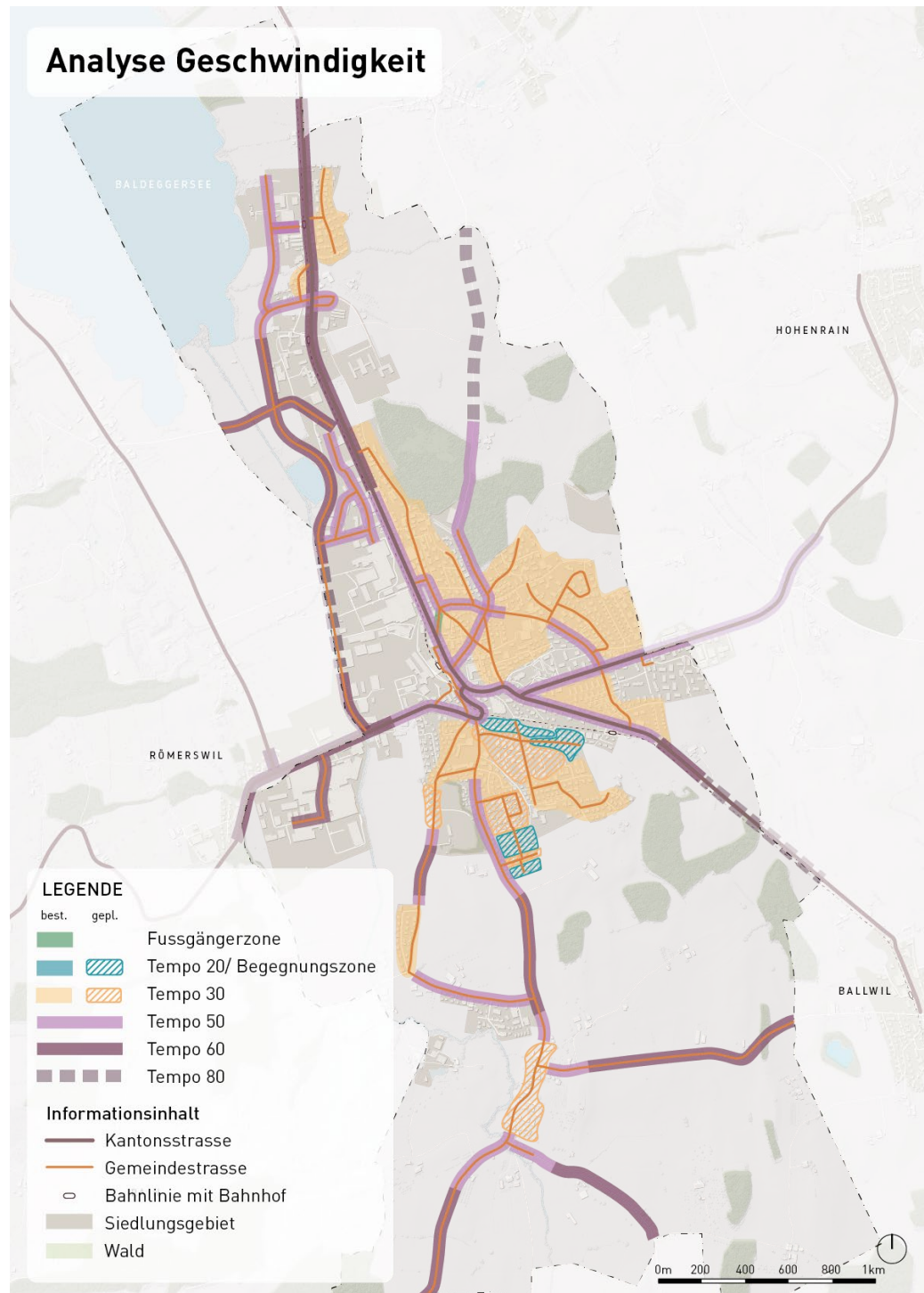


Abbildung 11: Festgesetzte Temporegimes (bestehend und geplant)

² Die Einführung von Tempo 20 im Gebiet Bachmättli / Dammstrasse ist zum aktuellen Zeitpunkt in Bearbeitung. Die Anpassung des Temporegimes in Ligschwil ist bereits genehmigt.

Ausnahmetransportrouten und Lastwagen-Verbot

Auf der Kantonsstrasse K16 (Achse Ballwil-Baldegg), auf der Kantonsstrasse K56 (Sempachstrasse) sowie auf der Urswilstrasse (Sempachstrasse bis Knoten Ligschwil) bestehen Ausnahmetransportrouten.

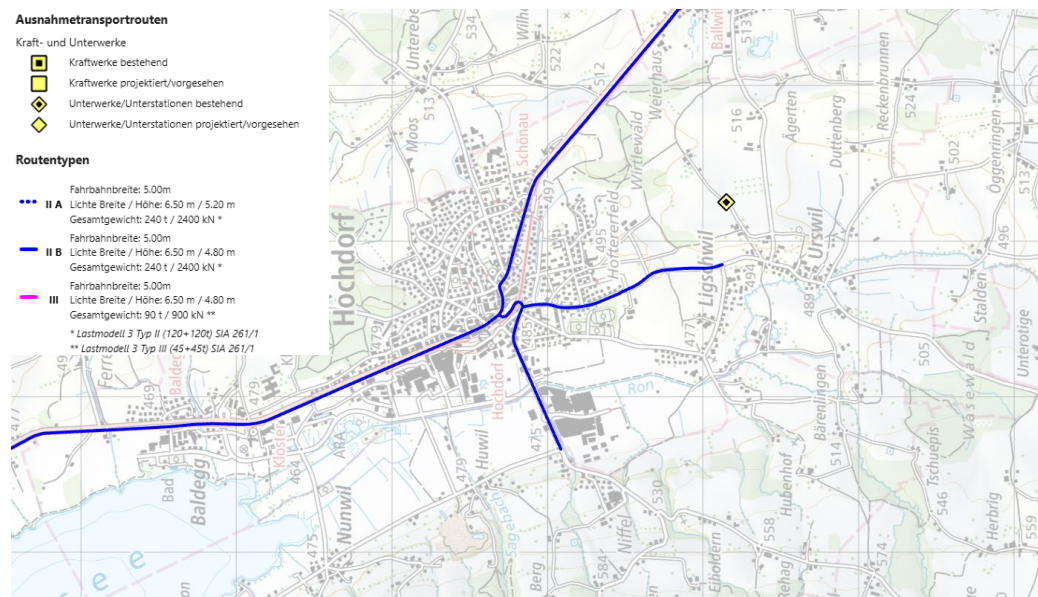


Abbildung 12: Ausnahmetransportrouten in Hochdorf [18]

Weiter besteht auf verschiedenen Strassenabschnitten ein Lastwagenverbot (LW-Verbot). Im Süden der Gemeinde besteht ab Urswil in Richtung Gemeinde Eschenbach auf der Rothenburgstrasse ein Lastwagenverbot und im Westen der Gemeinde zwischen Industriestrasse und Nunwil auf der Nunwilstrasse.

Unfallgeschehen

In der Gemeinde Hochdorf ist es in den letzten fünf Jahren (2020-2024) zu 84 registrierten Strassenverkehrsunfällen mit Personenschaden gekommen. Am häufigsten ereigneten sich Schleuder- oder Selbstunfälle (28 Unfälle), gefolgt von Auffahrunfällen (16 Unfälle), Einbiegeunfällen (14 Unfälle) und Abbiegeunfällen (9 Unfälle) sowie Fussgängerunfällen (9 Unfälle). Weitere 5 Unfälle wurden durch eine Frontalkollision und 3 Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn verursacht. Bei 31 Unfällen war ein Velo beteiligt.

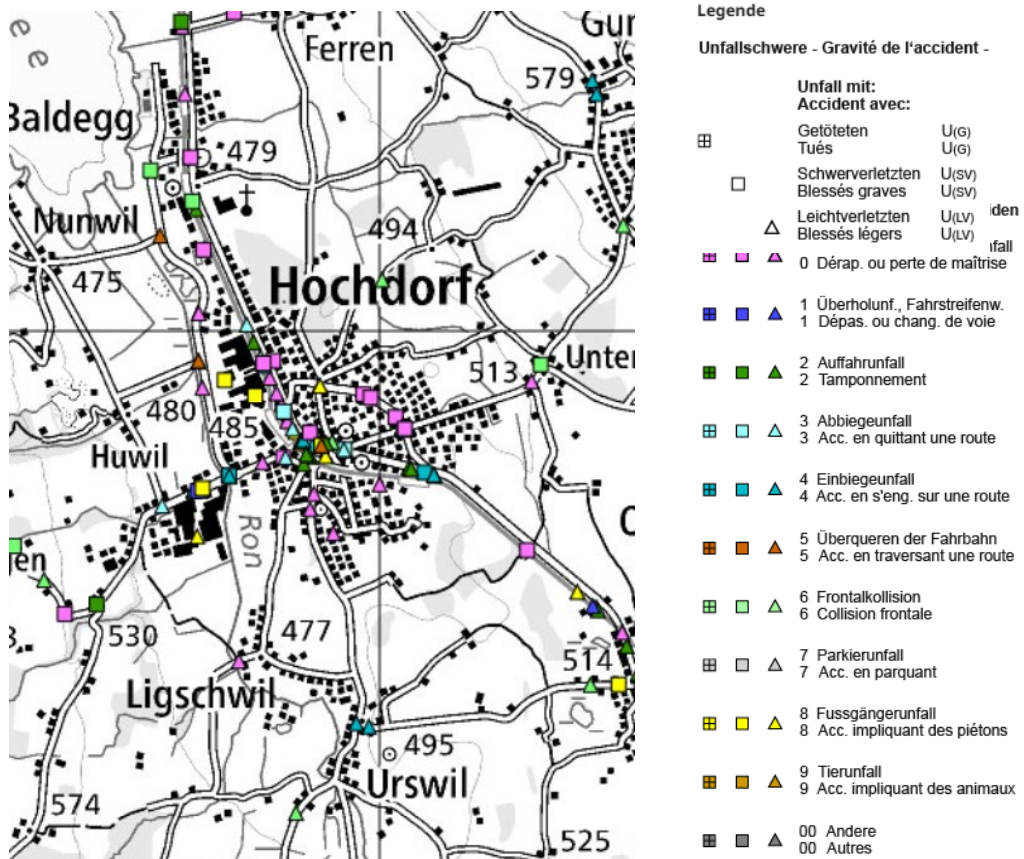


Abbildung 13: Unfälle mit Personenschaden der letzten fünf Jahr (2020-2024) (ASTRA, Stand 03.03.2025) [17]

Insgesamt ereigneten sich 37 der 84 registrierten Unfälle auf Gemeindestrassen bzw. abseits von Kantonsstrassen. Die Mehrheit der Unfälle auf Gemeindestrassen erfolgte auf der Nunwil- und Industriestrasse, auf der Sagenbachstrasse sowie auf der Urswil- und Ballwilstrasse. Unfallhäufungspunkte (mehrere Unfälle innerhalb eines bestimmten Radius) bestehen beim Kreisel Hohenrain-/Sagenbachstrasse (3 Unfälle), beim Knoten Sagenbachstrasse/Sagenbachmatt (3 Unfälle), beim Knoten Sagenbachstrasse/Kleinwangenstrasse (2 Unfälle) sowie beim Knoten Baldegg/Nunwilstrasse.

Strassenraumgestaltung und Siedlungsverträglichkeit

Es bestehen keine Grundlagen / Analysen zur Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume in Hochdorf. Grundsätzlich sind die Platzverhältnisse insbesondere im Zentrum beengt und der Strassenraum durch die hohe Verkehrsbelastung sowie die zahlreichen Parkplätze im Strassenraum geprägt. Die Aufenthaltsqualität ist gering. Im Siedlungsgebiet sind zahlreiche Strassen verkehrsorientiert gestaltet und die Knoten teilweise überdimensioniert. Einzelne Strassenabschnitte sind siedlungsorientiert gestaltet bzw. mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen versehen. Mehrheitlich ist keine Begrünung im

Strassenraum vorhanden. Weiter bestehen zahlreiche Schwachstellen sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr im Zentrum sowie in den Quartieren.

Nachfolgend sind verschiedene Beispiele von Strassenräumen in Hochdorf aufgeführt.



Abbildung 14: Enger Strassenraum entlang Kantonsstrasse im Zentrum von Hochdorf (Aufnahme Baldegstrasse, Oktober 2022)



Abbildung 15: Strassenraum von angrenzender Bahntrasse und Parkplätzen geprägt (Aufnahme Baldegstrasse, Oktober 2022)



Abbildung 16: Beispiel verkehrsorientierter Strassenraum im Siedlungsgebiet (Aufnahme Knoten Bank- / Rosentalstrasse, Oktober 2022)



Abbildung 17: Beispiel überdimensionierter Knoten im Wohnquartier (Aufnahme Knoten Rathaus- / Brunnenmöslistrasse, Oktober 2022)



Abbildung 18: Beispiel Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Strassenraum (Aufnahme Knoten Ligschwil- / Urswilstrasse, Oktober 2022)



Abbildung 19: Beispiel siedlungsorientiert gestalteter Strassenraum inkl. Begrünung (Aufnahme Feldhöhe, Oktober 2022)

Lärmbelastung

Das Siedlungsgebiet entlang der stark belasteten Strassen ist merklich vom Strassenverkehrslärm betroffen. Vor allem entlang der Kantonsstrassen überschreiten die Lärmimmissionen sowohl tagsüber wie auch nachts die Grenzwerte für reine Wohnnutzung. Mit Blick auf die Gemeindestrasse sind die Gebiete im Bereich der Industrie-, der Urswil-, der Sagenbach- und der Kleinwangen-/Bankstrasse sowie entlang des Oberfeldwegs und der Rathausstrasse von einer erhöhten Lärmbelastung betroffen.

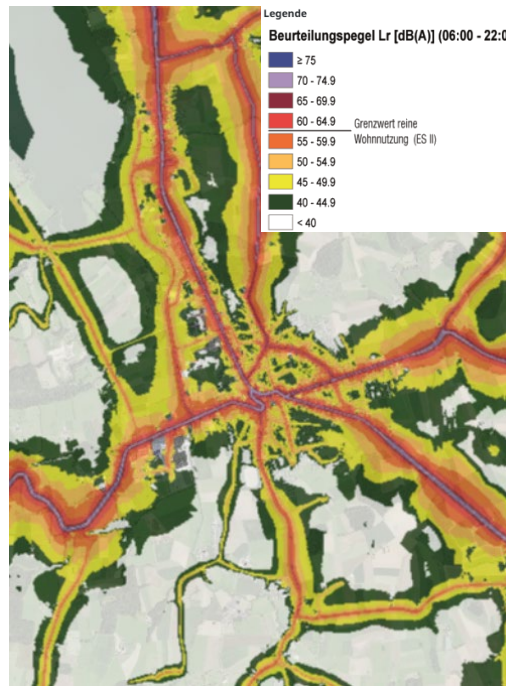


Abbildung 20: Lärmbelastung durch Strassenverkehr Tag (BAFU, Stand 31.12.2015) [17]

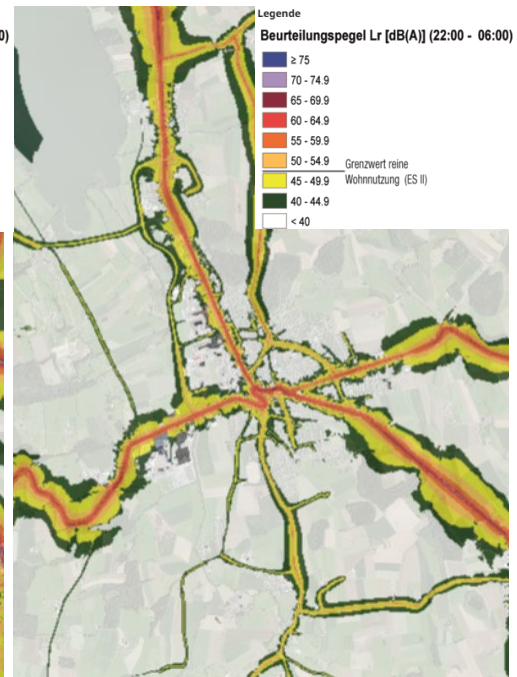


Abbildung 21: Lärmbelastung durch Strassenverkehr Nacht (BAFU, Stand 31.12.2015) [17]

3.5 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 Monat³ 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 das Strassenverkehrskonzept konnten folgende wichtigste Erkenntnisse gewonnen werden:

- **Verkehrsmittelwahl**

Innerhalb der Gemeinde ist der Anteil an Befragten, die zu Fuss unterwegs sind, am höchsten (41 %), gefolgt von Personen die das Auto/Motorrad nutzen (30 %). Von den Befragten sind 27 Prozent innerhalb der Gemeinde mit dem Velo unterwegs.

- **Verkehrssituation in Hochdorf**

Sowohl zu Fuss wie auch mit dem Auto fühlt sich die Mehrheit der Befragten sicher und bewertet die jeweilige Infrastruktur positiv. Mit dem Velo dagegen fühlen sich mehr Personen unsicher als sicher und die Infrastruktur wird mehrheitlich negativ bewertet. Trotzdem ist die Mehrheit der Befragten mit dem Velo, wie auch zu Fuss, gerne in Hochdorf unterwegs, während der Anteil an Personen, die gerne mit dem Auto unterwegs ist, unter 50 Prozent liegt.

- **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 Wunschlinien⁴ 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.

- **Wichtige Strecken im motorisierten Individualverkehr**

Die eingetragenen Strecken konzentrieren sich mehrheitlich auf den übergeordneten Strassen (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse). Die grösste Konzentration besteht dabei im Zentrum der Gemeinde zwischen dem Knoten Luzern-/Hohenrainstrasse bis zum Brauikreisel und weiter entlang der Sempachstrasse bis zur Industriestrasse. Auffallend ist, dass im Vergleich zu den anderen Hauptstrassen auf der Luzernstrasse zwischen Knoten Hohenrainstrasse und Knoten Oberfeldweg kaum Strecken eingezeichnet wurden. Dafür bestehen zahlreiche

³ Die Umfrage war zwischen dem 10. März und 06. April 2025 online aufgeschaltet. Der Zugang zur Umfrage wurde per Hochdorf-Mail verschickt.

⁴ Mit Wunschlinien sind Wegverbindungen gemeint, welche aktuell nicht begehbar, befahrbar oder unattraktiv sind.

Einträge auf dem Oberfeldweg als Verbindung zur Sagenbachstrasse. Die deutlichste Konzentration in den Quartieren zeigt sich auf der Verbindung Brunnenmösli-Rathausstrasse im Quartier Rosengarten.

– **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. Als häufige Gründe für die Gefahrenstellen wurden u. a. die Verkehrsmenge und schlechte Sicht/Unübersichtlichkeit angegeben.

– **Lineare Gefahrenstellen**

Die linearen Gefahrenstellen wurden hauptsächlich entlang der übergeordneten Strassen eingetragen, sowohl entlang der Kantonsstrassen wie auch der übergeordneten Gemeindestrassen. Als häufige Gründe der Gefahrenstrecken wurde u. a. der viele Verkehr und das schnelle Fahren anderer bzw. das hohe Temporegime angegeben.



Abbildung 23: Wichtige Strecken im Fussverkehr (Rückmeldungen online-Befragung)

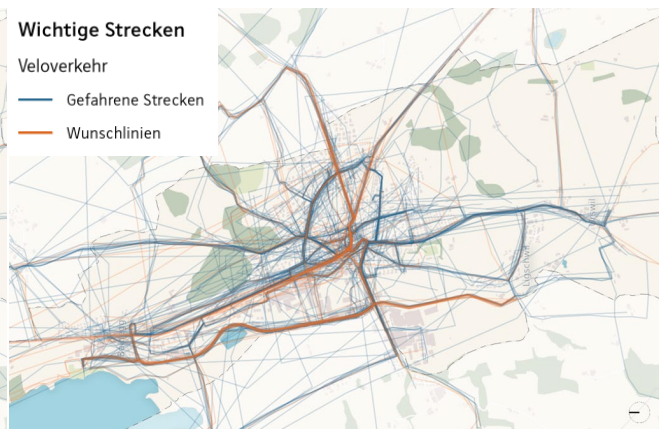


Abbildung 24: Wichtige Strecken im Veloverkehr (Rückmeldungen online-Befragung)



Abbildung 25: Wichtige Strecken im motorisierten Individualverkehr (Rückmeldungen online-Befragung)

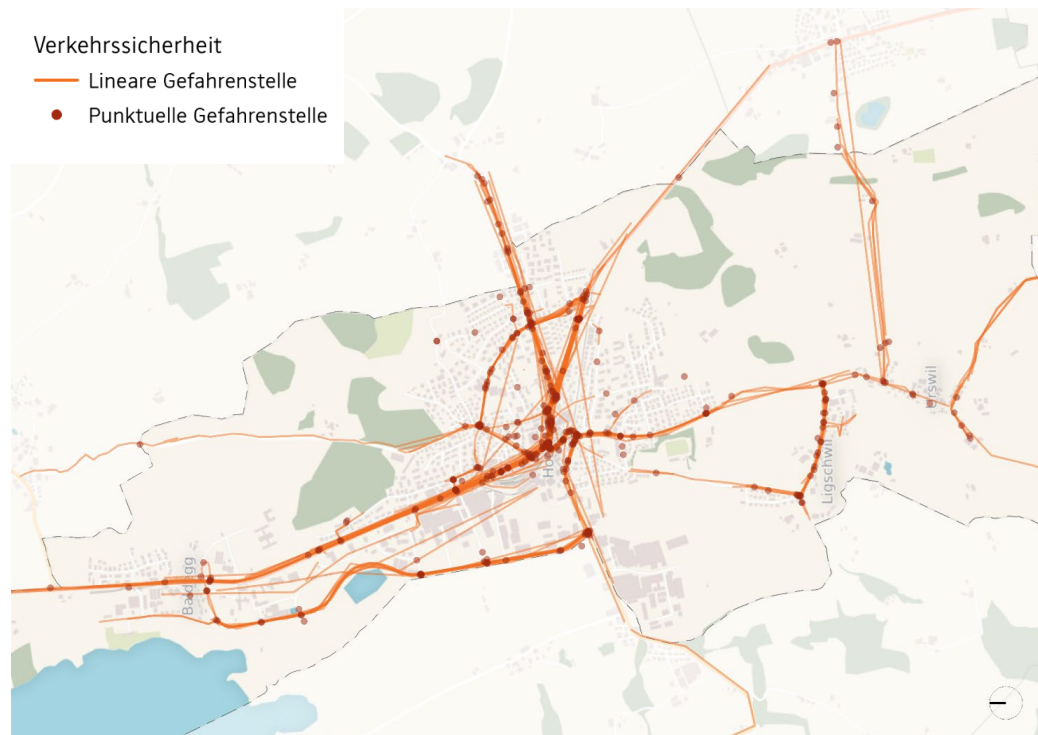


Abbildung 26: Eingetragene punktuelle und lineare Gefahrenstellen (Rückmeldungen online-Befragung)

4 Ziele

Im Rahmen des vorliegenden Konzepts wurden keine neuen Ziele formuliert. Die Gemeinde Hochdorf hat sich im Rahmen der Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 Ziele zur verkehrlichen Entwicklung gesetzt. Unter der Vision «HochDorf der kurzen Wege» möchte die Gemeinde für eine nachhaltige, differenzierte, einfach zugängliche und zuverlässige Mobilität sorgen. Dabei werden zahlreiche Ziele unter dem 4V-Prinzip (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich abwickeln) festgesetzt.

Relevante Ziele

- Die **Verkehrsnetze** sind so optimiert und ergänzt, dass die Ziele **direkt** erreicht werden können und **Mehrverkehr vermindert** wird.
- Der Modalsplit-Anteil des **MIV** ist **reduziert**.
- Die **Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit** des ÖV und MIV sind **gestärkt**.
- **Verkehrsflächen** werden **flächeneffizient** genutzt.
- Die **Emissionsbelastung** ist durch geeignete Massnahmen **reduziert**, der **Strassenraum sicher** nutzbar und **die Aufenthaltsqualität erhöht**.
- Die **Verkehrsräume** sind für alle Verkehrsteilnehmenden **sicher und bedürfnisgerecht** gestaltet.

Die im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2040 festgesetzten Zielsetzungen haben die Absicht, das MIV-Wachstum bis 2040 zu stoppen. Das heisst, dass alternative Angebote oder nachhaltigere Mobilitätsformen so attraktiv sind, dass ab 2040 in Hochdorf kein zusätzlicher Autoverkehr mehr entsteht.

5 Konzept

5.1 Gesamtkonzept / Übergeordnete Strategie

Basierend auf der Zielsetzung und der Situationsanalyse wurde ein Gesamtkonzept entwickelt, welches die Führung des Strassenverkehrs in der Gemeinde Hochdorf strategisch darlegt. Das Gesamtkonzept umfasst dabei folgende Elemente:

- Der motorisierte Verkehr wird so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz geführt.
- Der Durchgangsverkehr wird auf den übergeordneten Strassenachsen gebündelt durch die Gemeinde geleitet.
- Die Gemeindestrassen dienen der Grob- und Feinerschliessung des Siedlungsgebiets und führen grundsätzlich den ortsinternen Verkehr.
- Die Siedlungsgebiete sind verkehrsberuhigt. Die Gemeindestrassen werden in tiefem Temporegime betrieben und die Strassenräume sind siedlungsverträglich gestaltet.
- Die Ortsdurchfahrten werden umfeldverträglich betrieben und gestaltet. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet sind minimiert.
- Im Zentrum sind die Strassen aufgewertet und gemäss den Bedürfnissen gestaltet. Die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist gegeben und die Verkehrssicherheit gewährleistet. Die Trennwirkung der Strasse ist minimiert, die Aufenthaltsqualität gesteigert.

In Abbildung 28 ist das Gesamtkonzept bzw. die übergeordnete Strategie dargestellt.

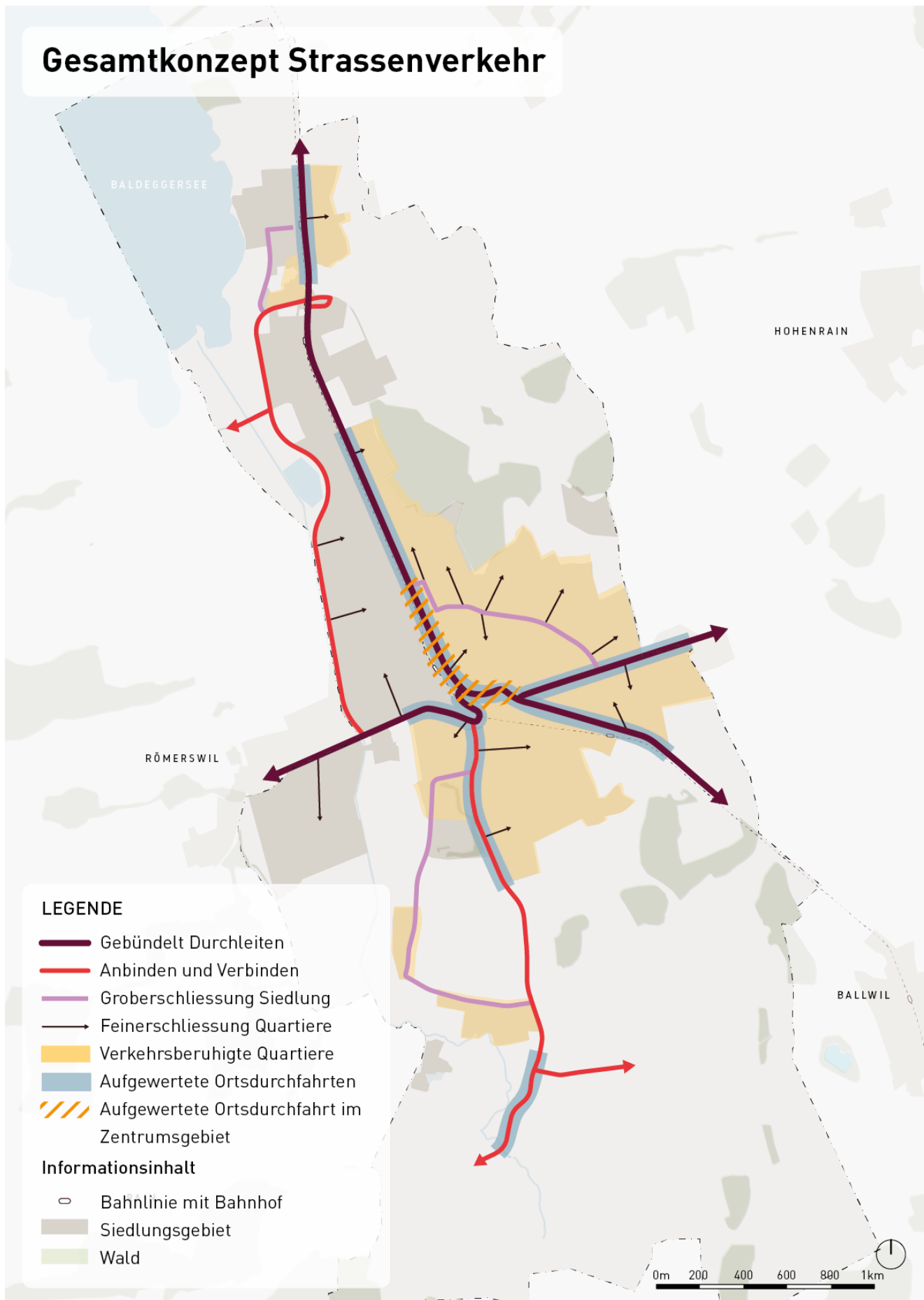


Abbildung 27: Konzeptplan Strassenverkehr

5.2 Strassenklassierung

Bestandteil der Konkretisierung des Gesamtkonzepts / der übergeordneten Strategie ist die Klassierung der Gemeindestrassen in Hochdorf. Die Strassenklassierung bildet die Grundlage für die Verkehrsabwicklung innerhalb der Gemeinde. Je nach Klassierung erfüllt die Strasse eine unterschiedliche Funktion im Gesamtstrassennetz. Aus der Funktion der Strasse ergeben sich unterschiedliche Ansprüche an die Leistungsfähigkeit sowie den Betrieb und die Gestaltung der Strasse. Im Rahmen des vorliegenden Konzepts wurden ausschliesslich die Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebiets berücksichtigt. Die Kantonsstrassen, Privatstrassen und Güterstrassen sind nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts.

Bei der Klassierung der Gemeindestrassen wird zwischen folgenden drei Klassen gemäss StrV unterschieden:

Die **Gemeindestrassen 1. Klasse** haben überwiegend eine Verbindungsfunktion und dienen dem Verkehr zwischen den Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Gemeindestrassen 1. Klasse sind in der Regel verkehrorientiert und häufig Achsen des öffentlichen Verkehrs. [2]

Grundsätzlich sind die Gemeindestrassen 1. Klasse mit den Verbindungsstrassen gemäss VSS gleichzusetzen. Gemäss VSS-Norm 40 043 dienen diese ausserhalb des Siedlungsgebiets als Ergänzung zum übergeordneten Netz und stellen die Verbindung von Ortschaften, Siedlungen, Weilern und Höfen sicher. Innerhalb des Siedlungsgebiets erfüllen sie (auch) eine Sammel- oder Erschliessungsfunktion. Auf den Verbindungsstrassen sind Ausnahmetransportrouten möglich. [14]

Die **Gemeindestrassen 2. Klasse** haben überwiegend eine Sammelfunktion und dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie sind in der Regel nutzungs- und verkehrorientiert und können Achsen des öffentlichen Verkehrs sein. [2]

Grundsätzlich sind die Gemeindestrassen 2. Klasse mit den Sammelstrassen gemäss VSS gleichzusetzen. Gemäss VSS-Norm 40 044 sind Sammelstrassen Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu den übergeordneten Strassen. Zusammen mit den übergeordneten Strassen stellen sie die lokale Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren und Ortschaften sicher. Die Belastbarkeit der Strassen ist in der Regel begrenzt. [15]

Die **Gemeindestrassen 3. Klasse** haben überwiegend eine Erschliessungsfunktion und sind siedlungsorientiert. Sie dienen der Feinerschliessung von Quartieren und münden in verkehrs- oder nutzungsorientierte Gemeindestrassen.

Grundsätzlich sind die Gemeindestrassen 3. Klasse mit Erschliessungsstrassen gemäss VSS gleichzusetzen. Gemäss VSS-Norm 40 045 sind diese Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben im Strassennetz nur eine quartierinterne Bedeutung. Die Erschliessungsstrassen sind grundsätzlich siedlungsorientiert. Ihre Belastbarkeit ist begrenzt und sie sind nur ausnahmsweise Achsen des öffentlichen Verkehrs. [16]

Aus der Situationsanalyse, den festgesetzten Zielen und der Definition der drei Gemeindestrassenklassen ergibt sich im Rahmen des Konzepts nachfolgende Klassierung (siehe Tabelle 4 und Abbildung 28).

Gemeindestrasse 1. Klasse	Gemeindestrasse 2. Klasse	Gemeindestrasse 3. Klasse	
– Industriestrasse	– Bahnhofstrasse	– Alpenstrasse	– Nunwilstrasse (südlicher Abschnitt)
– Nunwilstrasse (nördlicher und westlicher Abschnitt)	– Bankstrasse	– An der Ron	– Oberfeldhöhe
– Urswilstrasse	– Eschenbachstrasse	– Bachmättli	– Oberfeldweg
	– Kleinwangenstrasse (nördlicher Abschnitt)	– Bellevuestrasse	– Rathausstrasse
	– Ligschwil / Ligschwilstrasse	– Brunnenmöslistrasse	– Rosengartenstrasse
	– Sagenbachstrasse	– Eichenweg	– Rosentalstrasse
	– Seebadstrasse	– Feldhöhe	– Sagenweg
	– Stationsstrasse	– Ferrenmatt	– Schulhausstrasse
		– Hengstweid	– Schenkenrütiring
		– Himmelrichtstrasse	– Siedereistrasse
		– Hofderer-Feld	– Stägbachweg
		– Junkerstrasse	– Turbistrasse
		– Kannenbühlstrasse	– Turbiweg
		– Kleinwangenstrasse (südlicher Abschnitt)	– Ziegeleihof
			– Zihlweid

Tabelle 4: Konzept Strassenklassierung
Gemeindestrassen

Die Auflistung und Abbildung ist mit einem Zielzustand aufgrund des entwickelten Gesamtkonzept Strassenverkehr gleichzusetzen. Aktuell weisen verschiedene Strassen nicht die entsprechende Klassierung auf und es sind Um- bzw. Abklassierungen nötig, welche im Rahmen der Massnahmen anzugehen sind (siehe Kapitel 6). Bei folgenden Strassen ist eine Umklassierung vorgesehen:

– **Sagenbachstrasse**

Im Rahmen des Gesamtkonzepts ist der Verkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz zu führen und der Durchgangsverkehr durch die Quartiere so gut wie möglich zu vermeiden. Bisher als Gemeindestrasse 1. Klasse wird die Sagenbachstrasse neu als Gemeindestrasse 2. Klasse festgelegt. Die Strasse hat insbesondere für den gemeindeinternen Verkehr eine wichtige Funktion. Sie hat eine Sammelfunktion, dient der Groberschliessung verschiedener Quartiere und führt den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrasse). Durch die Abklassierung und die entsprechenden Anpassungen in Betrieb und Gestaltung soll der Durchgangsverkehr bzw. der ortsfremde Verkehr auf der Strasse vermindert werden. Ihre Nutzung als Ersatzroute bei Strassenfesten im Ortszentrum kann die Sagenbachstrasse auch mit neuer Klassierung übernehmen.

– **Bankstrasse**

Bisher als Gemeindestrasse 1. Klasse wird die Bankstrasse neu als Gemeindestrasse 2. Klasse festgelegt. Im kommunalen Strassennetz erfüllt die Strasse eine Erschliessungs- und teilweise gar eine Sammelfunktion. Sie führt den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrasse) und ist eine Achse des öffentlichen Verkehrs. Die Strasse weist keine Verbindungsfunktion auf und ist dementsprechend nicht als Gemeindestrasse 1. Klasse zu klassieren. Es gilt den Durchgangsverkehr auf der Bankstrasse zu vermindern.

– **Kleinwangenstrasse**

Die Kleinwangenstrassen weist je nach Abschnitt der Strasse eine unterschiedliche Funktion auf. Auf dem Abschnitt zwischen Kantonsstrasse und Bankstrasse dient sie der Erschliessung des Quartiers und ist auf den gemeindeinternen Verkehr ausgelegt. Auf dem Abschnitt zwischen Bankstrasse und Siedlungsrand dient die Strasse der Groberschliessung und weist eine Sammelfunktion auf. Sie leitet den gemeindeinternen Verkehr aus den Quartieren auf das übergeordnete

Strassennetz (bzw. in die Sagenbach- und Bankstrasse und weiter auf die Kantonsstrassen). Ab Siedlungsrand bis Gemeindegrenze dient die Strasse der Erschliessung einzelner Gebäude / Höfe. Aktuell ist die Strasse als Verbindungsstrasse zwischen Kleinwangen und Hochdorf klassiert, jedoch nicht dementsprechend ausgestaltet. Durch die Abklassierung soll der Ausweichverkehr über die Strasse weiter vermindert werden.

– **Oberfeldweg**

Im Rahmen des Grobkonzepts soll der Verkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Netz geführt und der Ausweichverkehr in die Quartiere vermindert werden. Durch die Lage des Oberfeldwegs zwischen den beiden Kantonsstrasse wird die Strasse häufig von quartierfremdem Verkehr als Abkürzung genutzt. Die Strasse weist jedoch grundsätzlich eine Erschliessungsfunktion auf. Dementsprechend wird die Strasse auch betrieben bzw. ist sie ausgestaltet. Die Abklassierung des Oberfeldwegs zur Gemeindestrasse 3. Klasse ist die Basis zur Verkehrsberuhigung der Strasse und Verminderung des Durchgangsverkehrs auf dem Abschnitt.

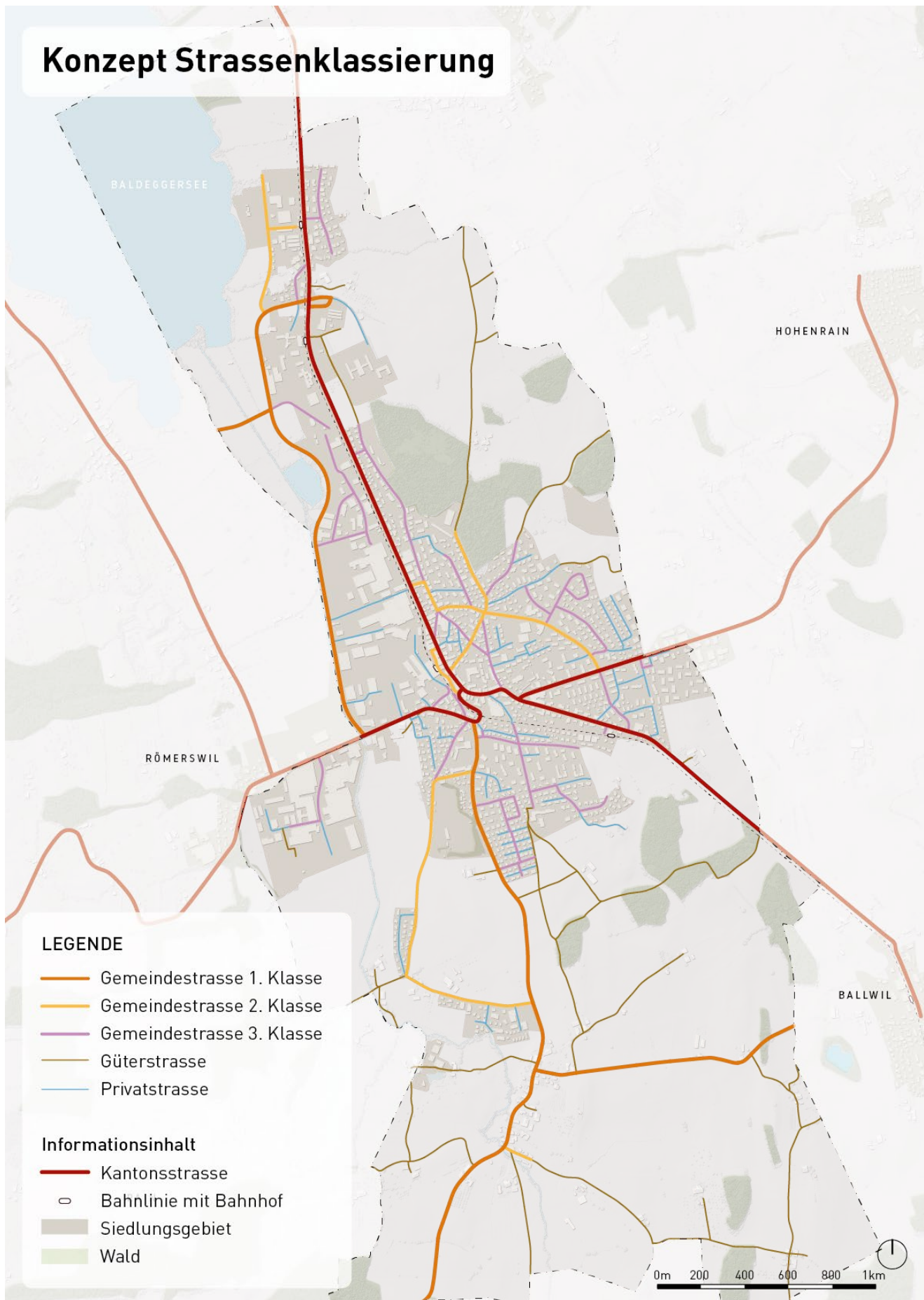


Abbildung 28: Konzeptplan
Strassenklassierung

5.3 Betrieb und Gestaltung

Je nach Strassentyp und Bezug der Strasse zum Siedlungsgebiet bzw. Interaktion mit der angrenzenden Bebauung bestehen unterschiedliche Anforderungen an den Strassenraum. Dies umfasst die Funktion der Strasse als öffentlicher Raum sowie die Abwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Strassentypisierung und Gestaltungsprinzipien

Im Rahmen des Konzepts wurden die Gemeindestrassen nach Bezug zum Siedlungsraum in Strassentypen eingeteilt und für die verschiedenen Strassentypen Gestaltungsprinzipien verfasst. Diese dienen als Grundlage für die Aufwertung der Strassenräume. Sowohl bei der Strassentypisierung wie auch den Gestaltungsprinzipien wurden nur die Gemeindestrassen berücksichtigt. Güterstrassen, aufgrund ihrer Lage ausserorts und minimalem Bezug zum Siedlungsgebiet, und Kantonsstrassen, aufgrund der Planungshoheit beim Kanton, wurden nicht berücksichtigt.

Abbildung 30 gibt einen Überblick zur Einteilung der Gemeindestrassen nach Strassentyp (Klassierung und Siedlungsbezug). In Tabelle 5 sind die Gestaltungsprinzipien nach Strassentyp aufgeführt.

Temporegime

Die gefahrenen Geschwindigkeiten im Strassenraum üben eine grosse Auswirkung auf u. a. die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, die Trennwirkung der Strasse, die Lärmbelastung. Zur Minderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das angrenzende Siedlungsgebiet, die Verbesserung der Koexistenz im Strassenraum und die Aufwertung der Aufenthaltsqualität werden im Siedlungsgebiet tiefe Temporegimes angestrebt. Grundsätzlich sind insbesondere die Quartiere verkehrsberuhigt zu führen. In den Quartieren wird flächendeckend Tempo 30 angestrebt, wobei auf einzelnen Strassenabschnitten die Einführung einer Begegnungszone (auf Wunsch der Quartierbevölkerung) möglich ist. In Räumen mit Potential für Begegnungszone gilt es aktiv auf die Bevölkerung zu zugehen und das Bedürfnis nach Tempo 20 zu klären.

Weiter bildet das Temporegime die Grundlage für die Strassenraumgestaltung. Tiefere Geschwindigkeiten ermöglichen kleinere Begegnungsfälle und somit geringere Dimensionierungsbreiten. Dadurch können Verkehrsflächen zur Aufwertung des Strassenraums mittels Begrünung oder Verbreiterung der Fussverkehrsflächen genutzt werden.

Entlang der Ortsdurchfahrten und insbesondere im Zentrum bestehen erhöhte Anforderungen an den Betrieb und die Gestaltung der Strassenräume. Dies vor allem aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie die Bedeutung des Raumes für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Durch Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeiten wird die Trennwirkung der Strassen verringert und die Abwicklung des Veloverkehrs im Mischverkehr sicherer bzw. verträglicher. Weiter lassen tiefere Geschwindigkeiten vermehrt gestalterische Ansätze zu. Die siedlungsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrten wird auf Abschnitten mit beidseitiger Bebauung angestrebt und vor allem im zentralen Abschnitt optimiert. Obschon die Planungshoheit der Kantonsstrassen nicht bei der Gemeinde liegt, setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass diese siedlungsverträglich betrieben und gestaltet werden.

Eingangstore

Durch die Gestaltung von Eingangstoren kann der Beginn von siedlungsorientierten Strassenräumen markiert werden und somit die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden auf die Bedeutung des Strassenabschnitts als Lebensraum gelenkt werden. Weiter wirken die Tore als «physische Bremse» und senken die Geschwindigkeit des einfahrenden Verkehrs. Angedacht ist die Erstellung von äusseren und inneren Eingangstoren.

Die äusseren Eingangstore sind mittels baulicher Elemente auszugestalten, beispielsweise in Form einer Querungshilfe oder mit einem Baum und markieren den Übergang von Strassenräumen ausserorts zu Strassenräumen innerorts.

Innere Eingangstore sind vor allem aus städtebaulicher Sicht zentral und bilden den Übergang zu Strassen mit Siedlungsbezug bzw. Strassenräumen im Zentrum. Die Strasse weist nicht nur eine verkehrliche Funktion auf, sondern der Strassenraum ist zusätzlich Siedlungsraum und Aufenthaltsfläche. Die Bedürfnisse der verschiedenen Raumnutzenden wird in der Gestaltung berücksichtigt, die Trennwirkung der Strasse ist minimiert.



Abbildung 29: Beispiele Eingangstore: Links bei Siedlungsrand (Bruggerberg), Rechts im Siedlungsgebiet (Unterengstringen)

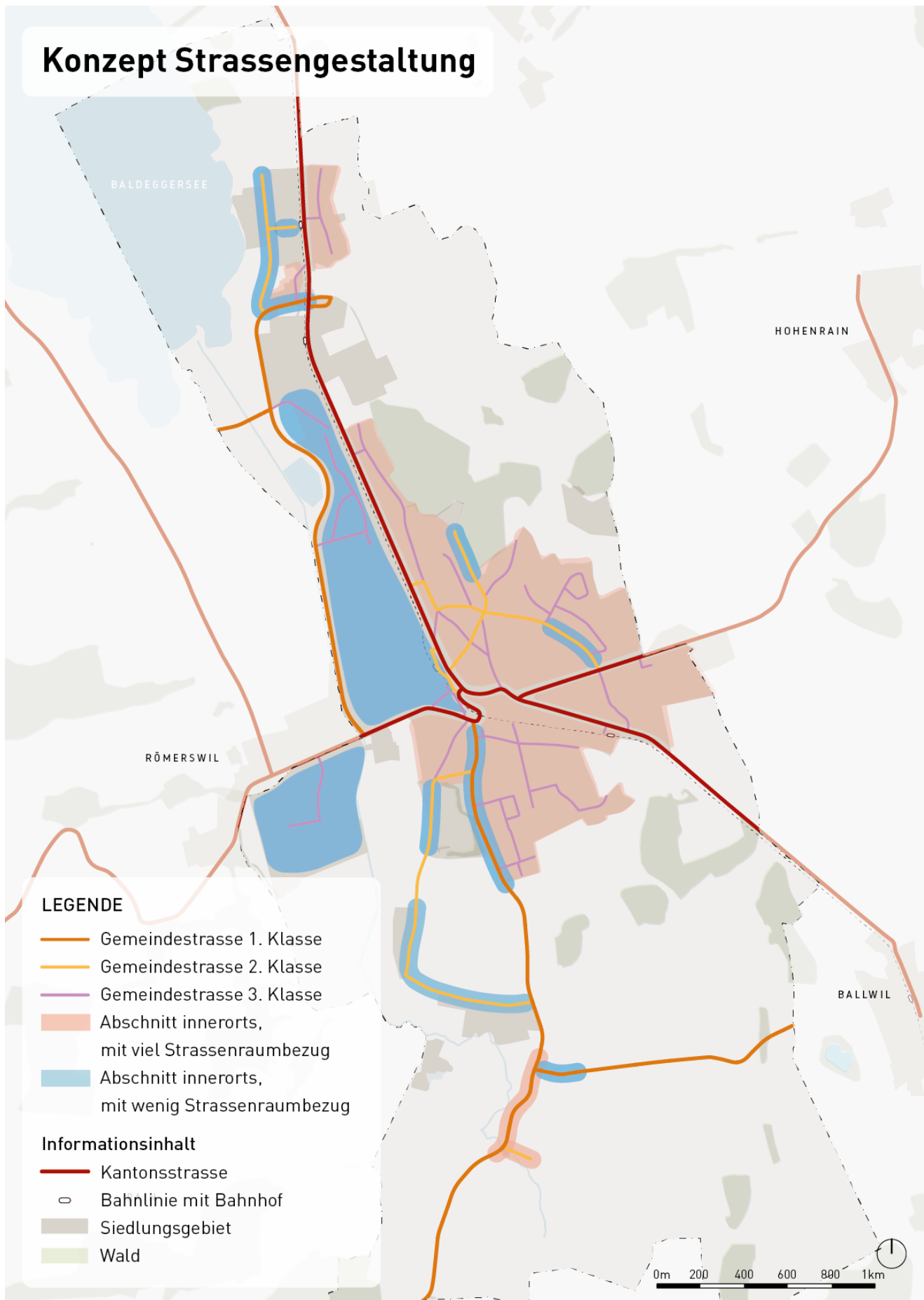


Abbildung 30: Konzeptplan
Strassengestaltung

Tabelle Betrieb und Gestaltung nach Strassenklassen

Die Gemeindestrassen sind in 3 unterschiedlichen Klassen eingeteilt. Diese unterschieden sich in ihrer betrieblichen Funktion. Diese Unterscheidung manifestiert sich in der Ausgestaltung der unterschiedlichen Strassentypen und deren dazu nötigen Massnahmen. In der folgenden Tabelle ist aufgezeigt, welche betrieblichen Bedingungen für die einzelnen Strassenklassen gelten und welche Massnahmen zur Abwicklung des Betriebs nötig sind.

	Gemeindestrasse 1. Klasse		Gemeindestrasse 2. Klasse		Gemeindestrasse 3. Klasse	
	Abschnitt innerorts mit viel Strassenraumbezug	Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug	Abschnitt innerorts mit viel Strassenraumbezug	Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug	Abschnitt innerorts mit viel Strassenraumbezug	Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug
Hauptfunktion	– Verbinden, sammeln, erschliessen – Repräsentieren / kommunizieren – Ein- und ausladen – queren	– Verbinden, sammeln, erschliessen – Repräsentieren / kommunizieren – Ein- und ausladen – queren	– Sammeln – Erschliessen – Parkieren, abstellen – Sich aufhalten	– Sammeln, erschliessen – Repräsentieren – Ein- und ausladen – Queren – Sich aufhalten	– Erschliessen – Sich aufhalten, spielen – Parkieren, abstellen	– Erschliessen – Parkieren, abstellen
Umfeld a) Fussverkehr b) Veloverkehr c) Parkierung d) Schwerverkehr e) Öffentlicher Verkehr	a) V.a längs b) Ja c) i.d.R. ohne; Ein- und Ausladen an bestimmten Orten d) Ja e) Ja	a) V.a längs b) Ja c) i.d.R. ohne; Ein- und Ausladen an bestimmten Orten d) Ja e) Ja	a) Längs und quer b) v.a. längs c) Parkieren und Abstellen d) Ja, nur Erschliessung e) Ja, wenn notwendig	a) Längs und quer b) v.a. längs c) Parkieren und Abstellen d) Ja, nur Erschliessung Ja, wenn notwendig	a) Längs und quer b) Längs und quer /v.a. längs c) Parkieren: ja d) Nur ausnahmsweise e) i.d.R. keine ÖV-Achse	a) Längs und quer b) Längs und quer /v.a. längs c) Teilweise parkieren d) Ja, Erschliessung i.d.R. keine ÖV-Achse
Belastbarkeit	Bis 12'000 DTV Ca 2'400 Fz./Spitzenstunde	Bis 12'000 DTV Ca 2'400 Fz./Spitzenstunde	4'000-6'000 DTV Ca. 600 Fz. / Spitzenstunde	4'000-6'000 DTV Ca. 600 Fz. / Spitzenstunde	Bis 1'000 DTV Ca. 150 Fz./Spitzenstunde	Bis 1'000 DTV Ca. 150 Fz. /Spitzenstunde
Spezielles	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Berücksichtigung Schwerverkehr	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Berücksichtigung Schwerverkehr	Belastbarkeit ist begrenzt; Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Berücksichtigung Schwerverkehr	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	Berücksichtigung Schwerverkehr
Gestaltungsprinzip	Primär siedlungsorientiert	i.d.R. siedlungsorientiert	Primär siedlungsorientiert	i.d.R. siedlungsorientiert	Stark siedlungsorientiert	Nutzungsorientiert
Signalisierte Geschwindigkeit	i.d.R. 30 km/h, allenfalls 50 km/h	i.d.R. 50 km/h, allenfalls 30 km/h	i.d.R. 30 km/h, allenfalls 50 km/h	i.d.R. 50 km/h, allenfalls 30 km/h	i.d.R. 30 km/h, allenfalls 20 km/h	i.d.R. 30 km/h, allenfalls 50 km/h
Massgebender Begegnungsfall	LW / LW	LW / LW	PW/ LW⁵	LW / LW oder PW/LW	Punktuell PW/PW⁶ Generell PW/Velo	Punktuell PW / LW Generell PW/PW
Fahrbahnbreite in m	Je nach Betriebskonzept / VSS-Norm (≥ 6.20 m)	Je nach Betriebskonzept / VSS-Norm (≥ 6.20 m)	i.d.R. 5.25 m (4.8 m-6.2 m)	Je nach Betriebskonzept / VSS-Norm (5.25 m-6.2 m)	i.d.R. 4.5 m (3.6 m-4.8 m)	Je nach Betriebskonzept / VSS-Norm (4.5 m-5.25 m)
Parkieren	geregelt	geregelt	geregelt oder frei	geregelt	Geregelt oder frei	Geregelt oder frei
ÖV	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Normalerweise keine ÖV-Achse; wenn vorhanden Fahrbahnhaltestelle	Normalerweise keine ÖV-Achse; wenn vorhanden Fahrbahnhaltestelle
Fussinfrastruktur kommunal	Trottoir zweiseitig: Fussgängerstreifen i.d.R. mit Mittelschutzinsel	Trottoir zweiseitig: Fussgängerstreifen i.d.R. mit Mittelschutzinsel	Trottoir mind. einseitig; i.d.R. flächig queren, allenfalls einzelne Fussgängerstreifen (u. a. bei Schulen)	Trottoir zweiseitig; punktuelle Querungsstellen (Fussgängerstreifen), allenfalls mit Mittelschutzinsel	Führung im Mischverkehr (Koexistenz), Hindernisfreiheit gewährleisten; Flächig queren	Trottoir mind. einseitig; Flächig queren
Veloinfrastruktur kommunal	Evtl. separate Veloinfrastruktur (Velo-streifen)	Evtl. separate Veloinfrastruktur (Velo-streifen)	i.d.R. Führung im Mischverkehr (Koexistenz), allenfalls Radstreifen	Evtl. separate Veloinfrastruktur (Rad-streifen)	i.d.R. ohne spez. Massnahme; Führung im Mischverkehr (Koexistenz)	i.d.R. ohne spez. Massnahme; Führung im Mischverkehr (Koexistenz)

Tabelle 5: Gestaltungsprinzipien nach Strassentypisierung

⁵ LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit
⁶ PW / LW bei stark reduzierter Geschwindigkeit

Gestaltungsbeispiele für Strassenräume der Gemeindestrassen



Klasse 1

Klasse 3

Gestaltungssetzkasten Strassenquerschnitte

Je nach betrieblichen Anforderungen und räumlichen Möglichkeiten unterscheiden sich die Strassenräume in ihrer Ausgestaltung. Die unterschiedlichen Klassen definieren dazu die Anforderungen. In den folgenden Querschnitten sind pro Strassenklasse mögliche Querschnitte dargestellt, welche die gegebenen Anforderungen abwickeln können. Sie dienen als Orientierungshilfe und bilden eine Diskussionsgrundlage für die konkrete Strassenplanung. Im Rahmen des Planungs- und Projektierungsprozesses kann individuell entschieden werden, welcher Querschnittstyp entsprechend der räumlichen und betrieblichen Situation eingesetzt werden soll. Die einzelnen Querschnitte können mit teils unterscheidenden Massen auch in unterschiedlichen Strassenklassen eingesetzt werden.

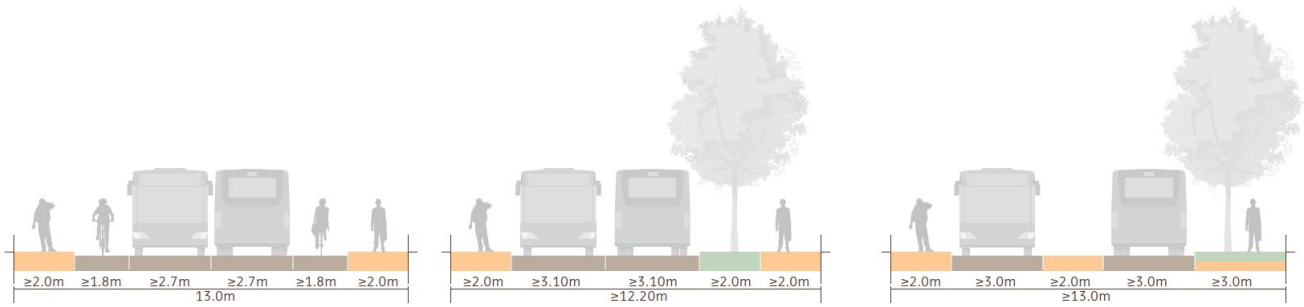
Gemeindestrasse 1. Klasse: innerorts, viel/wenig Strassenraumbezug

Abbildung 31: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen Klasse 1 mit breitem Strassenquerschnitt innerorts (Sagenbachstrasse)

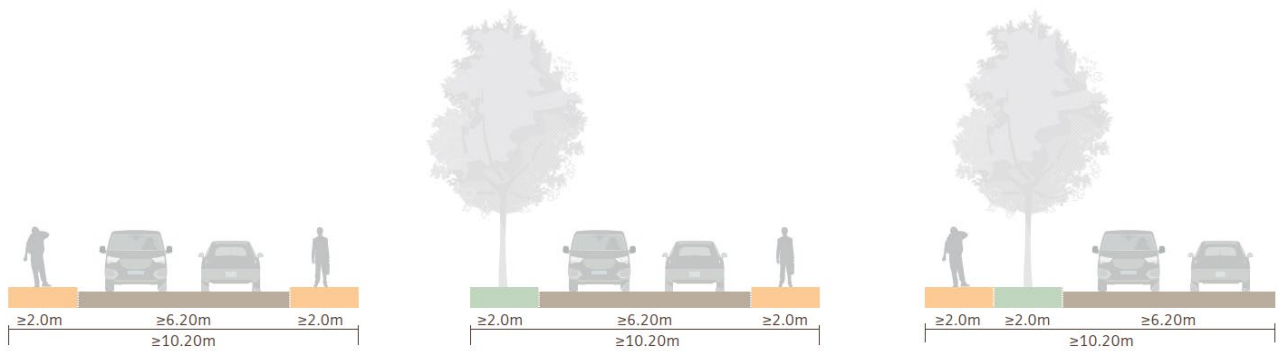


Abbildung 32: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen Klasse 1 mit schmalen Strassenquerschnitt innerorts

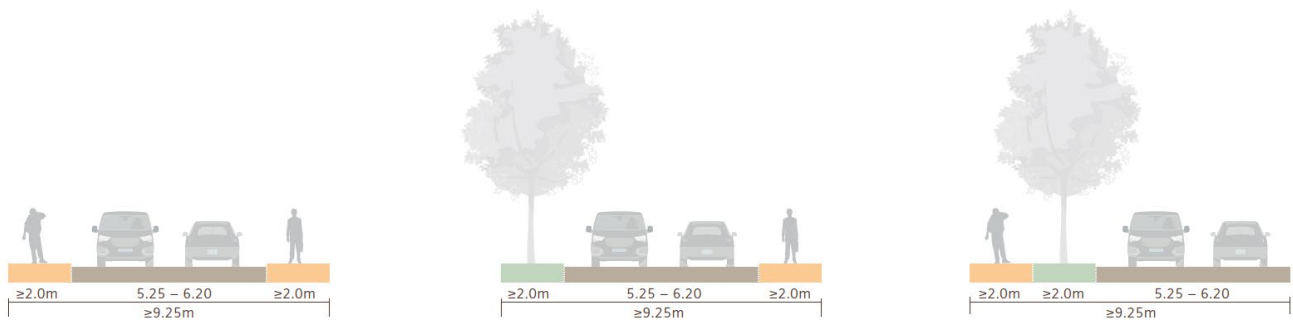
Gemeindestrasse 2. Klasse: innerorts, wenig Strassenraumbezug

Abbildung 33: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen 2. Klasse «Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug»

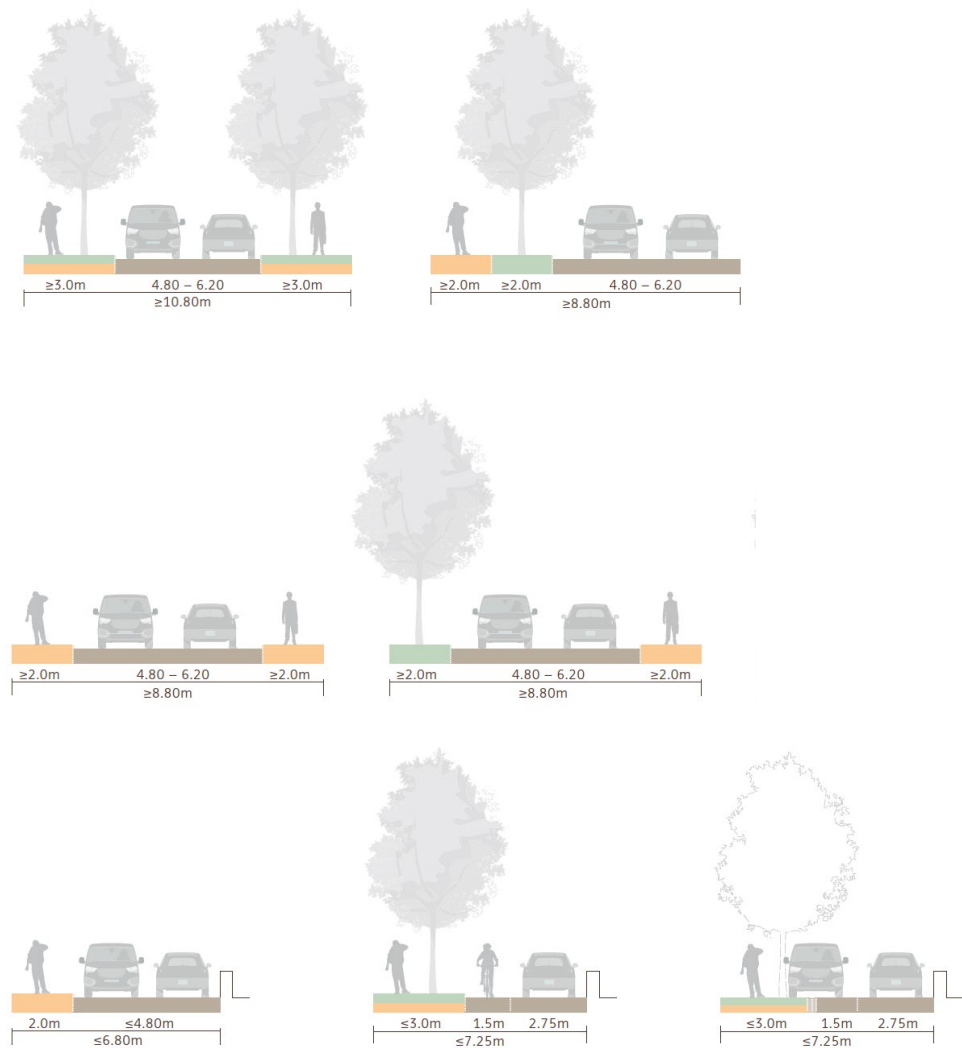
Gemeindestrasse 2. Klasse: innerorts, viel Strassenraumbezug

Abbildung 34: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen 2. Klasse «Abschnitt innerorts mit viel Strassenraumbezug»

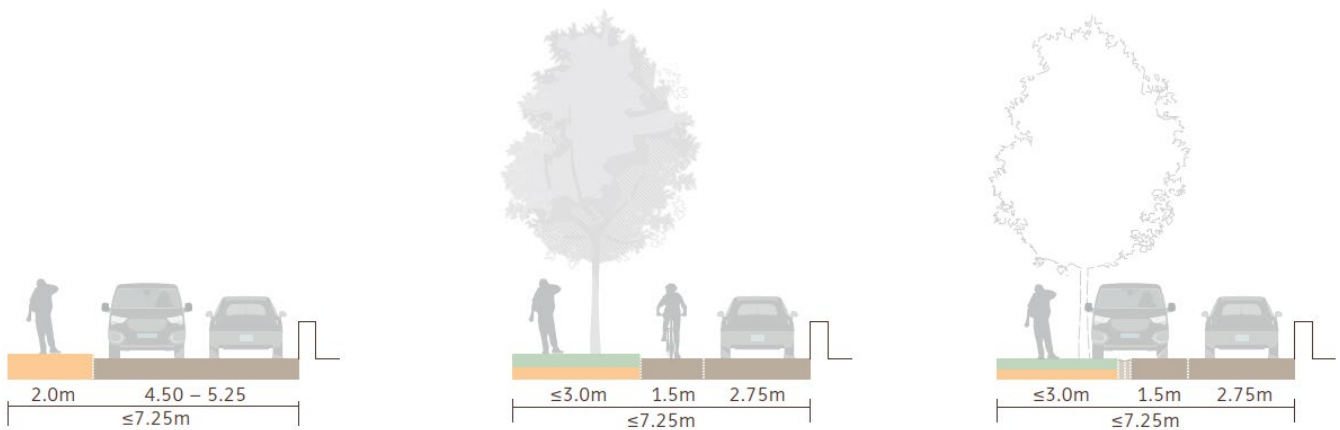
Gemeindestrasse 3. Klasse: innerorts, wenig Strassenraumbezug

Abbildung 35: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen 3. Klasse «Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug»

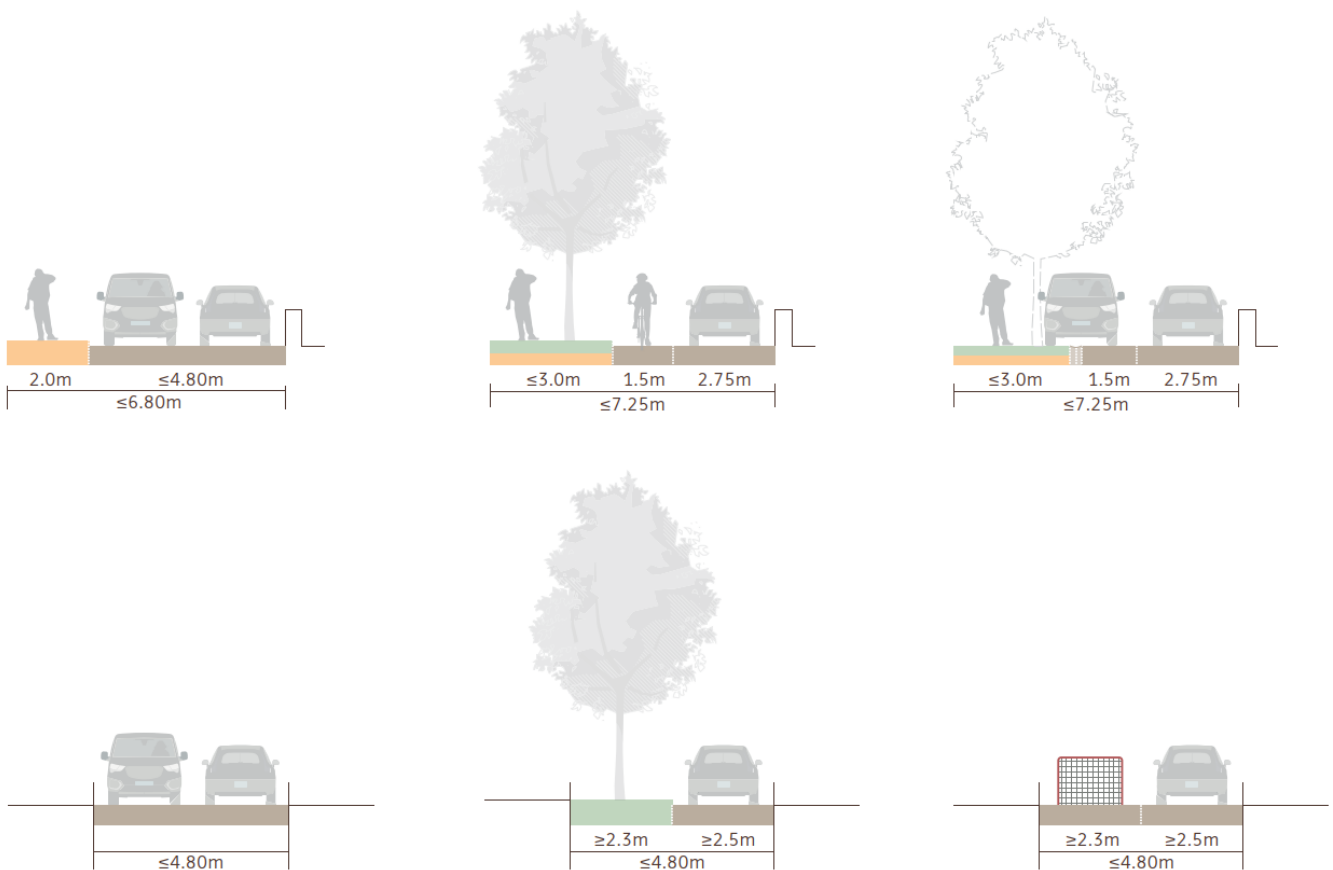
Gemeindestrasse 3. Klasse: innerorts, viel Strassenraumbezug

Abbildung 36: Querschnittsmöglichkeiten Gemeindestrassen 3. Klasse «Abschnitt innerorts mit viel Strassenraumbezug»

Einteilung Strassenraum nach Parzellendimension

Neben den betrieblichen Anforderungen bilden die räumlichen Möglichkeiten eine Entscheidungsgrundlage zur Bestimmung der Massnahmen zur Ausgestaltung der Strassenräume. In den folgenden Grafiken sind die Strassenräume nach deren Dimensionierung und Parzellenbreite dargestellt.

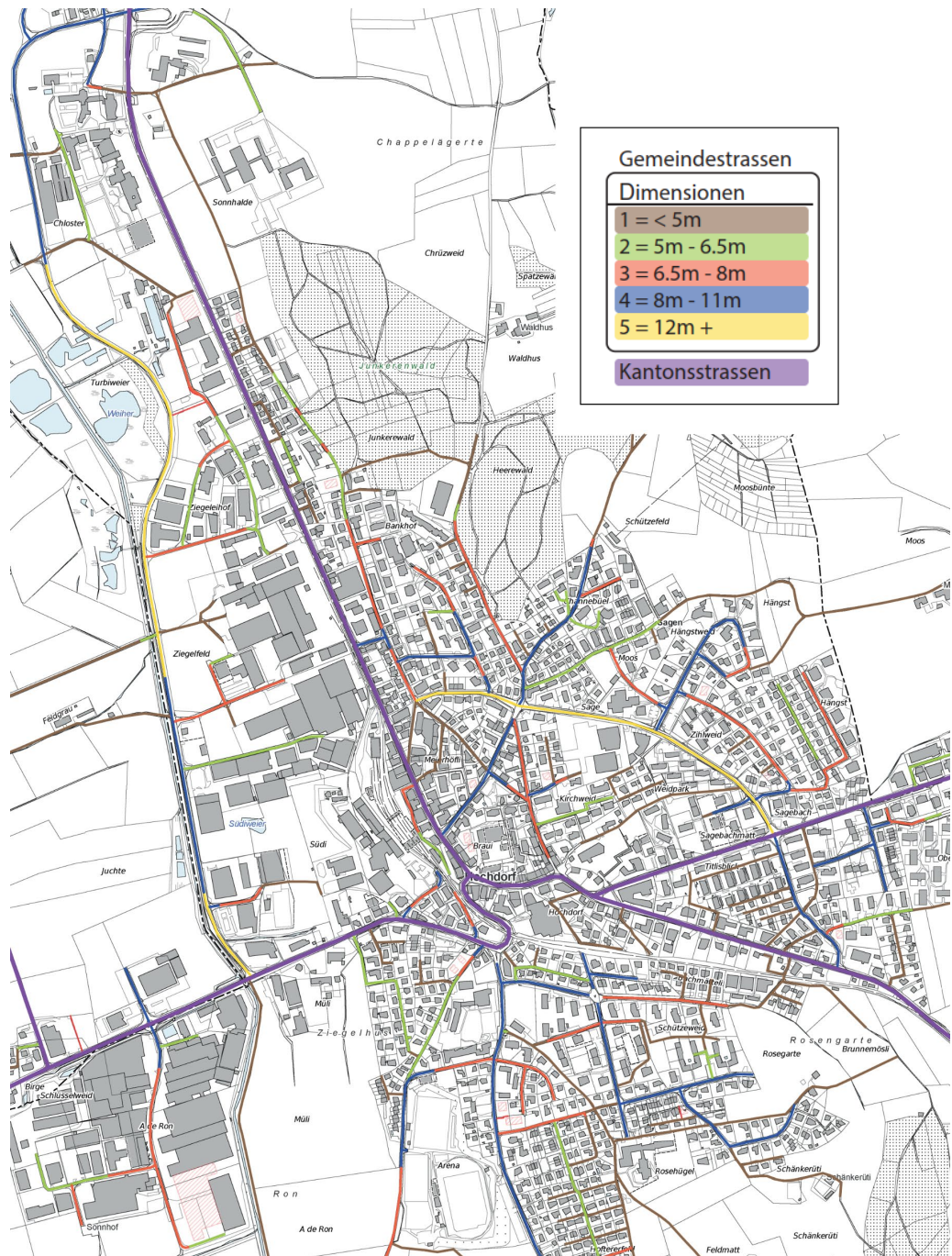


Abbildung 37: Grafik Strassenräume nach Dimensionierung / Parzellenbreite

6 Massnahmen

6.1 Massnahmenplan

Im Sinne der Umsetzung des Konzepts und Erreichung der festgesetzten Ziele werden verschiedene Massnahmen definiert. Diese sind in nachfolgender Abbildung verortet und in der Übersichtstabelle weiter beschrieben.

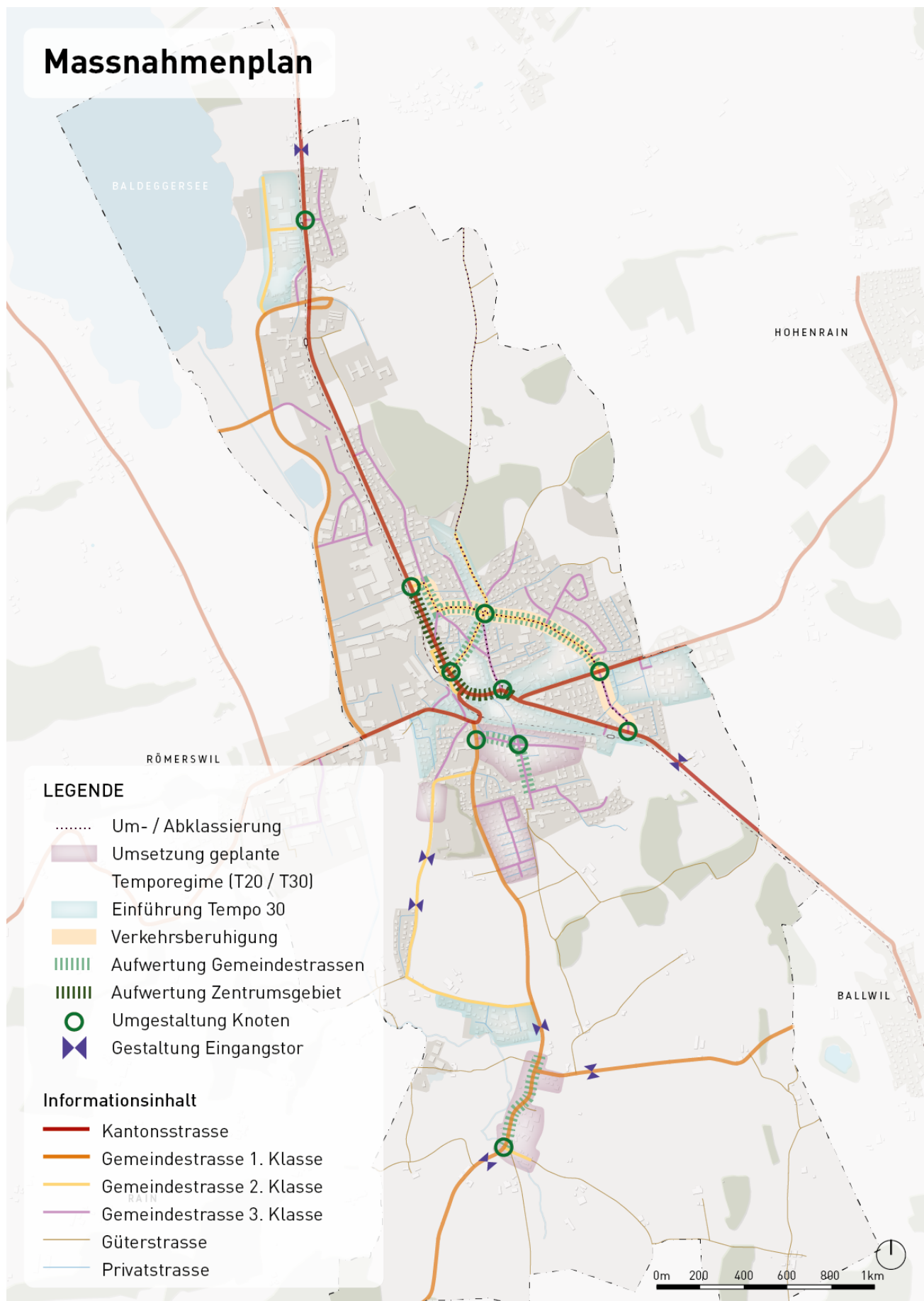


Abbildung 38: Massnahmenplan
Strassenverkehrskonzept Gemeinde Hochdorf

6.2 Massnahmenübersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind die erarbeiteten Massnahmen aufgeführt.

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Betroffene Strassen	Umsetzungshorizont	Federführung	Koordinationsbedarf
M1	Anpassen Klassierung Gemeindestrassen	Als Grundlage für die Anpassung in Betrieb und Gestaltung verschiedener Gemeindestrassen ist die Anpassung der Klassierung zentral. Durch die Festsetzung der angepassten Strassenklassierung kann die Gemeinde die entsprechenden Massnahmen zur Verkehrslenkung und Aufwertung der siedlungsorientierten Strassenräume vornehmen.	– Sagenbachstrasse – Bankstrasse – Kleinwangenstrasse – Oberfeldweg	Kurzfristig	Gemeinde	Koordination Strassenklassierung Kleinwangenstrasse mit Gemeinde Hohenrain
M2	Umsetzung geplante Temporegimes (Tempo 20 / Tempo 30)	Die bereits geprüften und festgesetzten Geschwindigkeitsanpassungen gilt es umzusetzen. Diese bilden die Grundlage für weitere Planungsschritte und Massnahmen u. a. Aufwertung Strassenräume.	– Dorfstrasse, Urswil – Hofderer-Feld / Feldhöhe – Rathausstrasse / Brunnenmöslistrasse	Sofort	Gemeinde	
M3	Einführung / Erweiterung Tempo-30-Zonen	Im Sinne des siedlungsverträglichen Betriebs der untergeordneten Strassen sowie der Verkehrsberuhigung der Quartiere, sind die Gemeindestrassen innerhalb der Siedlungsgebiete mit tiefem Geschwindigkeitsregime zu führen. Bereits heute bestehen zahlreiche Tempo-30-Zonen oder sind in Planung. Zur Gewährleistung flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren sind die Tempo-30-Zonen zu erweitern bzw. neu einzuführen.	– Sagenbachstrasse / Sagenbachmatt – Schlossergasse/ Bellevuestrasse /Sagenbachstrasse – Bankstrasse – Kleinwangenstrasse – Mülirain – Schönau – Rathausstrasse – Seebadstrasse – Bachmättli / Dammstrasse – Ligschwilstrasse	Kurzfristig	Gemeinde	
M4	Verkehrsberuhigung Gemeindestrassen	Die Gemeindestrasse 2. und 3. Klasse sollen primär dem ortsinternen bzw. quartierinternen Verkehr dienen. Zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume in den Quartieren soll diese verkehrsberuhigt werden. Dies kann in einem ersten Schritt durch das Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit erfolgen sowie durch die Anpassung der Strassenraumgestaltung. Um den Durchgangsverkehr weiter zu minimieren, können zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingesetzt werden. Diese umfassen u. a. Einführung von LW- oder allgemeinen Fahrverbote (Zubringerdienst gestattet) oder die Unterbrechung der Strasse. Die Einführung solcher zusätzlichen Massnahmen sind vorgängig im Detail zu untersuchen.	– Sagenbachstrasse – Oberfeldweg	Kurz- bis mittelfristig	Gemeinde	Einführung / Erweiterung Tempo 30 Sagenbachstrasse
M5	Aufwertung Strassenraum Gemeindestrassen	Innerhalb des Siedlungsgebiets sind die Strassen umfeldverträglich zu betreiben und gestalten. Vor allem in den Quartieren weisen die Strassen eine wichtige Funktion als öffentliche Räume auf und sind dementsprechend aufzuwerten. Grundsätzlich gilt, die Strassen gemäss ihrer Klassierung zu betreiben und dimensionieren. Weiter spielt die Begrünung im Sinne der klimangepassten Strassenräume eine zentrale Rolle und gilt es, in der Gestaltung miteinzubeziehen. Zusätzliche Bedürfnisse (z.B. Möblierung / Sitzbänke) sind im Austausch mit der Bevölkerung zu ermitteln.	– Sagenbachstrasse – Bankstrasse – Rathausstrasse – Brunnenmöslistrasse – Dorfstrasse Urswil	Mittel- bis längerfristig	Gemeinde	Umsetzung festgesetzte Temporegimes Rathausstrasse, Brunnenmöslistrasse, Dorfstrasse; Einführung / Erweiterung Tempo 30 Sagenbachstrasse, Bankstrasse
M6	Aufwertung Ortsdurchfahrten	Auf den zentralen Abschnitten der Ortsdurchfahrten weist die Strasse nicht nur ihre verkehrliche Funktion im Strassennetz auf, sondern besteht eine erhöhte Bedeutung des Strassenraums als öffentlicher Raum. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden treffen zusammen, sowohl im längs- und querenden Verkehr als auch im ruhenden Verkehr. Zusammen mit dem Kanton sind die Kantonsstrassen v.a. im Zentrum aufzuwerten. Dabei sind in einem ersten Schritt die Bedürfnisse und Randbedingungen zu analysieren. Dabei sind unbedingt die städtebaulichen Bedürfnisse der Gemeinde im Zentrum aufzuzeigen und dem Kanton darzulegen. Ziel ist der Einbezug der Siedlungs- und Freiraumentwicklung in die Strassenraumgestaltung. Dadurch soll die Siedlungsverträglichkeit erhöht werden (u. a. hinsichtlich Trennwirkung der Strasse im Raum, Verbesserung Koexistenz). Nachträglich sind Planungsstudien sowie Vorstudien (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) der übergeordneten Strassen im Zentrumsgebiet auszulösen. Im Rahmen der Planungsstudien soll eine optimale Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden gefunden werden. Der Strassenraum gilt es, von Fassade zu Fassade zu betrachten und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) zu berücksichtigen. Weiter sind die städtebaulichen Bedürfnisse der Gemeinde (Strasse als Bestandteil des Zentrums) miteinzubeziehen und dementsprechend die Strassen siedlungsorientiert zu betreiben und gestalten. Dadurch kann die Verträglichkeit (u. a. hinsichtlich Trennwirkung und Koexistenz) verbessert werden.	– Hauptstrasse Zentrum Hochdorf	Mittel- bis längerfristig	Kanton / Gemeinde	Auf Abschnitten der Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse liegt der Entscheid der Massnahmen in der Kompetenz des Kantons.
M7	Anpassung Knotengeometrie	Im Rahmen der untergeordneten Funktion der Gemeindestrasse sind die zuführenden Knoten zurückhaltend zu gestalten. Dies umfasst u. a. Trottoirüberfahrten. Grundsätzlich sollen die Knoten nicht zu gross dimensioniert sein, so dass die Geschwindigkeit bei Befahrung des Knotens angepasst werden muss. Weitere Knoten innerhalb der Quartiere, die aktuell überdimensioniert und verkehrsorientiert gestaltet sind, sind in der Geometrie anzupassen und siedlungsverträglich zu gestalten. Innerhalb der verkehrsberuhigten Quartiere sind Rechtsvortritte vorgesehen.	– Knoten Hohenrain-/Sagenbachstrasse/ Oberfeld- Mittel- bis längerfristig weg – Knoten Luzernstrasse/ Oberfeldweg – Knoten Haupt-/Kleinwangenstrasse – Knoten Haupt-/Bankstrasse – Knoten Baldeggstrasse/Schlossergasse – Knoten Haupt-/Himmelrichstrasse – Knoten Urswil-/Brunnenmöslistrasse – Knoten Sagenach-/Kleinwangen-/Bankstrasse – Knoten Rathausstrasse/Bachmättli/Brunnenmöslistrasse		Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton bei Knoten mit Kantonsstrassen	Auf Abschnitten der Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse liegt der Entscheid der Massnahmen in der Kompetenz des Kantons.
M8	Erstellung Eingangstore	Innerhalb des Siedlungsgebiets sollen die gefahrenen Geschwindigkeiten ein siedlungsverträgliches Mass erreichen, die Sicherheit im Strassenraum erhöht und die Bedeutung der Strasse in der Siedlungsstruktur erkenntlich gemacht werden. Mittels Eingangstore an den Zufahrtsachsen (Kantons- und übergeordneten Gemeindestrassen) sollen die Verkehrsteilnehmenden auf den Siedlungseingang aufmerksam gemacht werden. Dies in Form einer baulichen Massnahme (u. a. Verschwenkung, Mittelinsel, Baumtor etc.). Im Rahmen der Betriebs- und Gestaltungskonzepte sollen entsprechende Massnahmen zu den Siedlungseingängen ausgearbeitet werden. In Form eines zweiten Tors kann zudem auf den Eingang zum Zentrumsgebiet hingewiesen werden (untergeordnete gestalterische Massnahme ohne grossen baulichen Eingriff).	– Baldegg: Hauptstrasse – Hochdorf: Hohenrain-, Luzern-, Kleinwangenstrasse, Ligschwilstrasse – Urswil: Dorf-, Eschenbach-, Ballwil-, Rainstrasse – Ligschwil: Ligschwilstrasse	Mittel- bis längerfristig	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton auf Kantonsstrassen	Auf Abschnitten der Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse liegt der Entscheid der Massnahmen in der Kompetenz des Kantons.
M9	Überprüfung Parkplatzangebot	Im Zentrum bestehen Parkplätze im Strassenraum. Aufgrund der engen Platzverhältnisse entlang der Fahrbahn, sind die Parkplätze häufig auf dem Trottoir markiert, was Konflikte mit dem Fussverkehr (Infrastruktur und Sicherheit) auslöst. Im Sinne einer Aufwertung der Strassenräume im Zentrumsgebiet sind die Parkplätze im Strassenraum zu überprüfen. Dies umfasst u. a. die Auslastung der Parkplätze und notwendige Anzahl. Weiter sind für die notwendigen Parkplätze einen geeigneteren Standort zu finden bzw. die Parkplätze so anzuordnen, dass die Koexistenz mit den anderen Verkehrsteilnehmenden gewährt ist und der Strassenraum entsprechend der Bedeutung im Zentrum aufgewertet werden kann.	– Haupt- / Baldeggstrasse – Kleinwangenstrasse – Bankstrasse	Kurzfristig	Gemeinde	Aufwertung Ortsdurchfahrten; Auf Abschnitten der Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse liegt der Entscheid der Massnahmen in der Kompetenz des Kantons.

Tabelle 6: Übersichtstabelle Massnahmen Strassenverkehrskonzept Hochdorf

7 Controlling

Um die Umsetzung des Strassenverkehrskonzeptes sicherzustellen, wird das Controlling wie folgt installiert:

Ziel und Auftrag des Controllings

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

Verantwortung und Durchführung

Verantwortlich für die Durchführung des Controllings ist der zuständige Bereich (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 Standberichtes 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
- Je Massnahme wird aufgezeigt, ob und welche Arbeiten / Prozesse / Projekte / Abklärungen etc. durchgeführt wurden
- Mittels eines Ampelsystems wird eine Übersicht der Zielerreichung sowie des Umsetzungsstandes der Massnahmen geschaffen
- Ausblick auf das kommende Jahr mit den Schwerpunkten und 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 Strassenverkehrskonzeptes mit einer grundlegenden Überarbeitung der Ziele und Massnahmen an.

Bezug zum Masterplan Mobilität

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität ein Controlling zur Gesamtmobilität aufgebaut, kann das Controlling zum Strassenverkehrskonzept darin integriert werden.

Bezug zum Legislaturprogramm

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

Abkürzungen / Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BfS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Statent	Statistik der Unternehmensstruktur
Statpop	Statistik der Bevölkerung und der Haushalte
StrG	Strassenverkehrsgesetz Kanton Luzern
StrV	Strassenverkehrsverordnung Kanton Luzern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZuMoLU	Zukunft Mobilität Luzern

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11