

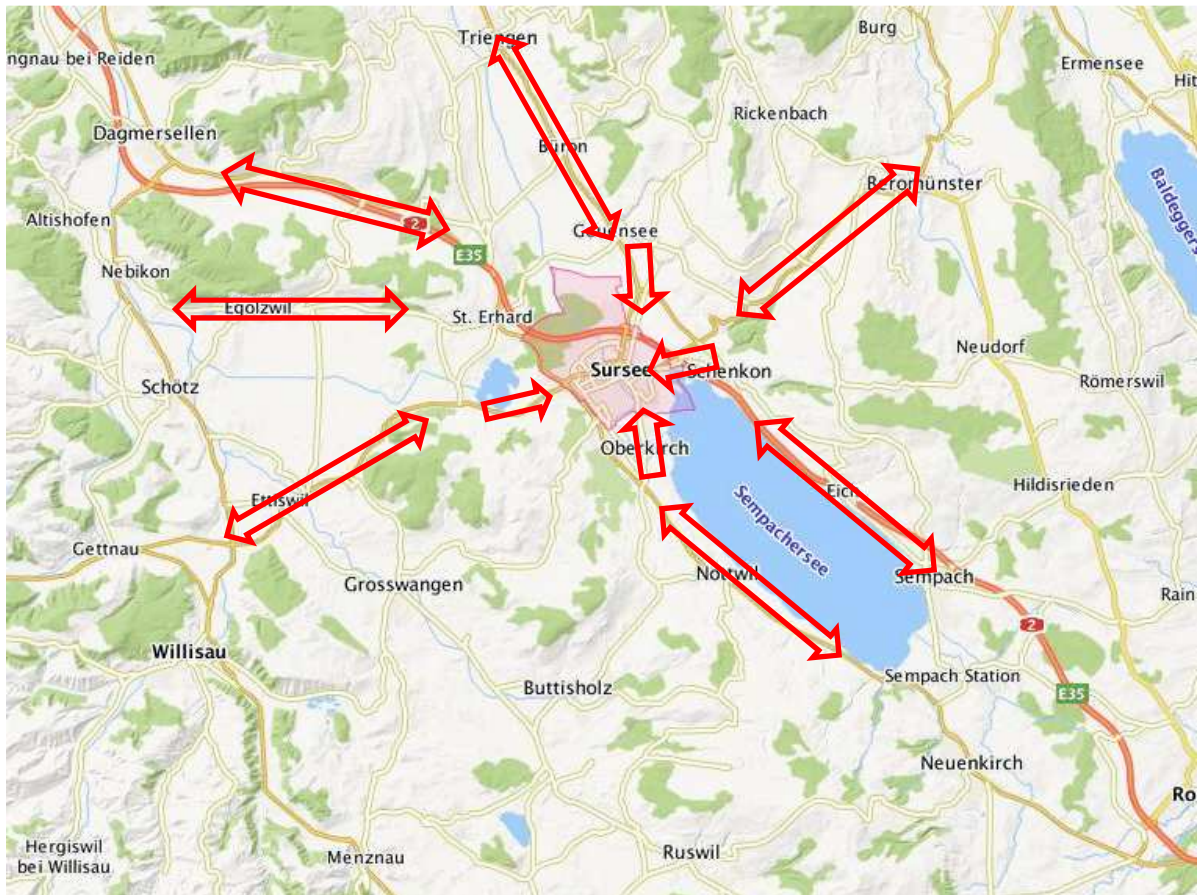
## Vorschlag eines Velokonzepts für die Region Sursee

<b>Thema</b>	<b>Langsamverkehr in der Region Sursee</b>
Für Rückfragen	Pascal Bieri, Tel +41 76 494 8218
Absender	Grünliberale Partei Sursee, Postfach 188 Tel +41 76 494 8218, eMail <a href="mailto:sursee@grunliberale.ch">sursee@grunliberale.ch</a> <a href="http://www.sursee.grunliberale.ch">www.sursee.grunliberale.ch</a>
Datum	September 2014

### Ausgangslage

Die Region Sursee wächst wirtschaftlich und bevölkerungstechnisch seit Jahren konstant an - und damit auch das Verkehrsaufkommen in der Region. Speziell die Stadt als wichtiges Zentrum für Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur bekommt immer direkter zu spüren was es heisst, wenn immer mehr Personen immer mehr Mobilität in Anspruch nehmen. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Sursee wurde in den letzten Jahren zwar immer wieder sporadisch und punktuell angepasst – allerdings sind wir uns alle bewusst, dass wir sowohl finanziell als auch rein vom Platzangebot her an unsere Grenzen stossen. Mobilitätsbedürfnisse und Realitäten prallen damit immer stärker aufeinander. Die Platzproblematik im Pendlerverkehr ist damit allerdings nur die eine Seite – vermehrt stehen sich auch im Freizeitverkehr Mobilitätsinteressen gegenüber, die nur schwierig aufeinander abzustimmen sind. Die wunderschöne Region Sempachersee ist ihrer Bevölkerung und den zahlreichen Gästen gegenüber verpflichtet, angemessene Erholungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen; sei dies zu Fuss, per Velo, E-Bikes, Inlineskates, etc.

Untenstehende Abbildung 1 verdeutlicht den Druck und die Haupt-Stossrichtungen der Verkehrsteilnehmer in der Region Sursee/Sempachersee graphisch.



**Abbildung 1: Druck auf Verkehrsinfrastruktur in der Stadt und Region Sursee.**

Mit den sich in Planung und Ausführung befindenden Bauvorhaben, in allen Gemeinden der Region, wird der Druck auf unsere Verkehrsinfrastruktur weiter zunehmen und die Lebensqualität von grossen Teilen der Bevölkerung deutlich beeinträchtigen.

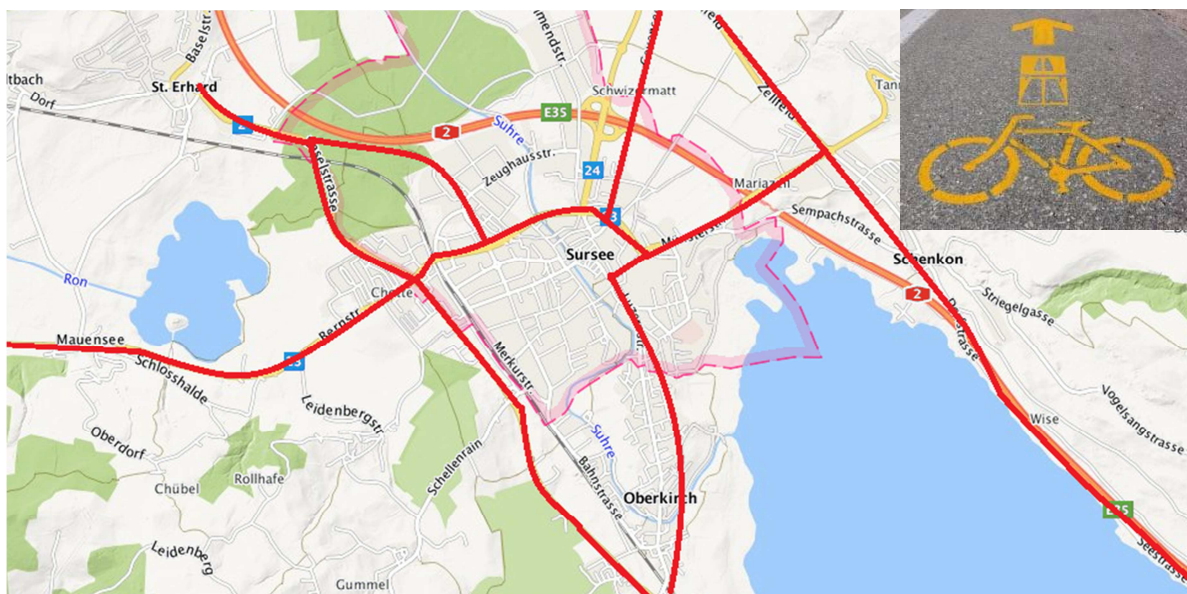
Nebst dem Zentrum Sursee das heute schon stark von Arbeits- und Einkaufsverkehr betroffen ist, nimmt der Verkehr in und um die Naherholungsgebiete stetig zu. Insbesondere die Erholungszone Sempachersee wird immer mehr belastet, es gilt ein verträgliches Miteinander von Radfahrern, Automobilisten und Spaziergängern zu erhalten.

Die grünliberale Partei Amt Sursee ist deshalb der Überzeugung, dass die momentane Verkehrspolitik der Region Sursee/Sempachersee grundsätzlich überdacht werden muss, damit die Region Sursee nicht auf direktem Weg in Richtung eines Verkehrskollapses steuert. Ein weiterer Ausbau von Strassenkapazitäten ist nur noch sehr beschränkt möglich. Die Politik steht in der Verantwortung, auf all ihren Stufen (Gemeinden, RET, Kanton und Bund), das weitere Bevölkerungswachstum verkehrstechnisch in nachhaltigere Bahnen zu lenken. Die glp vertritt die Überzeugung, dass dies nur mit einem substantiellen Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehrswachstum zu bewerkstelligen ist.

## Vision: Ein integriertes, leistungsfähiges Velonetz für die Region Sursee

Um das wachsende Verkehrsaufkommen langfristig in nachhaltigere Bahnen zu führen braucht es grosse Investitionen in Infrastruktur, Anpassungen im Strassenverkehrsgesetz und die Bereitschaft der Gesellschaft ihr Mobilitätsverhalten zu verändern.

Die glp sieht als Teil einer möglichen Lösung ein leistungsfähiges Velonetz für die Region, welches entlang der Hauptachsen der raschen Verbindung von Gemeinden dient. Vor allem entlang Kantonsstrassen sollen Veloschnellstrassen entstehen. Diese sollen eine Breite aufweisen, die es schnellen Fahrradfahrern (insbesondere leistungsfähige E-Bikes) erlaubt, langsamere Radfahrer risikofrei überholen zu können. Diese Velostrassen sollen vor den anderen Verkehrsträgern priorisiert werden. So sollen Pendler, welche weitere Strecken zurücklegen müssen (Bspw. Von Ettiswil nach Schenkon oder von Nottwil nach Wauwil), mit dem E-Bike eine umweltschonendere Alternative zum Auto erhalten, die Spass macht, aber trotzdem schnell und bequem ist. Innerhalb der Gemeinden soll der Fahrradverkehr weiterhin über die bestehenden Strassen beziehungsweise Fahrradwege abgewickelt werden.



**Abbildung 2: Möglicher erster Ausbauschnitt in Richtung eines leistungsfähigen Velonetzes mit Veloschnellstrassen durch die Stadt und Region Sursee (Quelle Bild oben: westnetz.ch)**

## Forderungen: Langsamverkehr einbeziehen, planen und fördern.

Um kurz- und mittelfristig dem Verkehrswachstum der kommenden Jahre nachhaltig begegnen zu können, braucht es in der Region Sursee einen grösseren Effort rund um das Thema Langsam- und insbesondere Veloverkehr.

### Autofreie Zonen zur Förderung des Veloverkehrs

Bei Neubauten im Zentrum muss vermehrt darauf geachtet werden, genügend oberirdische Veloparkplätze bereitzustellen. Zudem sollen bei Bushaltestellen sukzessive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eingerichtet werden. Im Gebiet rund um den wichtigen Bahnhof Sursee (in den Gemeinden Mauensee, Oberkirch und Sursee) müssen autofreie Wohnzonen geschaffen werden. Es bestünde die Möglichkeit in diesen Wohnzonen in Zusammenarbeit mit der Firma Mobility eine gewisse Anzahl an Mobility Autos vor Ort zur Verfügung zu stellen. Dies erlaubte den Bewohnern, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Öffentliche Parkplätze dürfen nicht

subventioniert werden. Insbesondere der Ersatz von oberirdischen Parkplätzen durch Parkhäuser darf nicht durch ordentliche Steuergelder subventioniert werden. Die Parkhäuser sollen aus dem eigens dafür geschaffenen Parkplatzfonds bezahlt werden.

#### Attraktive und sichere Fahrradstreifen

In den Fünfinger- und Achtzigerzonen der Region Sursee müssen lückenlose Fahrstreifen erstellt werden. Die Dreissigerzonen mit Mischverkehr sollen so ausgestaltet werden, dass sie für alle Strassenbenützer sicher sind. Hindernisse zur Beruhigung des Verkehrsflusses müssen so konzipiert sein, dass sie keine potenziellen Gefahrenherde darstellen. Konkret heisst das, sie müssen für alle Verkehrsteilnehmer gut sichtbar sein und dürfen gleichzeitig keine Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fussgänger) verdecken. Auf Fussgängerstreifen in Dreissigerzonen ist zu verzichten. An Standorten mit hoher Fussgängerfrequentierung (Einkaufszentren, Bahnhöfe) und an ganz sensiblen Stellen (Altersheime, Brändi, Schulen) sollen Ausnahmen gewährt werden. Die dazu notwendigen Markierungen müssen herausragen (Schwelle) und zu jeder Tageszeit gut sichtbar sein (Beleuchtung). Kernfahrbahnen (Strasse mit Radstreifen ohne Mittellinie) sind missverständlich und haben sich nicht bewährt - viele Autofahrer fahren konsequent auf dem Fahrradstreifen - deshalb sollen keine neuen realisiert werden und bestehende sukzessive in Fünfingerzonen mit Mittellinie und Fahrradstreifen umgewandelt werden. Die Fahrradstreifen in den lokalen Ortszentren müssen so verbreitert werden, dass sich auch Eltern mit einem Kinderwagenanhänger wohl fühlen.

#### Erhalt von Abkürzungen

In den bestehenden Quartieren muss darauf geachtet werden das „Schleichwege“ für Fussgänger und Velofahrer erhalten bleiben. Bei grösseren Neubauprojekten sollen neue „Schleichwege“ geschaffen werden, die sich gut in die Mikromobilität eines Quartiers einfügen. „Schleichwege“, welche nur Einheimische oder gar nur die unmittelbaren Quartierbewohner kennen, bedeuten eine grosse Aufwertung für die Bewohner eines Quartiers: sie schaffen Identität und bieten eine Alternative zu der sterilen Gestaltung des allgemeinen Strassenraumes.

#### Ein gesundes Miteinander von Fussgängern und Velofahrer auf Trottoirs

Trottoirs sind grundsätzlich den Fussgängern vorbehalten. Bei Schulkindern im Primarschulalter und betagten Menschen, welche sich mit dem Fahrrad rücksichtsvoll auf dem Trottoir bewegen, soll die Polizei ein Auge zudrücken und das auch so kommunizieren. Jugendliche und Erwachsene haben mit dem Fahrrad auf dem Gehsteig allerdings nichts verloren, bei Zuwiderhandeln sollen sie mit den dafür vorgesehenen Konsequenzen rechnen müssen.

#### Fahrradfahrer nicht blockieren

Bei Kreuzungen soll auf Ampelsysteme verzichtet werden. Ausnahmen bilden heikle Kreuzungen auf hochfrequentierten Schulwegen und allfällig notwendige Dosiersysteme die einem Verkehrskollaps vorbeugen. Bei Ampelsystemen muss immer auch geprüft werden, wie man den Fahrradfahrern gerecht werden kann: Dosiersysteme dürfen nicht dazu führen, dass Fahrradfahrer am Zentrumsrand blockiert werden. Auch bei Rechtsabbiegern ist es sinnvoll, Fahrradfahrer und Autofahrer gesondert zu behandeln. Eine Lösung ist das Verwenden von unterschiedlichen Ampelsignalen für Auto- und Velofahrer.

#### Priorisierung von Velostrassen

Um den geforderten Veloschnellstrassen die nötige Attraktivität zu verleihen, muss auf Bundesebene das Strassenverkehrsgesetz so angepasst werden, dass Velostrassen priorisiert werden können, zum Beispiel mit

der Einführung von „Radfahrerüberfahrt“ (eine vortrittsberechtigende Strassenquerung) wie man sie in Österreich bereits kennt.

#### Kombination von ÖV und Fahrrad

Weiter fordern wir ein feinmaschiges, überregionales Bike-sharing-Netz, welches eine optimale Kombination von ÖV und Fahrrad ermöglicht. Die Bahnhöfe, die Ortszentren mit ihren Einkaufsmöglichkeiten und die Gebiete mit hoher Arbeitsplatzdichte sollten mit Velo-Miet-Stationen ausgerüstet werden, von welchen aus kürzere Strecken zurückgelegt werden können, ohne ein eigenes Fahrrad vor Ort zu haben.