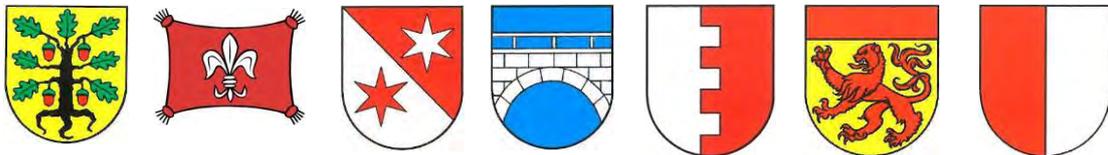


Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee



Konzept mit Massnahmen-Blättern

IMPRESSUM

Projektträger

- Gemeinde Eich
- Gemeinde Neuenkirch
- Gemeinde Nottwil
- Gemeinde Oberkirch
- Gemeinde Schenkon
- Stadt Sempach
- Stadt Sursee
- Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland

Aufträge

Konzepterarbeitung: Kost + Partner AG, Sursee

Redaktion: Erlebnisplan AG, Luzern

Akteure

Gemeinden im Planungsperimeter:

- Eich: Stefan Dettwiler, Gemeinderat Ressort Umwelt und Infrastruktur
- Neuenkirch: Xaver Widmer (bis 31.8.2020) und Benjamin Emmenegger, Gemeinderat
- Nottwil: Marcel Morf, ab 1.9.2020 Meinrad Müller, Gemeinderat Ressort Bau
- Oberkirch: Ladina Aregger, Gemeinderätin Ressort Bau und Umwelt
- Schenkon: Patrick Ineichen, Gemeindepräsident (bis 31.08.2021) und Rolf Bossart, Gemeinderat Ressort Bau + Umwelt
- Sempach: Franz Schwegler, ab 1.9.2020 Jürg Aebi, Stadtpräsident
- Sursee: Bruno Bucher, ab 1.9.2020 Romeo Venetz, Stadtrat Ressort Bau und Umwelt

Organisationen und kantonale Dienststellen:

- Dienststelle lawa Kanton Luzern
- Dienststelle vif Kanton Luzern
- Dienststelle rawi Kanton Luzern
- Fussverkehr Region Luzern
- LLV Flüß (Inlineskater)
- Luzerner Wanderwege
- Mountainbike Zentralschweiz
- Mountainbike Luzern
- Pro Velo Sursee
- SchweizMobil
- Sempachersee Tourismus
- SPV Nottwil, Rollstuhlsport Schweiz
- Verein Pro Sempachersee

Stand

1. Vernehmlassung: 1. Juli – 31. August 2020

Überarbeitung Sommer / Herbst 2021

2. Vernehmlassung: 10. Mai - 30. Juni 2022

Überarbeitung September / Oktober 2022

Finalisierung / Januar 2023

Überarbeitung Januar 2025

Inhaltsverzeichnis

1	MANAGEMENT SUMMARY	5
1.1	ZIELSETZUNG UND AUFTRAG DES KONZEPTS	5
1.2	KONZEPT	5
1.3	ERGEBNIS	6
2	EINLEITUNG	6
2.1	AUSGANGSLAGE	6
2.2	PLANUNGSPROZESS	7
3	ZIELSETZUNG	8
3.1	ÜBERGEORDNETES ZIEL	8
3.2	HANDLUNGSANSATZ	8
3.3	WIRKUNGSEFFEKTE DES KONZEPTS «FREIZEITVERKEHRSLENKUNG AM SEMPACHERSEE»	9
4	IST-SITUATION	9
4.1	BESTEHENDE INFORMATIONSQUELLEN UND WISSENSTRÄGER	9
4.2	BEDEUTUNG UND SICHTBARKEIT DES SEMPACHERSEES FÜR DIE AKTEURE DES FREIZEITVERKEHRS	10
4.3	BESTANDESAUFNAHME DER INTERESSEN UND KONFLIKTPOTENTIALE	10
5	KONZEPT	12
5.1	HANDLUNGSBEDARF	12
5.2	DEFINITION VON NUTZERGRUPPEN	12
5.3	KONZEPTANSATZ	17
5.3.1	<i>Routenring-System</i>	17
5.3.2	<i>Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB</i>	19
5.3.3	<i>Anschlussgebiete für Nachbarregionen</i>	21
5.3.4	<i>Zusammenspiel Routen und Freizeit-HUB</i>	22
5.4	KONKRETISIERUNG KONZEPT	23
5.4.1	<i>Definition Routen-Abschnitte</i>	23
5.4.2	<i>Priorisierung Nutzergruppen auf Routen-Abschnitte</i>	25
5.4.2.1	<i>Routen-Abschnitt 1</i>	26
5.4.2.2	<i>Routen-Abschnitt 2</i>	27
5.4.2.3	<i>Routen-Abschnitt 3</i>	28
5.4.2.4	<i>Routen-Abschnitt 4</i>	29
5.4.2.5	<i>Routen-Abschnitt 5</i>	30
5.4.2.6	<i>Routen-Abschnitt 6</i>	31
5.4.2.7	<i>Routen-Abschnitt 7</i>	32
5.4.2.8	<i>Routen-Abschnitt 8</i>	33
5.4.2.9	<i>Routen-Abschnitt 9</i>	34
5.4.2.10	<i>Routen-Abschnitt 10</i>	35
5.4.2.11	<i>Routen-Abschnitt 11</i>	36
5.4.2.12	<i>Routen-Abschnitt 12</i>	37
5.4.3	<i>Übersicht Routen-Abschnitte, Priorisierung und Koexistenz</i>	38
5.4.4	<i>Routenvorschläge pro Nutzergruppe</i>	41
5.4.4.1	<i>Spaziergänger</i>	41
5.4.4.2	<i>Wanderer</i>	42
5.4.4.3	<i>Biker</i>	43

5.4.4.4	<i>Velofahrer</i>	44
5.4.4.5	<i>Inline-Skater & Sport-Rollstuhlfahrer / Handbiker</i>	45
6	MASSNAHMEN	46
6.1	INFORMATION UND SENSIBILISIERUNG	46
6.2	SIGNALISATIONS-EMPFEHLUNG	47
6.3	EINHEITLICHE PLANDARSTELLUNG	47
6.4	BAULICHE MASSNAHMEN	47
6.5	VERDICHUNG FREIZEIT-HUB	47
6.6	SICHT- UND ERLEBBARKEIT DES UFERBEREICHS	48
6.7	EINBINDUNG DER TOURISTISCHEN LEISTUNGSTRÄGER	48
7	VERBINDLICHKEIT	49
7.1	KOOPERATION SEEGEMEINDEN	49
7.2	LETTER OF INTENT (ABSICHTSERKLÄRUNG)	49
8	UMSETZUNG	49
8.1	KONZEPTUMSETZUNG	49
8.2	FINANZIERUNG	50
8.3	CONTROLLING	50

ANHANG 1: GRUNDLAGEN-VERZEICHNIS

ANHANG 2: MASSNAHMEN-BLÄTTER

BEILAGE: GRUNDLAGENPLAN

1 MANAGEMENT SUMMARY

1.1 Zielsetzung und Auftrag des Konzepts

Der seit einigen Jahren zu verzeichnende Bevölkerungszuwachs rund um den Sempachersee hatte auch einen Zuwachs des Verkehrsaufkommens zur Folge. Dies nicht nur im Bereich Autoverkehr und ÖV, sondern auch im Bereich des Freizeitverkehrs und somit vor allem im Fuss- und Veloverkehr. Bei der Nutzung von Freizeitverkehrswegen rund um den Sempachersee ergeben sich Konflikte zwischen verschiedenen Akteuren des Freizeitverkehrs. Eine Strategie für den Umgang dieser Koexistenz diverser Nutzergruppen auf bestehenden Verkehrswegen fehlt.

Den offensichtlichen Handlungsbedarf nehmen der regionale Entwicklungsträger (RET) Sursee-Mittelland und die Seegemeinden zum Anlass, das Konzept «Freizeitverkehrlenkung am Sempachersee» zu erarbeiten. Übergeordnetes Ziel des Konzeptes ist es, den Freizeitverkehr am Sempachersee in Zukunft geordneter und konfliktfreier zu regeln. Mit dem Konzept werden in Ergänzung der kommunalen Fussweg- und Velonetzplanungen, der Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus und des kantonalen Radroutenkonzepts die Anforderungen an das Wegenetz aus Sicht verschiedener definierter Nutzergruppen präzisiert, Konfliktpotenziale verifiziert und Lösungen für eine zweckmässige Lenkung des Freizeitverkehrs erarbeitet. Die in diesem Konzept erarbeiteten Massnahmenansätze folgen raumplanerischen Grundsätzen, indem sie den Freizeitverkehr überkommunal lenken und Ansätze für zukunftsorientierte Entwicklungen aufzeigen. Maxime des Konzeptes sind dabei, Ordnungs- und Sensibilisierungsmassnahmen für Nutzergruppen zu erstellen und diese koordiniert umzusetzen.

Die involvierten Gemeinden Eich, Neuenkirch, Nottwil, Oberkirch und Schenkon sowie die Städte Sempach und Sursee bekunden mit dem zu diesem Konzept gehörenden Letter of Intent (Absichtserklärung) ihre Absicht, die Inhalte und Massnahmen dieses Konzeptes bei ihren Planungen zu berücksichtigen und umzusetzen.

1.2 Konzept

Ausgangspunkt des Konzeptes ist die Definition und Analyse verschiedener Akteure des Freizeitverkehrs und daraus die Bildung von kohärenten Nutzergruppen. Darauf folgt die Dokumentation bestehender hoch frequentierter neuralgischer Punkte (Seezugänge, Bahnhöfe, öffentliche Parkplätze etc.) und Freizeit-HUB (kurz: HUB), bei denen besonders viele Nutzergruppen des Freizeitverkehrs zusammentreffen. Auf dieser Basis werden in einem nächsten Schritt nutzergruppenspezifische Routenabschnitte (als R1-R12 definiert)¹ auf dem bestehenden Wegenetz erarbeitet mit dem Ziel, den Freizeitverkehr zu entflechten, wo dies möglich und zweckmässig erscheint. Die einzelnen Routenabschnitte ergeben zusammengelegt durchgehende Routen rund um den Sempachersee, welche einer jeweiligen Nutzergruppe priorisiert zugeordnet werden können.

Die neuralgischen Punkte und Freizeit-HUB sind besonders zu betrachten, da dort eine Entflechtung der verschiedenen Nutzergruppen nicht möglich ist und deshalb eine geordnete Koexistenz anzustreben ist. An diesen Orten wird es vor allem um Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen gehen, um besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme seitens der Akteure zu fordern.

¹ Insbesondere Akteure des Freizeitverkehrs auf Rädern suchen nach geeigneten und attraktiven Routen, während andere Nächst- und Naherholende oft ortskundig sind und eher Wegnetze anstelle von Routen nutzen. Das Konzept ist somit mehr auf die Naherholung und den Tages-Tourismus ausgerichtet als auf die alltägliche Nächsterholung, für die eher die kommunalen Fusswegnetzplanungen massgebend sind.

Nach der Erarbeitung und Definition von Routen pro Nutzergruppe, von neuralgischen Punkten und Freizeit-HUB, werden Massnahmenansätze aufgezeigt, bei denen bauliche Massnahmen nur ausnahmsweise in Betracht gezogen werden. Im Vordergrund stehen vielmehr die einheitliche Plandarstellung der Routen, Harmonisierung der bestehenden Signalisation und Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen, um die definierten Zieleffekte zu erreichen. Damit werden zukünftig einerseits Konflikte vor Ort direkt angegangen, andererseits wird die Bevölkerung breit informiert und für die Ziele des Konzepts sensibilisiert. Eine aktive Landpolitik der Seegemeinden und Massnahmen zur Einbettung der touristischen Leistungsträger werden im Konzept ebenfalls angeschnitten.

1.3 Ergebnis

Für die Umsetzung des vorliegenden Freizeitverkehrskonzeptes inkl. Massnahmen-Blättern wird zunächst eine Absichtserklärung in Form eines «Letter of Intent» unterzeichnet und anschliessend die Umsetzung der Massnahmen priorisiert und konkretisiert (vgl. Kap. 8). Für bauliche Massnahmen sind die Gemeinden zuständig, während der RET Sursee-Mittelland das Controlling übernimmt.

2 EINLEITUNG

2.1 Ausgangslage

Rund um den Sempachersee ist seit einigen Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Damit verbunden sind ein markantes Wachstum des motorisierten Individual-, des Velo- und des öffentlichen Alltagsverkehrs, aber auch ein massives Wachstum des Freizeitverkehrs. In der Folge akzentuierten sich teilweise bereits seit Jahren bestehende Konflikte verschiedener Akteure wie Autofahrer, Velofahrer, Biker, Wanderer, Spaziergänger, Anwohner, Jäger etc., untereinander und miteinander.

Im Bereich Radwegnetz (insbesondere für Pendler) rund um den Sempachersee sind im kantonalen Bauprogramm 2019 – 2022 mehrere Radweganlagen aufgenommen worden, die das Velofahren attraktiver und sicherer machen werden (Grundlagen vgl. kantonales Radroutenkonzept). Gerade Massnahmen zugunsten der Velofahrenden finden bei der Bevölkerung breite Unterstützung. So wurde am 23. September 2018 der Gegenvorschlag zur Velo-Initiative auf Bundesebene gesamtschweizerisch sehr deutlich angenommen; im Wahlkreis Sursee resultierte ein Ja-Stimmen-Anteil von rund 70 %. Auf der Grundlage des am 23. September 2018 beschlossenen Verfassungsartikels erarbeitet der Bund nun ein Veloweggesetz. Bis das Gesetz und die darauf basierende Velowegverordnung in Kraft treten, dürften noch mehrere Jahre vergehen.

Die Bevölkerung hat nun berechnete Erwartungen, dass die Veloinfrastrukturen in den nächsten Jahren ausgebaut, andere Verkehrsmittel entlastet, der Verkehr insgesamt entflochten und die Verkehrssicherheit damit verbessert wird. Jedoch fehlt eine kantonale Strategie, um die Entflechtung des Freizeitverkehrs, die über Velofahrende hinaus geht, anzugehen. Aus diesem Grund hat der RET Sursee-Mittelland nun das Projekt «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» und die Erstellung dieses Konzeptes in Auftrag gegeben.

Das Konzept "Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee" fokussiert sich auf den Freizeitverkehr, kann und soll aber nicht vollständig vom Alltagsverkehr entkoppelt werden. Wo Routen und Infrastrukturen für den Alltagsverkehr auch für den Freizeitverkehr geeignet sind, werden diese im Konzept

berücksichtigt. Bestehende übergeordnete Planungen werden als Informationsquellen ebenfalls beigezogen.

2.2 Planungsprozess

Bevor die eigentliche Zielsetzung des Projektes dargelegt wird, soll mit dem Planungsprozess die Dauer und die Mitwirkung der involvierten Vertretungen aufgezeigt werden.

Der partizipative Entwicklungsansatz zur Erarbeitung des Konzeptes umfasste neben der eigentlichen Konzeptarbeit fünf Workshops, zwei Vernehmlassungen und die Unterzeichnung des Letter of Intent.

1. Workshop – 16.09.2019

Im Rahmen des ersten Workshops diskutierten die Vertreter der Gemeinden und Städte im Planungssperimeter den Handlungsbedarf und die Erwartungen an ein mögliches Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee». Im Anschluss beschlossen die Gemeinden, das Projekt Freizeitverkehrslenkung konkret anzugehen.

2. Workshop – 22.10.2019

Am zweiten Workshop nahmen nebst den Gemeindevertretern auch Vertreter kantonaler Dienststellen und von Organisationen mit Interessen im Bereich des Freizeitverkehrs sowie Vertreter von Nutzergruppen teil (vgl. Auflistung im Impressum auf Seite 2 dieses Berichts). Nebst dem erneuten Informationsaustausch betreffend Handlungsbedarf und Erwartungen an das Konzept wurden Thesen zu folgenden Themenbereichen diskutiert:

- Akteure des Freizeitverkehrs und deren Ansprüche
- Routen und deren Eignungen für die Akteure des Freizeitverkehrs
- Gemeinsame Seezugänge und andere Freizeit-HUB (Bahnhöfe, öffentliche Parkplätze etc.)
- Lenkung oder Verbot

Die Erkenntnisse aus den beiden Workshops wurden anschliessend in einem Mindmap visualisiert, und wichtige räumliche Rahmenbedingungen wurden in einem Grundlagenplan dargestellt (vgl. Beilage). Aufgrund dieser Grundlagen wurde der erste Konzept-Entwurf erarbeitet.

3. Workshop – 30.06.2020 und erste Vernehmlassung

Am dritten Workshop wurde der erste Konzept-Entwurf vorgestellt und mit den gleichen Teilnehmern wie am 2. Workshop diskutiert.

Die Seegemeinden sowie alle Vertreter der Akteure des Freizeitverkehrs (vgl. Impressum) wurden zur Stellungnahme eingeladen. Die Vernehmlassungs-Ergebnisse und die eingegangenen Rückmeldungen wurden berücksichtigt und der Konzeptentwurf im Sommer / Herbst 2021 überarbeitet.

4. Workshop – 10.05.2022 und zweite Vernehmlassung

Nach weiteren Abklärungen und entsprechenden Anpassungen wurde am 4. Workshop das überarbeitete Konzept vorgestellt. Die Seegemeinden sowie alle Vertreter der Akteure erhielten anschliessend nochmals die Gelegenheit, Rückmeldungen zum überarbeiteten Konzept zu machen.

5. Workshop – 27.10.2022

Nach einer erneuten Überarbeitung im September 2022 wird das Konzept am 5. Workshop vom 27. Oktober 2022 präsentiert.

Konzeptverabschiedung und Unterzeichnung des Letter of Intent (Absichtserklärung)

Im Anschluss an die Konzept-Bereinigung soll eine Absichtserklärung unterzeichnet werden, womit die Seegemeinden die Bereitschaft bekunden, das vorliegende Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» inkl. Massnahmen-Blättern bei ihren zukünftigen Planungen zu berücksichtigen und die beschriebenen Massnahmen zweckmässig umsetzen zu wollen.

3 ZIELSETZUNG

3.1 Übergeordnetes Ziel

Mit der Erarbeitung des Konzepts „Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee“ sollen die Anforderungen an das Wegnetz bzw. an ausgewählte Routen² aus Sicht der verschiedenen Akteure des Freizeitverkehrs präzisiert, Konfliktpotenziale verifiziert und Lösungen für eine zweckmässige Lenkung des Freizeitverkehrs erarbeitet werden. Die Massnahmen (Ge- und Verbote, Empfehlungen, Plan-darstellungen etc.) folgen raumplanerischen Grundsätzen, indem sie den Freizeitverkehr über-kommunal ordnen und lenken, aber auch Potenziale für überkommunal zukunftsorientierte Entwick-lungen aufzeigen. Diese Potenziale sollen im Interesse der ganzen Region genutzt werden können, dürfen aber bestehende Konflikte nicht übermässig verschärfen oder sogar zu neuen Fehlentwick-lungen führen (zum Beispiel betreffend Belastungen durch den punktuell wachsenden Strassenverkehr und/oder Parkierung in Gebieten mit grossem Besucher-Andrang).

Das Konzept „Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee“ soll ausgewogen sein und begleitende Massnahmen zur Vermeidung unerwünschter Auswirkungen aufzeigen. Ökologische Aspekte und die Perspektive des Bewahrens und Schützens sollen entsprechend berücksichtigt werden. Durch eine effektive Signaletik und Lenkung sowie Optimierung der Rahmenbedingungen werden die aufge-zeigten Massnahmen die Bemühungen des Naturschutzes rund um den Sempachersee stützen.

Falls das MIV-Konzept Sursee Plus in den kommenden Jahren erweitert wird, können entsprechende verkehrsplanerische Massnahmen in diesem Instrument verankert werden. Ausserdem ist die Koordination mit der Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus und dem kantonalen Radroutenkonzept zu gewährleisten.

3.2 Handlungsansatz

Der Handlungsansatz des Konzeptes wurde an der Projekt-Startsitzung (1. Workshop) vom 16. Sep-tember 2019 wie folgt definiert:

- Partizipativer Konzeptansatz
- Gemeinsames Verständnis für Nutzergruppen schaffen
- Einheitliche Lenkungskriterien für die Nutzergruppen festlegen
- Verbote / Lenkungsversuche prüfen – sensibilisieren und vermitteln
- Einheitliche Signalisation vorsehen – das Bestehende ordnen
- Entflechtung / Kombination von Wegstrecken vorsehen

² Insbesondere Akteure des Freizeitverkehrs auf Rädern suchen nach geeigneten und attraktiven Routen, während andere Nächst- und Naherholende oft ortskundig sind und eher Wegnetze anstelle von Routen nutzen. Das Konzept ist somit mehr auf die Naherholung und den Tages-Tourismus ausgerichtet als auf die alltägliche Nächsterholung, für die eher die kommunalen Fusswegnetzplanungen massgebend sind.

- Konkrete Pläne zum Konzept erarbeiten
- Bauliche Lücken schliessen wo unbedingt nötig
- Gegenseitige Rücksichtnahme fördern

Bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts ist von Anfang an auf eine breite Abstützung in den Seegemeinden zu achten, um eine einheitliche Lenkung der Akteure des Freizeitverkehrs zu erreichen. Auch der Koordination mit den kantonalen Dienststellen, mit SchweizMobil und mit den Vertretern der Nutzergruppen kommt eine grosse Bedeutung zu, damit eine einheitliche Lenkungsstrategie auch überregional möglich wird.

Vom Konzept und der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen profitieren letztlich sowohl die Bevölkerung der Region Sursee-Mittelland wie auch Besucher (Tagesgäste und Touristen). Eine Steigerung der Touristen-Zahlen wird jedoch nicht angestrebt, und der Bau zusätzlicher Parkplätze ist explizit nicht vorgesehen (somit ist insgesamt auch nicht mit Mehrverkehr zu rechnen). Ziel ist vielmehr, die bestehenden Infrastrukturen optimal zu nutzen, den Freizeitverkehr soweit nötig und möglich zu entflechten oder aber Rahmenbedingungen für eine gute Koexistenz zu schaffen.

3.3 Wirkungseffekte des Konzepts «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee»

Das Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» zeigt eine Strategie für die Lenkung und Koordination des Freizeitverkehrs rund um den Sempachersee auf. Der Planungssperimeter umfasst die Gemeinden Eich, Neuenkirch, Nottwil, Oberkirch und Schenkon sowie die Städte Sempach und Sursee. Die im Projekt erarbeiteten Massnahmen werden in Massnahmen-Blättern beschrieben (vgl. Anhang).

Mit dem zum Konzept entwickelten Absichtserklärung (Letter of Intent) bekunden die Vertreter der genannten Gemeinden und Städte mit ihrer Unterschrift ihre Absicht, das Konzept bei ihren Planungen zu berücksichtigen und die Massnahmenansätze in den Massnahmen-Blättern umzusetzen.

4 IST-SITUATION

4.1 Bestehende Informationsquellen und Wissensträger

Für eine Gesamtbetrachtung der Ausgangslage wird auf eine Reihe bestehender Konzepte und Kommunikationsmittel hingewiesen, die sich mit dem Freizeitverkehr rund um den Sempachersee beschäftigen und die für das Konzept als Quelle herbeigezogen werden:

- **Plattform SchweizMobil:** SchweizMobil vermittelt Wanderern, Velofahrern, Mountainbikern und Skatern bzw. Inlinern auch in den Sempachersee-Gemeinden vielfältige Ausflugsideen auf Ihren genormten Routen.
- **Grand Tour of Switzerland:** Auch die Grand Tour of Switzerland von SchweizTourismus führt durch Sursee und schlägt unter dem Titel «Schleichwege zur Schlacht» eine interessante Rundwanderung ab Sempach vor.
- **«Raum für Bewegung, Sport, Gesundheit und Freizeit, 2017»:** Das Konzept nennt Ziele und zeigt Massnahmen im Bereich Freizeitverkehr auf, zum Beispiel die Initiierung eines durchgehenden, attraktiven und sicheren Sempachersee-Rundwegs sowie die Integration und Entwicklung neuer Bikerouten und Bikekarten.

- **Wanderwegrichtplan Sursee-Mittelland, 2020:** Der regionale Richtplan ist in Zusammenarbeit mit dem Verein Luzerner Wanderwege aktualisiert worden. Die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen ist Aufgabe der Gemeinden.
- **Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus, 2017:** Mit dem Konzept wird die überkommunale Velonetzplanung im Gebiet Sursee Plus sichergestellt. Die festgelegten Premium- und Haupttrouten dienen insbesondere dem Alltags- bzw. Pendlerverkehr, während die Velowanderrouten von SchweizMobil und die Freizeitrouten dem Freizeitverkehr dienen.
- **Kantonales Radroutenkonzept, Planungsstand 2009 und Realisierungsstand 2021:** Der Kanton stellt in diesem Konzept die wichtigsten Verbindungen für den Alltagsveloverkehr /Pendlerverkehr dar und zeigt die notwendigen Massnahmen auf.
- **Freizeitkarte Sempachersee Tourismus, 2020:** Auch die Freizeitkarte enthält wichtige Informationen für die Akteure im Freizeitverkehr (Seezugänge, Feuerstellen, Restaurants etc.).

Insgesamt ist festzuhalten, dass wichtige Grundlagen für die Attraktivierung der Angebote im Freizeitverkehr vorhanden sind und gesetzliche Grundlagen für die Lenkung des Freizeitverkehrs in den nächsten Jahren geschaffen werden, wobei ein kantonales Gesamtkonzept aktuell noch nicht zu erwarten ist.

4.2 Bedeutung und Sichtbarkeit des Sempachersees für die Akteure des Freizeitverkehrs

Der Sempachersee prägt die Landschaft der Region Sursee-Mittelland. Die Seezugänge bzw. die Wahrnehmbarkeit des Sees beeinflussen die Lebensqualität in der Region Sursee-Mittelland massgeblich. Auch die Attraktivität der Freizeitverkehrsrouten in Seenähe hängt wesentlich davon ab, ob eine Sichtbeziehung zum See und allenfalls sogar Seezugänge vorhanden sind.

Gemäss Art. 3 Abs. 2c des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) sind See- und Flusssufer freizuhalten und der öffentliche Zugang und die Begehung zu erleichtern.

Bereits im Nutzungskonzept Sempachersee von 1991 wurde festgestellt, dass die zahlreichen Ferienhäuser am Seeufer sowie Campingplätze und Seebäder einen bedeutenden Teil des Uferbereichs beanspruchen. Weiter sind die Naturschutzzonen ebenfalls nicht zugänglich, was selbstverständlich unverändert bleiben wird.

Zwischen Schenkon und Eich sowie zwischen Nottwil und der Rossbadi Neuenkirch ist der Sichtbezug zum See stark eingeschränkt, obwohl die Strasse bzw. der Weg jeweils nur wenige Meter von der Uferlinie entfernt sind.

Deshalb kommt der Thematik im vorliegenden Konzept eine wesentliche Bedeutung zu.

4.3 Bestandesaufnahme der Interessen und Konfliktpotentiale

Die Akteure im Freizeitverkehr haben unterschiedlichste Anforderungen an das Wegnetz. Es folgen konkrete Beispiele, welche die Konfliktpotentiale aber auch die Chancen veranschaulichen und die divergierenden Anforderungen ausführen, ohne den Anspruch auf eine abschliessende Aufzählung:

- **Spaziergänger** schätzen siedlungsnah, gut ausgebaute Wege an attraktiven Lagen. Begegnungen mit Velofahrern, Inline-Skatern etc. werden zum Teil als störend wahrgenommen und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.

- **Wanderer** suchen schmale, unversiegelte Pfade durch abwechslungsreiche Landschaften. Kreuzungsmanöver mit Velofahrern und Reitern werden oft als unangenehm empfunden.
- **Mountain-Biker** lieben solche Pfade auch – Konflikte mit Grundeigentümern, Pächtern und Wanderern sind vorprogrammiert. Aufgrund der Nutzung von Trails oder die Fahrt ohne Wegnetz treten hier auch Wildschutz-Thematiken auf.
- **Gravel-Biker** fahren sowohl auf Strassen wie auch auf Feld- und Waldwegen, aber nicht in unwegsamem Gelände. Sie pflegen häufig einen sportlichen Fahrstil.
- **Rennvelofahrer** nutzen dagegen am liebsten gut ausgebaute Strassen und nehmen die Risiken des Strassenverkehrs in Kauf, da sie auf den Velowegen von den langsameren (Plausch-) Velofahrenden ausgebremst werden.
- Die **Freizeit (Plausch)-Velofahrenden** stören sich dagegen an den vielen Lücken im Velowegnetz. Dazu kommen Konflikte mit den schnelleren **Freizeit-E-Bikern**, die aus Sicherheitsgründen stark befahrene Strassen meiden. Typischerweise eignen sich Gravel-Bike-Strecken auch für Freizeit-E-Biker.
- **Inline-Skater** bevorzugen wenig befahrene (Güter-)Strassen mit möglichst glattem Belag, werden dort aber ausgebremst von landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Wanderern und Spaziergängern. Dasselbe gilt für Rennrollstuhlfahrende, sobald sie das Areal des Schweizerischen Paraplegiker-Zentrums (SPZ) verlassen.
- **Rollstuhlfahrende** sind auf hindernisfreie Wege mit Hartbelag angewiesen, die für andere Nutzer häufig wenig attraktiv sind.

Diverse Wegstrecken eignen sich für unterschiedliche Akteure. Folgende Beispiele veranschaulichen dies:

- Der Seeweg zwischen der Badi Nottwil und dem Campingplatz Seeland in Sempach entspricht aus landschaftlicher Sicht sicherlich den Wunschvorstellungen fast aller Nutzergruppen, soweit nicht Hecken von Privatgrundstücken die Seesicht verunmöglichen. Naturschutz-Interessen und die teilweise geringe Wegbreite führen allerdings zu Konflikten, die seit Jahren diskutiert werden. Für Wanderer ist der Weg gut geeignet, für andere Akteure des Freizeitverkehrs müssen abschnittsweise Alternativen gesucht werden.
- Dagegen eignet sich der Weg zwischen der Badi Nottwil und Oberkirch hervorragend für (Plausch-)Velofahrende, während er für Wanderer eher langweilig und für Rennvelo-Fahrer und Inline-Skater aufgrund des mehrheitlich fehlenden Hartbelags nicht nutzbar ist.

5 KONZEPT

5.1 Handlungsbedarf

Vielerorts bestehen vergleichbare Probleme, einheitliche Lösungsansätze für ein zusammenhängendes Wegnetz für die verschiedenen Akteure des Freizeitverkehrs gibt es jedoch nicht:

- Einige Gemeinden setzen auf die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Anspruchsgruppen – in der Überzeugung, dass getrennte Wege für verschiedene Anspruchsgruppen zu viel Platz beanspruchen, zu teuer wären, im Betrieb zu Vollzugsproblemen führen und ein falsches Sicherheitsgefühl vermitteln würden.
- Andere Gemeinden versuchen die Linienführung für unterschiedliche Akteure zu entflechten, um das Konfliktpotenzial zu verringern und die Sicherheit zu verbessern.

Konsequenz daraus sind lückenhafte Wegnetze mit unterschiedlichem Ausbaustandard, Verbote auf einzelnen Wegabschnitten und Lenkungsversuche auf anderen Abschnitten. Für die Akteure des Freizeitverkehrs ist die Situation unbefriedigend und für ortsunkundige Personen allenfalls sogar verwirrend. Mit geeigneten Koordinations-, Sensibilisierungs- und Informationsmassnahmen, sowie wo nicht anders möglich mit Ge- und Verboten (Lenkungsmaßnahmen) kann die Situation verbessert werden.

Die Bevölkerung rund um den Sempachersee fordert seit Jahren bessere Veloinfrastrukturen und Massnahmen, mit denen die Sicherheit im Freizeitverkehr erhöht und Konflikte entschärft werden können. Es besteht Handlungsbedarf zur einheitlichen Lenkung der unterschiedlichen Akteure des Freizeitverkehrs. Der RET Sursee-Mittelland und die seeanstossenden Gemeinden erkennen diesen Handlungsbedarf und wollen mit dem vorliegenden Konzept dazu beitragen, dass der Besuch am Sempachersee für alle zum Genusserlebnis und nicht zur Nervenübung wird.

5.2 Definition von Nutzergruppen

Wie im vorangehenden Abschnitt erläutert haben die Akteure im Freizeitverkehr teilweise stark divergierende Ansprüche an Routen und Zielorte, teilweise aber auch ähnliche Ansprüche. Das gilt auch für die Fortbewegungsgeschwindigkeit, die Nutzungszeiten und weitere Parameter, durch die sich die Akteure charakterisieren lassen. Ähnliche Bedürfnisse, Verhalten und kohärente Anforderungen an den Freizeitverkehr sollen in zweckmässigen Nutzergruppen zusammengezogen werden, um sinnvolle Routenvorschläge zu definieren. Die nachstehende Abbildung (Abb. 1) erlaubt eine Übersicht, welche Akteure des Freizeitverkehrs berücksichtigt und zu einer Nutzergruppe zusammengezogen werden. In der nachfolgenden Tabelle (Tab. 1) werden die wichtigsten Faktoren analysiert und entsprechend zweckmässige Nutzergruppen vorgeschlagen.

Auch wenn verschiedene Akteure zu einer Nutzergruppe zusammengefasst werden, können teilweise unterschiedliche Interessen und Konfliktpotenziale bestehen. Insgesamt ist aber davon auszugehen, dass die gemeinsame Nutzung von Routen innerhalb einer Nutzergruppe weniger Konfliktpotenzial beinhaltet als mit Nutzern anderer Nutzergruppen. Der Einfachheit halber wird folgend von Nutzergruppen (NG) gesprochen, wobei alle darin zugeordneten Akteure des Freizeitverkehrs gemeint sind (vgl. dazu Grafik auf Folgeseite).

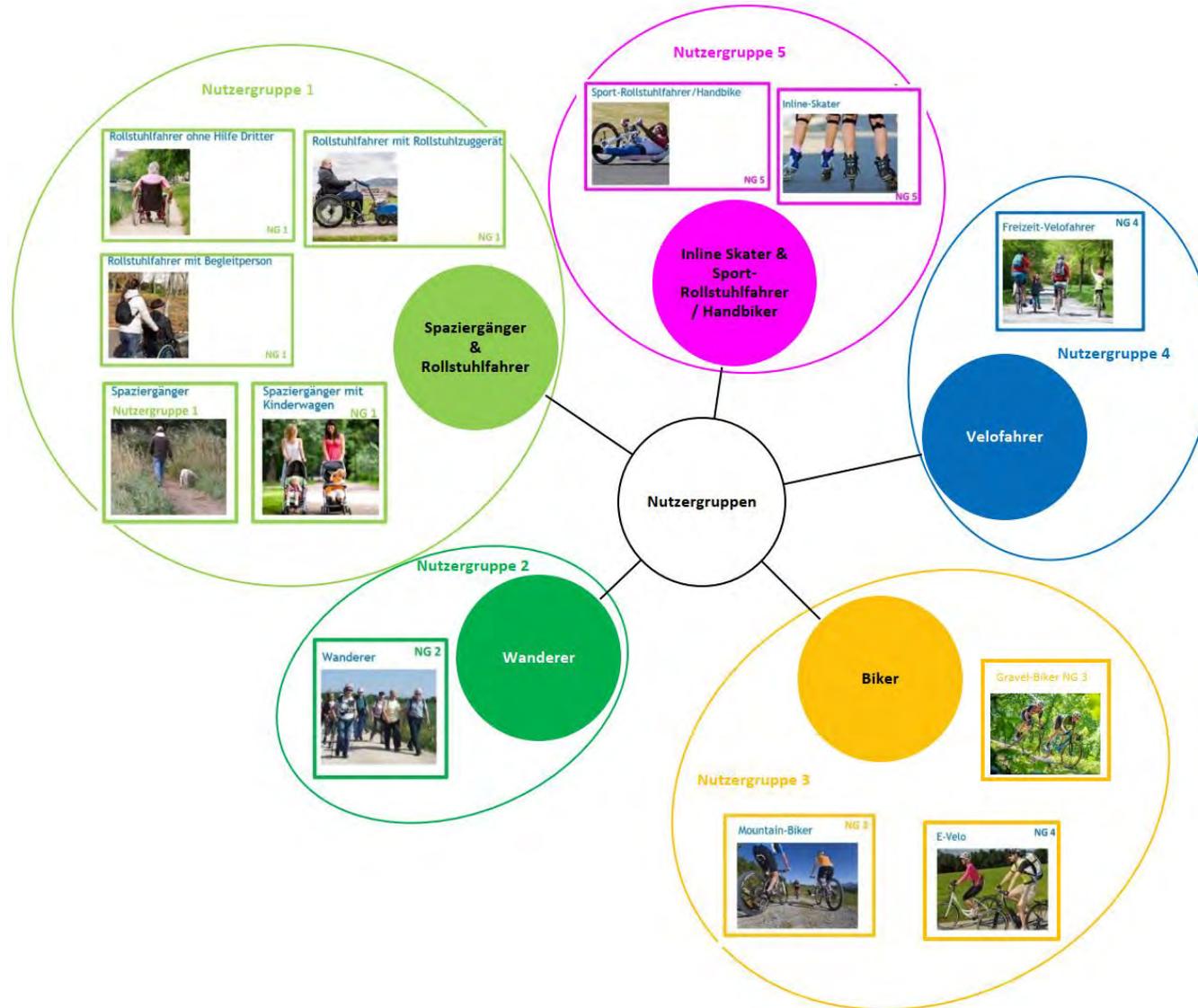


Abb. 1: Übersicht Akteur des Freizeitverkehrs und Bildung Nutzergruppen

Merkmale	Spaziergänger & Rollstuhlfahrer	Wanderer	Biker	Velofahrer	Inline-Skater & Sport-Rollstuhlfahrer / Handbiker
Akteure	Spaziergänger, Rollstuhlfahrer mit Zuggerät/mit Begleitpersonen/ohne Hilfe Dritter, Spaziergänger mit Kinderwagen	Wanderer	Mountain-Biker Gravel-Biker E-Biker E-Mountainbiker	Freizeit-Velofahrer	Inline-Skater, Sport-Rollstuhlfahrer, Handbiker
Lokalisation	v.a. im Siedlungsgebiet auf gut ausgebauten Wegen (mit oder ohne Hartbelag), möglichst abseits des Strassenverkehrs	schmale Wege ausserhalb des Siedlungsgebiets, ohne Hartbelag und möglichst abseits der Verkehrsinfrastrukturen	Wege ausserhalb des Siedlungsgebiets, wo möglich ohne Hartbelag und möglichst abseits der Verkehrsinfrastrukturen	v.a. auf verkehrsarmen Strassen und Wegen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets, möglichst mit Hartbelag	v.a. auf verkehrsarmen Strassen und Wegen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets, mit glattem Hartbelag und nur geringen Steigungen
Geschwindigkeit	tief	tief	mittel-hoch	mittel-hoch	mittel-hoch
Distanzen	kurz	mittel-lang	mittel-lang	mittel-lang	mittel
Nutzungszeiten/ Wochentage	zu jeder Tageszeit, an allen Wochentagen	v.a. tagsüber, insb. an Wochenenden	v.a. tagsüber, insb. nach Feierabend; an allen Wochentagen	v.a. tagsüber, insb. nach Feierabend; an allen Wochentagen	v.a. tagsüber, insb. nach Feierabend; an allen Wochentagen
ÖV-Haltestellen	weniger wichtig	wichtig (mind. Start-/Zielort)	nicht wichtig	weniger wichtig	wichtig
Parkplätze	weniger wichtig	wichtig (mind. Start-/Zielort)	weniger wichtig	weniger wichtig	wichtig
Weitere Qualitäten	Ruhebänke, ruhige Orte mit hoher Aufenthaltsqualität, schöne Aussicht, Einkehrmöglichkeiten, etc.	landschaftlich attraktive Routen mit schönen Aussichten, Einkehr-Möglichkeiten, etc.	abwechslungsreiche Routen mit schönen Aussichten	sichere und landschaftlich attraktive Routen, Einkehrmöglichkeiten, etc.	sichere und landschaftlich attraktive Routen, Einkehrmöglichkeiten, etc.
Nutzergruppe	NG 1	NG 2	NG 3	NG 4	NG 5

Tab. 1: Merkmale der Nutzergruppen im Freizeitverkehr

Ergänzende Bemerkungen:

- **Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1):** Während **Spaziergänger** auch schmale Fusswege nutzen, sind **Rollstuhlfahrer** und **Personen mit Kinderwagen** auf genügend breite Wege angewiesen. Da jedoch die Gemeinsamkeiten dominieren, können Spaziergänger und Rollstuhlfahrer gut in einer NG zusammengefasst werden.
Spaziergänger und Rollstuhlfahrer sind eher kleinräumig unterwegs (Nächsterholung). Eine Konzentration von Spaziergängern ist in Sempach und Sursee/Oberkirch/Schenkon auszumachen. Ein Hauptbewegungsradius der Rollstuhlfahrer ist auf dem Areal des SPZ und auf dem Gemeindegebiet von Nottwil erkennbar. Ergänzend ist die regionale Rollstuhl-Wanderoute 559 (Sempachersee – Moosweg) zu erwähnen. Ein geschlossener Rundweg um den Sempachersee stellt für diese Nutzer kein Bedürfnis dar. Aufgrund dieser Ausgangslage wird im vorliegenden Konzept für die Nutzergruppe Spaziergänger und Rollstuhlfahrer kein geschlossener Rundweg am Sempachersee definiert.
- **Wanderer (NG 2):** **Wanderer** bewegen sich in anderen Gebieten als die Spaziergänger (NG 1) und haben grundlegend andere Bedürfnisse – sie bilden deshalb eine eigene NG. Wanderrouten sollten möglichst an Orten mit ÖV-Haltestelle und/oder öffentlichen Parkplätzen starten und enden, da teilweise längere Anfahrtswege notwendig sind.
- **Biker (NG 3):** **Biker** haben mehrheitlich vergleichbare Ansprüche wie die Wanderer (NG 2). Die höhere Geschwindigkeit bei gleichzeitig grösserem Platzbedarf führen aber zu einer gesonderten Betrachtung. Ausserdem können Biker kürzere Anfahrtswege ohne ÖV bewältigen, auch öffentliche Parkplätze sind häufig nicht notwendig.

Wenn Biker abseits der befestigten Wege unterwegs sind, kann es zu Konflikten kommen, die bei anderen NG kaum auftreten:

- Die Nutzung von Wanderwegen und Pfaden im Landwirtschaftsgebiet bildet ein Ärgernis für Grundeigentümer und Landwirten.
- Im Wald³ ist mit Störungen des Wilds zu rechnen, weshalb insbesondere die Jagdgesellschaften den Bikern kritisch gegenüberstehen.

E-Mountain-Biker können steile Aufstiege bewältigen und bewegen sich deshalb auch in Gebieten, die von den «normalen» Bikern weniger aufgesucht werden – zum Beispiel am Pilatus oder am Napf. Rund um den Sempachersee sind die Höhendifferenzen geringer, weshalb beim Aktionsradius keine allzu grossen Differenzen festzustellen sind. Auf eine gesonderte Betrachtung der E-Mountain-Biker wird deshalb verzichtet. **Gravel-Biker** sind ähnlich wie Wanderer (NG 2) auch gerne auf schmalen Pfaden unterwegs sind. Beide Untergruppen sind aber deutlich schneller unterwegs als die NG 1 und die NG 2. Auch **E-Biker** sind häufig schneller unterwegs als «normale» Velo-Fahrer und können steilere Wegabschnitte bewältigen. Die höhere Geschwindigkeit und die schlechte akustische Wahrnehmbarkeit der Velofahrer führen jedoch zu einem erheblichen Konfliktpotenzial mit den Spaziergängern (NG 1) (und Wanderern NG 2).

- **Velofahrer (NG 4):** **Plausch-Velofahrer** nutzen ähnlich wie die Spaziergänger (NG 1) gut ausgebauten Strassen und Wege (insb. für Velofahrer mit Anhänger ist die Fahrbahnbreite entscheidend).

³ Im Wald dürfen nur speziell signalisierte unbefestigte Wege befahren werden. Für die Signalisation ist ein Bewilligungsverfahren gemäss kantonaler Waldverordnung notwendig. Voraussetzung ist in jedem Fall das Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer und eine zustimmende Entscheidung der Dienststelle lawa oder deren Bewilligung.

Für die Velofahrer (NG 4) ist die ÖV-Erschliessung weniger wichtig als für die Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2). Auch öffentliche Parkplätze sind häufig nicht notwendig, da Velofahrer kürzere Anfahrtswege mit dem eigenen Fahrzeug bewältigen können.

Die Merkmale der genannten Teilgruppen sind grundsätzlich ähnlich, abgesehen von der Geschwindigkeit (Gravel-Biker und E-Biker sind häufig schneller unterwegs als "normale" Velofahrer) und der Geländegängigkeit (Gravel-Biker nutzen nicht nur gut ausgebaute Strassen und Wege). Gravel-Biker und E-Biker werden deshalb als Untergruppe der Biker (NG 3) behandelt. Wo einfach die Velofahrer (NG 4) genannt werden, sind Freizeit- und Familien-Velofahrer gemeint.

- Die Ansprüche der Inline-Skater (NG 5) mit allen zugeordneten Akteuren (Sport-Rollstuhlfahrer / Handbiker) sind teilweise vergleichbar mit jenen der Velofahrer (NG 4). Allerdings sind für sie Strassen mit glattem Belag und möglichst geringen Steigungen besonders wichtig. Ausserdem wird eine Wegbreite von mindestens 2.50 m als wünschenswert bezeichnet. Da nicht überall geeignete Routen existieren, sind in vielen Fällen längere Anfahrtswege nicht vermeidbar, weshalb ÖV-Haltestellen und öffentliche Parkplätze wichtig sein können. Eine gesonderte Betrachtung ist somit angebracht.

Erwähnenswert ist das Agreement der Inline-Skater mit der Polizei, wonach jeweils am Sonntagmorgen die Nutzung der Kantonsstrassen rund um den Sempachersee geduldet wird.

Folgende Akteure werden im vorliegenden Konzept nicht berücksichtigt, da sie sich keiner bestimmten NG zuordnen lassen oder keinen relevanten Koordinationsbedarf mit anderen Akteuren im Freizeitverkehr haben:

- **Rennvelofahrer** sind deutlich schneller unterwegs als alle anderen NG und bevorzugen gut ausgebaute, allenfalls auch stark verkehrsorientierte Strassen, die von anderen Akteuren des Freizeitverkehrs eher gemieden werden. Als Lenkungsmassnahmen kommen diesbezüglich höchstens Fahrverbote in Frage, die der Kanton erlassen müsste.
- **Sportfussgänger (Nordic Walking, Running)** bilden in sich eine sehr heterogene Gruppe – Nordic Walker haben teilweise ähnliche Bedürfnisse wie die Inline-Skater (NG 5), Runner haben mehr gemeinsam mit Wanderern (NG 2) und Mountainbikern (NG 3). Wenn die Ansprüche der Nutzergruppen 2, 3 und 5 erfüllt sind, kommen mit grosser Wahrscheinlichkeit alle Sportfussgänger auf ihre Kosten.
- **Pendler-Velofahrer** nutzen zwar teilweise die gleichen Routen wie die Akteure im Freizeitverkehr, sind aber häufig zu anderen Zeiten unterwegs und wollen möglichst direkt und sicher ans Ziel kommen. Sie bevorzugen gut ausgebaute Velowege mit geringen Steigungen und profitieren deshalb am meisten von den neuen Ausbauprojekten der Kantonsstrassen auf beiden Seiten des Sempachersees.
- **Reiter** nutzen in der Regel Reitwege, die von den Betreibern der Reithöfe und Pferdepensionen in Absprache mit den Grundeigentümern und Gemeinden festgelegt werden.

5.3 Konzeptansatz

Kern des Konzeptansatzes ist einzelne Routen zu definieren, die den bestimmten NG (vgl. Kap 5.1) zugeordnet werden, um eine Entflechtung des Freizeitverkehrs zu erwirken. Darüber hinaus gilt es besondere Massnahmen an Punkten und Orten zu entwickeln, an denen es zu Überschneidungen und Koexistenzen verschiedener NG kommt. Der Konzeptansatz beruht demnach auf der Betrachtung bzw. Unterteilung des Freizeitverkehrs in folgende Elemente:

- Routenring-System (Kap. 5.3.1)
- Neuralgische Punkte (Kap. 5.3.2)
- Freizeit-HUB (kurz: HUB) (Kap. 5.3.2)
- Anschlussgebiete für Nachbarregionen und bestehende Projektideen (Kap. 5.3.3)

Folgend werden die einzelnen Elemente und deren Bedeutung dargestellt.

5.3.1 Routenring-System

Routensystem

Auf Basis des bestehenden Strassen- und Wegnetzes werden Routen gewählt, die sich von der direkten Ufernähe immer weiter vom Ufer entfernen. So entsteht ein Routenringsystem rund um den Sempachersee (siehe Abbildung 2). Dies hat zur Folge, dass auf einzelnen Streckenabschnitten Prioritäten zugunsten der einen oder anderen NG zu setzen sind, damit überhaupt eine Route festgelegt werden kann. Im Einzelfall kann es sein, dass auf einem Streckenabschnitt eine bestimmte NG priorisiert wird, obwohl sich in der heutigen Situation eine andere NG aufdrängen würde – dann sind in der Regel auch Massnahmen zu prüfen. Aber selbstverständlich können auch die nicht priorisierten Nutzergruppen eine bestimmte Route nutzen, soweit der bestehende Weg dafür geeignet ist. Ein weiterer Aspekt ist der Zeitpunkt der Nutzung: Falls gewisse NG an anderen Tagen oder zu anderen Zeiten unterwegs sind als die anderen NG, kann eine Route durch mehrere Nutzergruppen genutzt werden, ohne dass Konflikte entstehen.

Teilstrecken

Wo keine rund um den See führenden Routen bezeichnet werden können, kommen auch Teilstrecken in Frage, sofern der Start- und der Zielort gut erreichbar sind. Wie im Kap. 5.2 erwähnt, sind diesbezüglich insbesondere für die Wanderer (NG 2) und Inline-Skater (NG 5) ÖV-Haltestellen und öffentliche Parkplätze wichtig. Für die anderen Nutzergruppen genügt es, wenn die Routen über verkehrsarme Strassen und Wege erreichbar sind.

Bezug zu den Premiumrouten der Velonetzplanung Sursee Plus

Die in der Velonetzplanung Sursee Plus definierten Premiumrouten sind für die Freizeitverkehrlenkung nicht von grosser Bedeutung. Auf den Velopremium- und Hauptrouten soll schwerpunktmässig der Alltagsveloverkehr/ Pendlerverkehr geführt werden. Sie dienen allenfalls als Zubringer auf das Freizeitverkehrsnetz. Selbstverständlich muss die Umsetzung von Massnahmen des Konzepts «Freizeitverkehrlenkung am Sempachersee» kompatibel mit der Velonetzplanung Sursee Plus erfolgen; einzelne Abschnitte der Hauptrouten sind denn auch Teil der Routen R9 und R12.

Synergien mit dem kantonalen Radroutenkonzept

Wie bereits erläutert sind die im kantonalen Radroutenkonzept dargestellten Routen vor allem für den Alltagsveloverkehr und den Pendlerverkehr von Bedeutung. Die Routen dienen dem Freizeitvelo-

verkehr aber als Zubringer auf das Freizeitverkehrsnetz. Ausserdem werden die Inline-Skater (NG 5) von den Radwegen entlang der Kantonsstrassen auf beiden Seiten des Sees profitieren.

Koordination mit dem Routennetz von SchweizMobil

Die geplanten Routen werden mit dem bestehenden Routennetz von Wanderland, Veloland, Mountainbikeland und Skatingland koordiniert. Geeignete Abschnitte der Routen von SchweizMobil werden in die Freizeitverkehrsrouten rund um den Sempachersee eingebunden.

Zusammenspiel mit den kommunalen Fusswegnetzplanungen

Insbesondere im Bereich der Nächsterholung sind die Akteure des Freizeitverkehrs oftmals ortskundig und nutzen Wegenetze anstelle von Routen. Für sie sind die kommunalen Fusswegnetzplanungen relevanter als das vorliegende Konzept.

-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strasse oder Weg in Seenähe
-  Kantonsstrassen und teilweise Gemeindestrassen
-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strassen und Wege auf halber Hanghöhe
-  Wege im Kretenbereich (Nottelerberg) bzw. entlang der Hangkante (Eichberg)
-  Querverbindung durch Hauptsiedlungsgebiet
-  Querverbindung über siedlungsnahen Strassen und Wege

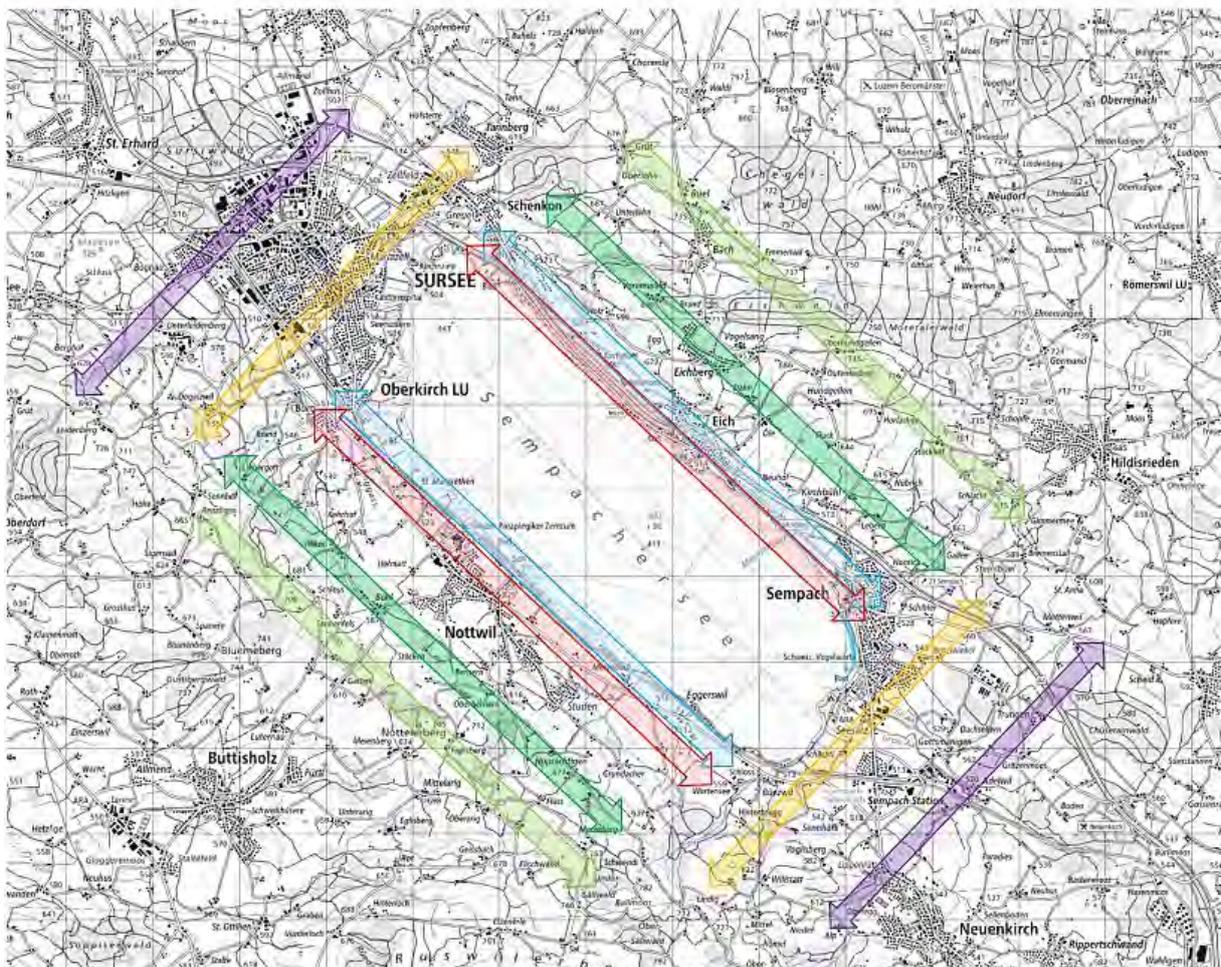


Abb. 2: Routenringssystem Sempachersee

5.3.2 Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB

Im nächsten Schritt werden nach den Routen die neuralgischen Punkte und die Freizeit-HUB in den Konzeptansatz miteinbezogen.

Neuralgische Punkte

Seezugänge, **Bahnhöfe** und **öffentliche Parkplätze** sind Orte, die als neuralgische Punkte viele Akteure des Freizeitverkehrs anziehen oder aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit stark frequentiert sind. Für das vorliegende Konzept können folgende Gebiete als Start- und Zielort oder als attraktive Wegmarke relevant sein:

- **Bahnhof Sursee** mit P+R 1 (Leopold), P+R 2 (Bahnhofplatz) und P+R 3 (Bahnhof West)
- Triechter Sursee (Halbinseli - Strandbad, Parkplätze)
- Seepark und Badi Schenkön
- Strandbad Eich
- Seeallee – Seevogtei – Seeland Sempach mit Parkplätzen
- Rossbadi Neuenkirch und **Bahnhof Sempach Station**
- Seebad Nottwil, **Bahnhof Nottwil** mit P+R und Parkhäuser SPZ
- **Bahnhof Oberkirch**

Freizeit-HUB

In vier Gebieten liegen neuralgische Punkte so nahe beieinander, dass sie **Freizeit-HUB** mit interessanten Potenzialen bilden und viele Nutzergruppen zusammentreffen. Folgende Freizeit-HUB sind identifiziert worden:

- **Triechter Sursee – Badi Schenkön**
- **Bahnhof / SPZ Nottwil**
- **Seeufer Sempach – Bahnhof Sempach Station**
- **Strandbad Eich und Sonne Seehotel**

Zu prüfen ist deshalb, welche Freizeit-HUB für welche NG speziell wichtig und/oder attraktiv sind, und wo Massnahmen für eine sinnhafte Koexistenz innerhalb der Freizeit-HUB zu ergreifen sind. Die genannten Massnahmen korrespondieren mit der Strategie Mobilität der Räumlichen Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland 2016.

Die vier Freizeit-HUB sind bereits heute verkehrstechnisch gut erschlossen (ÖV, MIV und Langsamverkehr). Es ist ein erklärtes Ziel, mehr Besucher auf den ÖV oder den Langsamverkehr zu lenken. Mit einer Parkplatzbewirtschaftung kann das Umsteigeverhalten positiv begünstigt werden.

Weitere Infrastrukturen wie **Gastronomie- und Übernachtungsangebote** sind bei der Freizeitverkehrsplanung mit zu berücksichtigen, da dies Einfluss auf die Frequenz und Nutzung der Routen durch diverse NG haben.

Ausserdem bestehen in mehreren Gebieten **Projekt(-Ideen)**, die im Realisierungsfall gewisse Orte für einzelne NG noch attraktiver machen könnten, aber auch zu Beschränkungen für einzelne NG führen können:

- **Neugestaltung Seeuferweg in Sempach**
- **Ökologische Aufwertung des Uferbereichs im Gebiet Schlichti zwischen der Rossbadi Neuenkirch und der ARA Sempach (Projekt der Vogelwarte)**
- **Höhenweg Nottelerberg**

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Öffentliche Parkplätze
-  Seezugänge
-  Gastronomie-Angebote
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projekt(-Ideen)

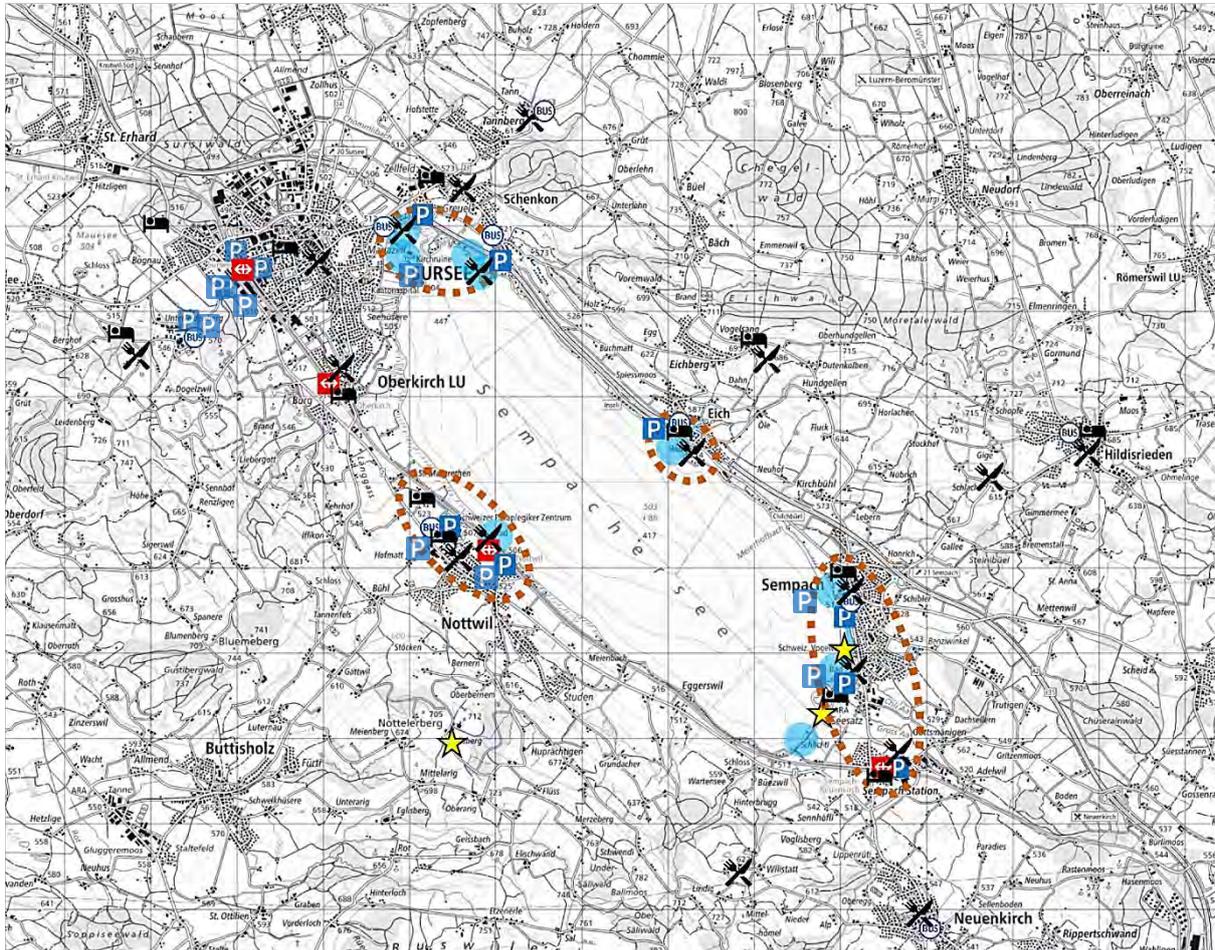


Abb. 3: Übersicht Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB

5.3.3 Anschlussgebiete für Nachbarregionen

Das Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» ist so aufzubauen, dass zu einem späteren Zeitpunkt Erweiterungen möglich sind. Hierzu werden folgende **Anschlussgebiete** postuliert, wo Verknüpfungen mit Freizeitverkehrs-Routen der Nachbarregionen zweckmässig und wünschbar sind:

- Campus Sursee
- Sempach Station
- Hildisrieden
- Tannberg

Wo nationale oder regionale Wander-, Velo- oder MTB-Routen in die Nachbarregionen führen, bestehen geeignete Anschlusspunkte (vgl. Abb. 4), die bei der weiteren Planung zu beachten sind.

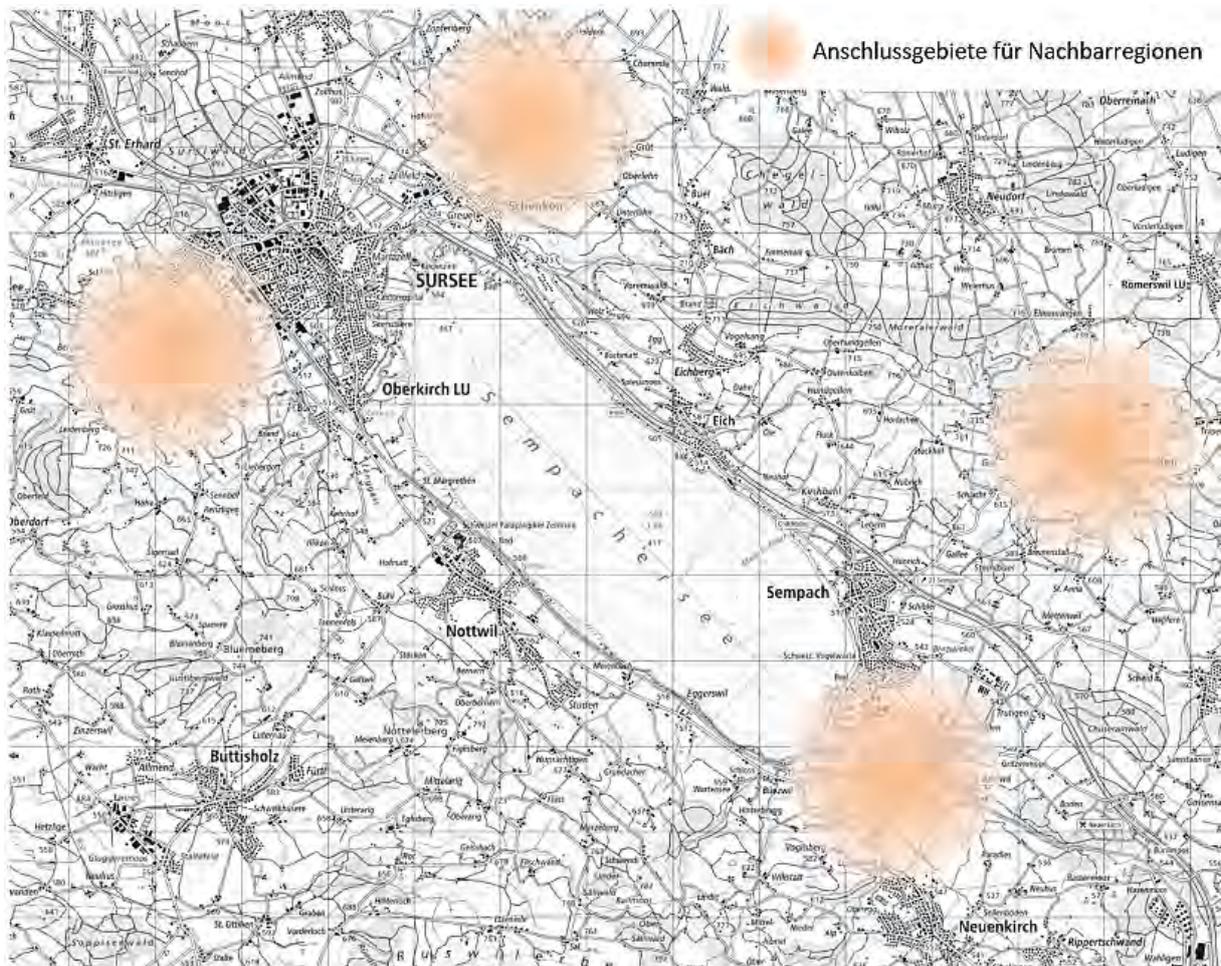


Abb. 4: Übersicht Anschlussgebiete für Nachbarregionen

5.3.4 Zusammenspiel Routen und Freizeit-HUB

Routen und Freizeit-HUB sind aufeinander abzustimmen. Die Standortgemeinden können in ihren Planungen auf der Grundlage des Konzepts «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» ergänzende Konzepte für die Freizeit-HUB erarbeiten und die Strategie weiter konkretisieren, soweit sie einen entsprechenden Bedarf erkennen. Folgende Grafik gewährt eine Gesamtübersicht der bisher im Konzeptsansatz behandelten Massnahmenbereiche.

Routensystem:

-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strasse oder Weg in Seenähe
-  Kantonsstrassen und teilweise Gemeindestrassen
-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strassen und Wege auf halber Hanghöhe
-  Wege im Kretenbereich (Nottelerberg) bzw. entlang der Hangkante (Eichberg)
-  Querverbindung durch Hauptsiedlungsgebiet
-  Querverbindung über siedlungsnahen Strassen und Wege

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Seezugänge
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Gastronomie-Angebote
-  Öffentliche Parkplätze
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projekt(-Ideen)
-  Anschlussgebiete für Nachbarregionen

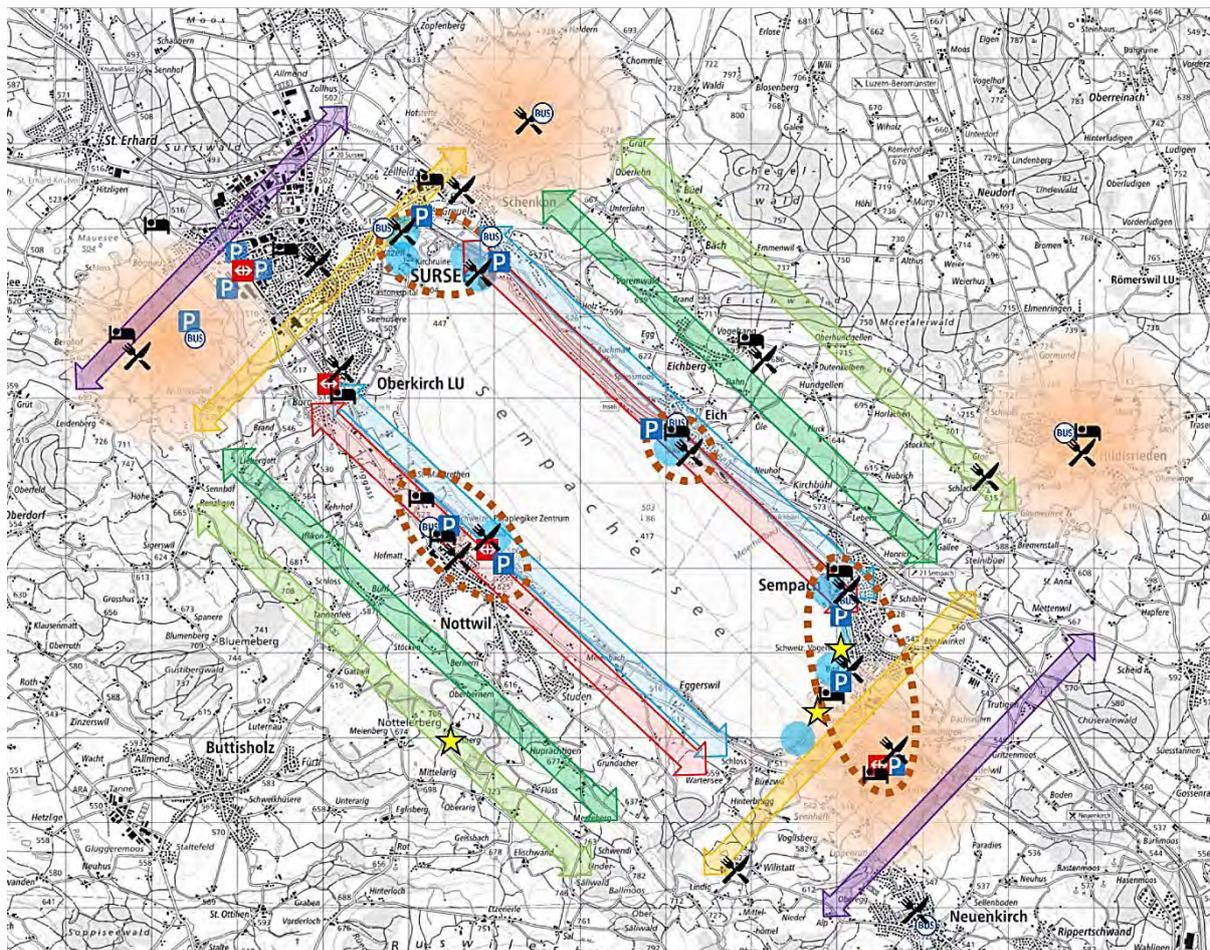


Abb. 5: Gesamtübersicht Routenringssystem, Neuralgische Punkte, Freizeit-HUB und Anschlussgebiete für Nachbarregionen

5.4 Konkretisierung Konzept

5.4.1 Definition Routen-Abschnitte

Auf Basis bestehender Strassen- und Wegnetze sowie dem vorangehend behandelten Routenring-system (vgl. Kap. 5.3.1 / Abb. 2) werden im folgenden Schritt 12 Routen-Abschnitte definiert (R1 – R12). Die Farben der Routen-Abschnitte in Abb. 6 widerspiegeln die Verbindungsrichtungen des vorangehend behandelten Routenring-Systems und nehmen nicht Bezug auf die Nutzergruppen. Eine Priorisierung der Routen-Abschnitte für spezifische Nutzergruppen erfolgt in einem späteren Schritt (Kap. 5.4.2). Die eruierten Freizeit-HUB werden folgend als HUB 1-4 dargestellt. Die auf dem bestehenden Wegnetz evaluierten Routen-Abschnitte sind in der Agenda der Abbildung 6 charakterisiert.

Bestimmte Bereiche entlang der Routen-Abschnitte bereiten unterschiedliche Herausforderungen:

- Auf der Westseite des Sempachersees konnte die Konzept-Idee gut umgesetzt werden. Allerdings teilt sich der Routen-Abschnitt R3 (Kantonsstrasse) in Oberkirch und Sursee in zwei Äste, wobei die Luzernerstrasse in Oberkirch und die Münsterstrasse in Sursee eher einer Querverbindung entsprechen.
- Auf der Ostseite des Sempachersees verläuft der Routen-Abschnitt R4 (Kantonsstrasse) über weite Strecken direkt hinter den seeanstossenden Grundstücken, weshalb der Routen-Abschnitt R2 oberhalb der Autobahn festgelegt wird. Zudem teilt sie sich auf dem Abschnitt Schenkön – Eich in zwei Teilrouten gemäss den heutigen Velo- und Wanderweg-Signalisationen auf und wird am oberen Ende des Sees für die Wanderer (NG 2) als Querverbindung bis nach Sempach Station geführt – die Velofahrer (NG 4) gelangen via die Route R10 zum Bahnhof Sempach-Neuenkirch.
- Der Routen-Abschnitt R8 (Hangkante des Eichbergs) weist am Tannberg zwei Äste auf und wird von Hildisrieden durch den Talboden bis Sempach Station geführt, um den Abschnitt optimal in das Konzept zu integrieren.
- In Nottwil und Eich wird für die Routen-Abschnitte R5, R6, R7 und R8 je eine Verbindung zum See aufgezeigt.
- Am oberen und am unteren Ende des Sees werden je zwei Routen-Abschnitte als Querverbindungen im Sinn der Konzept-Idee bezeichnet: Je ein Abschnitt (R9 und R10) durchquert die Hauptsiedlungsgebiete, während je ein Abschnitt (R11 und R12) durch siedlungsnahen Naturräume führt.

Routen R1 – R14 basierend auf Routenringssystem:

-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strasse oder Weg in Seenähe
-  Kantonsstrassen und teilweise Gemeindestrassen
-  Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strassen und Wege auf halber Hanghöhe (Varianten / Verbindungsstrecken gestrichelt)
-  Wege im Kretenbereich (Nottelerberg) bzw. entlang der Hangkante (Eichberg) (Varianten / Verbindungsstrecken gestrichelt)
-  Querverbindung durch Hauptsiedlungsgebiet
-  Querverbindung über siedlungsnahen Strassen und Wege (Varianten / Verbindungsstrecken gestrichelt)

Neuralgische Punkte :

 Seezugänge

 Öffentliche Parkplätze

Weitere Elemente:

 Freizeit-HUB

 Projekt(-Ideen)

 Bahnhöfe

 wichtige Bushaltestellen

 nationale oder regionale Routen-Anschlüsse

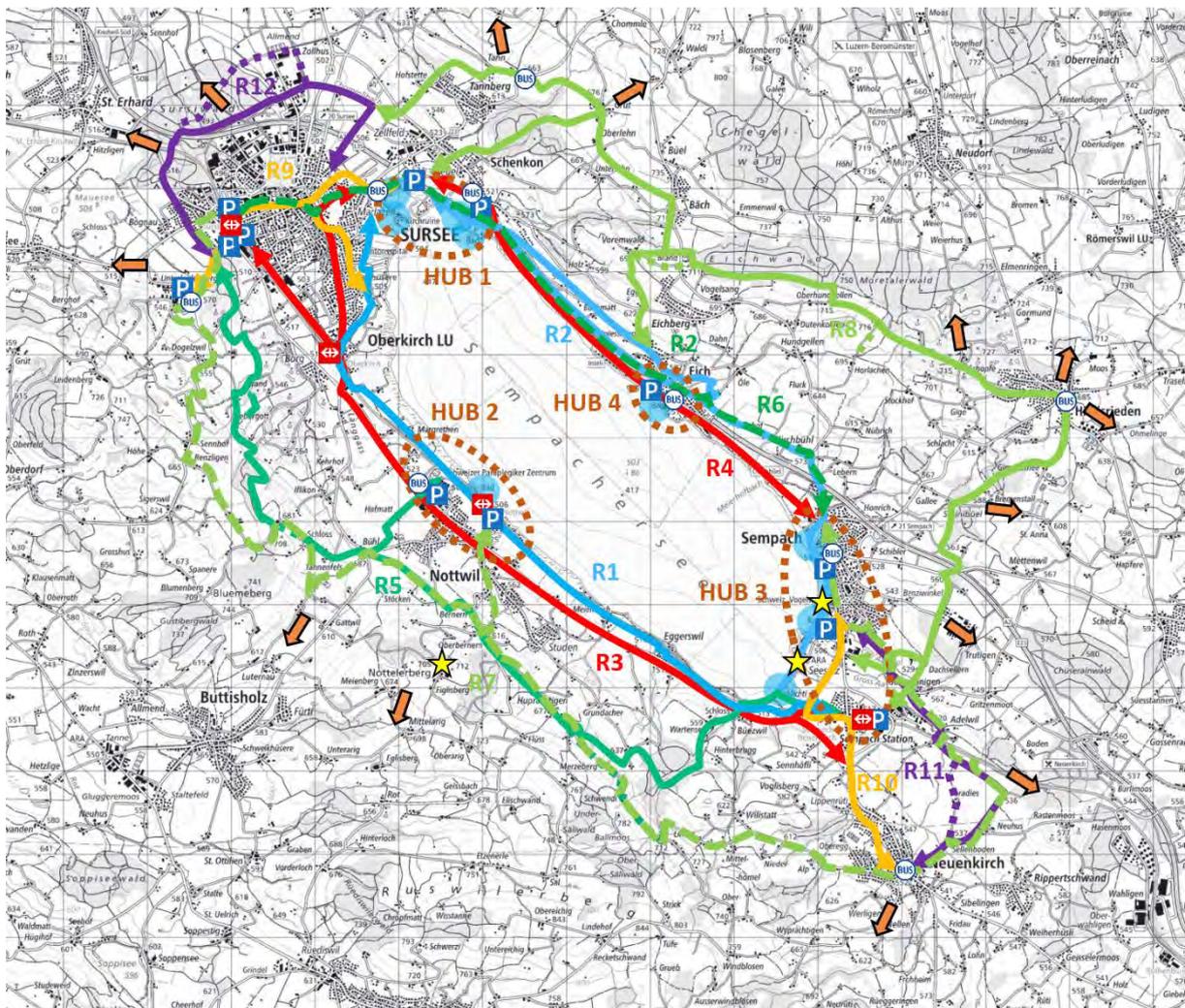


Abb. 6: Konkretisierung der Konzept-Idee mit Routen-Abschnitte und Freizeit-HUB rund um den Sempachersee

5.4.2 Priorisierung Nutzergruppen auf Routen-Abschnitte

Um eine sinnvolle Zuordnung der Routen-Abschnitte an eine NG zu ermöglichen, wurde eine detaillierte Analyse und Charakterisierung der Abschnitte anhand folgender Parameter vorgenommen:

- Lage – innerhalb oder ausserhalb eines Siedlungsgebietes
- Gelände, Wege – Bodenbeschaffenheit des Untergrundes
- Verkehr – Nutzung durch Kraftfahrzeuge
- Neuralgische Punkte

Folgend wird einzeln auf jeden definierten Routen-Abschnitt (R1 – R14) eingegangen. Die vollständige Detaillierung ist dem Anhang 2 zu entnehmen. Anhand der Charakterisierung wurde im Anschluss jeweils eine Zuordnung bzw. Priorisierung der NG vorgenommen, um eine sinnvolle und durchgehende Führung bzw. Entflechtung der Nutzergruppen entlang des Sempachersees zu erlauben. In der folgenden Auflistung wird ebenso aufgeführt, wo es zu Koexistenzen kommt oder wo keine Priorisierung möglich ist.

5.4.2.1 Routen-Abschnitt 1

R1	Trichter Sursee – Seebad Nottwil – Eggerswil Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrsarme, landschaftlich attraktive Route, soweit Seesicht nicht durch Hecken auf Privatgrundstücken verdeckt wird ▪ teilweise asphaltiert ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte, insb. in den HUB1, 2 und 3 ▪ Teil der regionalen Rollstuhl-Wanderroute 559 (Sempachersee – Moosweg) 			
Eignung Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1) in Siedlungsnähe und auf der Rollstuhl-Wanderroute 559; Velofahrer (NG4)	Konflikt-Potenzial Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Velofahrer (NG 4)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

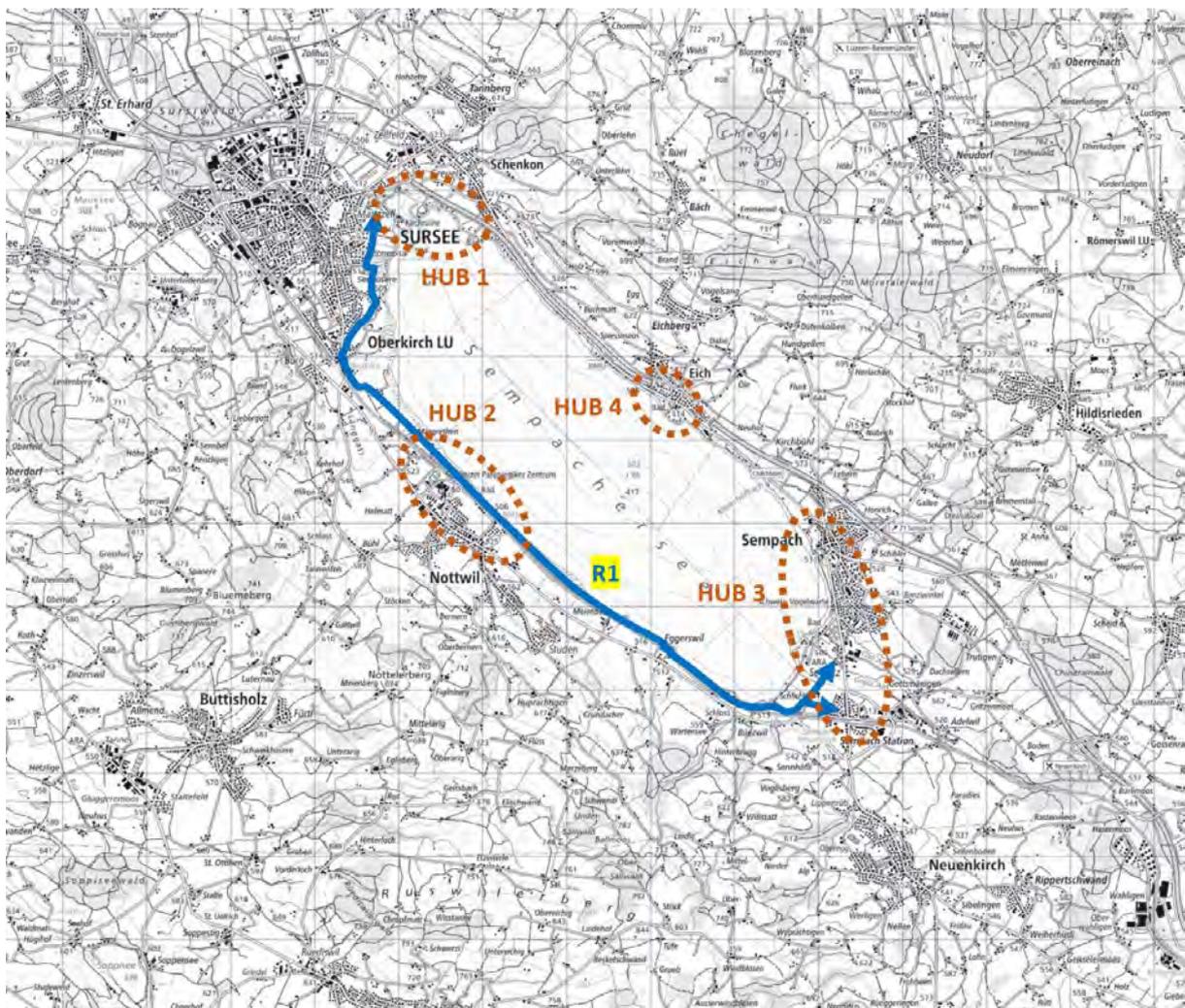


Abb. 7: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R1

5.4.2.2 Routen-Abschnitt 2

R2	Triechter Sursee – Oberdorf Eich – Chilchbüel – Seeland Sempach – Rossbadi Neuenkirch – Bahnhof Sempach-Neuenkirch		
<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route (allerdings über weite Strecken im Hörbereich der Autobahn), zwischen Schenkon und Eich je ein parallel verlaufender Abschnitt als Veloweg bzw. Wanderweg markiert; fast durchgehend asphaltiert und mindestens 1.5 m breit ▪ Uferweg im Gebiet Schlichti zwischen der ARA Sempach und der Rossbadi Neuenkirch nur für NG 1 und 2 begehbar, NG 4 gelangt via Route R 12 zum Bahnhof Sempach-Neuenkirch ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte, insb. in den HUB 1, 3 und 4 ▪ Teil der regionalen Velorouten 94 (L'Areuse – Emme - Sihl) und 99 (Herzroute) ▪ Teil der nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo) 			
<p>Eignung</p> <p>Spaziergänger (NG 1) in Siedlungsnähe, Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4) exkl. Abschnitt Sempach - Sempach Station</p>	<p>Konflikt-Potenzial</p> <p>Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)</p>	<p>Synergie-Potenzial</p>	<p>Prioritäre NG</p> <p>Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4)</p>

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

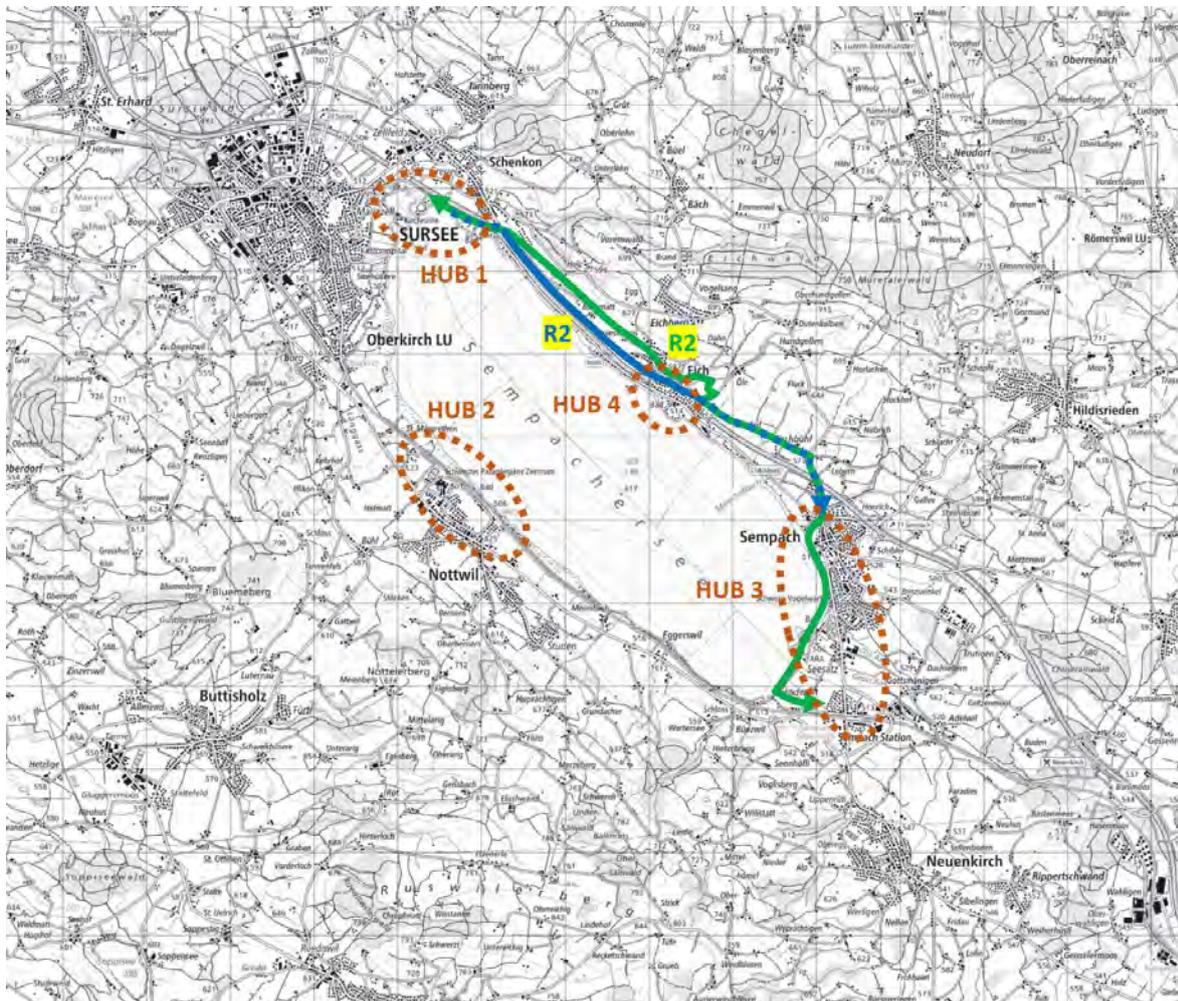


Abb. 8: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R2

5.4.2.3 Routen-Abschnitt 3

R3	Bahnhof Sursee / Triechter Sursee – Bahnhof Oberkirch – Dorfczentrum Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch / Dorf Neuenkirch		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Z. T. verkehrsberuhigte Strassen zwischen Sursee und Oberkirch ▪ Kantons- / Gemeindestrasse Sursee - Oberkirch – Nottwil – Neuenkirch teilweise mit Radweg ▪ Verkehrsarme Zufahrt nach Sempach Station ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte, insbesondere in den HUB 1, 2 und 3 ▪ Teil der Route rund um den Sempachersee gemäss Agreement zwischen Inline-Skatern und Polizei 			
Eignung Velofahrer (NG 4) soweit Radweg vorhanden, Inline-Skater (NG 5) im Rahmen des oben genannten Agreements	Konflikt-Potenzial Velofahrer (NG 4) vs. Inline-Skater (NG 5) und vs. MIV wo Radweg (noch) fehlt	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Inline-Skater (NG 5)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

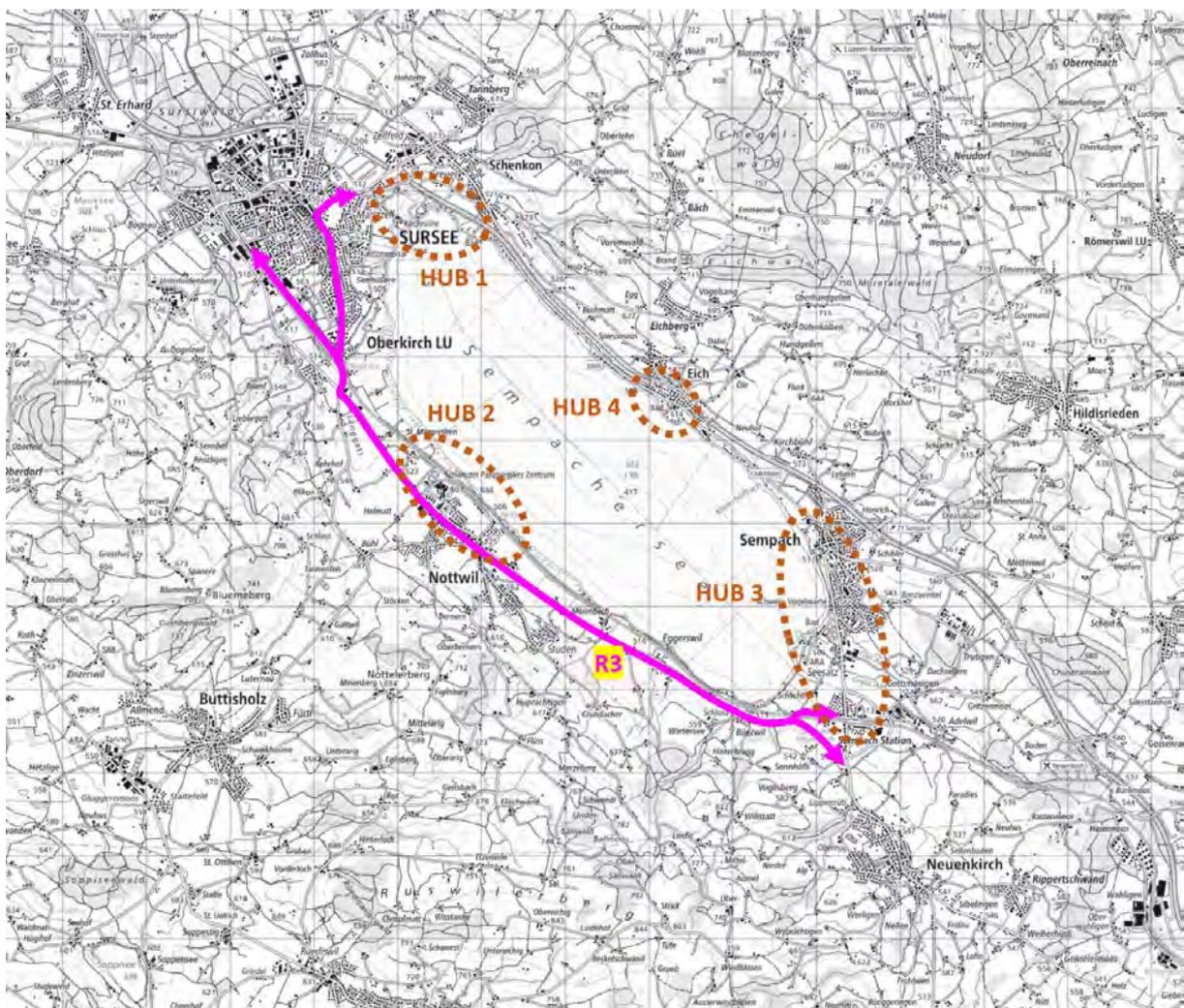


Abb. 9: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R3

5.4.2.4 Routen-Abschnitt 4

R4	Trichter Sursee – Strandbad Eich – Stadt Sempach		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch MIV rege genutzte Verbindungsstrasse Sursee – Schenkon ▪ Kantonsstrasse Schenkon – Eich – Sempach ▪ Verbindet HUB 1, 3 und 4 ▪ Teil der nationalen Veloroute 3 (Nord-Süd-Route) ▪ Teil der Route rund um den Sempachersee gemäss Agreement zwischen Inline-Skatern und Polizei 			
Eignung Velofahrer (NG 4) soweit Radweg vorhanden, Inline-Skater (NG 5) im Rahmen des oben genannten Agreements	Konflikt-Potenzial Velofahrer (NG 4) vs. Inline-Skater (NG 5) und vs. MIV wo Radweg (noch) fehlt	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Inline-Skater (NG 5)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

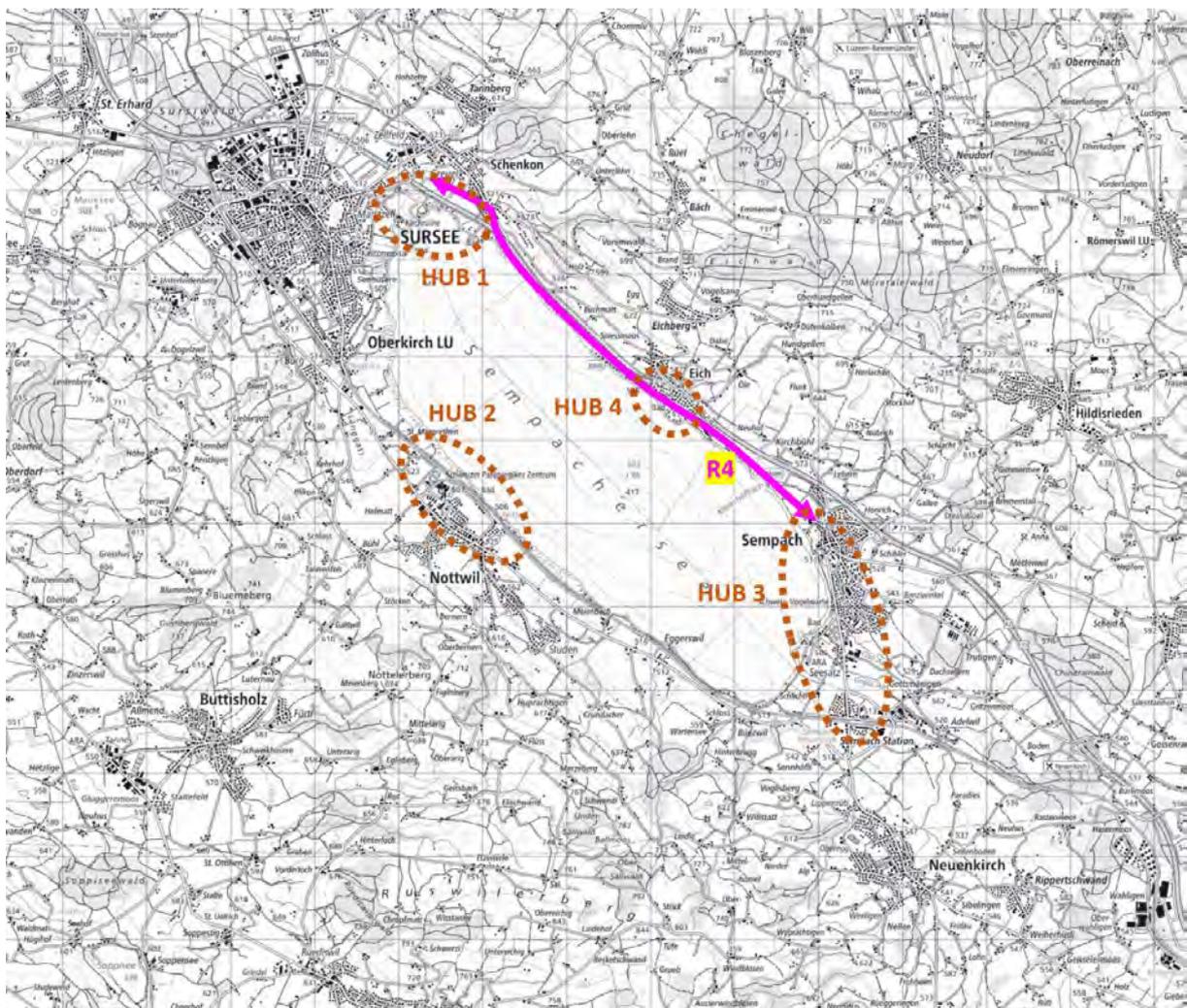


Abb. 10: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R4

5.4.2.5 Routen-Abschnitt 5

R5	Bahnhof Sursee – Campus Sursee – Leidenberg – Bühl Nottwil – Schloss Wartensee – Bahnhof Sempach-Neuenkirch		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route auf teilweise asphaltierten, mehrheitlich breiten Wegen und verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen 			
Eignung Spaziergänger (NG 1) zwischen Bahnhof Sursee und Campus Sursee, Wanderer (NG 2) , Biker (NG 3)	Konflikt-Potenzial Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Wanderer (NG 2)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt.

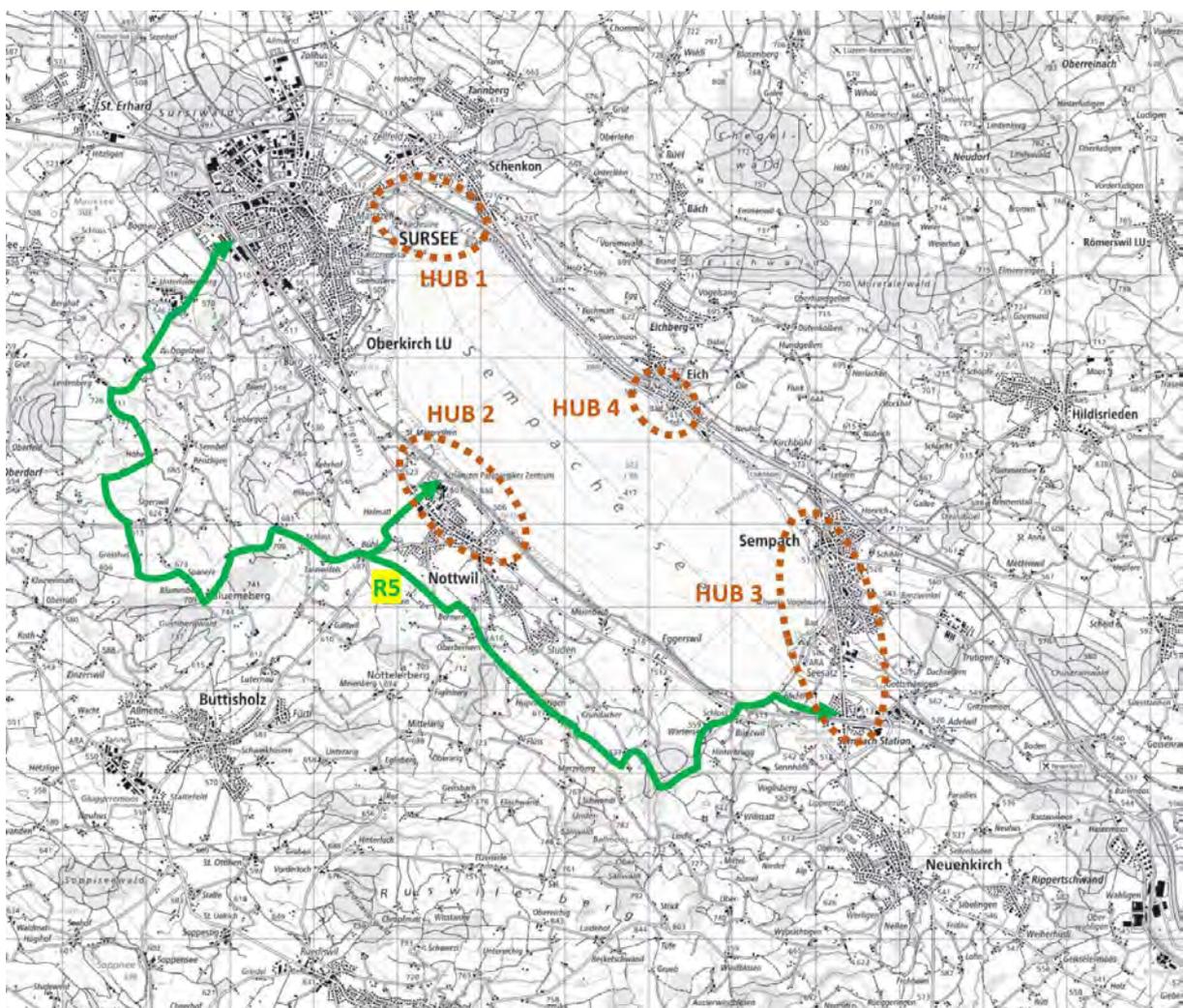


Abb. 11: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt 5

5.4.2.6 Routen-Abschnitt 6

R6	Sursee Zentrum – Mariazell - Schenkon – Eich – Kirchbühl – Sempach Ochsentor / Meierhöfli		
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route auf teilweise asphaltierten, mehrheitlich breiten Wegen und verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen 			
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Spaziergänger (NG 1) in Siedlungsnähe, teilweise Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)	Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)		Biker (NG 3)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

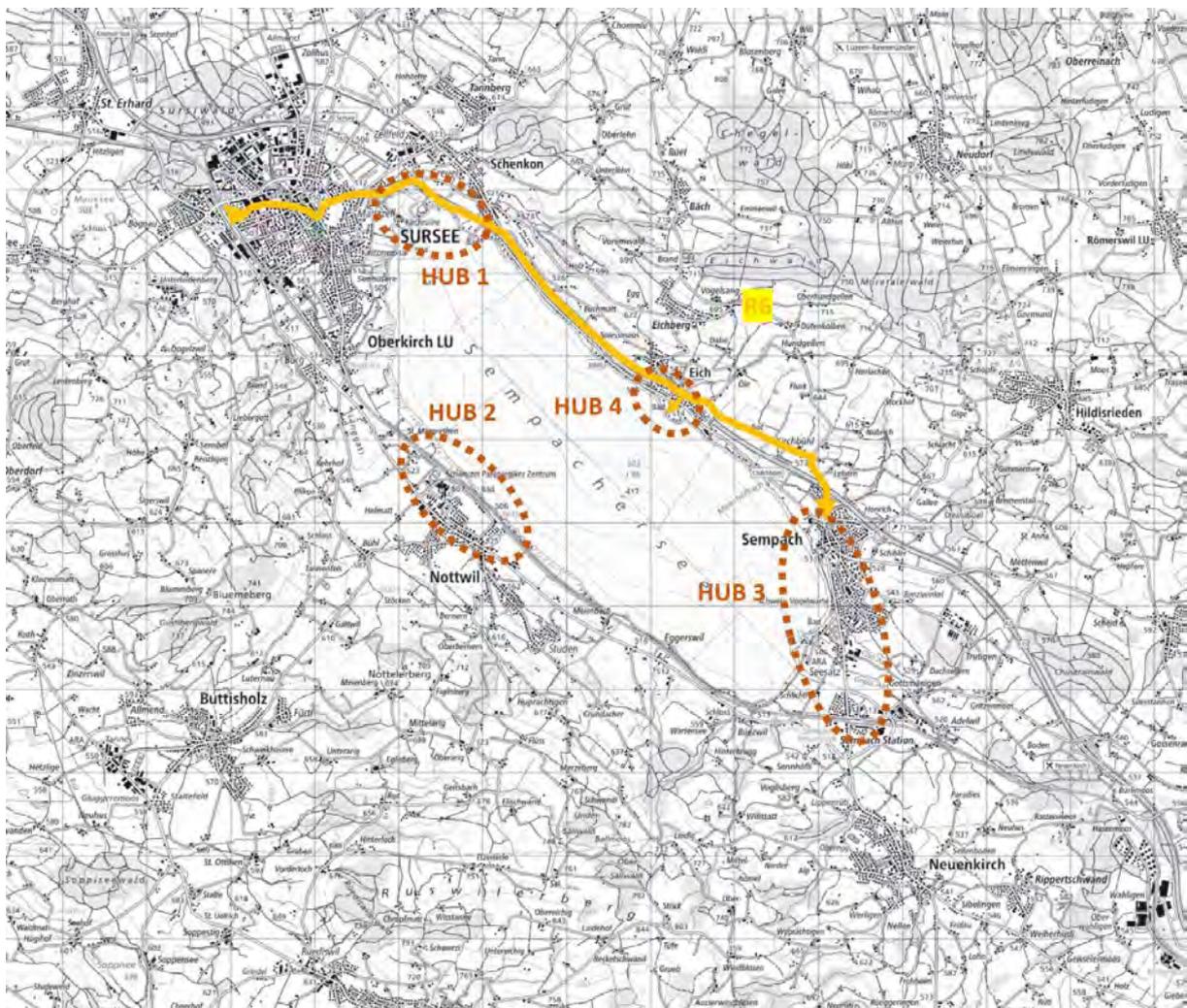


Abb. 12: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R6

5.4.2.7 Routen-Abschnitt 7

R7	Sursee Zentrum – Campus Sursee - Renzligen – Nottwil Bühl –Neuenkirch - Sempach Station - Sempach Ochsentor / Meierhöfli		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route (Aussichten in diverse Richtungen) auf teilweise asphaltierten, teilweise naturbelassenen Wegen unterschiedlicher Breite sowie auf verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen ▪ Auf dem Abschnitt Sempach – Neuenkirch Lindig Teil der regionalen Veloroute 99 (Herzroute) ▪ 			
Eignung Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)	Konflikt-Potenzial Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Biker (NG 3)

Im Plan-Ausschnitt wird der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

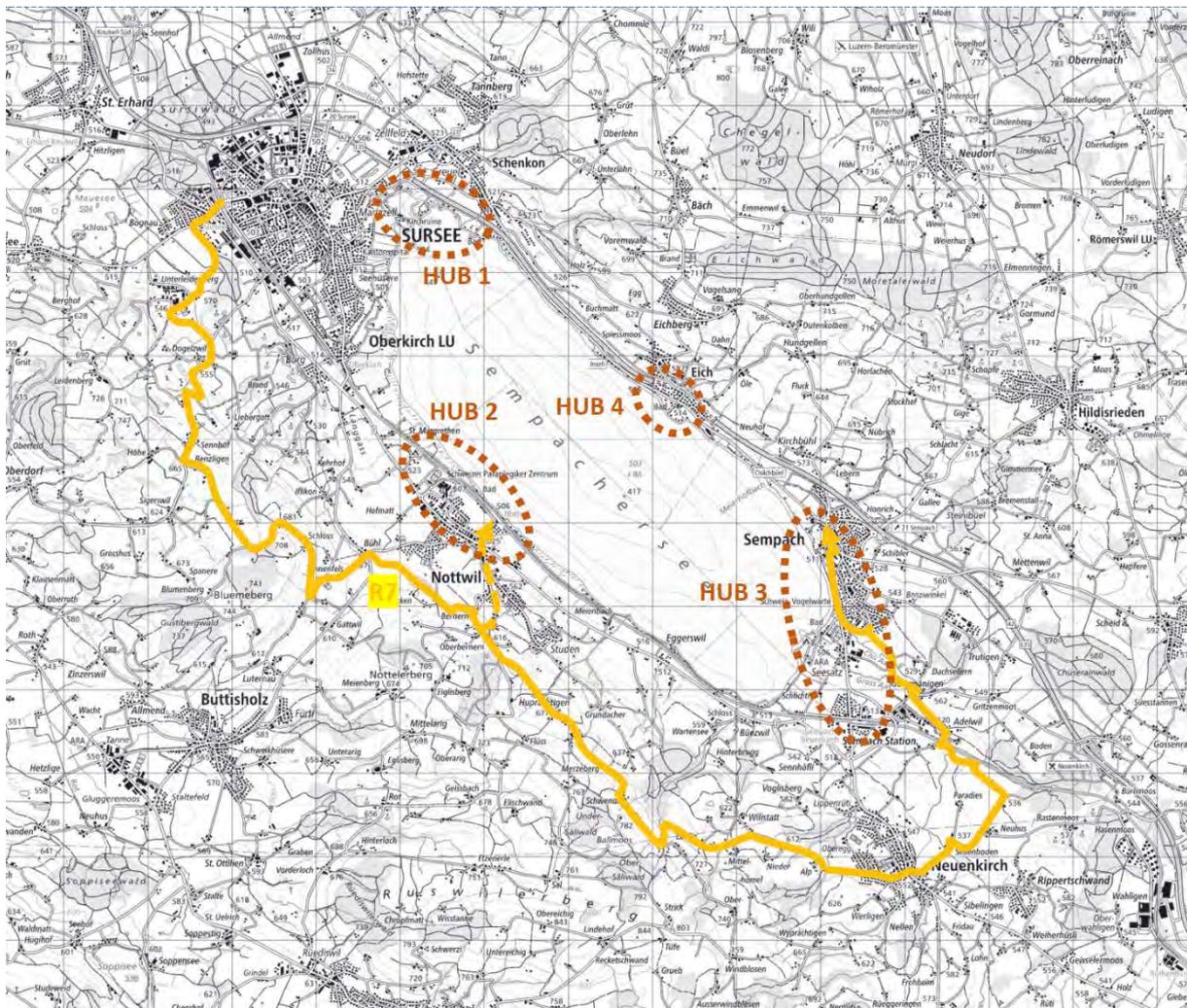


Abb. 13: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R7

5.4.2.8 Routen-Abschnitt 8

R8	Triechter Sursee / Hofstetterfeld Schenkon – Tann – Bäch – Eichwald – Hildisrieden – Steinibüelweiher – Sempach		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route auf verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Wegen und Strassen; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2m breit, teilweise mit starken Steigungen 			
Eignung Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)	Konflikt-Potenzial Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Wanderer (NG 2)

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in der Farbe der prioritären Nutzergruppe dargestellt:

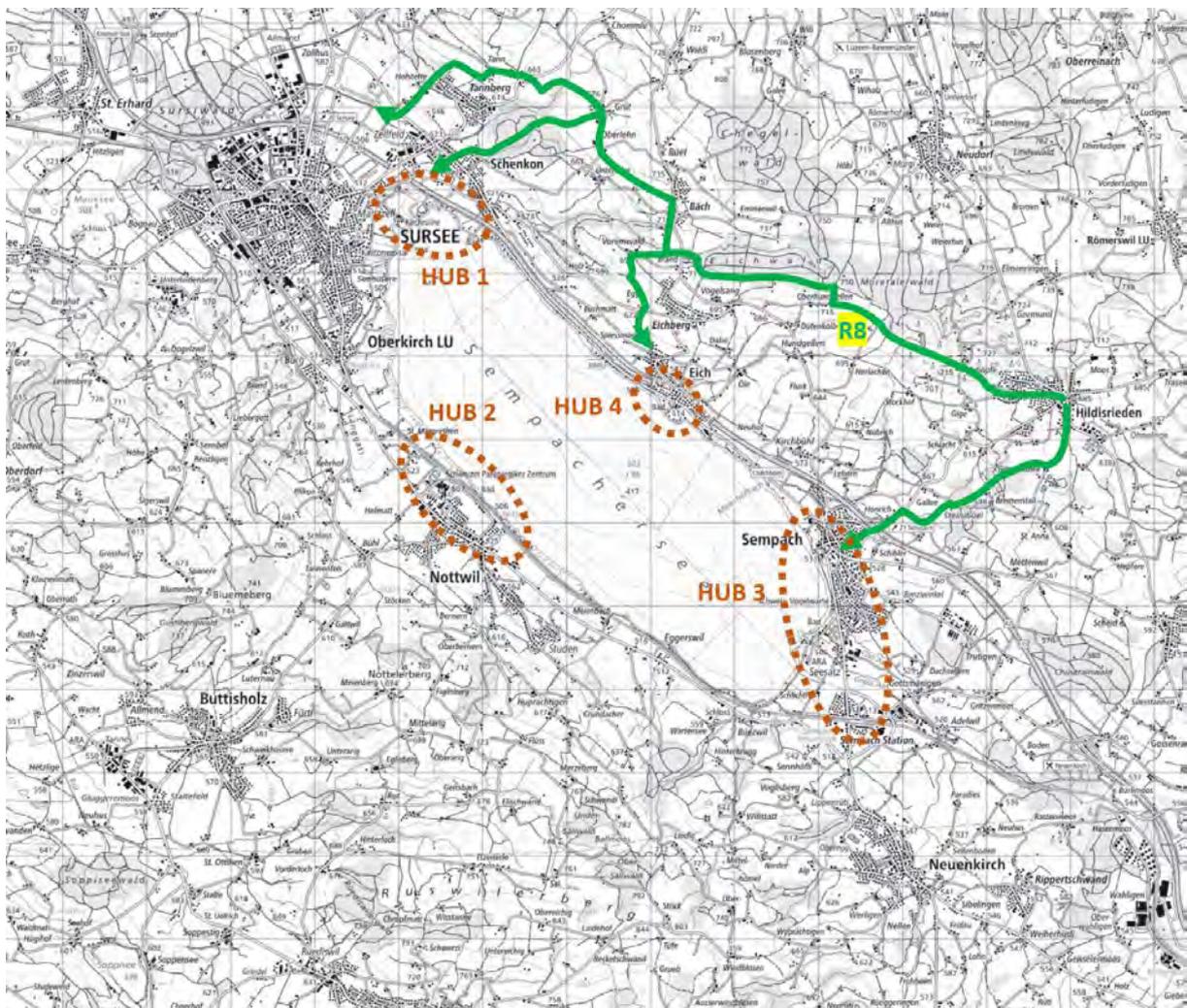


Abb. 14: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R8

5.4.2.9 Routen-Abschnitt 9

R9	Campus Sursee – Bahnhof Sursee – Triechter Sursee		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungsrouten auf verkehrsberuhigten Strassen und Wegen ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte miteinander 			
Eignung Spaziergänger (NG 1), Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5) exkl. Abschnitt Campus - Bahnhof Sursee	Konflikt-Potenzial Spaziergänger (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4) und Inline-Skater (NG 5) und teilweise vs. MIV	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG keine

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in neutraler Farbe dargestellt, da hier keine Priorisierung empfohlen wird, sondern eine rücksichtsvolle Koexistenz:

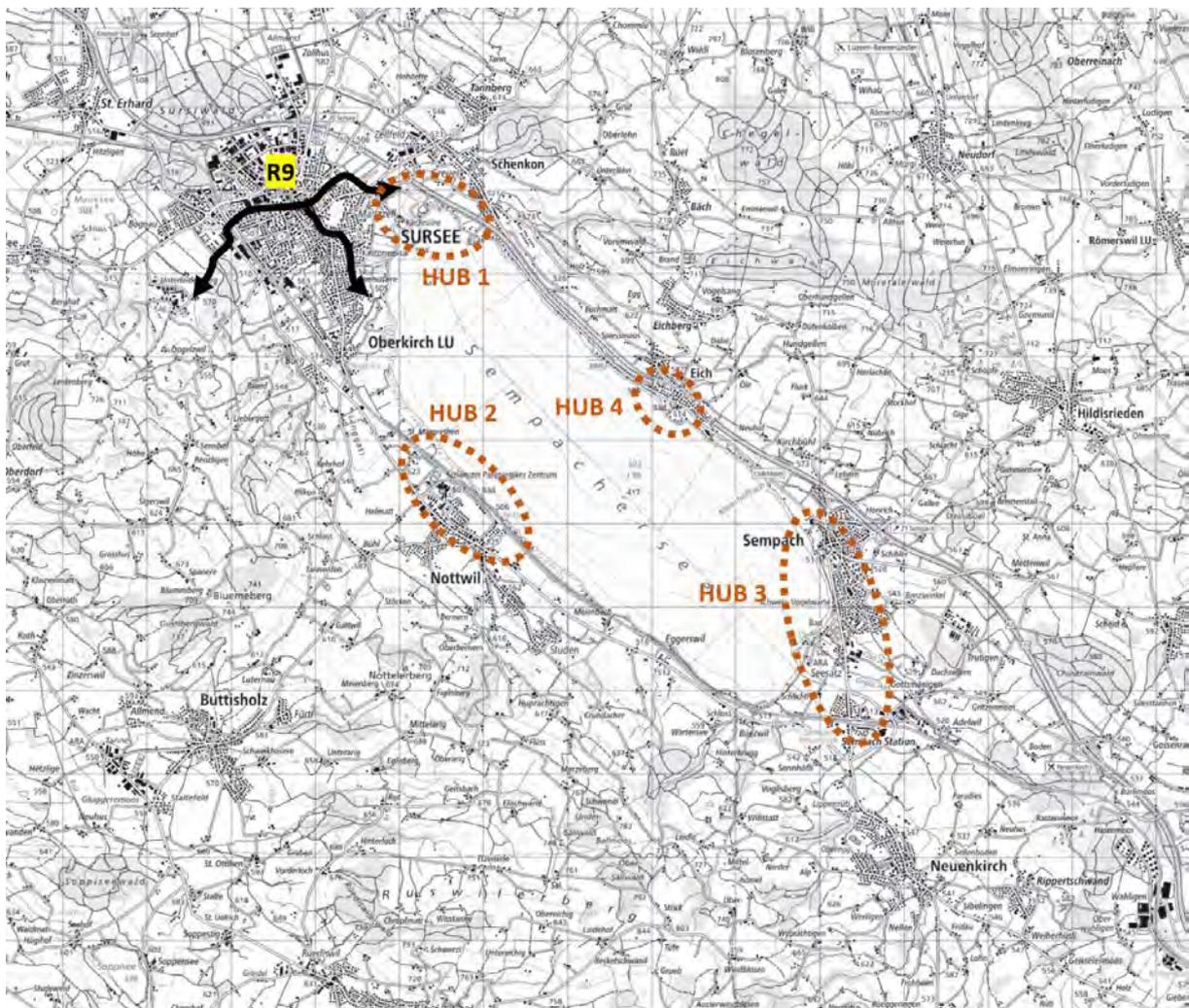


Abb. 17: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt 9

5.4.2.10 Routen-Abschnitt 10

R10	Neuenkirch – Lippenrüti – Sempach Station – Sempach		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungsrouten entlang der Kantonsstrasse mit kombiniertem Rad-/Gehweg ▪ In Sempach Station und Neuenkirch auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte miteinander 			
Eignung Spaziergänger (NG 1), Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5)	Konflikt-Potenzial Spaziergänger (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4) und Inline-Skater (NG 5) und teilweise vs. MIV	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG keine

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in neutraler Farbe dargestellt, da hier keine Priorisierung empfohlen wird, sondern eine rücksichtsvolle Koexistenz:

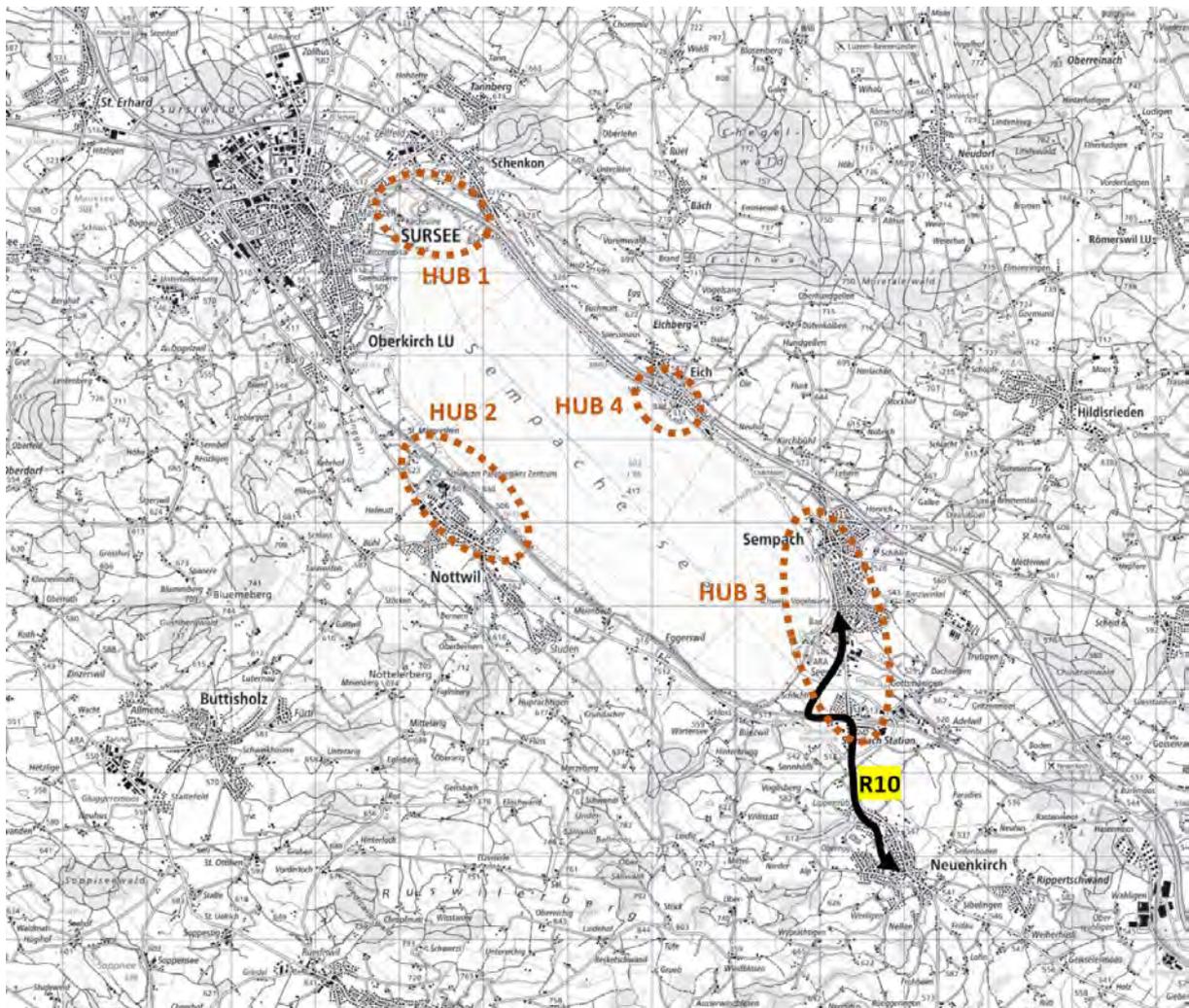


Abb. 18: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R10

5.4.2.11 Routen-Abschnitt 11

R11	Neuenkirch – Sellenboden – Gottsmägen – Stadt Sempach		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsarme, landschaftlich attraktive Route; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2 m breit Teil der regionalen Veloroute 99 (Herzroute) Teil der nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo) 			
Eignung Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4), bedingt für Biker (NG 3)	Konflikt-Potenzial Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG keine

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in neutraler Farbe dargestellt, da hier keine Priorisierung empfohlen wird, sondern eine rücksichtsvolle Koexistenz:

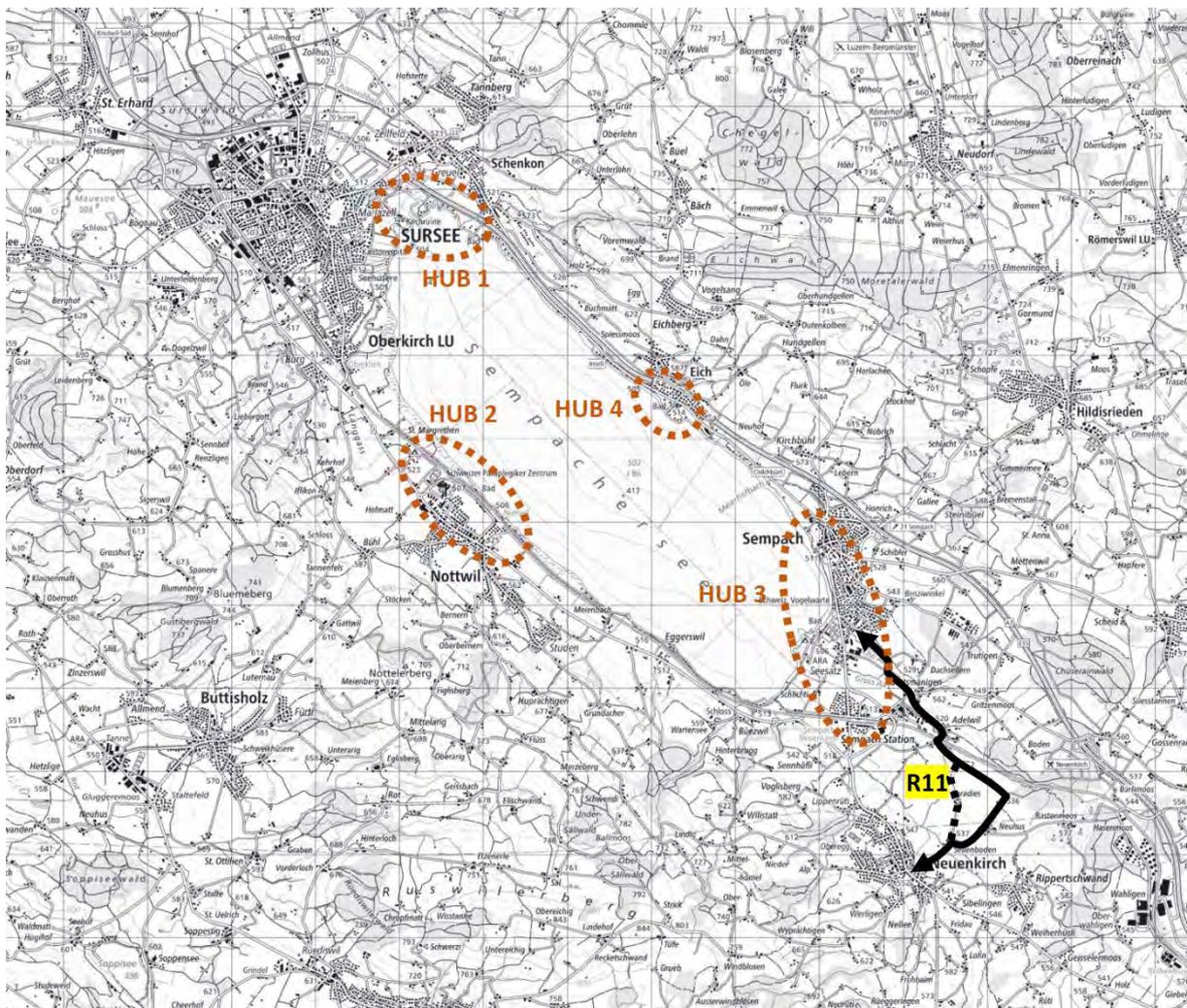


Abb. 19: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R11

5.4.2.12 Routen-Abschnitt 12

R12	Haselwart Oberkirch –Chotten Mauensee – Sursiwald – Allmend Sursee – Chommlibach - Hofstetterfeld		
Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strassen und Wege; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2 m breit ▪ Im Sursiwald Anschluss an die nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo) und die regionalen Veloroute 84 (Mittelländer Hügelroute) 			
Eignung Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4), bedingt für Biker (NG 3)	Konflikt-Potenzial Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG keine

Im Plan-Ausschnitt ist der Routen-Abschnitt in neutraler Farbe dargestellt, da hier keine Priorisierung empfohlen wird, sondern eine rücksichtsvolle Koexistenz:

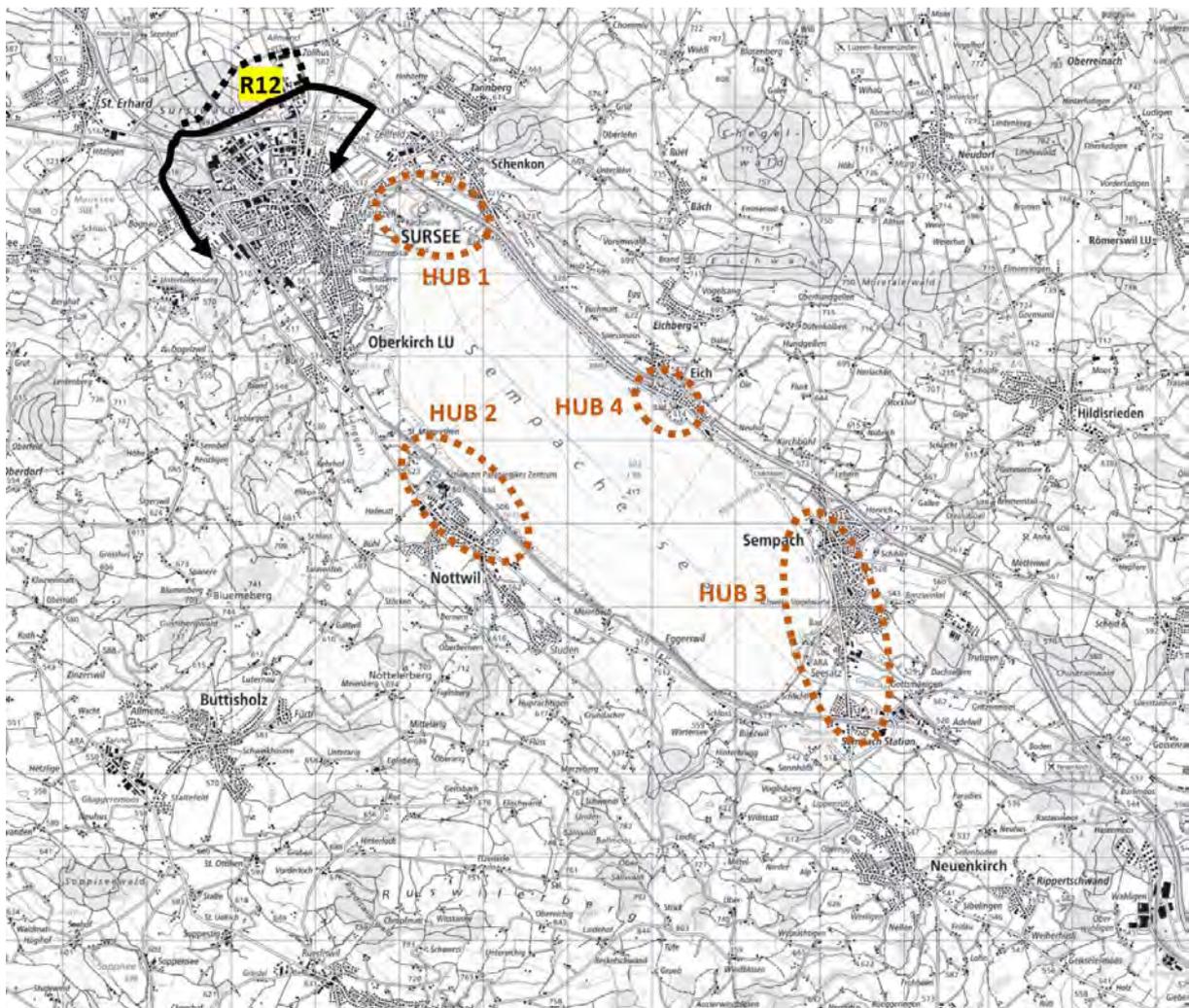


Abb. 20: Plan-Ausschnitt Routen-Abschnitt R12

5.4.3 Übersicht Routen-Abschnitte, Priorisierung und Koexistenz

Priorisierung Nutzergruppen

Es zeigt sich, dass die Abschnitte zwar prioritär NG zugeordnet werden können, es jedoch durch Nicht-Ausschliessbarkeit allenfalls zu Konfliktpotenzial auf einzelnen Routen-Abschnitten kommen kann. Daraus ergibt sich folgendes Bild:

- Im Siedlungsgebiet ist auf die Spaziergänger (NG 1) Rücksicht zu nehmen.
- Auf dem Routen-Abschnitt R2 muss auf den Abschnitten Triechter Sursee – Dorfeingang Schenkon sowie auf dem Abschnitt Eich – Sempach die Koexistenz der Wanderer (NG 2) und Velofahrer (NG 4) gewährleistet werden.
- Die den Bikern (NG 3) zugewiesenen Routen-Abschnitte R6 und R7 sind teilweise als Wanderwege ausgeschildert. Die schnelleren haben grundsätzlich auf die langsameren Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen. Letztere werden aber im Sinn der Koexistenz auch aufgerufen, die anderen Verkehrsteilnehmer nicht unnötig zu behindern.
- Beim Steinibüelweiher (Routen-Abschnitte R6, und R8) ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Wanderer (NG 2) und Biker (NG 3) notwendig.
- Für die Routen-Abschnitte R9 bis R12 werden aufgrund ihrer Verbindungsfunktion keine Prioritäten festgelegt.

Koexistenz auf Routen-Abschnitten

Auf einigen Routen-Abschnitten ist die Entflechtung der Nutzergruppen wie aufgezeigt nicht möglich. Auch bauliche Massnahmen erweisen sich häufig als nicht realisierbar oder nicht verhältnismässig. Zielführend sind in diesen Fällen Sensibilisierungs-Massnahmen, die eine rücksichtsvolle Koexistenz der betreffenden Nutzergruppen auf diesen Routen-Abschnitten fördern. Im Kapitel 6 "Massnahmen" des vorliegenden Konzepts wird gezielt auf den Umgang mit Entflechtung durch Koexistenzen eingegangen.

Folgende Tabelle erlaubt zusammenfassend eine Gesamtübersicht über alle Routen-Abschnitte (R1 – R12) mit Eignung für die Nutzergruppen, Darstellung wo es zu Koexistenzen kommt (entsprechend mit mehreren Häkchen markiert), oder wo keine Priorisierung empfohlen ist.

Routen Abschnitt	Lage	Gelände, Wege	Verkehr	Neuralgische Punkte	Eignung für Nutzergruppe				
					1	2	3	4*	5
R1	z. T. im Siedlungsgebiet	flach, breit, z. T. asphaltiert	verkehrs-arm	Seezugänge, ÖV, Parkplätze	(✓)	✗	✗	✓	✗
R2	z. T. im Siedlungsgebiet	Eher flach, breit, asphaltiert	verkehrs-arm	Seezugänge, ÖV, Parkplätze	(✓)	✓	✗	✓	✗
R3	z. T. im Siedlungsgebiet	Kantonsstrasse, flach	verkehrs-reich	z. T. See-zugänge, ÖV-Parkplätze	✗	✗	✗	(✓)	(✓)
R4	z. T. im Siedlungsgebiet	Kantonsstrasse, flach	verkehrs-reich	z. T. Seezugänge, ÖV-Parkplätze	✗	✗	✗	(✓)	(✓)
R5	ausserhalb Siedlungsgebiet	mässig steil, breit, z. T. asphaltiert	verkehrs-arm	ÖV, Parkplätze	(✓)	✓	(✓)	(✓)	✗
R6	ausserhalb Siedlungsgebiet	z. T. steil, breit, z. T. asphaltiert	verkehrs-arm	ÖV, Parkplätze	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	✗
R7	ausserhalb Siedlungsgebiet	z. T. steil, z.T. asphaltiert, untersch. breit	verkehrs-arm	ÖV, z. T. Parkplätze	✗	✓	(✓)	(✓)	✗
R8	ausserhalb Siedlungsgebiet	z. T. steil, breit, z. T. asphaltiert	verkehrs-arm	ÖV, Parkplätze	✗	✓	✗	(✓)	✗
R9	Siedlungsgebiet	flach, breit, asphaltiert	verkehrs-beruhigt	ÖV, Parkplätze	✓	✗	✗	✓	✓
R10	Siedlungsgebiet	flach, breit, asphaltiert	Rad-/Gehweg entlang Kantonsstr.	ÖV, Parkplätze	✓	✗	✗	✓	✓
R11	Siedlungsnah	flach, breit, z. T. asphaltiert	verkehrsarm	ÖV, Parkplätze	✗	✓	(✓)	✓	✗
R12	Siedlungsnah	flach, breit, z. T. asphaltiert	verkehrsarm	z. T. ÖV, Parkplätze	✗	✓	(✓)	✓	✗

*** Bemerkung zur Eignung der Routen für Velofahrer (NG 4):**

Die Routen R3 - R10 eignen sich für (Plausch-)Velofahrer aufgrund der teilweise starken Steigungen eher weniger. Für Gravel-Biker und E-Biker sind diese Routen jedoch attraktiv.

Die Routen werden deshalb als für die NG 4 "bedingt geeignet" bezeichnet.

Legende:

- ✓ geeignet
- (✓) bedingt geeignet
- ✗ ungeeignet

☐ Priorisierung NG

☐ keine Priorität

Tab 2: Merkmale der Routen-Abschnitte R1 – R12 mit Zuordnung NG

Die nachstehende Karte (Abbildung 21) stellt zusammenfassend das Konzept der Routen-Abschnitte (R1 – R12) in den entsprechenden Farben der priorisierten NG dar bzw. in neutraler Farbe, wo es zu Koexistenzen mehrerer NG kommt.

Routen R1 – R14 mit Priorisierung der Nutzergruppen (NG):

- ↔ NG 1: Spaziergänger & Rollstuhlfahrer
- ↔ NG 2: Wanderer
- ↔ NG 3: Biker (Gravel-Biker, E-Biker und Mountain-Biker)
- ↔ NG 4: Velofahrer (Plausch)
- ↔ NG 5: Inline-Skater & Sport-Rollstuhlfahrer / Handbiker
- ↔ keine NG priorisiert (hoher Anteil NG 1)
- ↔ ↔ Routen mit Koexistenz mehrerer NG

Neuralgische Punkte :

- Seezugänge
- P Öffentliche Parkplätze
- ↔ Bahnhöfe
- BUS wichtige Bushaltestellen

Weitere Elemente:

- ⊙ Freizeit-HUB
- ★ Projekt(-Ideen)
- ➔ nationale oder regionale Routen-Anschlüsse

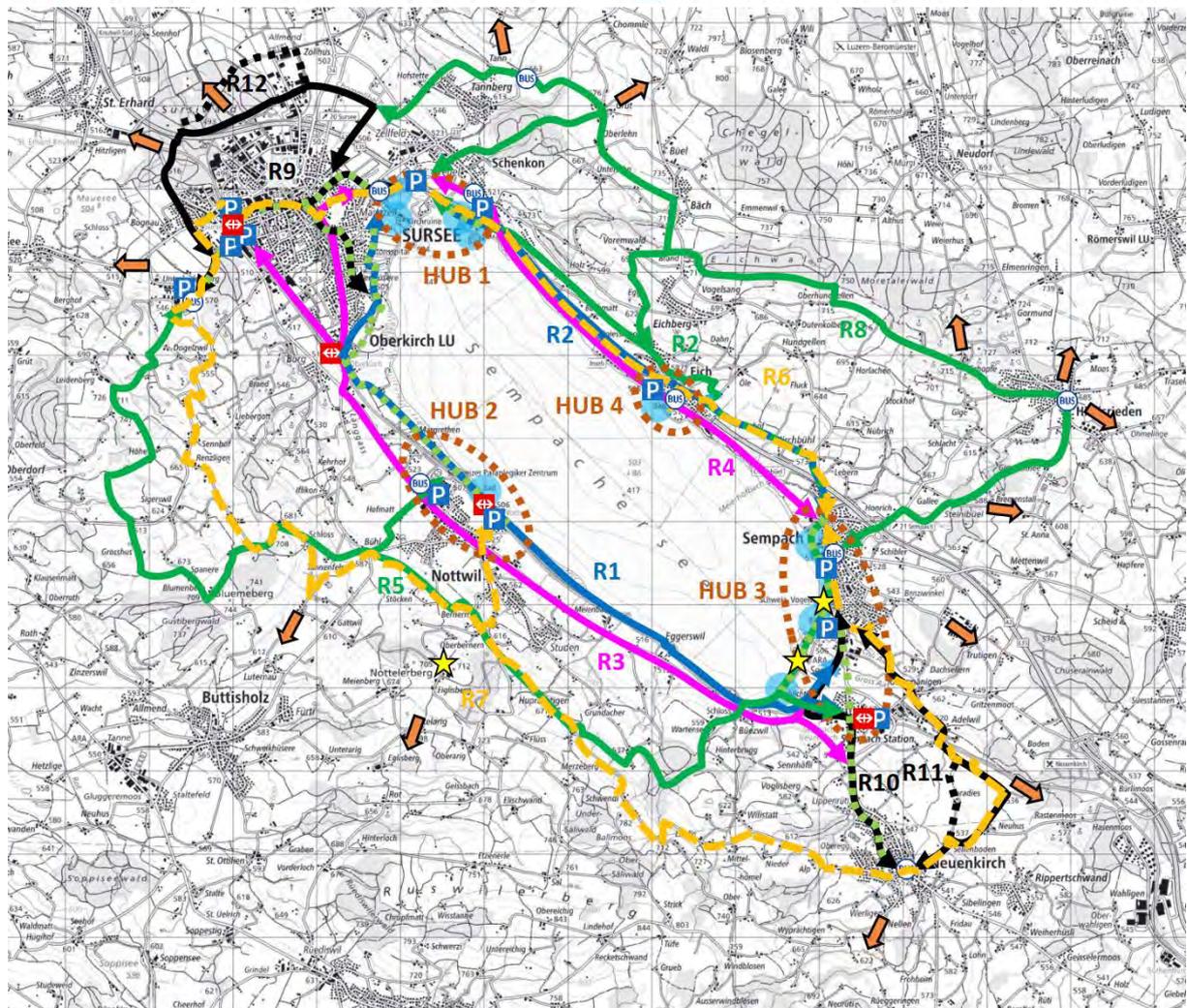


Abb. 21: Konzept mit Routen-Abschnitte für Nutzergruppen und Freizeit-HUB rund um den Sempachersee

5.4.4 Routenvorschläge pro Nutzergruppe

Die vorangehende Analyse der einzelnen Abschnitte R1-R12 ergibt eine optimale zusammenhängende Routenführung rund um den Sempachersee für die einzelnen NG. Diese werden in den nachstehenden Karten (Abb. 22 ff.) visualisiert. Die nicht einer bestimmten NG zugeordneten Abschnitte R11 – R12 werden dabei grundsätzlich in allen Routenführungen aller NG integriert, da hier auf eine rücksichtsvolle Koexistenz gesetzt wird. Absicht ist, damit ein durchgehendes Routenring-System für jede NG zu ermöglichen. Nur bei den Spaziergängern und Rollstuhlfahrern (NG 1) ist dies nicht möglich (vgl. Abb. 22).

Im Anhang 2 (II. Massnahmen auf Routen-Abschnitte R1-R12) ist eine detailliertere Ausführung ersichtlich, wo allfällige bauliche Massnahmen, Kommunikation und Empfehlung für Zuständigkeit für die einzelnen Routen-Abschnitte dargestellt werden.

5.4.4.1 Spaziergänger

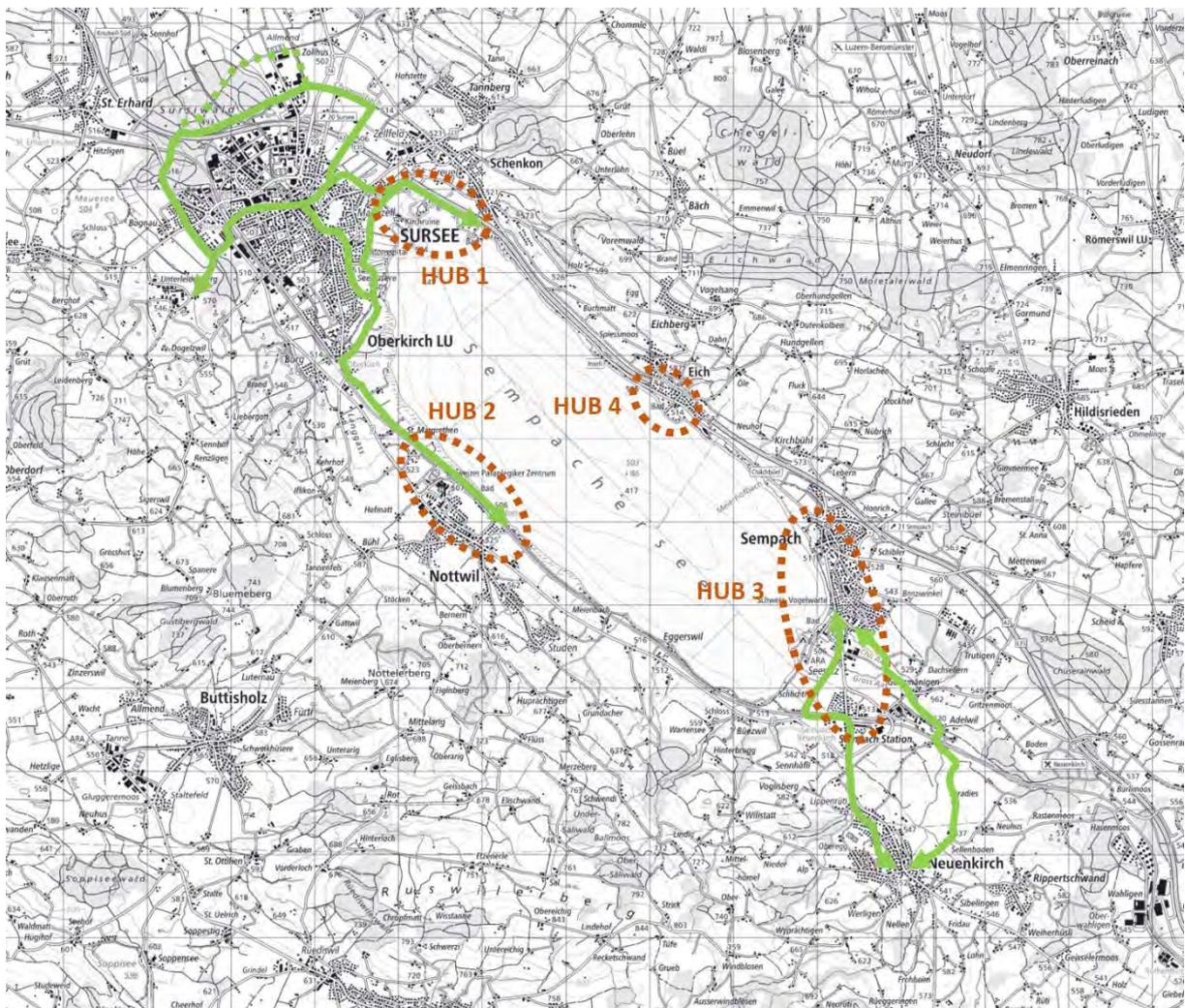


Abb. 22: Routenvorschlag für Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1)

5.4.4.2 Wanderer

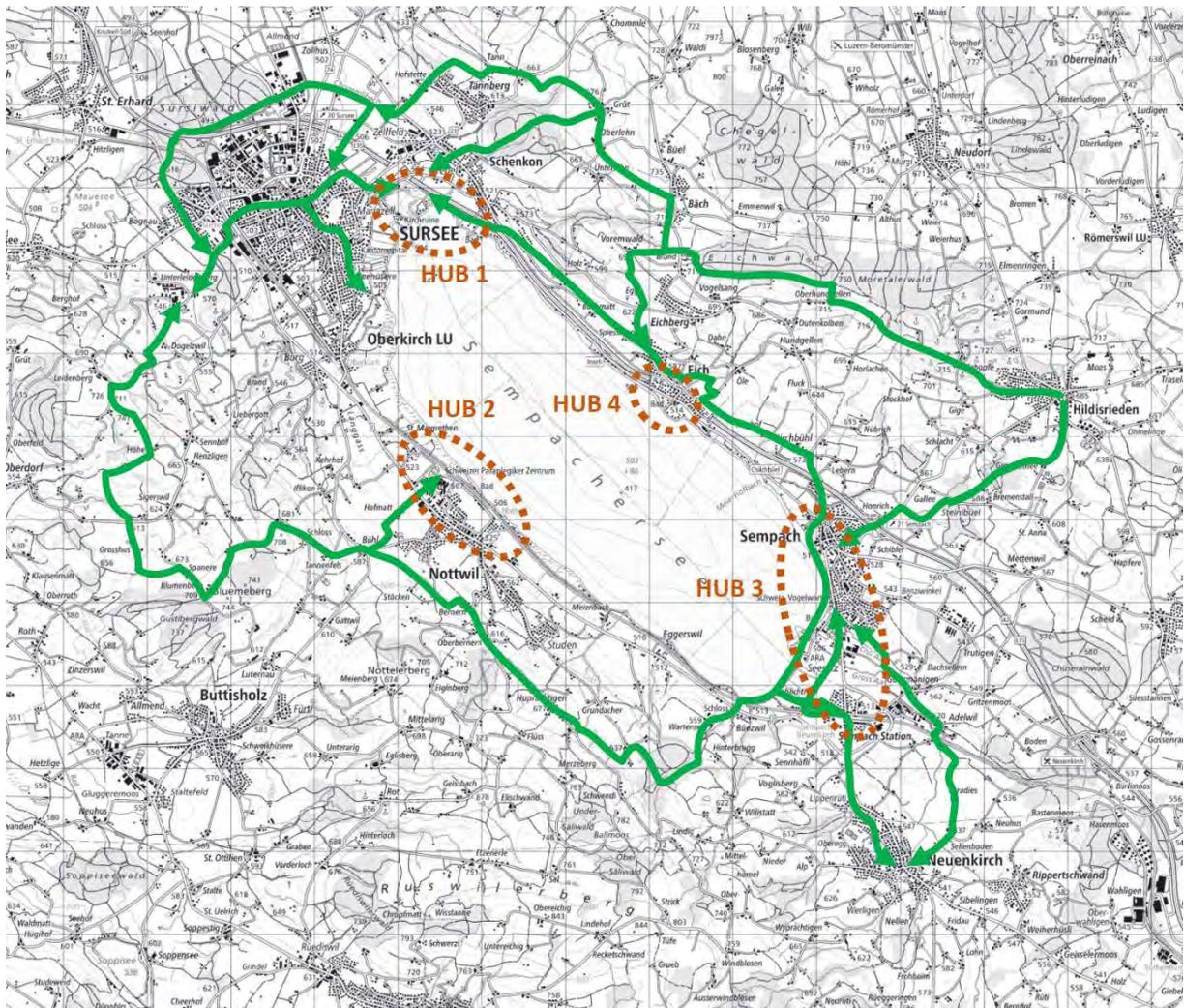


Abb. 23: Routenvorschlag für Wanderer (NG 2) rund um den Sempachersee

5.4.4.3 Biker

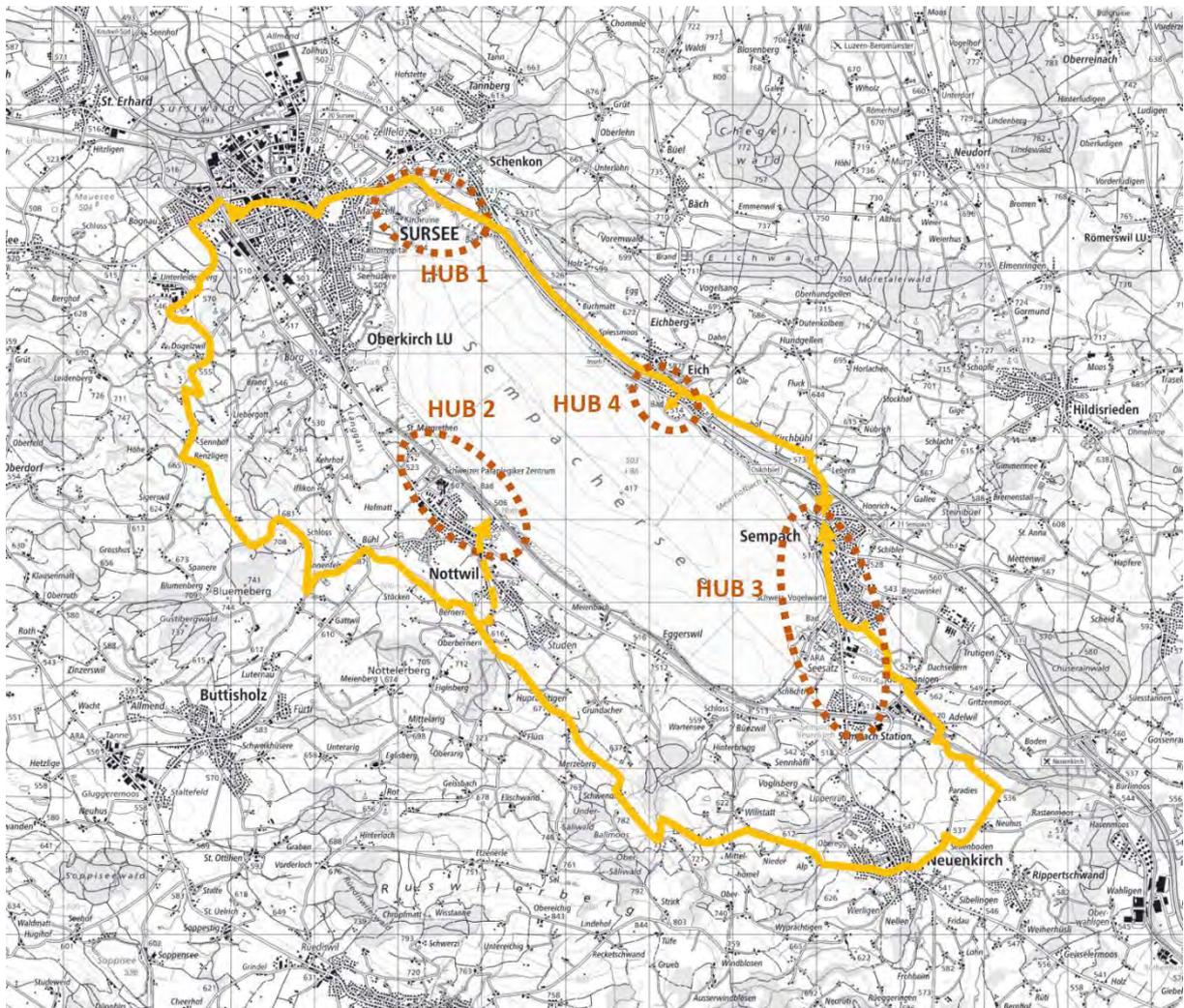


Abb. 24: Routenvorschlag für Biker (NG 3) rund um den Sempachersee

5.4.4.4 Velofahrer

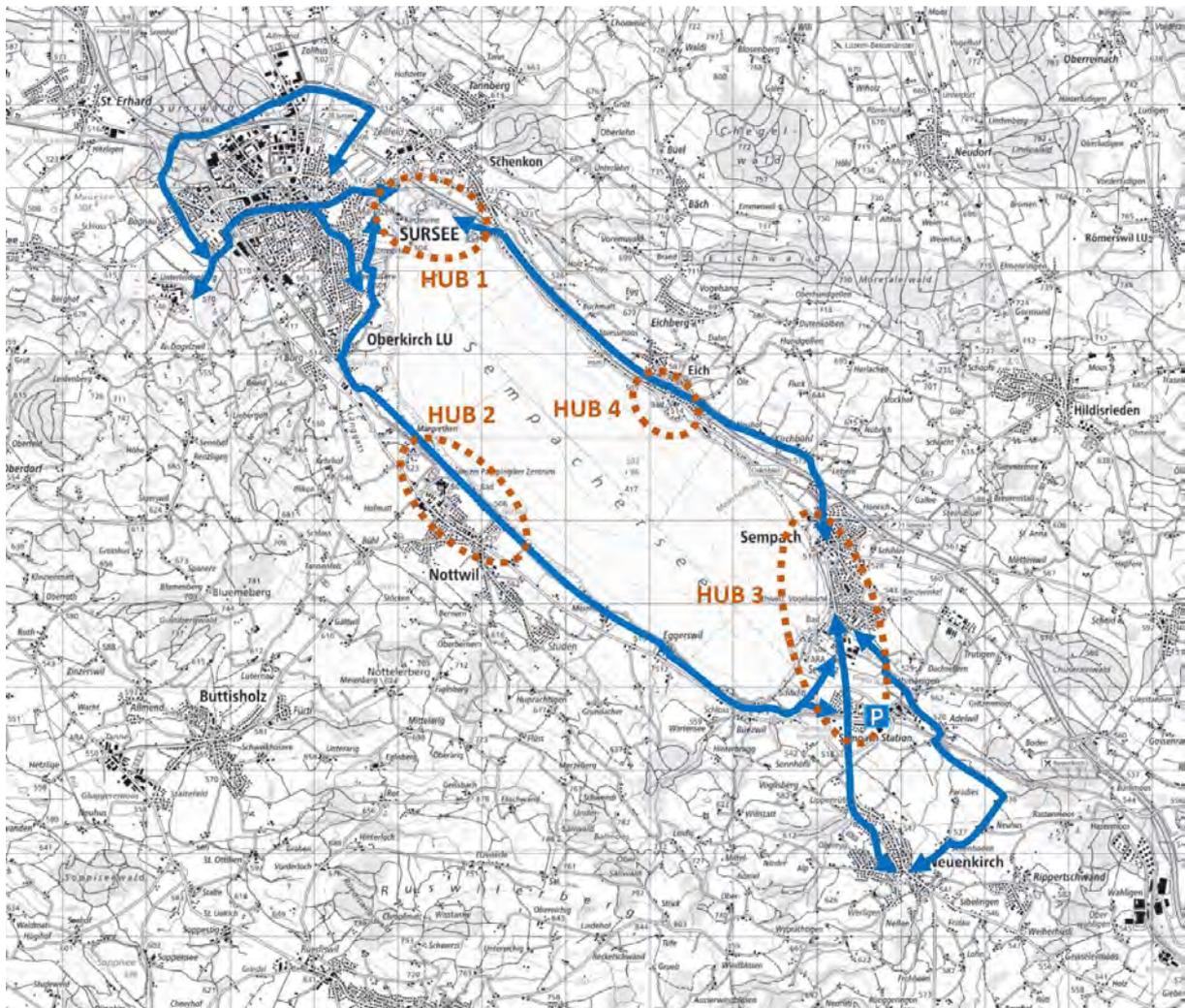


Abb. 25: Routenvorschlag für (Plausch-)Velofahrer (NG 4) rund um den Sempachersee

5.4.4.5 Inline-Skater & Sport-Rollstuhlfahrer / Handbiker

Diese NG ist auf Strecken mit glatten Hartbelägen und geringen Steigungen angewiesen. Der Abschnitt Campus Sursee- Bahnhof Sursee der Route R9 sowie die Routen R11 und R12 genügen diesen Anforderungen nicht und werden deshalb in der Abbildung 26 nicht dargestellt.

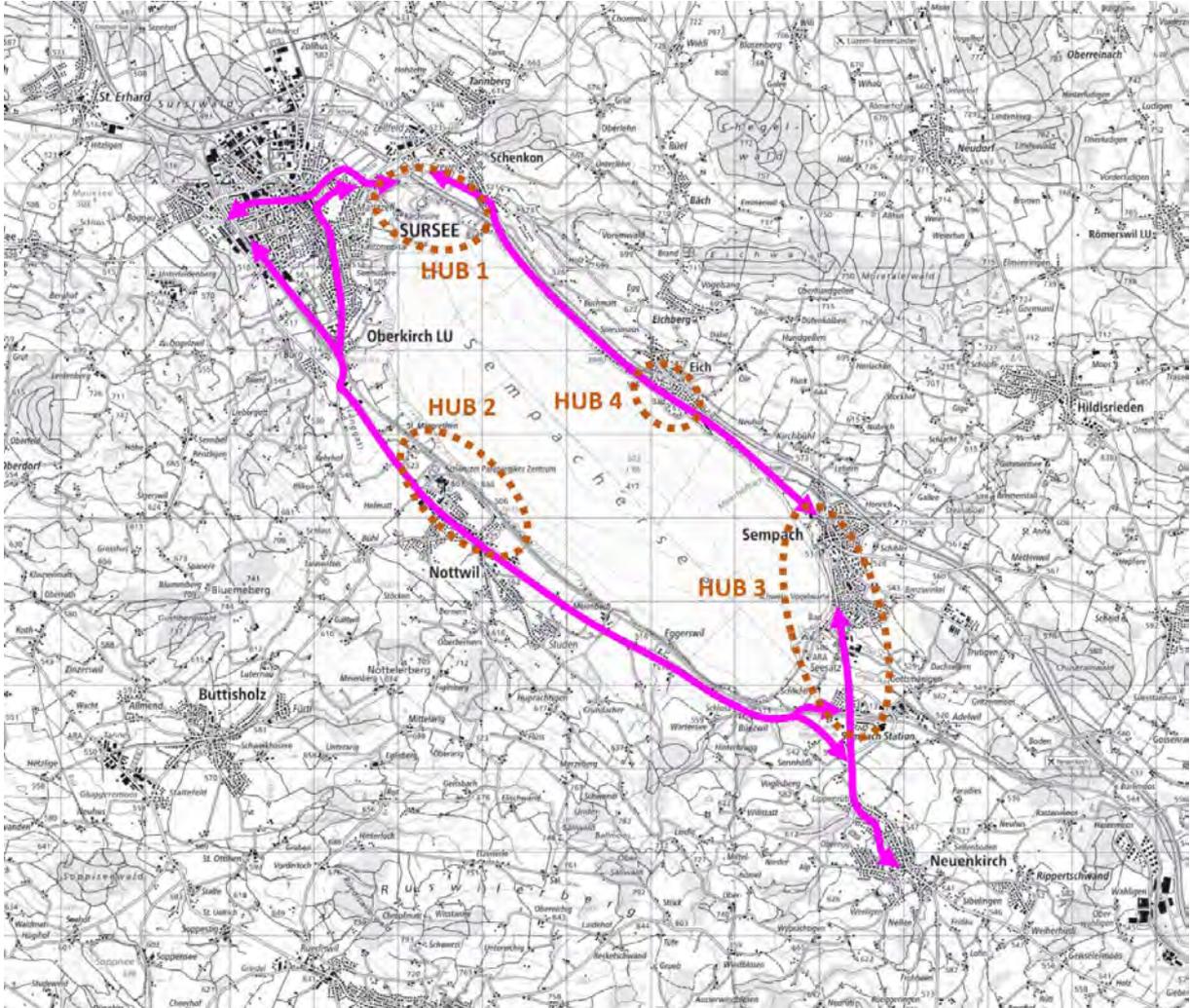


Abb. 26: Routenvorschlag für Inline-Skater (NG 5) rund um den Sempachersee

6 MASSNAHMEN

Um dem Konzept einen abschliessenden Rahmen zu bieten, wird in diesem Kapitel und in dem dazu gehörenden Katalog «Massnahmen Spezifizierung – Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» gezielt auf Massnahmen eingegangen, die das Ziel der Lenkung und Entflechtung des Freizeitverkehrs am Sempachersee haben.

6.1 Information und Sensibilisierung

Die Akteure aller NG suchen in ihrer Freizeit Möglichkeiten für Aktivitäten mit der Maxime, sich möglichst frei zu bewegen. Wenn sich unterschiedliche NG auf gleichen Routen bewegen und die Freizeit-HUB durch Koexistenzen stark frequentiert werden, sind jedoch Regeln unabdingbar, um Konflikten entgegenzuwirken. Aus diesem Grund eine gute Information und Sensibilisierung wichtig.

Das Massnahmenblatt I1 enthält Hinweise, wie das vorliegende Konzept der Bevölkerung, aber auch auswärtigen Gästen präsentiert werden kann. Wichtig ist auch die Sensibilisierung für einen umweltgerechten Freizeitverkehr (An- und Abreise mit ÖV). Im Weiteren werden Vorschläge für die Kommunikation mit den Leuten vor Ort gemacht. Wo auf den einzelnen Routen oder in den Freizeit-HUB spezifischer Kommunikationsbedarf besteht, wird in den Massnahmen-Blättern innerhalb der «Massnahmen Spezifizierung» vermerkt.

Ein laufender Informations-Austausch mit Luzerner Wanderwegen, SchweizMobil, Tourismus-Organisationen etc. ist wichtig, um die Angebote bestmöglich aufeinander abzustimmen. Mit SchweizMobil ist auch zu prüfen, wie die Routen online dargestellt werden können.

Koexistenz Regeln – «Lenken statt Verbieten»

Ein wichtiger Teil der Information und Sensibilisierung sind die Koexistenz-Regeln. Folgende Überlegungen liegen den festzulegenden Regeln zugrunde:

- Eine generelle Entflechtung aller NG wird realistischerweise nicht möglich sein. Es braucht deshalb Regeln, wie die Akteure unterschiedlicher NG koexistieren können.
- Die Regeln folgen dem Prinzip «Lenken statt Verbieten». Ge- und Verbote (zum Beispiel Fahrverbote) kommen nur dort zum Einsatz, wo sie aus Sicherheits- oder Umweltschutzgründen zwingend sind.
- Die Regeln sollen die Akteure der verschiedenen NG für die Bedürfnisse der anderen NG sensibilisieren und den gegenseitigen Respekt fördern.
- Die Koexistenz Regeln werden nach einer Testphase (von zum Beispiel 3 Jahren) überprüft und nötigenfalls angepasst.

Informieren und sensibilisieren: persönlich und digital

Von grossem Wert wird der **Einsatz von Rangern** sein. Hauptaufgabe der Ranger ist die Lenkung. Sie können bei Konflikten zwischen den unterschiedlichen NG vermitteln. Neben der vermittelnden Funktion können Ranger auch Auskunft über Landschaft, Pflanzen- und Tierwelt geben. Eine Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Vogelwarte ist prüfenswert. Als Praxisbeispiel können die Hallwilersee-Ranger herangezogen werden, die durch den Verein «Hallwilersee für Mensch und Natur» koordiniert werden (www.hallwilersee-ranger.ch). Weitere Informationen gibt es auch beim Verband «Swiss Rangers» (www.swiss-rangers.ch). Ergänzend zu der persönlichen Informationsvermittlung, können **QR-Codes** (bspw. auf Signaletik entlang den Routen, Freizeit-HUB, etc.) auf weiterführende und interessante Angebote des Freizeitverkehrs verlinken. Es können Hinweise auf Gastronomie und weitere

Leistungsträger (bspw. Erlebnis-Bauernhöfe, Hofladen, Bike-Shops, etc.) integriert werden. Hierfür ist die Zusammenarbeit mit Sempachersee Tourismus sinnvoll und in Betracht zu ziehen.

6.2 Signalisations-Empfehlung

Damit die Routen-Abschnitte und deren Priorisierung für einzelne NG von den Akteuren des Freizeitverkehrs akzeptiert werden, ist eine einheitliche Signalisation notwendig. Nach Möglichkeit sind die bereits bekannten offiziellen Schilder gemäss der Schweizer Norm (SN) 640 829a zu verwenden. An geeigneten Standorten werden in Absprache mit den Gemeinden Informationstafeln angebracht.

Die Akteure sollen nach Möglichkeit nicht mit Verboten, sondern mit möglichst ansprechenden Hinweisen zur entsprechenden Nutzung der Routen und zur gegenseitigen Rücksichtnahme motiviert werden.

Das Massnahmenblatt S1 formuliert entsprechende Grundsätze. Punktuell enthalten die Massnahmen-Blätter spezifische Massnahmen für einzelne Routen oder Freizeit-HUB.

6.3 Einheitliche Plandarstellung

Damit das Konzept Wirkung entfalten kann, sollen die Routen-Abschnitte R1 bis R12 in den kommunalen Planungsinstrumenten (zum Beispiel kommunale Fussweg- und Wanderwegrichtpläne) übernommen werden und in allen Plänen (zum Beispiel Ortspläne oder Orientierungstafeln auf öffentlichen Plätzen) einheitlich dargestellt werden. Das Massnahmenblatt P1 legt diese Grundsätze fest.

6.4 Bauliche Massnahmen

Die Routen weisen grundsätzlich keine Lücken auf. Punktuell sind bauliche Massnahmen vorgesehen, auf die im Anhang 2 in den Massnahmen-Blättern der entsprechenden Routen-Abschnitte (R1-R12) und HUB 1 - HUB 4 eingegangen wird.

6.5 Verdichtung Freizeit-HUB

Ein grundlegendes Ziel ist es, im Freizeitbereich die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr zu fördern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Im Sinne einer Verdichtungsstrategie soll der MIV auf die im Konzept bezeichneten Freizeit-HUB (Kap. 5.3.2) gelenkt werden. Andere Gebiete sollen dadurch entlastet werden, so dass insgesamt nicht mit Mehrverkehr zu rechnen ist. Mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze kann das Umsteigen der Freizeitsuchenden auf den ÖV begünstigt werden.

Die Basis für die Lenkung der grossen Verkehrsströme in die Freizeit-HUB findet sich im Kapitel 4.2 der Räumlichen Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland (RES S-M) 2016. Die dort beschriebene «Strategie Mobilität» und die darauf aufbauenden Massnahmen zeigen auf, wie der Verkehr in der Region Sursee-Mittelland zu meistern ist. Diese Grundsätze werden für das Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» adaptiert.

Die Verdichtung des Anreiseverkehrs in den Freizeit-HUB zur Entlastung der weiteren Gebiete kann jedoch nur gelingen, indem Lenkungs- und Anreizmechanismen entwickelt werden, welche die explizite Nutzung der Freizeit-HUB als Einstiegsorte fördern. Prüfwert sind auch finanzielle Anreize, um

die ÖV-Nutzung im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zu fördern. Im Massnahmenblatt V1 finden sich geeignete Vorschläge im Sinn des Push- und Pull-Prinzips.

Der RET Sursee-Mittelland erarbeitet bei Bedarf Leitlinien zuhanden der Gemeinde. Ausserdem liegt das Controlling beim RET.

Die Gemeinden sind für die Umsetzung der Massnahmen zuständig. Auch die Kommunikation liegt bei den Gemeinden.

6.6 Sicht- und Erlebbarkeit des Uferbereichs

Die Uferbereiche des Sempachersees sind zu grossen Teilen nicht zugänglich. Gemäss Art. 3 Abs. 2c des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) sind jedoch See- und Flussufer freizuhalten und der öffentliche Zugang und die Begehung zu erleichtern. Allerdings hat der Naturschutz gemäss der Sempachersee-Schutzverordnung auf langen Abschnitten des Uferbereichs des Sempachersees Vorrang. Weiter ist ein Grossteil des Uferbereiches zufolge Privatbesitz und landwirtschaftlicher Nutzung nicht öffentlich zugänglich. Die aktuelle Situation führt dazu, dass es an den wenigen öffentlich zugänglichen Seeuferbereichen zu hohem Freizeitverkehrsaufkommen kommt. Eine weitere Entflechtungsmassnahme könnte somit die Verbesserung (wo möglich und sinnvoll) des Seezugangs für die Öffentlichkeit und / oder der direkte Blick auf den See sein. Mit dem Erwerb von seeanstossenden Parzellen durch die öffentliche Hand (aktive Landpolitik) können punktuell zusätzliche Seezugänge für die Öffentlichkeit erschlossen oder mit einer Wiederherstellung des Sichtbezuges zum See die Wegführung aufgewertet werden. Zweiteres wäre durch entsprechende Regelungen durch die Standortgemeinde durchaus auch auf Parzellen im Privatbesitz anzustreben. Das finale Nutzungskonzept der erworbenen Parzellen ist im Detail zu erarbeiten und ökologische Interessen entsprechend zu berücksichtigen. Eine Aufwertung der Wegführung kann gleichzeitig den Akteuren des Freizeitverkehrs sowohl auch einer besseren Lenkung und damit Stärkung des Naturschutzes dienen - sowohl mittels ökologischer Aufwertung wie auch durch eine verbesserte Erlebbarkeit der ökologischen Werte.

Beide Massnahmen würden den Bestimmungen im Raumplanungsgesetz Rechnung tragen und die Aufenthaltsqualität der Bevölkerung und der Besucher steigern. Das Massnahmenblatt E1 enthält entsprechende Hinweise. Es gilt zu beachten, dass sämtliche Massnahmen der Verordnung zum Schutz des Sempachersee-Ufers nicht widersprechen dürfen. Auch die Vorgaben zum Gewässerraum gemäss Gewässerschutzrecht sind einzuhalten.

Im Gebiet Schlichti zwischen der Rossbadi Neuenkirch und der ARA Sempach besteht ein Aufwertungsprojekt der Vogelwarte. Die Umsetzung hat zur Folge, dass der entsprechende Abschnitt des Uferwegs zukünftig nur noch für Fussgängerinnen und Fussgänger (NG 1 und 2) zur Verfügung steht. Die Velofahrenden werden auf die rund 300 m vom Seeufer entfernte Schlichtistrasse geleitet.

6.7 Einbindung der touristischen Leistungsträger

Rund um den Sempachersee besteht ein touristisches Potenzial (zum Beispiel im Zusammenhang mit der Grand Tour of Switzerland von Schweiz Tourismus), das vermehrt in Wert gesetzt werden könnte. Nach interdisziplinären Grundsätzen soll geprüft werden, wo Freizeitverkehr-Lenkungs-Massnahmen sinnvollerweise auf attraktive touristische Angebote (Gastronomie, Übernachtungsmöglichkeiten, Hofladen, Bike-Shops, etc.) verlinken können, um den Akteuren des Freizeitverkehrs ein Gesamterlebnis zu bieten. Die im vorliegenden Konzept bezeichneten Routen stellen in diesem Sinn eine Chance für den Tourismus dar. Das Massnahmenblatt G1 enthält entsprechende Hinweise.

7 VERBINDLICHKEIT

7.1 Kooperation Seegemeinden

Um den Freizeitverkehr erfolgreich lenken, Konflikte angehen und die landschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen erhalten zu können, braucht es den gemeinsamen Willen, die Koordination und Kooperation der Seegemeinden. Die in diesem Konzept entwickelten Lösungsansätze und Massnahmen sollten in die zukünftigen Planungen und Entwicklungen der beteiligten Gemeinden einfließen.

7.2 Letter of Intent (Absichtserklärung)

Mit dem vorliegenden Konzept werden Ansätze und Massnahmen zur Lenkung des Freizeitverkehrs definiert. Mit der Unterzeichnung der zu diesem Konzept gehörenden Absichtserklärung bekennen sich die Gemeinden zu diesen Ansätzen und Massnahmen. Konkrete Verbindlichkeiten werden sich erst im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen ergeben (z.B. über Leistungsvereinbarungen). Das Konzept "Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee" ist daher nicht als behörden- oder gar grund-eigentümergebundenes Konzept im Sinne des Kantonalen Planungs- und Baugesetzes zu verstehen.

Mit dem sich im Anhang 3 befindenden Letter of Intent (Absichtserklärung) bekennen sich die Seegemeinden zu den Zielen und Massnahmen des Konzeptes und bekunden den gemeinsamen Willen, die Umsetzung koordiniert und schrittweise anzugehen.

8 UMSETZUNG

8.1 Konzeptumsetzung

Nach Unterzeichnung des Letter of Intent soll der RET Sursee-Mittelland die Umsetzung der einzelnen Massnahmen mit den Akteuren koordinieren und nächste Schritte zusammen anschieben. Dazu sollen die einzelnen Massnahmen vorgängig priorisiert und konkretisiert, sowie der Mittelbedarf ermittelt werden. Ein Finanzierungsplan soll Klarheit über die Finanzierung aufzeigen. Für die konkrete Umsetzung der Massnahmen sind die im Konzept bezeichneten Akteure zuständig.

Ein Teil der Umsetzung der Massnahme I1 (Sensibilisierung und Information) soll künftig durch Ranger übernommen werden. Der Rangerdienst ist im Kap. 6.1 beschrieben. Der Rangerdienst soll von einer Trägerorganisation übernommen werden.

Bezüglich der konkreten Definition eines Rangerdienstes soll ein Aufgabenbeschrieb bzw. Pflichtenheft ausgearbeitet werden, auf dessen Basis anschliessend Synergien mit bereits bestehenden Organisationen (z.B. Pro Sempachersee, Gemeindeverband Sempachersee, Sempachersee Tourismus) geprüft werden sollen. Gegebenenfalls ist eine eigene Trägerorganisation zu gründen. Für die Umsetzung der im Aufgabenbeschrieb definierten Massnahmen soll eine Leistungsvereinbarung mit der Trägerorganisation abgeschlossen werden.

8.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Umsetzungsmassnahmen richtet sich grundsätzlich nach dem Prinzip der Zuständigkeitszuweisung sowie dem Territorialprinzip. Dies ist je nach Massnahme unterschiedlich. Zu Beginn der Umsetzungsphase soll ein Finanzplan ausgearbeitet werden, welcher den Mittelbedarf sowie deren Herkunft aufzeigen soll.

Ein spezieller Fall stellt die Finanzierung des Rangerdienstes dar. Vorbild für die Finanzierung soll der Verein «Hallwilersee für Mensch und Natur» sein: Die 9 Gemeinden, die an den Hallwilersee angrenzen, haben den Verein 2014 gegründet. Während die Gemeinden 60 % der jährlichen Kosten tragen, beteiligen sich die Kantone Aargau und Luzern mit 40 %.⁴ Die Kostenaufteilung unter den Mitgliedsgemeinden ist fair geregelt: *«Den Grossteil des über 100 000 Franken betragenden Jahresbudgets bestreiten die Gemeinden gemäss einem Schlüssel, der Einwohnerzahl, Seeanteil und Anzahl sogenannter Hotspots berücksichtigt.»*⁵ Voraussetzung für das Beantragen kantonaler Mittel ist ein unterzeichneter Letter of Intent der Gemeinden sowie ein Aufgabenbeschrieb, bzw. ein Pflichtenheft inkl. Kostenermittlung, ein Finanzierungsplan sowie ein Nachweis der Synergieprüfung mit bestehenden Organisationen und Festlegung der Trägerorganisation.

8.3 Controlling

Das Controlling liegt beim RET Sursee-Mittelland und gliedert sich in folgende Bereiche:

- Monitoring über den Stand der Konzept-Umsetzung – Realisierung einzelner Massnahmen und Nennung von Pendenzen
- Leistungskontrolle – Tätigkeiten und Effizienz des Mitteleinsatzes
- Wirkungskontrolle – erzielte Erfolge und Benennung von neu erkanntem Handlungsbedarf

Das Controlling liefert den Gemeinden und der Trägerorganisation laufend die notwendigen Grundlagen für die Beurteilung der Massnahmen, der Lenkung der Finanzmittel wie auch für die Weiterentwicklung des Konzepts. Die Erkenntnisse sollen jährlich in einem Kontrollbericht zusammengefasst und verschriftlicht werden.

⁴ Quelle: Luzerner Zeitung, 24. April 2014

⁵ Quelle: Luzerner Zeitung, 12. März 2014

Anhang 1: Grundlagen-Verzeichnis

- [1] Nutzungskonzept Sempachersee (1991)
- [2] Plan zur Verordnung zum Schutz des Sempachersees und seiner Ufer (Stand Mai 2017)
- [3] Sportkonzept Sursee-Mittelland (2015)
- [4] Raum für Bewegung, Sport, Gesundheit und Freizeit; Entwicklungskonzept und Statusbericht Umsetzung (2017)
- [5] Wanderwegrichtplan Sursee-Mittelland (2020)
- [6] Kantonales Radroutenkonzept 1994, ergänzt (Stand 1. Juni 2009)
- [7] Velonetzplanung Zentrum Sursee Plus (2017)
- [8] Karten von SchweizMobil (Stand Oktober 2019) betr. Velo-, Mountainbike- und Skating-Routen
- [9] Pläne für Radverkehrsanlage Neuenkirch – Nottwil (Bauprojekt Juli 2019)
- [10] Diverse Karten aus Geoportal Kanton Luzern
- [11] Google Maps und Streetview
- [12] Freizeitkarte von Sempachersee Tourismus (2020)
- [13] Karten von search.ch (ÖV-Haltestellen, Gastro- und Freizeitangebote etc.)
- [14] Inputs von Fussverkehr Schweiz, Region Luzern betreffend Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee
- [15] Seeufergestaltung der Stadt Sempach; Natalie Muff, Bachelorarbeit am Institut für Umwelt-ingenieurwissenschaften ETHZ, 2015
- [16] Diverse Dokumente von SchweizMobil
- [17] Aktennotiz von Röbi Portmann, Initiant einer MTB-Route um den Sempachersee, betr. Vor-gespräch mit den Jagdgesellschaften vom 18. April 2018
- [18] E-Mail von Walter Gabriel, LLV Flüss, vom 7. März 2020 betr. Inline-Strecke rund um den Sempachersee

Anhang 2: Massnahmen-Blätter (separates Dokument)

Für die Umsetzung der Massnahmen ist die jeweilige Standortgemeinde unter Einbezug aller Betei-ligten zuständig. Im Rahmen der Umsetzung werden massnahmenbezogene Zeitpläne sowie Träger-schaften gebildet.

Das Controlling liegt beim RET.

ANHANG 2:

Massnahmen-Blätter

zum Konzept Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee

Inhaltsverzeichnis

I.	ALLGEMEINE MASSNAHMEN	3
I.1	INFORMATION UND SENSIBILISIERUNG	3
I.2	SIGNALISATIONS-EMPFEHLUNG	5
I.3	EINHEITLICHE PLANDARSTELLUNG	7
I.4	VERDICHTUNG FREIZEIT-HUB	9
I.5	SICHT- UND ERLEBBARKEIT DES UFERBEREICHS	10
I.6	EINBINDUNG DER TOURISTISCHEN LEISTUNGSTRÄGER	12
II.	MASSNAHMEN AUF ROUTEN-ABSCHNITTEN	14
II.1	ROUTEN-ABSCHNITT 1	14
II.2	ROUTEN-ABSCHNITT 2	16
II.3	ROUTEN-ABSCHNITT 3	18
II.4	ROUTEN-ABSCHNITT 4	20
II.5	ROUTEN-ABSCHNITT 5	22
II.6	ROUTEN-ABSCHNITT 6	24
II.7	ROUTEN-ABSCHNITTE 7	26
II.8	ROUTEN-ABSCHNITT 8	28
II.9	ROUTEN-ABSCHNITT 9	30
II.10	ROUTEN-ABSCHNITT 10	32
II.11	ROUTEN-ABSCHNITT 11	34
II.12	ROUTEN-ABSCHNITT 12	36
III.	MASSNAHMEN FÜR DIE FREIZEIT-HUB	38
III.1	HUB 1	38
III.2	HUB 2	40
III.3	HUB 3	42
III.4	HUB 4	44

I. ALLGEMEINE MASSNAHMEN

I.1 INFORMATION UND SENSIBILISIERUNG

11	Information und Sensibilisierung
-----------	---

Beschreibung

Information und Sensibilisierung der Bevölkerung und auswärtiger Gäste mit geeigneten Massnahmen wie zum Beispiel:

- Präsentation Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» an Gemeindeversammlungen, an Generalversammlungen von interessierten Vereinen etc.
- Laufender Informationsaustausch mit Luzerner Wanderwegen, SchweizMobil, Tourismus-Organisationen etc.
- Gemeinsamer Auftritt der Seegemeinden (Publikationen, Internet etc.)
- Periodische Platzierung von Artikeln in Informationsblättern der Gemeinden, in der Surseer bzw. Sempacher Woche etc.
- Erstellung eines Koexistenz-Handbuchs «Lenken statt verbieten» für Routen-Abschnitte und die Freizeit-HUB sowie für alle weiteren Strassen und Wege, wo sich Akteure verschiedener Nutzergruppen begegnen – die Regeln sollen den gegenseitigen Respekt fördern, unbeschwerte Freizeiterlebnisse ermöglichen und Umweltschäden (z. B. Flurschäden aufgrund von Ausweichmanövern) verhindern. Die Koexistenz-Regeln «Lenken statt verbieten» werden nach einer Testphase von zum Beispiel 3 Jahren im Rahmen des Controllings überprüft und nötigenfalls angepasst.
- Informationsebene persönlich: Initiierung eines Rangerdienstes. Die Ranger sind Ansprechpartner vor Ort für alle Besucherinnen und Besucher am Sempachersee. Sie geben Auskunft über die Lenkungsmassnahmen, über die Landschaft, Tier- und Pflanzenwelt. Sie informieren über die geltenden Regeln und sorgen für deren Einhaltung. Sie vermitteln bei Konflikten zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen.
- Informationsebene digital: Ergänzung der Informationen auf digitaler Ebene mit bspw. QR-Codes auf Signaletik entlang der Routen, welche auf weiterführende und interessante Angebote des Freizeitverkehrs verlinken (bspw. Erlebnis-Bauernhöfe, Hofladen, Bike-Shops, Kontaktangaben für unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzergruppen).
- Sensibilisierung der Besucherinnen und Besucher für einen umweltgerechten Freizeitverkehr (An- und Abreise mit ÖV oder per Velo) bei allen Kommunikations-Aktivitäten

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation	Vorstand	Koordination Rangerdienst
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere	SchweizMobil	gegenseitige Abstimmung der Angebote, Darstellung Routen R1 - R12 auf Online-Plattform von SchweizMobil
	Luzerner Wanderwege	gegenseitige Abstimmung der Angebote
	Tourismus-Organisationen	gegenseitige Abstimmung der Angebote

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen



Abb. I1-1: Wettbewerb als Teil der Kommunikationsstrategie;
<https://www.facebook.com/watch/?v=733409547448670>



Abb. I1-2: Hallwilersee-Rangers an einer Führung; Wynentaler Blatt, 20. Dezember 2019

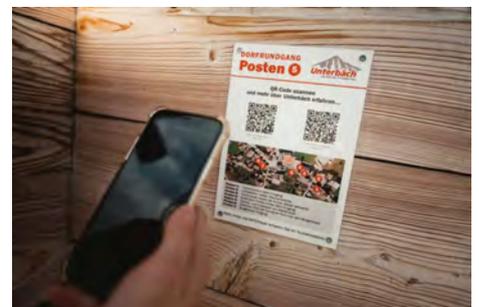


Abb. I1-3: Signaletik mit QR-Code für weiterführende Informationen, Beispiel: Dorfrundgang Unterbach;
<https://unterbaech.ch/unterbaech/kultur/dorf/>




† PLANEN UND BUCHEN

Anreise & Transport

Informieren | Gäste-Information

Bahn, Busnetz und Taxi

Mit der Bahn fahren Sie bequem und ohne Stress in die Ferien: Bis Landquart fahren Sie mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), danach mit der Rhätischen Bahn (RhB) bis nach Klosters oder Davos.

FAHRPLAN

Von:

Nach:

Fahrplanauskünfte

Unter www.sbb.ch finden Sie sämtliche Fahrplanauskünfte für Ihre Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach, in und um Davos Klosters für Zug (Schweizerischen Bundesbahnen - SBB / Rhätischen Bahn - RhB) inkl. PostAuto, Ortsbus Davos (VBD) und Ortsbus Klosters-Serneus.

Abb. I1-4: Sensibilisierung für umweltgerechten Freizeitverkehr (An- und Abreise mit ÖV),
<https://www.davos.ch/nformieren/gaeste-information/anreise-transport>

I.2 SIGNALISATIONS-EMPFEHLUNG

S1 Einheitliche Signalisation

Beschreibung

Einheitliche Signalisation – nach Möglichkeit mit offiziellen und bereits bekannten Schildern gemäss der Schweizer Norm (SN) 640 829a – der Routen-Abschnitte R1 – R12 als Ergänzung der Wegweiser und Informations-Tafeln der Luzerner Wanderwege und von SchweizMobil:

- Informations-Tafeln in allen Seegemeinden, insbesondere in den HUB 1 - 4. Die Standorte werden in Absprache mit den Gemeinden festgelegt.
- Wegweiser / Routen-Markierungen mit Angabe der prioritären Nutzergruppen
- Hinweise zur gegenseitigen Rücksichtnahme und Verhaltensregeln (keine Verbote)
- Punktuelle Platzierung von Schildern mit ansprechenden Aufforderungen an neuralgischen Punkten

In den Massnahmen-Blättern R1 - R12 und HUB 1 - HUB 4 finden sich im Feld "Signalisation" routen- bzw. standortspezifische Angaben.

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen

Routenfelder Champs de désignation d'itinéraire						
Nationale Routen 1...9						Itinéraires nationaux 1...9
Regionale Routen 21...99						Itinéraires régionaux 21...99
Lokale Routen 101...999 (Routennummer ist fakultativ) Ausser bei hoher touristi- scher Eignung werden lokale Routen ohne Routenfeld, also nur mit Ziel- und Distanzangaben signalisiert.						Itinéraires locaux 101...999 (le numéro d'itinéraire est facultatif) Sauf en cas d'intérêt touristique important, les itinéraires locaux ne sont signalisés qu'avec des indi- cations de destination et de distance, sans champ de désignation d'itinéraire.
Grundfarben	Pantone 368 C		Pantone 292 C	Pantone 124 C	Pantone 528 C	Couleurs de base
Grössen, quadratisch	75 mm		75 mm ² , 110 mm, 150 mm			Tailles, carré
Reihenfolge ab Signal- wurzel	National, regional, lokal National, régional, local		Velo, Mountainbike, F&G National, regional, lokal Vélo, VTT, engins assimilés à des véhicules National, régional, local			Ordre à partir de la base du signal
Mobilitätspiktogramme			Routenfelder müssen immer mit den entsprechenden Mobilitätspiktogrammen kombiniert werden. Les champs de désignation d'itinéraire doivent toujours être combinés avec les picto- grammes de mobilité corres- pondants.			Pictogrammes de mobilité

* Nur für Vorwegweiser und Bestätigungen



Abb. S1-1: Routenbeschilderung gemäss Tab. 8, SN 640 829a:2006 und konforme Umsetzungs-Beispiele



Wegweiser für Wegnutzer

Sind nett mitanand!

Manchmal wäre man lieber allein auf der Welt. Oder wenigstens auf dem Wanderweg. Ist man aber nicht. Darum muss man sich mit den anderen arrangieren. Es ist gar nicht so schwierig, und gegen ein Lächeln und ein Zurücklächeln hat ja eigentlich niemand etwas. Also:

Beim Biken

- du machst dich mit der Glocke frühzeitig bemerkbar
- du lässt den Wandernden immer den Vortritt
- du passierst im Schrittempo oder steigst kurz ab

Beim Wandern

- du weisst, dass du natürlich Vortritt hast
- wenn genug Platz vorhanden ist, gehst du zur Seite
- du behinderst die Bikenden nicht unnötig

Sauber bliiba, gell!

Eigentlich muss man Dinge, die bereits alle wissen, nicht extra nochmals betonen. Andererseits schadet es auch nichts. Und es gibt ja immer schwarze Schafe, denen man alles zweimal sagen muss. Aber eigentlich muss man Dinge, die alle bereits wissen, ja nicht extra nochmals betonen.

Beim Biken und Wandern

- du schliesst sämtliche Weidezäune
- du nimmst deinen Abfall mit

Beim Biken

- du blockierst beim Bremsen das Hinterrad nicht, das macht den Weg kaputt

Hauptsach parat!

Plötzlich regnet es und du hast einen Platten, mitten in den Alpenrosen. Auf etwa 2500 Metern. Und es ist schon halb sieben am Abend. Dein Handy liegt natürlich im Hotelzimmer. Und dein Kollege ist schon ins Tal gefahren. Wir wünschen dir einen schönen Abend!

Beim Biken und Wandern

- du informierst dich und planst deine Tour gewissenhaft
- du passt deine Ausrüstung an
- du bist für kleinere Notfälle gerüstet



graubünden

Abs. S1-2: Ideen für spezielle Hinweis-Schilder, insbesondere betreffend Koexistenz auf einzelnen Routen-Abschnitten;
 Foto oben links: R. Venetz; Foto unten links: <https://freieberge.files.wordpress.com/2018/08/gemeinsam-biken.jpg>;
 Tafel rechts: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/projekte/Seiten/Achtung,-Fairtrail,-Los!.aspx>

I.3 EINHEITLICHE PLANDARSTELLUNG

P1 Einheitliche Plandarstellung

Beschreibung

Einheitliche Darstellung in den kommunalen Plänen:

- Übernahme der Routen-Abschnitte R1 bis R12 in den kommunalen Planungsinstrumenten (z. B. kommunale Fussweg- und Wanderwegrichtpläne) inkl. Priorisierung der NG's, wobei in Absprache mit dem RET punktuelle Abweichungen möglich sind
- Darstellung der Routen-Abschnitte R1 bis R12 in kommunalen Plänen (z. B. Ortspläne, Orientierungstafeln auf öffentlichen Plätzen etc.)

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen

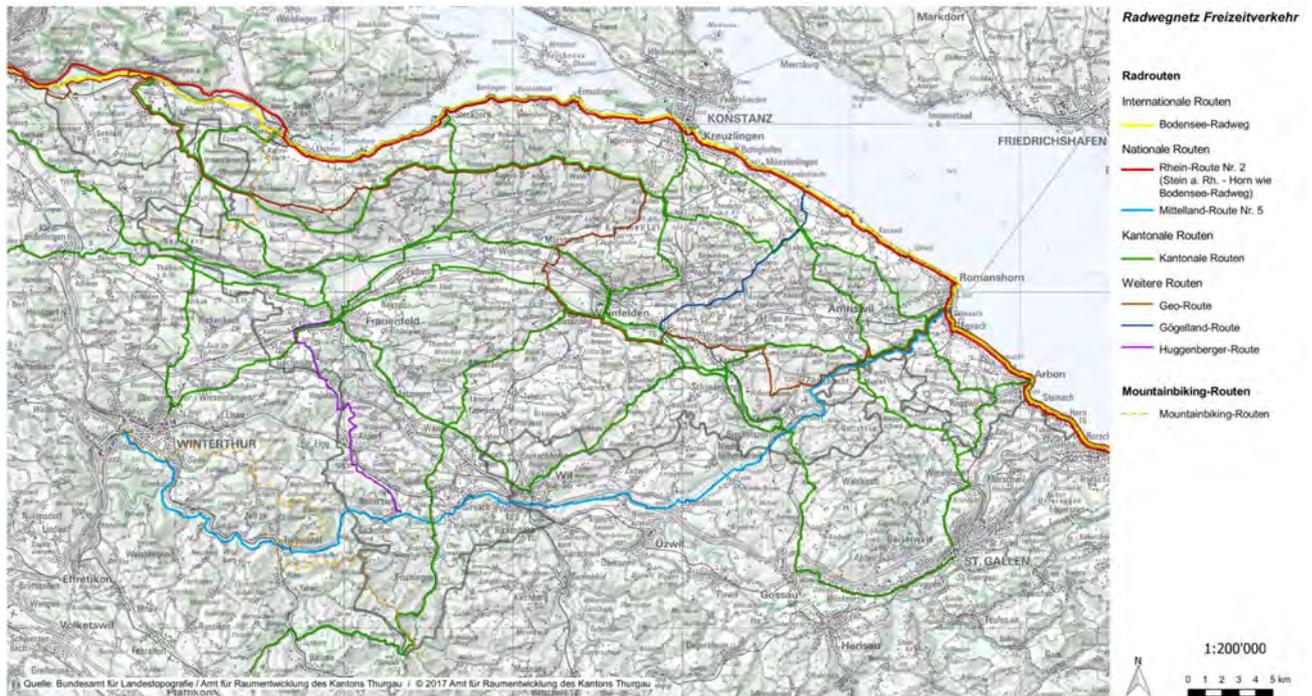


Abb. P1-1: Radwegnetz Freizeitverkehr des Kantons Thurgau – in diesem Stil könnten die Seegemeinden die Freizeitverkehrsrouten in ihren Plänen darstellen; Richtplan des Kantons Thurgau, Juni 2017



Abb. P1-2: Informations-Tafel von SchweizMobil gemäss den Vorgaben der Schweizer Norm (SN) 640 829a – die Informationstafeln betreffend Freizeitverkehrsrouten rund um den Sempachersee sind im gleichen Stil zu gestalten; <https://saporoso.files.wordpress.com/2014/08/schweizmobil-infotafel.jpg>

I.4 VERDICHUNG FREIZEIT-HUB

V1 Siedlungs- und umweltgerechte Freizeitmobilität

Beschreibung

Auf der Grundlage der «Strategie Mobilität» in der Räumlichen Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland (RES S-M) 2016 werden nach dem Push- und Pull-Prinzip Massnahmen geprüft für eine siedlungs- und umweltgerechte Abwicklung des Verkehrs, der durch die Freizeitaktivitäten verursacht wird:

- attraktive, fahrplanstabile Bus-Erschliessung (Lage und Zugänglichkeit der Bushaltestellen prüfen und nötigenfalls optimieren!) mit guten Anschlüssen an den Bahnhöfen Sursee und Sempach Station
- finanzielle Anreize, um die ÖV-Nutzung im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zu fördern
- Autoverkehr siedlungsverträglich abwickeln – Ziel- und Quellverkehr vom übergeordneten Strassennetz direkt, aber möglichst nicht durch Wohnquartiere zu geeigneten Parkieranlagen im HUB-Perimeter leiten
- Parkplatz-Bewirtschaftung in den beschriebenen Freizeit-HUB.
- Lücken und Schwachstellen im Velonetz innerhalb und um die HUB beheben (Ausbau ungenügender Wegabschnitte, Risiko-Reduktion bei Querungen von Hauptverkehrsstrassen etc.)
- Wo nötig im HUB-Perimeter Zugänge zu Bushaltestellen und Fusswegnetz allgemein verbessern (Sicherheit, Gestaltung etc.)
- Kommunikative Massnahmen vgl. Massnahmenblatt I1 (Informations- und Sensibilisierungsstrategie)

In Zusammenhang mit dem (trotz der Massnahmen) nicht vermeidbaren Mehrverkehr ist ein angemessener Lastenausgleich im Perimeter des Konzepts «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» zu prüfen.

Folgende Vorschläge werden zur Diskussion gestellt:

- Bezeichnung von Parktickets als Wertbon, der in Restaurants, Läden etc. eingelöst werden kann
- Verwendung eines Anteils der Parkgebühren für Vergünstigungen von ÖV-Tickets und/oder für zusätzliche Polizei-Kontrollen zur Verhinderung des «Wildparkierens» in den Quartieren und in anderen Gebieten, wo Parkverbote notwendig sind
- Verwendung eines Anteils der Parkgebühren für Gutscheine, die alle Haushaltungen im Perimeter des Konzepts «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» jährlich erhalten

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	Umsetzung, Kommunikation
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen



Abb. V1-1: Ideogramm «Strategie Mobilität»;
Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland 2016

I.5 SICHT- UND ERLEBBARKEIT DES UFERBEREICHS

E1 Verbesserung des Seezugangs / direkter Blick auf den See

Beschreibung

Verbesserung des Seezugangs bzw. der Wahrnehmbarkeit des Sees für die Öffentlichkeit, wobei die Massnahmen auf Freiwilligkeit basieren:

- Erwerb von strategisch wichtigen Grundstücken durch die Gemeinden im Rahmen einer aktiven Landpolitik, zum Beispiel zur Sicherung von öffentlichen Seezugängen
- Wiederherstellung von Sichtbeziehungen zwischen den Routen-Abschnitten R1, R2 und R4 und dem See, zum Beispiel mittels Entfernen von Hecken und Zäunen auf öffentlichen und privaten Grundstücken. Der Natur- und Uferschutz ist jederzeit zu berücksichtigen. Damit einhergehend können auch Massnahmen zur Verbesserung des Naturschutzes in Betracht gezogen werden.

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation	Vorstand	
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen

In Natur- und Landschaftsschutzgebieten haben ökologische Interessen Vorrang vor anderen Interessen. Die Schutzziele werden durch den RET mitgetragen. Die Schutzgebiete sollen nicht gestört werden, die zu schützenden Werte sollen aber erlebbar und damit erkennbar gemacht werden.

Im Gebiet Schlichti zwischen der Rossbadi Neuenkirch und der ARA Sempach besteht ein Aufwertungsprojekt der Vogelwarte. Die Umsetzung hat zur Folge, dass der entsprechende Abschnitt des Uferwegs zukünftig nur noch für Fussgängerinnen und Fussgänger (NG 1 und 2) zur Verfügung steht. Die Velofahrenden werden auf die rund 300 m vom Seeufer entfernte Schlichtistrasse geleitet.



Abb. E1-1: Fehlende Sichtbeziehung zum See im Gebiet Fischweid, Stadt Sempach; Streetview, Zugriff: 2. Juni 2020



Abb. E1-2: Vorhandene Sichtbeziehung zum See im Gebiet Seeland, Stadt Sempach; Streetview, Zugriff: 2. Juni 2020

I.6 EINBINDUNG DER TOURISTISCHEN LEISTUNGSTRÄGER

G1 Abstimmung des touristischen Angebots auf die Nutzergruppen

Beschreibung

Einkehrmöglichkeiten werden insbesondere von den Akteuren der Nutzergruppen 1 (Spaziergänger, Rollstuhlfahrer), 2 (Wanderer) und 4 (Plausch-Velofahrer) geschätzt. Ausserhalb der Siedlungsgebiete fehlen jedoch entsprechende Angebote entlang der bezeichneten Routen.

Rund um den Sempachersee bestehen attraktive Übernachtungsmöglichkeiten entlang der beschriebenen Freizeitverkehrsrouten, das Potenzial wird aber nicht systematisch genutzt.

Sempachersee Tourismus erarbeitet ein Konzept, um die Freizeitverkehrsrouten aufzuwerten und das touristische Potenzial optimal in Wert zu setzen:

- Förderung von Besenbeizen, Hofläden, Schlafen im Stroh etc. entlang der Freizeitverkehrsrouten
- Vermarktung von Übernachtungsmöglichkeiten (Hotels, Campingplätze, B&B's etc.) entlang der Freizeitverkehrsrouten

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input type="checkbox"/> Gemeinden	Alle Seegemeinden	kommunale Massnahmen
<input checked="" type="checkbox"/> andere	Sempachersee Tourismus	Konzept-Entwicklung

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen

Angestrebt wird ein nachhaltiger Tourismus mit Gästen, welche die landschaftlichen Werte und die sportlichen und kulturellen Angebote rund um den Sempachersee wertschätzen - eine Steigerung der Touristen-Zahlen wird nicht angestrebt, und der Bau zusätzlicher Parkplätze im Zusammenhang mit Tourismus- und Freizeit-Nutzungen ist zu vermeiden.



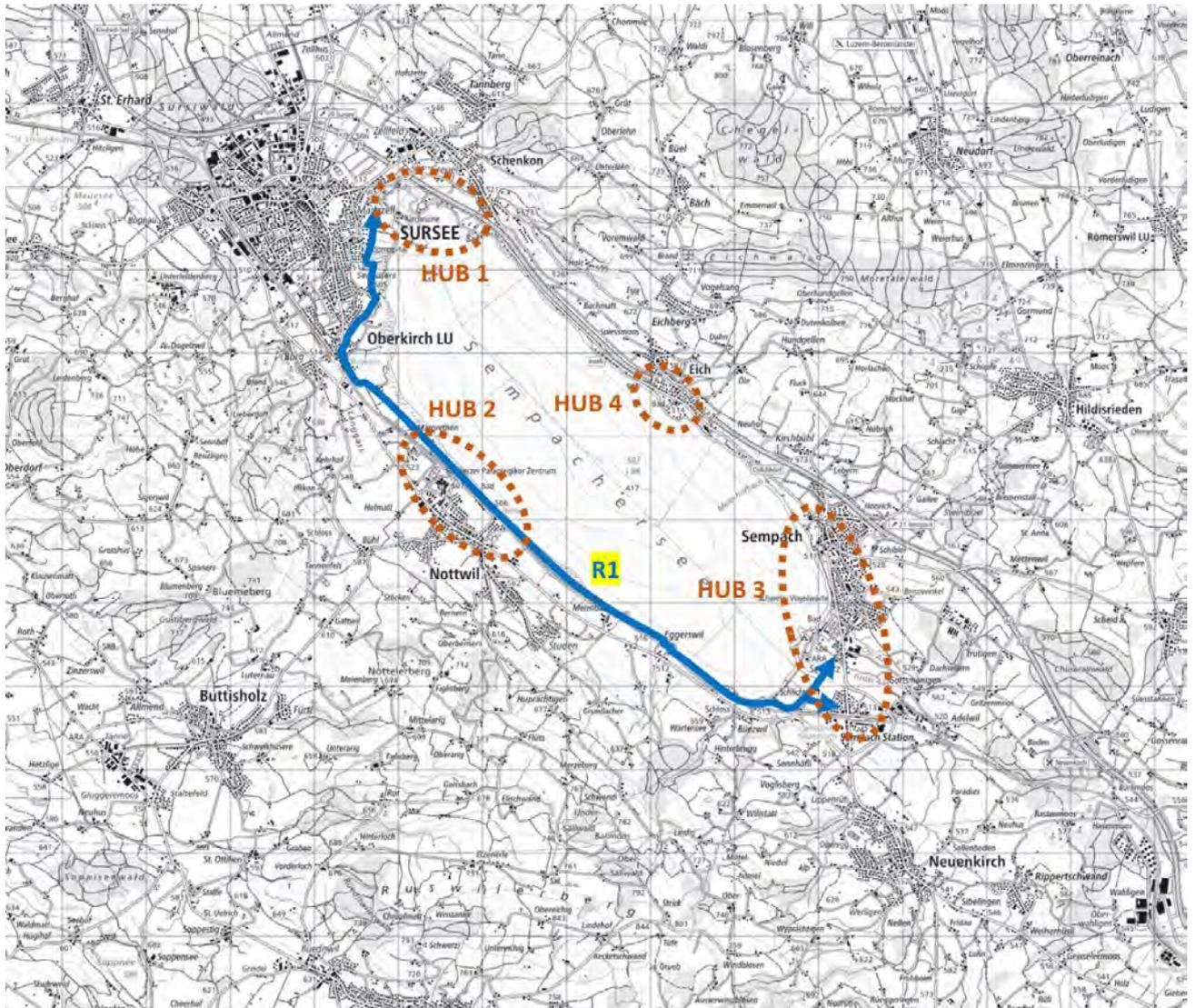
Abb. G1-1 bis G1-3: Hofbeizli Chuerüti, Neuenkirch mit schöner Aussicht, frischen Menüs, Selbstbedienungskühlschrank – perfekt für eine Pause während des Familien-Ausflugs; Quellen: <https://herzroute.ch/de/erleben/erlebnisse/detail/hofbeizli-chuerueti-54e40753-d976-49c5-b2d5-f306b12e1cde.html> und <https://de.restaurantguru.com/Hofbeizli-Chueruti-Neuenkirch#gallery>

Abb. G1-4 bis G1-6: Hofladen Thürig an der Route R6 in Eich mit einer breiten Produktpalette direkt vom Hof; Quelle: <http://www.hofladen-thuerig.ch>

II. MASSNAHMEN AUF ROUTEN-ABSCHNITTEN

II.1 ROUTEN-ABSCHNITT 1

R1 Triechter Sursee – Seebad Nottwil – Eggerswil Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch			
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkehrsarme, landschaftlich attraktive Strecke, soweit Seesicht nicht durch Hecken auf Privatgrundstücken verdeckt wird ▪ Teilweise asphaltiert ▪ Verbindet diverse neuralgische Punkte, insb. in den HUB 1, 2 und 3 ▪ Teil der regionalen Rollstuhl-Wanderroute 559 (Sempachersee – Moosweg) 			
Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen	
R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10	1, 2, 3	Sempach Station	
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
Oberkirch, Nottwil, Sempach-Neuenkirch	Mariazell Sursee	Strandbad Sursee, SPZ, P+R Nottwil, P+R Sempach Station	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Velofahrer (NG 4)
Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1) in Siedlungsnähe und auf der Rollstuhl-Wanderroute 559; Velofahrer (NG4)	Spaziergänger und Rollstuhlfahrer (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4)		
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
	Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG bzw. auf Koexistenz auf entsprechenden Abschnitten	Koexistenz Spaziergänger (NG 1) und Velofahrer (NG 4) in Siedlungsnähe und auf der Rollstuhl-Wanderroute 559	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> andere	Geschäftsstelle Sursee, Oberkirch, Nottwil, Neuenkirch	Koordination, Controlling Umsetzung	
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---			



Planausschnitt Routen-Abschnitt R1 gemäss Konzept S. 26

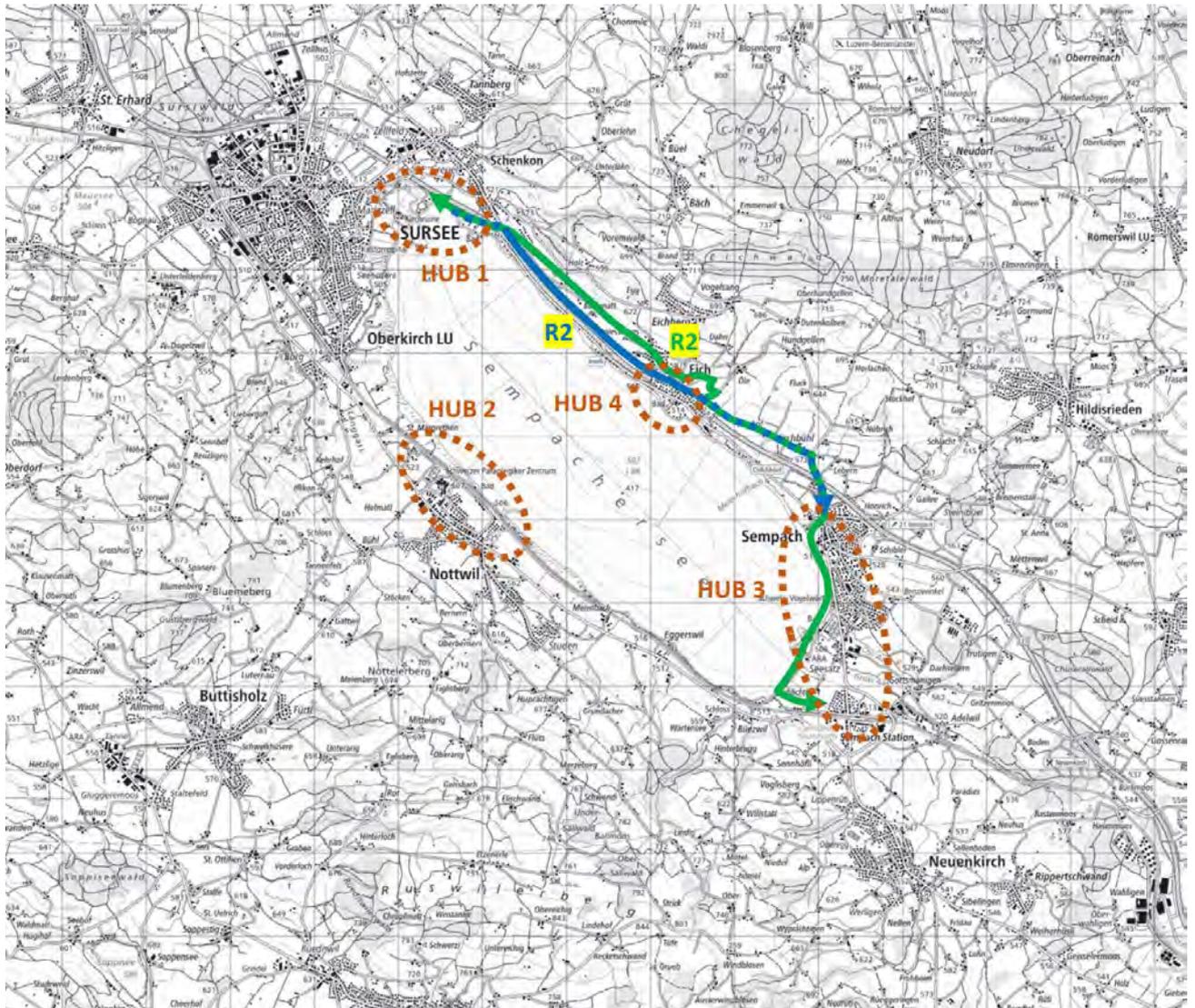
II.2 ROUTEN-ABSCHNITT 2

R2 Triechter Sursee – Oberdorf Eich – Chilchbüel – Seeland Sempach – Rossbadi Neuenkirch – Bahnhof Sempach-Neuenkirch

Beschreibung

- Landschaftlich attraktive Strecke (allerdings über weite Strecken im Hörbereich der Autobahn), zwischen Schenkon und Eich je ein parallel verlaufender Abschnitt als Veloweg bzw. Wanderweg markiert; fast durchgehend asphaltiert und mindestens 1.5 m breit
- Uferweg im Gebiet Schlichti zwischen der ARA Sempach und der Rossbadi Neuenkirch nur für NG 1 und 2 begehbar, NG 4 gelangt via Route R10 zum Bahnhof Sempach-Neuenkirch
- Verbindet diverse neuralgische Punkte, insb. in den HUB 1 und 3
- Teil der regionalen Velorouten 94 (L'Areuse – Emme - Sihl) und 99 (Herzroute)
- Teil der nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo)

Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen	
R1, R3, R4, R6, R7, R8, R9, R10, R11	1, 3, 4	Sempach Station	
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
Sempach-Neuenkirch	Mariazell Sursee, Post Sempach	Strandbad Sursee, Seeland und Seevogtei Sempach	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	
Spaziergänger (NG 1) in Siedlungsnähe, Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4) exkl. Abschnitt Sempach - Sempach Station	Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)		
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
	Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG bzw. auf Koexistenz auf entsprechenden Abschnitten	Koexistenz Spaziergänger (NG 1) / Wanderer (NG 2) und Velofahrer (NG4) in Siedlungsnähe Koexistenz Wanderer (NG 2) und Velofahrer (NG 4) auf Abschnitt Eich - Sempach	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> andere	Geschäftsstelle Sursee, Schenkon, Eich, Sempach, Neuenkirch	Koordination, Controlling Umsetzung	
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---			



Planausschnitt Routen-Abschnitt R2 gemäss Konzept S. 27

II.3 ROUTEN-ABSCHNITT 3

R3 Bahnhof Sursee / Triichter Sursee – Bahnhof Oberkirch – Dorfzentrum Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch / Dorf Neuenkirch

Beschreibung

- Z. T. verkehrsberuhigte Strassen zwischen Sursee und Oberkirch
- Kantons- / Gemeindestrasse Sursee - Oberkirch – Nottwil – Neuenkirch teilweise mit Radweg
- Verkehrsarme Zufahrt nach Sempach Station
- Verbindet diverse neuralgische Punkte, insbesondere in den HUB 1 und 2
- Teil der Route rund um den Sempachersee gemäss Agreement zwischen Inline-Skatern und Polizei

Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen
R1, R2, R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10	1, 2	Sempach Station

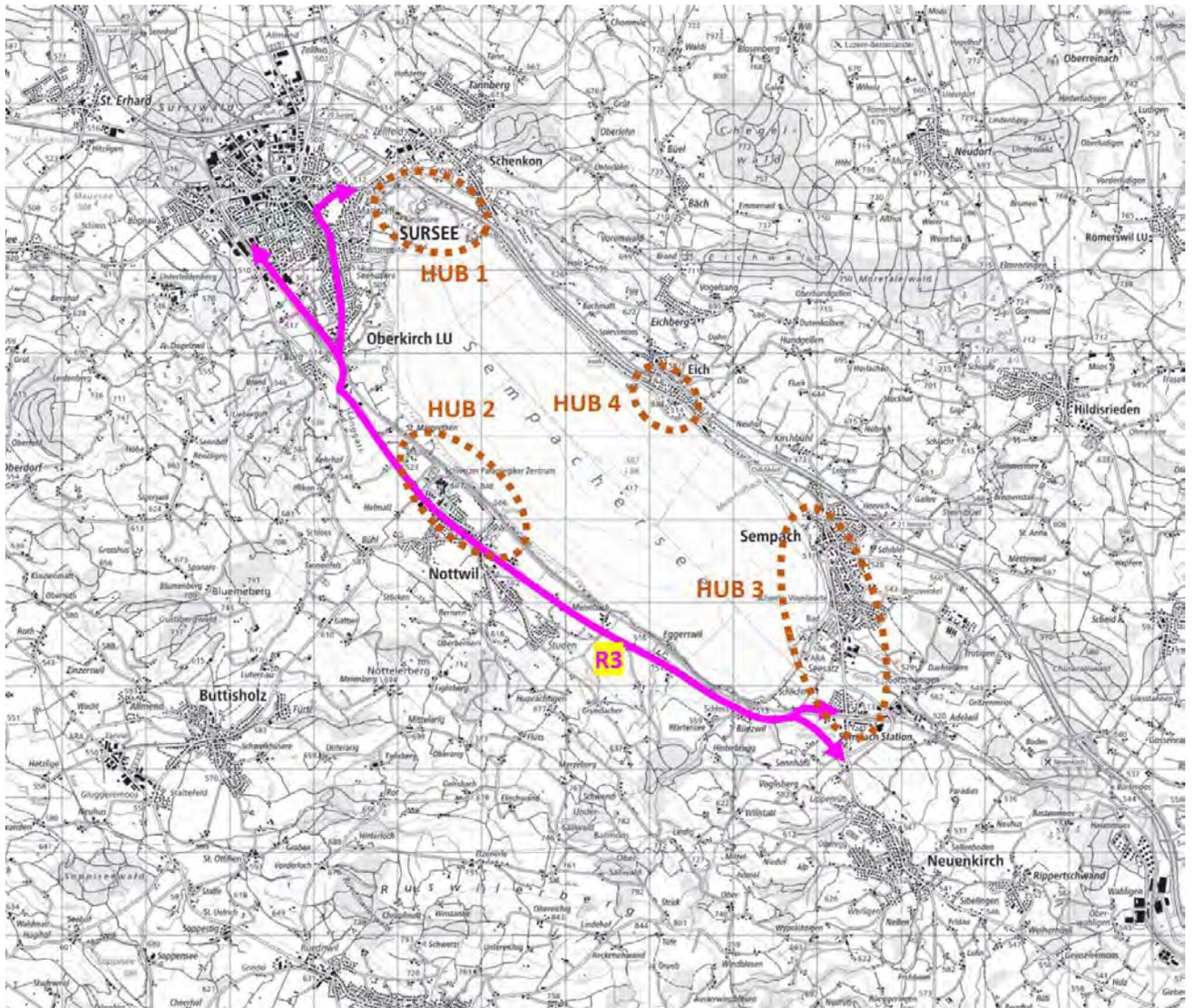
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze
Sursee, Oberkirch, Nottwil, Sempach-Neuenkirch	Mariazell Sursee	P+R Sursee, Strandbad Sursee, SPZ, P+R Nottwil, P+R Sempach Station

Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Velofahrer (NG 4) soweit Radweg vorhanden, Inline-Skater (NG 5) im Rahmen des oben genannten Agreements	Velofahrer (NG 4) vs. Inline-Skater (NG 5) und vs. MIV wo Radweg (noch) fehlt		Inline-Skater (NG 5)

Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation
	Info-Tafeln betr. des oben genannten Agreements; Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG	

Zuständigkeit	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> Federführung <input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> andere	Geschäftsstelle Sursee, Oberkirch, Nottwil, Neuenkirch	Koordination, Controlling Umsetzung

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---



Planausschnitt Routen-Abschnitt R3 gemäss Konzept S. 28

II.4 ROUTEN-ABSCHNITT 4

R4 Triechter Sursee – Strandbad Eich – Stadt Sempach

Beschreibung

- Durch MIV rege genutzte Verbindungsstrasse Sursee – Schenkon
- Kantonsstrasse Schenkon – Eich – Sempach
- Verbindet HUB 1 und 3
- Teil der nationalen Veloroute 3 (Nord-Süd-Route)
- Teil der Route rund um den Sempachersee gemäss Agreement zwischen Inline-Skatern und Polizei

Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen
R1, R2, R3, R5, R6, R8, R9, R10, R11	1, 3, 4	

Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze
	Mariazell Sursee, Post Sempach	Strandbad Sursee, Seeland und Seevogtei Sempach

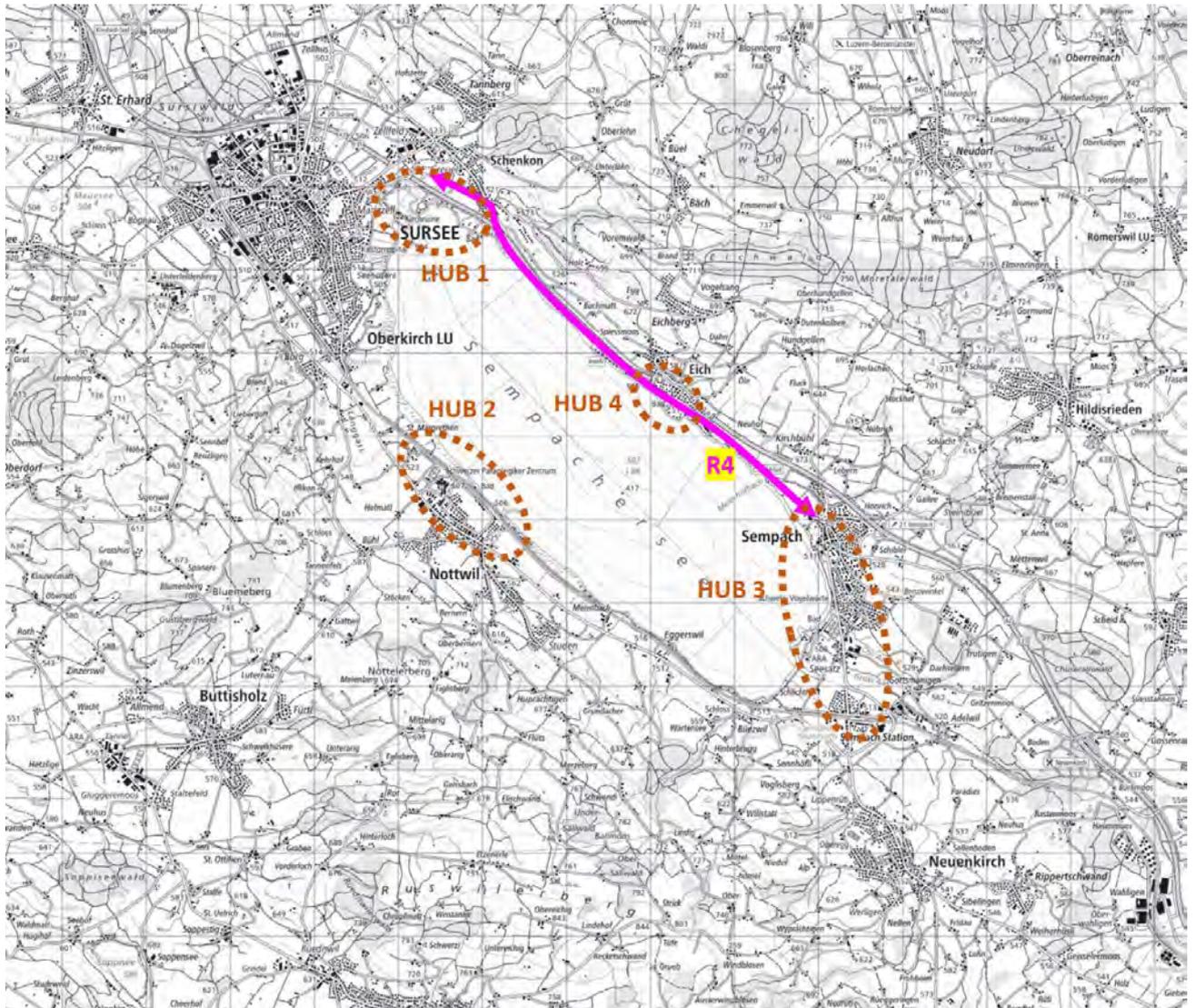
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Velofahrer (NG 4) soweit Radweg vorhanden, Inline-Skater (NG 5) im Rahmen des oben genannten Agreements	Velofahrer (NG 4) vs. Inline-Skater (NG 5) und vs. MIV wo Radweg (noch) fehlt		Inline-Skater (NG 5)

Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation
	Info-Tafeln betr. des oben genannten Agreements; Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG	

Zuständigkeit

Federführung	Beteiligte	Aufgaben
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Sursee, Schenkon, Eich, Sempach	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen



Planausschnitt Routen-Abschnitt R4 gemäss Konzept S. 29

II.5 ROUTEN-ABSCHNITT 5

R5 Bahnhof Sursee – Campus Sursee – Leidenberg – Bühl Nottwil – Schloss Wartensee – Bahnhof Sempach-Neuenkirch

Beschreibung

- Landschaftlich attraktive Route auf teilweise asphaltierten, mehrheitlich breiten Wegen und verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen

Anschluss-Routen-Abschnitte

R1, R2, R3, R4, R6, R7, R8, R9, R10, R12

HUB

2, 3

Anschluss an Nachbarregionen

Campus Sursee, Sempach Station

Bahnhaltestellen

Sursee, Sempach-Neuenkirch

Bushaltestellen

Campus Sursee

Öffentliche Parkplätze

P+ R Sursee, Campus Sursee, P+R Sempach Station

Eignung

Spaziergänger (NG 1) zwischen Bahnhof Sursee und Campus Sursee, Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)

Konflikt-Potenzial

Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

Wanderer (NG 2)

Bauliche Massnahme

Signalisation

Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG

Kommunikation

Zuständigkeit

Federführung

- RET Sursee-Mittelland
 Trägerorganisation
 Gemeinden

Beteiligte

Geschäftsstelle
Sursee, Oberkirch, Grosswangen, Buttisholz, Nottwil, Neuenkirch

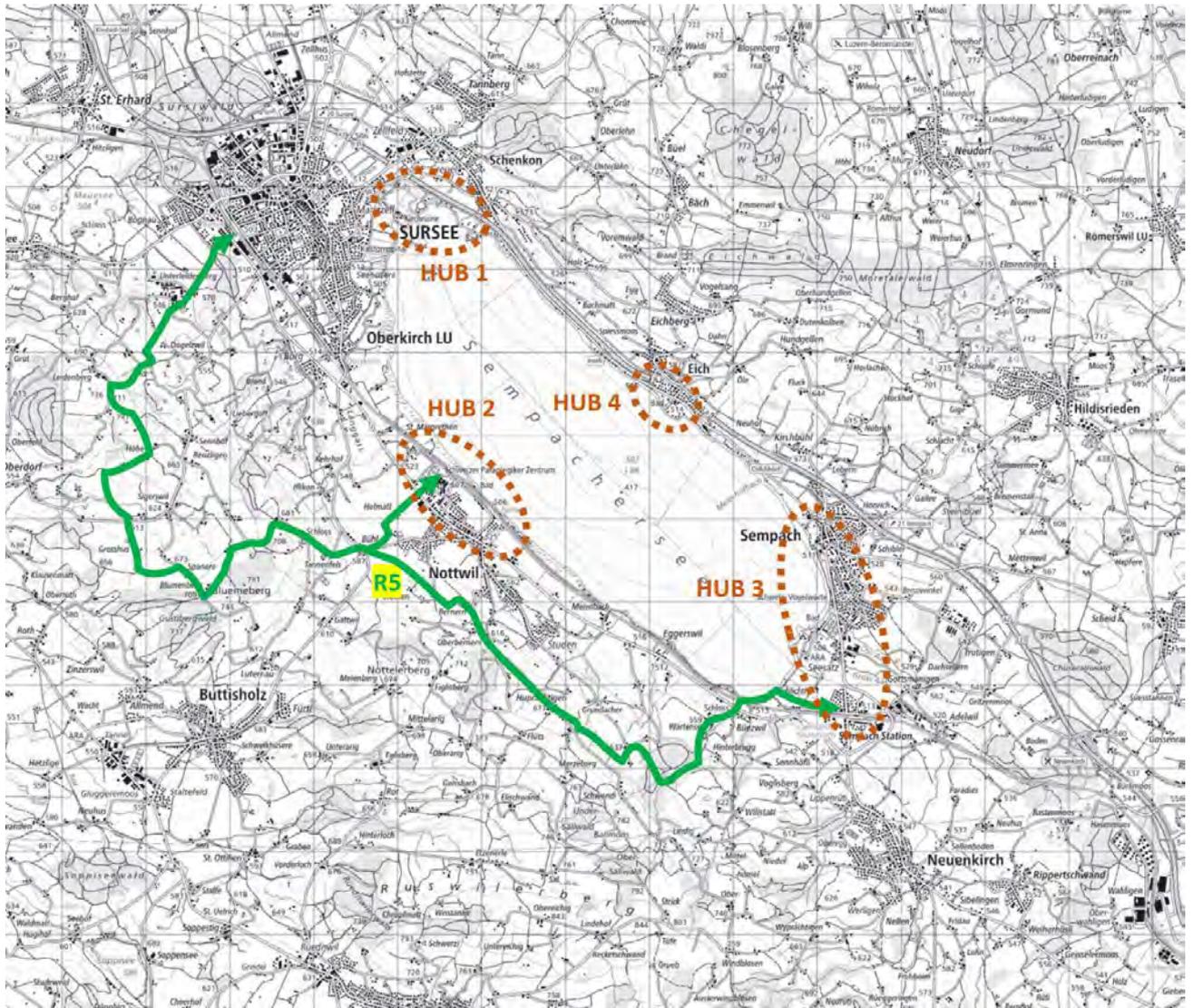
Aufgaben

Koordination, Controlling

Umsetzung

- andere

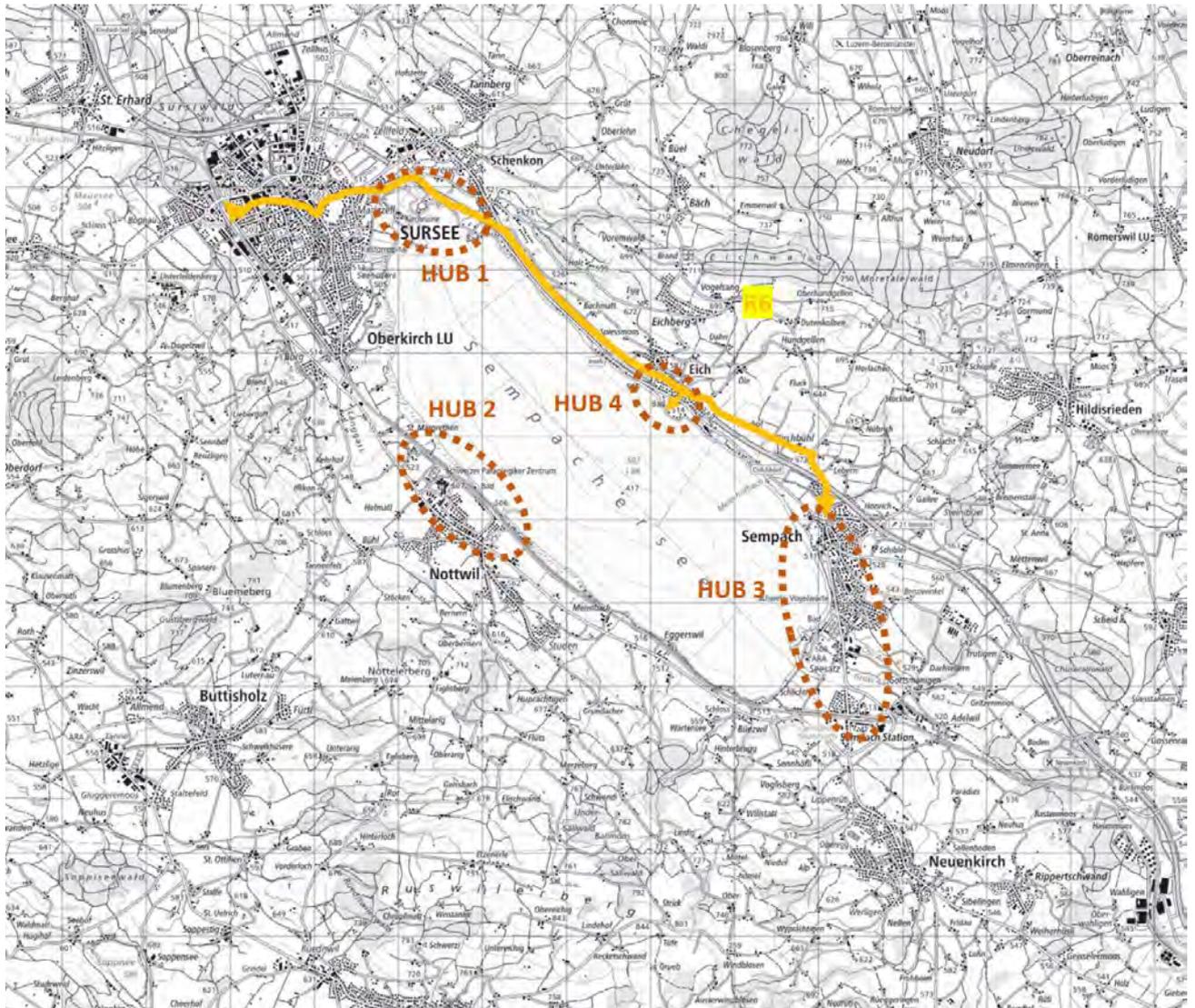
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---



Planausschnitt Routen-Abschnitt R5 gemäss Konzept S. 30

II.6 ROUTEN-ABSCHNITT 6

R6 Sursee Zentrum - Mariazell –Schenkon – Eich – Kirchbühl –Sempach Ochsentor / Meierhöfli			
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landschaftlich attraktive Route auf teilweise asphaltierten, mehrheitlich breiten Wegen und verkehrarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen 			
Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen	
R1, R2, R3, R4, R7, R8, R9, R10, R11, R12	1, 3, 4	Kirchbühl (Routen 94 und 99)	
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
	Mariazell Sursee, Post Sempach	Strandbad Sursee, Seeland und Seevogtei Sempach	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Biker (NG 3)
Spaziergänger (NG 1) in Siedlungsnähe, teilweise Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)	Spaziergänger (NG 1) und Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)		
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
	Wegweiser / Routen- Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG bzw. auf Koexistenz auf entsprechenden Abschnitten	Koexistenz Spaziergänger (NG 1) / Wanderer (NG 2) und Biker (NG 3) auf entsprechenden Abschnitten	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Geschäftsstelle Sursee, Schenkon, Eich, Sempach	Koordination, Controlling Umsetzung	
<input type="checkbox"/> andere			
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---			



Planausschnitt Routen-Abschnitt R6 gemäss Konzept S. 31

II.7 ROUTEN-ABSCHNITTE 7

R7 Sursee Zentrum - Campus Sursee – Renzligen – Nottwil Bühl — Neuenkirch - Sempach Station - Sempach Ochsentor / Meierhöfli

Beschreibung

- Landschaftlich attraktive Route (Aussichten in diverse Richtungen) auf teilweise asphaltierten, teilweise naturbelassenen Wegen mit unterschiedlicher Breite sowie auf verkehrsarmen, nur zu Erschliessungszwecken dienenden Strassen, teilweise mit starken Steigungen
- Auf dem Abschnitt Sempach – Neuenkirch Lindig Teil der regionalen Veloroute 99 (Herzroute)
-

Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen
R1, R3, R5, R6, R9, R10, R11, R12	2, 3	Campus Sursee, Neuenkirch Lindig

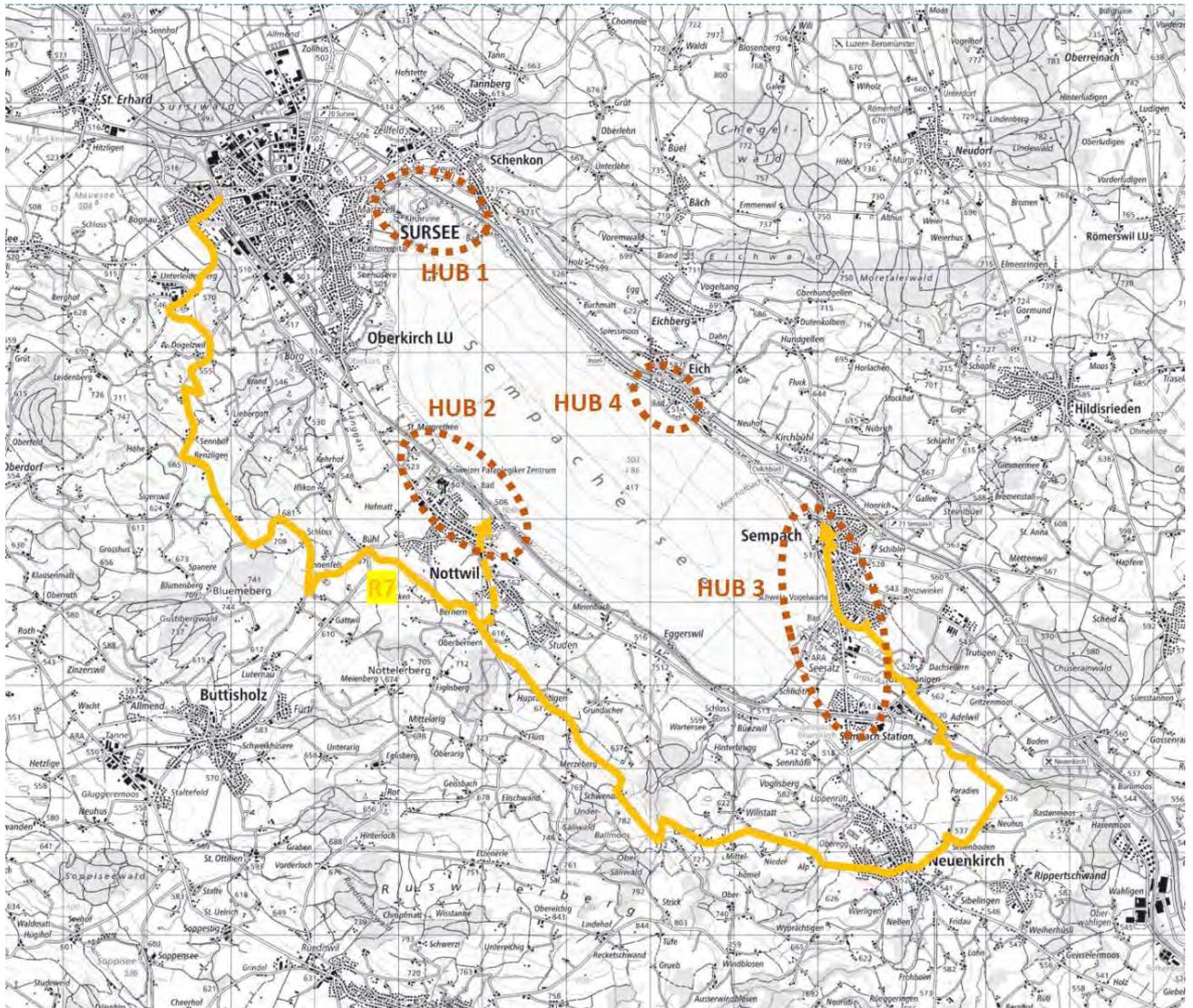
Bahnhalttestellen	Bushalttestellen	Öffentliche Parkplätze
Sempach-Neuenkirch	Campus Sursee, Kirche Neuenkirch	Campus Sursee

Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)	Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)		Biker (NG 3)

Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation
	Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG bzw. auf Koexistenz auf entsprechenden Abschnitten	Koexistenz Wanderer (NG 2) und Biker (NG 3) auf entsprechenden Abschnitten

Zuständigkeit	Beteiligte	Aufgaben
Federführung		
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation		
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Sursee, Oberkirch, Nottwil, Neuenkirch, Sempach	Umsetzung
<input type="checkbox"/> andere		

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---



Planausschnitt Routen-Abschnitt R7 gemäss Konzept S. 32

II.8 ROUTEN-ABSCHNITT 8

R8 Triechter Sursee / Hofstetterfeld Schenkon – Tann – Bäch – Eichwald – Hildisrieden – Steinibüelweiher – Sempach

Beschreibung

- Landschaftlich attraktive Route auf verkehrsarmen, nur Erschliessungszwecken dienenden Wegen und Strassen; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2 m breit, teilweise mit starken Steigungen

Anschluss-Routen-Abschnitte

R1, R2, R3, R4, R5, R6, R9, R10, R11, R12

HUB

1, 3, 4

Anschluss an Nachbarregionen

Tann, Grüt, Hildisrieden, Allmend Sempach, Sempach Station

Bahnhaltstellen

Sempach-Neuenkirch

Bushaltstellen

Tann, Hildisrieden

Öffentliche Parkplätze

P+R Sempach Station

Eignung

Wanderer (NG 2), Biker (NG 3)

Konflikt-Potenzial

Wanderer (NG 2) vs. Biker (NG 3)

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

Wanderer (NG 2)

Bauliche Massnahme

Signalisation

Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf prioritäre NG bzw. beim Steinibüelweiher auf Koexistenz

Kommunikation

Koexistenz Wanderer (NG 2) und Biker (NG 3) beim Steinibüelweiher

Zuständigkeit

Federführung

- RET Sursee-Mittelland
 Trägerorganisation
 Gemeinden

Beteiligte

Geschäftsstelle
 Sursee, Schenkon, Beromünster, Eich, Hildisrieden, Neuenkirch, Sempach

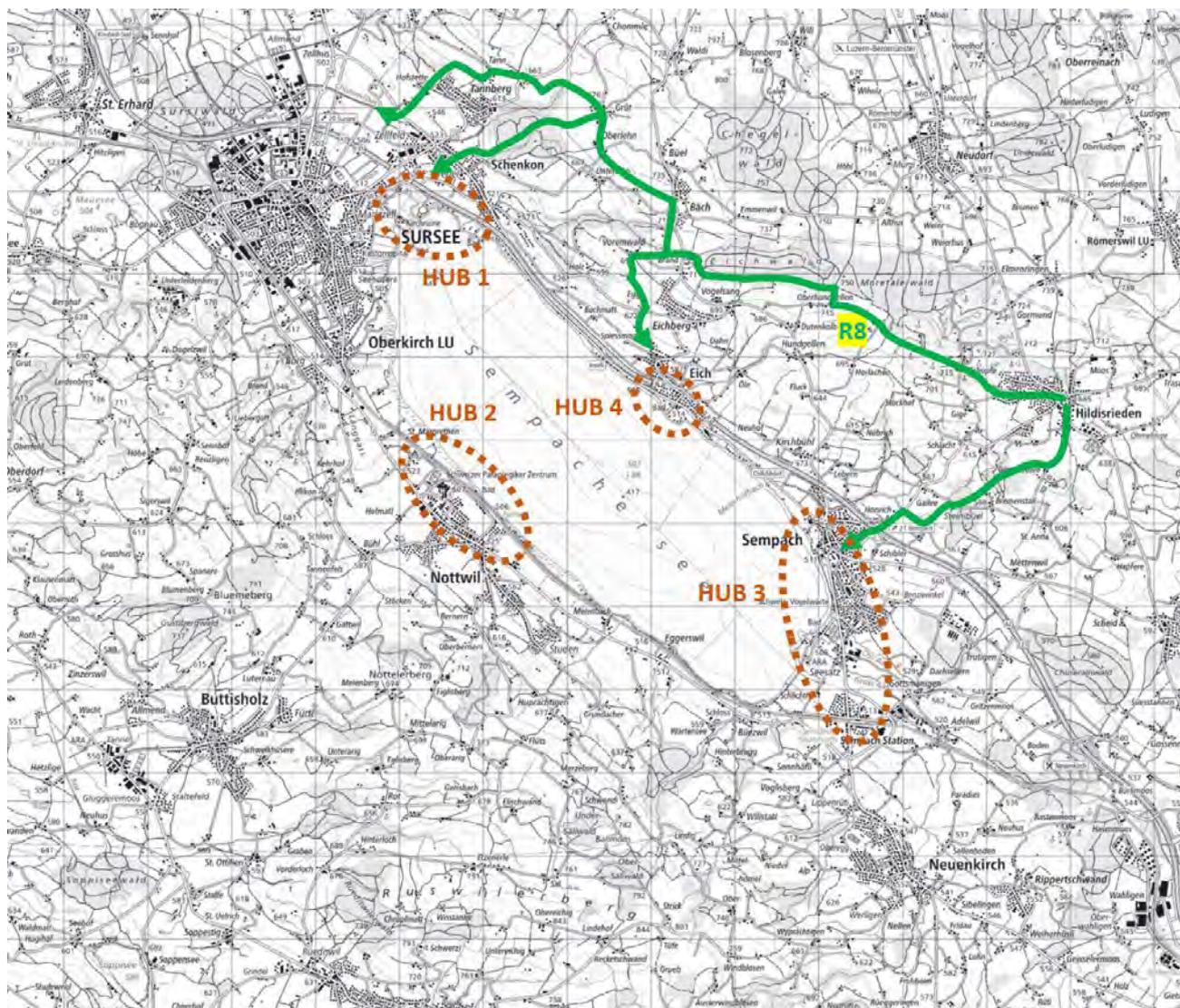
Aufgaben

Koordination, Controlling

Umsetzung

- andere

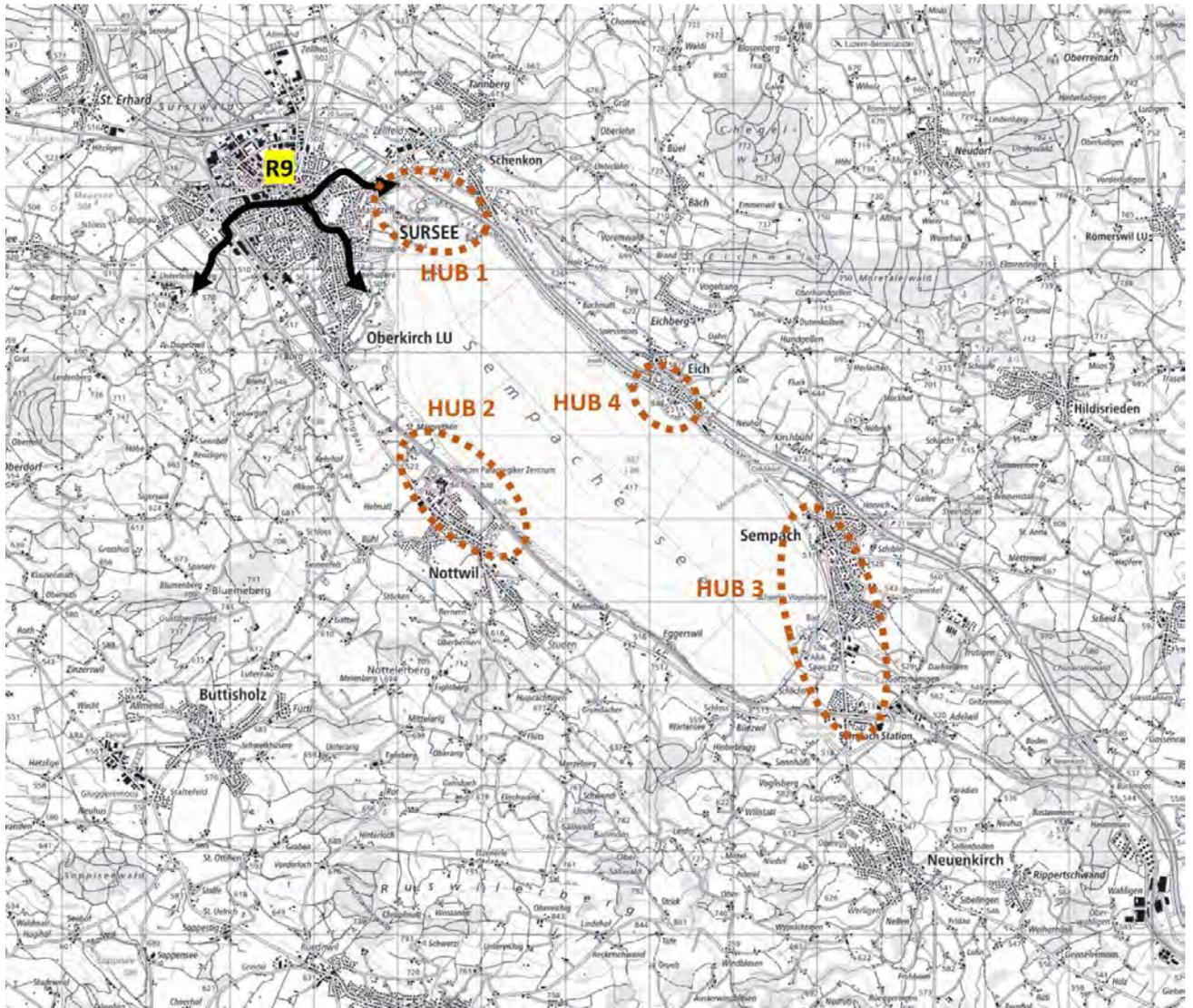
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---



Planausschnitt Routen-Abschnitt R8 gemäss Konzept S. 33

II.9 ROUTEN-ABSCHNITT 9

R9 Campus Sursee – Bahnhof Sursee – Triechter Sursee			
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindungsroute auf verkehrsberuhigten Strassen ▪ Verbindet diverse Neuralgische Punkte miteinander 			
Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen	
R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R12	1		
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
Sursee	Mariazell Sursee	P+R Sursee, Strandbad Sursee	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Spaziergänger (NG 1), Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5)	Spaziergänger (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4) und Inline-Skater (NG 5) und teilweise vs. MIV		keine
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
	Wegweiser / Routen- Markierungen mit Hinweis auf Koexistenz	Koexistenz aller NG's	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling	
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation			
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Sursee, Oberkirch	Umsetzung	
<input type="checkbox"/> andere			
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---			



Planausschnitt Routen-Abschnitt R9 gemäss Konzept S. 34

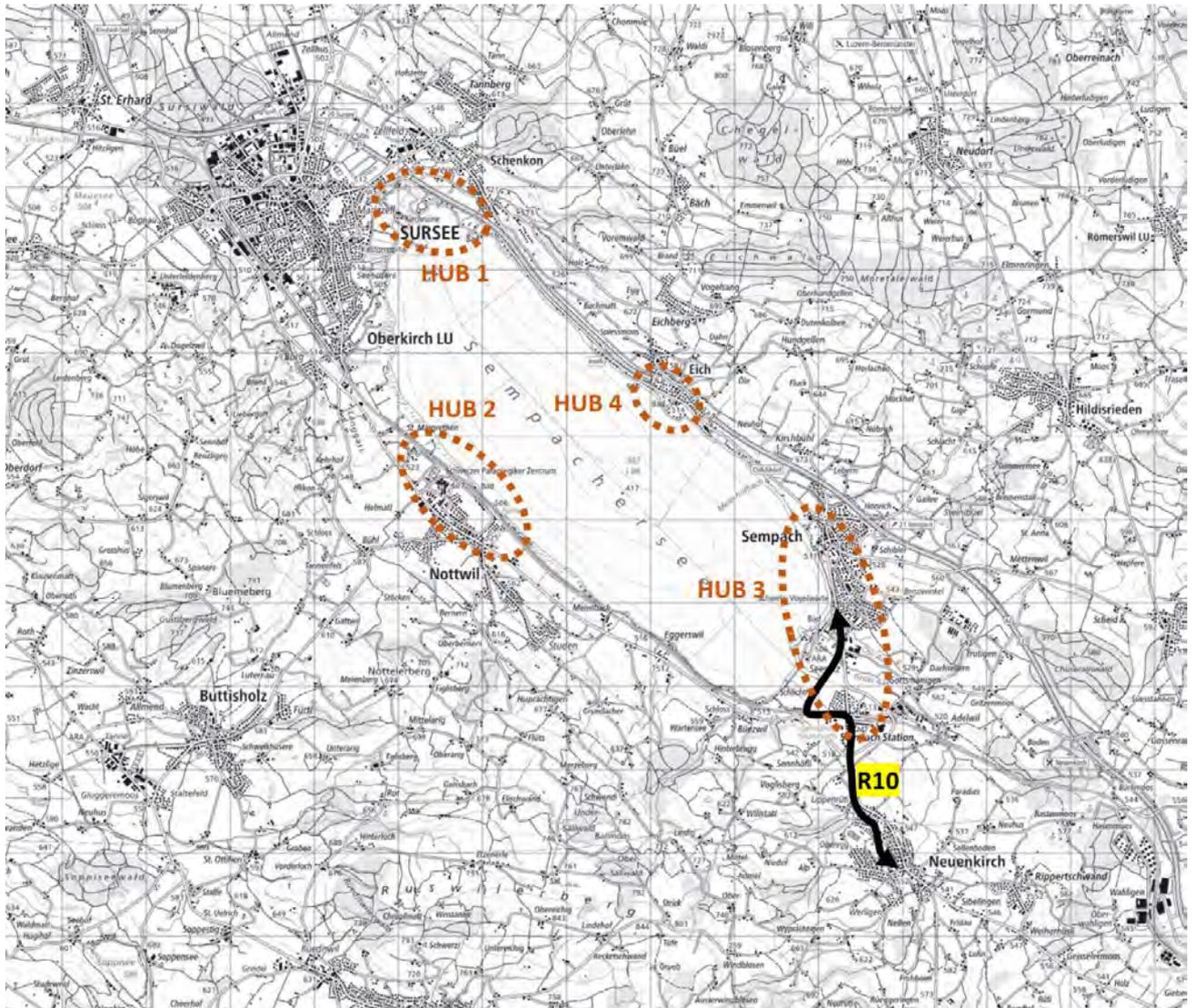
II.10 ROUTEN-ABSCHNITT 10

R10 Neuenkirch – Lippenrüti – Sempach Station – Sempach

Beschreibung

- Verbindungsrouten entlang der wietonsstrasse mit kombiniertem Rad-/Gehweg
- In Sempach Station und Neuenkirch auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen
- Verbindet diverse neuralgische Punkte miteinander

Anschluss-Routen-Abschnitte	HUB	Anschluss an Nachbarregionen	
R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R11	3	Sempach Station	
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
Sempach-Neuenkirch	Kirche Neuenkirch, Post Sempach	Seeland und Seevogtei Sempach	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG
Spaziergänger (NG 1), Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5)	Spaziergänger (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4) und Inline-Skater (NG 5) und teilweise vs. MIV		keine
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
	Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf Koexistenz	Koexistenz aller NG's	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland	Geschäftsstelle	Koordination, Controlling	
<input type="checkbox"/> Trägerorganisation			
<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden	Neuenkirch, Sempach	Umsetzung	
<input type="checkbox"/> andere			
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---			



Planausschnitt Routen-Abschnitt R10 gemäss Konzept S. 35

II.11 ROUTEN-ABSCHNITT 11

R11 Neuenkirch – Sellenboden – Gottsmäningen – Stadt Sempach

Beschreibung

- Verkehrsarme, landschaftlich attraktive Route; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2 m breit
- Teil der regionalen Veloroute 99 (Herzroute)
- Teil der nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo)

Anschluss-Routen-Abschnitte

R2, R4, R6, R7, R8, R10

HUB

3

Anschluss an Nachbarregionen

Sempach Station (Gottsmäningen)

Bahnhaltestellen

Sempach-Neuenkirch

Bushaltestellen

Kirche Neuenkirch, Post Sempach

Öffentliche Parkplätze

P+R Sempach Station

Eignung

Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4)

Konflikt-Potenzial

Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

keine

Bauliche Massnahme

Signalisation

Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf Koexistenz

Kommunikation

Koexistenz Wanderer (NG 2) und Velofahrer (NG 4)

Zuständigkeit

Federführung

- RET Sursee-Mittelland
- Trägerorganisation
- Gemeinden
- andere

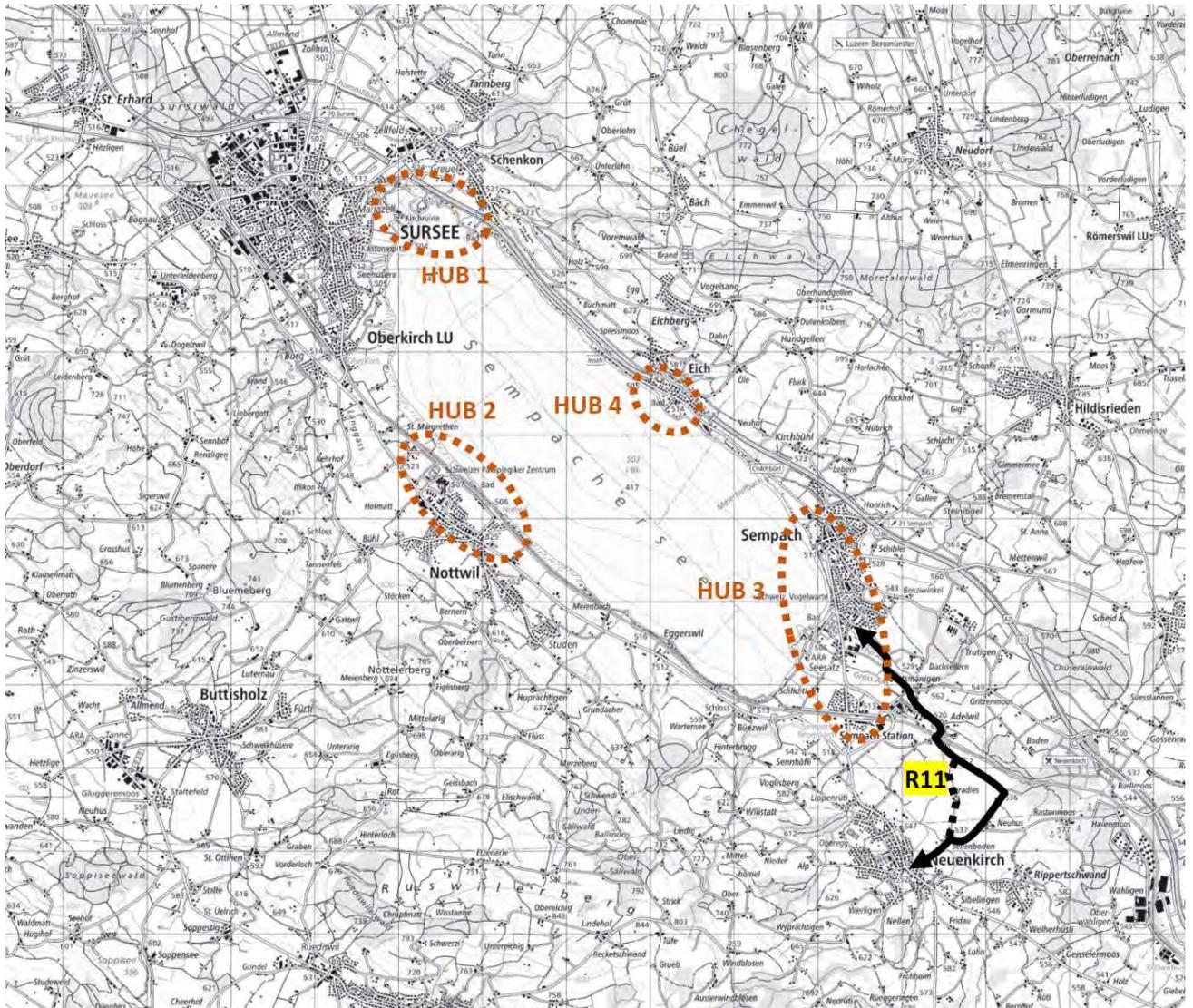
Beteiligte

Geschäftsstelle
Neuenkirch, Sempach

Aufgaben

Koordination, Controlling
Umsetzung

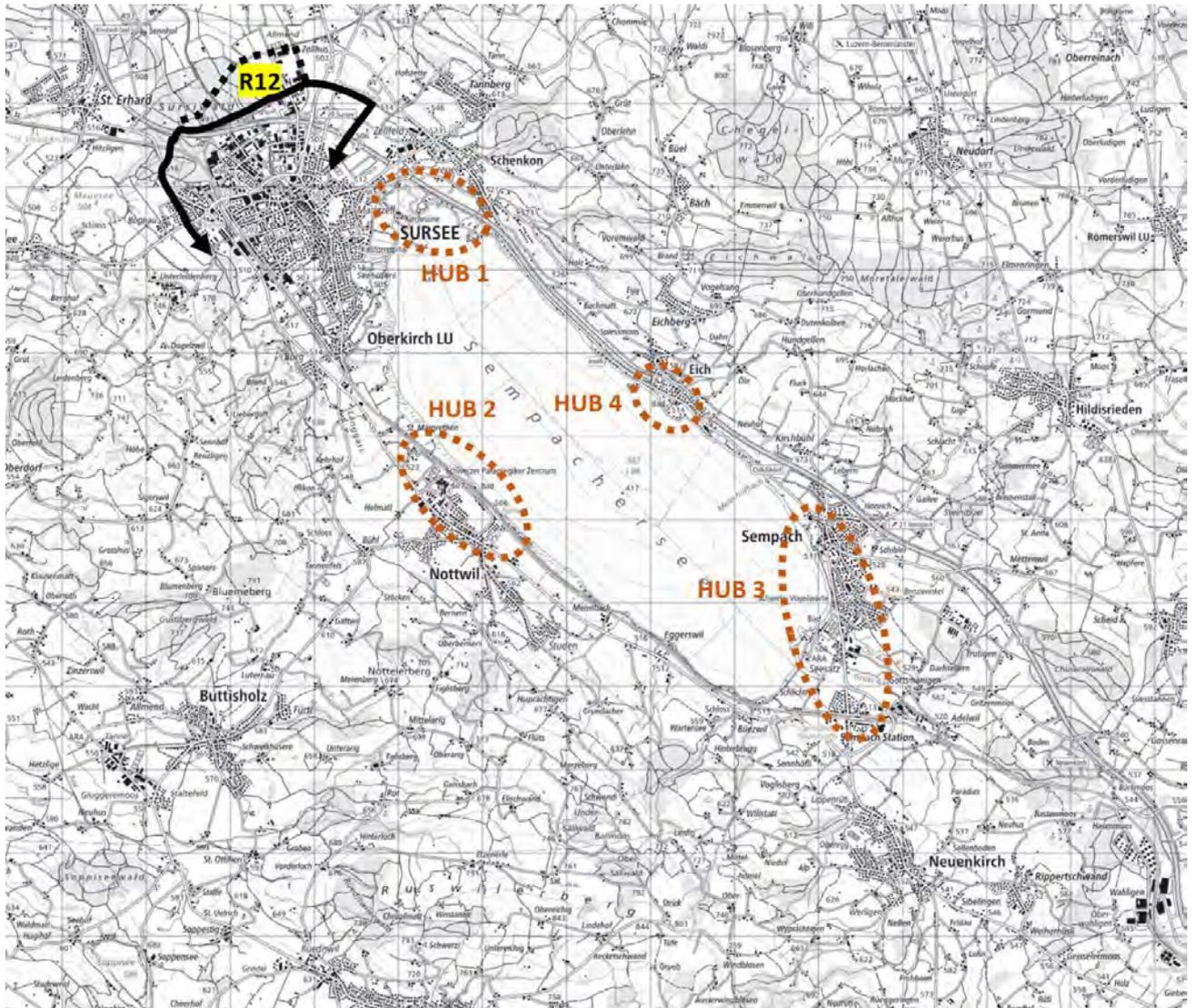
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---



Planausschnitt Routen-Abschnitt R11 gemäss Konzept S. 36

II.12 ROUTEN-ABSCHNITT 12

R12				Haselwart Oberkirch –Chotten Mauensee – Sursiwald – Allmend Sursee – Chommlibach - Hofstetterfeld			
Beschreibung							
<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsarme, nur Erschliessungszwecken dienende Strassen und Wege; teilweise asphaltiert, durchgehend mindestens 2 m breit Im Surseewald Anschluss an die nationalen Wanderroute 7 (Via Gottardo) und die regionalen Veloroute 84 (Mittelländer Hügelroute) 							
Anschluss-Routen-Abschnitte				HUB		Anschluss an Nachbarregionen	
R5, R6, R7, R8, R9						Campus Sursee, Sursiwald, Surenweg	
Bahnhaltestellen				Bushaltestellen		Öffentliche Parkplätze	
				Campus Sursee		P+R Sursee 3 (Bahnhof Sursee), Campus Sursee	
Eignung		Konflikt-Potenzial		Synergie-Potenzial		Prioritäre NG	
Wanderer (NG 2), Velofahrer (NG 4), bedingt für Biker (NG 3)		Wanderer (NG 2) vs. Velofahrer (NG 4)				keine	
Bauliche Massnahme				Signalisation		Kommunikation	
				Wegweiser / Routen-Markierungen mit Hinweis auf Koexistenz		Koexistenz Wanderer (NG 2) und Velofahrer (NG 4)	
Zuständigkeit							
Federführung				Beteiligte		Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> andere				Geschäftsstelle Oberkirch, Mauensee, Sursee, Schenkon		Koordination, Controlling Umsetzung	
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen: ---							



Planausschnitt Routen-Abschnitt R12 gemäss Konzept S. 37

III. MASSNAHMEN FÜR DIE FREIZEIT-HUB

III.1 HUB 1

HUB 1 Triechter Sursee – Badi Schenkon

Beschreibung

- Beliebte Aufenthaltsorte am Sempachersee
- verkehrsarme Strassen und Wege
- Strandbad Sursee, Seepark und Badi Schenkon sowie weitere Sport- und Freizeitanlagen
- Restaurationsangebot im Strandbad Sursee und in der Badi Schenkon

Anschluss-Routen-Abschnitte

R1, R2, R3, R4, R6, R8, R9

Bahnhaltestellen

Bushaltestellen

Mariazell Sursee, Schenkon Dorf

Öffentliche Parkplätze

Strandbad Sursee, Autobahnunterführung Richtung Eich

Eignung

Spaziergänger (NG 1),
Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5)

Konflikt-Potenzial

Spaziergänger (NG 1) vs.
Velofahrer (NG 4)

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

keine

Bauliche Massnahme

Signalisation

Info-Tafeln (Standorte in
Absprache mit
Standortgemeinden)

Kommunikation

Koexistenz aller NG's, Info-Tafeln

Zuständigkeit

Federführung

- RET Sursee-Mittelland
- Trägerorganisation
- Gemeinden
- andere

Beteiligte

Geschäftsstelle

Sursee, Schenkon

Aufgaben

Koordination, Controlling

Umsetzung

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen:

Prüfung des Handlungsbedarfs durch Stadt Sursee und Gemeinde Schenkon

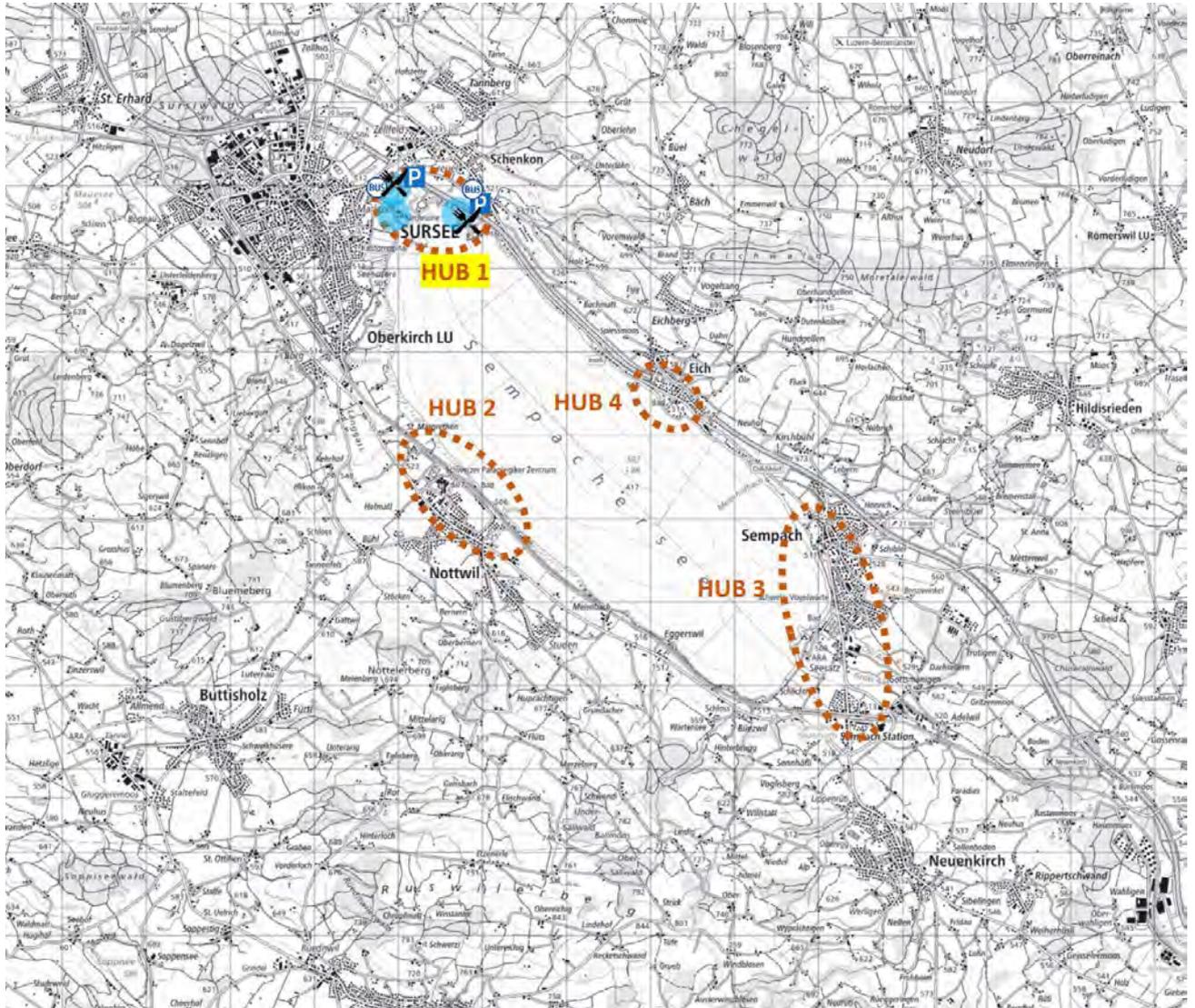
- Evt. Erarbeitung eines ergänzenden Konzepts und Verankerung in kommunalen Instrumenten, soweit die Standortgemeinden Bedarf erkennen
- Sicherung von Wegrechten
- Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze als Lenkungsmaßnahme

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Öffentliche Parkplätze
-  Seezugänge
-  Gastronomie-Angebote
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projektideen



Übersicht Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB gemäss Konzept S. 20

III.2 HUB 2

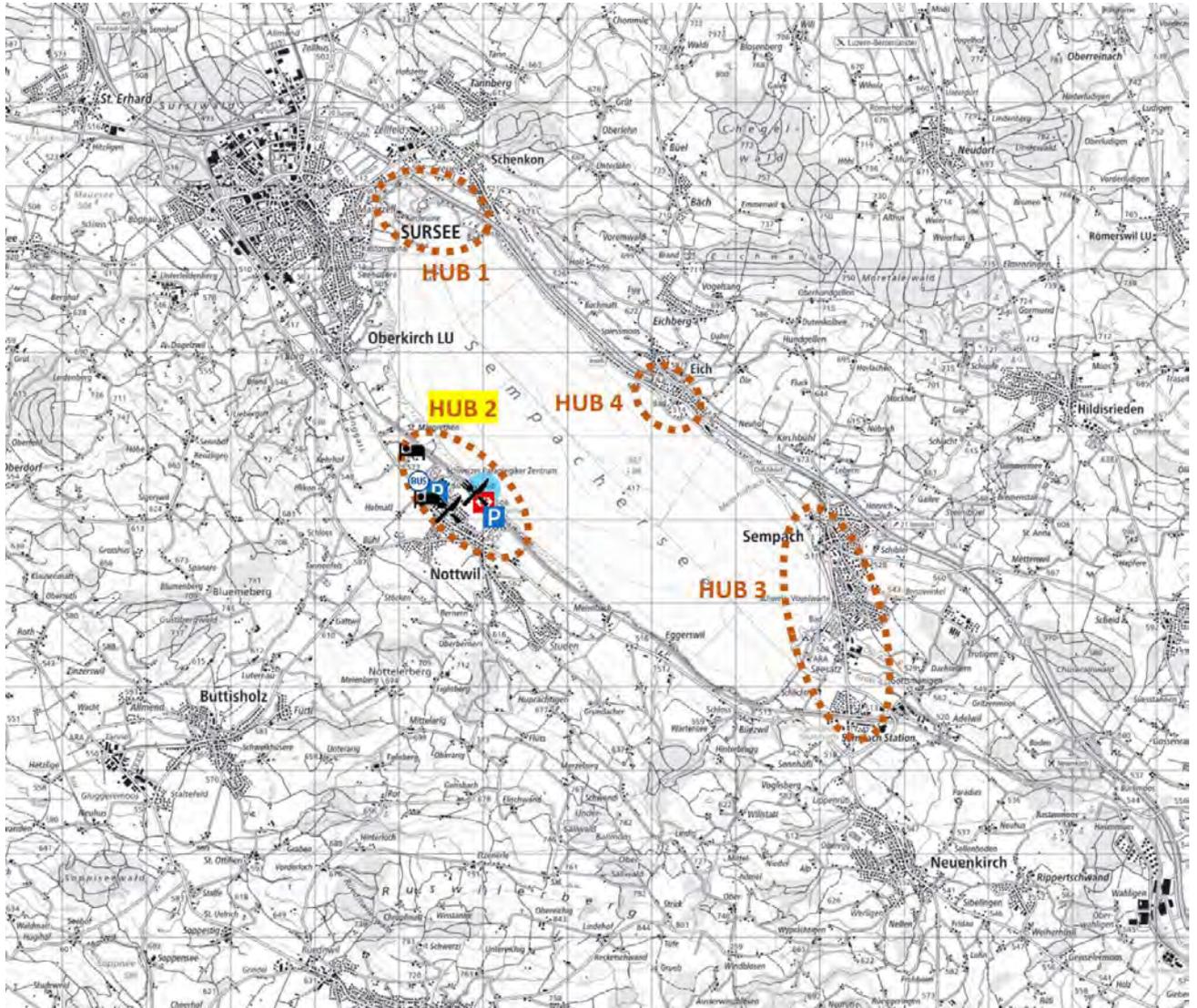
HUB 2		Nottwil	
Beschreibung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beliebter Aufenthaltsort am Sempachersee ▪ verkehrsarme Strassen und Wege ▪ Seebad Nottwil mit Restaurant ▪ Hotel Sempachersee und Camping St. Margreten ▪ Sport- und Freizeitanlagen des SPZ 			
Anschluss-Routen-Abschnitte			
R1, R3, R5, R7			
Bahnhaltestellen	Bushaltestellen	Öffentliche Parkplätze	
Nottwil	SPZ Nottwil	SPZ, P+R Nottwil	
Eignung	Konflikt-Potenzial	Synergie-Potenzial	Prioritäre NG Spaziergänger (NG 1)
Spaziergänger (NG 1), Velofahrer (NG 4), Inline-Skater (NG 5)	Spaziergänger (NG 1) vs. Velofahrer (NG 4)		
Bauliche Massnahme	Signalisation	Kommunikation	
Attraktivierung Seebad Nottwil	Info-Tafeln (Standorte in Absprache mit Standortgemeinde)	Priorisierung der Rollstuhlfahrer, Info-Tafeln	
Zuständigkeit			
Federführung	Beteiligte	Aufgaben	
<input type="checkbox"/> RET Sursee-Mittelland <input type="checkbox"/> Trägerorganisation <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> andere	Geschäftsstelle Nottwil	Koordination, Controlling Umsetzung	
Zusätzliche Informationen / Bemerkungen:			
Prüfung des Handlungsbedarfs durch Gemeinde Nottwil			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evt. Erarbeitung eines ergänzenden Konzepts (Ausrichtung insb. auf Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer) und Verankerung in kommunalen Instrumenten, soweit die Standortgemeinde Bedarf erkennt ▪ Sicherung von Wegrechten ▪ Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze als Lenkungsmassnahme 			

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Öffentliche Parkplätze
-  Seezugänge
-  Gastronomie-Angebote
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projektideen



Übersicht Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB gemäss Konzept S. 20

III.3 HUB 3

HUB 3 Sempach – Sempach Station

Beschreibung

- Beliebter Aufenthaltsort am Sempachersee
- Verkehrsreiche Kantonsstrasse angrenzend
- Seebad Sempach kombiniert mit Campingplatz und Restaurant
- Vogelwarte
- Diverse Restaurants und Hotels
- Altstadt Sempach mit Ortsbild von nationaler Bedeutung

Anschluss-Routen-Abschnitte

R1, R2, R4, R5, R6, R8, R10, R11

Bahnhaltestellen

Sempach-Neuenkirch

Bushaltestellen

Post Sempach

Öffentliche Parkplätze

Seeland + Seevogtei Sempach

Eignung

Spaziergänger (NG 1),
Velofahrer (NG 4), Inline-
Skater (NG 5)

Konflikt-Potenzial

Spaziergänger (NG 1) vs.
Velofahrer (NG 4)

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

keine

Bauliche Massnahme

Neugestaltung Seeuferweg (z.B.
Realisierung eines Fussgängerstegs)

Signalisation

Info-Tafeln (Standorte in
Absprache mit
Standortgemeinden)

Kommunikation

Koexistenz aller NG's, Info-Tafeln

Zuständigkeit

Federführung

- RET Sursee-Mittelland
- Trägerorganisation
- Gemeinden
- andere

Beteiligte

Geschäftsstelle

Sempach, Neuenkirch

Aufgaben

Koordination, Controlling

Umsetzung

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen:

Prüfung des Handlungsbedarfs durch Stadt Sempach

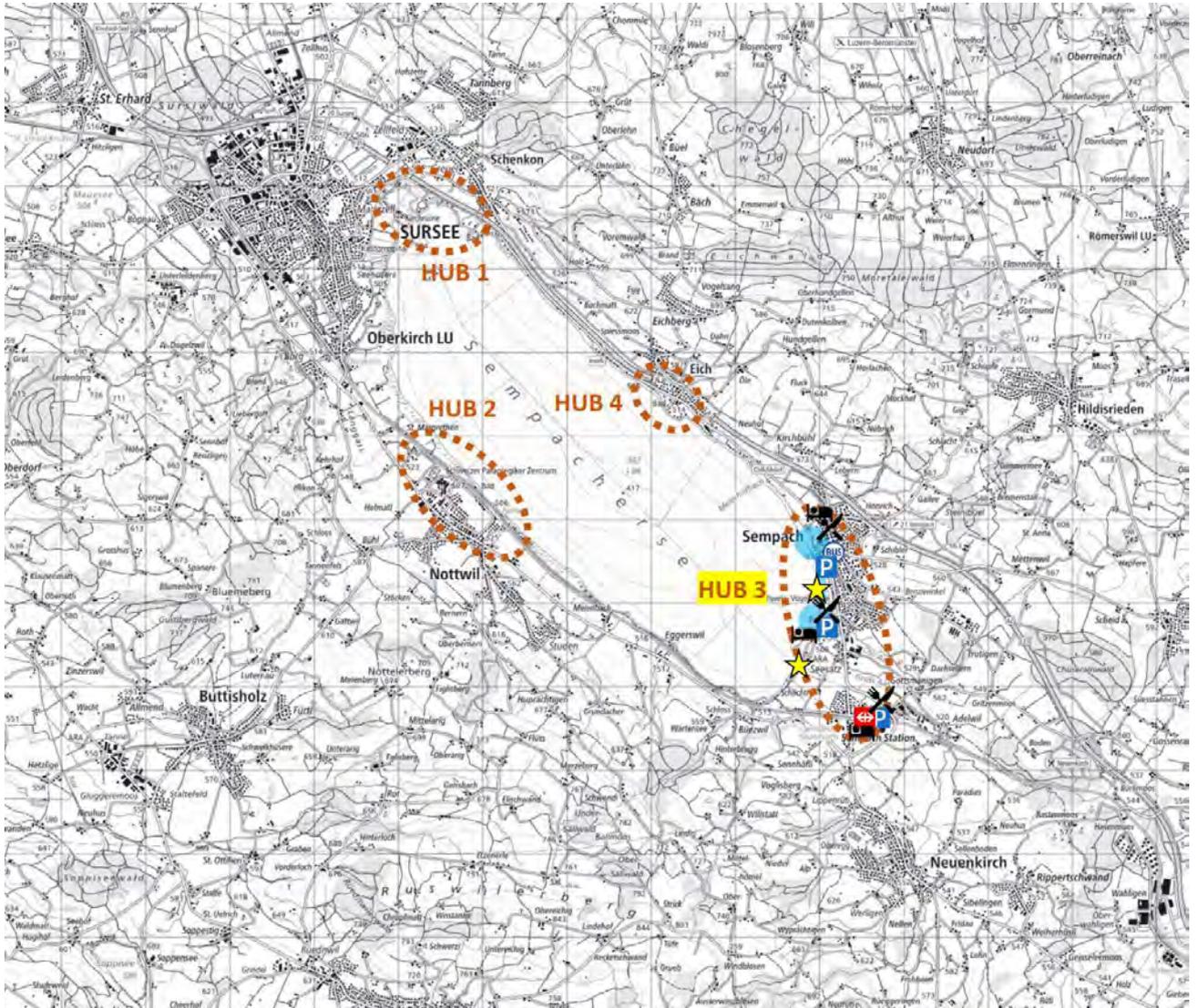
- Evt. Erarbeitung eines ergänzenden Konzepts und Verankerung in kommunalen Instrumenten, soweit die Standortgemeinden Bedarf erkennen
- Sicherung von Wegrechten
- Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze als Lenkungsmassnahme

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Öffentliche Parkplätze
-  Seezugänge
-  Gastronomie-Angebote
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projektideen



Übersicht Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB gemäss Konzept S. 20

III.4 HUB 4

HUB 4 Eich

Beschreibung

- Beliebter Aufenthaltsort am Sempachersee
- Verkehrsreiche Kantonsstrasse angrenzend
- Seebad Eich
- Sonne Seehotel und Restaurant

Anschluss-Routen-Abschnitte

R2, R4, R6, R8

Bahnhaltestellen

Bushaltestellen

Öffentliche Parkplätze

Eich Dorf

Seebad Eich

Eignung

Wanderer (NG 2),
Velofahrer (NG 4), Inline-
Skater (NG 5)

Konflikt-Potenzial

Synergie-Potenzial

Prioritäre NG

keine

Bauliche Massnahme

Signalisation

Kommunikation

Info-Tafeln (Standorte in
Absprache mit
Standortgemeinde)

Koexistenz aller NG's, Info-Tafeln

Zuständigkeit

Federführung

Beteiligte

Aufgaben

- RET Sursee-Mittelland
- Trägerorganisation
- Gemeinden
- andere

Geschäftsstelle

Koordination, Controlling

Eich

Umsetzung

Zusätzliche Informationen / Bemerkungen:

Prüfung des Handlungsbedarfs durch Gemeinde Eich

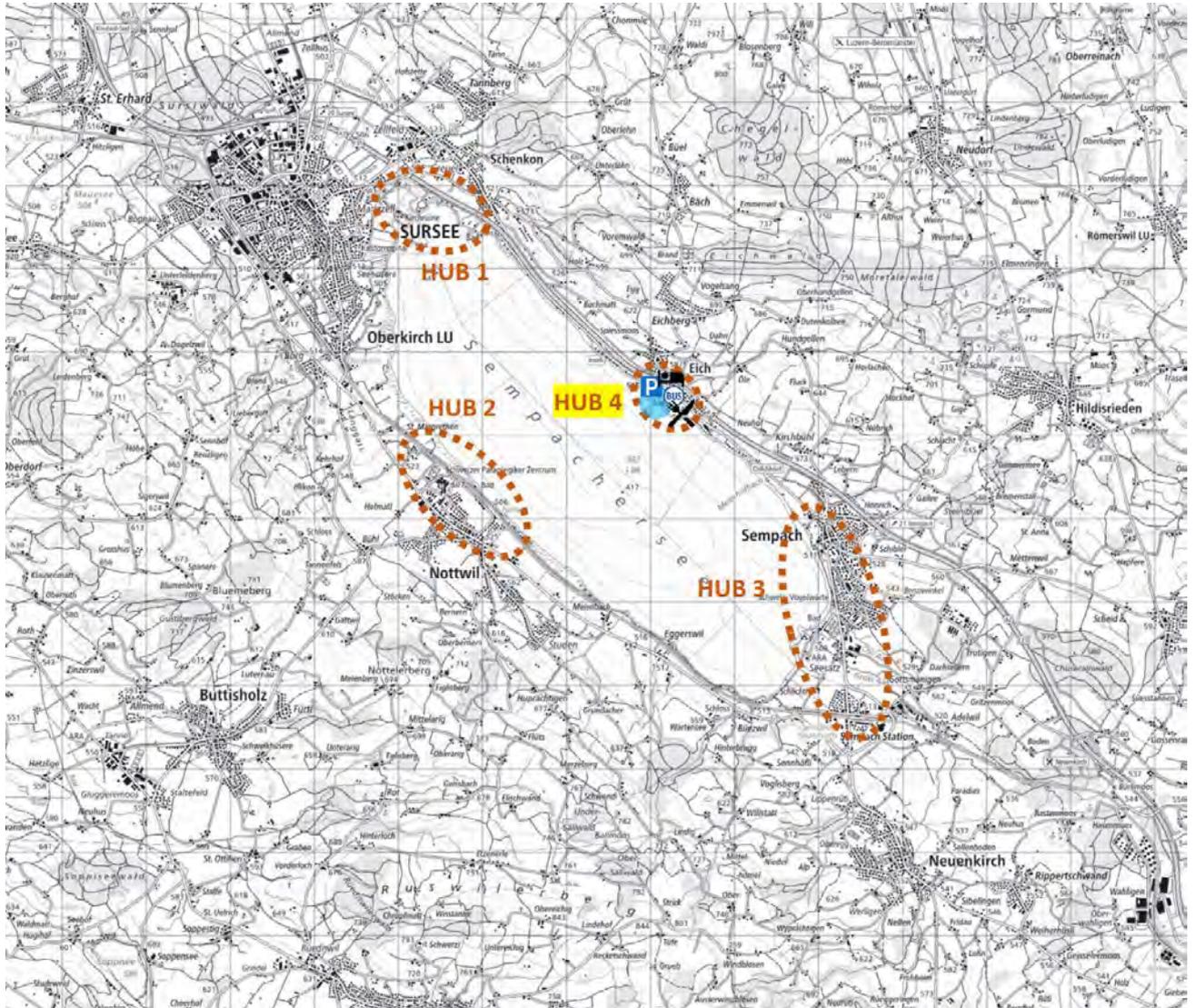
- Evt. Erarbeitung eines ergänzenden Konzepts und Verankerung in kommunalen Instrumenten, soweit die Standortgemeinde Bedarf erkennt
- Sicherung von Wegrechten
- Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze als Lenkungsmassnahme

Neuralgische Punkte:

-  Bahnhöfe
-  Wichtige Bushaltestellen
-  Öffentliche Parkplätze
-  Seezugänge
-  Gastronomie-Angebote
-  Übernachtungs-Angebote

Weitere Elemente:

-  Freizeit-HUB
-  Projektideen



Übersicht Neuralgische Punkte und Freizeit-HUB gemäss Konzept S. 20