



# GEMEINDE MALTERS

## Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan

Beschlossen durch den Gemeinderat am 11. Juli 2007

Der Gemeindepräsident



Ruedi Amrein

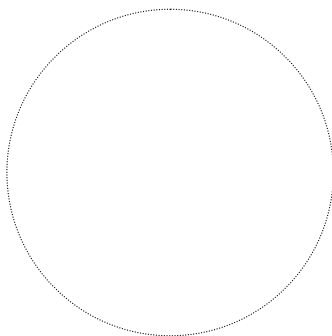


Der Gemeindeschreiber



Reto Wermelinger

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 1397 vom 20. November 2007  
mit Anordnungen genehmigt



.....  
Datum:

.....  
Unterschrift:

2. Juli 2009

N / 1.338 / Genehmigung / Erschliessungsrichtplan\_beschlossen.doc / Sachbearbeiter: Hu/ha

**Emch+Berger WSB AG**

6020 Emmenbrücke

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Inhalt und Aufgabe</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Rechtliche Wirkung</b> .....	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>Änderungen und Anpassungen</b> .....	<b>1</b>
<b>A</b>	<b>Erschliessungsrichtplan</b> .....	<b>2</b>
<b>4.</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>2</b>
4.1.	Übersicht über den Stand der Erschliessung .....	2
4.2.	Energieversorgung .....	2
4.3.	Wasserversorgung .....	2
4.4.	Abwasserentsorgung .....	3
<b>5.</b>	<b>Massnahmen Gebietserschliessungen</b> .....	<b>3</b>
5.1.	Chappelmättli (Grundstück Nr. 1927) .....	3
5.2.	Dangelbachmatte (Grundstücke Nr. 406 und 408) .....	3
5.3.	Chällerhof (Grundstück Nr. 229) .....	4
5.4.	Ober Chällerhof (Grundstück Nr. 2035) .....	4
5.5.	Haldenhüsli (Grundstücke Nr. 1687 und 1698) .....	4
5.6.	Büelacher (Grundstücke Nr. 1269 und 1412) .....	5
5.7.	Kaiserhof .....	5
<b>B</b>	<b>Verkehrsrichtplan</b> .....	<b>6</b>
<b>6.</b>	<b>Leitbild-Grundsätze</b> .....	<b>6</b>
<b>7.</b>	<b>Ziele und generelle Massnahmen</b> .....	<b>7</b>
7.1.	Verkehrsarten .....	7
7.2.	Verkehrsmittel .....	8
7.3.	Schutzansprüche .....	9
<b>8.</b>	<b>Aufbau des Verkehrsrichtplanes</b> .....	<b>10</b>
<b>9.</b>	<b>Massnahmen</b> .....	<b>10</b>
9.1.	Kantonsstrassen .....	12
9.2.	Gemeindestrassen .....	13
9.3.	Privatstrassen .....	15
9.4.	Tempo 30-Zonen .....	15
9.5.	Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer .....	16

## 1. Inhalt und Aufgabe

Technische Fragen der Erschliessung und planerische Fragen zum Verkehrssystem sind wichtige Bestandteile einer jeden Ortsplanung. In Zusammenhang mit der Revision der Ortsplanung der Gemeinde Malters soll darum auch der obligatorische kommunale Erschliessungsrichtplan erarbeitet werden.

Mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes vom 8. Mai 2001 wurden die Bestimmungen für einen separaten Strassenrichtplan gemäss Strassengesetz und einen Fusswegrichtplan gemäss Weggesetz gestrichen und durch Verweise auf den Erschliessungsrichtplan (§ 40 PBG) ersetzt. Die bisher in verschiedenen Gesetzen geregelte Erschliessungsrichtplanung findet sich seit dem 1. Januar 2002 zusammengefasst in § 40 PBG.

Der vorliegende Bericht behandelt die Erschliessungs- und die Verkehrsplanung separat in zwei Teilen:

- A Der Erschliessungsrichtplan** gemäss § 40 PBG enthält die bestehenden und die zusätzlich erforderlichen Erschliessungseinrichtungen. Soweit dies die Elemente des Verkehrs betrifft, wird auf den nachstehend beschriebenen Verkehrsrichtplan verwiesen. Die bestehenden Energie-, Frischwasser- und Abwasseranlagen sind in den Spezialplänen der Werke dargestellt.
- B Der Verkehrsrichtplan** legt alle für die Groberschliessung des Baugebietes notwendigen Verkehrsanlagen (Fusswege, Trottoirs, Strassen, Parkierung) fest. Im Weiteren zeigt er auf, wo und mit welchen gestalterischen Massnahmen die Sicherheit für Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten und wo der Verkehrsfluss verbessert werden soll. Die Massnahmen sind in diesem Bericht samt Dringlichkeit umschrieben und im Plan dargestellt.

## 2. Rechtliche Wirkung

Der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan ist ein kommunaler Richtplan nach § 9 Planungs- und Baugesetz (PBG). Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Er wird durch den Gemeinderat erlassen und durch den Regierungsrat genehmigt, soweit Interessen des Kantons oder der Nachbargemeinden berührt werden.

Während der Auflagefrist von 30 Tagen können sich Interessierte zum Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan äussern. Der Gemeinderat nimmt zu den Meinungsäusserungen Stellung.

## 3. Änderungen und Anpassungen

Bei geänderten Verhältnissen, bei neuen Aufgaben oder bei besseren Lösungsmöglichkeiten ist der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Das Verfahren für die Anpassung richtet sich nach dem § 13 des PBG. Wird der Richtplan nur geringfügig oder aufgrund übergeordneter Planungen angepasst, so ist dafür der Gemeinderat zuständig, wobei eine Genehmigung des Regierungsrates nicht erforderlich ist.

# A ERSCHLIESSUNGSRICHTPLAN

**Der Erschliessungsrichtplan** gemäss § 40 PBG enthält die bestehenden und die zusätzlich erforderlichen Erschliessungseinrichtungen. Die bestehenden Energie-, Frischwasser- und Abwasseranlagen sind in den Spezialplänen der Werke dargestellt. Die Ausgangslage bezüglich Strassen-, Fuss- und Radwegnetz wird im Plan dargestellt. Im Folgenden werden die Massnahmen zur Gebietserschliessung aufgezeigt. Massnahmen am Strassen-, Fuss- und Radwegnetz werden unter dem Abschnitt B. VERKEHRSRICHTPLAN aufgezeigt.

## 4. Ausgangslage

### 4.1. Übersicht über den Stand der Erschliessung

Auf dem Übersichtsplan werden die Bauzonen in die Kategorien „weitgehend überbaut“, „baureif“, „grob erschlossen“ und „unerschlossen“ eingeteilt.

In den grob erschlossenen Bauzonen sind die Grundeigentümer für die Erschliessung zuständig. Die Gemeinde kann anstelle der Grundeigentümer und auf deren Kosten die Erschliessung realisieren, wenn dies dem Grundeigentümer nicht möglich ist oder wenn er nicht gewillt ist die Erschliessung zeitgerecht in Angriff zu nehmen.

Als unerschlossene Gebiete sind auch solche bezeichnet, die nur teilweise erschlossen sind und bei denen die Gemeinde eine Leistung zu erbringen hat. Dabei kann es sich um die Erstellung von Kanalisations- und Wasserleitungen oder um Erschliessungsstrassen handeln, die von der Gemeinde finanziert oder mitfinanziert werden.

### 4.2. Energieversorgung

Die Stromversorgung ist an die Steiner Energie AG Malters sowie an die ewl delegiert. Der Energiebedarf der neu eingezonten Wohnzonen kann ohne neue Trafostationen, lediglich durch die Ergänzung des Leitungsnetzes zur Feinerschliessung dieser Gebiete, gedeckt werden.

### 4.3. Wasserversorgung

Für die Versorgung mit Frischwasser sind die Wasserversorgungen der Gemeinde Malters, von Nachbargemeinden und von Privaten zuständig. Die Bauzonen und die neu einzuzonenden Gebiete sind durchwegs grob erschlossen und können mit genügend Wasser sowie dem erforderlichen Druck versorgt werden.

#### 4.4. Abwasserentsorgung

Die Bauzonenerweiterungen liegen innerhalb der Bereiche, welche bereits in der geltenden Ortsplanung als Siedlungsentwicklungsgebiet vorgesehen waren. Somit erfasst der GEP alle Bauzone, in denen Abwasser anfällt. Aus dem GEP ist ersichtlich, dass alle noch nicht überbauten Bauzonen grob erschlossen sind. Die verbleibende Feinerschliessung ist Sache der Grundeigentümer. Der Gemeinde erwachsen keine weiteren Kosten für die Erschliessung neuer Bauzonen. Die im GEP aufgeführten Massnahmen sind für den Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Anlagen notwendig.

Details zu den einzelnen nicht überbauten Bauzonen sind aus den nachfolgenden Ausführungen im Kap. 5 ersichtlich.

### 5. Massnahmen Gebietserschliessungen

In den nachfolgenden Kapiteln wird aufgezeigt wie der Stand der Erschliessung der neu einzuzonenden Gebiete ist und wer welche Erschliessungsmassnahmen zu treffen hat.

Die Gebietserschliessungen sind im Rahmen der Gestaltungspläne im Detail festzulegen.

Alle Grundeigentümer, welche um Einbezug ihrer Grundstücke in die Bauzone ersuchen, beabsichtigen ihr Grundstück innert fünf Jahren nach Genehmigung der Ortsplanung baureif zu machen.

Strom-, Telefon- und Antennenanschluss werden durch die Werkeigentümer erstellt. Der Gemeinde erwachsen daraus keine Kosten.

#### 5.1. Chappelmättli (Grundstück Nr. 1927)

**Strasse:** Die Rotherdstrasse ist bis zur Abzweigung der Quartierstrasse genügend ausgebaut. Die Fortsetzung ist Sache des Grundeigentümers. Für die Gemeinde fallen keine Kosten an.

**Abwasser:** Die Erschliessung ist im GEP vorgesehen und eingerechnet. Die Leitungen in der Schwarzenbergstrasse und in der Luegetenstrasse müssen saniert und um ein Kaliber vergrössert werden. Diese Massnahmen müssen unabhängig von der Zonenerweiterung Chappelmättli getroffen werden. Es handelt sich somit um Kosten, die ohnehin anfallen.

**Wasser:** Das Leitungsnetz reicht bis zur Abzweigung Quartierstrasse. Der Druck ist genügend. Die Feinerschliessung ist durch den Grundeigentümer zu erstellen. Die Gemeinde übernimmt anschliessend die Hauptleitungen.

**Kosten für die Gemeinde:** Der Gemeinde erwachsen keine Kosten, welche durch die Einzoning verursacht werden.

#### 5.2. Dangelbachmatte (Grundstücke Nr. 406 und 408)

**Strasse:** Das Baugebiet muss von der Industriestrasse her erschlossen werden. Zu diesem Zweck ist eine Brücke über den Dangelbach zu erstellen. Für den Bau dieser Brücke hat die Gemeinde einen Fond gebildet (Fr. 81'000).

**Abwasser:** Eine Abwasserleitung und eine ehemalige Bachleitung durchqueren das Grundstück. Allenfalls müssen diese Leitungen zumindest teilweise verlegt werden. Die Gemeinde hat die dafür notwendigen Kosten bereits abgegolten. Im Übrigen kann das Gebiet direkt an

die Hauptleitung und an den Vorfluter angeschlossen werden (soweit das Sauberwasser nicht versickert werden muss).

**Wasser:** Das Leitungsnetz reicht bis ins Grundstück. Die Feinerschliessung ist durch den Grundeigentümer zu erstellen. Die Gemeinde übernimmt anschliessend die Hauptleitungen und erstellt allenfalls in einem späteren Zeitpunkt einen Ringschluss zu Lasten der Wasserversorgungsrechnung.

**Kosten für die Gemeinde:** Leeren des Fond für den Bau der Brücke über den Dangelbach. Weitere Kosten erwachsen der Gemeinde nicht.

### 5.3. Chällerhof (Grundstück Nr. 229)

**Strasse:** Das Grundstück muss mit einer Stichstrasse ab der Luzernstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen werden. Alle Kosten für diese Feinerschliessung (inklusive allfällige Massnahmen an der Kantonsstrasse) gehen zu Lasten der Grundeigentümerin.

**Abwasser:** Die Schmutzwasserhauptleitung liegt am Rand des Grundstücks. Die Feinerschliessung ist Sache der Grundeigentümerin. Das Meteorwasser muss versickert werden.

**Wasser:** Die Feinerschliessung ab dem bestehenden Netz der Gemeindewasserversorgung ist Sache der Grundeigentümerin. Die Gemeinde übernimmt anschliessend die Hauptleitungen und erstellt allenfalls in einem späteren Zeitpunkt einen Ringschluss zu Lasten der Wasserversorgungsrechnung.

**Kosten für die Gemeinde:** Der Gemeinde erwachsen keine Kosten.

### 5.4. Ober Chällerhof (Grundstück Nr. 2035)

**Strasse:** Für die Feinerschliessung kann einerseits die bestehende Quartierstrasse fortgesetzt werden und andererseits kann eine Bautiefe direkt ab der Rothenstrasse (Gemeindestrasse) erschlossen werden. Im Bereich der Gemeindestrasse muss noch das Trottoir erstellt werden. Diese Massnahme, kombiniert mit der Sanierung der Strasse, ist im Mehrjahresprogramm der Gemeinde noch nicht enthalten. Allenfalls müssen die Kosten vom Grundeigentümer vorgeschossen werden.

**Abwasser:** Der Kanalisationsanschluss ist vorhanden. Die Feinerschliessung sowie die Öffnung des eingedeckten Bachteils sind Sache der Grundeigentümerin.

**Wasser:** Die Feinerschliessung ab dem bestehenden Netz der Gemeindewasserversorgung ist Sache der Grundeigentümerin. Die Gemeinde übernimmt anschliessend die Hauptleitungen und erstellt allenfalls in einem späteren Zeitpunkt einen Ringschluss zu Lasten der Wasserversorgungsrechnung.

**Kosten für die Gemeinde:** Sanierung der Strasse und Erstellung eines Trottoirs: ca. Fr. 250'000. Davon werden im Perimeterverfahren 40 bis 60 % an die Grundeigentümer überwältzt. Weitere Kosten erwachsen der Gemeinde nicht.

### 5.5. Haldenhüsli (Grundstücke Nr. 1687 und 1698)

**Strasse:** Für die erforderliche Feinerschliessung können die bestehenden Quartierstrassen fortgeführt werden. Die Durchfahrtsrechte müssen von den Grundeigentümern erworben werden. Die Kosten gehen zu Lasten der Grundeigentümer.

**Abwasser:** Für das Schmutzwasser ist die Groberschliessung vorhanden. Das anfallende Meteorwasser kann nicht versickert und nicht in den bestehenden Bach eingeleitet werden, weil dessen Profil zu klein und die Leitung sanierungsbedürftig ist. Das Meteorwasser muss daher in die bestehende Leitung in der Haldenhüslistrasse abgeleitet werden. Dies bedeutet, dass nur diejenigen Teile des Grundstücks Nr. 1687 überbaut werden können, welche in diese Leitung entwässert werden können. Der Gemeinderat hat eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Problematik noch näher untersucht. Allenfalls ergeben sich daraus Rückschlüsse auf die Abgrenzung der Bauzone oder die Entwässerung.

**Wasser:** Die Feinerschliessung ab dem bestehenden Netz der Gemeindewasserversorgung ist Sache der Grundeigentümerin. Die Gemeinde übernimmt anschliessend die Hauptleitungen und erstellt allenfalls in einem späteren Zeitpunkt einen Ringschluss zu Lasten der Wasserversorgungsrechnung.

**Kosten für die Gemeinde:** Der Gemeinde erwachsen keine Kosten.

## 5.6. Büelacher (Grundstücke Nr. 1269 und 1412)

**Strasse:** Die Zufahrt ab Kantonsstrasse zum Familiengartenareal erfolgt an westlichen Rand der Zone. Die Erschliessung ist Sache des Familiengartenvereins.

**Abwasser:** Das WC kann an den Abwasserkanal angeschlossen werden..

**Wasser:** Die Feinerschliessung im Areal ist Sache des Familiengartenvereins.

**Kosten für die Gemeinde:** Der Gemeinde erwachsen keine Kosten.

## 5.7. Kaiserhof

**Strasse:** Die Zufahrt erfolgt über die Güterstrasse an der Ostgrenze des Areals. Der erforderliche Ausbau ist Sache des Gartenbaubetriebes.

**Abwasser:** Das anfallende Schmutzwasser kann entweder zusammen mit dem landwirtschaftlichen Abwasser verwertet werden oder muss gesammelt und der Kanalisation zugeführt werden.

**Wasser:** Das Wasser kann von der Wasserversorgungsgenossenschaft bezogen werden.

**Kosten für die Gemeinde:** Der Gemeinde erwachsen keine Kosten.

## B VERKEHRSRICHTPLAN

### 6. Leitbild-Grundsätze

Die nachstehenden Leitbild-Grundsätze bildeten die Grundlage für die Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes. Sie umreissen in genereller Form die Verkehrspolitik der Gemeinde.

1. Die Verkehrsplanung ist auf die vorhandene Siedlungsplanung (Bauzonen, Siedlungsgebiete) abzustimmen.
2. Das Verkehrsnetz ist so zu konzipieren, dass die Wohnlichkeit im Dorf womöglich verbessert wird. Insbesondere sind ruhige Wohnquartiere zu gewährleisten, welche lediglich den selbst verursachten Verkehr zu bewältigen haben. (Dieser Grundsatz kann nur im Innern des Quartiers, nicht aber entlang des Hauptverkehrsnetzes umgesetzt werden!)
3. Die Linienführung bestehender Strassen soll, soweit möglich und sinnvoll, beibehalten werden. Eingriffe in bestehende Überbauungen sollen auf das notwendige Minimum begrenzt werden.
4. Der öffentliche Verkehr (Bahn, Postauto), Fussgänger und Radfahrer sind ebenbürtig mit dem motorisierten Privatverkehr zu behandeln. Nachholbedürfnisse für Fussgänger und Radfahrer sind zu befriedigen.
5. Dem motorisierten Privatverkehr ist der minimal notwendige Strassenraum zuzuweisen, sodass die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsnetzes und die Erschliessung der Quartiere noch gewährleistet sind. Behinderungen des freien Verkehrsflusses infolge fehlender Linksabbiegspuren oder kurzfristiger Verkehrsüberlastungen oder vor geschlossenen Barrieren werden bewusst in Kauf genommen. Ein Verkehrszusammenbruch auf dem Hauptverkehrsnetz muss jedoch für den Normalfall vermieden werden.
6. Ausser für die Quartierserschliessung sollen neue Strassen erst dann gebaut werden, wenn die Funktionsfähigkeit des bestehenden Hauptverkehrsnetzes nicht mehr gewährleistet ist (Verkehrszusammenbrüche) oder wenn dadurch ein stark belastetes Gebiet wesentlich entlastet werden kann oder wenn Radfahrer- und Fussgängerbeziehungen stark aufgewertet werden können. Strassenbauten, welche lediglich eine Komfortsteigerung für den motorisierten Privatverkehr zur Folge haben, sollen vermieden werden.
7. Strassen Aus-, Um- und -Neubau sind auch gerechtfertigt, wenn dadurch die Verkehrssicherheit, insbesondere der Fussgänger und Radfahrer, erhöht werden kann.
8. Für langfristige heute nicht absehbare Bedürfnisse der Verkehrsentwicklung soll genügend Freiraum ausgespart werden. Zu diesem Zweck sollen Trassen für allfällige Strassenbauten mittels Baulinien gesichert werden, auch wenn eine Realisierung auf absehbare Zeit gar nicht zur Diskussion steht.

Verkehrsrichtplanung bedeutet, Entscheidungen späterer Generationen nicht vorweg zu nehmen, sondern ihnen möglichst viel Entscheidungsspiel offen zu halten.

## **7. Ziele und generelle Massnahmen**

In diesem Kapitel sind die Ziele der Verkehrspolitik und die Prioritäten bei der Ausgestaltung des Verkehrsnetzes thematisch geordnet.

### **7.1. Verkehrsarten**

#### **7.1.1. Durchgangsverkehr**

Der Durchgangsverkehr ist soweit möglich auf die Umfahrungsstrasse (H10) zu lenken: bauliche Massnahmen zur Verkehrslenkung bei den Verzweigungen Hirzli und bei der Zwiebackfabrik.

Der Durchgangsverkehr nach Schwarzenberg und Schachen macht einen relativ geringen Anteil am Gesamtverkehr aus und könnte nur mit sehr grossem Aufwand am Siedlungsgebiet Malters vorbeigeführt werden. Auf die Aufnahme einer Umfahrungslösung in den Verkehrsrichtplan für den Durchgangsverkehr von und nach Schwarzenberg und Schachen soll daher verzichtet werden.

#### **7.1.2. Ziel- / Quellverkehr**

Der Verkehr aus den Wohnquartieren soll möglichst auf kürzestem Weg auf das übergeordnete Strassennetz und aus dem Siedlungsgebiet hinaus geführt werden. Dabei sind vor allem die Hauptverkehrsbeziehungen (Richtung Renggloch und Thorenberg) zu beachten.

Die Zufahrt zu den Arbeitsplatzgebieten soll ab dem Hauptstrassennetz möglichst unter Vermeidung von Wohngebieten erfolgen.

#### **7.1.3. Binnenverkehr**

Möglichst direkte Verbindungen zwischen Wohnquartieren und Arbeitsplatzgebieten helfen mit, die Verkehrsmenge zu reduzieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in erster Linie für Fussgänger und Radfahrer Verbindungen bereitgestellt werden.

#### **7.1.4. Fussgängerverkehr**

Die Verkehrsplanung soll sichere und möglichst attraktive Verbindungen zwischen den Wohnquartieren einerseits, und den Schulen, den Arbeitsplatzgebieten, dem Dorfkern und dem Bahnhof andererseits gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Fussgänger sehr empfindlich auf Umwege reagiert, d.h. einen unattraktiven, aber kurzen Weg einem schönen und sicheren Umweg vorzieht.

Fussgänger sind auf separaten Fusswegen und genügend breiten Trottoirs zu führen. Auf verkehrsberuhigten Strassen und schwach befahrenen Quartierstrassen kann auf separate Fussgängerbereiche verzichtet werden.

Das Netz der vom Fussgänger begehbaren Wege, Trottoirs und Strassen soll möglichst dicht sein und möglichst wenig Umwege aufzwingen. Fussgängerhauptbeziehungen sind möglichst auf attraktiv gestalteten Fusswegen zu führen. Das Netz ist so zu gestalten, dass solche Hauptachsen eine Sammelwirkung erzielen.

Der Anschluss des Fusswegnetzes an das Wanderwegnetz ist zu gewährleisten.

### **7.1.5. Ruhender Verkehr (Parkplätze)**

Bei Neubauten in den Wohn- und Industriegebieten werden die erforderlichen Parkplätze vorgeschrieben und können im Normalfall ohne grosse Probleme realisiert werden. (Parkplatzreglement der Gemeinde Malters vom 17. Mai 1988).

Im Dorfkern fehlen genügend Parkierungsmöglichkeiten bei Geschäften, Wirtschaften und öffentlichen Einrichtungen (Kirche, Schulen etc.). Ebenfalls fehlen geeignete, zentral gelegene Freiflächen, welche sich zur Anlage von Parkplätzen eignen würden.

Um diese Situation zu entschärfen, sind folgende Grundsätze umzusetzen:

- Vorhandene Parkplätze im Zentrum sind für kurz- und mittelfristige Benützung zu reservieren (blaue Zone, zentrale Parkuhren).
- Langzeit- und Dauerparkierer haben auf dezentrale Parkplätze auszuweichen.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Überbauung der Kernzone West ist darauf zu achten, dass der für dieses Gebiet erforderliche Parkraum durch Mehrfachnutzung auch für öffentliche Bedürfnisse bereitsteht.

Es ist zu prüfen, ob auch dezentrale Parkplätze durch Mehrfachnutzung zeitweise für öffentliche Bedürfnisse zur Verfügung gestellt werden können.

Im Interesse des Ortsbildschutzes soll im Dorfkern die Erstellung zusätzlicher öffentlicher Abstellplätze nur sehr restriktiv gehandhabt werden, zumal der Fussmarsch von den peripheren Parkplätzen ins Zentrum zumutbar ist. Die Bewilligung zusätzlicher privater Abstellplätze ist im Hinblick auf den Ortsbildschutz restriktiv zu handhaben.

Das Parkplatz-Angebot darf nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt werden (Märt, Fest, grosse Beerdigung). Bei solchen Anlässen ist "wildes Parkieren" in Kauf zu nehmen.

### **7.1.6. Öffentlicher Verkehr**

Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch Bahn und Postauto ist im Moment ungenügend. Der Fahrplan für die Verbindung nach Luzern soll im Rahmen des S-Bahn Konzeptes verdichtet werden. Das Ziel sind Züge im ½-Stundentakt.

Die Schaffung einer regionalen Busverbindung (Schachen) - Malters - Kriens wurde aus Kostengründen auf unbestimmte Zeit vertagt.

Die Einführung eines Ortsbusses wird vorerst nicht in Erwägung gezogen.

## **7.2. Verkehrsmittel**

### **7.2.1. Schwerverkehr**

Der Schwerverkehr ist durch entsprechende Netzgestaltung möglichst vom Dorfkern und von den Wohngebieten fernzuhalten. Ein Schwerverkehrsverbot auf Kantonsstrassen ist nicht zulässig.

Das Fahrverbot für den Schwerverkehr auf der Hellbühlstrasse soll im Interesse der Schulwegsicherung aufrechterhalten werden.

## 7.2.2. PW-Verkehr

Der PW-Verkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass jeder als aktiver Verkehrsteilnehmer für sich möglichst viele Freiheiten beansprucht und als passiv Betroffener möglichst vor Immissionen verschont sein will. Dieser Gegensatz lässt sich am ehesten bewältigen indem der PW-Verkehr kanalisiert wird, d.h. einerseits Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenig Hauptverkehrs- und Sammelstrassen und andererseits Schaffung möglichst ruhiger Wohnquartiere.

Das Geschäftszentrum liegt entlang den Hauptverkehrsstrassen. Eine wesentliche Reduktion der Verkehrsmenge oder gar ein verkehrsfreier Geschäftsbereich ist daher nicht realistisch und soll nicht weiter verfolgt werden; verkehrsberuhigende Massnahmen sind jedoch zu prüfen.

## 7.2.3. Zweiradverkehr (Velo, Mofa)

Das Hauptaugenmerk gilt den Radwegen für Arbeitspendler, Schüler und dem täglichen Einkauf.

In der Verkehrsplanung sind die Verkehrsbeziehungen zwischen den Wohngebieten einerseits und den Schulen, Arbeitsplatzgebieten und dem Bahnhof andererseits besonders zu berücksichtigen. Die Anschlüsse an das regionale Radwegnetz sind zu gewährleisten:

- Dorf - Ei - Anschluss Brunau - Thorenberg
- Dorf - Blatten - Renggloch

Das Radwegnetz für den Bedarfverkehr (Schüler und Berufspendler) verläuft auf weiten Strecken auf übergeordneten Strassen. Wo keine Alternativrouten angeboten werden können ist der Sicherung des Langsamverkehrs auf diesen Streckenabschnitten besondere Beachtung zu schenken.

Konflikte zwischen Radfahrern und Fussgängern sind möglichst zu vermeiden. Wo der Platz vorhanden ist oder die Verkehrsmenge dies erfordert, ist der Fussgänger-Radfahrerverkehr nach Möglichkeit zu entflechten. Gemischte Bereiche sollen durch anderen Belag oder Markierungen optisch getrennt werden.

Für den Freizeitverkehr sind Radwanderrouten signalisiert. Die Route nach Littau muss noch geklärt und signalisiert werden.

## 7.3. Schutzansprüche

### 7.3.1. Ortsbild

Dem Ortsbildschutz ist Priorität einzuräumen, d.h. Verkehrsflächen dürfen nicht zu Lasten des Ortsbildes ausgeweitet werden. Im Bereich der Dorfzone (Kropfgasse - Badhusweg) ist diesbezüglich ein besonders strenger Massstab anzuwenden. Ortsbildschutz bezieht sich sowohl auf die Gebäulichkeiten als auch auf den Freiraum (Vorgärten, Zwischenbereiche etc.). Die Umnutzung von Grünraum in Abstellplätze ist zu vermeiden: Ortsbildschutz geht vor Parkplatz-Erstellungspflicht (siehe auch Art. 4 Parkplatzreglement).

Der Ortsbildschutz ist in der Ortsplanung verankert (Dorfzone, Ortsbildschutzzone). Die Unterabstände der Gebäude gegenüber dem Strassenraum, insbesondere entlang Kantonsstrasse, sind zu bewilligen.

### 7.3.2. Immissionsschutz

Die Lärmschutzverordnung ist seit 1987 in Kraft. Im Zonenplan sind die Lärmempfindlichkeitsstufen festgelegt. Die Lärmkatasterpläne entlang des übergeordneten Strassennetzes und der Bahnlinie liegen vor. Die Anliegen des Lärmschutzes sind von Gesetzes wegen gewahrt. Auf die Verankerung von entsprechenden Massnahmen im Verkehrsrichtplan kann verzichtet werden.

### 7.3.3. Land- und Forstwirtschaft

Die Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen darf durch die Erschliessung und Überbauung von Bauzonenflächen nicht wesentlich beeinträchtigt oder verunmöglicht werden.

## 8. Aufbau des Verkehrsrichtplanes

Grundsätzlich unterscheidet der Verkehrsrichtplan zwischen:

#### Ausgangslage:

Bestehende Anlagen, die den künftig an sie gestellten Aufgaben genügen.

#### Massnahmen:

Bestehende Anlagen, die schrittweise mit der Überbauung weiterer Bauzonen auszubauen sind.

Neue Anlagen, die mit der Überbauung weiterer Bauzonen zu realisieren sind.

Ansatzstellen der Erschliessung von noch nicht überbauten Bauzonen an das Netz der Groberschliessung.

Neue Anlagen, die der Verkehrssicherheit und der Gestaltung des Strassenraumes dienen.

## 9. Massnahmen

Die Massnahmen werden gemäss dem nachstehenden Schema umschrieben:

Nr.	Bezeichnung der Massnahme	Konkretisierungsgrad
A:	Ausgangslage	
Z:	Ziel das mit der Massnahme zu erreichen ist	
M:	Nähere Umschreibung der Massnahme	
H:	Handlungsanweisung	verantwortlich
K:	Koordination mit anderen Massnahmen	Priorität

Die aufgelisteten Massnahmen werden unterschieden nach ihrem **Konkretisierungsgrad**. In der Sprache der Richtplan-Methodik kennen wir folgende Stufen:

- **Festsetzung (FS):**  
Das Entscheidungsverfahren ist abgeschlossen. Meinungsverschiedenheiten zwischen den Beteiligten sowie Nutzungskonflikte sind bereinigt bzw. entschieden worden. Aus raumplanerischer Sicht steht der Realisierung dieses Vorhabens nichts mehr im Wege oder die Probleme können im Rahmen der Realisierung (Detailprojektierung) gelöst werden.
- **Zwischenergebnis (ZE)**  
Koordinationsaufgaben, für die noch kein abschliessender Konsens gefunden wurde oder für die die räumliche Abstimmung noch nicht abgeschlossen ist.  
Zwischenergebnisse legen das weitere Koordinationsverfahren fest und zeigen was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen. Dazu kann es notwendig werden, dass Randbedingungen oder Zusammenhänge aufgezeigt werden müssen, die bei der weiteren Abstimmung zu berücksichtigen sind, dass angegeben wird, welche zusätzlichen Entscheidungsgrundlagen beschafft werden müssen, dass bereits vorliegende Resultate von Untersuchungen zu überprüfen sind und anderes mehr.
- **Vororientierung (VO)**  
Koordinationsaufgaben, welche sich möglicherweise erheblich auf die räumliche Entwicklung auswirken können, die sich aber entweder zurzeit noch nicht in dem für die räumliche Abstimmung erforderlichen Mass umschrieben lassen und deren Realisierung in weiter Ferne liegt.  
Somit kann oder muss das Koordinationsverfahren noch nicht genauer festgelegt werden. Vororientierungen verpflichten die Behörden zur Information, falls sich wesentliches am Vorhaben ändert oder falls sich wesentliche Umstände so ändern, dass sie sich auf das Vorhaben selber oder auf andere raumwirksame Tätigkeiten auswirken können.

Wo ein **Handlungsbedarf** besteht, wird festgehalten, wer dafür verantwortlich bzw. federführend ist.

Der **Koordinationsbedarf** mit anderen Massnahmen wird ebenfalls erwähnt.

### **Prioritätsstufen**

- A** Die Massnahmen sind **innerhalb der ersten 5 Jahre** nach Annahme der Verkehrsvorlage zu realisieren.
- B** Die Massnahmen sind **innerhalb von ca. 10 Jahren** seit Annahme der Verkehrsvorlage zu realisieren.
- C** Bei dieser Prioritätsstufe handelt es sich nicht um Realisierungsmassnahmen, sondern lediglich um das vorsorgliche Aussparen von Freiräumen für allenfalls langfristig notwendige Massnahmen.

Die Notwendigkeit für die Realisierung solcher Massnahmen muss aufgrund der bevorstehenden, heute noch nicht genügend absehbaren Entwicklung, im Rahmen einer späteren Revision der Verkehrsrichtplanung überprüft werden. Je nach Ergebnis der Prüfung wird dann die Massnahme einer anderen Prioritätsstufe zugeordnet. Der Freiraum wird aufrechterhalten oder aber fallengelassen.

## 9.1. Kantonsstrassen

### a) Ausgangslage

Für Massnahmen an den Kantonsstrassen sind grundsätzlich die kantonalen Stellen zuständig. Der Gemeinderat setzt sich jedoch in geeigneter Weise dafür ein, dass die nachstehend aufgeführten Massnahmen in das Strassenbauprogramm des Kantons aufgenommen und anschliessend ausgeführt werden.

### b) Ziele

- Lenken des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse
- Verdrängen des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern soweit möglich.
- Reduktion der negativen Auswirkungen (Lärm, Gefahr) auf ein verträgliches Minimum.
- Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen.
- Gezielte Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer (Massnahmen siehe unter dem Kap. 9.5)

### c) Massnahmen (Nummern gemäss Plan)

<b>A 1</b>	<b>Halbanschluss Ei an die Umfahrungsstrasse</b>	<b>VO</b>
Z	Reduktion des Verkehrs aus der Arbeitszone auf der Hellbühlstrasse	
M:	Realisierung eines Halbanschlusses mit Ausfahrt von Luzern her und Einfahrt Richtung Wolhusen.	
H:	Beim Kanton Anschlussbewilligung erwirken. Anschluss erstellen.	Gemeinderat
K:	Erweiterung der Arbeitszone Ei	C

<b>A 2</b>	<b>Eingangspforte Hinter Widenmatt</b>	<b>ZE</b>
Z	Verkehrsberuhigung, Schulwegsicherung, Sicherung der Einfahrt in die Luegetenstrasse	
M:	Um dem motorisierten Verkehr auf der Hauptstrasse den Wechsel von der Ausserorts- zur Innerortsstrecke deutlich zu markieren ist beim Beginn der Bauzone eine „Eingangspforte“ zu realisieren. Gleichzeitig Sicherungsmassnahmen für den Fussgänger zu treffen. Die Platzierung der Bushaltestellen ist in das Projekt mit einzubeziehen.	
H:	Beim Kanton auf eine zeitgerechte Realisierung hinwirken.	Gemeinderat
K:	B6, E1	B

<b>A 3</b>	<b>Verzweigung Luzernstrasse / Industriestrasse</b>	<b>ZE</b>
M:	Die Verzweigung soll so gestaltet werden, dass der Verkehr von Westen möglichst durch die Industrieszone und auf die Umfahrungsstrasse gelenkt wird.	
H:	Die Massnahme wird 2007 umgesetzt	Gemeinderat
K:	B4	A

## 9.2. Gemeindestrassen

### Massnahmen (Nummern gemäss Plan)

<b>B 1</b>	<b>Sanierung Hellbühlstrasse ausserorts</b>	<b>FS</b>
Z	Werterhaltung und Verbesserung der Sicherheit	
M:	Sanierung der Strasse auf den nicht ausgebauten Teilstücken zwischen Schwingruben und Margel	
H:	Projektierung und Realisierung (im Mehrjahresprogramm enthalten)	Gemeinderat
K:		B

<b>B 2</b>	<b>Eingangspforte Ei</b>	<b>ZE</b>
Z	Verkehrsberuhigung	
M:	Um dem motorisierten Verkehr auf der Hellbühlstrasse den Wechsel von der Ausserorts- zur Innerortsstrecke deutlich zu markieren ist beim Beginn der Bauzone eine „Eingangspforte“ zu realisieren. Kombination mit Fussgängerquerung.	
H:	Projektierung und Realisierung	Gemeinderat
K:		B

<b>B 3</b>	<b>Sanierung Hellbühlstrasse innerorts</b>	<b>FS</b>
Z	Verbesserung der Sicherheit	
M:	Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes zwischen Emme und Luzernstrasse.	
H:	Projektierung und Realisierung zwischen Emme und Bahnlinie im Budget 2007 enthalten.	Gemeinderat
K:	B4	A/B

<b>B 4</b>	<b>Verzweigung Hellbühlstrasse / Industriestrasse</b>	<b>ZE</b>
Z	Lenkung des Verkehrs von der Umfahrungsstrasse via Industriestrasse Richtung Westen	
M:	Verbessern der Geometrie der Kurve, Umgestaltung der Verzweigung.	
H:	Projektierung und Realisierung zwischen Emme und Bahnlinie im Budget 2007 enthalten.	Gemeinderat
K:	A3, B3	A

<b>B 5</b>	<b>Unterführung West</b>	<b>VO</b>
Z	Raumfreihaltung	
M:	Sicherstellung der Möglichkeit zur allfälligen Realisierung einer Unterführung unter der Bahnlinie	
H:	Raumfreihaltung	Gemeinderat
K:	Erneut prüfen bei einer Erweiterung der Arbeitszone Rüti	C

<b>B 6</b>	<b>Sanierung Luegetenstrasse</b>	<b>FS</b>
Z	Werterhaltung und Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	
M:	Sanierung der Strasse und gleichzeitig Realisierung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger. Verbesserung der Einmündung in die Schwarzenbergstrasse.	
H:	Projektierung und Realisierung (im Mehrjahresprogramm enthalten)	Gemeinderat
K:	Einführung Zone T 30.	A

<b>B 7</b>	<b>Sanierung Bühlstrasse</b>	<b>FS</b>
Z	Werterhaltung und Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	
M:	Sanierung der Strasse und gleichzeitig Realisierung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger.	
H:	Projektierung und Realisierung (im Mehrjahresprogramm enthalten)	Gemeinderat
K:	Einführung Zone T 30.	A

<b>B 8</b>	<b>Sanierung Rothenstrasse</b>	<b>FS</b>
Z	Werterhaltung und Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	
M:	Sanierung der Strasse und Ergänzung des Trottoirs im nicht ausgebauten Teilbereich	
H:	Projektierung und Realisierung	Gemeinderat
K:	Überbauung Ober Chällerhof	A/B

<b>B 9</b>	<b>Unterbrechung Kropfgasse</b>	<b>FS</b>
Z	Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer	
M:	Unterbrechung der Strasse zwischen der Zufahrt Pfarreiheim und der Zufahrt Gärtnerei für den motorisierten Verkehr (exkl. Mofa)	
H:	Projektierung und Realisierung	Gemeinderat
K:	B7	A

### 9.3. Privatstrassen

#### Massnahmen (Nummern gemäss Plan)

<b>C 1</b>	<b>Erschliessungsrichtungen</b>	<b>ZE</b>
M:	Die verschiedenen Neubaugebiete (unüberbaute Bauzonenteile) und Bauentwicklungsgebiete (Übriges Gebiet) sind durch neu zu erstellende Erschliessungsstrassen oder Zufahrten im Sinne der im Plan eingetragenen Pfeile an das übergeordnete Strassennetz anzuschliessen. Die Verkehrserschliessungen neuer Wohnquartiere sind so auszugestalten, dass sie den Anforderungen von Tempo 30-Zonen genügen.	
H:	Generelle Projektierung im Rahmen von Gestaltungsplänen, wo solche gefordert sind. Erstellung im Zusammenhang mit Baubewilligungen veranlassen. Die Kosten dieser Massnahmen sind grundsätzlich durch die Grundeigentümern zu tragen.	Gemeinderat
K:	Nach Massgabe des Planes.	A - C

<b>C 2</b>	<b>Unterbrechung Schachenstrasse</b>	<b>ZE</b>
Z	Die Einmündung in die Hellbühlstrasse soll nicht durch Mehrverkehr aus den unüberbauten Zonenteilen belastet werden.	
M:	Die Erschliessung der unüberbauten Zonenteile erfolgt über die Emmenstrasse. Die Schachenstrasse ist an geeigneter Stelle für den motorisierten Verkehr (exkl. Mofa) zu sperren. Allenfalls ist ein Einbahnsystem Richtung Westen zu prüfen.	
H:	Umsetzung der Massnahme bei Bedarf, bzw. mit der Bewilligung eines Gestaltungsplanes im unüberbauten Gebiet.	Gemeinderat
K:		A

### 9.4. Tempo 30-Zonen

<b>D 1</b>		<b>ZE</b>
A:	Die bereits signalisierten und die vorgesehenen Tempo 30-Zonen sind im Verkehrsrichtplan festgehalten.	
Z:	Damit das Ziel ruhiger Wohnquartiere erreicht werden kann, sind in den bereits überbauten und überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten Tempo 30-Zonen zu realisieren. Neue Erschliessungen haben grundsätzlich die Anforderungen von Tempo 30 zu erfüllen (vergl. Massnahme C1).	
M:	Die für die Einführung von Tempo 30 erforderlichen Massnahmen sind im Rahmen eines separaten Verfahrens gemäss den gesetzlichen Vorschriften zu planen und mit den Quartierbewohnern zu besprechen. Der Zeitpunkt der Signalisation hängt von der Akzeptanz durch die Anwohner und der Realisierung der erforderlichen Massnahmen ab.	
H:	Basierend auf den Festlegungen im Verkehrsrichtplan sind über die einzelnen Quartiere Konzepte zu erarbeiten, welche die Massnahmen aufzeigen sollen, mit welchen Tempo 30 eingehalten werden kann.	Gemeinderat
K:	Nach Massgabe des Planes.	A - C

## 9.5. Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer

### a) Ausgangslage

Für die Ausgestaltung des Fuss- und Wanderwegnetzes ist das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 massgebend.

Der Regierungsrat hat 1994 ein kantonales Radroutenkonzept erarbeitet, welches sukzessive und nach Massgabe der verfügbaren Mittel umgesetzt wird.

Die Regionalplanungsverbände haben ein Konzept für Radwanderwege erarbeitet, welches mit Ausnahme kleiner Teilstrecken signalisiert ist.

### b) Ziele

Siehe Kap. 7.1.4 und 7.2.3

### c) Massnahmen (Nummern gemäss Plan)

<b>E 1</b>	<b>Anbindung des Wohnquartiers Widematt Richtung Westen</b>	<b>VO</b>
M:	Öffnung der Enden der Quartierstrassen für die Fussgängerbeziehungen in das Siedlungsentwicklungsgebiet Widacher/Widematt	
H:	Rechte bei der Genehmigung von Gestaltungsplänen sichern. Umsetzung spätestens bei der Überbauung der westlich angrenzenden Gebiete.	Gemeinderat
K:	A2	C

<b>E 2</b>	<b>Fussgängerverbindung Rotherdstrasse - Hübeli</b>	<b>VO</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes im Gestaltungsplanverfahren und Realisierung des Verbindungsweges durch den Grundeigentümer.	
H:	Festsetzen im Gestaltungsplan.	Gemeinderat
K:	Gestaltungsplan Chappelmättli	C

<b>E 3</b>	<b>Abkürzung Schulweg Im Bergli</b>	<b>ZE</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes im Bereich der Grundstücke Nr. 372/997 und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit den Grundeigentümern und Verhandlungen aufnehmen	Gemeinderat
K:		C

<b>E 4</b>	<b>Abkürzung Schulweg Bünzmättli - Luzernstrasse</b>	<b>ZE</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes im Bereich der Grundstücke Nr. 356/357 und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit den Grundeigentümern und Verhandlungen aufnehmen.	Gemeinderat
K:		A

<b>E 5</b>	<b>Fussgänger Verbindung Frohofstrasse - Urmisweg</b>	<b>VO</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit den Grundeigentümern und Verhandlungen aufnehmen.	Gemeinderat
K:		C
<b>E 6</b>	<b>Fussgänger Verbindung Frohofstrasse - Geissbüel</b>	<b>ZS</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit den Grundeigentümern und Verhandlungen aufnehmen.	Gemeinderat
K:	Überbauung auf Grundstück Nr. 1726	A
<b>E 7</b>	<b>Fussgänger Verbindungen im Siedlungsentwicklungsgebiet Luegete - Frohof</b>	<b>VO</b>
M:	Schaffung eines zusammenhängenden und durchgängigen Fusswegnetzes.	
H:	Rechte bei der Genehmigung von Gestaltungsplänen sichern. Umsetzung zusammen mit der Erschliessung der Bauzonen.	Gemeinderat
K:		C
<b>E 8</b>	<b>Verbindung für Fussgänger und Radfahrer im Gebiet Dangelbachmatte - Hurdacher</b>	<b>ZE</b>
M:	Fortsetzung der Achse für Fussgänger und Radfahrer durch die Neubaugebiete und in das Bauentwicklungsgebiet Hurdacher West.	
H:	Rechte bei der Genehmigung von Gestaltungsplänen sichern. Umsetzung zusammen mit der Erschliessung der Bauzonen.	Gemeinderat
K:	Gestaltungspläne Hurdacher und Dangelbachmatte	A - B
<b>E 9</b>	<b>Fortsetzung der Verbindung für Fussgänger und Radfahrer im Gebiet Weihermatte</b>	<b>ZE</b>
M:	Schliessen der Achse für Fussgänger und Radfahrer	
H:	Realisierung im Zusammenhang mit der Überbauung der Grundstücke Nr. 370/1337	Gemeinderat
K:	-	A - B
<b>E 10</b>	<b>Fussgänger Verbindung Weihermatte - Industriezone</b>	<b>VO</b>
M:	Sicherung und Realisierung einer Querung der Bahnlinie im Zusammenhang mit einer Überbauung im westlichen Bereich des Grundstücks Nr. 2231.	
H:	Sicherung der Rechte bei Bauvorhaben beidseits der Bahnlinie. Realisierung im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben	Gemeinderat
K:	-	B - C

<b>E 11</b>	<b>Fussgängerunterführung Bahnhof</b>	<b>ZE</b>
M:	Realisierung neuer Perronzugänge im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Perronanlagen durch die SBB.	
H:	Der Gemeinderat setzt sich für die Interessen der Gemeinde ein.	Gemeinderat
K:		B
<b>E 12</b>	<b>Fussgängerverbindung Chällerhof - Mueshof</b>	<b>FS</b>
M:	Realisierung einer Fusswegverbindung zwischen Wohnquartieren und zur Verkürzung und Sicherung des Schulweges.	
H:	Projektierung und Realisierung (im Mehrjahresprogramm enthalten)	Gemeinderat
K:		A
<b>E 13</b>	<b>Fussgängerverbindungen Chällerhof und Ober Chällerhof</b>	<b>FS</b>
M:	Sicherung der Fusswegrechte im Gestaltungsplanverfahren und Realisierung der Wege durch die Grundeigentümer.	
H:	Festsetzen im Gestaltungsplan.	Gemeinderat
K:	Gestaltungspläne Chällerhof und Ober Chällerhof	A
<b>E 14</b>	<b>Verbindung für Fussgänger und Radfahrer im Gebiet Feld</b>	<b>VO</b>
M:	Sicherung und Realisierung im Zusammenhang mit einer Einzonung und Überbauung der Liegenschaft Feld.	
H:	Rechte bei der Genehmigung von Gestaltungsplänen sichern. Umsetzung zusammen mit der Erschliessung der Bauzonen.	Gemeinderat
K:		C
<b>E 15</b>	<b>Ergänzung der fehlenden Trottoirs entlang der Industriestrasse</b>	<b>ZE</b>
M:	Erstellen des fehlenden Trottoirs im Zusammenhang mit der Überbauung der angrenzenden Grundstücke	
H:	Projektierung und Realisierung im Budget 2007 enthalten.	Gemeinderat
K:	B4	A
<b>E 16</b>	<b>Fussgängerverbindung von der Zwingstrasse bis zum Birkenweg</b>	<b>FS</b>
M:	Realisierung Zusammen mit der Überbauung gemäss Gestaltungsplan	
H:	Umsetzung	Grundeigentümer.
K:	Baubewilligungen	A

<b>E 17 Fusswegverbindung Neuhalde - Ammergehrigenstrasse</b>		<b>ZE</b>
M:	Sicherung der Fusswegrechte im Gestaltungsplanverfahren und Realisierung durch die Grundeigentümer.	
H:	Festsetzen in den Gestaltungsplänen.	Gemeinderat
K:	Gestaltungspläne Neuhalde und Sonnerain	A - B
<b>E 18 Fusswegverbindung Sigristhalde – Fussweg am Haldenbach</b>		<b>ZE</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes im Bereich des Grundstücks Nr. 2096 und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit dem Grundeigentümer und Verhandlungen aufnehmen.	Gemeinderat
K:		A
<b>E 19 Abkürzung Schulweg Halde - Eischache</b>		<b>ZE</b>
M:	Sicherung eines Fusswegrechtes im Bereich der betroffenen Grundstücke und Realisierung des Verbindungsweges.	
H:	Kontakt mit den Grundeigentümern und Verhandlungen aufnehmen.	Gemeinderat
K:		A
<b>E 20 Fusswegverbindung Halde - Sportanlagen</b>		<b>ZE</b>
M:	Sicherung des Fusswegrechtes im Gestaltungsplanverfahren und Realisierung durch die Grundeigentümerin.	
H:	Festsetzen im Gestaltungsplan.	Gemeinderat
K:	Gestaltungsplan Grundstück Nr. 1687	A
<b>E 21 Radfahrersicherung entlang der Kantonsstrasse von Malters nach Kriens/Littau</b>		<b>ZE</b>
M:	Realisierung von geeigneten Massnahmen zum Schutz der Radfahrer auf dieser Strecke	
H:	Beim Kanton auf eine zeitgerechte Realisierung hinwirken.	Gemeinderat
K:		C
<b>E 22 Radwanderwegverbindung zwischen Malters und Littau</b>		<b>FS</b>
M:	Sicherung der Durchfahrtsrechte und Signalisation der Route. Lokal bauliche Massnahmen.	
H:	Verhandlung mit dem Gemeinderat von Littau über die Linienführung gemäss Radroutenkonzept	Gemeinderat
K:		A