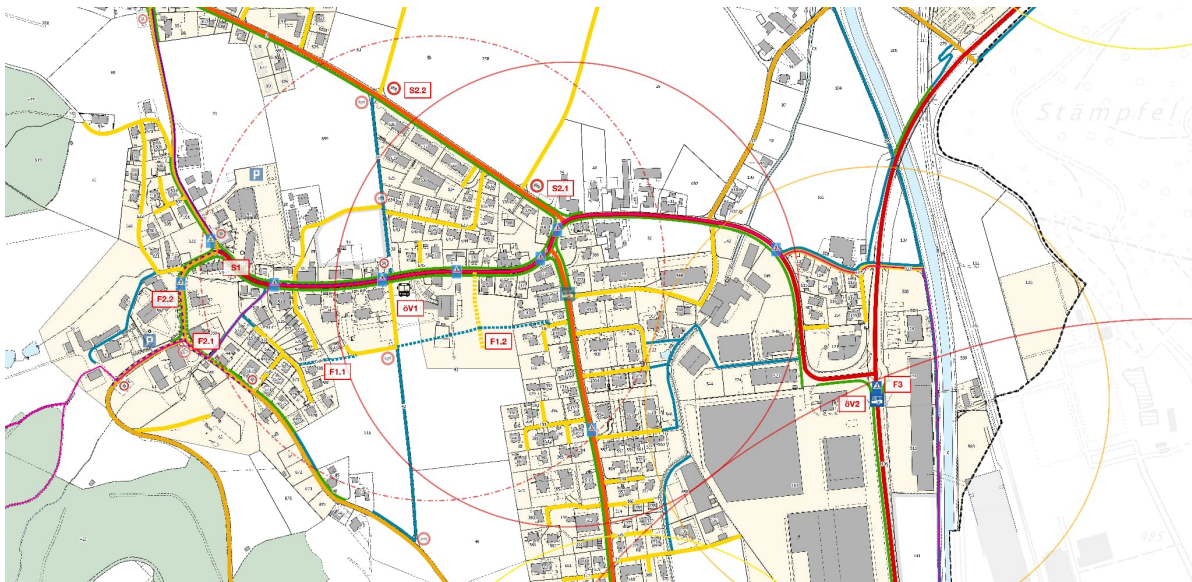


GEMEINDE ALTISHOFEN

GESAMTREVISION DER NUTZUNGSPLANUNG



BERICHT ZUM ERSCHLIESSUNGS- UND VERKEHRSRICHTPLAN

18. November 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUSGANGSLAGE UND VORGEHEN	3
1.1.	Anlass	3
1.2.	Verbindlichkeit	5
1.3.	Planungshorizont und Planungsablauf	5
2.	VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE	6
2.1.	Übergeordneter Verkehr	6
2.2.	Verkehrssicherheit	6
2.3.	Grundsätze motorisierter Verkehr	6
2.4.	Altishofen Zentrum	6
2.5.	Niedriggeschwindigkeitsregime	7
2.6.	Ruhender Verkehr	7
2.7.	Öffentlicher Verkehr und nachhaltige Mobilität	7
2.8.	Rad- und Fusswegnetz	7
2.9.	Schulwegsicherheit	8
3.	MASSNAHMEN	9
3.1.	Aufbau Massnahmen	9
3.1.1.	Gliederung der Massnahmen	9
3.1.2.	Koordinationsstand	9
3.1.3.	Ausgangslage	10
3.1.4.	Massnahmenbeschreibung	10
3.1.5.	Kostenschätzung	10
3.1.6.	Zuständigkeit/Federführung	10
3.1.7.	Weitere Beteiligte	10
3.1.8.	Realisierung	10
3.2.	Massnahmen Strassenverkehr	11
3.3.	Massnahmen Radverkehr	13
3.4.	Massnahmen Fussverkehr	15
3.5.	Massnahmen öffentlicher Verkehr	20
4.	ERSCHLIESSUNG UNBEBAUTE BAUZONEN	23
4.1.	Grundsätze zu Erschliessungsbestandteilen und Kosten	23
4.2.	Unerschlossenes Gebiet Dorf, Parz. Nr. 43	24

1. AUSGANGSLAGE UND VORGEHEN

1.1. Anlass

Bestehende Planung

Mit der letzten Gesamtrevision im Jahr 2000 trat auch der Verkehrsrichtplan in Kraft. Im Jahr 2014 wurde mit der Teilrevision zudem ein Teil-Erschliessungsrichtplan beschlossen. In Ebersecken ist bis heute kein Verkehrs- und/oder Erschliessungsrichtplan vorhanden.

Neuer Richtplan

Mit der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung wurde die Verkehrssituation in Altshofen und Ebersecken analysiert und ein neuer Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan erarbeitet. Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Erkenntnisse und Massnahmen zusammen und behandelt die unbebauten noch unerschlossenen Bauzonen.

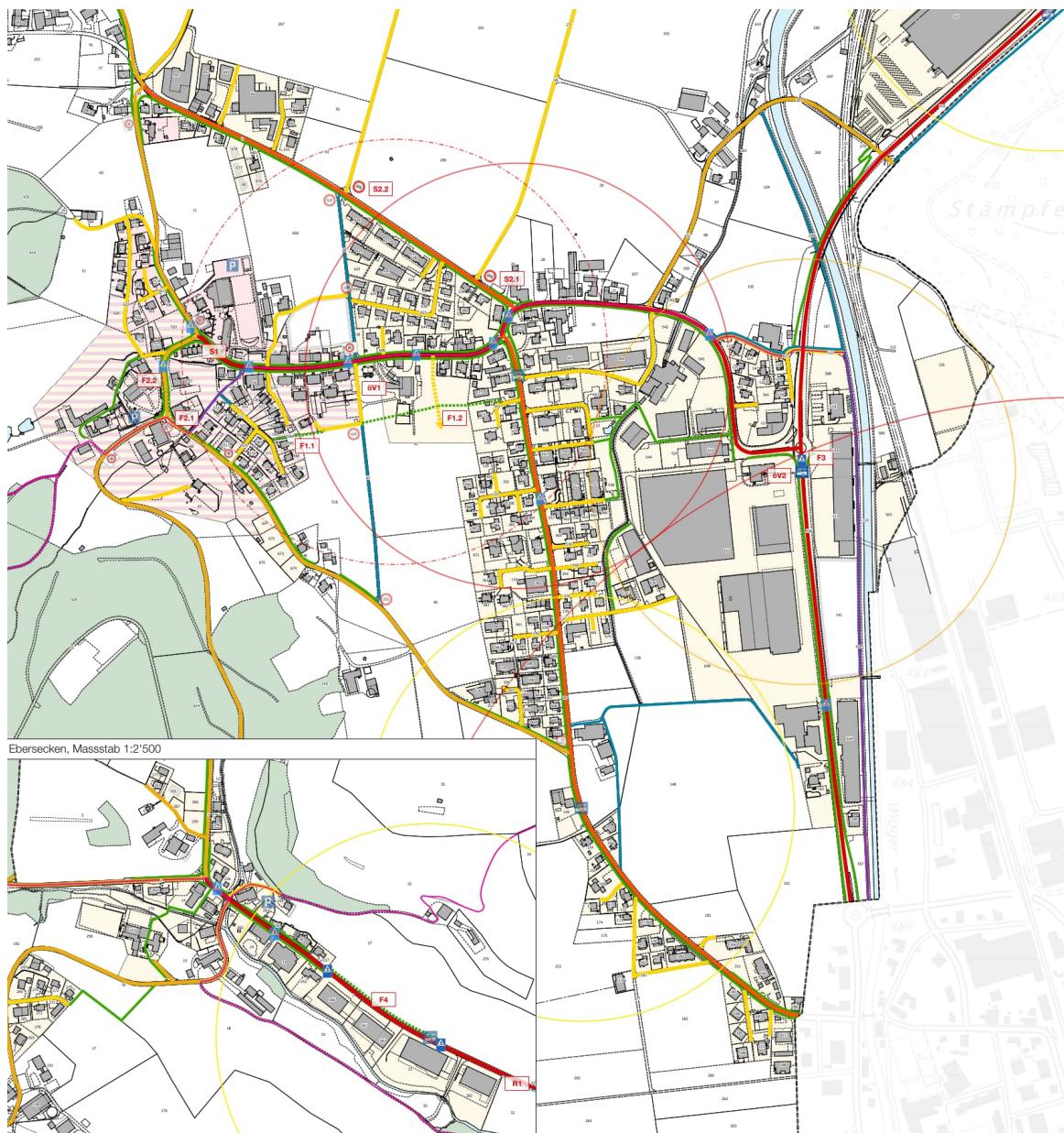


Abb. 1 Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan

Festsetzungen

bestehend:	Massnahmen:	
		Hauptverkehrsstrasse (Kanton)
		Sammelstrasse (Gemeinde)
		Erschliessungsstrasse (Gemeinde)
		Erschliessungsstrasse (Privat)
		Fussweg
		Fuss-/Radweg kombiniert (hellblau Radstreifen geplant)
		Wanderwege
		Tempo30
		Beginn Tempo30
		Öffentliche Parkplätze
		Bushaltestelle
		Fahrverbot MIV
		Fussgängerstreifen
		Gewichtsbeschränkung
		Buswendeschlaufe Oberdorf

Orientierender Planinhalt

	Bauzone
	Wald
	Gebäude
	Gewässer
	Reservezone

ÖV Angebotsstufen (Radius von 300 bzw. 1000 m) um entsprechende Bus- oder Bahnhaltstellen) gem. Geoportal Kanton Luzern




	ÖV Angebotsstufe 1
	ÖV Angebotsstufe 2
	 ÖV Angebotsstufe 3

Abb. 2 Legende zum Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan

1.2. Verbindlichkeit

Das kantonale Planungs- und Baugesetz gibt den Gemeinden die Kompetenz, kommunale Richtpläne zu erlassen (§ 9 PBG); in jedem Fall muss der Erschliessungsrichtplan erlassen werden, der gemäss § 1 des Weggesetzes des Kantons Luzern vom 23. Oktober 1990 auch das Fusswegnetz enthalten muss.

Die Richtpläne sind behördenverbindlich (§ 11 PBG). In der Erfüllung ihrer Aufgaben haben sich die Behörden an den Richtplan zu halten. Dies gilt insbesondere beim Aufstellen verbindlicher Pläne (z. B. Strassen- und Baulinienpläne), bei der Genehmigung von Plänen (Bauvorhaben), bei Stellungnahmen zuhanden des Kantons etc. Für Verkehrsmassnahmen gilt der Vorbehalt, dass bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen nur realisiert werden können, wenn sie im kantonalen Strassenbauprogramm enthalten sind. Der Richtplan wird mit der Genehmigung durch den Regierungsrat für die Behörden verbindlich.

1.3. Planungshorizont und Planungsablauf

Der Planungshorizont des Erschliessungs- und Verkehrsrichtplans entspricht demjenigen der Zonenplanung und ist auf 10 bis 15 Jahre ausgelegt. Der Planungsablauf ist mit dem Verfahren zur Ortsplanungsrevision koordiniert. Es wird auf den Planungsbericht zur Ortsplanungsrevision verwiesen.

2. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE

Verkehrspolitische Ziele bilden die Grundsätze für die Entwicklung des Verkehrs in Altishofen.

2.1. Übergeordneter Verkehr

- Die Gemeinde Altishofen stimmt die Siedlungsentwicklung auf die Verkehrerschliessung ab. Sie beachtet dabei den Grundsatz «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich machen».
- Die Gemeinde Altishofen stimmt ihre Verkehrsentwicklung und Massnahmen auf die Vorhaben des Kantons und der Nachbargemeinden ab.

2.2. Verkehrssicherheit

- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass Altishofen für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist.
- Problemstellen, welche punktuelle Massnahmen wie abweichende Höchstgeschwindigkeit, bauliche Anpassungen etc. benötigen, sollen nach Möglichkeit schnell behoben werden. Sofern die Strasse nicht im Eigentum der Gemeinde ist, setzt sich die Gemeinde beim Eigentümer für die Behebung der Schwachstelle ein.

2.3. Grundsätze motorisierter Verkehr

- Der Verkehr soll auf die Hauptverkehrsachsen (Haupt- und Verbindungsstrassen) konzentriert werden. Neben Durchleitungsfunktionen sollen Haupt- und Verbindungsstrassen in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben übernehmen.
- Die K11 ist die regionale Hauptverkehrsader. Auf ihr wird der Hauptverkehr abgewickelt. Eine gute Leistungsfähigkeit steht im Vordergrund.
- Die K11c und die Sammelstrassen bilden das Erschliessungsrückgrat im Siedlungsgebiet und begrenzen die verkehrsberuhigten Kammern. Eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung hat höchste Priorität.
- Durch eine hohe Kapazität an den Knoten soll gewährleistet werden, dass kein Durchgangsverkehr auf das Quartierstrassennetz ausweicht.
- Die Quartiererschliessung soll mit möglichst kurzem Weg direkt ab den Hauptverkehrswegen erfolgen. Quartierfremder Durchgangsverkehr und Schleichverkehr ist nicht erwünscht und soll bei Bedarf durch geeignete Massnahmen unterbunden werden.
- Tempo-30-Zonen und bei Bedarf verkehrsberuhigende Massnahmen sollen einen quartierverträglichen Verkehr gewährleisten und können auch auf Abschnitten des Hauptverkehrsnetzes eingeführt werden.

2.4. Altishofen Zentrum

- Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer soll sowohl entlang der Dorf-/Unterdorfstrasse, als auch im Oberdorf, dem Gerbefeld und entlang des Feldmattring verbessert werden.
- Die Oberdorf-/Dorf- und Unterdorfstrasse soll keine trennende Wirkung haben, sondern soll als verbindendes Element wirken. Die Strassenraumgestaltung soll

an die Ansprüche im Siedlungsgebiet angepasst werden (siedlungsverträglicher Querschnitt, mindestens normbreite Trottoirs, sichere und optimal gelegene Querungsstellen, angepasste Materialisierung, etc.).

- Die vorhandenen und zukünftigen Parkieranlagen sollen differenziert bewirtschaftet werden. Die Bewirtschaftung, die angestrebte Nutzung sowie die Lage und Ausgestaltung von Sammelparkierungen sollen mittels Parkierungskonzept oder Parkplatzreglement geregelt werden.

2.5. Niedriggeschwindigkeitsregime

- In Wohnquartieren auf Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sind Niedriggeschwindigkeitszonen (Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen) zu prüfen, wenn dies von den betroffenen Anwohnern und Grundeigentümern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z. B. Schulwegsicherung).

2.6. Ruhender Verkehr

- Es soll ein optimales Angebot an Parkplätzen bereitgestellt werden. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten oder aber an geeignetere Orte verlegt.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Parkierungskonzept, welches das Parkplatzangebot und deren Bewirtschaftung (Kosten, Parkzeit) koordiniert.
- An den Zugängen zu Naherholungsgebieten sollen kleine Sammelparkierungen zur Verfügung gestellt werden.

2.7. Öffentlicher Verkehr und nachhaltige Mobilität

- Die Gemeinde setzt sich für eine effektive Anbindung von Ebersecken an den öffentlichen Verkehr ein. Ziel ist eine Postautoverbindung durchs Dorf zu realisieren mit einem regelmässigen Kurs. Die Frequenz sollte im Minimum zweistündig sein, angestrebt soll eine einstündige Frequenz sein, auch an Wochenenden.
- Sollte dieses Ziel nicht erreicht werden, sind Alternativen zu prüfen. Diese Alternativen sollten das gleiche Ziel erreichen.
- Bei allen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird die Erstellung von Personenunterständen angestrebt.
- Die Gemeinde Altishofen fördert die nachhaltige Mobilität. Sie prüft die Bereitstellung von Elektrotankstellen und Elektrofahrzeugen an geeigneten Orten.

2.8. Rad- und Fusswegnetz

- Attraktiv gestaltete Wege sollen die Quartiere mit dem Dorfzentrum, die Wohnquartiere unter sich, die öffentlichen Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsanlagen und die Arbeitsschwerpunkte verbinden.
- Der Anschluss des Rad- und Fusswegnetzes an das Netz der Nachbargemeinden und an die Wanderwege ist gewährleistet.
- Die Querungen mit dem Hauptverkehrsnetz sollen gesichert werden, wobei der Schulwegsicherung besondere Beachtung geschenkt werden soll.
- Auf wichtigen Spazierwegen sollen Ruhegelegenheiten realisiert werden.

- Das Fusswegnetz soll den Anschluss an das Wanderwegnetz sicherstellen, welches insbesondere die für die Erholung geeigneten Gebiete, schöne Landschaften (Aussichtslagen, Ufer usw.), lokale Sehenswürdigkeiten sowie touristische Einrichtungen erschliesst und nach Möglichkeit historische Wegstrecken einbezieht.

2.9. Schulwegsicherheit

- Die Gemeinde erhebt die wichtigsten Schulwege. Schwachstellen in der Verkehrssicherheit sollen möglichst zeitnah behoben werden. Neben dem objektiven Sicherheitsempfinden soll auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Schülerinnen und Schülern mit geeigneten Massnahmen Rechnung getragen werden.
- Schulwege sollen möglichst abseits von Hauptverkehrsachsen geführt werden. Bei Querungen sollen bedarfsgerechte Hilfsmittel, wie z. B. Fussgängerstreifen, Mittelinseln oder Ampeln erstellt werden.

3. MASSNAHMEN

Vorgehen Analyse

Die relevanten Strassen von Altishofen und Ebersecken wurden an verschiedenen Querschnitten analysiert, kategorisiert und die Schwachstellen bestimmt. Zudem wurde der Langsamverkehr und die Bushaltestellen untersucht. Daraus abgeleitet wurden verschiedene Massnahmen, welche folgend erläutert werden.

3.1. Aufbau Massnahmen

Die einzelnen Massnahmenblätter für den Verkehrsrichtplan sind wie folgt aufgebaut:

Kurzbezeichnung (z. B. S1)	Massnahmentitel
Koordinationsstand	Vororientierung (VO) / Zwischenergebnis (ZE) / Festsetzung (FS)
Ausgangslage	Beschrieb Ausgangslage
	Kartenausschnitt
Massnahmenbeschrieb	Beschrieb Massnahme
Koordination mit	Weitere mit der beschriebenen Massnahme zu koordinierende Massnahmen
Kostenschätzung	Kostenschätzung
Zuständigkeit/ Federführung	Federführende Stelle (z. B. Kanton, Gemeinde, etc.)
Weitere Beteiligte	Weitere Beteiligte und Betroffene
Realisierung	Kurzfristig, Mittelfristig, Langfristig

Tab. 1: Massnahmenblatt für den Verkehrsrichtplan

3.1.1. Gliederung der Massnahmen

Die Massnahmen werden nach Verkehrsart wie folgt gegliedert:

- S Massnahmen Strassenverkehr
- R Massnahmen Radverkehr
- F Massnahmen Fussverkehr
- öV Massnahmen öffentlicher Verkehr

3.1.2. Koordinationsstand

Als Festsetzung (FS) werden jene Vorhaben behandelt, deren Standorte abschliessend bestimmt werden; Vorhaben, bei denen der raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Dies bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und in Kenntnis derselben entschieden werden kann.

Als Zwischenergebnis (ZE) werden Richtplaninhalte behandelt, bei denen der Interessenabwägungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, bei denen noch Varianten ausdiskutiert bzw. Grundlagen analysiert oder aufgearbeitet werden müssen.

Als Vororientierung (VO) werden langfristige Aufgaben behandelt oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

3.1.3. Ausgangslage

Unter der Ausgangslage werden die Ursachen für die Massnahme beschrieben.

3.1.4. Massnahmenbeschreibung

Der Massnahmenbeschreibung umfasst die beabsichtigten Änderungen oder Folgen der Massnahmen. Er kann, sofern die Massnahme noch nicht weiter definiert wurde, auch nur die Ziele der Massnahme umfassen.

3.1.5. Kostenschätzung

Im Feld «Kostenschätzung» werden die Gesamtkosten gemäss den bestehenden Projektunterlagen oder aufgrund von Grobkostenschätzungen (Genauigkeit von ca. 25 % für die vorgeschlagene Variante) beziffert. Die Verteilung auf verschiedene Kostenträger wird an dieser Stelle nicht angegeben. Teilweise werden keine Angaben gemacht, wenn:

- aufgrund des Projektstands noch keine sinnvollen Schätzungen möglich sind, und/oder
- die Gemeinde sich finanziell nicht beteiligen muss, und/oder
- der finanzielle Aufwand gering ist, und/oder
- die Massnahme zusammen mit einem anderen Projekt umgesetzt wird.

3.1.6. Zuständigkeit/Federführung

Im Feld «Zuständigkeit / Federführung» wird die für die Koordination verantwortliche Instanz genannt. Die verantwortliche Instanz koordiniert und informiert die weiteren beteiligten Parteien.

3.1.7. Weitere Beteiligte

Siehe Zuständigkeit/Federführung

3.1.8. Realisierung

Bei den einzelnen Massnahmen sind im Sinne einer Zielsetzung Realisierungsfristen festgelegt.

Unter den festgelegten Fristen werden folgende Zeithorizonte verstanden:

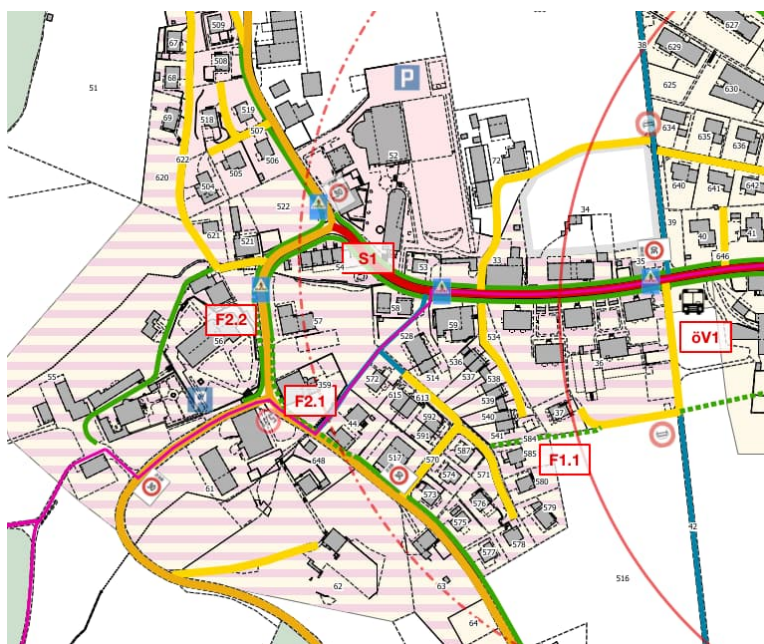
- Kurzfristig: bis 5 Jahre
- Mittelfristig: bis 10 Jahre
- Langfristig: länger als 10 Jahre

Die Realisierung erfolgt jeweils unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen und personellen Ressourcen.

3.2. Massnahmen Strassenverkehr

S1 Tempo-30-Zone Dorfstrasse

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Die Dimensionierung der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) als Kernfahrbahn ist eher knapp. Um das Tempo des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist eine Erweiterung der Tempo-30-Zone ab Parz. 35 anfangs Oberdorf bis und mit Einfahrt Schloss sowie bis zur Parz. Nr. 517 im Gebiet Grünau zu prüfen.



Massnahmenbeschreibung	Prüfung einer Tempo-30-Zone auf der Dorfstrasse (Abschnitt Parzelle Nr. 35 bis Einfahrt Schloss). Als Grundlage wird ein Verkehrsgutachten über das gesamte Siedlungsgebiet erstellt. Stellt sich heraus, dass die Temporeduktion für weitere Gebiete zweckmässig ist, kann die Zone entsprechend festgelegt werden.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	Ca. 30'000.- (Planung)
Zuständigkeit / Federführung	Kanton (vif)
Weitere Beteiligte	Gemeinde, Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig

S2

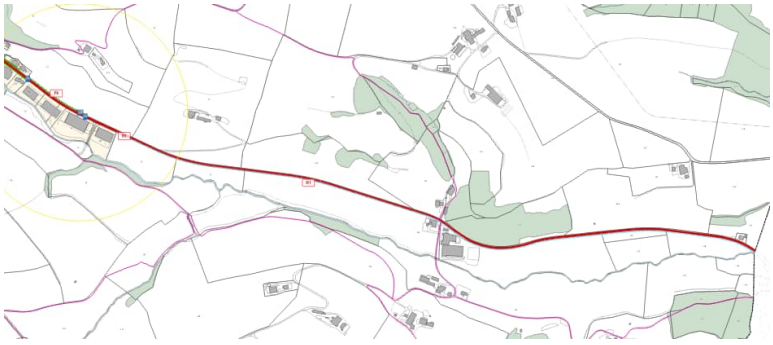
Verhinderung Schleichverkehr Chäppeliacher


Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Für die beiden Erschliessungsstrassen Parz. Nr. 27 (Wiggerhofstrasse) sowie Nr. 296 (ohne Bezeichnung) ist ein Fahrverbot für den MIV geplant. Dies soll den heutigen Schleichverkehr reduzieren. Die Verhandlungen mit der Unterhalts- und Forstreviergenossenschaft als Eigentümerin der Parzellen sind bereits in Gang.



Massnahmenbeschrieb	S2.1 Fahrverbot MIV Wiggerhofstrasse (Parzelle Nr. 27) S2.2 Fahrverbot MIV Erschliessungsstrasse Parzelle Nr. 296
Koordination mit	-
Kostenschätzung	S2.1 1'000.- S2.2 1'000.-
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer (Unterhalts- und Forstreviergenossenschaft), Anlieger
Realisierung	Kurzfristig/Mittelfristig

3.3. Massnahmen Radverkehr

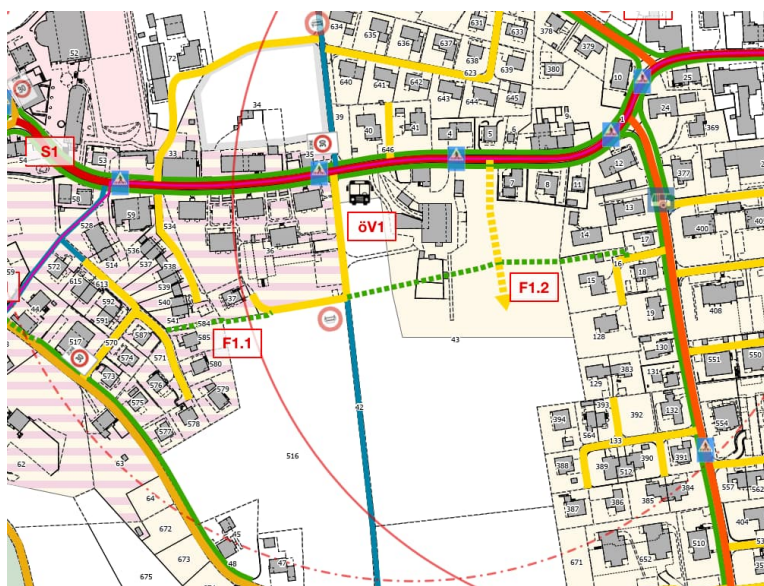
R1	Erstellung Radweg Ebersecken-Schötz
Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Um die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen, ist zwischen Ebersecken und Schötz die Erstellung eines Radstreifen zu prüfen.
	
Massnahmenbeschrieb	Prüfung eines Fuss- und Radweges zwischen Ebersecken und Schötz (Anschluss Feld-/Ohmstaler-/Gettnauerstrasse)
Koordination mit	Sanierung Eberseckerstrasse
Kostenschätzung	-
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton (vif)
Weitere Beteiligte	Gemeinde Altishofen, Gemeinde Schötz
Realisierung	Mittelfristig

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Die Erreichbarkeit und Benutzung von öV-Haltestellen soll durch die Bereitstellung von Veloabstellanlagen erleichtert und verbessert werden.
	
	Die Massnahme betrifft diverse Orte und ist ohne Planeintrag.
Massnahmenbeschrieb	Prüfung und Erstellung von gedeckten Veloabstellanlagen bei öV-Haltestellen. Erstellung einer gedeckten Veloabstellanlagen bei der Buswendeschlaufe.
Koordination mit	öV1 Buswendeschlaufe Oberdorf öV2 Sanierung Bushaltestelle Altishofen, Kreisel
Kostenschätzung	Ca. 4'000.- pro Unterstand
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer, öV-Betreiber, Kanton
Realisierung	Kurzfristig/Mittelfristig

3.4. Massnahmen Fussverkehr

F1 Fusswegverbindung Grünau/Unterdorf

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Durchlässige Quartiere sind für den Langsamverkehr von grosser Wichtigkeit. Zurzeit besteht zwischen dem Quartier Grünauring und dem Unterdorf kein direkter Fussweg.

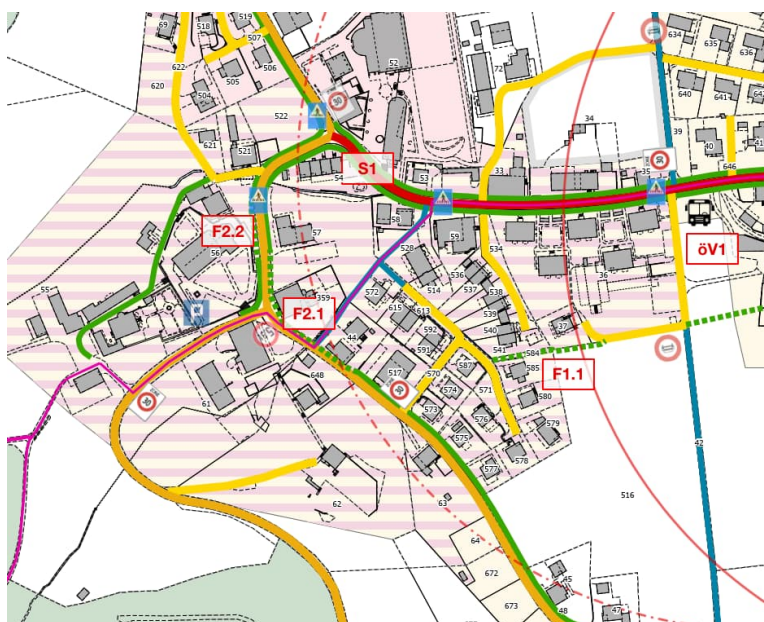


Massnahmenbeschreibung	F1.1 Erstellung einer Fusswegverbindung über die Parzellen Nrn. 584, 37, 516 und 36 F1.2 Erstellung einer Fusswegverbindung über die Parzelle Nrn. 516, 43, 15 und 16
Koordination mit	Bebauungsplan Parz. Nr. 43, Bebauungen auf betroffenen Grundstücken
Kostenschätzung	F1.1 30'000.- F1.2 80'000.-
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig/Mittelfristig

F2

Fusswegverbindungen Oberdorf

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Durchlässige Quartiere sind für den Langsamverkehr von grosser Wichtigkeit. Die Trottoire entlang der Grünaustrasse und der Oberdorfstrasse sind zerstückelt und zwingen Fussgänger auf der Strasse zu gehen. Die Situation rund um den Knoten Oberdorf/Grünau ist aufgrund der Topographie zudem unübersichtlich. Die notwendigen Sichtweiten für Fussgänger können nur schwer eingehalten werden. Durch die Erstellung von Trottoirs soll verhindert werden, dass Fussgänger die Strasse im Bereich der Kreuzung queren müssen.

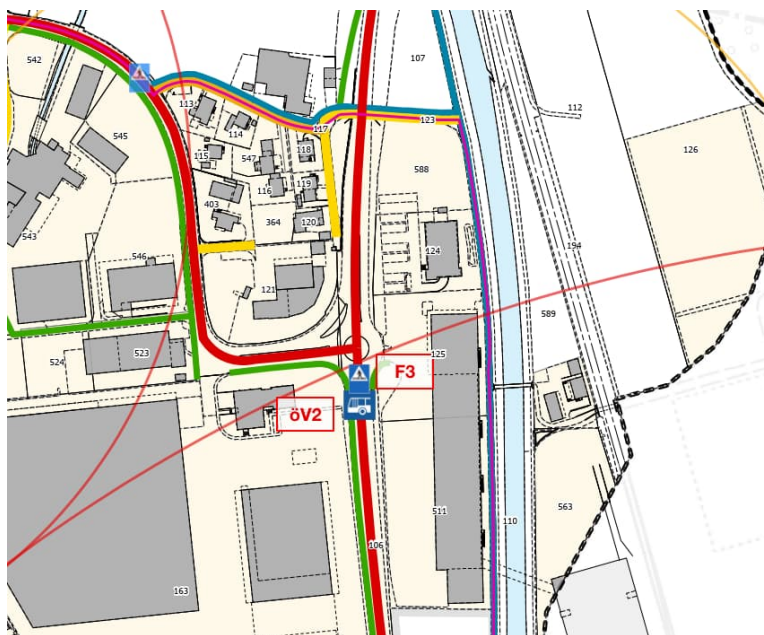


Massnahmenbeschrieb	F2.1 Erstellung einer Fusswegverbindung entlang der Grünaustrasse und der Oberdorfstrasse F2.2 Erstellung einer Fusswegverbindung entlang der Oberdorfstrasse (Seite Kirche) über die Parzelle Nr. 56 (Verbindungsstück zwischen zwei bestehenden Trottoirstücken)
Koordination mit	Tempo-30-Zone Oberdorf
Kostenschätzung	F2.1 40'000.- (Planungskosten) F2.2 20'000.- (Planungskosten)
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig/Mittelfristig

F3

Fussgängerstreifen Bushaltestelle Altishofen, Kreisel

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Die Bushaltestelle Altishofen, Kreisel weist zum heutigen Zeitpunkt grosse Sicherheitsdefizite auf. Es besteht keine sichere Fussgängerquerung. Die Bushaltestelle Kreisel ist aufgrund des hohen Taktes bedeutend für Altishofen und muss baldmöglichst aufgewertet und die Sicherheitsdefizite behoben werden.

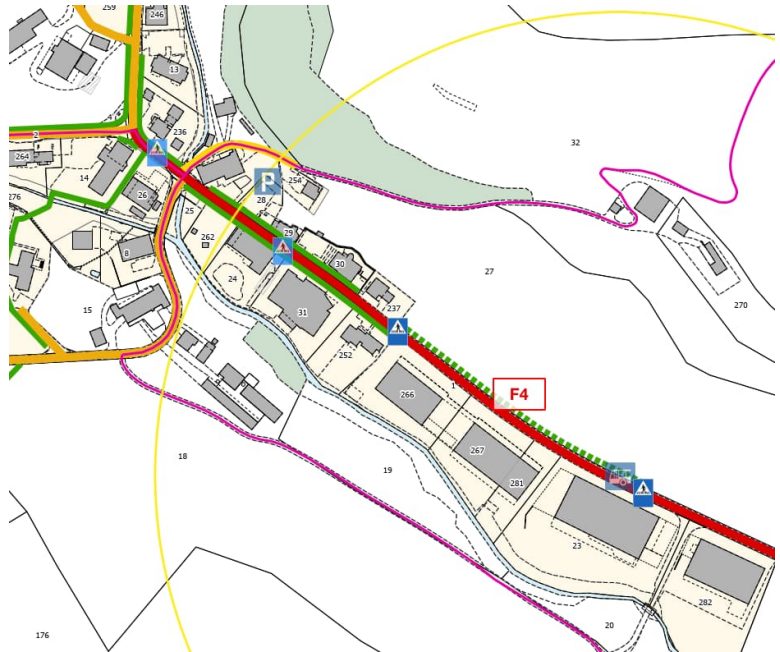


Massnahmenbeschrieb	Erstellung eines Fussgängerstreifens (Fussgängerquerung mit Vortritt für Fussgänger)
Koordination mit	öV2 Sanierung Bushaltestelle Altishofen, Kreisel
Kostenschätzung	-
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde, evtl. Grundeigentümerschaft
Realisierung	Kurzfristig

F4

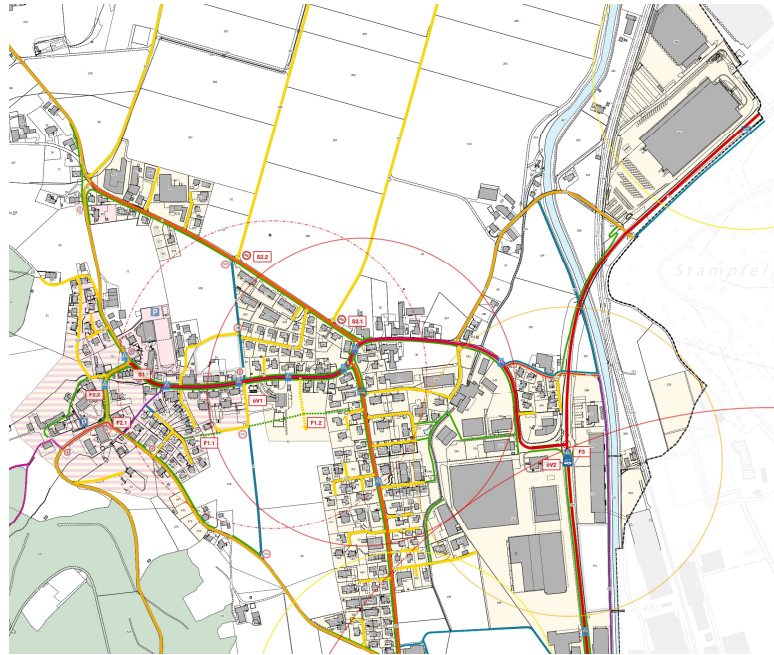
Erstellung Trottoir

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Seit dem Fahrplanwechsel 2019 ist Ebersecken wieder an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Bushaltestelle befindet sich jedoch ausserhalb des Dorfzentrums. Sie ist mit keinem durchgehenden Trottoir ins Zentrum angeschlossen. Diese Lücke soll geschlossen werden.



Massnahmenbeschrieb	Erstellung eines Trottoirs Auf der Parzelle Nr. 27 entlang der Unterdorfstrasse bis ca. Höhe Parzelle Nr. 237
Koordination mit	-
Kostenschätzung	40'000.-
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton (vif)
Weitere Beteiligte	Gemeinde, Grundeigentümerschaft
Realisierung	Kurzfristig

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Wo Erschliessungsstrassen in übergeordnete Strassen einmünden, werden oftmals Trottoirs unterbrochen. Zur Verbesserung der Fusswegsicherheit und zur besseren Abgrenzung der einzelnen Strassen (Trennung Hauptverkehrsnetz und Erschliessung) sollen die Einmündungen mit Trottoirüberfahrten ausgestaltet werden.



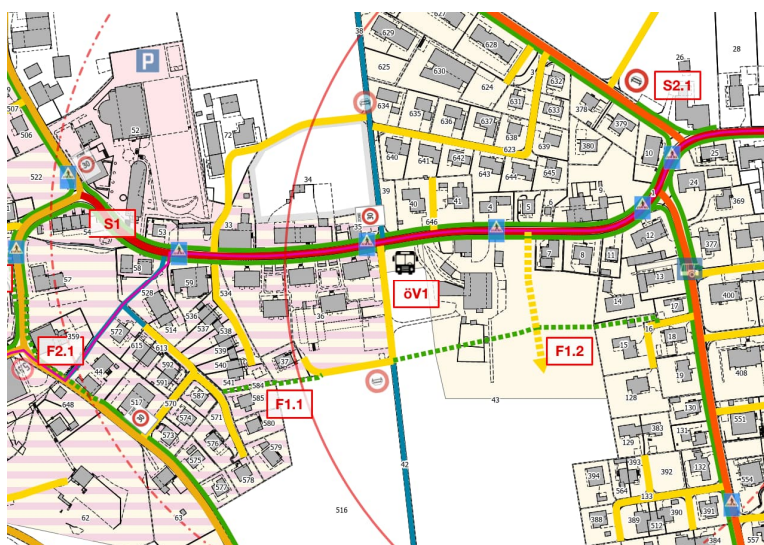
Die Massnahme betrifft diverse Orte und ist ohne Planeintrag.

Massnahmenbeschreibung	Erstellung von Trottoirüberfahrten bei Einmündungen von Erschliessungsstrassen ins Hauptverkehrsnetz, wenn angrenzende Trottoirs unterbrochen werden.
Koordination mit	-
Kostenschätzung	-
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig/Mittelfristig

3.5. Massnahmen öffentlicher Verkehr

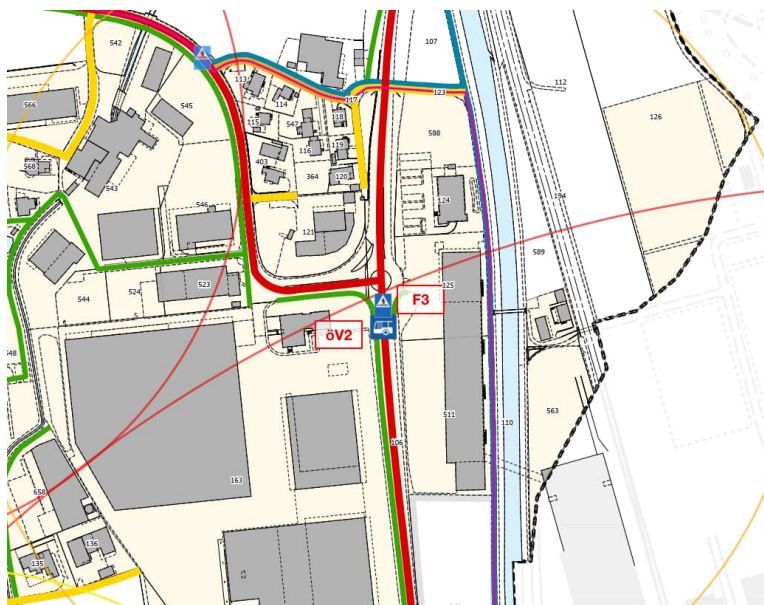
öV1 Buswendeschleife Oberdorf

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Das Oberdorf verfügt über keine Bushaltestelle. Die nächste Bushaltestelle ist diejenige im Unterdorf. Auf der Parz. Nr. 43 soll eine Buswendeschleife realisiert werden und damit die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden. Die Linienführung der vorhandenen Buslinie soll angepasst werden und an der Buswendeschleife wenden (neue Endstation). Eventuell werden in diesem Zusammenhang andere Bushaltestellen aufgehoben.



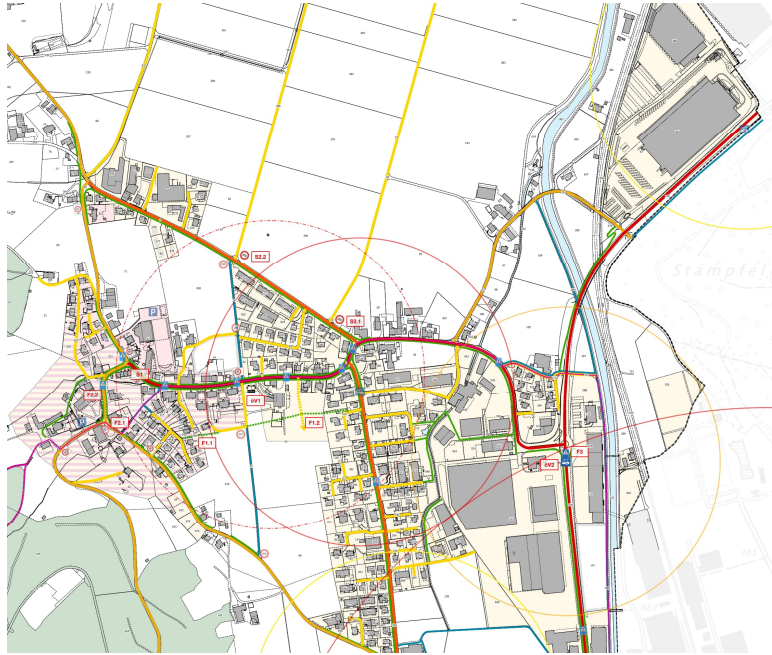
Massnahmenbeschrieb	Erstellung einer Buswendeschleife auf der Parzelle Nr. 43
Koordination mit	-
Kostenschätzung	-
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton (vif)
Weitere Beteiligte	Gemeinde, Grundeigentümer, VWL
Realisierung	Kurzfristig

Koordinationsstand	ZE
Ausgangslage	Die Bushaltestelle Altishofen, Kreisel weist zum heutigen Zeitpunkt grosse Sicherheitsdefizite auf. Die Markierung der Bushaltestelle ist nicht mehr ausreichend sichtbar. Die Bushaltestelle Kreisel ist aufgrund des hohen Taktes bedeutend für Altishofen und muss baldmöglichst aufgewertet und die Sicherheitsdefizite behoben werden.



Massnahmenbeschreibung	Sanierung der Bushaltestelle (Markierung, sonstige Infrastruktur)
Koordination mit	F3 Fussgängerstreifen Bushaltestelle Altishofen, Kreisel
Kostenschätzung	-
Zuständigkeit/ Federführung	Kanton (vif)
Weitere Beteiligte	Gemeinde, vvl, Busbetriebe
Realisierung	Kurzfristig

Koordinationsstand	VO
Ausgangslage	Das Behindertengleichstellungsgesetz fordert, dass behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen bis Ende 2023 selbstständig den öffentlichen Verkehr benutzen können. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist daher zu überprüfen und allfällig anzupassen.



Die Massnahme betrifft diverse Orte und ist ohne Planeintrag.

Massnahmenbeschreibung	Erstellung eines Konzeptes über die Umsetzung des BehiG auf dem Gemeindegebiet. Untersuchung der Verhältnismässigkeit und der erforderlichen Massnahmen bei öV-Haltestellen an Gemeinde- und Privatstrassen. Erstellung der benötigten Infrastruktur durch die Gemeinde (sofern öV-Haltestelle an Gemeinde- oder Privatstrasse betroffen). Die Umsetzung des BehiG bei öV-Haltestellen an Strassen im Eigentum des Kantons ist durch den Kanton zu vollziehen.
Koordination mit	öV1 Buswendeschlaufe Oberdorf öV2 Sanierung Bushaltestelle Altishofen, Kreisel
Kostenschätzung	Keine Angaben
Zuständigkeit/ Federführung	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung	Kurzfristig

4. ERSCHLIESSUNG UNBEBAUTE BAUZONEN

4.1. Grundsätze zu Erschliessungsbestandteilen und Kosten

Vorgehen	<p>Im Folgenden werden für das unerschlossene Gebiet Dorf in Altishofen Massnahmen und Kosten für die Groberschliessung aufgezeigt. Es werden dazu die ungefähren Stiche der Erschliessungsstrassen resp. Zufahrten sowie die Anschlusspunkte für die Wasser- und Abwasserentsorgung eingetragen. Die Feinerschliessung der Bauzonen ist Aufgabe der Grundeigentümer. Die Kosten der Feinerschliessung können nur sehr bedingt ausgewiesen werden, da die Bebauung der Gebiete nicht definiert ist. Kosten, die der Gemeinde aufgrund ihrer Erschliessungspflicht für die Realisierung der Groberschliessung entstehen, werden grob abgeschätzt.</p>
Wasserversorgung	<p>Die Wasserversorgung Altishofen ist als Gemeindewerk mit eigener Rechnung organisiert und steht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen unter Aufsicht des Gemeinderates. Wasser ist in genügender Menge zur Versorgung des Siedlungsgebietes vorhanden. Die Groberschliessung mit Wasser (Transport-, Haupt- und Versorgungsleitungen) geht zu Lasten der Wasserversorgerin und wird durch diese ausgeführt. Die Hausanschlussleitungen müssen die Wasserbezüger auf eigene Kosten erstellen.</p>
Abwasserentsorgung	<p>Die Abwasserentsorgung Altishofen ist als Gemeindewerk mit eigener Rechnung organisiert und steht im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen unter Aufsicht des Gemeinderates. Für die Projektierung und Ausführung der Abwasseranlagen ist der Generelle Entwässerungsplan (GEP) massgebend.</p> <p>Der GEP zeigt nebst bestehenden und projektierten Leitungen auch Retentionsmassnahmen auf. Grundsätzlich liegen in Altishofen gute Versickerungsmöglichkeiten vor. Wo keine Versickerung möglich ist wie beispielsweise in Hanglagen, ist der Abfluss mittels Retentionsmassnahmen zu verzögern. Versickerungen und Retentionsmassnahmen gehen zu Lasten der Grundeigentümer.</p>
Energieversorgung	<p>Die Stromversorgung ist an die CKW und die Telekomversorgung an die WWZ Energie AG delegiert. Für die Gemeinde entstehen keine Aufwendungen. Bei der Überbauung grösserer Gebiete ist im Rahmen des Gestaltungsplans die Strom-/Telekomversorgung aufzuzeigen.</p>

4.2. Unerschlossenes Gebiet Dorf, Parz. Nr. 43

Unerschlossene Gebiete	Alle bestehenden, noch unbebauten Bauzonen sind bis auf das Gebiet Dorf, Parz. Nr. 43 (Kernzone C) bereits groberschlossen. Damit ist nur für die Parzelle Nr. 43 die Erschliessung aufzuzeigen.
Ausgangslage	Das Gebiet Dorf liegt südlich der Eichbühlmatte (Abb. 3 Erschliessungskonzept Gebiet Dorf, Parz. Nr. 43). Der nördliche Parzellenrand grenzt an die Dorfstrasse, welche als Kantonsstrasse klassiert ist. Westlich des Bebauungsgebietes befindet sich ein Grünstreifen, der die heutige Siedlungszäsur erhalten soll. Gemäss Siedlungsleitbild ist eine mittelfristige Weiterentwicklung in südliche Richtung vorgesehen (Gebiet Dorf Süd). Folgend wird das Erschliessungskonzept erläutert.
Strasse	Das Gebiet ist gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ab der Dorfstrasse (Kantonsstrasse K 11c) zu erschliessen. Die Erschliessungsstrasse führt in südliche Richtung und ist so zu konzipieren, dass eine Erweiterung für die mittelfristige bis langfristige Einzonungsetappe Dorf Süd möglich ist (vgl. Abb. 3).
Fussweg	Im Sinne eines attraktiven Fusswegnetzes mit einer möglichst direkten Verbindung zur Bushaltestelle sowie in Richtung Grünau, ist eine direkte Fusswegverbindung zur Feldstrasse anzustreben (vgl. Abb. 3).
Wasser	Bezüglich Wasser kann das Gebiet Dorf an die bestehende Wasserleitung, welche im Bereich der Dorfstrasse verläuft, angeschlossen werden. Im Hinblick auf die mittelfristige bis langfristige Einzonungsetappe ist in Absprache mit der Wasserversorgerin zu prüfen, ob ein Ringschluss mit der bestehenden Leitung weiter südlich angezeigt ist (vgl. Abb. 3).
Abwasser	Das Schmutzabwasser wird im Trennsystem an die bestehende Mischwasserleitung in der Dorfstrasse angeschlossen und abgeleitet werden. Gemäss Zustandsplan Versickerung des GEP liegen im südöstlichen Bereich des Bebauungsgebietes gute Versickerungsmöglichkeiten vor. Das Regenabwasser soll deshalb vor Ort in einer zentralen Versickerungsanlage vollständig versickert werden. Falls sich die Regenabwasserversickerung für einen Teil der Fläche als unmöglich erweisen sollte, könnte das entsprechende Meteorwasser über eine zentrale Retentionsanlage gedrosselt in die südlich verlaufende Regenabwasserleitung geleitet werden (vgl. Abb. 3).
Kosten	In der folgenden Tabelle sind die Kosten für die verschiedenen Massnahmen zusammengestellt.

Massnahme	Länge	Kosten und Zuständigkeiten			Realisierungshorizont	
		Bruttokosten	Werkträger	Grundigentümer		
Strasse	120 m	CHF 260'000	0	100 %	0	kurzfristig
Fussweg	50 m	CHF 25'000	-	-	-	-
Wasserversorgung	130 m	CHF 60'000	0	100 %	0	kurzfristig
Entwässerung	180 m	CHF 100'000	0	100 %	0	kurzfristig
Kostentotal Gemeinde					0	

Auswirkungen auf Leitungsnetz	Die Auswirkungen auf das bestehende, übergeordnete Leitungsnetz durch die Erschliessung des Gebiets Dorf wurden geprüft. Aus der Prüfung geht hervor, dass die bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen genügend Kapazität aufweisen, um das Entwicklungsgebiet zusätzlich anschliessen zu können.
-------------------------------	---

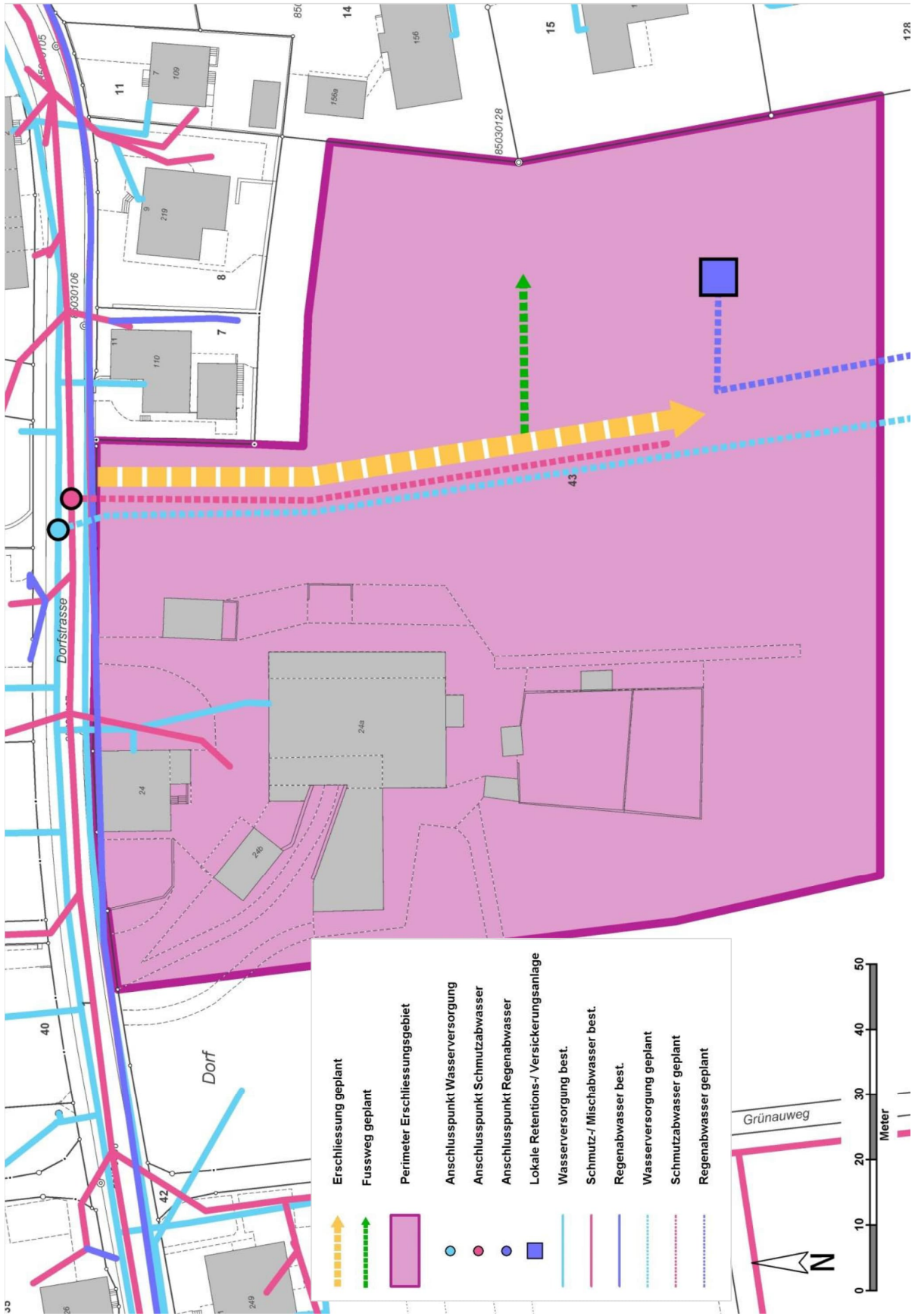


Abb. 3 Erschliessungskonzept Gebiet Dorf, Parz. Nr. 43