

GMK Reiden

Gesamtmobilitätskonzept (GMK) Reiden

Kommunaler Richtplan inkl. Fusswegnetz



Öffentliche Auflage

Stand 18. August 2025

1214.439

Öffentliche Auflage vom 18. August bis 16. September 2025

Vom Gemeinderat beschlossen am

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

Josua Müller

Miriam Aregger

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. amgenehmigt.

GMK Reiden

Exemplar für die öffentliche Auflage

18. August 2025

https://mrspartnerag.sharepoint.com/sites/mrs_SharePoint/Freigegebene

Dokumente/Aktuell/Projekte_seg/1214.439_GMK_Reiden/3_Ber/3_Berichte/Reiden_GMK_241101.docx

Auftraggeber

Gemeinde Reiden, Abteilung Tiefbau, Werke, Umwelt

Tel. 062 749 00 78

Michael Reinmöller

michael.reinmoeller@reiden.ch

Grossmatte 1

Tel. direkt 062 749 00 59

6260 Reiden

<http://www.reiden.ch>

Bearbeitung

mrs partner ag

Tel. 044 245 46 00

Simon Seger, Colin Grojer

simon.seger@mrspartner.ch

Birmensdorferstrasse 55

Tel. direkt 044 245 46 16

CH – 8004 Zürich

<http://www.mrspartner.ch>

Inhalt

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen	1
1.1. Anlass für das GMK	1
1.2. GMK Reiden und Organisation	1
1.3. Rechtliche Bedeutung des GMK	2
1.3.1. Verfahren	2
1.4. Planungsgrundlagen	3
2. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen	4
3. Massnahmenbereiche / Handlungsfelder	7
3.1. Handlungsfeld A „Fuss- und Veloverkehr“	7
3.2. Handlungsfeld B „Öffentlicher Verkehr“	15
3.3. Handlungsfeld C „Gestaltung und Betrieb von Strassen“	19
3.4. Handlungsfeld D „Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr“	23
3.5. Handlungsfeld E „Parkierung“	25
3.6. Handlungsfeld F „Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement“	27
4. Umsetzung und Controlling	30
4.1. Organisation	30
4.2. Prioritäten	30
5. Anhang	31

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1. Anlass für das GMK

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung erarbeitete die Gemeinde Reiden ein Räumliches Entwicklungskonzept (REK). Um die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der Gemeinde zu steuern, hat die Erarbeitung des REK ergeben, soll ein Gesamtmobilitätskonzept (GMK) erarbeitet werden. Die im REK beinhaltete Mobilitätsstrategie der Gemeinde legt 4 Ziele für das GMK vor:

1. Mobilität ganzheitlich betrachten (alle Verkehrsteilnehmer)
2. Sicherheit und Lebensqualität fördern durch Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung und Verkehrslenkung
3. Priorität beim ÖV / Fuss- und Veloverkehr setzen (Optimierung ÖV-Angebot und lückenfreies Velo- und Fusswegnetz)
4. Zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot (shared mobility, Sensibilisierung) als Alternative zum individuellen Auto fördern

Das vorliegende GMK zeigt auf, mit welchen Konzepten und Massnahmen die gesteckten Ziele aus dem REK im Bereich Mobilität in den kommenden Jahren verfolgt werden.

1.2. GMK Reiden und Organisation

Das Gesamtmobilitätskonzept ist Teil der Gesamtrevision der Ortsplanung

- Auftraggeber: Gemeinde Reiden, Bereich Bau und Infrastruktur
- Projektsteuerung: Gemeinderat Reiden, Ortsplanungskommission
- Zusammenarbeit mit Ortsplanungsbüro Kost + Partner AG (Abstimmung des Gesamtmobilitätskonzepts mit den übrigen Planungsinstrumenten)

Die Entwicklung des GMK wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet, der folgende Mitglieder angehören:

- Michael Reinmöller Gemeinde Reiden, Leiter Abteilung Tiefbau, Werke, Umwelt
- Willi Zürcher Gemeinde Reiden, Gemeinderat, Ressortleiter Bau & Infrastruktur
- Edi Bossert Vertreter der Ortsplanungskommission Reiden
- Simon Seger mrs partner ag, dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU, Verkehrsingenieur SVI, Projektleitung GMK
- Dimitri Marincek mrs partner ag, PhD in Geographie UNIL, Studienbeauftragter GMK (bis Januar 2024)
- Colin Grojer mrs partner ag, Bachelor of Science FHO in Raumplanung, Studienbeauftragter GMK (ab Februar 2024)
- Romeo Venetz Kost+Partner ag, dipl. Kulturingenieur ETH, pat. Ingenieur-Geometer, MAS ETH in Raumplanung, Bereichsleiter Raumentwicklung, Ortsplaner
- Anna Maeder Kost+Partner ag, MSc in Geographie, Projektleitung Ortsplanung

1.3. Rechtliche Bedeutung des GMK

Das Gesamtmobilitätskonzept gilt als Richtplan im Sinne von § 9 Planungs- und Baugesetz (PBG), namentlich als Verkehrsrichtplan inkl. Fusswegnetz.

Gemäss § 10 PBG sollen Richtpläne aufzeigen,

- wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden,
- in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen.

Richtpläne sind gemäss § 11 PBG verbindlich für die Behörden. In der Erfüllung ihrer Aufgaben haben sich die Behörden damit 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 usw. Das Grundeigentum wird hingegen nicht beschränkt.

Für Verkehrsmassnahmen (inkl. Fusswegverbindungen) gilt der generelle Vorbehalt, dass bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen nur realisiert werden können, wenn sie im kantonalen Strassenbauprogramm enthalten sind oder durch Gemeinde bzw. Dritte bezahlt werden.

Hinweis: In Kapitel 3 «Massnahmenbereiche / Handlungsfeldern» werden Koordinationsstände verwendet. Diese wurden in Anlehnung an die Koordinationsstände (Festsetzungen, Zwischenergebnisse und Vororientierungen) des kantonalen Richtplans festgelegt. **Festsetzungen** wurden keine vorgenommen. Bei den Zwischenergebnissen geht es darum, dass die jeweiligen Massnahmen direkt in konkret anstehende Projekte miteinfließen sollen.

1.3.1. Verfahren

Für das Verfahren gelten die Vorschriften des PBG über die Richtplanung. Während der Auflagefrist von 30 Tagen können sich Interessierte gemäss § 13 Abs. 3 PBG zu den Richtplan-Festlegungen äussern. Der Gemeinderat nimmt zu den Meinungsäusserungen gemäss § 6 Abs. 4 PBG Stellung. Der Richtplan wird mit der Genehmigung durch den Regierungsrat für die Behörden verbindlich.

Bei geänderten Verhältnissen, bei neuen Aufgaben oder bei besseren Lösungsmöglichkeiten ist der vorliegende Richtplan gemäss § 14 Abs. 1 PBG zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Eine gesamthafte Prüfung findet etwa alle 10 Jahre statt.

Das vorliegende GMK ersetzt den bisher gültigen Richtplan Fusswegnetz- und Radwegverbindungen der Gemeinde Reiden, welcher vom Gemeinderat am 13. Januar 2014 beschlossen wurde. Der Regierungsrat stellte mit Entscheid Nr. 458 vom 15. April 2014 fest, dass die im vorliegenden Richtplan Fusswegnetz- und Radwegverbindungen aufgezeigten Massnahmen weder Interessen des Kantons noch von Nachbargemeinden betreffen, weshalb er keiner Genehmigung durch den Regierungsrat bedurfte.

Das GMK wurde im Jahr 2024 basierend auf dem REK erarbeitet. Die öffentliche Mitwirkung zum GMK fand vom 22. Juni bis 20. August 2024 statt. Die Eingaben wurden besprochen und wo notwendig Anpassungen vorgenommen. Die kantonale Vorprüfung wurde vom Dezember 2024 bis August 2025 vorgenommen. Die öffentliche Auflage findet vom 18. August bis 16. September 2025 statt.

1.4. Planungsgrundlagen

Gemeinde Reiden:

- Gemeindestrategie 2018 - 2027 und Legislaturprogramm 2018 – 2022
- Erschliessungsrichtplan Gemeinde Reiden, 13.01.2014
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Gemeinde Reiden, 31.08.2023
- Bericht «öV-System Reiden–Langnau–Richenthal», TRAFIKO, 05.01.2023

Region:

- Regionaler Entwicklungsplan Willisau Wiggertal 2007
- Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation vom 25.05.2021
- Regionales Naherholungskonzept zofingenregio, Dezember 2020
- Regionaler Teilrichtplan Weiler zofingenregio, Dezember 2020 (genehmigt Februar 2021)
- Energieplanung zofingenregio, Februar 2021
- Regionales Konzept Höhere Bauten von zofingenregio, Mai 2021

Kanton Luzern:

- Kantonaler Richtplan 2015, teilrevidiert 2019
- Luzerner Bauzonen-Analyse-Tool (LUBAT), Stand 19. Januar 2023
- Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, Stand 1. Januar 2021
- Planungs- und Bauverordnung Kanton Luzern, Stand 1. Januar 2021
- Kantonale Arbeitshilfe „Siedlungsentwicklung nach innen“, Januar 2013
- Kantonale Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, Juni 2016
- Kantonale Velonetzplanung, Stand Entwurf vom 22.02.2024
- Bus 2040 – Strategische Netzentwicklung (VVL), Stand 29.8.2023

2. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen und Massnahmen

Handlungsfeld	A Fuss- und Veloverkehr	B Öffentlicher Verkehr	C Gestaltung und Betrieb von Strassen	D Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr	E Parkierung	F Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement
Wichtige Erkenntnisse aus der Analyse	Bestehendes Netz - In den Wohnquartieren in Reiden und Langnau sind Tempo 30 Zonen umgesetzt, womit für den Fuss- und Veloverkehr gute Bedingungen geschaffen wurden. - Die Hauptstrasse durch Reiden und die Achse Dagmersellerstr. – Dorfstr. Langnau – Mehls-eckerstr. ist bedeutend für den Alltagsver-kehr in der Gemeinde (frequentierte Ziele) und als Velo-Pendlerrouen nach Zofingen und Dagmersellen. Diese beiden Nord-Süd-Achsen mit den Ortsdurchfahrten durch Rei-den resp. durch Langnau sind die mit dem Velo stärkst frequentierten Routen durch die Gemeinde. - Die SchweizMobil Route entlang der Wigger ist wichtig für Naherholung. Sie gehört nach den beiden Ortsdurchfahrten zu den mit dem Velo stärkst frequentierten Achsen. - Die meistbefahrenen Velo-Ost-West Quer-verbindungen der Gemeinde sind die Achsen Mehlsecken-Pfaffnauerstr.-Oberdorfstr.-Rei-dermoos-Schlathöhe sowie Bahnhofstr.-Un-terwasserstr.-Reiderstr.-Langnau-Richentha-lerstr.-Dorfstr. Richenthal. Netzlücken Fuss- und Velonetz - Es bestehen einzelne Netzlücken im Fuss- und Velonetz (fehlende direkte Verbindun-gen, gesicherte Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsstrassen, räumliche Aufwer-tungen). - Für das Velo befinden sich Netzlücken auf Kantonstrassen inner- und ausserorts (feh-lende Veloinfrastruktur Richenthal-Langnau, Reiden-Langnau, Reiden Dorfkern, Reiden-Reidermoos). - Das Fussnetz in den Dörfern Reiden/Langnau ist ziemlich engmaschig mit Verbindungen jede 100 bis 200m (idealerweise: 100m). Ge-wisse Netzlücken bestehen bei Verbindungen zu den Arbeitsgebieten und Geschäftszonen: - Bahnhof Reiden – Mehlsecken / SAG (850m ohne Verbindung) - Reiden Industriestrasse – ESP (460m ohne Verbindung) - Reiden Wohnquartier Sonnhalden – Bahn-hof Reiden (400m ohne Verb.)	OeV-Angebot Ist-Zustand - Mit S29 und Regio-Express existieren 2 Verbin-dungen pro Stunde Richtung Olten und Sursee → gutes Angebot - Der Bahnhof Reiden hat eine wichtige Rolle für die ÖV-Erschliessung der Gemeinde und auch für die nördlichen Nachbargemeinden durch die Einstellung der Bahnhaltestelle Brittnau-Wikon im AS2035. - Buslinien 8 und 9 ermöglichen eine Bus-Er-schliessung zwischen Reiden und Zofingen mit durchgehend 2 Verbindungen pro Stunde - Mehlsecken ist mit der Linie 8 Reiden-Pfaffnau durchgehend im Stundentakt mit HVZ-Verdich-tungen bedient. - Richenthal und Langnau wird mit Linie 9 wäh-rend den HVZ und mittags bedient. Es beste-hen 2-3-stündige Taktlücken am Morgen und Nachmittag. Somit fehlt ein ganztätiges Ange-bot. - Nachtbus N80 bis nach Sursee mit 2 Fahrten pro Freitag- und Samstagnacht. Angebotskonzept Bus 2040 - Verlängerung der Linie 4 oder 5 ab Brittnau via Industriestrasse nach Reiden Bahnhof mit Auf-hebung S-Bahn-Halt Brittnau-Wikon im AS2035 und Wachstum im ESP - Verlängerung Linie 271/277 ab Dagmersellen via Langnau-Mehlsecken nach Reiden Bahnhof in Abhängigkeit Entwicklung SAG (neue Halte-stelle SAG Reiden). - Neubau Bushub Bahnhof Reiden: Projekt mit 3 Buskanten - Prüfung On-Demand-Angebot im Raum Ri-chenthal – Ebersecken – Altishofen mit An-schlusspunkt Bahnhof Reiden Erschliessungslücken - Richenthal und Langnau ist mit dem Angebt der Linie 9 zeitweise nicht bedient (Taktlücken morgens, nachmittags und nach 20 Uhr) - Erschliessungslücken in Reiden Hinterberg und Reidermoos, wo kein Bus-Angebot besteht → Prüfung Einbezug in On-demand-Angebot. Fussnetz/Velonetz als Verbindung zum OeV von grosser Bedeutung. - Das Gewerbegebiet Industriestrasse (ESP) be-findet sich teilweise ausserhalb der Erschlies-sungswirkung der Haltestellen an der Haupt-strasse (gemäss ARE-Kriterien)	Tempo-Regime und Strassenraumgestal-tung - Tempo 30 Zonen sind innerhalb Wohn-quartieren in Reiden und Langnau grossräumig umgesetzt. Zusätzliche Gebiete oder Erweiterungen sind nach Bedarf möglich (z.B. Reidermoos, Renzligenstrasse, Oberdorfstrasse, Dorfstrasse Richenthal Schule bis Kir-che...). - Unfallhäufungen auf Hauptstrasse (Sonnenkreisel, Knoten Walke- / Ser-telstrasse, Bahnhofstrasse) und Pfaff-nauerstrasse (Industriestrasse, Auto-bahnanschluss). Auf Hauptstrasse oft auch Fuss- und Veloverkehr betroffen. - Ortsdurchfahrten durchgehend T50 signalisiert. Sicherheitsdefizite, Trenn-wirkung und Lärmbelastung in Orts-kernen und auf Schulwegachsen - Potenzial für Strassenraumgestaltung auf Kantonsstrassen (Reiden Haupt-strasse, Pfaffnauerstrasse, Langnau Dorfstrasse) durch Verkehrsberuhi-gung (30 km/h), Velo- und Fussver-kehrsmassnahmen, Verkehrslenkung des Schwerverkehrs Autobahn – Zofin-gen Süd via Industriestrasse (siehe Handlungsfeld D) und Verlagerungspo-tenzial von Parkierungsmöglichkeiten aus den Dorfkernen an deren Ränder (z.B. Verlagerung von Stellplätzen im Kern Reiden in den Bereich zwischen Johanniterhalle und Friedmattstrasse sowie in den Bereich der Parzelle Nr. 374 zwischen Sertelstrasse und Schul-haus Pestalozzi).	Schwerverkehr/Verkehrslenkung - In Zofingen fehlt ein Autobahnanschluss auf die Autobahn A2. Daher verlässt Ver-kehr aus Süden nach Zofingen Süd die Au-tobahn in Reiden und verkehrt über das Kantonsstrassennetz. Es besteht ein Verla-gerungspotenzial von der Pfaffnau-erstrasse – Sonnenkreisel – Hauptstrasse auf die Industriestrasse – Bahnhofstrasse Wikon. - Bei Verkehrsüberlastungen am Autobahn-kreuz Wiggertal besteht die Gefahr von Schleichverkehr A2 – Pfaffnauerstrasse – Oberdorfstrasse – Reidermoos – Schlatt-höhe – Bottenwil – Uerkheim – Holziken – A1-Anschluss Aarau-West. Insbesondere für Schwerverkehr kann diese Route eine Option sein, da damit auch 2.3 gefahrene Kilometer gespart werden (LSVA-Einspa-rung). Bahnüberquerung - Die Bahnschranke Bahnhofstrasse belastet mit den Schrankenschliesszeiten den Ver-kehrsfluss erheblich. Gleichzeitig führen die Wartezeiten dazu, dass von Langnau nach Reiden vermehrt die Mehlseckerstrasse – Pfaffnauerstrasse befahren und damit die Reiderstrasse – Unterwasserstrasse – Bahn-hofstrasse entlastet wird. Für den Fussver-kehr besteht mit der Personenunterföh-rung eine Umgehungsmöglichkeit der War-tezeiten. Mit dem Velo kann diese (schie-bend) benutzt werden. Ein Unterföhungs-bauwerk der Bahnhofstrasse wäre mit sei-nen Rampenbauwerken ein enormer Ein-griff in den Bahnhofraum und würde auf dieser Achse zusätzlichen Verkehr anzie-hen.	Privates Parkieren - Die Dimensionierung von privaten Park-plätzen bei Neu- und Umbauten wird im Baureglement gemäss VSS-Norm geregelt. Es fehlt eine Bestimmung für Projekte und Nutzungen mit weitergehendem Redukti-onsbedarf an Autoabstellplätzen (z.B. auto-reduziertes oder autofreies Wohnen) - Im Bau- und Zonenreglement (BZR) gibt es keine Vorschrift zum Bau von E-Ladestatio-nen oder zur Ausrüstung von Pflichtpark-plätzen mit Ladeinfrastruktur. (Stand öf-fentliche Mitwirkung Gesamtrevision Früh-ling 2024) Öffentliches Parkieren - Die Gemeinde verfügt über kein Parkie-rungsreglement bezüglich Parkierung auf öffentlichem Grund. Trotzdem scheint die Belegung des öffentlichen Strassenraums durch parkierte Autos kein grösseres Pro-blem zu sein. - Die Gemeinde verkauft eine Parkkarte für 400.-/Jahr, die das Parkieren auf folgenden öffentlichen Parkplätzen erlaubt: Dreifach-turnhalle, Gässlistrasse/Fernwärmezent-rale, Schulhausstrasse Schulhaus Pestalozzi, Schulhaus Langnau, Badi, Benno Gut Denkmal. - Es befindet sich aktuell nur eine öffentliche Ladestationen in Reiden (swisscharge, Kreuzmatte 11, Mehlsecken) Velo-Parkierung - Öffentliche Velo-Abstellplätze sind am Bahnhof Reiden und bei der Johanniter-schule vorhanden. Öffentliche abschliess-bare Veloabstellplätze in Langnau und in den Arbeitsgebieten SAG/ESP fehlen weit-gehend. - Das Bau- und Zonenreglement (Art. 41) re-gelt den Flächenbedarf für Abstellflächen von Kinderwagen und Velos bei Mehrfami-lienhäusern. Es existieren zurzeit (Stand öf-fentliche Mitwirkung Gesamtrevision Früh-ling 2024) keine Anforderungen für den Be-darf an Veloabstellplätzen bei allen ande-ren Nutzungen (Dienstleistung, Gewerbe, Industrie, Verkaufsgeschäfte, Restaurants, Freizeiteinrichtungen...).	Shared Mobility - Es gibt aktuell in Reiden kein Shared-Mobility Angebot für Au-tos oder Velos (Mobility-Carsha-ring, Publibike, Carvelo2go...). Der nächste Mobility-Standort ist am Bahnhof Dagmersellen. Mobilitätsmanagement - Die Gemeinde verfügt über kein Programm für das Mobilitätsma-nagement ihrer Mitarbeiter. - Für die Bevölkerung und Unter-nehmen besteht kein Informati-onsangebot zur Sensibilisierung bezüglich umweltbewusstem Mo-bilitätsverhalten. - Es besteht keine Pflicht zur Erstel-lung von Mobilitätskonzepten bei grösseren Verkehrserzeugern (Überbauungen, Unternehmen und Grossveranstaltungen). (Stand öffentliche Mitwirkung Gesamtre-vision Frühling 2024) - Die bisher geplante Nutzung im SAG (Swisspor mit rund 1000 Ar-beitsplätzen) hätte folgende An-zahl Fahrten generiert: 1750 Auto-, 250 Motorrad- und 200 LKW-Fahr-ten pro Tag bei einem Modal Split von 14% öV, 14% Fuss- und Velo-verkehr und 82% MIV.

Handlungsfeld	A Fuss- und Veloverkehr	B Öffentlicher Verkehr	C Gestaltung und Betrieb von Strassen	D Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr	E Parkierung	F Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement
Ziele GMK • Zugehörige Leitsätze aus REK	ZA1 Der Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern. Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsrouten (nutzbar von 8 – 88 Jahren) verbinden die Dörfer (Richenthal – Langnau – Reiden – Reidermoos), die Naherholungsgebiete (Wigger), Einkaufsgebiete (Mehlsecken, Hauptstrasse Reiden) und Arbeitsgebiete (SAG, ESP) auf attraktiven und sicheren Wegen. • REK-Leitsatz M1: Die Priorität liegt beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie der Verkehrsberuhigung • REK-Leitsatz M13: Die Bahnquerung ist insbesondere für den Veloverkehr zu erleichtern • REK-Leitsatz M15: Eine durchgehende Langsamverkehrsverbindung Richenthal – Langnau – Reiden – Schlatthöhe mit Anschluss an die Nord- / Süd-Verbindung entlang der Hauptstrasse in Reiden (Pendelverkehr) und der Wigger (Freizeitverkehr) ist anzustreben. ZA2 Innerorts soll ein engmaschiges Fuss- und Velonetz (Maschenweite 100 bis 200m) die Wohnquartiere mit den Arbeitsplatzgebieten, Schulen, Geschäften, öffentlichen Anlagen und ÖV-Haltestellen verbinden. • REK-Leitsatz M15: Das Langsamverkehrsnetz der Gemeinde ist engmaschig – insbesondere mit guten Verbindungen ausgehend vom Bahnhof und den Schulhäusern – auszugestalten. ZA3 Entlang der Hauptverkehrsstrassen (HVS) wird Raum für den Alltags-Veloverkehr geschaffen (Radstreifen oder Radweg). Die Querungsmöglichkeiten der HVS für den Fussverkehr werden verbessert (geschützte Querungsmöglichkeiten für direkte Netzverbindungen). ZA4 Durchgehende, schnelle und komfortable regionale Veloverbindungen zu Dagmersellen, Wikon und Brittnau werden gefördert.	ZB1 Ein attraktives regionales Bussystem wird unterstützt. Die Qualität der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird erhalten und wenn betrieblich und wirtschaftlich angemessen verbessert. • REK-Leitsatz M2: Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs (insbesondere RegioExpress und S29 sowie die Buslinien 8 und 9) erhalten wird. ZB2 Das ÖV-Angebot wird einhergehend mit der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung verbessert. Ausbauten im regionalen Netz mit verbesserten Angeboten in der Gemeinde werden mitgetragen. (z.B. ganztägiges Taktangebot Richenthal-Langnau-Reiden; Verlängerung Linie 4 oder 5 via Industriestrasse mit Erschliessung ESP; Verlängerung Linie 271/277 Dagmersellen – Langnau – SAG – Mehlsecken – Reiden; Ausbau Bushub Bahnhof Reiden mit BehiG-tauglichen Haltekanten) ZB3 Für mit ÖV schlecht oder nicht erschlossene Wohn- und Arbeitsgebiete werden Möglichkeiten für wirtschaftlich angemessene und betrieblich machbare ÖV-Angebote geprüft (z.B. On-Demand Angebote) sowie die Erreichbarkeit für den Veloverkehr verbessert. ZB4 Attraktive und direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen werden ermöglicht und die Haltestellen nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit ausgestattet (geschützte Wartebereiche und BehiG-Ausbauten priorisiert nach Haltestellenfrequenzen)	ZC1 In den Dorfkernen Reiden, Langnau, Richenthal und Reidermoos wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Die Strassenraumgestaltung soll die Belebung und Nutzungsvielfalt in den Dorfkernen unterstützen. ZC2 Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Insbesondere entlang und über die Pfaffnauerstrasse und Hauptstrasse werden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert (längs und quer). ZC3 Der motorisierte Individualverkehr wird in der Gemeinde gezielt beruhigt nach dem BFU-Modell 30/50. Tempo 30 soll innerorts überall dort gelten, wo es die Verkehrssicherheit erfordert. Auch auf den Ortsdurchfahrten Reiden und Langnau (Kantonsstrasse) wird eine temporeduzierte Zone angestrebt. Strassenraum und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt. Das Geschwindigkeitsniveau ist angemessen und verständlich. ZC4 Die Wohnquartiere sind flächendeckend beruhigt und frei von Durchgangsverkehr.	ZD1 Die Gemeinde verfolgt mit dem GMK die kantonale 4V-Strategie Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten und Vernetzen. Unnötiger Verkehr wird vermieden, erforderlicher Verkehr wird wo möglich auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr verlagert, der verbleibende Verkehr wird möglichst verträglich abgewickelt und alle Verkehrsarten möglichst gut vernetzt. ZD2 Der motorisierte Individualverkehr inklusive Schwerverkehr wird möglichst siedlungsverträglich auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Auf den Quartierstrassen verkehrt nur Ziel- und Quellverkehr. • REK-Leitsatz M3: Für allfällige Realisierung einer Verbindungsstrasse Richtung Zofingen wird ein Korridor ab dem Knoten Pfaffnauerstrasse / Kreuzmatte bezeichnet • REK-Leitsatz M4: Zur allfälligen Realisierung einer Verbindungsstrasse von der Pfaffnauerstrasse zur Unterwasserstrasse wird ein Korridor ab dem Knoten Pfaffnauerstrasse/ Kreuzmatte bezeichnet. • REK-Leitsatz M8: Die Gemeinde setzt sich für eine Entlastung des Sonnenkreiseis vom Durchgangs-verkehr (A2 – Zofingen Süd) ein. • REK-Leitsatz M9: Der Autobahnzubringer sowie die Strasseninfrastruktur bis zum ESP wird bezüglich Verkehrsfluss optimiert. • REK-Leitsatz M10: Der Schwerverkehr ist auf die dafür vorgesehenen Strassen zu lenken. ZD3 Die Gemeinde setzt sich setzt sich für möglichst kurze Schliesszeiten der Bahnschranke Bahnhofstrasse ein. Mit Priorität beim Fuss- und Veloverkehr ist die Trennwirkung der Bahn möglichst zu reduzieren. • REK-Leitsatz M13: Die Bahnquerung ist insbesondere für den Veloverkehr zu erleichtern.	ZE1 Das öffentliche Parkierungsangebot soll nur als Ergänzung zum privaten Parkieren dienen. Öffentlich nutzbare Stellplätze werden in sinnvollem Umfang und geeigneter Lage angeboten (Ausserhalb Dorfkernen), dienen den vorgesehen Nutzungen und werden bewirtschaftet. ZE2 Es werden Carsharing-Standorte und Elektroladestationen an öffentlich nutzbaren Parkplätzen ermöglicht. Geeignete Park+Pool-Plätze in der Nähe des Autobahnanschlusses werden geprüft. • REK-Leitsatz M14: Die Gemeinde setzt sich für die Realisierung von Carsharing-Standorten und Elektroladestationen ein. ZE3 Stellplätze bei privaten Nutzungen (Wohnen, Arbeitsplätze) werden mit bedarfsgerechten Anschlüssen für E-Ladevorgänge ausgerüstet, vgl. § 119a PBG. ZE4 Autoreduzierte Nutzungen sind erwünscht und werden mit geeignetem Mobilitätskonzept ermöglicht. Dies soll im Bau- und Zonenreglement ermöglicht werden. ZE5 Bei allen Nutzungen und gut frequentierten Zielen (Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Industrie, Verkaufsgeschäfte, Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Öffentliche Einrichtungen, wichtige ÖV-Haltestellen...) werden geeignete Veloabstellplätze in ausreichender Zahl dezentral und nahe den Zugängen bereitgestellt. Die erforderlichen Stellplätze nach Nutzungsart werden im Bau- und Zonenreglement definiert.	ZF1 Die getätigten Investitionen ins Verkehrssystem werden genutzt und erfüllen Ihren Zweck. Die Verkehrs-Emissionen und -Immissionen werden kontinuierlich verringert. • REK-Leitsatz M1: Die Mobilität wird ganzheitlich, grossräumig, sicherheits- und zukunftsorientiert betrachtet. Die Priorität liegt beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie der Verkehrsberuhigung. ZF2 Die zukünftige Mobilität bei den Verkehrserzeugern ist gesichert. Es besteht eine Pflicht zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für grössere Verkehrserzeuger (u.A. in Arbeitsgebiete SAG und ESP). ZF3 Die in Reiden ansässige und arbeitende Bevölkerung kennt die zweckspezifische Ausschöpfung der Palette an Mobilitätsformen und wissen sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen (Sensibilisierung mit Unterstützung von Luzernmobil).

Handlungsfeld	A Fuss- und Veloverkehr	B Öffentlicher Verkehr	C Gestaltung und Betrieb von Strassen	D Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr	E Parkierung	F Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement
Massnahmen	A1 Schliessung Netzlücken im kommunalen und kantonalen Fuss- und Velowegnetz (inkl. Plan und Tabelle). Einbezug kantonale Velonetzplanung, Sicherheit Schulweg-Routen und Erkennbarkeit von Wegverbindungen. -> ZA1, ZA2, ZA3, ZA4, ZB3 A2 Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen. Periodische Prüfung von Nachfrage und Angebot (öffentliche Bauten und Anlagen sowie wichtige ÖV-Haltestellen) -> ZA1, ZB3, ZE5	B1 Bedarfsgerechte Angebotserweiterungen ÖV. Periodische Überprüfung der Angebote und Nachfrage in der Region in Zusammenarbeit mit VVL und Nachbargemeinden. -> ZB1, ZB2 B2 Prüfung On-Demand Angebot Reidermoos / Hinterberg / Richenthal -> ZB3 B3 Raumsicherung/Prüfung neue Bushaltestellen (Industriestrasse; SAG, Option Unterdorf Langnau) -> ZB1, ZB2, ZB3 B4 Ausstattung Bushaltestellen (BehiG; gedeckte Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Veloabstellanlagen) -> ZB1, ZB4 B5 Weiterentwicklung Bushub. Beim Bahnhof Reiden werden insbesondere der Bushub weiterentwickelt sowie die Verkehrssicherheit und Zugänge im Bahnhofsbereich verbessert. Zudem wird das gesamte Areal umgestaltet und die Aufenthaltsqualität mit attraktiven Platz- und Grünraumelementen gesteigert (sobald mehr Klarheit über das Projekt besteht, sind Anpassungen und allenfalls Ergänzungen notwendig)	C1 Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime für Siedlungsgebiet mit Umsetzungsmassnahmen: Angemessenes Regime flächendeckend auf siedlungsorientierten Gemeinde- und Kantonsstrassen; Erkennbarkeit Übergänge zu sensiblen Gebieten (Eingangspforten, Gestaltung Zentrumsbereiche); -> ZC1, ZC2, ZC3, ZC4 C2 Checkliste Strassensanierungsprogramm: Themen, die bei der Planung von Strassensanierungsprojekten beachtet werden sollen. -> ZA3, ZC1, ZC2, ZC3, ZC4 C3 Überprüfung Verkehrsknoten bezüglich Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung und Betrieb in Zusammenarbeit mit Kanton (Autobahnzubringer, Kreuzmatte-Pfaffnauerstrasse, Industriestrasse-Pfaffnauerstrasse, Industriestrasse-Hauptstrasse, Hauptstrasse-Bahnhofstrasse, Unterwasserstrasse-Werkstrasse, Mehlseckerstrasse-Reiderstrasse) -> ZA3, ZC1, ZC2, ZC3, ZD2	D1 Massnahmen zur verträglichen Lenkung des MIV sowie des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsverbot Schlatthöhe, Autobahnanschluss – Zofingen Süd via Industriestrasse, Variantenprüfung Verkehrsführung Industriestrasse / Kantonsstrasse – Einbezug Umsetzung kantonale Velovorzugsroute Hauptstrasse) -> ZD1, ZD2 D2 Klärung Spielraum Optimierungen Schrankenschliesszeiten Bahnhofstrasse und Möglichkeiten für Umfahrungsvarianten (unter Berücksichtigung Korridor Pfaffnauerstrasse – Unterwasserstrasse) -> ZD3	E1 Parkierungsreglement einführen: Öffentliches Parkieren zeitlich begrenzen, kostenlos parkieren vermeiden -> ZD1, ZE1 E2 Revision BZR (Bau- und Zonenreglement): Stellplätze sind mit bedarfsgerechten Anschlüssen für E-Ladevorgänge auszurüsten (Berücksichtigung aktuelle Revision PBG); Ermöglichung von autoreduzierten und autofreien Nutzungen bei geeignetem Mobilitätskonzept; Definition Anforderungen für den Minimalbedarf, die Lage und die Ausstattung an Veloabstellplätzen bei allen Nutzungen -> ZD1, ZE3, ZE4, ZE5	F1 Die Gemeinde forciert Anschlüsse an Sharing-Verleihsysteme durch Prüfung und Ermöglichung von Sharing-Standorten in Zusammenarbeit mit potenziellen Anbietern (Car-, Cargobike und Bike-Sharing). -> ZE2, ZF1 F2 Die Gemeinde setzt auf der Basis von einem zu erstellenden Programm verschiedene Massnahmen bei der Zielgruppe „Verkehrserzeuger“ um. (Pflicht zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für grössere Überbauungen und Mobilitätsmanagements für Unternehmen und Grossveranstaltungen) -> ZD1, ZF2 F3 Die Gemeinde setzt auf der Basis von einem zu erstellenden Programm verschiedene Massnahmen bei der Zielgruppe „Bevölkerung“ um. (Sensibilisierung der Bevölkerung, Eigentümer und Unternehmungen für verträgliches Mobilitätsverhalten, z.B. mittels Informationsveranstaltungen, Mobilitätskampagnen, Gemeinde als Vorbild etc.) -> ZD1, ZF3

3. Massnahmenbereiche / Handlungsfelder

3.1. Handlungsfeld A „Fuss- und Veloverkehr“

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A1	<i>Fuss- und Veloverkehr</i> Schliessung von Netzlücken
Beschrieb der Massnahme	Reiden sorgt für ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fuss- und Velowegnetz. Netzlücken werden geschlossen. Auf bestehenden Kantons- und Gemeindestrassen werden in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen sichere Veloinfrastrukturen zur Verfügung gestellt.
Ziele GMK	ZA1, ZA2, ZA3, ZA4, ZB3
Begründung	Ziel des GMK ist es, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Dafür benötigt die Gemeinde ein attraktives, engmaschiges Wegnetz, welche die wichtigen Orte in der Gemeinde miteinander verknüpft. Entwicklungsgebiete sollen auch mit neuen Verbindungen gut mit den umliegenden Quartieren verbunden werden.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Velokonzept Kanton Luzern (Alltagsvelonetz und Veloland-Routen Stand 22.02.2024); Velostandards Kanton Luzern (Stand 21.03.2024)
Weiteres Vorgehen	Grundstücke und Wegrechte für Netzergänzungen sind sicherzustellen. Netzergänzungen sind im Rahmen von Bau- oder Sanierungsvorhaben schrittweise zu erstellen.
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	C1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime C2: Checkliste für Strassensanierungen C3: Überprüfung von Verkehrsknoten
Umsetzungshorizont	Kurz- bis langfristig (gemäss anschliessender Tabelle)
Federführung	Gemeinde Reiden (Gemeindenetz); Kanton Luzern (Kantonsstrassen)
Beteiligte	Gemeinde Reiden (Kantonsstrassen); Grundeigentümer

Nr.	Funktion / örtliche Bezeichnung / Massnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Quelle
1	Kantonale Velovorzugsroute / Hauptstrasse: Verbreiterung bestehende Velostreifen oder separate Führung auf abgesetzten Velowegen (Bestand T50, DTV* 5'000-10'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); GMK - Analyse
2	Kantonale Velovorzugsroute / Hauptstrasse: Temporeduktion auf T30 oder Erstellung Veloinfrastruktur -> Markierung Velostreifen oder separate Führung auf Veloweg (Bestand T50, DTV* <5'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); GMK - Analyse
3	Kantonale Velovorzugsroute / Hauptstrasse: Erstellung Velostreifen oder separate Führung auf abgesetzten Velowegen (Bestand T50, DTV* 5'000-10'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); GMK - Analyse
4	Kantonale Velovorzugsroute / Hauptstrasse: Temporeduktion auf T30 oder Verbreiterung bestehende Velostreifen oder separate Führung auf Veloweg (Bestand T50 / T60, DTV* <5'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); GMK - Analyse
5	Kantonale Velovorzugsroute / Hauptstrasse: Separate Führung Velos auf abgesetzten Velowegen oder separatem Fuss-/Veloweg (Bestand T80 ausserorts), DTV* <5'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); GMK - Analyse
6	Kantonale Velo-Nebenverbindung / Pfaffenauerstrasse: Erstellung Velostreifen oder separate Führung auf abgesetzten Velowegen (Bestand T50, DTV* 5'000-10'000), Verbreiterung der bestehenden schmalen Trottoirs	kurzfristig bis mittelfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf A); GMK - Analyse
7	Kantonale Velo-Nebenverbindung / Pfaffenauerstrasse: Separate Führung Velos auf abgesetzten Velowegen oder separatem Veloweg (Bestand T50 / T60, DTV* 10'000-15'000), Erstellung Querungsmöglichkeit für Fuss- und Veloverkehr auf Höhe Werkstrasse	mittelfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf A); GMK - Analyse
8	Kantonale Velo-Nebenverbindung / Reiderstrasse: Temporeduktion auf T50 und Markierung Velostreifen oder separate Führung Velos auf Veloweg, oder kombinierter Fuss- und Veloweg (Bestand T60, DWV* <3'000)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf B); GMK - Analyse

9	Kantonale Velo-Nebenverbindung / Unterdorf, Dorfstrasse, Oberdorf (Langnau b. Reiden): Temporeduktion auf T30 oder Markierung Velostreifen (Bestand T50, DTV* 4'000-6'000), Querung für Fussverkehr auf Höhe Schule verbessern (Erstellung Mittelinsel oder Begegnungszone)	mittelfristig bis langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf B); GMK - Analyse
10	Kantonale Velo-Nebenverbindung / Richenthalerstrasse (Langnau b. Reiden – Richenthal): Temporeduktion auf T50 und Markierung Velostreifen oder separate Führung Velos auf Fuss-/ Veloweg (Bestand T50 / T60, DTV* <5'000) Instandstellung/Ausbau Fusswegverbindung bestehender «Trampelpfad» Langnau-Lupfen entlang Richenthalerstrasse mittels Naturbelag	Prüfung Temporeduktion: kurzfristig Instandstellung Fusswegverbindung Langnau-Lupfen: mittelfristig Erstellung Veloinfrastruktur: langfristig	Kanton Luzern	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf B); GMK - Analyse
11	Kommunale Velo-Hauptroute / Industrie- strasse: Temporeduktion auf T50 und Markierung Velostreifen oder separate Führung Velos auf Veloweg (Bestand T70, DTV* 5'000 – 10'000)	mittel- bis langfristig (mit Umlegung Kantonsstrasse / Entwicklung ESP / Sanierung)	Gemeinde Reiden Gemeinde Wikon	GMK - Analyse
12	Kommunale Velo-Hauptroute / Bodenachermatte: Temporeduktion auf T50 und Markierung Velostreifen oder separate Führung Velos auf Veloweg (Bestand T70, DTV* <5'000)	mittel- bis langfristig (mit Umlegung Kantonsstrasse / Entwicklung ESP / Sanierung)	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
13	Kommunale Velo-Hauptroute / Pfaffnauerstrasse: Separate Führung Velos auf Veloweg (Bestand T80, DTV* <5'000)	mittelfristig	Gemeinde Reiden Gemeinde Brittnau	Kantonales Velonetz Luzern (Stand Entwurf 22.2.2024); Bauprogramm 2023 - 2026 Kantonsstrassen (Topf A); GMK - Analyse
14	Kommunale Velo-Hauptroute / Mehls- eckerstrasse / Brittnauerstrasse: Separate Führung Velos auf Veloweg (Bestand T80, DTV* <5'000)	langfristig (mit Sanierung)	Gemeinde Reiden Gemeinde Brittnau	GMK - Analyse
15	Kommunale Velo-Hauptroute / Unter- dorfstrasse / Dorfstrasse (Verbindung nach Reidermoos): Temporeduktion auf T50 und Markierung Velostreifen oder separate Führung Velos auf separatem Fuss-/Veloweg (Bestand T50 / ausserorts T80, DTV* <5'000)	Sofortmassnahmen: Herbst 2024 Planung: kurzfristig Ausbau: mittel- bis langfristig	Gemeinde Reiden Gemeinde Wikon, Hintermoos	GMK - Analyse

16	Kommunale Velo-Hauptroute / Dagmersellerstrasse: Führung Velos auf separatem Fuss-/Veloweg (Bestand T80, DTV* <5'000)	langfristig	Gemeinde Reiden Gemeinde Dagmersellen	GMK - Analyse
17	Kommunale Velo-Hauptroute / Dorfstrasse / Hueb (Richenthal – Ebersecken): Bei T50 Markierung Velostreifen, ausserorts bei T80 Führung Velos auf abgesetztem Fuss-/ Veloweg (Bestand T50 / T80, DTV* <3'000)	langfristig	Gemeinde Reiden Gemeinde Altishofen	GMK - Analyse
18	Ausbau Unterführung Schlosserweg zur Ergänzung Velonetz und Alternative zur Bahnquerung Bahnhofstrasse sowie Veloweg entlang Walkeschulhaus: Werkstrasse – Schlosserweg – Walkematt – Walkestrasse	kurzfristig bis mittelfristig	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
19	Ausbau Velo-Zufahrt Sportanlage, Hallen- und Freibad Reiden	kurzfristig bis mittelfristig	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse

* = Angaben durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV als grobe Grössenordnungen aus kantonalem Verkehrsmodell 2017.

Zeithorizont: kurzfristig innerhalb 8 Jahren
 mittelfristig in 8 bis 15 Jahren
 langfristig in mehr als 15 Jahren

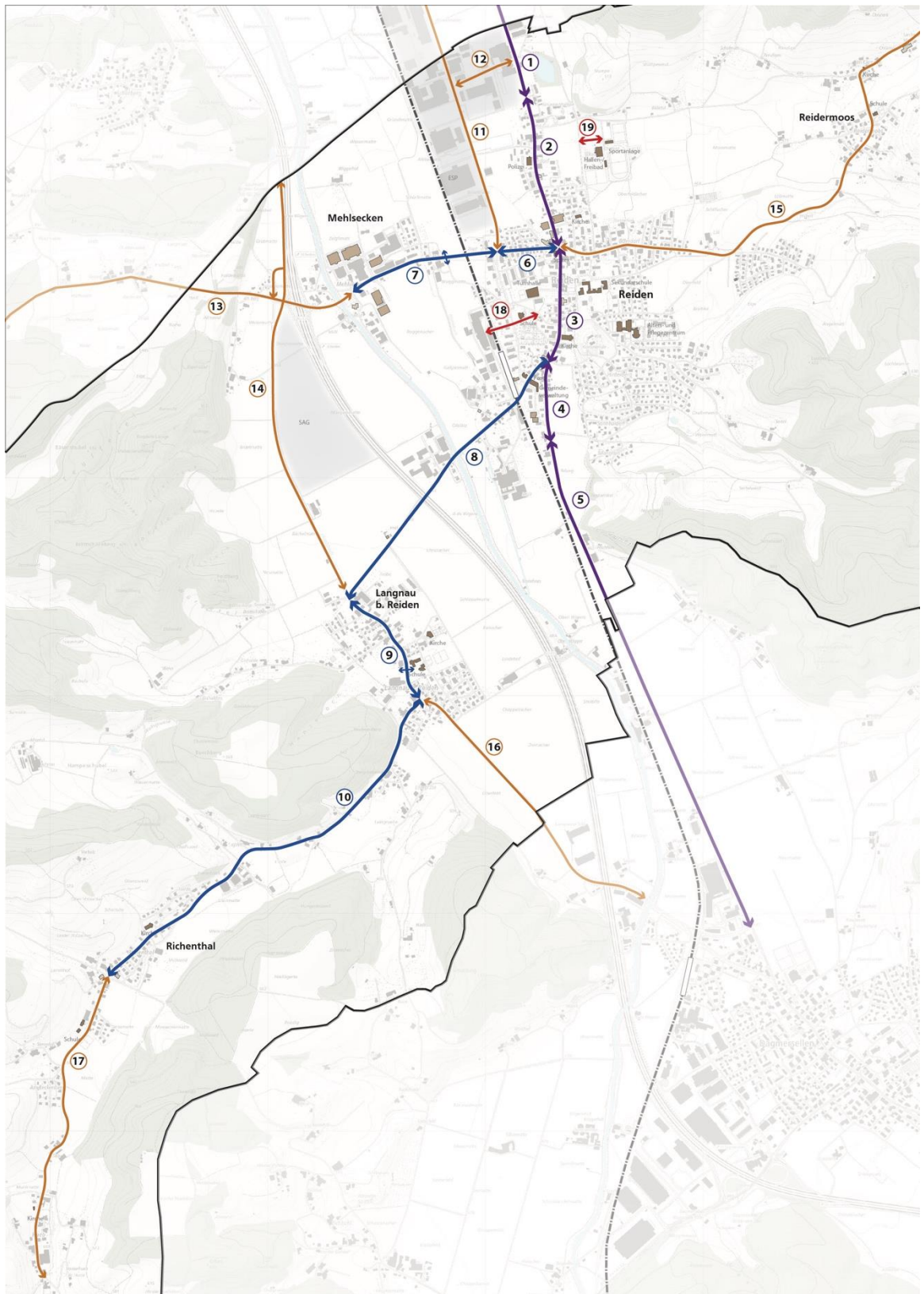


Abbildung 1: Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehrsnetz

Erschliessungsmassnahmen (Netzlücken)

Nr.	Funktion / örtliche Bezeichnung / Massnahme	Zeithorizont	Zuständigkeit	Quelle
E1	Direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Mehelsecken und Bahnhof Reiden. Erstellung geschützte Querungshilfe Pfaffnauerstrasse für Fuss- und Veloverkehr im Bereich Einmündung Werkstrasse als kurzfristige Sofortmassnahme.	kurzfristig (Querungshilfe Pfaffnauerstrasse) resp. langfristig (neue Wegverbindung)	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
E2	Direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem SAG und Bahnhof Reiden.	langfristig (mit Realisierung SAG)	Gemeinde Reiden / Kanton Luzern	GMK - Analyse
E3	Zur besseren Erschliessung des ESP Industrie-strasse direkte Fuss- und Velowegverbindung ESP – Zentrum Reiden	mittelfristig, in Zusammenhang mit Entwicklung ESP	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
E4	Zur besseren Erschliessung des ESP Realisierung einer erkennbaren direkten Wegverbindung zur Hauptstrasse und deren Bushaltestelle Reiden Unterdorf.	mittelfristig, in Zusammenhang mit Entwicklung ESP	Gemeinde Reiden / Kanton Luzern	GMK - Analyse
E5	Direkte Wegverbindung für Velos vom Bahnhof Reiden in die Gebiete Hinterberg / Sonnenhalden (bestehende Wegverbindung Rainlihalde mit Fahrverbot und zu schmal für Velos), Erstellung Verbindung Weihermattstrasse-Hausmattweg zur Schaffung eines durchgängigen Weges.	mittelfristig	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
E6	Direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Mehelsecken und dem SAG.	langfristig (mit Realisierung SAG)	Gemeinde Reiden / Kanton Luzern	GMK - Analyse
E7	Direkte Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Mehelsecken und dem ESP-Gebiet	langfristig (in Zusammenhang mit Entwicklung ESP oder Erweiterung Arbeitsgebiet Mehelsecken)	Gemeinde Reiden / Kanton Luzern	GMK - Analyse
E8	Ausbau Brücke und Brückenzugang Mühlehofweg / Wiggermatte, Anschluss an Unterwasserstrasse zur Ergänzung Fuss- und Velonetz unter Berücksichtigung der Grundwasserschutzzone	mittelfristig	Gemeinde Reiden	GMK - Analyse
E9	Ausbau Verbindung Hausmattweg-Feldstrasse für den Veloverkehr als durchgehende Route für Schulkinder abseits der Hauptstrasse	mittelfristig	Gemeinde-Reiden	GMK - Analyse

Zeithorizont: kurzfristig innerhalb 8 Jahren
 mittelfristig in 8 bis 15 Jahren
 langfristig in mehr als 15 Jahren

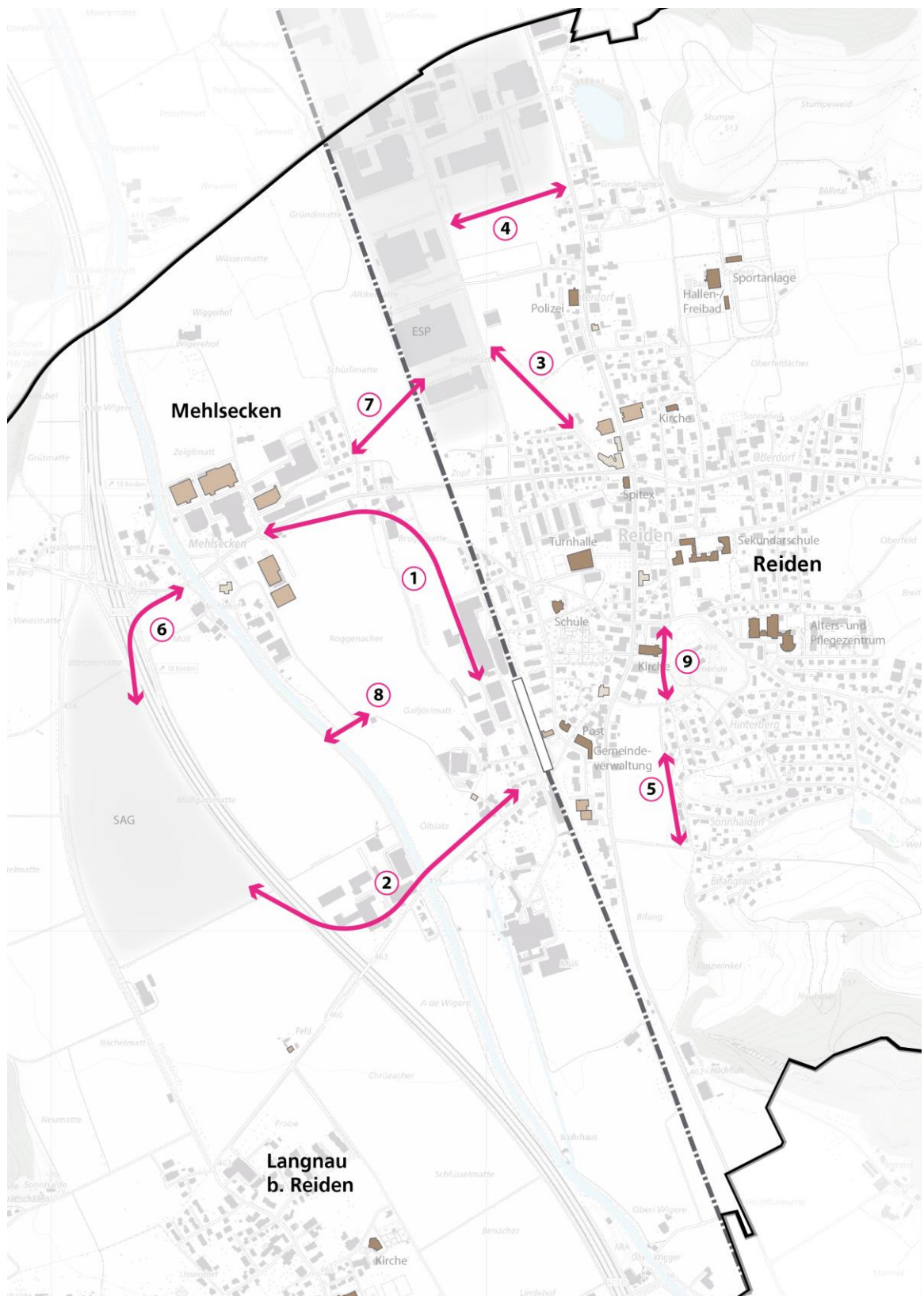


Abbildung 2: Übersicht Netzlücken (Erschliessungsmassnahmen) Fuss- und Veloverkehrsnetz

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A2	Fuss- und Veloverkehr Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen
Beschrieb der Massnahme	Periodische Prüfung von Angebot und Nachfrage an öffentlichen Veloabstellanlagen.
Ziele GMK	Zurzeit sind folgende Verbesserungen beabsichtigt: - Realisierung Veloabstellanlagen an Bushaltestellen Reiden Kirche, Reiden Sonne und Reiden Unterdorf zur Erweiterung der Erschliessungswirkung für mit ÖV nicht erschlossene Lagen (Sonnhalden, Hinterberg, Hölzli, Reidermoos) - Langnau Zentrum, Richenthal Kurhaus
Begründung	Zur Förderung des Veloverkehrs zählt dazu, dass an den gut frequentierten Zielen an geeigneter Lage gut ausgestattete Veloabstellanlagen (abschliessbar, beleuchtet, gedeckt) zur Verfügung stehen
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Stossrichtung Veloverkehr: «Ein attraktives, durchgängiges und direktes Velowegnetz mit attraktiven und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten realisieren»
Weiteres Vorgehen	Flächensicherung Raumbedarf; Planung neue, Erweiterung und Qualitätsverbesserungen an bestehenden öffentlichen Abstellanlagen.
Projektierungsstand	Handlungsbedarf erkannt
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B3: Raumsicherung / Ermöglichung Bau zusätzlicher Bushaltestellen E2: Revision BZR (Bau- und Zonenreglement): Anforderungen private z.T. öffentlich nutzbare Veloabstellanlagen
Umsetzungshorizont	Kurzfristig sowie in Abstimmung mit Strassensanierungsprogramm
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Kanton Luzern (bei Kantonsstrassen)

3.2. Handlungsfeld B „Öffentlicher Verkehr“

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B1	Öffentlicher Verkehr Bedarfsgerechte Angebotserweiterungen ÖV
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde setzt sich für ein Erhalt der attraktiven Bahn-Anbindung (S-Bahn und Regio-Express) ein. Ein attraktives regionales Bussystem wird unterstützt und das ÖV-Angebot einhergehend mit der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung verbessert. Ausbauten im regionalen Netz werden mitgetragen. • Taktlücken im Angebot der Linien 9 Richenthal-Langnau-Reiden: Ein ganztägiges durchgehendes Taktangebot wird angestrebt • Einhergehend mit der Entwicklung des ESP Industriestrasse soll das Arbeitsgebiet besser an den ÖV angebunden werden: Verlängerung der Linie 4 oder 5 via Industriestrasse mit neuer Haltestelle Industriestrasse wird unterstützt • Eine Verlängerung der Linie 271/277 Dagmersellen – Langnau – (SAG – Mehlsecken –) Reiden wird mitgetragen (Variante je nach Entwicklung SAG-Areal) • Ein Ausbau des Bushub Bahnhof Reiden mit BehiG-tauglichen Haltekanten ermöglicht gute Umsteigemöglichkeiten für alle
Ziele GMK	ZB1, ZB2
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern, Öffentlicher Verkehr: «Die regionale und lokale öV-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern und dabei auch neue kollektive Angebotsformen mit einbeziehen.» «Eine alternative Erschliessung zum MIV auch in Randzeiten unter Berücksichtigung der raumtypischen Zielsetzungen sicherstellen.»
Weiteres Vorgehen	Aktive Mitarbeit an der periodischen Überprüfung und Weiterentwicklung des regionalen Angebotskonzeptes
Projektierungsstand	Überarbeitung regionales Angebotskonzept unter Federführung VVL läuft
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B2: Prüfung On-Demand Angebot B3: Raumsicherung / Ermöglichung Bau zusätzlicher Bushaltestellen
Umsetzungshorizont	mittelfristige Angebotsausbauten (resp. bei ausreichender Nachfrage); kurzfristiger Ausbau Bushub Bahnhof Reiden
Federführung	VVL (Verkehrsverbund Kanton Luzern)
Beteiligte	Gemeinde Reiden, Nachbargemeinden, Kanton Aargau, Busbetriebe

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B2	Öffentlicher Verkehr Prüfung On-Demand Angebot
Beschrieb der Massnahme	Für die mit ÖV schlecht oder nicht erschlossenen Gebiete Reidermoos, Reiden Sonnhalden und Hinterberg sowie das Gebiet um Richenthal-Ebersacken-Altishofen mit Anschlusspunkt Bahnhof Reiden werden Möglichkeiten für ein On-Demand Angebot überprüft. Geprüft werden soll auch, ob das On-Demand Angebot das fahrplanmässige ÖV-Angebot in nicht bedienten Randzeiten ergänzen könnte. Möglichkeiten für die Nutzung von Synergien mit Schulbus-Angeboten sind zu prüfen.
Ziele GMK	ZB3
Begründung	Wenn immer möglich werden durchgehende Taktangebote von Buslinien angestrebt, um die Nutzung des ÖV so einfach und alltagstauglich wie möglich zu halten. In Gebieten und in Randzeiten, wo die Nachfrage für ein solches Angebot zu klein ist, sollen On-Demand-Angebote die Erschliessungswirkung des ÖV auf möglichst alle Wohngebiete erweitern.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern, Öffentlicher Verkehr: «Die regionale und lokale öV-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern und dabei auch neue kollektive Angebotsformen mit einbeziehen.» «Eine alternative Erschliessung zum MIV auch in Randzeiten (Nebenverkehrszeiten, Wochenende, Abend- und Nachtangebot) unter Berücksichtigung der raumtypischen Zielsetzungen sicherstellen.»
Weiteres Vorgehen	Erarbeitung einer regionalen Machbarkeitsstudie zur Prüfung von möglichen Angeboten
Projektierungsstand	Handlungsbedarf erkannt
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	B1: Bedarfsgerechte Angebotserweiterungen
Umsetzungshorizont	Kurzfristig (Machbarkeitsstudie), Umsetzung je nach Studienergebnis
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Gemeinde Altishofen, zofingenregio, VVL (Kanton Luzern)

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B3	<i>Öffentlicher Verkehr</i> Raumsicherung / Ermöglichung zusätzlicher Bushaltestellen
Beschrieb der Massnahme	Der Raum für den Bau von neuen Haltestellen für potenzielle Angebotsausbauten und Angebotsoptimierungen soll gesichert werden. Bei Baugesuchen auf angrenzenden Parzellen, Strassenbauprojekten und Strassensanierungen wird der entsprechend absehbare Raumbedarf gesichert. Folgende neue Haltestellenstandorte sind gemäss heutigem Planungsstand zu sichern/prüfen: - Langnau Unterdorf (Variante Ersatz für Haltestelle Langnau Käse-rei) - Langnau Oberdorf (bei Verschiebung wegen Einführung Busverbindung Reiden – Langnau – Dagmersellen) - SAG Reiden (bei Entwicklung/Erschliessung SAG) - Ausstiegshaltestelle Bahnhof West (Option für Ausstieghaltestelle am Bahnhof bei geschlossener Bahnschranke) - Reiden Industriestrasse (bei Entwicklung ESP resp. Linienführung auf Industriestrasse) - Raumbedarf für Wendeschleife Kurhaus Richenthal
Ziele GMK	ZB1, ZB2, ZB3
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Öffentlicher Verkehr: «Die regionale und lokale öv-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern»
Weiteres Vorgehen	Berücksichtigung bei entsprechenden Strassensanierungen, Strassenprojekten und angrenzenden Baueingaben.
Projektierungsstand	Raumbedarf und Standorte werden entsprechend dem Planungsstand der Angebote aktualisiert
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A2: Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen B1: Bedarfsgerechte Angebotserweiterungen ÖV B4: Ausstattung Bushaltestellen C2: Checkliste für Strassensanierungen
Umsetzungshorizont	kurzfristig (Raumsicherung)
Federführung	Gemeinde Reiden (Gemeindestrassen), Kanton Luzern (Kantonsstrassen)
Beteiligte	VVL und vif (Kanton Luzern), Busbetriebe

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B₄	Öffentlicher Verkehr Ausstattung Bushaltestellen
Beschrieb der Massnahme Ziele GMK Begründung Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen Weiteres Vorgehen Projektierungsstand Koordinationsstand Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen Umsetzungshorizont Federführung Beteiligte	Zu den ÖV-Haltestellen werden direkte und attraktive Zugänge ermöglicht. Die Haltestellen werden nach dem Prinzip der Verhältnismässigkeit ausgestattet (geschützte Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und BehiG-Ausbauten). Gemäss Begründungen im Bericht «öV-System Reiden-Langnau-Richenthal, Analyse und Inputs für Angebot und Infrastruktur» (Stand 5.1.2023) steht bei folgenden Haltestellen Handlungsbedarf an: - Reiden Sonne: Realisierung BehiG (niveaugleicher Zustieg), Unterstand (Fahrtrichtung Zofingen) und Abstellbügel für Velos - Reiden Kirche: Realisierung BehiG (niveaugleicher Zustieg), Unterstand (Fahrtrichtung Zofingen) und Abstellbügel für Velos (Erweiterung Erschliessungswirkung Quartier Hinterberg/Sonnhalden) - Reiden Bahnhof: Realisierung BehiG (niveaugleicher Zustieg) und Ausstattung gemäss vorliegender Projektierung - Langnau Käserei oder Unterdorf: Realisierung BehiG (niveaugleicher Zustieg) mit anstehender Strassensanierung, Realisierung Abstellbügel für Velos. Berücksichtigung Funktion Dorfzentrum bei Neugestaltung (Aufenthaltsqualität; Sitzgelegenheiten) - Langnau Oberdorf: Realisierung BehiG mit Verlegung der Haltestelle - Richenthal Kurhaus: Realisierung Abstellbügel für Velos mit Buswendschleife Bei den weiteren Haltestellen soll der Handlungsbedarf bei ordentlichen Strassensanierungen wieder überprüft werden. ZB₁, ZB₄ Mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung des ÖV sollen auch die Haltestellen einen angemessenen Standard erfüllen. Dazu gehört, dass gut frequentierte Haltestellen über einen Witterungsschutz verfügen und auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität gut zugänglich sind. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG); Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Öffentlicher Verkehr: «Die regionale und lokale öV-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern» Ausarbeitung Vorprojekte; Überprüfung Handlungsbedarf bei anstehenden Strassensanierungen Handlungsbedarf erkannt; Verhältnismässigkeit beurteilt Vororientierung A₂: Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen B₃: Raumsicherung / Ermöglichung Bau zusätzlicher Bushaltestellen Kurzfristig bis mittelfristig, resp. bei ordentlichen Strassensanierungen Gemeinde Reiden (Gemeindestrassen), Kanton Luzern (Kantonsstrassen) VVL (Kanton Luzern), Busbetriebe

3.3. Handlungsfeld C „Gestaltung und Betrieb von Strassen“

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C1	Gestaltung und Betrieb von Strassen Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime
Beschrieb der Massnahme	Für die Hauptverkehrsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes sowie die Sammelstrassen soll ein Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime nach dem bfu-Modell Tempo 30/50 erstellt werden: - Temp-30-Zonen im untergeordneten Netz - Tempo 30 im übergeordneten Netz, wo es Besiedlungsdichte, Einrichtungen mit Publikumsverkehr (Geschäfte, öffentliche Gebäude, Schulen, Spitäler usw.) oder Fuss- und Veloverkehr erfordert - Tempo 50 im übergeordneten Netz bei einseitig bebauten Zonen, Industriegebieten und auf Transitachsen Die GMK-Darstellung «Strassennetz Typisierung / MIV 2040» bildet dafür das Zielkonzept. Tempoveränderungen sollen in der Strassenraumgestaltung erkennbar sein. Das Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime beinhaltet Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau, bestehende und vorhandene Qualitäten und Sicherheitsdefizite sowie Massnahmen die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. Es definiert die Grundprinzipien für Strassensanierungen im übergeordneten Netz.
Ziele GMK	ZC1, ZC2, ZC3, ZC4
Begründung	In den Quartieren der Gemeinde Reiden sind Tempo 30 Zonen nahezu flächendeckend umgesetzt. Die Lärm- und Sicherheitsdefizite konzentrieren sich auf den Hauptverkehrsstrassen innerorts (deutlich ersichtlich in der Unfallstatistik) wo der grösste Handlungsbedarf besteht.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Gesamtverkehr: «Bei der Strassenraumgestaltung die Anforderungen des MIV, FVV, öV, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes möglichst gleichberechtigt sowie unter Beachtung der Umfeldnutzungen und Verkehrssicherheit berücksichtigten und Massnahmen zur Klimaadaption integrieren.» Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio, Feb. 2024 Räumliches Entwicklungskonzept Gemeinde Reiden, Jan. 2023
Weiteres Vorgehen	Erarbeitung Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime als Basis für die Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Strassensanierungen auf dem übergeordneten Netz
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A1: Schliessung von Netzlücken C2: Checkliste Strassensanierungen C3: Überprüfung Verkehrsknoten
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	vif (Kanton Luzern)

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C2	Gestaltung und Betrieb von Strassen Checkliste Strassensanierungsprogramm
Beschrieb der Massnahme	Im Rahmen des Strassensanierungsprogramms ist bei jedem Strassensanierungsprojekt zu prüfen, welche Ziele und Massnahmen aus dem GMK, weiteren kommunalen und übergeordneten Planungen kostengünstig und effizient mit dem Sanierungsprojekt realisiert werden können. Die Sanierungsprojekte sind auf Synergien mit der Umsetzung von untenstehenden Massnahmenbereichen aus dem GMK zu prüfen (gemäss Auflistung „Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen“)
Ziele GMK	ZA1, ZC1, ZC2, ZC3, ZC4
Begründung	Durch eine gute Koordination der Massnahmen und Projekte werden die Gemeindefinanzen sorgsam und effizient eingesetzt.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Gesamtverkehr: «Bei der Strassenraumgestaltung die Anforderungen des MIV, FVV, öV, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes möglichst gleichberechtigt sowie unter Beachtung der Umfeldnutzungen und Verkehrssicherheit berücksichtigten und Massnahmen zur Klimaadaptation integrieren.» Velokonzept Kanton Luzern (Alltagsvelonetz und Veloland-Routen; Velo-standards Kanton Luzern
Weiteres Vorgehen	Laufende Abstimmung
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A1: Schliessung von Netzlücken A2: Verbesserung Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen B3: Raumsicherung / Ermöglichung Bau zusätzlicher Bushaltestellen B4: Ausstattung Bushaltestellen C1: Gesamtkonzept Geschwindigkeitsregime C3: Überprüfung Verkehrsknoten D1: Lenkung des MIV und des Schwerverkehrs - Angrenzende Strassensanierungsprojekte - Freiraumkonzept Gemeinde Reiden
Umsetzungshorizont	Gemäss Strassensanierungsprogramm
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Kanton Luzern (vif)

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C3	Gestaltung und Betrieb von Strassen Überprüfung Verkehrsknoten
Beschrieb der Massnahme	Folgende Verkehrsknoten im GMK-Perimeter sollen überprüft werden bezüglich Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung und Betrieb (Auftrag gemäss kommunalem REK 2023).
	- Mit Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen Topf A: K46 Pfaffnauerstrasse (Knoten Autobahnzubringer, Knoten Kreuzmatte-Pfaffnauerstrasse, Knoten Industriestrasse-Pfaffnauerstrasse, Knoten Industriestrasse-Hauptstrasse). - Mit Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen Topf B: K45 Bahnhofstrasse Reiden (Knoten Hauptstrasse-Bahnhofstrasse, Knoten Unterwasserstrasse-Werkstrasse) sowie mit K45 Dorfstrasse Langnau (Knoten Mehlseckerstrasse-Reiderstrasse)
Ziele GMK	ZA3, ZC1, ZC2, ZC3, ZD2
Begründung	Die Gemeinde will bei diesen kantonalen Strassenprojekten die Anliegen gemäss kommunalem REK 2023 einbringen.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Gemeindestrategie Reiden 2022 - 2031, Juni 2022
	Räumliches Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Reiden, 31.08.2023
	Zukunft Mobilität Kanton Luzern; Gesamtverkehr: «Bei der Strassenraumgestaltung die Anforderungen des MIV, FVV, öV, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes möglichst gleichberechtigt sowie unter Beachtung der Umfeldnutzungen und Verkehrssicherheit berücksichtigen und Massnahmen zur Klimaadaptation integrieren.»
Weiteres Vorgehen	Die Gemeinde bringt die Anliegen gemäss REK in die kantonalen Sanierungsprojekte gemäss Bauprogramm 2023-2026 der Kantonsstrassen ein.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A1: Schliessung von Netzlücken
	D1: Lenkung des MIV sowie des Schwerverkehrs
Umsetzungshorizont	Kurzfristig bis mittelfristig (gemäss kantonalem Bauprogramm)
Federführung	vif (Kanton Luzern)
Beteiligte	Gemeinde Reiden

3.4. Handlungsfeld D „Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr“

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D1	Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr Lenkung des MIV sowie des Schwerverkehrs
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr inklusive Schwerverkehr möglichst siedlungsverträglich auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt wird. Auf Quartierstrassen soll nur Ziel- und Quellverkehr verkehren. - Die Gemeinde setzt sich für ein Schwerverkehrs-Durchfahrtsverbot über die Schlatthöhe (Dorfstrasse Reidermoos; Durchgangsverkehr von A2 Reiden nach A1 – Aarau West) ein. - Die Strassenraumgestaltung und Verkehrslenkung soll den Verkehr von der A2 in den Raum Zofingen Süd über die Industriestrasse bevorteilen (Entlastung Sonnenkreisel und Hauptstrasse). - Für eine allfällige Realisierung einer Verbindungsstrasse von der Autobahn Richtung Zofingen Süd, resp. Erschliessung einer allfälligen Bauzonenerweiterung Mehelsecken Nord bis zum Bahngleis wird ein Korridor ab dem Knoten Pfaffnauerstrasse / Kreuzmatte gesichert.
Ziele GMK	ZD1, ZD2
Begründung	Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden hat höchste Priorität. Die Lärm- und Luftbelastung im Siedlungsgebiet sowie die Trennwirkung der Strassen soll so tief wie möglich gehalten werden.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio, Feb. 2024: Verkehrsmittel nachhaltig einsetzen, Umweltauswirkungen des Verkehrs begrenzen Zukunft Mobilität Kanton Luzern, Güterverkehr: «Mittels Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen die Belastung von sensiblen Gebieten durch den Schwerverkehr minimieren».
Weiteres Vorgehen	- Prüfung Möglichkeiten für LKW-Durchfahrtsverbot Schlatthöhe - Raumsicherung für allfällige Verbindungsstrasse Richtung Zofingen Süd ab Knoten Pfaffnauerstrasse / Kreuzmatte in Ortsplanung - Berücksichtigung Verkehrslenkung via Industriestrasse in Betriebs- und Gestaltungskonzept der kantonalen Strassenbauprojekten Pfaffnauerstrasse / Industriestrasse / Hauptstrasse
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A1 Schliessung Netzlücken Fuss- und Velowegnetz C3: Überprüfung Verkehrsknoten
Umsetzungshorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Kanton Luzern (vif)

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D2	Verkehrslenkung MIV / Schwerverkehr Prüfung Optimierung Schrankenschliesszeiten Bahnhofstrasse und Umfahrungsvarianten
Beschrieb der Massnahme	Mit der SBB sollen Spielräume für Optimierungen bei den Schrankenschliesszeiten Bahnhofstrasse geprüft werden.
Ziele GMK	Für den Veloverkehr sollen Umfahrungsvarianten geprüft werden (Ergänzung Treppe Personenunterführung Richtung Bahnhofstrasse mit Schieberampe, Ausbau Unterführung Schlosserweg zum Fuss- und Veloweg, ...)
Begründung	ZD3 Die Bahnschranke Bahnhofstrasse belastet mit den Schrankenschliesszeiten den Verkehrsfluss erheblich. Der Bau eines neuen Unterführungsbauwerkes mit den erforderlichen Rampen bedeutet an diesem Ort ein enormer Eingriff mit einem sehr tiefen Kosten/Nutzen-Verhältnis. Für den MIV von Langnau nach Reiden und Zofingen Süd besteht die Umfahrungsmöglichkeit via Mehlsackstrasse und Unterführung Pfaffnauerstrasse sowie die Schleichroute via Werkstrasse. Der Fussverkehr hat eine lokale Alternative mit der Bahnunterführung. Der bahnquerende Veloverkehr muss warten oder das Velo durch die Unterführung schieben.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Reiden, 2023: «Die Bahnquerung ist insbesondere für den Veloverkehr zu erleichtern»
Weiteres Vorgehen	- Prüfung Spielraum für eine Optimierung der Schrankenschliesszeiten mit der SBB - Erstellung Machbarkeitsstudie für Schiebe- oder Fahrrampen an der Personenunterführung sowie Ausbau Unterführung Schlosserweg für die Velonutzung
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A1: Schliessung Netzlücken Fuss- und Veloverkehr D1: Lenkung des MIV sowie des Schwerverkehrs
Umsetzungshorizont	kurzfristig (Machbarkeitsstudie)
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	SBB Infrastruktur, vif (Kanton Luzern)

3.5. Handlungsfeld E „Parkierung“

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E1	Parkierung Parkierungskonzept / Parkierungsreglement
Beschrieb der Massnahme	Die öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in der Gemeinde sollen nur als Ergänzung zum privaten Parkieren dienen. Öffentlich nutzbare Stellplätze werden in sinnvollem Umfang und an geeigneter Lage angeboten (Ausserhalb Dorfkernen), dienen den vorgesehen Nutzungen und werden bewirtschaftet (Vermeidung von Dauerparkieren auf öffentlichem Grund). Dafür soll ein Parkierungsreglement ausgearbeitet werden.
Ziele GMK	ZD1, ZE1
Begründung	Damit wird unnötiger Verkehr vermieden, wertvoller Raum an zentralen Lagen kann effizienter genutzt werden und zur Aufenthaltsqualität beitragen.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio, Feb. 2024: «zofingenregio erarbeitet mit den Gemeinden ein regionales Parkierungskonzept, das insbesondere die Grundsätze für eine regional koordinierte Parkplatzbewirtschaftung enthält.» Zukunft Mobilität Kanton Luzern, MIV: «Eine Verkehrsplanung für den MIV verfolgen, welche sich an den Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt orientiert und die Funktionsfähigkeit, die Verträglichkeit und die kommunalen Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung stellt.»
Weiteres Vorgehen	- Reiden beteiligt sich an der Ausarbeitung eines regionalen Parkierungskonzeptes (Lead: zofingenregio) - Auf Basis der Erkenntnisse aus dem regionalen Konzept wird ein kommunales Parkierungsreglement ausgearbeitet. - Die Gemeinde ermöglicht öffentliche Stellplätze nach Bedarf und wirtschaftlichen Kriterien mit e-Ladestationen auszurüsten.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	D1: Lenkung des MIV sowie des Schwerverkehrs E2: Revision BZR (Bau- und Zonenreglement) F1: Prüfung Sharing-Standorte
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	zofingenregio (regionales Konzept), Gemeinde Reiden (Parkierungsreglement)
Beteiligte	Gemeinde Reiden, zofingenregio, Kanton Luzern

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E2	Parkierung Revision BZR (Bau- und Zonenreglement)
Beschrieb der Massnahme	Mit der Revision des BZR (Bau- und Zonenreglement) wird geprüft, ob es kommunale Bestimmungen braucht zu folgenden Themen: - Bei Bauvorhaben sollen bedarfsgerechte Anschlüsse für E-Ladevorgänge erstellt werden. - Definition Anforderungen für den Minimalbedarf, die Lage und die Ausstattung an Veloabstellplätzen bei allen Nutzungen - Ermöglichung von autoreduzierten und autofreien Nutzungen bei geeignetem Mobilitätskonzept
Ziele GMK	ZD1, ZE3, ZE4, ZE5
Begründung	Bei Wohnnutzungen und Arbeitsplätzen benötigt es in Zukunft immer mehr E-Ladestationen. Dementsprechend sollen Stellplätze mit bedarfsgerechten Anschlüssen für E-Ladevorgänge ausgerüstet werden. Bei allen Nutzungsarten soll die Erstellung von genügend geeigneten Veloabstellplätzen sichergestellt werden. Mit dem Ziel der Ermöglichung von autoreduzierten und autofreien Nutzungen sollen die Voraussetzungen für die Bewilligungsfähigkeit von Nutzungen mit Stellplatzzahlen unter dem Minimalbedarf im Bau- und Zonenreglement definiert werden.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Zukunft Mobilität Kanton Luzern, MIV: «Richtlinien für die Erstellung von Abstellflächen für Fahrzeuge und Richtlinien für autoarme/autofreie Nutzungen für die verschiedenen Raumtypen verfassen»
Weiteres Vorgehen	Prüfung von Anpassungsbedarf im BZR im Rahmen der Revision
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	A2: Angebot an öffentlichen Abstellanlagen E1: Parkierungsreglement F1: Prüfung Sharing-Standorte
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Kanton Luzern

3.6. Handlungsfeld F „Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement“

Handlungsfeld F: Massnahmenbereich F1	Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement Prüfung Sharing-Standorte
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde forciert Anschlüsse an Sharing-Verleihsysteme durch Prüfung und Ermöglichung von Sharing-Standorten in Zusammenarbeit mit potenziellen Anbietern (Car-, Cargobike und Bike-Sharing).
Erreichte Ziele GMK	ZE2, ZF1
Begründung	Die Förderung von Sharing-Angeboten reduziert den privaten Besitz von Autos oder reduziert dessen Gebrauch. Durch öffentliche Carsharing-Standorte wird eine attraktive Alternative angeboten, welche dazu beiträgt, dass Verkehrs-Emissionen und -Immissionen reduziert werden.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio: «Mobilitätsangebote wie Carsharing und Carpooling (Fahrgemeinschaften) koordinieren wir regional und machen sie bei der Bevölkerung bekannt.» «zofingenregio vermittelt und koordiniert regionale Angebote rund um eine nachhaltige Mobilität über geeignete Mobilitätsplattformen (z.B. Carsharing-Standorte, kombinierte Mobilität, Vermittlung für Fahrgemeinschaften usw.). Die Gemeinden prüfen im Rahmen von Planungen und Projekten laufend den Ausbau dieses Angebots.» Zukunft Mobilität Kanton Luzern (Nov. 2021): «Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln fördern. Bestrebungen zur Entwicklung eines möglichst massgeschneiderten und auf den Bedarf der Kundschaft abgestimmten Angebots verschiedener Mobilitätsdienste und deren optimale Kombination (Mobility-as-a-Service MaaS) unterstützen.»
Weiteres Vorgehen	Die Gemeinde klärt mit potenziellen Anbietern die Einrichtung von Sharing-Angeboten in der Gemeinde und hilft bei der Bereitstellung von geeigneten Stellplätzen. Sie unterstützt und beteiligt sich an regionalen Angeboten und nutzt für die Sensibilisierung der Bevölkerung die Angebote von Luzernmobil.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	E1: Parkierungsreglement E2: Revision BZR (Bau- und Zonenreglement) F3: Sensibilisierung der Bevölkerung
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	zofingenregio, Sharing-Anbieter, Luzernmobil

Handlungsfeld F: Massnahmenbereich F2	Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement Massnahmen bei der Zielgruppe «Verkehrserzeuger»
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei bestehenden und zukünftigen Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.
Erreichte Ziele GMK	ZD1, ZF2
Begründung	Das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, grössere Wohnüberbauung) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient so-wie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst, indem dieser Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich zusammen mit der Gemeinde und/oder mit Mobilitätsanbietern (z.B. öV-Betriebe, Mobility CarSharing) umgesetzt. Idealtypisch sind diese Massnahmen auf die Verkehrsarten (Pendler-, Geschäfts- oder Besucherverkehr) ausgerichtet. Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Reiden/Wikon I/G/DL/L (Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik) gemäss Kantonalen Richtplanung: Dieser hat erhebliche verkehrliche Auswirkungen. In dem man direkt an der Quelle des Verkehrs, also beim Verkehrserzeuger geeignete Massnahmen ergreift, kann man den Einfluss der Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Reiden beeinflussen. Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern, Nov. 2019 Zukunft Mobilität Kanton Luzern (Nov. 2021): «Mobilitätsmanagement zur Förderung eines effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehrs unterstützen und fördern.»
Weiteres Vorgehen	1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger“ aufgenommen werden sollen. 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt. Die Angebote von Luzernmobil werden berücksichtigt.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	F3: Sensibilisierung der Bevölkerung
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Beratungsstelle Mobilitätsmanagement für Gemeinden, Luzernmobil

Handlungsfeld F: Massnahmenbereich F3	Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement Sensibilisierung der Bevölkerung
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde Reiden setzt auf der Basis von einem zu erstellenden Programm verschiedene Massnahmen bei der Zielgruppe Bevölkerung um (Sensibilisierung der Bevölkerung, Eigentümer und Unternehmungen für verträgliches Mobilitätsverhalten).
Erreichte Ziele GMK	ZD1, ZF3
Begründung	Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Reiden sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Das Mobilitätsmanagement unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung in den Bereichen Velo, zu Fussgehen und öV. Das verbesserte Verkehrsangebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.
Übergeordnete Zielsetzungen und Planungen	Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern, Nov. 2019 Zukunft Mobilität Kanton Luzern (Nov. 2021): «Mobilitätsmanagement zur Förderung eines effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehrs unterstützen und fördern.»
Weiteres Vorgehen	1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung“ aufgenommen werden sollen. 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen GMK-Massnahmen	F1: Prüfung Sharing-Standorte F2: Massnahmen bei der Zielgruppe «Verkehrserzeuger»
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Reiden
Beteiligte	Beratungsstelle Mobilitätsmanagement für Gemeinden, Luzernmobil

4. Umsetzung und Controlling

4.1. Organisation

Die Gemeinde Reiden überprüft regelmässig, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, diese erreicht werden und überprüft periodisch den Stand der Umsetzung der Massnahmen.

4.2. Prioritäten

In den Massnahmenblättern sind die Massnahmen inkl. Umsetzungshorizont aufgelistet. Die Einteilung der Umsetzungshorizonte sieht wie folgt aus:

Kurzfristig	=	0 – 8 Jahre
Mittelfristig	=	8 – 15 Jahre
Langfristig	=	mehr als 15 Jahre

5. Anhang

- Anhang 1: Analyse- und Konzeptplan Fussverkehrsnetz 1:10'000, 01.11.2024
- Anhang 2: Analyse- und Konzeptplan Veloverkehrsnetz 1:10'000, 01.11.2024
- Anhang 3: Analyseplan Qualitäten und Mängel 1:10'000, 07.03.2024
- Anhang 4: Plan ÖV-Erschliessung Bestand (2024) 1:10'000, 29.02.2024
- Anhang 5: Plan ÖV-Erschliessung Zukunft (2040) 1:10'000, 15.05.2024
- Anhang 6: Plan MIV-Netz mit Typisierung Bestand (2024) 1:10'000, 08.05.2024
- Anhang 7: Plan MIV-Netz mit Typisierung Zukunft (2040) 1:10'000, 01.11.2024

Fusswegnetz

Öffentliche Auflage vom 18. August bis 16. September 2025
Vom Gemeinderat beschlossen am...

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

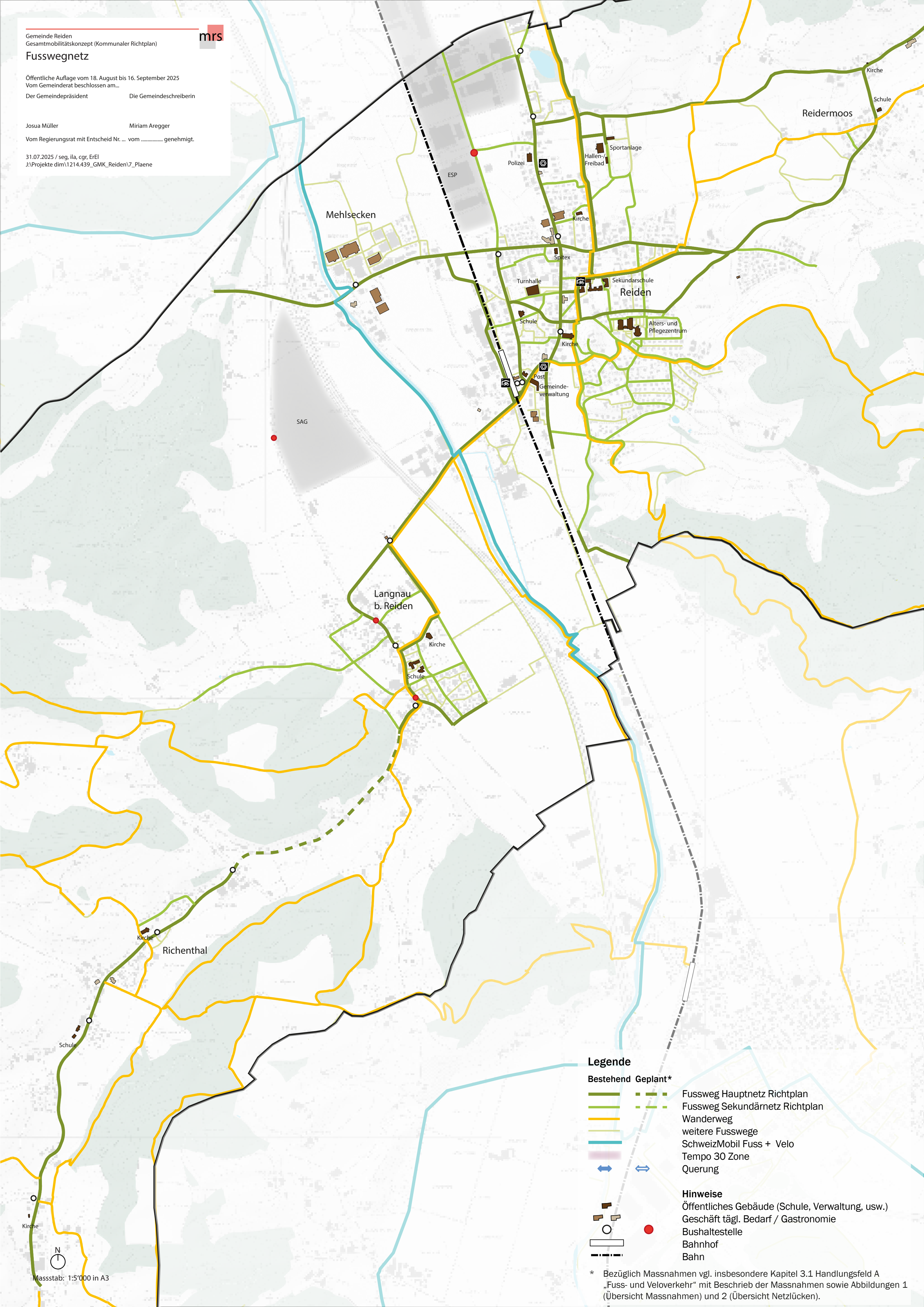
Josua Müller

Miriam Aregger

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. ... vom genehmigt.

31.07.2025 / seg, ila, cgr, ErEI

J:\Projekte dim\1214.439_GMK_Reiden\7_Plaene



Legende

Bestehend Geplant*

- Fussweg Hauptnetz Richtplan
- Fussweg Sekundärnetz Richtplan
- Wanderweg
- weitere Fusswege
- SchweizMobil Fuss + Velo
- Tempo 30 Zone
- Querung

Hinweise

- Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)
- Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie
- Bushaltestelle
- Bahnhof
- Bahn

* Bezüglich Massnahmen vgl. insbesondere Kapitel 3.1 Handlungsfeld A „Fuss- und Veloverkehr“ mit Beschrieb der Massnahmen sowie Abbildungen 1 (Übersicht Massnahmen) und 2 (Übersicht Netzlücken).

Velowegnetz

Öffentliche Auflage vom 18. August bis 16. September 2025
Vom Gemeinderat beschlossen am...
Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

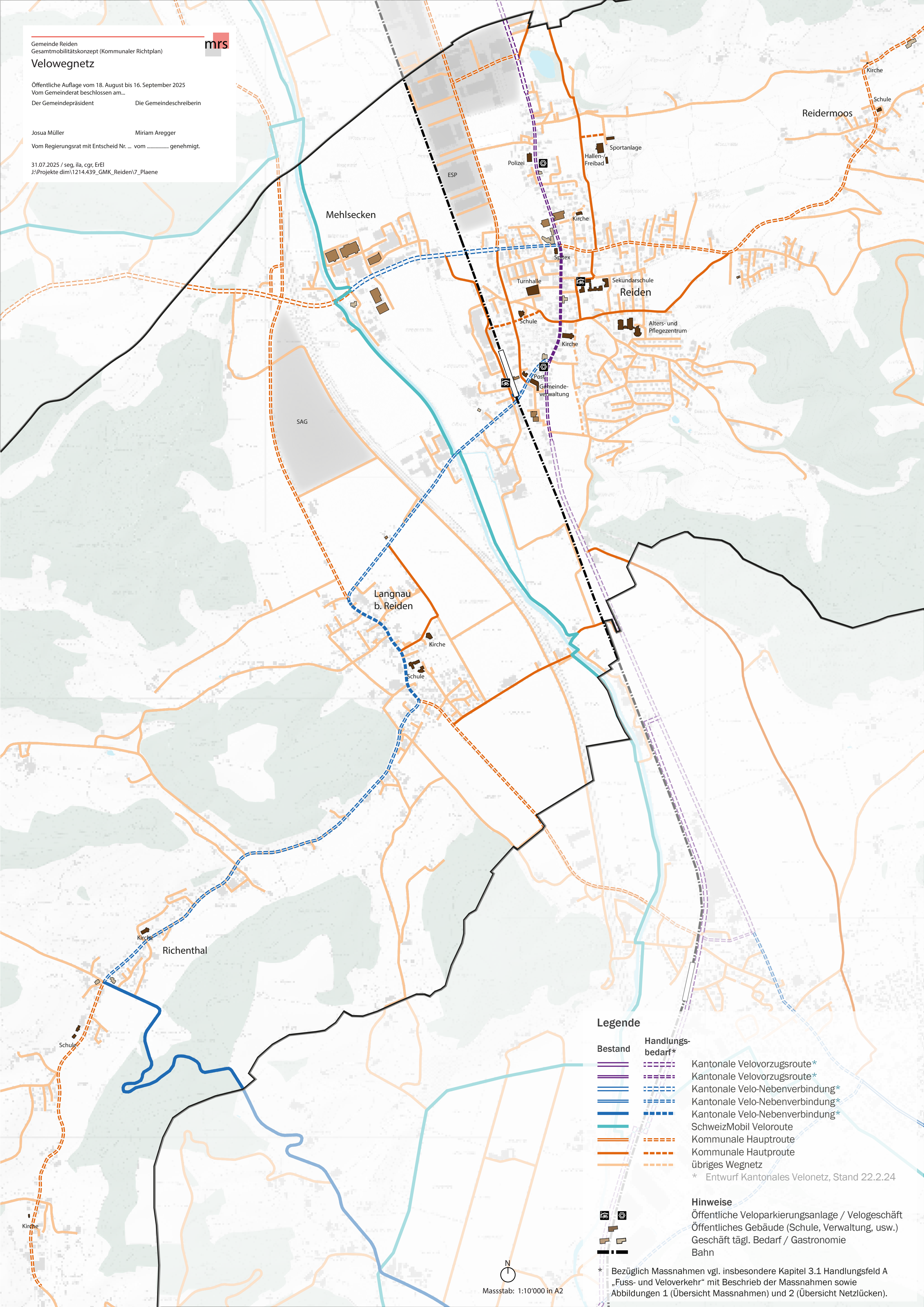
Josua Müller

Miriam Aregger

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. ... vom genehmigt.

31.07.2025 / seg, ila, cgr, ErEl

J:\Projekte dim\1214.439_GMK_Reiden\7_Plaene

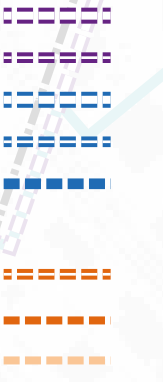


Legende

Bestand



Handlungsbedarf*



- Kantonale Velovorzugsroute*
- Kantonale Velovorzugsroute*
- Kantonale Velo-Nebenverbindung*
- Kantonale Velo-Nebenverbindung*
- Kantonale Velo-Nebenverbindung*
- SchweizMobil Veloroute
- Kommunale Hauptroute
- Kommunale Hauptroute
- übriges Wegnetz

* Entwurf Kantonales Velonetz, Stand 22.2.24

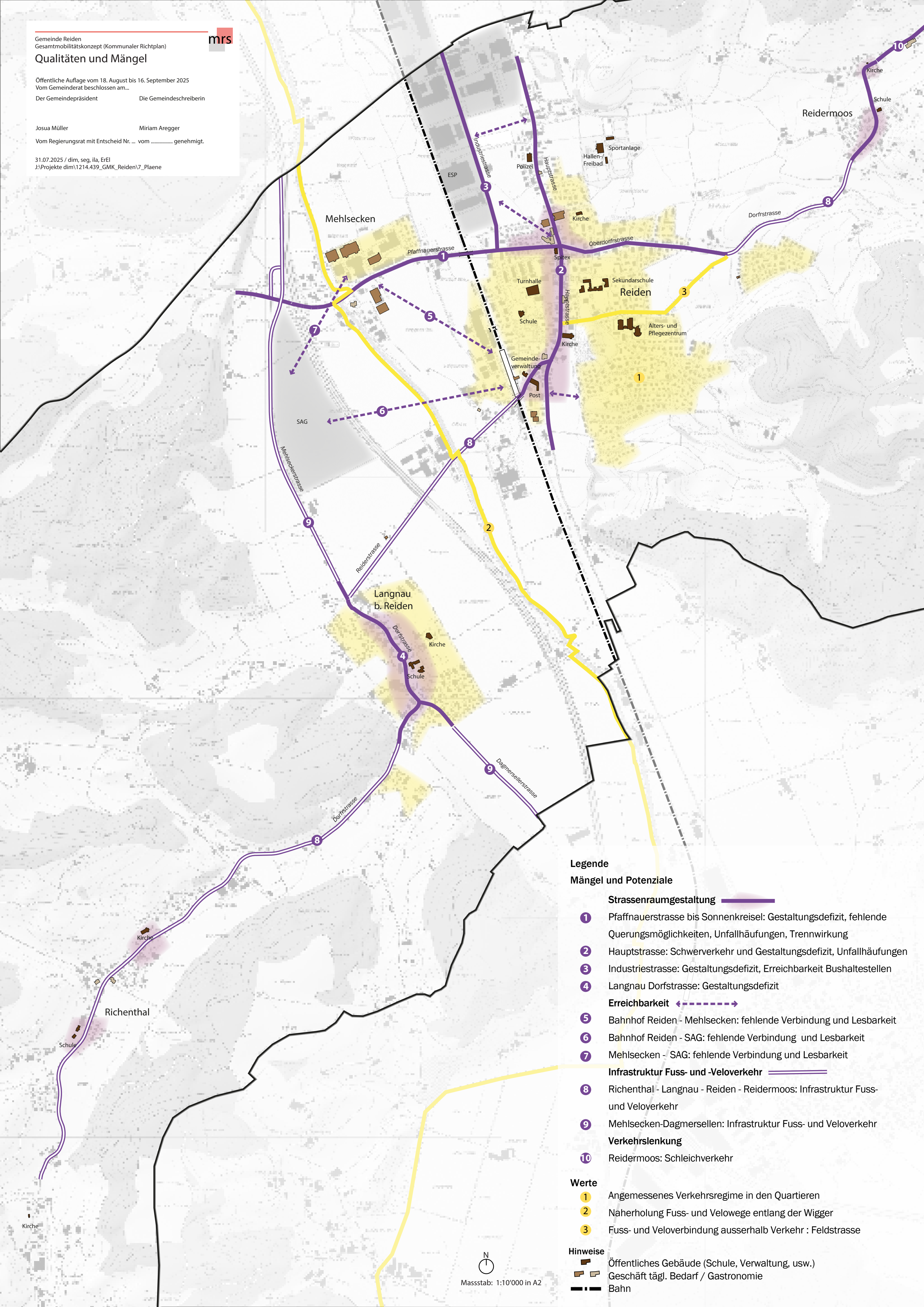


- Hinweise**
- Öffentliche Veloparkierungsanlage / Velogeschäft
- Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)
- Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie
- Bahn

* Bezüglich Massnahmen vgl. insbesondere Kapitel 3.1 Handlungsfeld A „Fuss- und Veloverkehr“ mit Beschrieb der Massnahmen sowie Abbildungen 1 (Übersicht Massnahmen) und 2 (Übersicht Netzlücken).



Massstab: 1:10'000 in A2



Legende

Mängel und Potenziale

Strassenraumgestaltung

- 1 Pfaffnauerstrasse bis Sonnenkreisel: Gestaltungsdefizit, fehlende Querungsmöglichkeiten, Unfallhäufungen, Trennwirkung
- 2 Hauptstrasse: Schwerverkehr und Gestaltungsdefizit, Unfallhäufungen
- 3 Industriestrasse: Gestaltungsdefizit, Erreichbarkeit Bushaltestellen
- 4 Langnau Dorfstrasse: Gestaltungsdefizit

Erreichbarkeit

- 5 Bahnhof Reiden - Mehlsecken: fehlende Verbindung und Lesbarkeit
- 6 Bahnhof Reiden - SAG: fehlende Verbindung und Lesbarkeit
- 7 Mehlsecken - SAG: fehlende Verbindung und Lesbarkeit

Infrastruktur Fuss- und -Veloverkehr

- 8 Richenthal - Langnau - Reiden - Reidermoos: Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr
- 9 Mehlsecken-Dagmersellen: Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr

Verkehrslenkung

- 10 Reidermoos: Schleichverkehr

Werte

- 1 Angemessenes Verkehrsregime in den Quartieren
- 2 Naherholung Fuss- und Velowege entlang der Wigger
- 3 Fuss- und Veloverbindung ausserhalb Verkehr : Feldstrasse

Hinweise

- Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)
- Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie
- Bahn



Massstab: 1:10'000 in A2

ÖV-Netz 2024

Öffentliche Auflage vom 18. August bis 16. September 2025
Vom Gemeinderat beschlossen am...

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

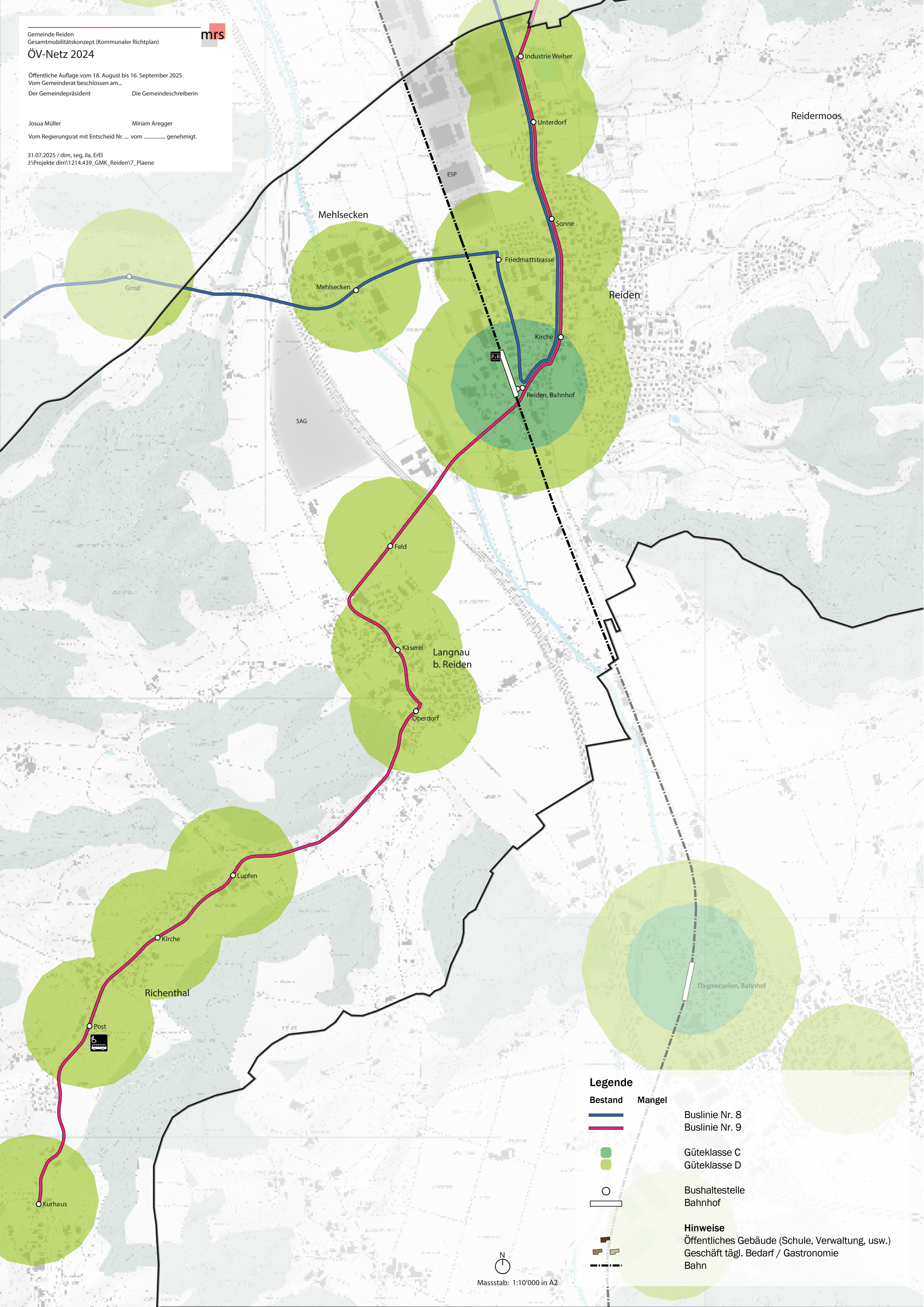
Josua Müller

Miriam Aregger

Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. ... vom genehmigt.

31.07.2025 / dim, seg, ila, ErEI

J:\Projekte dim\1214.439_GMK_Reiden\7_Plaene



Legende

Bestand

Mangel

Buslinie Nr. 8
Buslinie Nr. 9

Gütekategorie C
Gütekategorie D

Bushaltestelle
Bahnhof

Hinweise
Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)
Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie
Bahn

N
Massstab: 1:10'000 in A2

ÖV-Netz Konzept

Öffentliche Auflage vom 18. August bis 16. September 2025

Vom Gemeinderat beschlossen am...

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindegeschreiberin

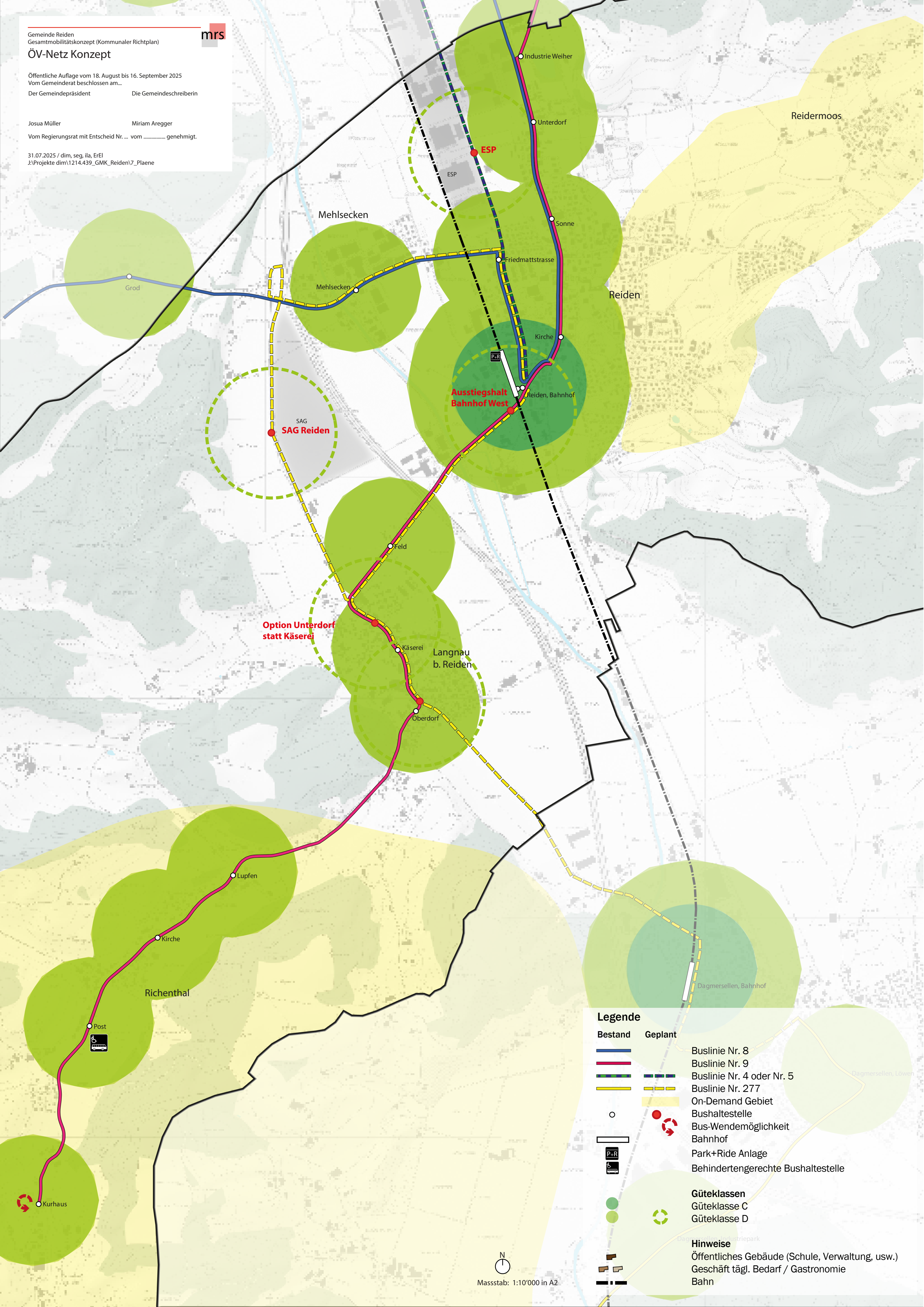
Josua Müller

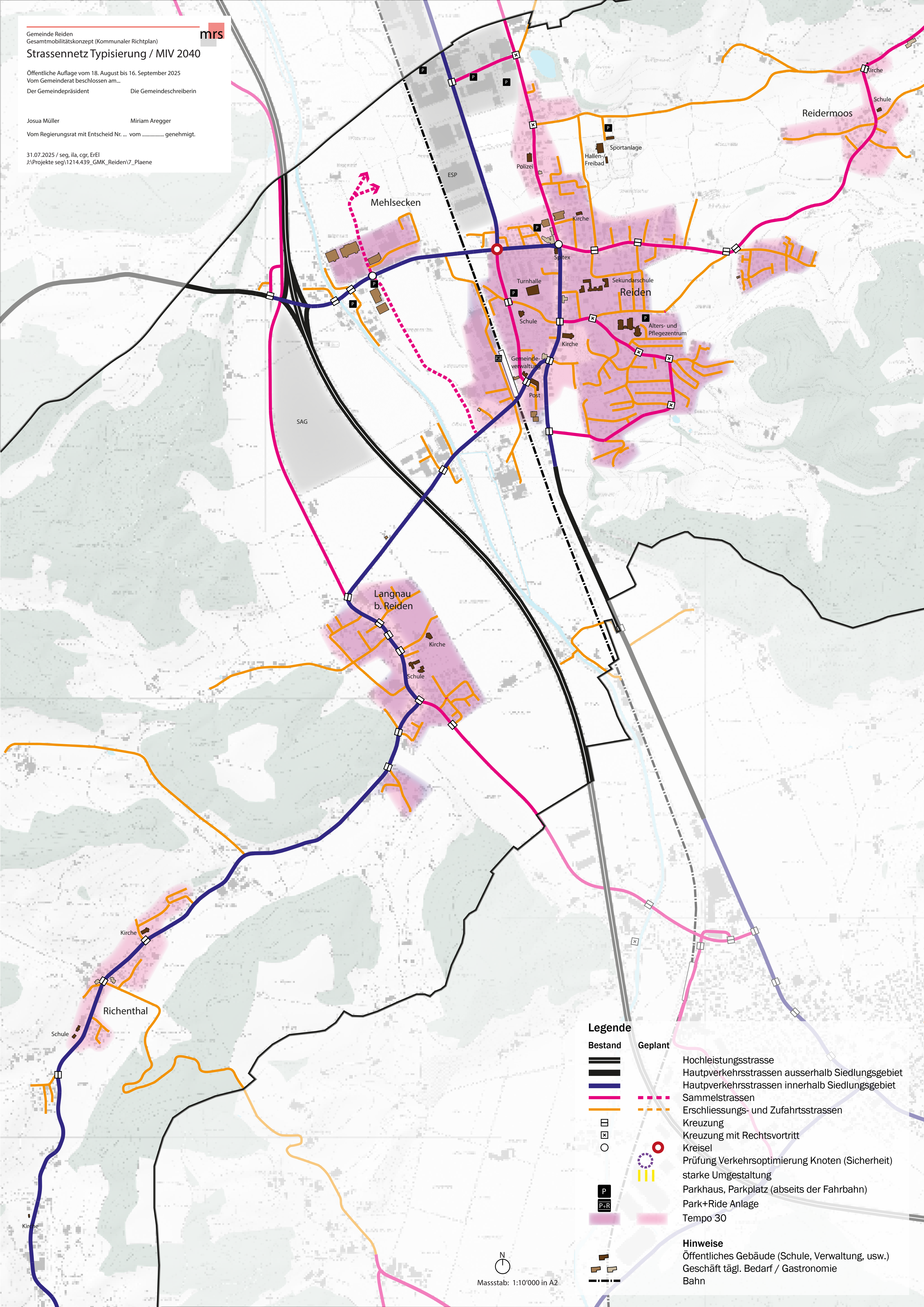
Miriam Aregger

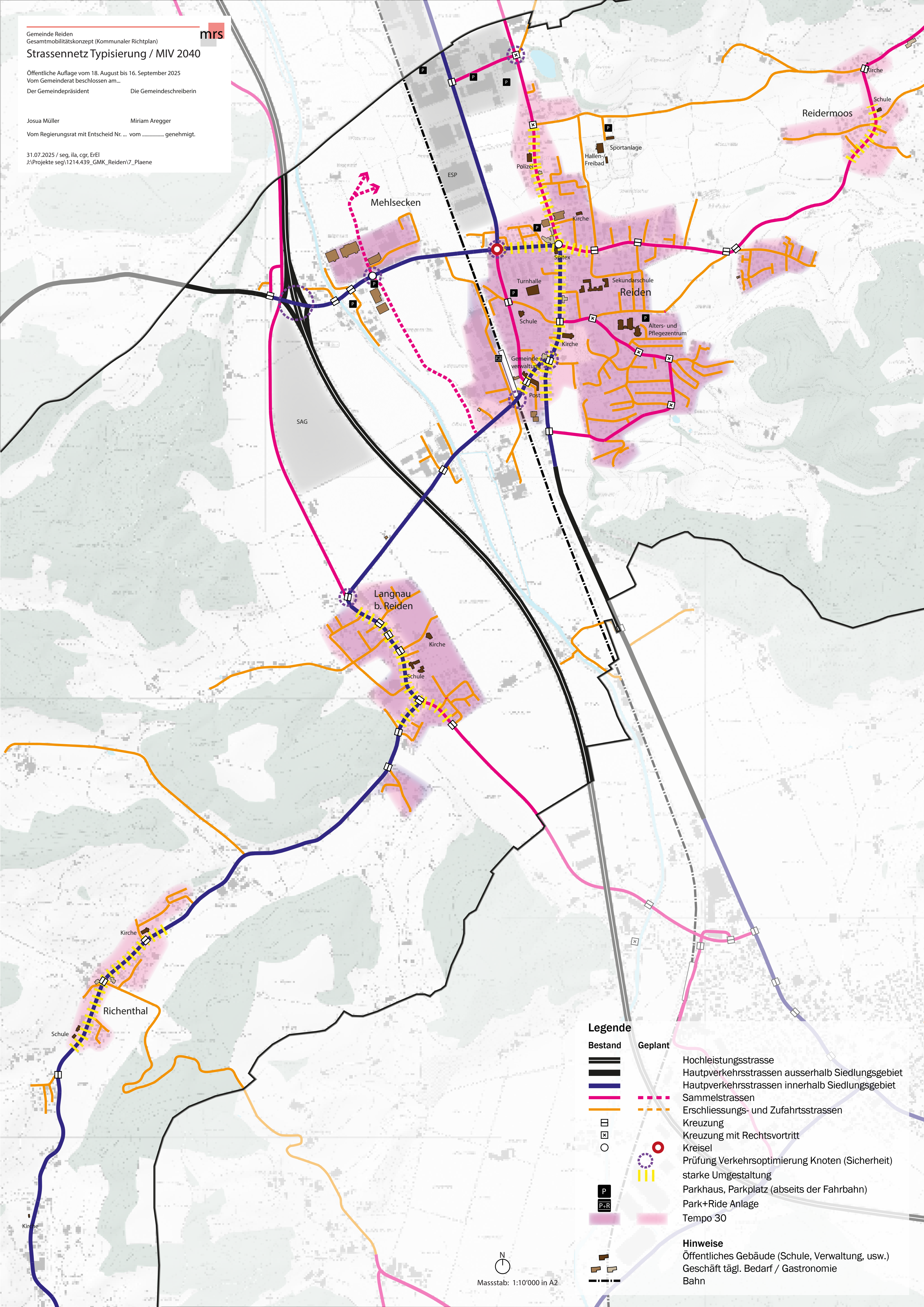
Vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. ... vom genehmigt.

31.07.2025 / dlm, seg, ila, ErEI

J:\Projekte dim\1214.439_GMK_Reiden\7_Plaene







Legende

Bestand

Hochleistungsstrasse

Hauptverkehrsstrassen ausserhalb Siedlungsgebiet

Hauptverkehrsstrassen innerhalb Siedlungsgebiet

Sammelstrassen

Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen

Kreuzung

Kreuzung mit Rechtsvortritt

Kreisel

Prüfung Verkehrsoptimierung Knoten (Sicherheit)

starke Umgestaltung

Parkhaus, Parkplatz (abseits der Fahrbahn)

Park+Ride Anlage

Tempo 30

Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)

Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie

Bahn

Geplant

Hochleistungsstrasse

Hauptverkehrsstrassen ausserhalb Siedlungsgebiet

Hauptverkehrsstrassen innerhalb Siedlungsgebiet

Sammelstrassen

Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen

Kreuzung

Kreuzung mit Rechtsvortritt

Kreisel

Prüfung Verkehrsoptimierung Knoten (Sicherheit)

starke Umgestaltung

Parkhaus, Parkplatz (abseits der Fahrbahn)

Park+Ride Anlage

Tempo 30

Hinweise

Öffentliches Gebäude (Schule, Verwaltung, usw.)

Geschäft tägl. Bedarf / Gastronomie

Bahn