KANTON
LUZERN

**Vernehmlassungsverfahren**
16. April 2026

# Velowegnetz Alltag
# Ersteinschätzung der Grobkosten für Gemeinden

*Beilage zum Vernehmlassungsentwurf*

## Inhalt

**1 Einleitung** **3**
1.1 Information zuhanden der Gemeinden 3
1.2 Absicht 3
1.3 Abgrenzung 4
1.4 Handlungsoptionen 4
1.5 Option Reduktion der Höchstgeschwindigkeit 4
**2 Erläuterungen zur Abschätzung** **5**
2.1 Informationen zu den Strassenabschnitten (Attribute), Grundlagen 5
2.2 Anforderungen an die Veloinfrastrukturen 5
2.3 Anforderungen an die Infrastrukturbreite 6
2.4 Einsatz betrieblicher Optionen 7
2.5 Erforderliche bauliche Optionen: Abschätzung des Umfangs 7
2.6 Betrieblich-bauliche Optionen 7
2.7 Kosten 7
**3 Ergebnisse je Gemeinde** **9**

# 1 Einleitung

Die Informationen im vorliegenden Dokument stellen eine Ersteinschätzung des Handlungsbedarfs bei der Umsetzung des Velowegnetzes Alltag abseits der Kantonsstrassen (ohne Velovorzugsrouten) dar. Je Abschnitt werden für verschiedene Handlungsoptionen anhand von Durchschnittswerten Grobkosten abgeschätzt, die den Gemeinden als Orientierung dienen sollen. Die Ersteinschätzung nimmt nichts vorweg. Es wird an den Gemeinden liegen, auf die konkrete Situation bezogene Massnahmen zu planen und deren Machbarkeit zu prüfen.

## 1.1 Information zuhanden der Gemeinden

Das in der Vernehmlassung «Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung: Öffentliche Auflage Ergänzung Kantonaler Richtplan 2026 (Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr) sowie Vernehmlassung Gesamtrevision Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)» vorgeschlagene Velowegnetz (Alltag) des Kantons Luzern besteht aus drei Netzkategorien:

- Velovorzugsrouten (Zuständigkeit Kanton)
- Hauptverbindungen (Zuständigkeit auf/an Kantonsstrassen beim Kanton, übrige Strassen bei den Gemeinden)
- Basisnetz (Zuständigkeit auf/an Kantonsstrassen beim Kanton, übrige Strassen bei den Gemeinden)

Für die Vernehmlassung wird den Gemeinden die vorliegende Grundlage zur Verfügung gestellt, aus welcher diese Anhaltspunkte in den beiden folgenden Bereichen erhalten:

- Was ist der voraussichtliche Umfang des Handlungsbedarfs, der die Gemeinde bei der Umsetzung des Velowegnetzes auf ihrem Gebiet erwartet?
- Mit welcher Grössenordnung der Kosten muss die Gemeinde rechnen?

## 1.2 Absicht

Die neuen Standards Fuss- und Veloverkehr des Kantons Luzern[1] sind massgeblich für die Beurteilung, wo Massnahmen nötig sind, um die Anforderungen an eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur gemäss Veloweggesetz zu erfüllen. Die Standards sind für die Projekte des Kantons verbindlich und dienen den Gemeinden als Arbeitshilfe.

Der Handlungsbedarf auf Strassen abseits der Kantonsstrassen wird mit der vorliegenden Grundlage nur konzeptionell beurteilt. Es liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten.

Dennoch werden den Gemeinden Anhaltspunkte zur Grössenordnung des sie betreffenden Handlungsbedarfs zur Verfügung gestellt. Dafür hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements eine Schätzmethode entwickelt, deren Ergebnisse den Gemeinden als Ersteinschätzung der Grobkosten für die Abschnitte des Velowegnetzes in ihrer Zuständigkeit dienen.

[1] Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, Verkehr und Infrastruktur (vif): Standards Fuss und Veloverkehr Kanton Luzern. Januar 2026.

## 1.3 Abgrenzung

Die unverbindliche Abschätzung wurde nur für das Basisnetz und die Hauptverbindungen abseits der Kantonsstrassen vorgenommen. Die Velovorzugsrouten, auch wenn sie teilweise auf Gemeindestrassen liegen, werden gemäss Entwurf des Weggesetzes durch den Kanton finanziert, geplant und umgesetzt und sind deshalb in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Ebenfalls nicht eingeschlossen sind die Netzteile auf Gemeindestrassen der Stadt Luzern. Die Stadt Luzern hat bereits 2025 im Rahmen der Erstellung des Richtplans Veloverkehr detaillierte Abklärungen zu den notwendigen Massnahmen getroffen. Für die Stadt Luzern ergäbe sich aus der vorliegenden Abschätzung kein Erkenntnisgewinn.

## 1.4 Handlungsoptionen

Die Abschätzung des Handlungsbedarfs zeigt wo immer möglich drei unterschiedliche Typen von Optionen auf:

- *Betriebliche Optionen* passen den Betrieb der Infrastruktur so an, dass diese die Anforderungen ohne bauliche Anpassungen erfüllt. Typische betriebliche Massnahmen für Innerortsstrecken sind die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit oder das Einrichten einer Kernfahrbahn. Beide Massnahmen können helfen, einen Ausbau mit entsprechenden Kosten und Landverbrauch zu vermeiden. Betriebliche Massnahmen reichen jedoch nicht überall aus bzw. sind nicht überall geeignet (siehe «Standards Fuss- und Veloverkehr»).
- *Betrieblich-bauliche Optionen* reduzieren den Ausbaubedarf, vermeiden ihn aber nicht ganz. Typisches Beispiel ist die Einrichtung einer Kernfahrbahn innerorts mit reduziertem Ausbau der bestehenden Fahrbahn, um mit weniger Platzbedarf standardgerechte Radstreifen anbieten zu können.
- *Bauliche Optionen* umfassen den Ausbau der bestehenden Fahrbahn, damit sich in der verfügbaren Breite neben den Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr und den Busverkehr auch standardgerechte Infrastrukturen für das Velo (Radstreifen, Radwege oder kombinierte Fuss- und Radwege) unterbringen lassen.

## 1.5 Option Reduktion der Höchstgeschwindigkeit

Nach heutiger Gesetzgebung auf Bundesebene gilt auf Strassen innerorts generell Tempo 50. Das Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten – und damit die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts – ist abschliessend im Bundesrecht geregelt. Es kann aus vier Gründen eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden (Art. 108 SSV). Darunter ist der besondere Schutz einzelner Strassenbenützer vorgesehen, wenn dieser nicht anders zu erreichen ist.

Die Gemeinden können ein Gesuch zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen innerorts stellen. Gemäss §22a Abs. 2 der Strassenverkehrsverordnung des Kantons Luzern (SRL Nr. 777) ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen innerorts «nur in Ausnahmefällen und in restriktiver Anwendung des Ermessensspielraums herabzusetzen». Hinweise im Kapitel 3 auf die Option «Temporeduktion» sind deshalb für verkehrsorientierte Strassen innerorts unverbindlich und nehmen die Einzelfallbeurteilung nicht vorweg. Für nicht verkehrsorientierte Strassen steht es den Gemeinden dagegen frei, von der Option der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit Gebrauch zu machen.

Ausserorts besteht die Option der Temporeduktion nicht.

# 2 Erläuterungen zur Abschätzung

## 2.1 Informationen zu den Strassenabschnitten (Attribute), Grundlagen

Folgende Informationen zu den Strassenabschnitten wurden verwendet. Ein Teil davon konnte vorhandenen Grundlagen entnommen werden.

| Attribut | Ausprägungen | Grundlagen |
|---|---|---|
| Temporegime | Höchstgeschwindigkeit<br>80 / 60 / 50 / 30 km/h | Gesamtverkehrsmodell LU |
| Netzhierarchiestufe | Basisnetz,<br>Hauptverbindung | Velowegnetz Alltag |
| Verkehrsbelastung | Durchschnittlicher Täglicher Verkehr<br>DTV [Fahrzeuge/Tag] | Gesamtverkehrsmodell LU |
| Vorhandene Strassenbreite | Breite [Meter] | Luftbilder (Swissimage) |
| Vorhandene Infrastruktur | Art (Velostreifen einseitig / beidseitig / Radweg etc.); Breite [Meter] | Luftbilder (Swissimage), Google Streetview |
| Schulweg | ja/nein (nur ausserorts) | Velowegnetz Alltag |

*Tabelle 1: Attribute, ihre Ausprägungen und Grundlagen*

## 2.2 Anforderungen an die Veloinfrastrukturen

Die Anforderungen sind weitgehend aus den «Standards Fuss- und Veloverkehr» abgeleitet.[2] Die Schwellenwerte der Verkehrsbelastung sind für den Zweck dieser Abschätzung trennscharf definiert. Im Fall der Projektentwicklung sind die Führungsform und die Verkehrsinfrastruktur immer vor dem Hintergrund der konkreten Situation zu bestimmen.

*Ausserorts* werden folgende Bereiche der Verkehrsbelastung (Fahrzeuge pro Tag; [Fz/d]) unterschieden, die spezifische Anforderungen an die Veloinfrastruktur stellen.

| | | |
|---|---|---|
| **Tempo 80** | < 500 | Gemäss neuer Schweizer Norm (Entwurf) kann bei tiefer Verkehrsbelastung auch auf Ausserortsabschnitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h Mischverkehr bestehen. Es ist keine Veloinfrastruktur erforderlich.<br>Die Grenze der tiefen Verkehrsbelastung wird bei < 500 Fz/d angesetzt. |
| | > 500 | Ab ca. 500 Fz/d sind auf jeden Fall Radwege anzustreben. |
| **Tempo 60** | < 1’500 | Bei tiefer Verkehrsbelastung kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h Mischverkehr bestehen. Es ist keine Veloinfrastruktur erforderlich. |
| | 1’500-5'000 | In diesem Bereich der Verkehrsbelastung kommen neben Radwegen auch Radstreifen in Frage. |
| | >5'000 | Ab ca. 5'000 Fz/d sind auf jeden Fall Radwege anzustreben. |

*Tabelle 2: Anforderungen an die Veloinfrastruktur ausserorts nach Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsbelastung*

[2] Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, Verkehr und Infrastruktur (vif): Standards Fuss und Veloverkehr Kanton Luzern. Januar 2026.

*Innerorts* werden folgende Bereiche der Verkehrsbelastung (Fahrzeuge pro Tag; [Fz/d]) unterschieden:

| | | |
|---|---|---|
| **Tempo 50** | < 2'500 | Bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 2'500 Fz/d kommt bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch Mischverkehr in Frage. |
| | 2'500-5'000 | In diesem Bereich der Verkehrsbelastung sind bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h Radstreifen erforderlich.<br>In dafür geeigneten Situationen kommt als Führungsform die Kernfahrbahn in Frage. Bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 5'000 Fz/d muss diese mindestens 7.5 m Breite aufweisen. |
| | 5'000-7'500 | In diesem Bereich der Verkehrsbelastung muss eine Kernfahrbahn 8.2 m Breite aufweisen. |
| | > 7'500 | Bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 7'500 Fz/d sind Kernfahrbahnen nicht mehr empfohlen. Bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 10'000 Fz/d sind Radstreifen ausreichend. Darüber sind Radwege anzustreben, Radstreifen bleiben jedoch bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 15'000 Fz/d eine Option. Der Flächenbedarf beider Optionen ist ungefähr gleich. |
| **Tempo 30** | < 3'500 | Bis zu einer Verkehrsbelastung von ca. 3'500 Fz/d kommt bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h Mischverkehr in Frage. |
| | > 3'500 | Ab einer Verkehrsbelastung von ca. 3'500 Fz/d sind Radstreifen anzustreben. |

*Tabelle 3: Anforderungen an die Veloinfrastruktur innerorts nach Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsbelastung*

## 2.3 Anforderungen an die Infrastrukturbreite

Je nach Lage und Netzhierarchiestufen unterscheiden sich die notwendigen Breiten der Veloinfrastruktur. Anzumerken ist, dass für die vorliegende Abschätzung von Radstreifenbreiten von 1.80 m sowohl für das Basisnetz wie auch für Hauptverbindungen ausgegangen wird. Gemäss kantonalen Standards ist auf Hauptverbindungen eine Breite von 2.20 m vorzusehen. Die kantonalen Standards sind jedoch nur für kantonale Vorhaben verbindlich, für kommunale Vorhaben dienen sie als Empfehlung.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **innerorts** | Basisnetz / Hauptverbindung | Radstreifen | 10.1 m =<br>2 x 3.25 m (MIV) + 2 x 1.80 m (Velo) |
| | Basisnetz | Radweg ohne Grünstreifen | 9.5 m =<br>2 x 3.25 m (MIV) + 3.0 m (Fuss-/Radweg) |
| | Hauptverbindung | Radweg ohne Grünstreifen | 10.0 m =<br>2 x 3.25 m (MIV) + 3.5 m (Fuss-/Radweg) |
| **ausserorts** | Basisnetz / Hauptverbindung | Radstreifen | 10.6 m =<br>2 x 3.5 m (MIV) + 2 x 1.80 m (Velo) |
| | Basisnetz | Radweg mit Grünstreifen | 12.0 m =<br>2 x 3.5 m (MIV) + 3.0 m (Fuss-/Radweg) + 2.0 m (Grün) |
| | Hauptverbindung | Radweg mit Grünstreifen | 12.5 m =<br>2 x 3.5 m (MIV) + 3.5 m (Fuss-/Radweg) + 2.0 m (Grün) |
| **Feldweg** | Basisnetz / Hauptverbindung | Mischverkehr mit Anwohner- und landwirtschaftlichem Verkehr | 4.0 m (Begegnungsfall Personenwagen / Velo) |

*Tabelle 4: Anforderungen an die Infrastrukturbreite nach Lage und Netzhierarchie*

## 2.4 Einsatz betrieblicher Optionen

Je nach Lage und Netzhierarchiestufen unterscheiden sich die notwendigen Breiten der Veloinfrastruktur. Durch betriebliche Optionen können die Voraussetzungen hergestellt werden, damit die Strasse die Anforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur erfüllt.

| | |
|---|---|
| Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, nur innerorts | Mit dem Senken der zulässigen Geschwindigkeit kann bei gegebener Verkehrsbelastung eine platzsparende und günstigere Veloverkehrsführung gewählt werden. |
| Reduktion der erforderlichen Strassenbreite (Kernfahrbahn), nur innerorts | Mit der Kernfahrbahn wird die für den motorisierten Individualverkehr erforderliche Strassenbreite reduziert. Motorfahrzeuge können bei Kreuzungsvorgängen die Radstreifen mitbenutzen. Voraussetzung ist eine Abschnittslänge von mindestens 150 m. |
| Reduktion der Verkehrsbelastung | Wo die Möglichkeit dazu besteht, kann für eine Entlastung der Strasse vom motorisierten Individualverkehr gesorgt werden, indem dieser zum Beispiel über eine Alternativroute oder im Einbahnverkehr geführt wird. |

*Tabelle 5: Einsatz betrieblicher Massnahmen*

## 2.5 Erforderliche bauliche Optionen: Abschätzung des Umfangs

Anhand ihrer Attribute (siehe Kapitel 2.1) werden alle Gemeindestrassen mit Elementen des Basisnetzes und der Hauptverbindungen anhand der vordefinierten Logik darauf hin beurteilt,

- ob die Strasse die Voraussetzungen an eine sichere Veloinfrastruktur schon erfüllt,
- welche Veloverkehrsführung anzustreben ist und
- in welchem Ausmass bauliche Massnahmen für die Veloinfrastruktur erforderlich sind.

Der Umfang der baulichen Optionen wird in vier Klassen gegliedert. Diese sind nach der für die Veloinfrastruktur fehlenden Breite abgestuft, d.h. nach der Breite, die für eine standardgerechte Ergänzung von Veloinfrastruktur erforderlich ist. Nicht berücksichtigt wird die zusätzliche Breite, die gegebenenfalls für standardgerechte Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr erforderlich ist.

| | Zusätzliche Breite |
|---|---|
| kein Ausbau | 0 m |
| leichter Ausbau | < 1.25 m |
| mittlerer Ausbau | 1.25 – 2.50 m |
| starker Ausbau | > 2.50 m |

*Tabelle 6: Klassen des Umfangs des Ausbaus*

## 2.6 Betrieblich-bauliche Optionen

Betriebliche Optionen allein reichen in vielen Fällen nicht aus, dem Veloverkehr eine sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, aber sie erlauben es, den Ausbau zu reduzieren.

## 2.7 Kosten

Der Umfang des erforderlichen Handlungsbedarfs an den Netzelementen zeigt sich insbesondere bei den Kosten. Es handelt sich um auf der Basis von Quadratmetern Strassenfläche geschätzte Grobkosten. Diese sind nicht das Ergebnis ortsspezifischer Projektentwicklungen, sondern Durchschnittswerte. Es handelt sich um dieselben Werte, die bei der approximativen Aufwandschätzung in der Vernehmlassungsbotschaft (Kapitel 4.3.1) verwendet wurden.

| Grobkostenansätze | sFr/m2 |
|---|---|
| Landerwerb innerorts | 300 |
| Landerwerb ausserorts | 30 |
| Verbreiterung Strasse innerorts | 850 |
| Verbreiterung Strasse ausserorts | 300 |

*Tabelle 7: Verwendete Grobkostenansätze (Durchschnittswerte, Kostenstand März 2026)*

Aus der für das Velowegnetz durchgeführten Aufwandschätzung ergibt sich, dass nur in rund 20% der Fälle kein Landerwerb erforderlich ist, wenn die erforderliche Breite innerhalb der Strassenparzelle zur Verfügung steht. Da die Breite der Strassenparzelle für die einzelnen Abschnitte nicht ermittelt wurde, wird davon ausgegangen, dass überall Landerwerb erforderlich ist. Damit können im Einzelfall die Kosten leicht überschätzt werden.

Nicht berücksichtigt werden Kosten,

- die gegebenenfalls für die zusätzliche Breite für standardgerechte Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr erforderlich ist;
- die für das Anbringen einer Deckschicht erforderlich sind, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht;
- die für grössere Kunstbauten nötig sind. Eine Abschätzung der Kosten ist auf dieser Stufe nicht möglich. Der Betrag unterscheidet sich sehr stark zwischen möglicher Verbreiterung oder gar einem Neubau. Wenn beispielsweise eine bestehende Brücke erweitert werden muss, können die Kosten ein Mehrfaches der üblichen Strassenbaukosten betragen. Ohne Projektierung lassen sich diese Kosten nicht sinnvoll abschätzen.

Auf die Angabe einer Kostengenauigkeit wird verzichtet, da noch keine Projekte vorliegen.

Die Abschätzung führt zu den folgenden Ergebnissen je Abschnitt:

| | **Handlungsoption** | **Grobkosten** |
|---|---|---|
| **Betrieblich** | Falls dies zu einer standardgerechten und sicheren Veloinfrastruktur führt: z.B. Reduktion der Höchstgeschwindigkeit innerorts. | Keine Kosten |
| **Betrieblich-baulich** | Falls dies zu einem reduzierten Ausbaubedarf führt: z.B. Kernfahrbahn mit reduziertem Ausbau | Der Veloinfrastruktur anzurechnende Grobkosten eines reduzierten Ausbaus |
| **Baulich** | Verbreiterung der Strasse zur Ergänzung einer standardgerechten und sicheren Veloinfrastruktur | Der Veloinfrastruktur anzurechnende Grobkosten eines Ausbaus |

*Tabelle 8: Massnahmenoptionen und Kostenangabe*

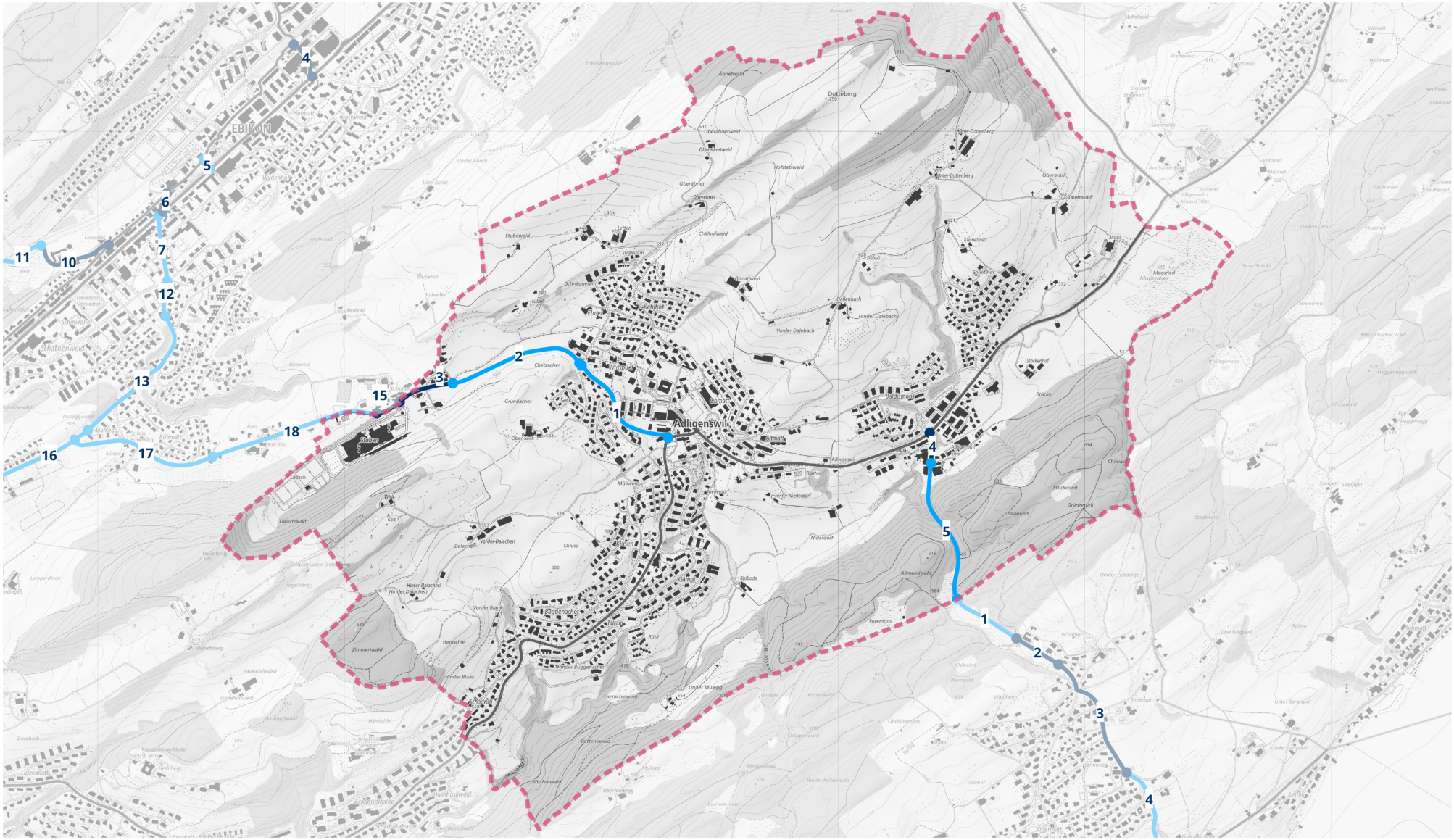
Die resultierenden Grobkosten sind als Anhaltspunkte zuhanden der Gemeinde zu verstehen. Die Bandbreite der Grobkosten ergibt sich aus den Optionen je Abschnitt. Wo die Möglichkeit besteht, mit der betrieblichen Option eine standardgerechte und sichere Veloinfrastruktur herzustellen, definiert diese den unteren Rand der Bandbreite je Abschnitt (keine Kosten). Wo diese Möglichkeit nicht besteht, aber eine betriebliche Massnahme einen reduzierten Ausbau ermöglicht, bestimmt diese betrieblich-bauliche Option den unteren Rand der Bandbreite je Abschnitt. Der obere Rand der Bandbreite wird immer durch den baulichen Ausbau bestimmt.

KANTON
LUZERN

## 3 Ergebnisse je Gemeinde

# Gemeinde: Adligenswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1051




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Adligenswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1051 |

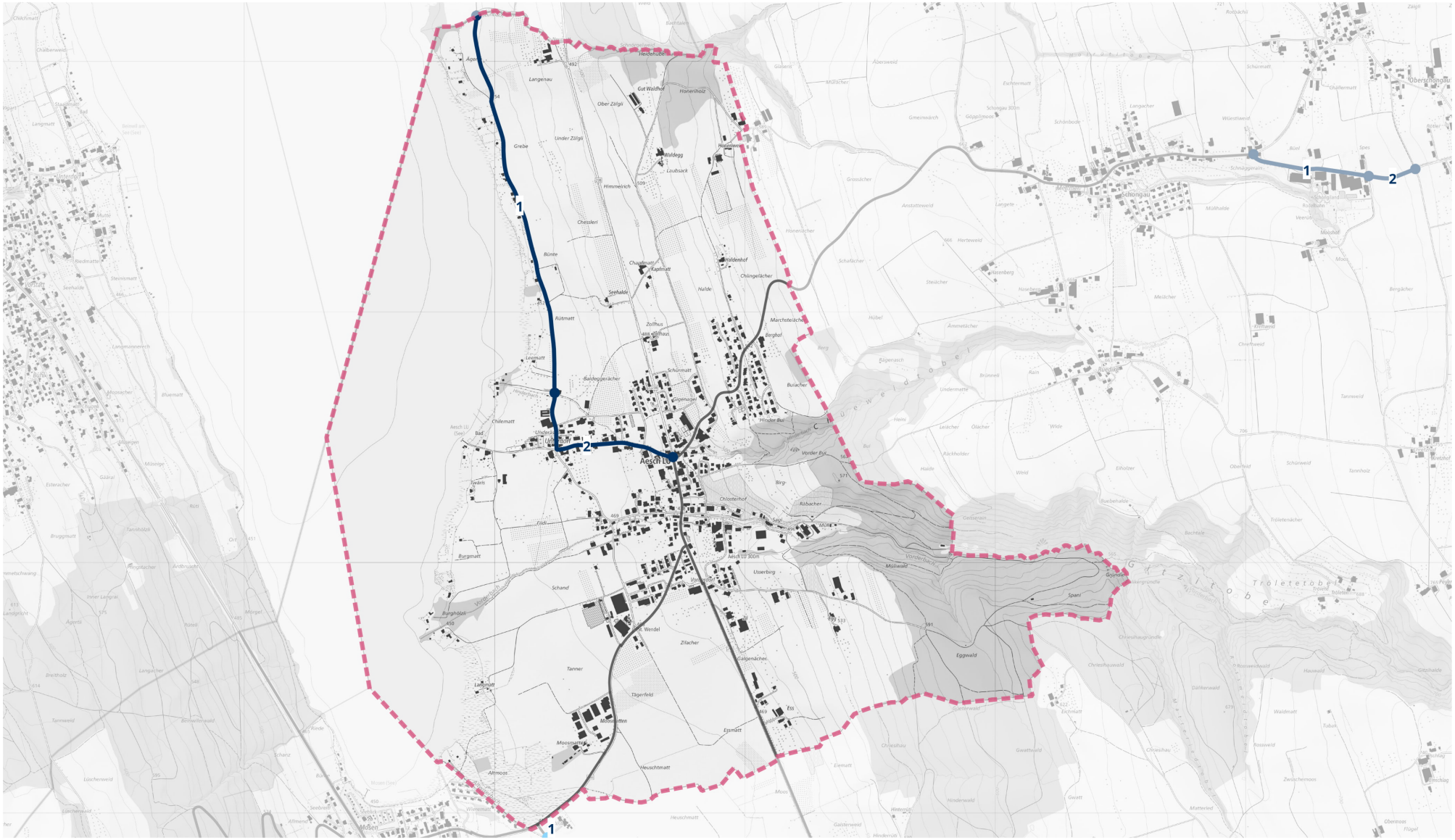
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 51-01 | 0.53 | Hauptverbindung | T30 | - | | Kernfahrbahn | 1.2 | starker Ausbau | | 2.1 |
| 51-02 | 0.56 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.8 |
| 51-03 | 0.23 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 51-04 | 0.13 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 51-05 | 0.59 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.2 – 3.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Aesch

Gemeinde-Nr. BFS: 1021




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Aesch** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1021 |

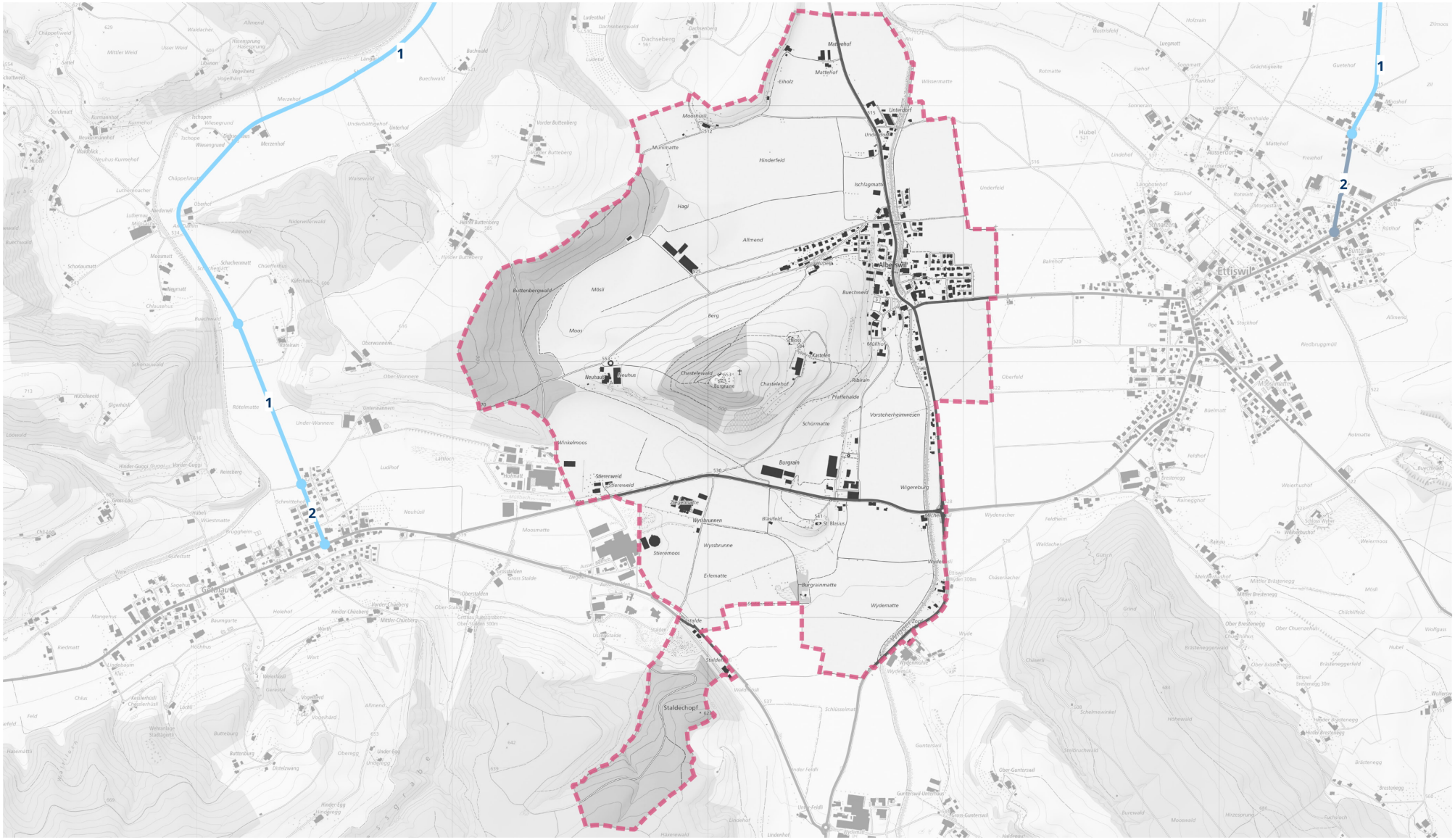
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 21-01 | 1.56 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 21-02 | 0.71 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Alberswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1121




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Alberswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1121 |

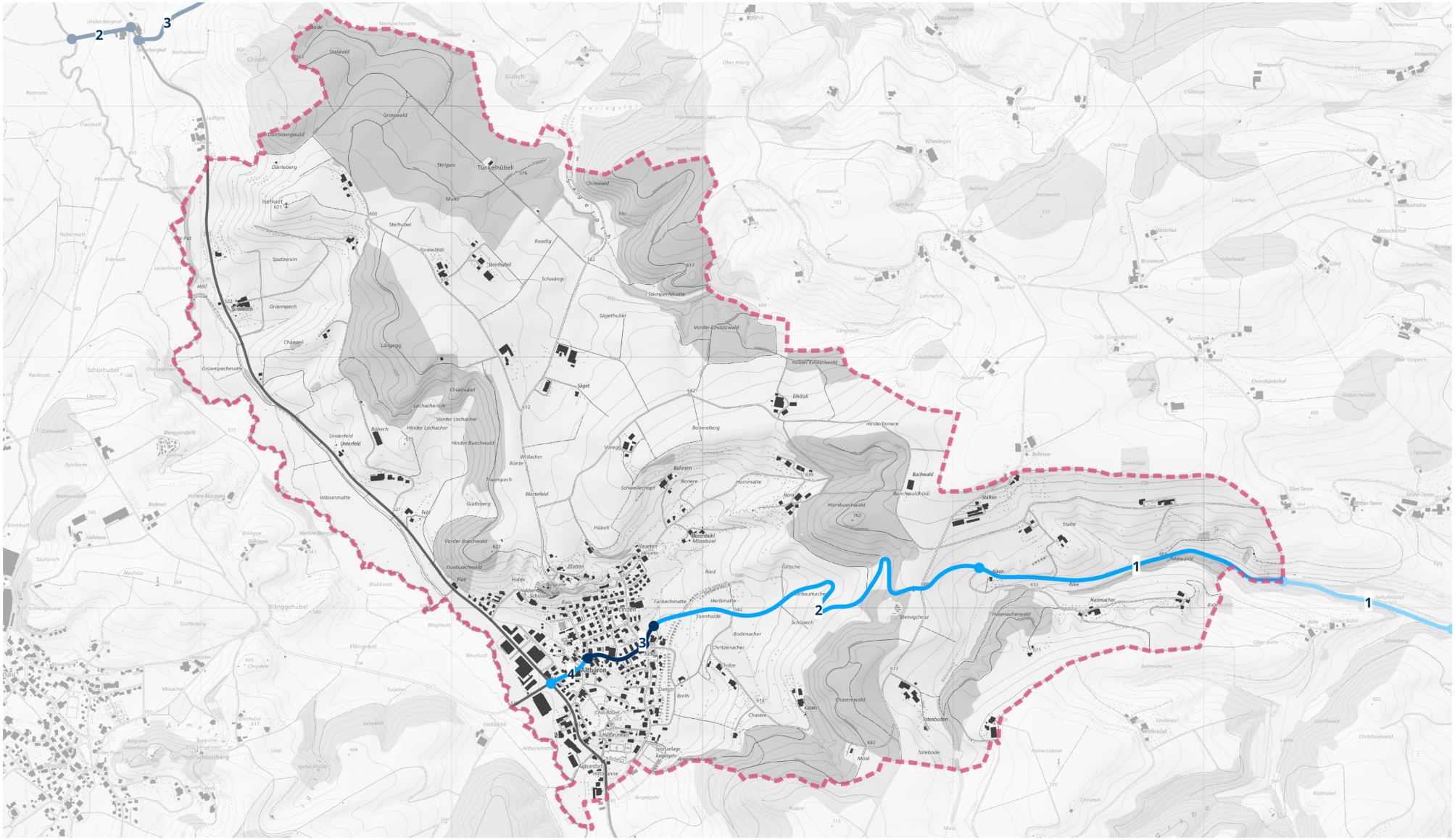
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Altbüron

Gemeinde-Nr. BFS: 1122




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Altbüron** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1122 |

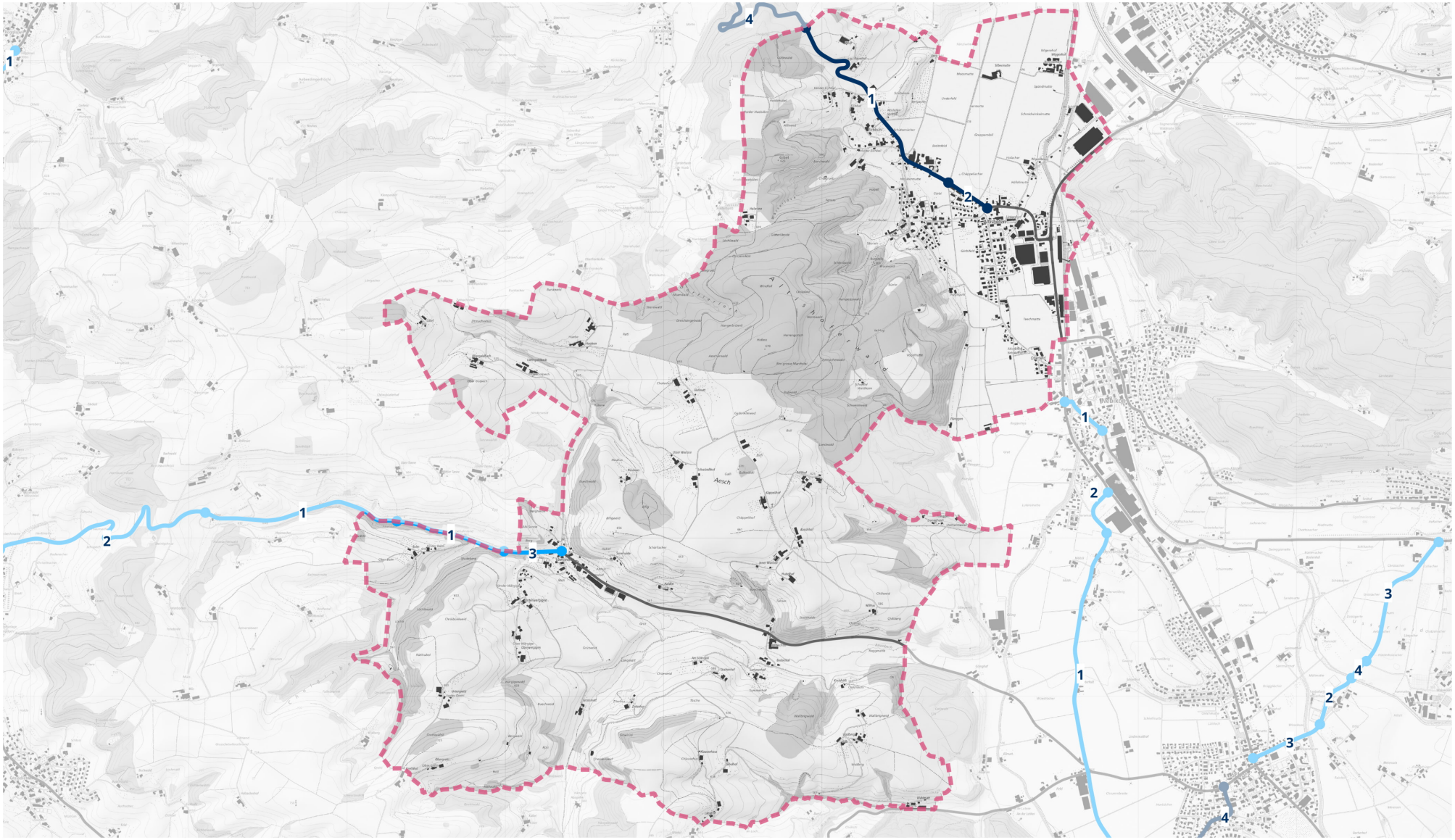
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 122-01 | 1.27 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.3 |
| 122-02 | 1.79 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.1 |
| 122-03 | 0.36 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 122-04 | 0.18 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.3 | starker Ausbau | | 0.6 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **3.5 – 4.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Altishofen

Gemeinde-Nr. BFS: 1123




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.3 2.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Altishofen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1123 |

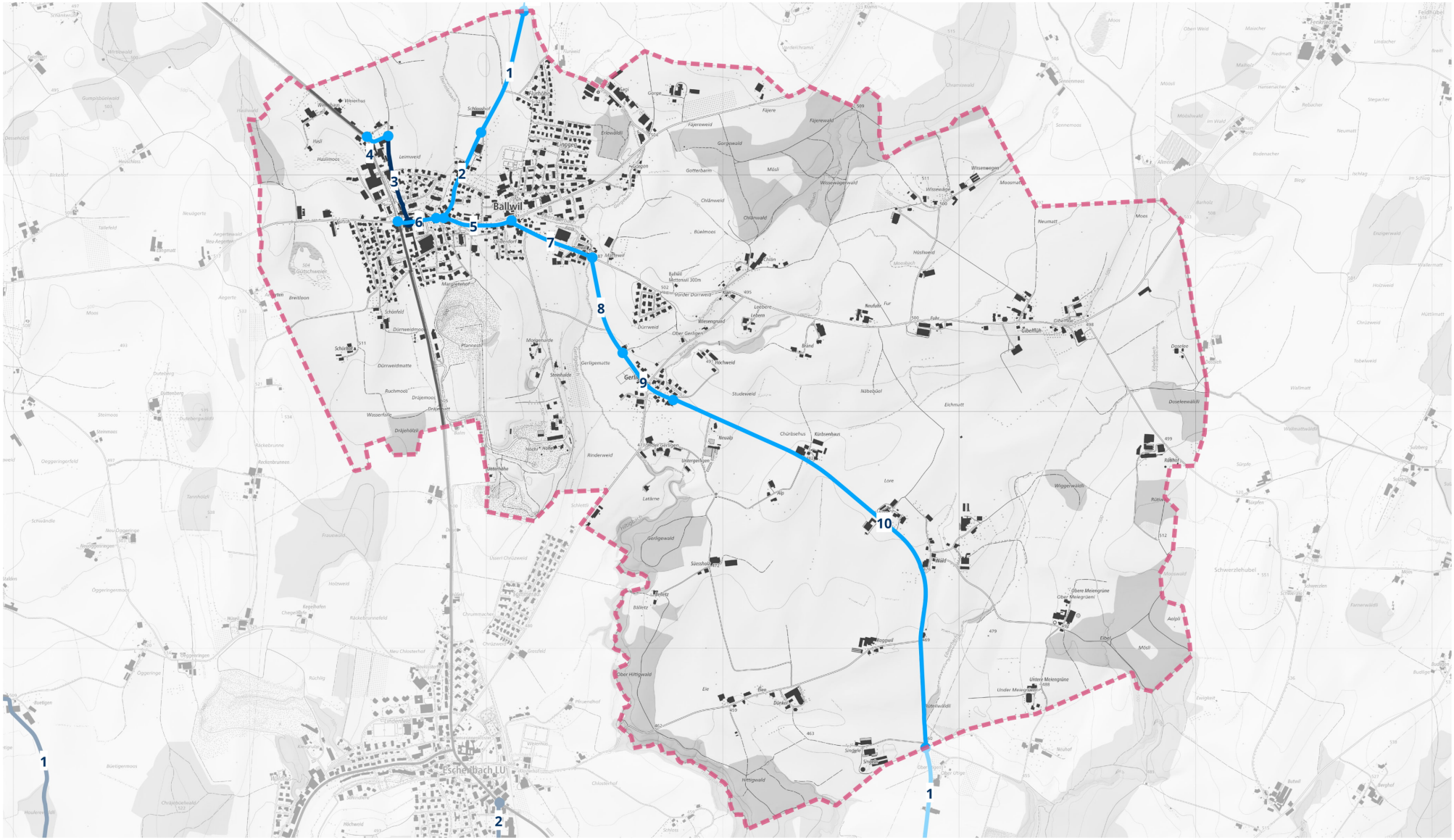
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 123-01 | 1.53 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 123-02 | 0.30 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 123-03 | 0.37 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.1 | starker Ausbau | | 1.5 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 – 1.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Ballwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1023




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Ballwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1023 |

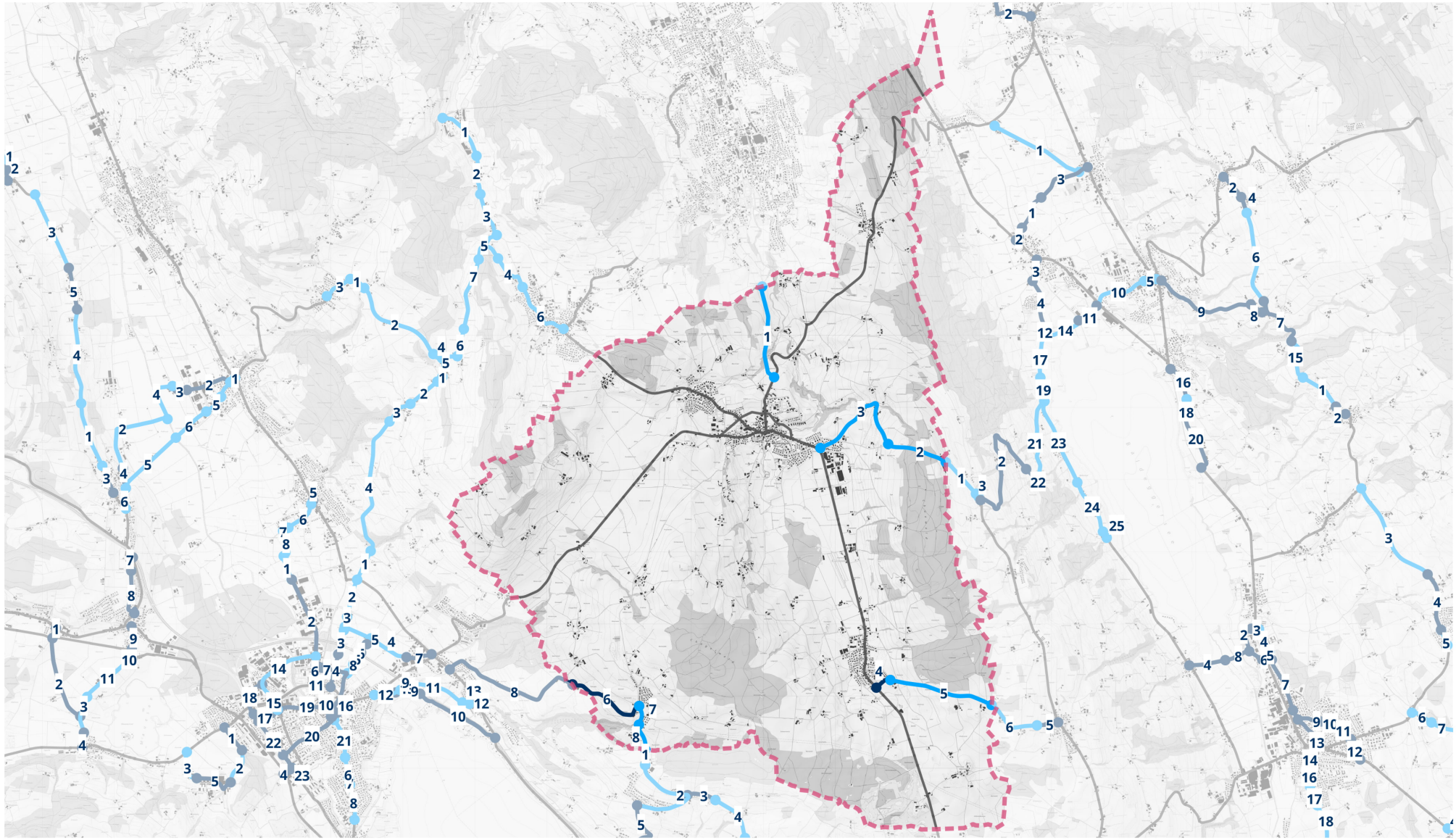
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 23-01 | 0.55 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 23-02 | 0.40 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.4 | starker Ausbau | | 1.0 |
| 23-03 | 0.38 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 23-04 | 0.10 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.1 |
| 23-05 | 0.33 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.8 | mittlerer Ausbau | | 0.8 |
| 23-06 | 0.17 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 23-07 | 0.38 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.6 | starker Ausbau | | 1.6 |
| 23-08 | 0.43 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 23-09 | 0.30 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.7 | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 23-10 | 2.06 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **3.2 – 6.4 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Beromünster

Gemeinde-Nr. BFS: 1081



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 3 6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Beromünster** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1081 |

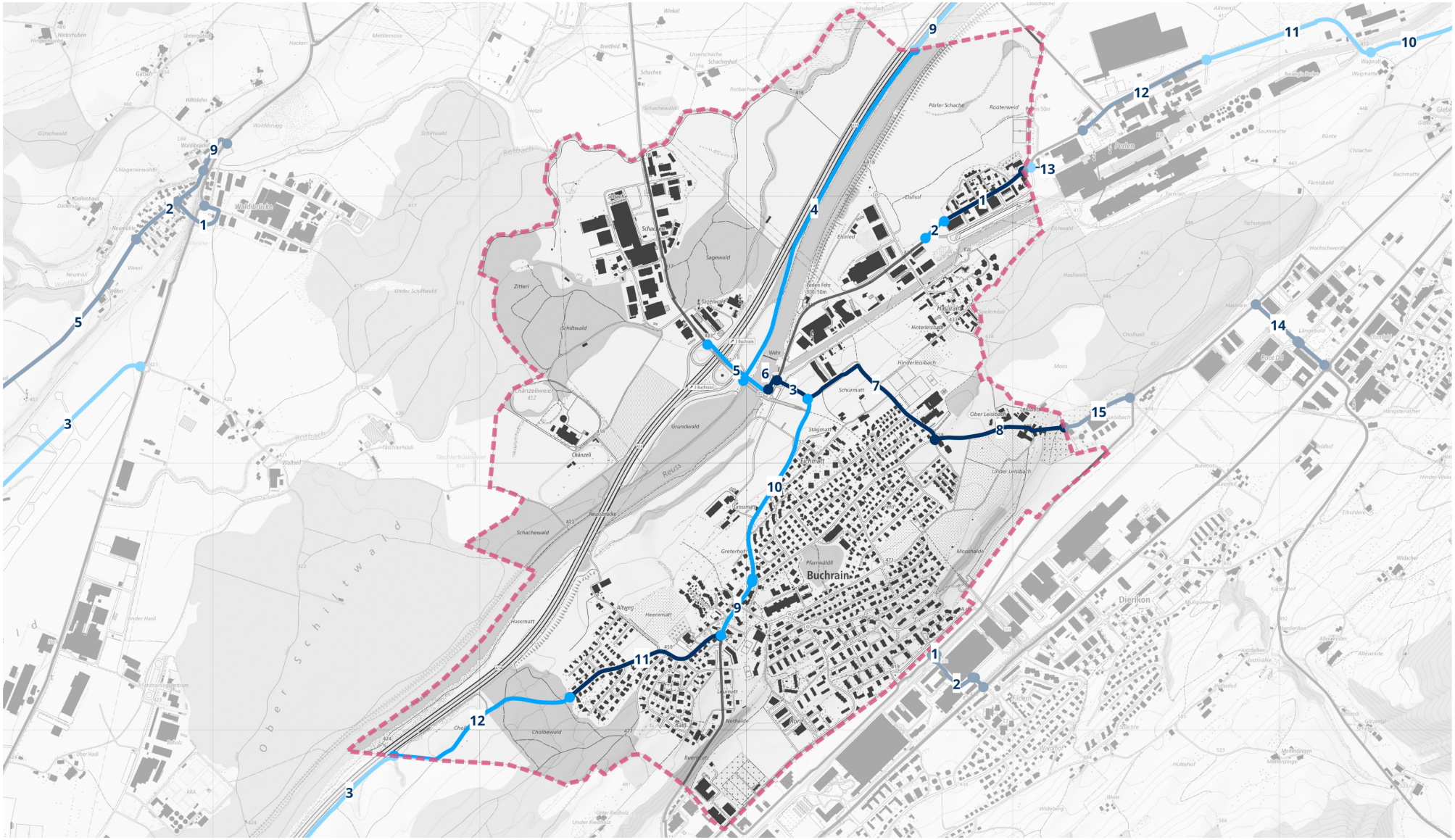
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 81-01 | 1.32 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 81-02 | 0.85 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.0 |
| 81-03 | 1.65 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.0 |
| 81-04 | 0.24 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 81-05 | 1.46 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.7 |
| 81-06 | 1.14 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 81-07 | 0.27 | Basisnetz | T60 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 81-08 | 0.37 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **5.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Buchrain

Gemeinde-Nr. BFS: 1052


Buchrain
Reuss
Schachewald
Ober Schiltwald
Schiltwald
Grundwald
Cholbewald
Dierikon
Perlen
Hasliraini
Schürmatt
Stägmatt
Pfarrwäldli
Moosmatt
Greterhof
Heerematt
Hasematt
Under Lesibach
Hinderlesibach
Zitteri
Sagewald
Chänzeli
Waldbrücke
Rootenweid
Pärler Schache
Elishof
Wehr
Cholhaldi
Langeboldi
Hüttehof
Widacher
Allewinde
Moosfeldern
Hängsmacher
Under Hasli
Under Schiltwald
Under Elisholz
Under Riedmatte
Buechmatte
Rain
Nothalde
Buenmatte
Laumatt
Althegi
Mettlemoos
Hackeri
Hilfidehn
Gütschwald
Chlageraimwaldi
Dallenhaus
Neumühle
Weeri
Waldi
Walhwil
Tüfelhüsli
Tüfelhusmoos
Tüfelhusmatte
Tüfelhusstrasse
Tüfelhusstrasse
Tüfelhusstrasse

| Gemeinde: | **Buchrain** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1052 |

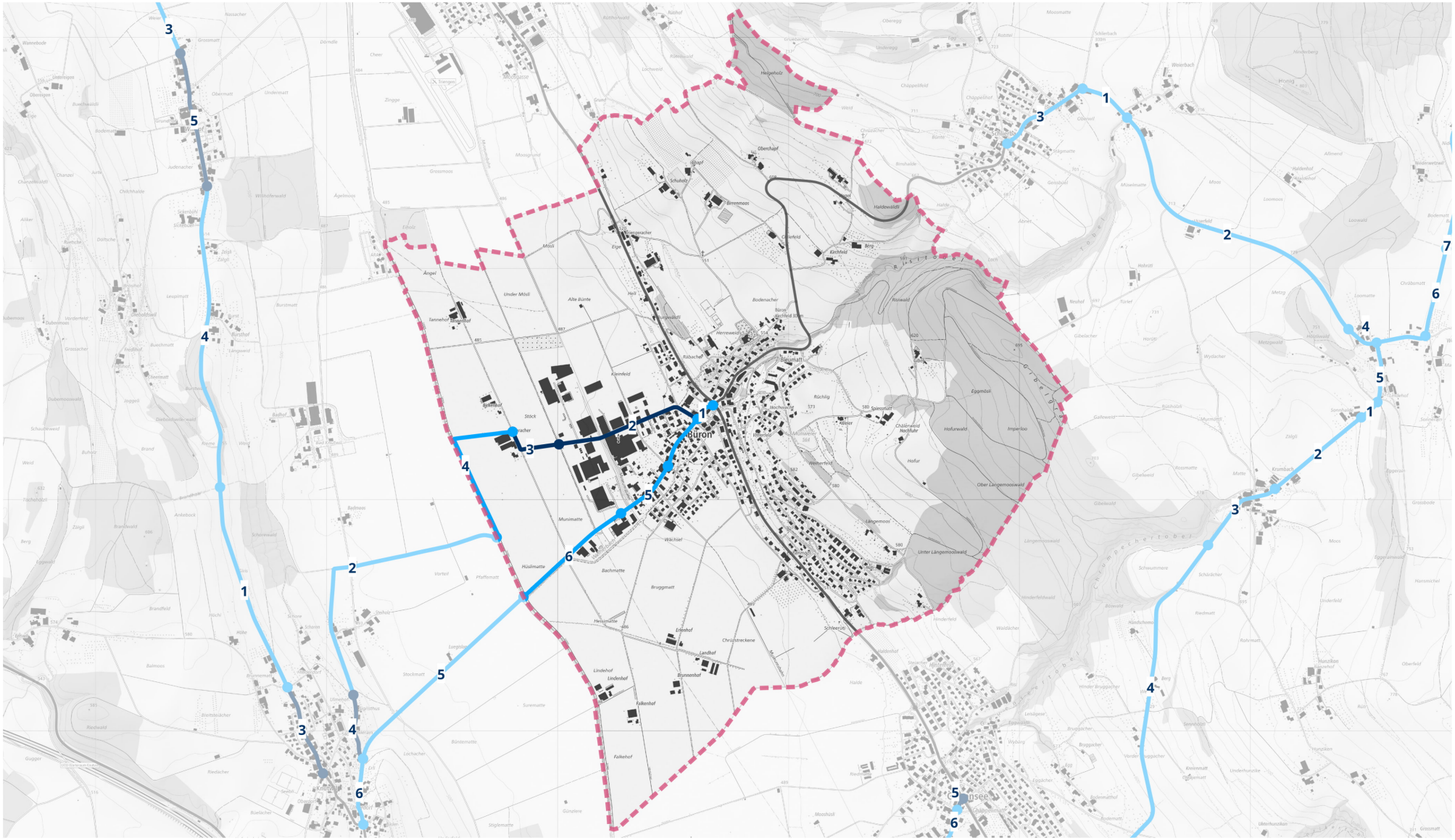
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 52-01 | 0.35 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-02 | 0.10 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 52-03 | 0.14 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-04 | 1.41 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.8 |
| 52-05 | 0.30 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 52-06 | 0.06 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-07 | 0.64 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-08 | 0.50 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-09 | 0.23 | Hauptverbindung | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.7 |
| 52-10 | 0.91 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 3.1 |
| 52-11 | 0.65 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 52-12 | 0.76 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.6 – 5.1 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Büron

Gemeinde-Nr. BFS: 1082




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Büron** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1082 |

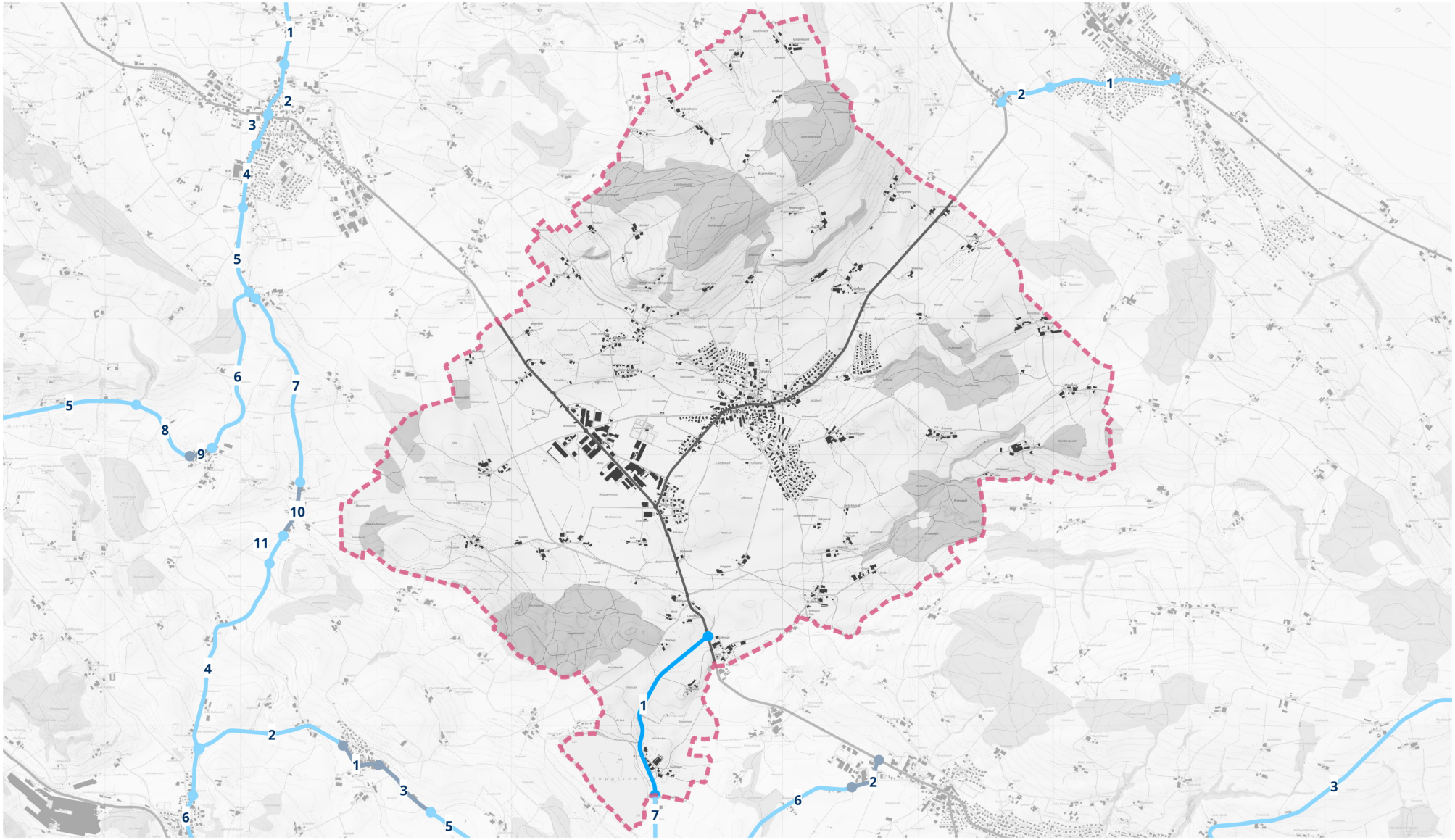
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 82-01 | 0.09 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.4 |
| 82-02 | 0.64 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 82-03 | 0.25 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 82-04 | 0.74 | Basisnetz | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.4 |
| 82-05 | 0.53 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.0 | starker Ausbau | | 2.2 |
| 82-06 | 0.56 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.4 – 3.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Buttisholz

Gemeinde-Nr. BFS: 1083




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.6 3.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Buttisholz** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1083 |

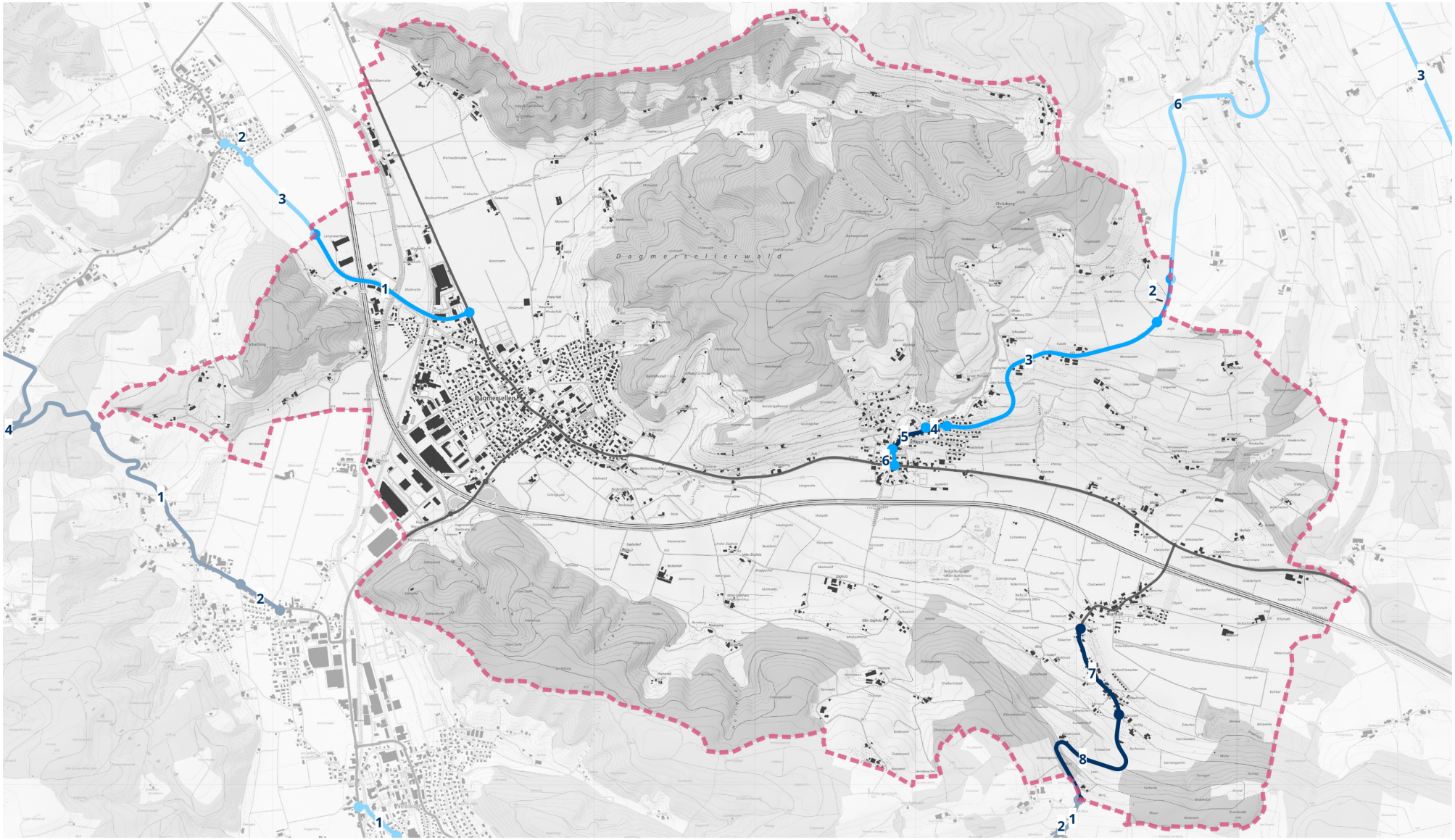
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 83-01 | 1.41 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Dagmersellen

Gemeinde-Nr. BFS: 1125




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.3 2.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Dagmersellen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1125 |

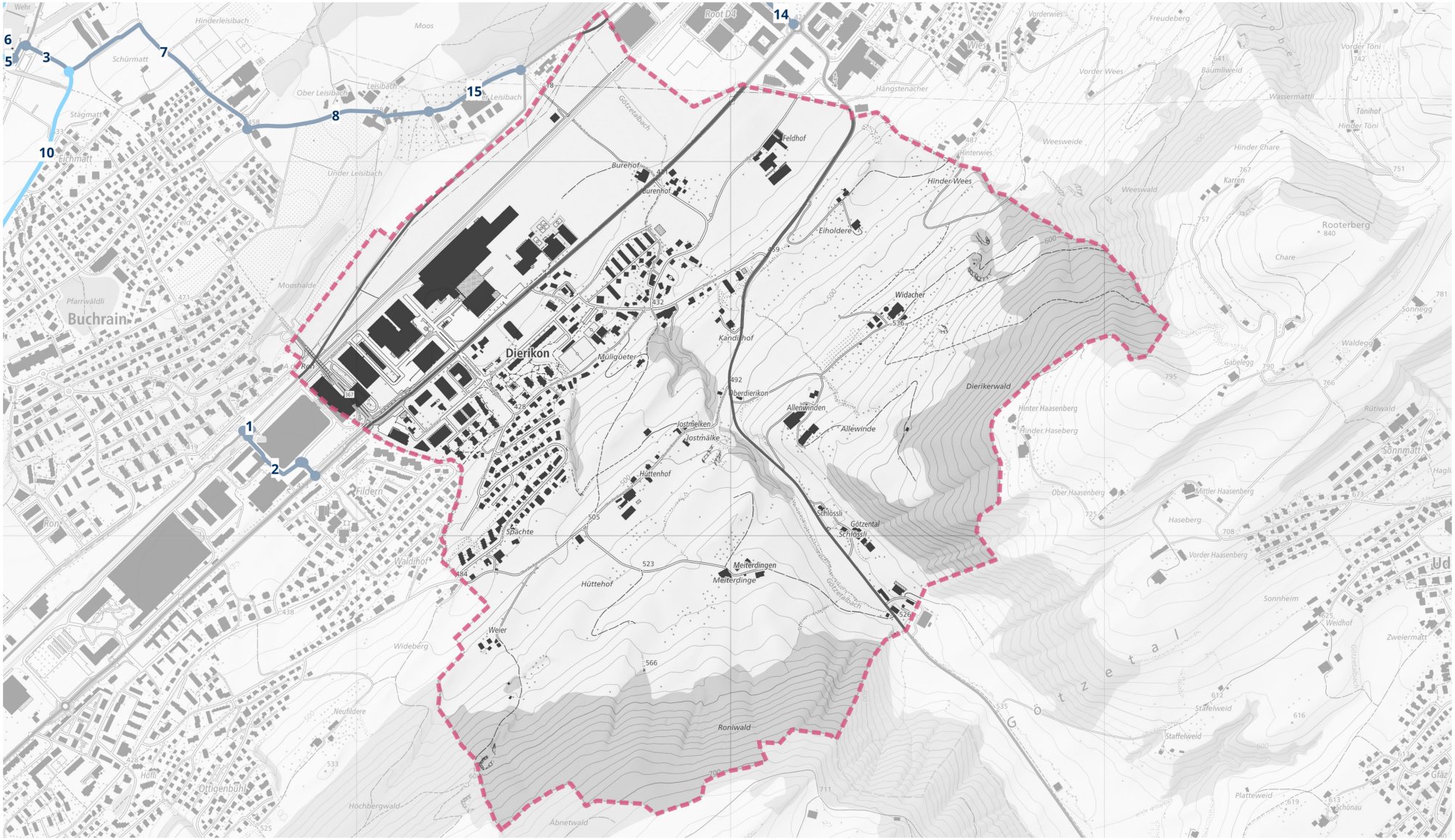
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 125-01 | 1.17 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | X | offen |
| 125-02 | 0.29 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |
| 125-03 | 1.69 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.8 |
| 125-04 | 0.13 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | - | | starker Ausbau | X | offen |
| 125-05 | 0.26 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 125-06 | 0.10 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | - | | starker Ausbau | | 0.4 |
| 125-07 | 0.61 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 125-08 | 1.19 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.1 – 2.5 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Dierikon

Gemeinde-Nr. BFS: 1053




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.5 1 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Dierikon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1053 |

Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Doppleschwand

Gemeinde-Nr. BFS: 1001



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

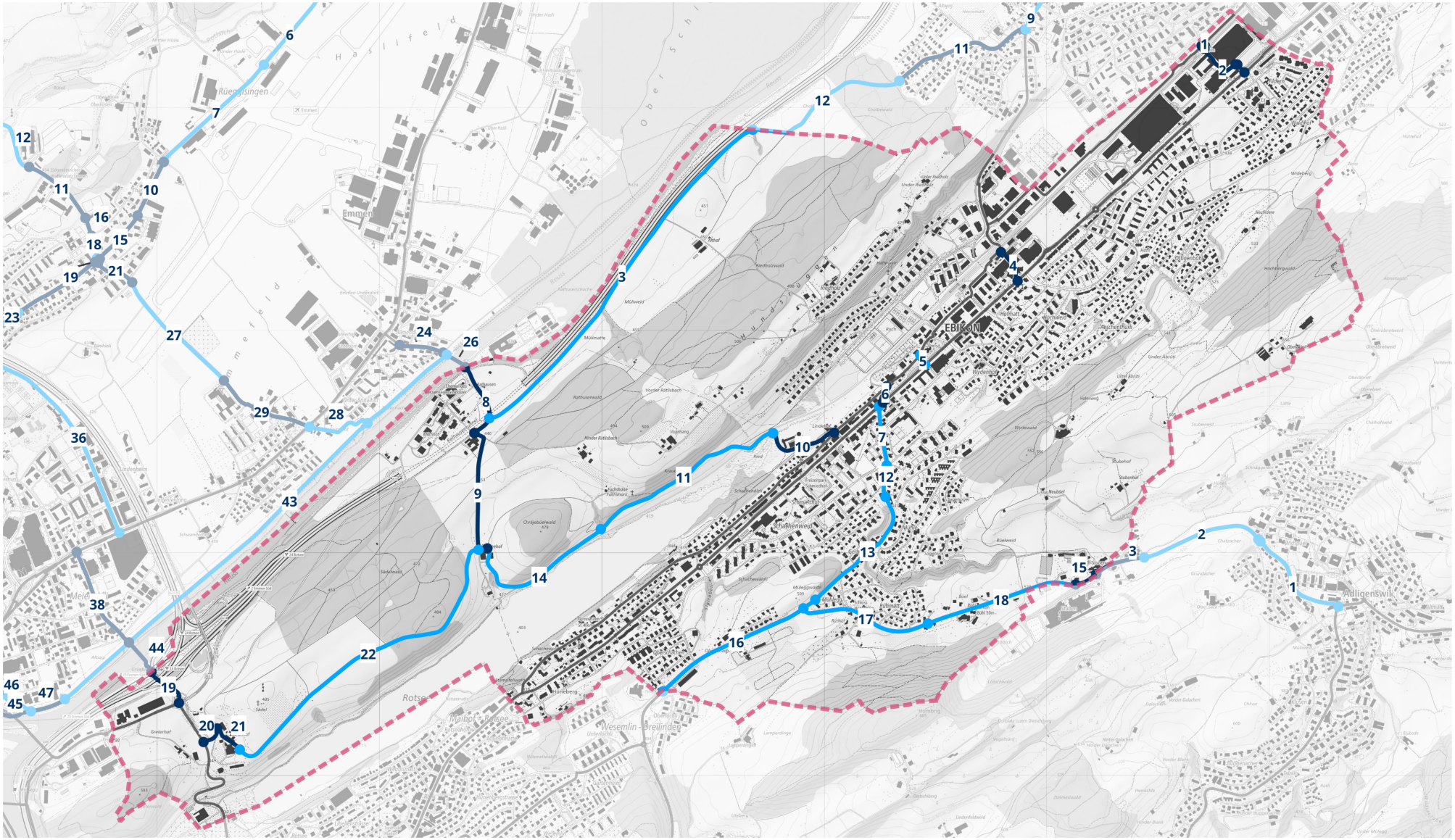
01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Doppleschwand** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1001 |
| Kein Handlungsbedarf | |
| **Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.<br><br>Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben. | |

# Gemeinde: Ebikon

Gemeinde-Nr. BFS: 1054


EBIKON
Emmen
Rüeggisingen
Adligenswil
Meierskappel
Rotsee
Wesemlin - Dreilinden
Hasli feld
Ober schi
Lindenholzwald
Rathuserwald
Schachenwald
Hochbergwald
Hohenhof
Neuhaus
Mühlweid
Mühlematte
Schachenweid
Bielweid
Stubenhof
Hochbergweid
Hohenhofweid
Under Abrüti
Under Rüedlisbach
Under Rietbach
Under Hasli
Under Hüsle
Under Rietbach
Vorder Rüedlisbach
Hinter Rüedlisbach
Vorder Rüttisbach
Hinter Rüttisbach
Under Rüttisbach
Under Rüttisbach
Under

| Gemeinde: | **Ebikon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1054 |

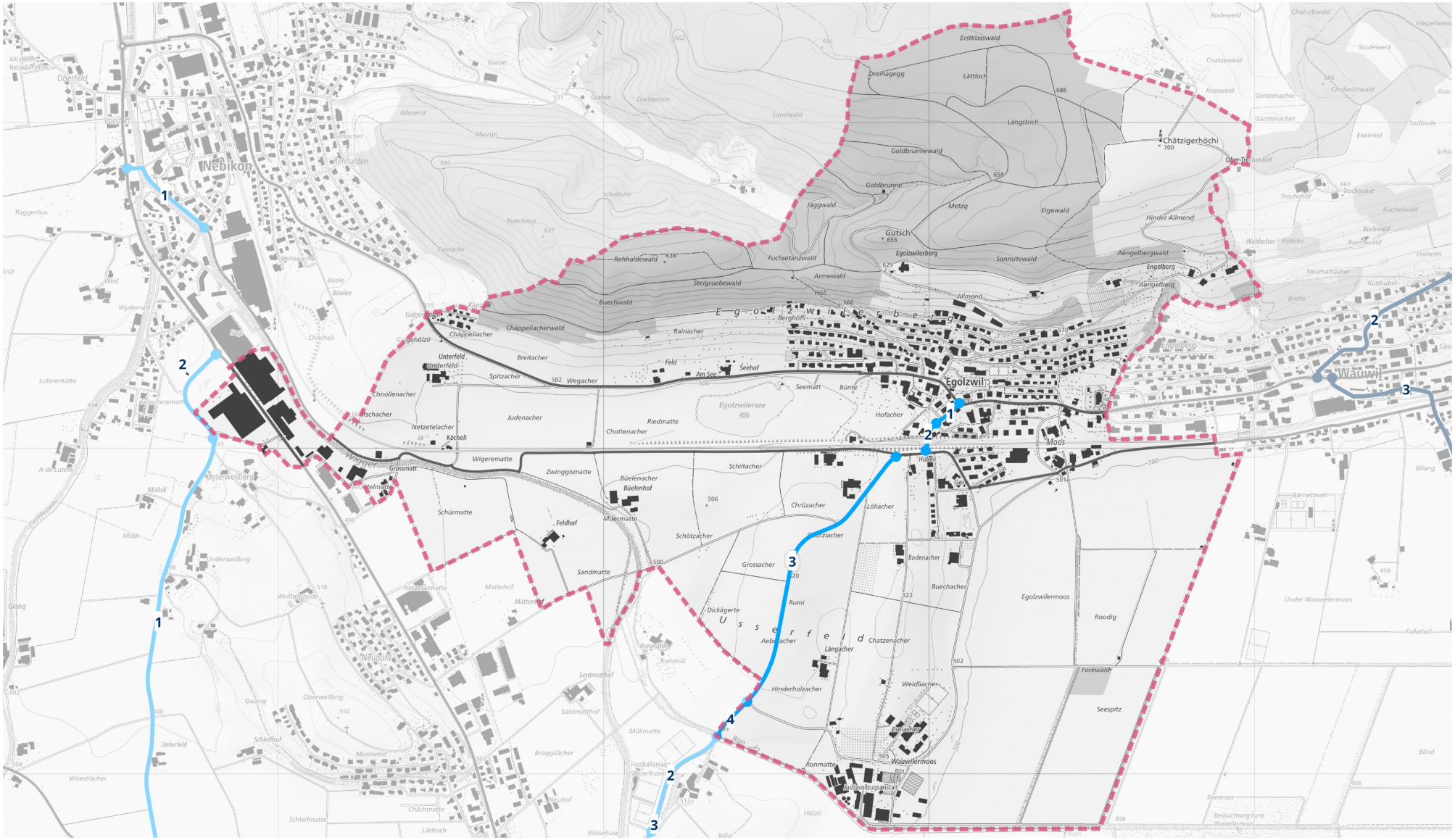
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 54-01 | 0.32 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 54-02 | 0.32 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-03 | 1.77 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 54-04 | 0.16 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-05 | 0.06 | Basisnetz | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | X | offen |
| 54-06 | 0.07 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-07 | 0.27 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.8 |
| 54-08 | 0.36 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-09 | 0.59 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-10 | 0.34 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-11 | 0.92 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | X | offen |
| 54-12 | 0.13 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.3 |
| 54-13 | 0.56 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.4 |
| 54-14 | 0.73 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 54-15 | 0.11 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-16 | 0.81 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.4 |
| 54-17 | 0.60 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 1.0 | mittlerer Ausbau | | 1.0 |
| 54-18 | 0.70 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.8 |
| 54-19 | 0.21 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 54-20 | 0.10 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 54-21 | 0.14 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 54-22 | 1.54 | Basisnetz | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **7.7 – 8.2 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Egolzwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1127




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.6 1.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Egolzwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1127 |

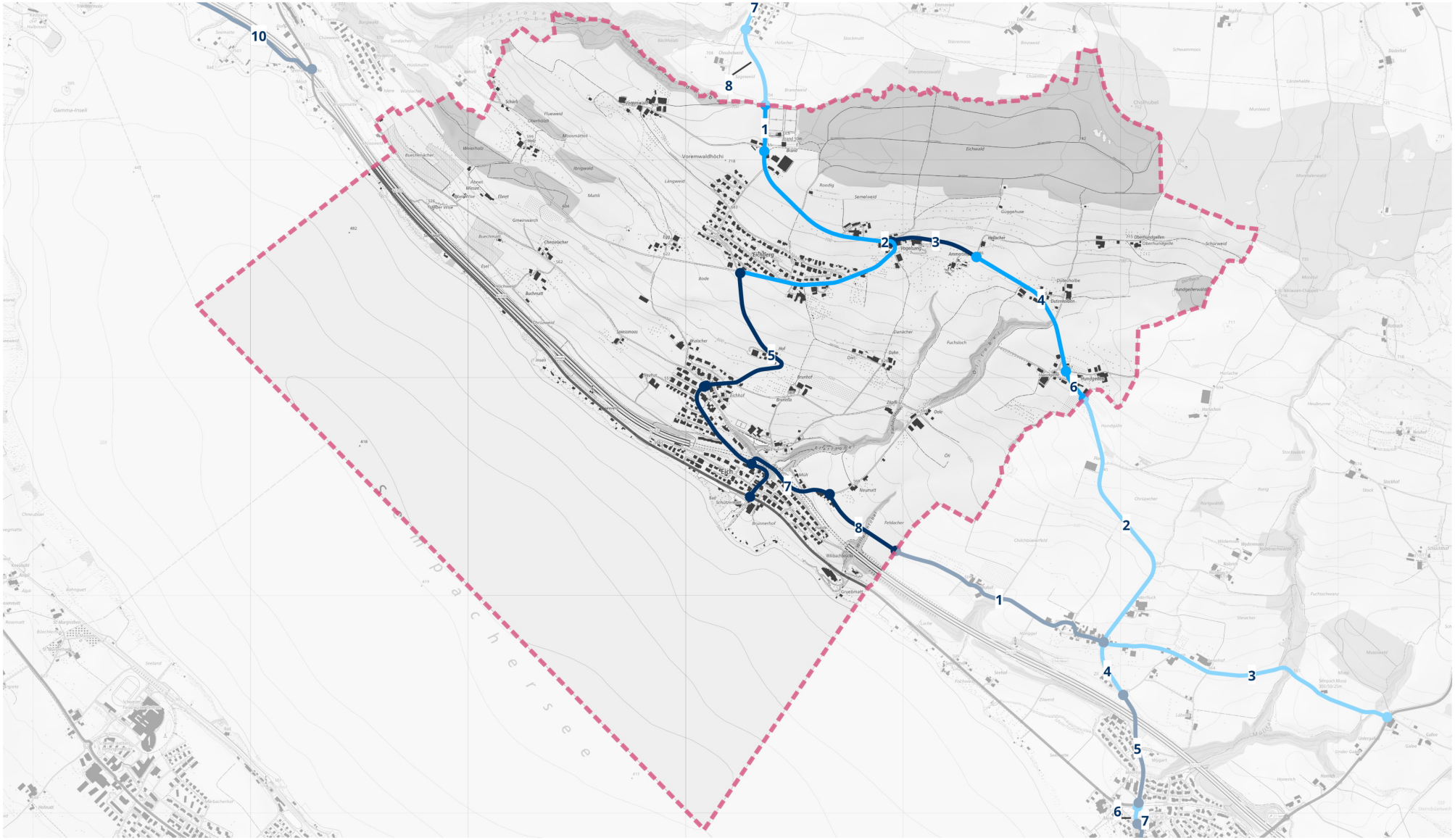
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 127-01 | 0.10 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.3 |
| 127-02 | 0.09 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | offen | starker Ausbau | X | offen |
| 127-03 | 0.92 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.0 |
| 127-04 | 0.14 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.2 – 1.3 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Eich

Gemeinde-Nr. BFS: 1084




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Eich** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1084 |

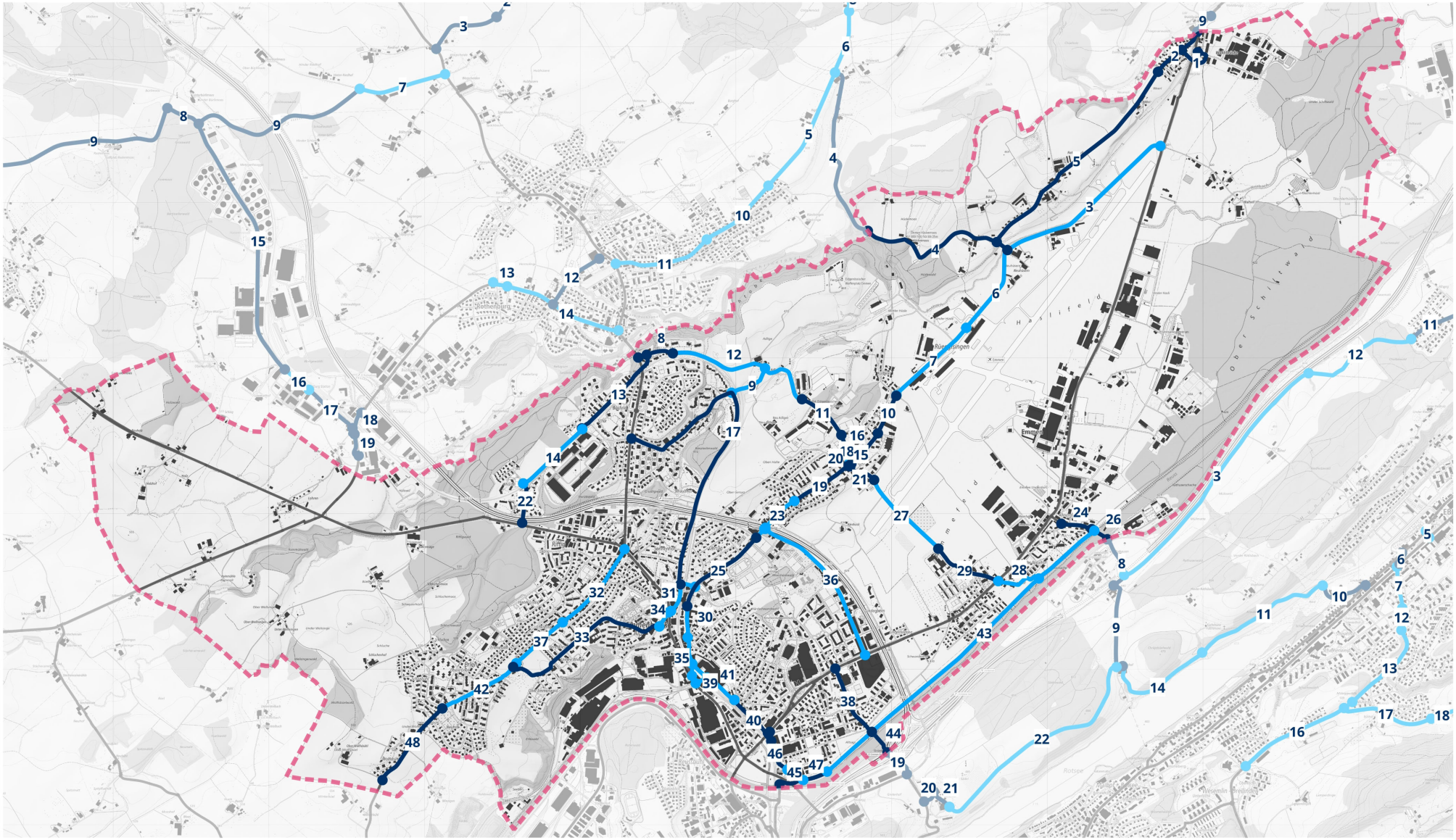
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 84-01 | 0.21 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |
| 84-02 | 1.60 | Basisnetz | T60 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 84-03 | 0.41 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 84-04 | 0.71 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 84-05 | 1.58 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 84-06 | 0.15 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.05 |
| 84-07 | 0.43 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 84-08 | 0.41 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Emmen

Gemeinde-Nr. BFS: 1024



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

# Gemeinde: Emmen

Gemeinde-Nr. BFS: 1024




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.5 1 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Emmen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1024 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 24-01 | 0.28 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-02 | 0.37 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-03 | 1.22 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |
| 24-04 | 1.06 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-05 | 1.53 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-06 | 0.59 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 24-07 | 0.62 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.4 | starker Ausbau | | 2.6 |
| 24-08 | 0.23 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-09 | 0.28 | Basisnetz | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | X | offen |
| 24-10 | 0.27 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-11 | 0.35 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-12 | 1.01 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 24-13 | 0.65 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-14 | 0.52 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.03 |
| 24-15 | 0.26 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-16 | 0.08 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-17 | 2.12 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-18 | 0.11 | Basisnetz | T30 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |
| 24-19 | 0.41 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-19 | 0.41 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-21 | 0.18 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-22 | 0.26 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-23 | 0.35 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |
| 24-24 | 0.20 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-25 | 0.60 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-26 | 0.12 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-27 | 0.61 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 24-28 | 0.29 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.03 |
| 24-29 | 0.46 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-30 | 0.21 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |

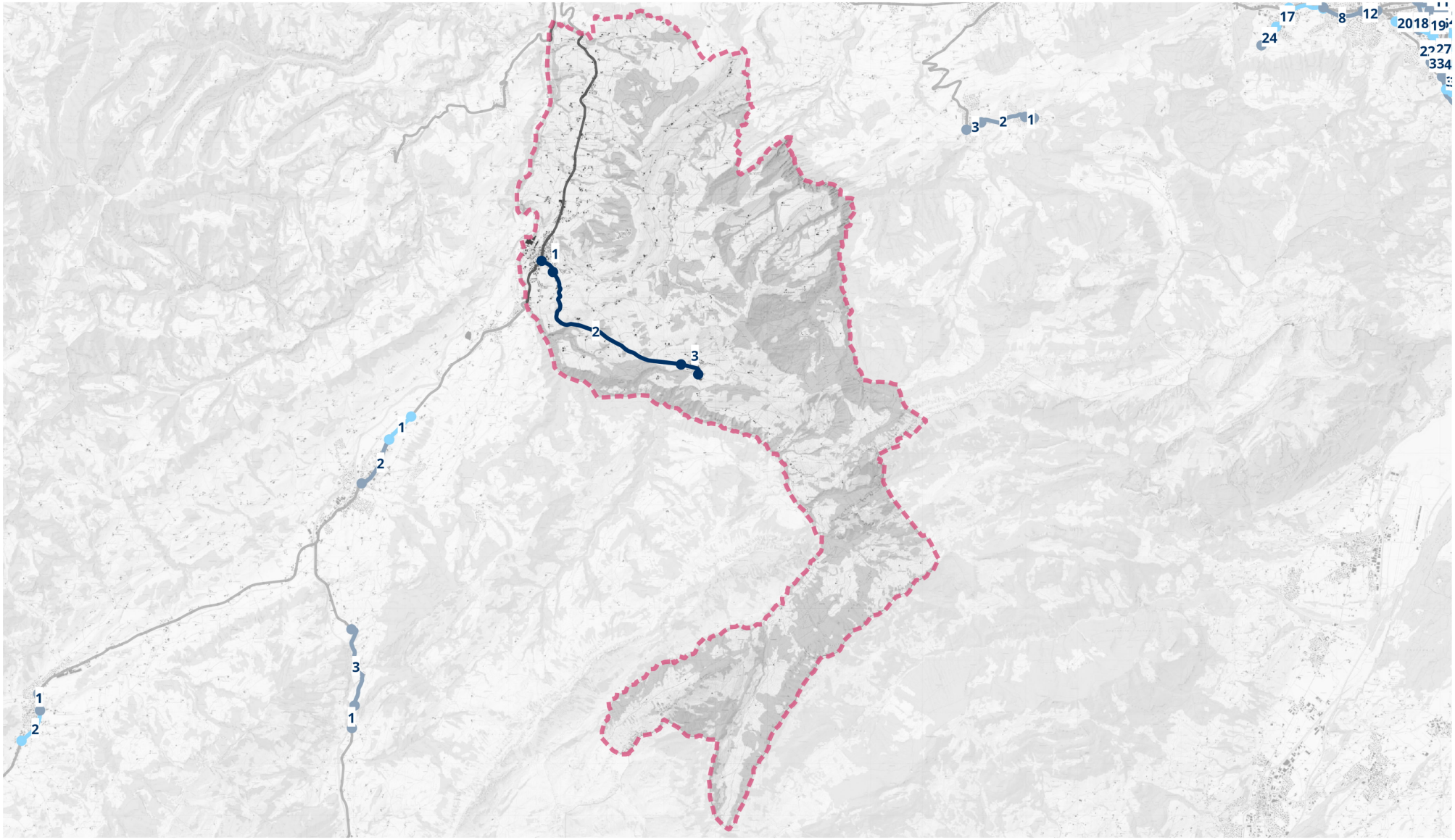
| Abschnitt | | Velowegnetz | Temporegime | Handlungsoptionen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 24-31 | 0.29 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | X | offen |
| 24-32 | 0.62 | Basisnetz | T30 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.9 |
| 24-33 | 1.13 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-34 | 0.11 | Basisnetz | T30 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |
| 24-35 | 0.25 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion, Kernfahrbahn | 0.0 | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 24-36 | 1.07 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 2.7 | starker Ausbau | | 4.4 |
| 24-37 | 0.52 | Basisnetz | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.4 | leichter Ausbau | | 0.4 |
| 24-38 | 0.49 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-39 | 0.08 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | X | offen |
| 24-40 | 0.36 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-41 | 0.36 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.4 | leichter Ausbau | | 0.4 |
| 24-42 | 0.97 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 24-43 | 2.24 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 24-44 | 0.22 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-45 | 0.12 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.05 |
| 24-46 | 0.28 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-47 | 0.33 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 24-48 | 0.61 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **10.9 – 15.2 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Entlebuch

Gemeinde-Nr. BFS: 1002




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 4 8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Entlebuch** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1002 |

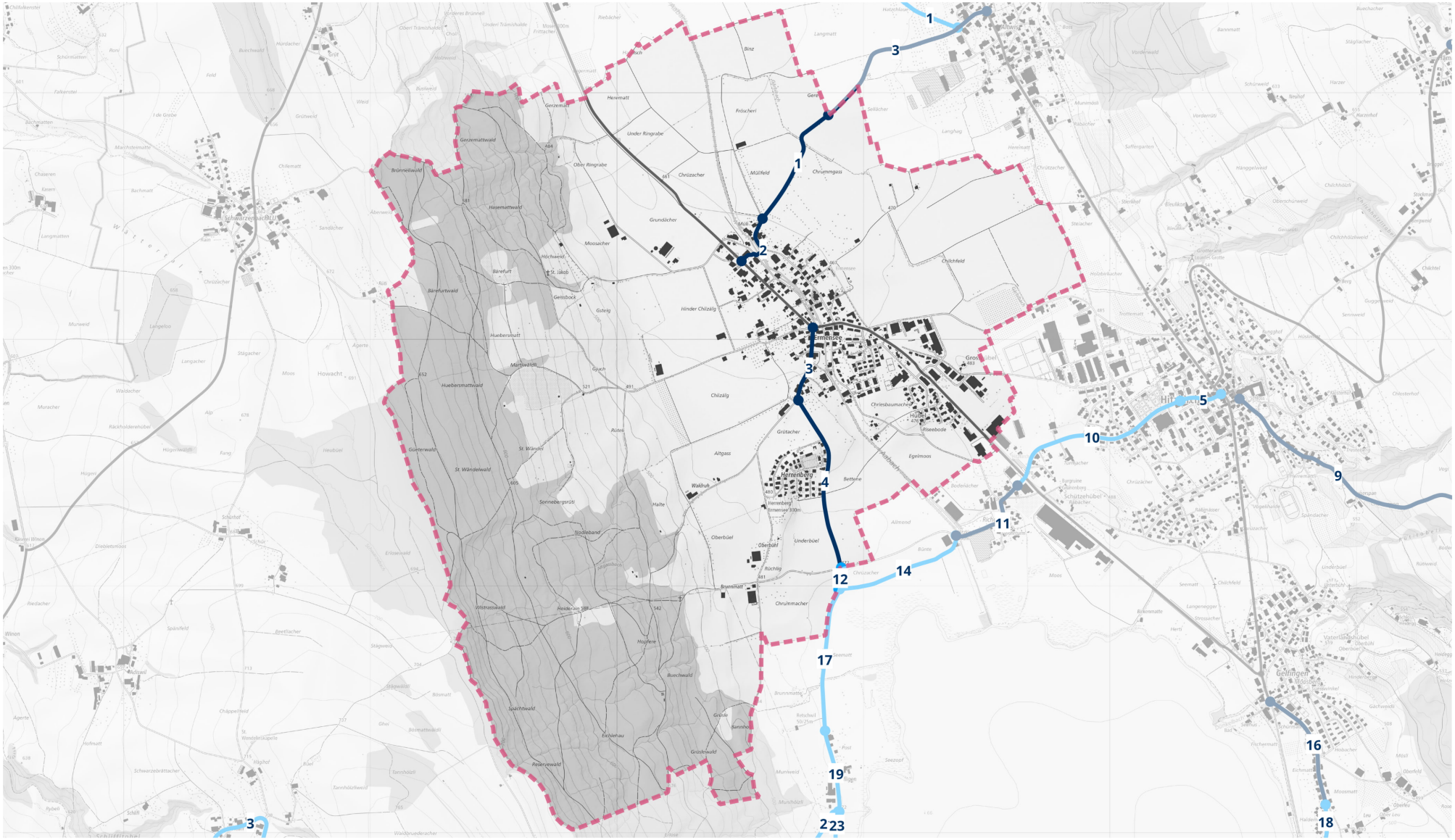
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 2-01 | 0.33 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 2-02 | 3.63 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 2-03 | 0.45 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Ermensee

Gemeinde-Nr. BFS: 1025




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Ermensee** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1025 |

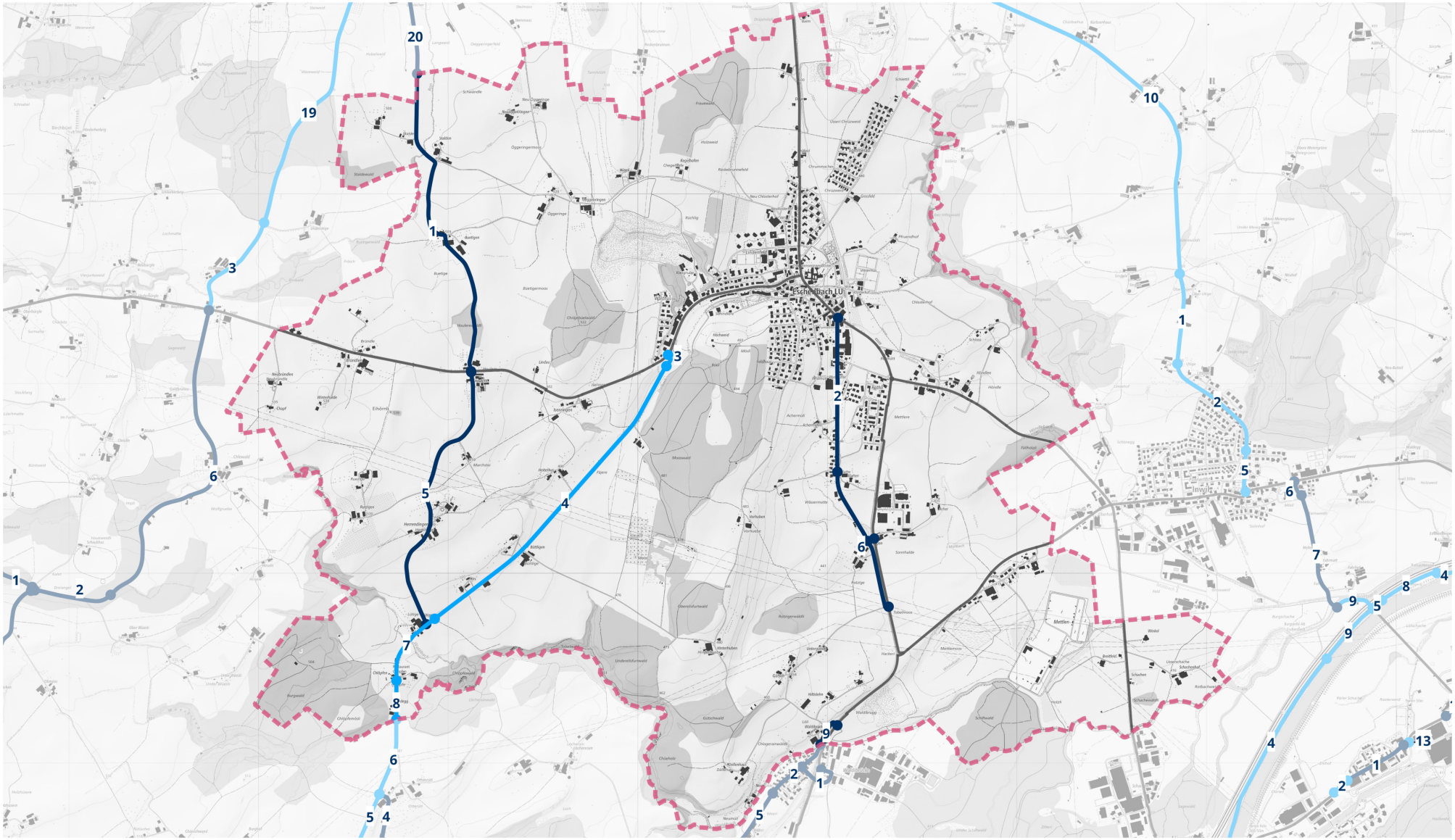
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 25-01 | 0.52 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 25-02 | 0.26 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 25-03 | 0.31 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 25-04 | 0.72 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Eschenbach

Gemeinde-Nr. BFS: 1026




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Eschenbach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1026 |

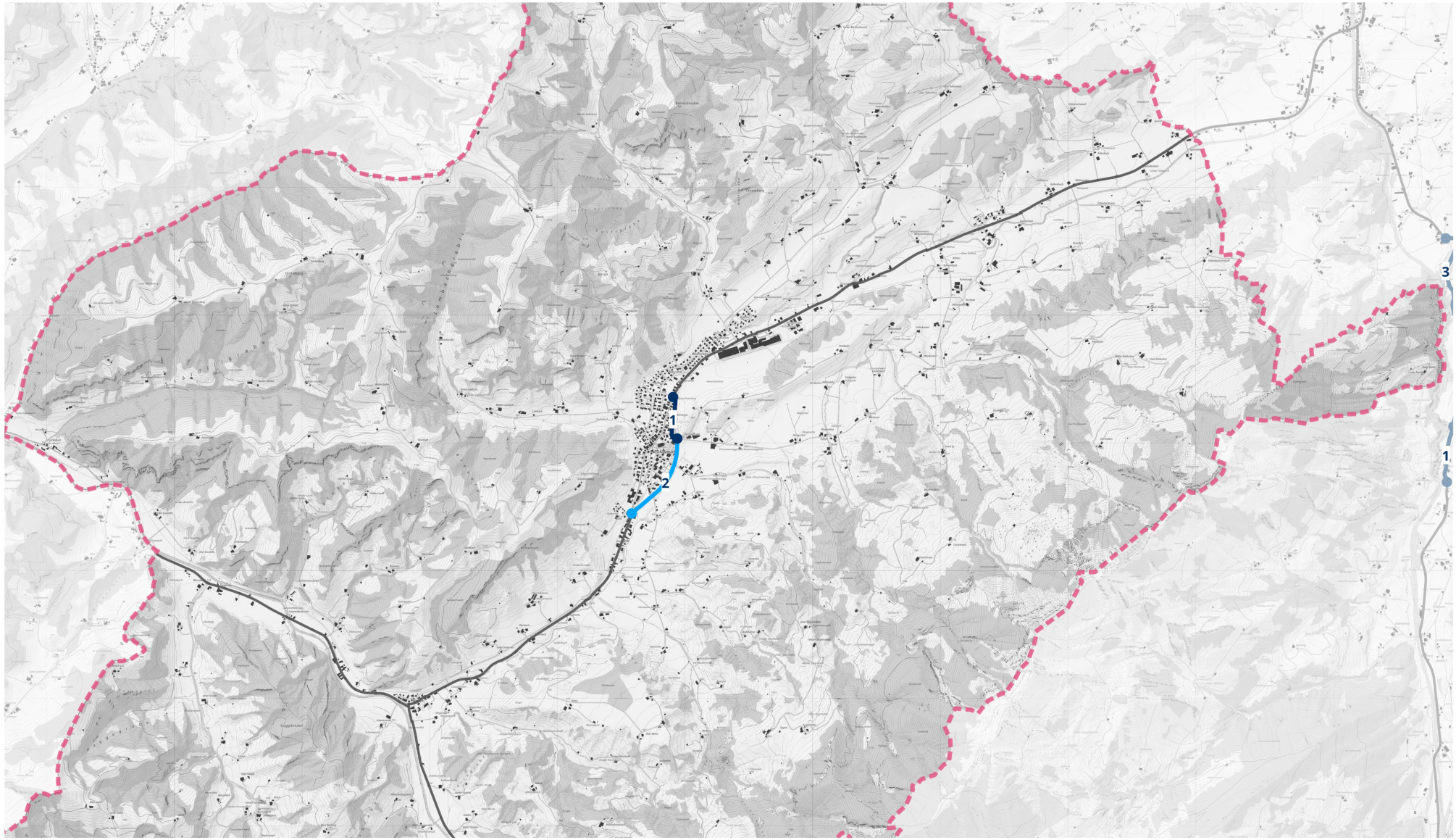
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 26-01 | 1.72 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 26-02 | 0.81 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 26-03 | 0.07 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.02 |
| 26-04 | 1.82 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.7 |
| 26-05 | 1.50 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 26-06 | 0.83 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 26-07 | 0.41 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 26-08 | 0.21 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 26-09 | 0.16 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Escholzmatt-Marbach

Gemeinde-Nr. BFS: 1010




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Escholzmatt-Marbach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1010 |

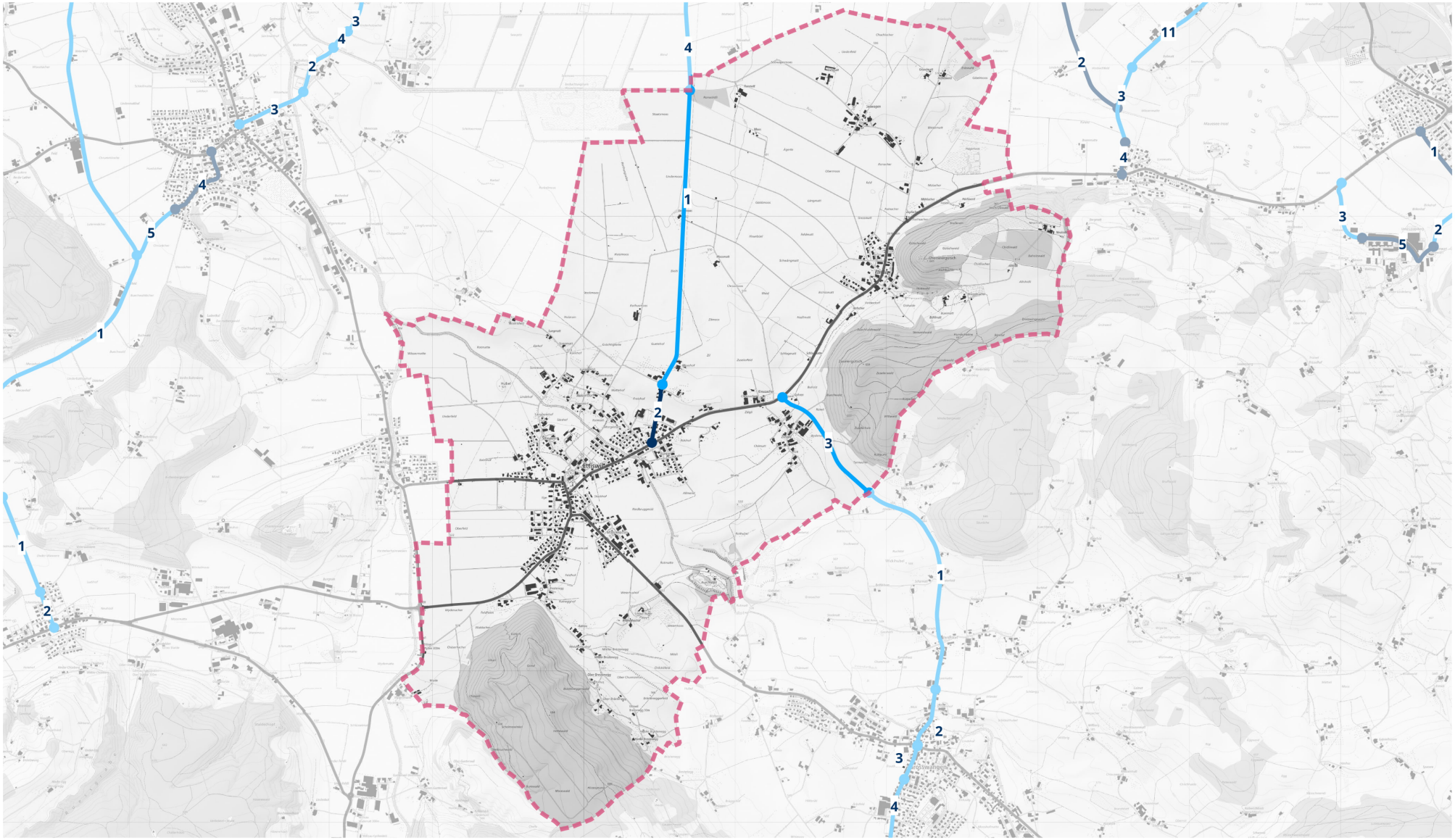
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 10-01 | 0.37 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 10-02 | 0.72 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Ettiswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1128



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Ettiswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1128 |

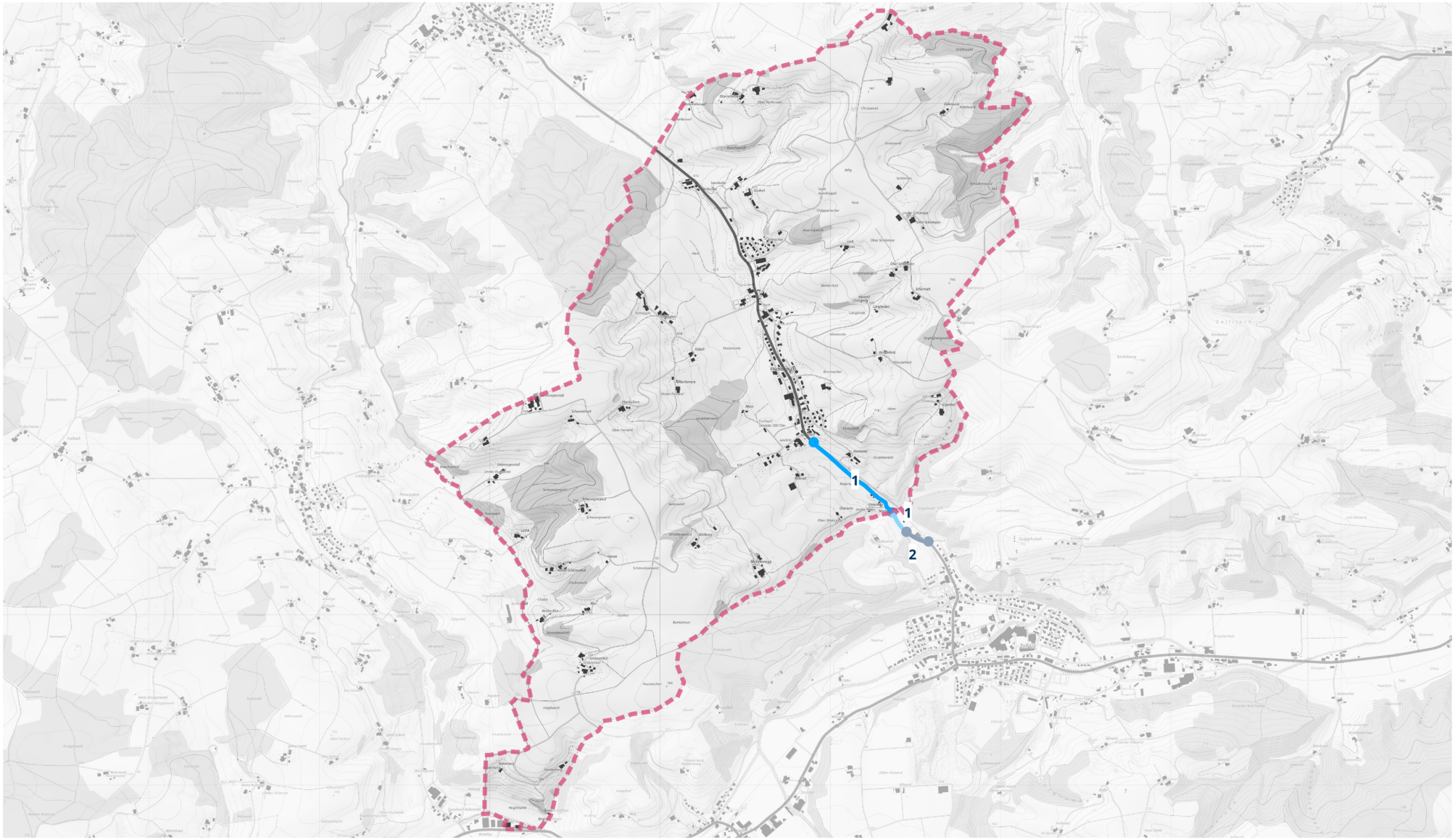
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 128-01 | 1.96 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.3 |
| 128-02 | 0.40 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 128-03 | 0.87 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.9 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **3.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Fischbach

Gemeinde-Nr. BFS: 1129




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Fischbach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1129 |

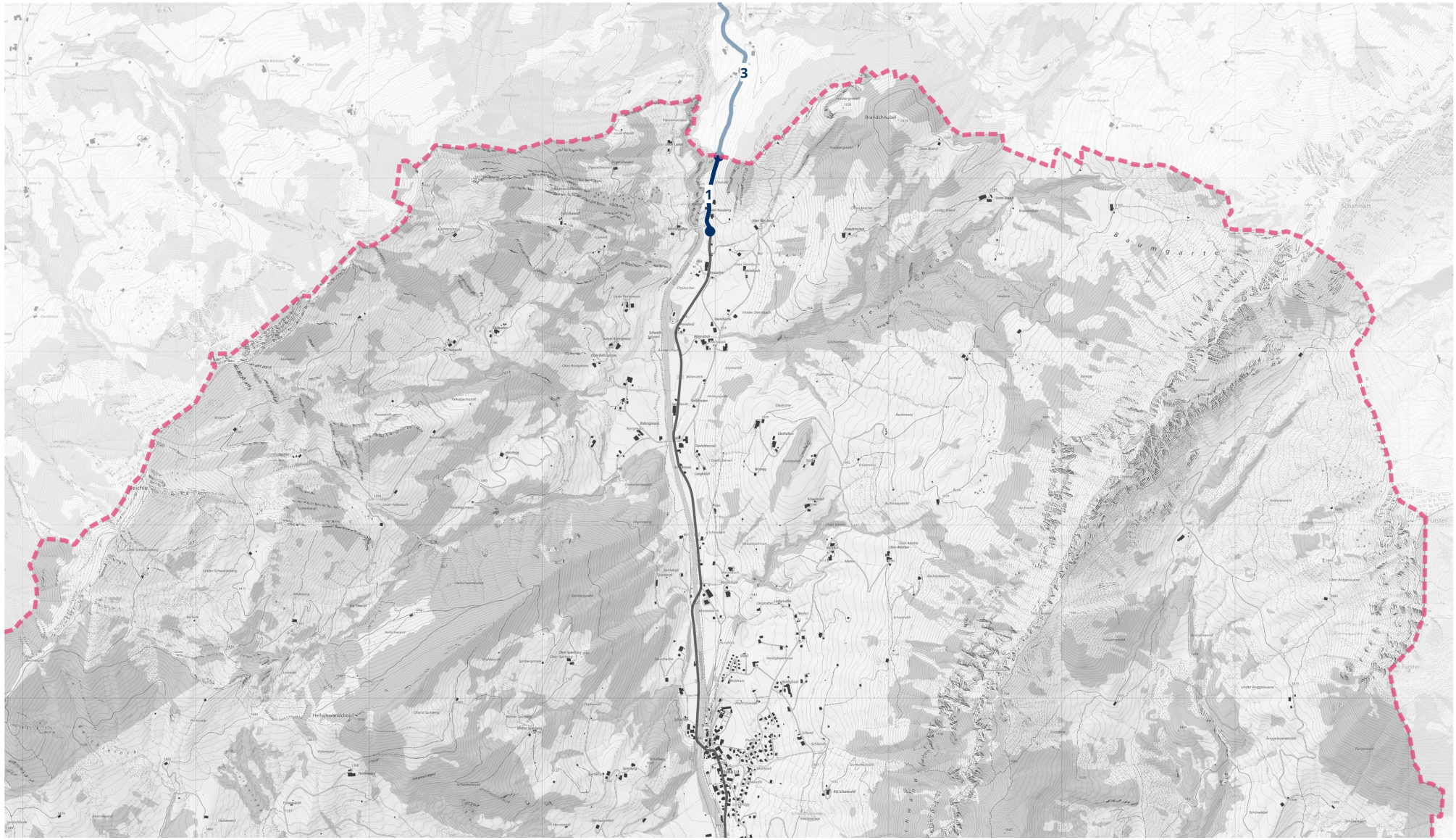
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 129-01 | 0.63 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Flühli

Gemeinde-Nr. BFS: 1004




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Flühli** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1004 |

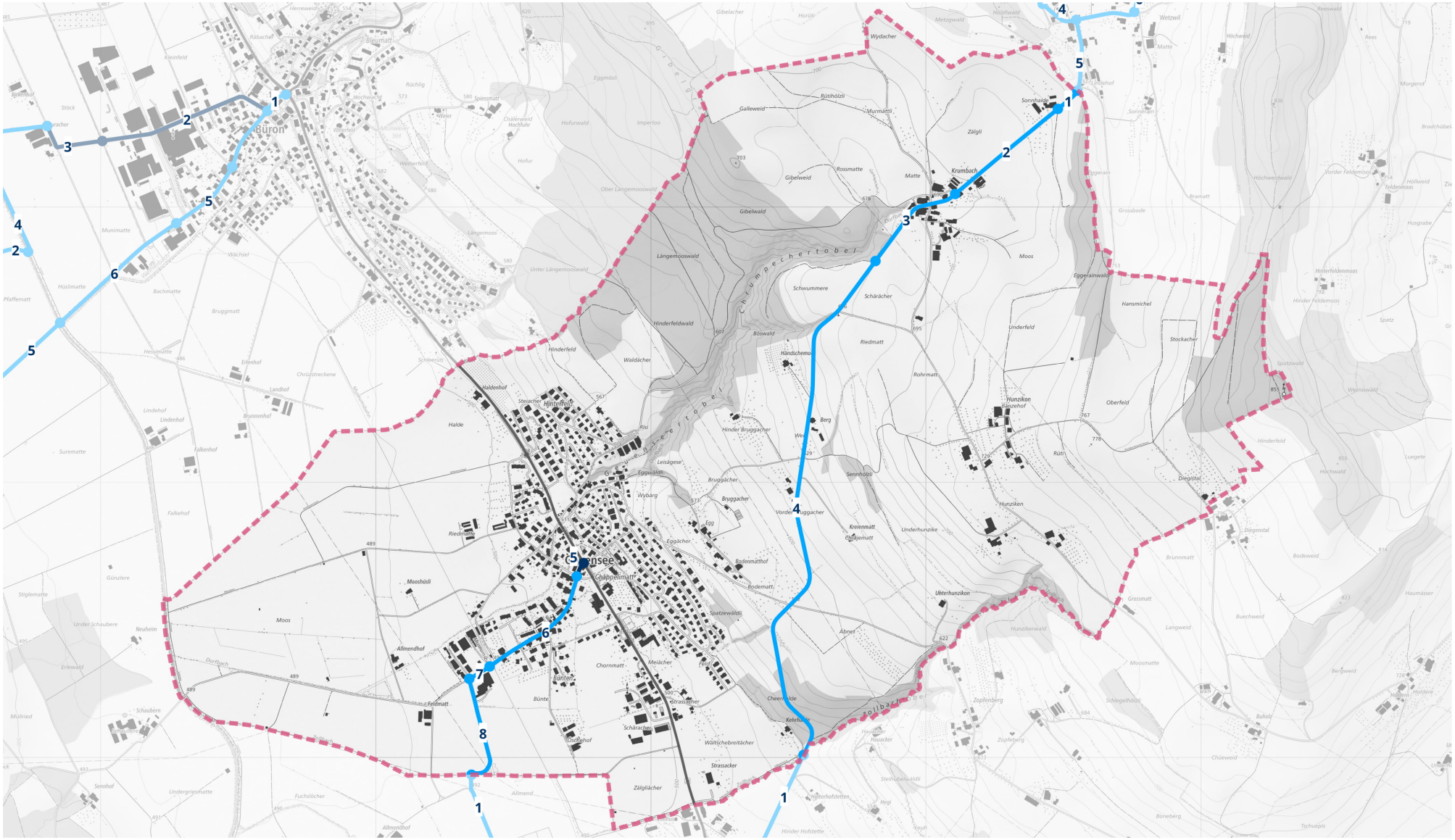
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 4-01 | 0.45 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Geuensee

Gemeinde-Nr. BFS: 1085


Büron
Geuensee
Krumbach
Chrumpechertobel
Geuenseertobel
Wydacher
Rüthölzli
Galleweid
Murmättli
Zälgli
Sonnhalde
Gibelweid
Rossmatte
Matte
Gibelwald
Längemooswald
Schwummere
Schärächer
Moos
Eggerainwald
Hansmichel
Hinderfeldwald
Böswald
Riedmatt
Underfeld
Stockacher
Rohrmatt
Hunzikon
Oberfeld
Hinderfeld
Diegstal
Hunziken
Sennholzi
Underhunzike
Kreienmatt
Chrüzmatt
Ulterhunzikon
Abnet
Hunzikerwald
Moosmatte
Grossmatt
Langweid
Buchweid
Brunnmatt
Bodeweid
Zopfenberg
Schlegelholzi
Buholz
Choeweid
Boneberg
Tschuepis
Hinder Hofstette
Steinhubenwaldli
Hauacker
Zopfeberg
Kelchhalde
Cheerhalde
Zopfenberg
Waltschebreitächer
Strassacker
Zälgliächer
Allmend
Allmendhof
Feldmatt
Schärächer
Strassächer
Bünte
Chornmatt
Meiächer
Bodenmatthof
Bodematt
Spatzewäldli
Chappelimatt
Eggächer
Bruggächer
Vorder Bruggacher
Hinder Bruggacher
Wybarg
Leisägese
Eggwäldli
Steiacher
Hinterfeld
Haldenhof
Halde
Risi
Berg
Rüti
Mooshüsli
Riedmatt
Moos
Falkehof
Falkenhof
Suramatte
Lindehof
Lindenhof
Brunnenhof
Landhof
Erlenhof
Chrüztreckene
Schleerüti
Waldächer
Hüslimatte
Bachmatte
Bruggmatt
Munimatte
Wächsel
Langemoos
Unter Längemooswald
Ober Längemooswald
Hofurwald
Hofur
Imperloo
Weiherfeld
Hochfuhr
Chälenweid
Spiessmatt
Rüchlig
Hochmatt
Bleiumatt
Räbacher
Kleinfeld
Herreweid
Gibelacher
Horüti
Metzgwald
Hölzliwald
Wetzwil
Matte
Hüchweid
Rees
Morgerot
Brodchübel
Hinterfeldenmoos
Hinder Feldenmoos
Feldenmoos
Höllweid
Husgrabe
Grassbode
Bramatt
Spatz
Spatzwald
Weiniswald
Lueget
Hochwald
Hinderfeld
Diegstal
Buholz
Bodeweid
Haumässer
Grossmatt
Buchweid
Langweid
Moosmatte
Brunnmatt
Bergweid
Holdere
Chöeweid
Tschuepis
Boneberg

| Gemeinde: | **Geuensee** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1085 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 85-01 | 0.10 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |
| 85-02 | 0.48 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 85-03 | 0.40 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |
| 85-04 | 1.98 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.1 |
| 85-05 | 0.06 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 85-06 | 0.48 | Basisnetz | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.7 | starker Ausbau | | 2.0 |
| 85-07 | 0.09 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.4 |
| 85-08 | 0.40 | Basisnetz | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.0 – 5.6 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Gisikon

Gemeinde-Nr. BFS: 1055




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.3 0.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Gisikon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1055 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 55-01 | 0.10 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 55-02 | 0.18 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Greppen

Gemeinde-Nr. BFS: 1056




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.7 1.4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Greppen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1056 |

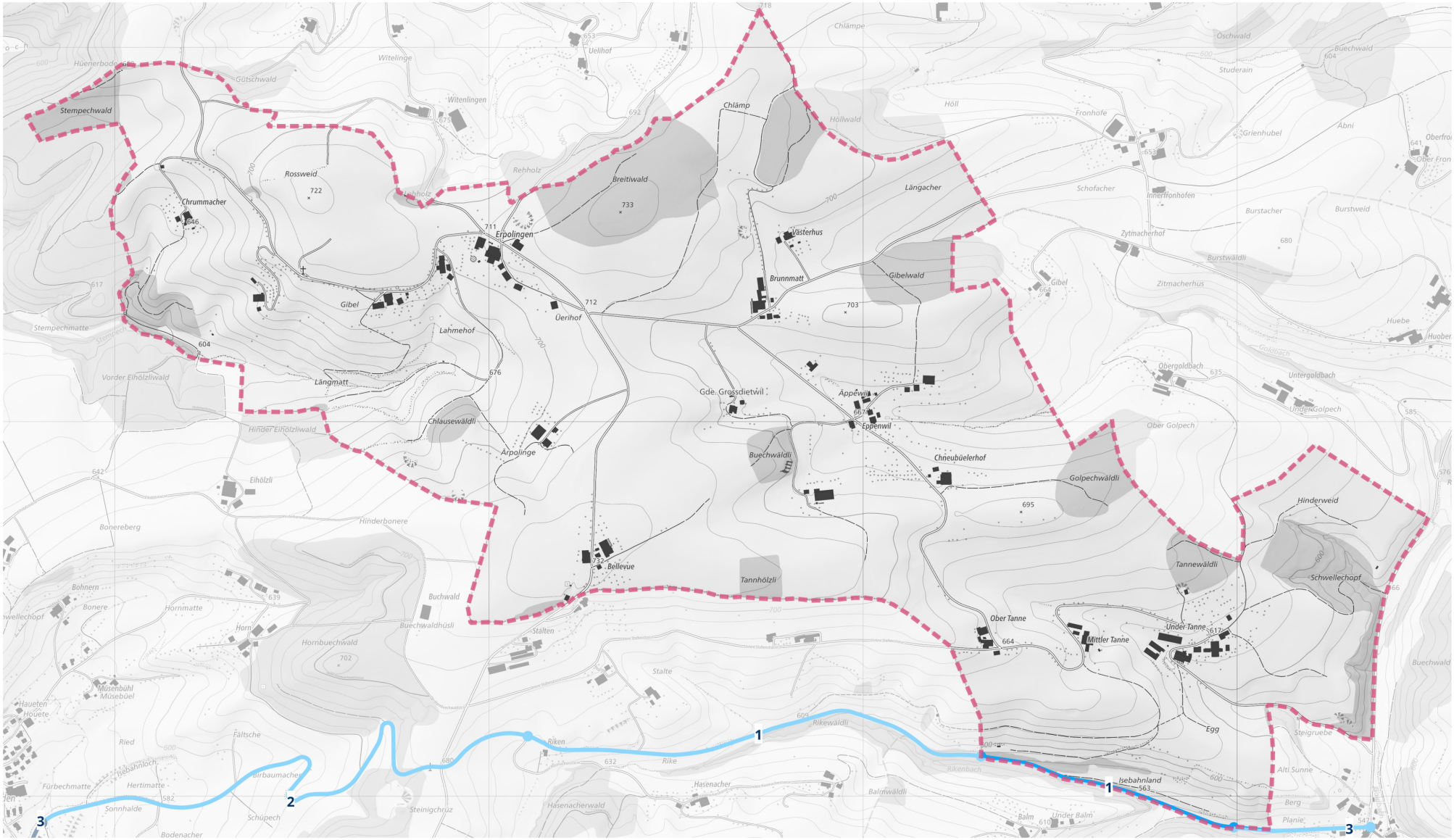
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Grossdietwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1131




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.5 1 km

Legende:

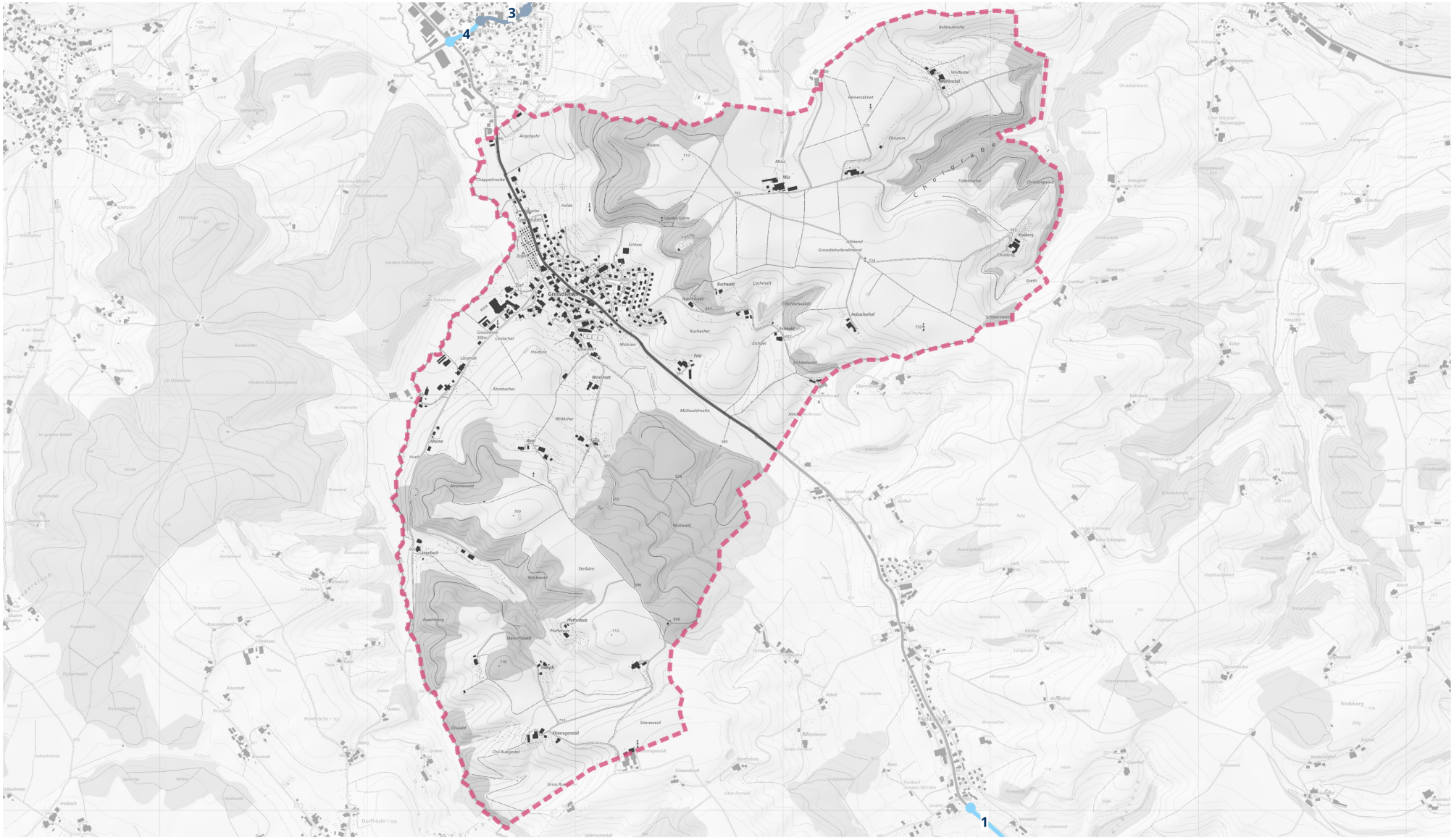
- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

# Gemeinde: Grossdietwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1131




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Grossdietwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1131 |

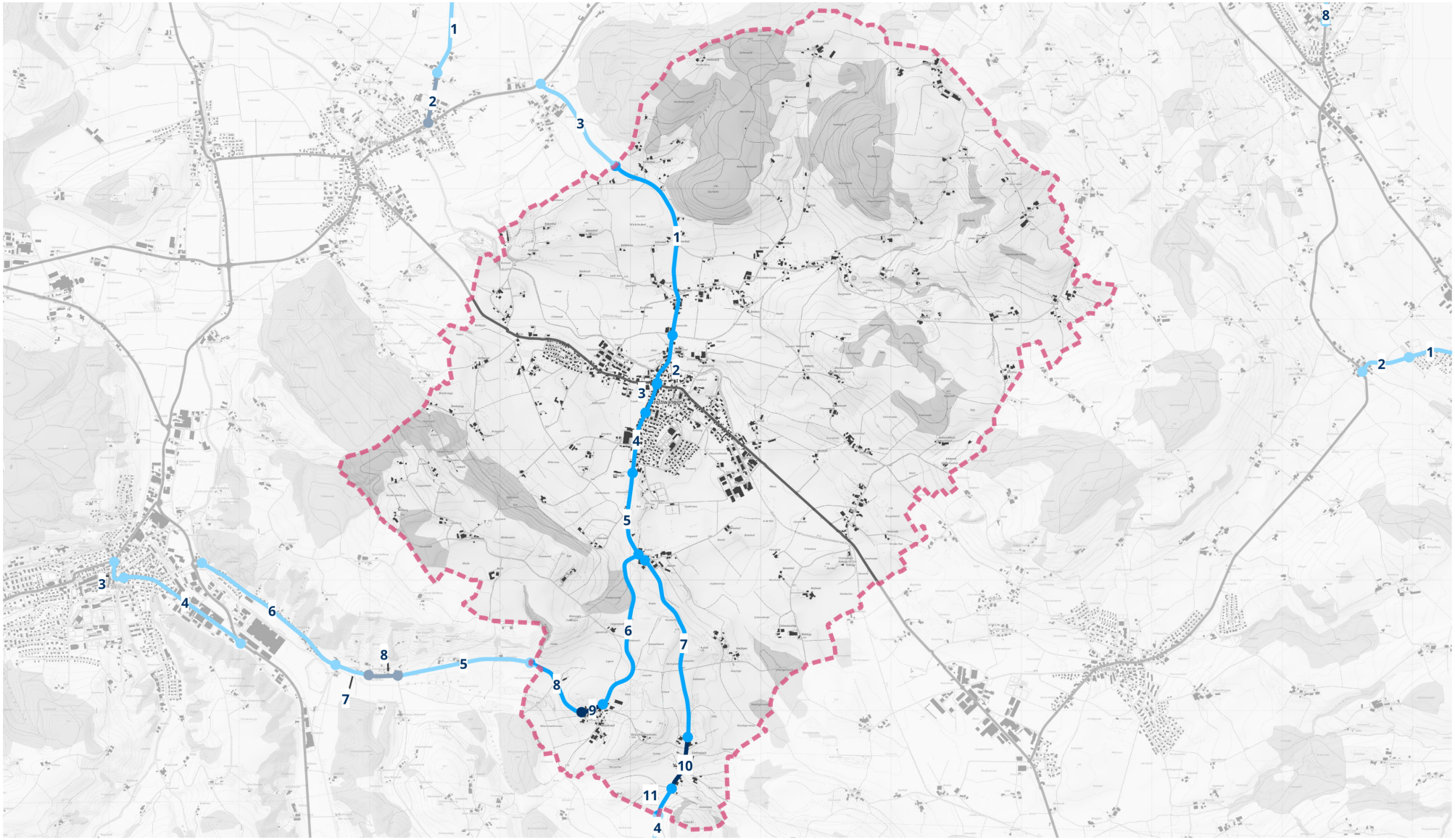
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 131-01 | 0.71 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Grosswangen

Gemeinde-Nr. BFS: 1086



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.6 3.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Grosswangen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1086 |

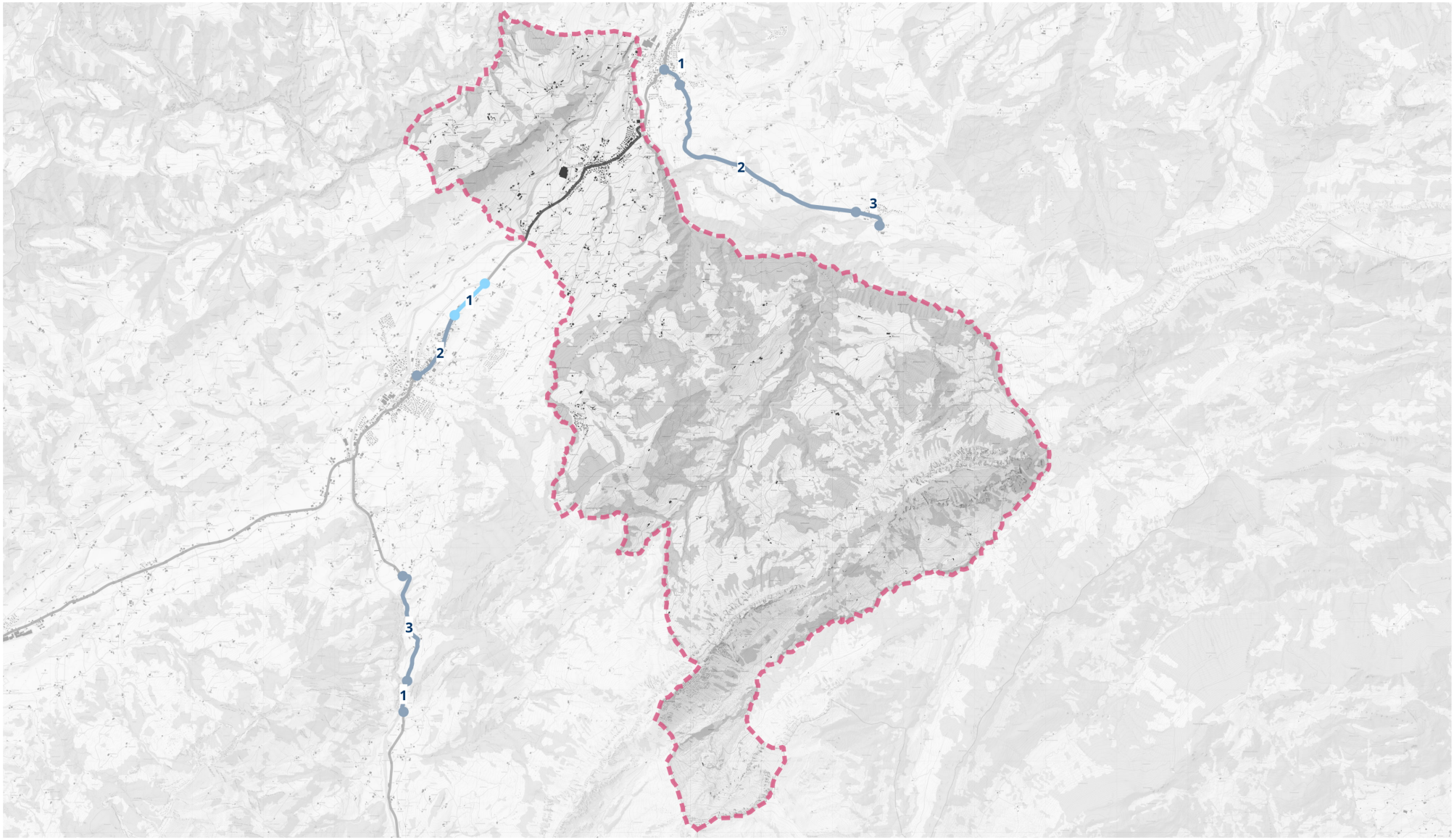
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 86-01 | 1.54 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.6 |
| 86-02 | 0.40 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.4 | starker Ausbau | | 0.8 |
| 86-03 | 0.24 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.6 | starker Ausbau | | 1.0 |
| 86-04 | 0.48 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.9 | starker Ausbau | | 2.0 |
| 86-05 | 0.71 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.8 |
| 86-06 | 1.34 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.6 |
| 86-07 | 1.45 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.7 |
| 86-08 | 0.58 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 86-09 | 0.18 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 86-10 | 0.42 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 86-11 | 0.23 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **7.3 – 10.4 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hasle

Gemeinde-Nr. BFS: 1005




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 3 6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Hasle** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1005 |

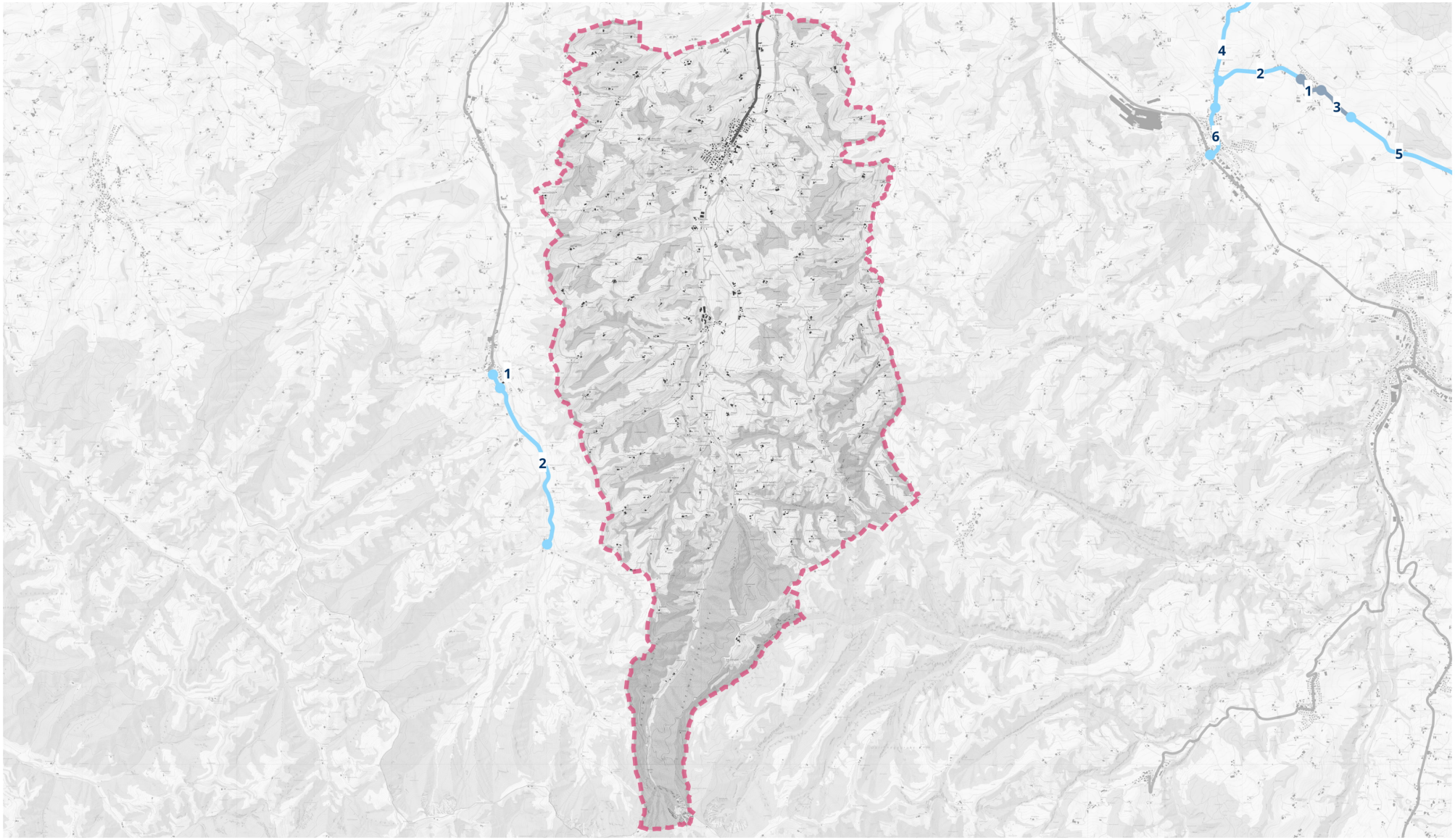
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hergiswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1132




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2.8 5.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Hergiswil bei Willisau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1132 |

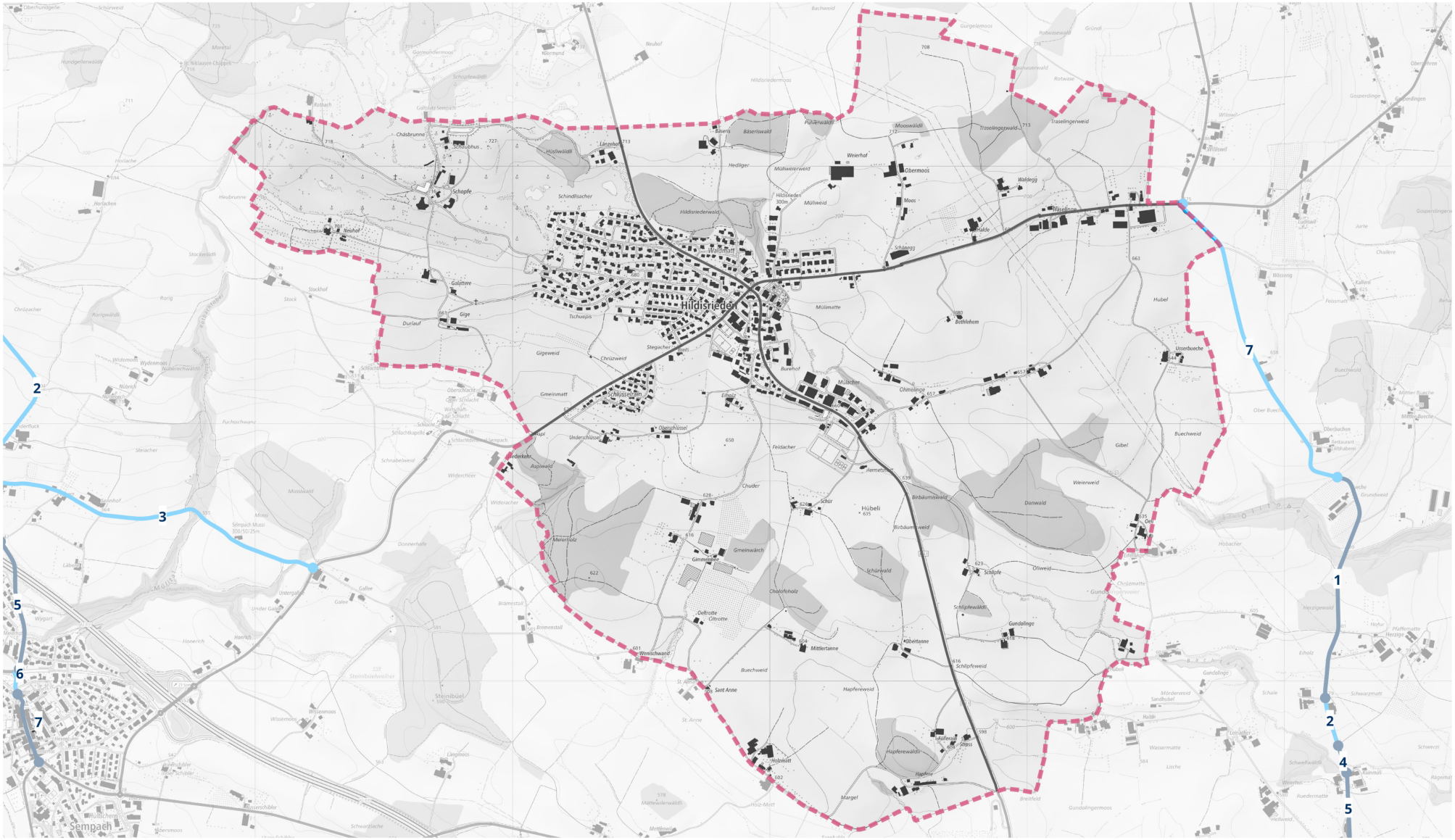
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hildisrieden

Gemeinde-Nr. BFS: 1088




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

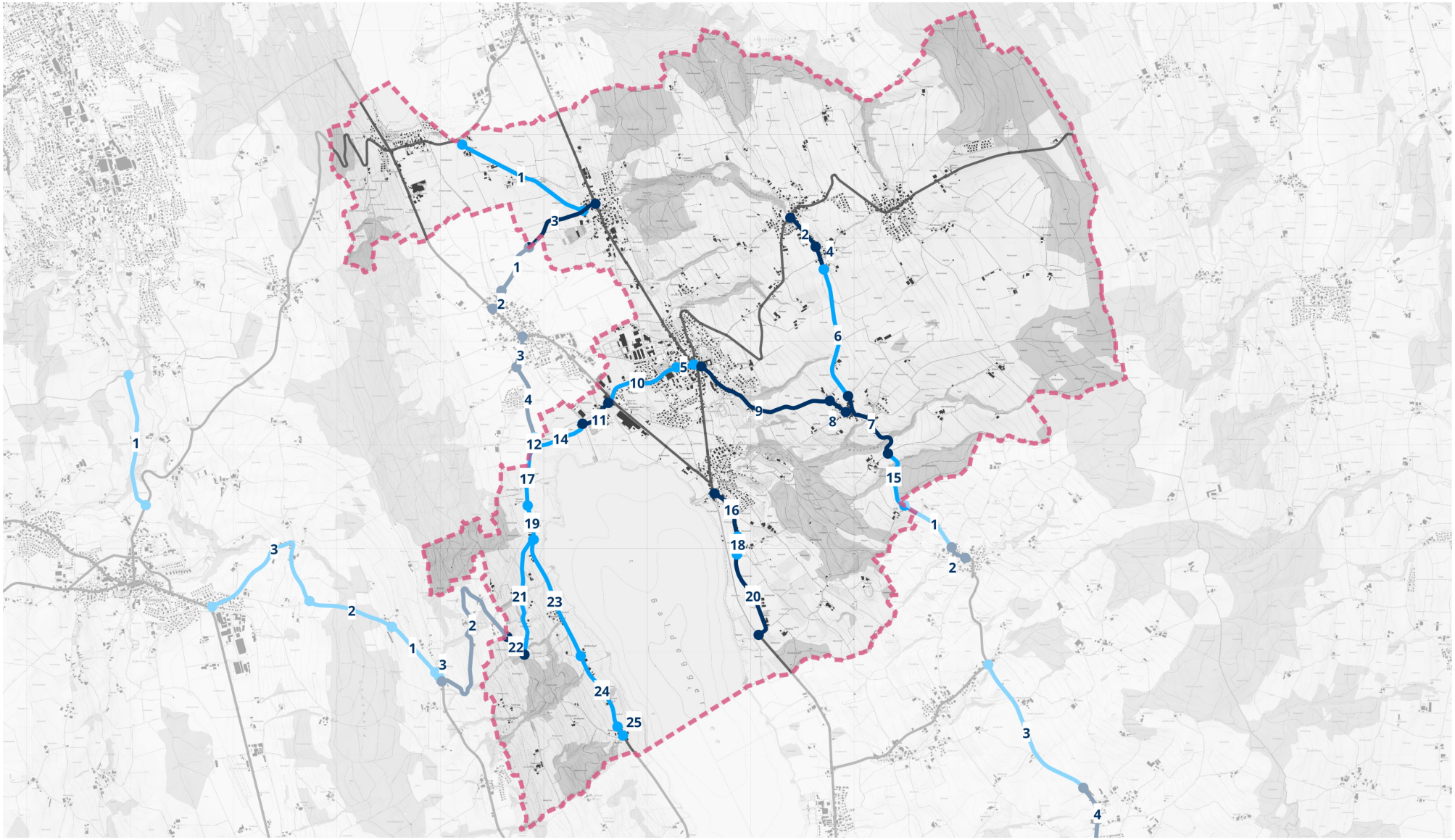
| Gemeinde: | **Hildisrieden** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1088 |
| Kein Handlungsbedarf | |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hitzkirch

Gemeinde-Nr. BFS: 1030




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Hitzkirch** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1030 |

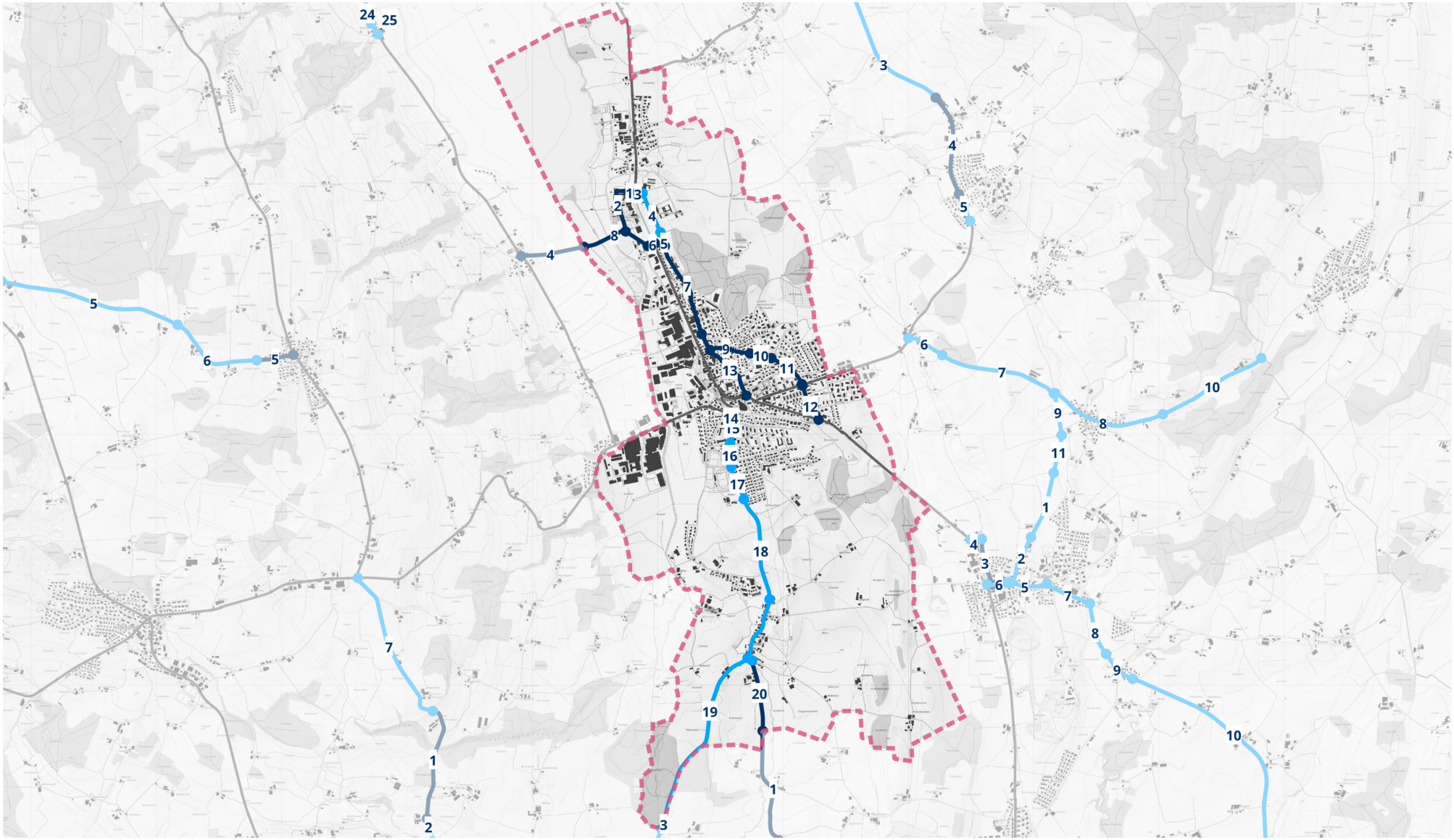
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 30-01 | 1.34 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.6 |
| 30-02 | 0.37 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-03 | 0.82 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-04 | 0.23 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-05 | 0.17 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.7 |
| 30-06 | 1.30 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |
| 30-07 | 0.19 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-08 | 0.19 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-09 | 1.42 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-10 | 0.80 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.2 | starker Ausbau | | 3.3 |
| 30-11 | 0.38 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-12 | 0.09 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |
| 30-14 | 0.55 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 30-15 | 0.59 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 30-16 | 0.50 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-17 | 0.58 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.3 |
| 30-18 | 0.17 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 30-19 | 0.33 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 30-20 | 0.89 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-21 | 1.18 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.4 |
| 30-22 | 0.25 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 30-23 | 1.23 | Basisnetz | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 30-24 | 0.78 | Basisnetz | T60 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.5 |
| 30-25 | 0.10 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **7.5 – 11.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hochdorf

Gemeinde-Nr. BFS: 1031



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.7 3.4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Hochdorf** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1031 |

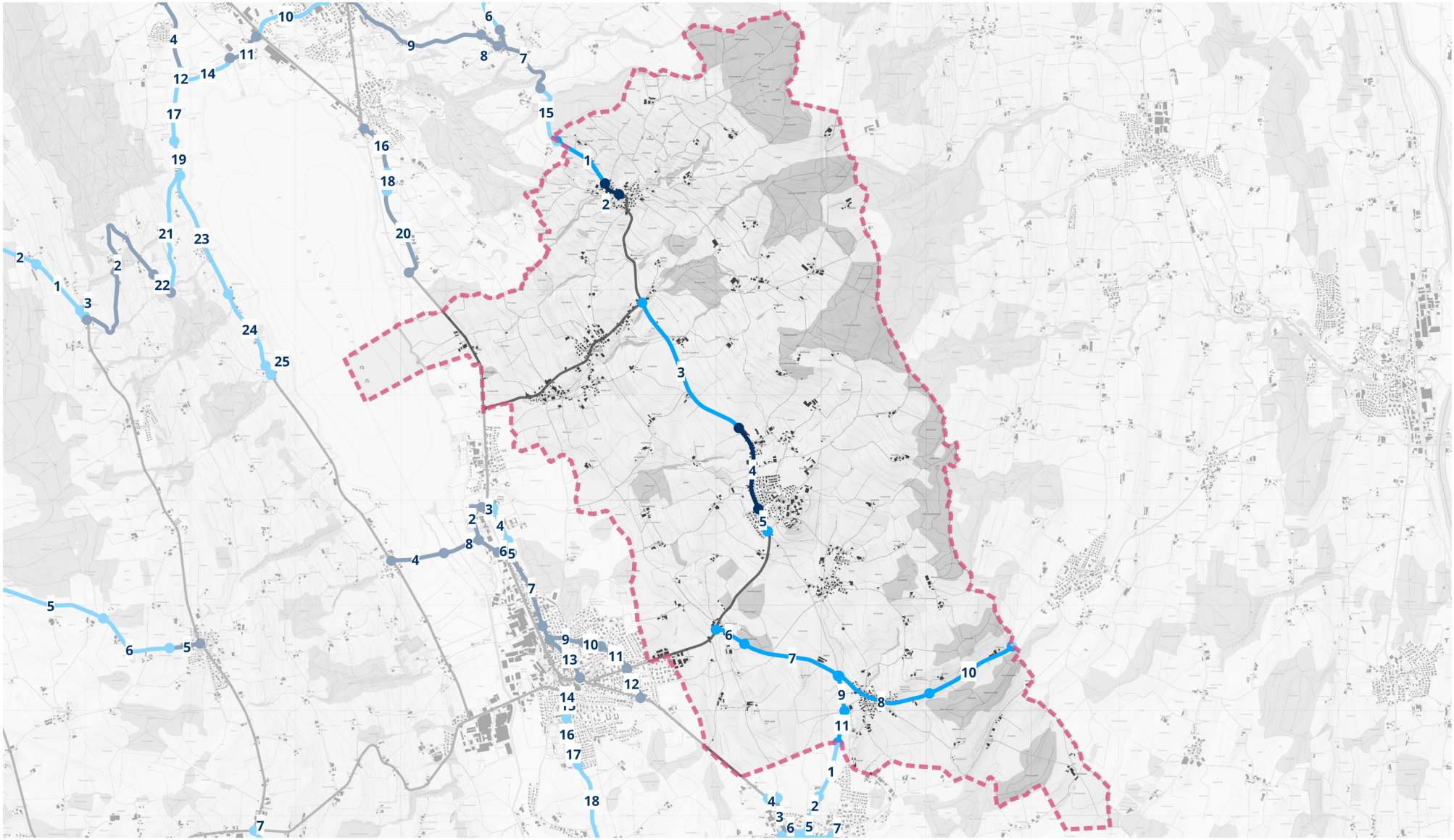
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 31-01 | 0.12 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 31-02 | 0.44 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-03 | 0.06 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-04 | 0.34 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 31-05 | 0.12 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.03 |
| 31-06 | 0.06 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-07 | 0.77 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-08 | 0.58 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-09 | 0.48 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-10 | 0.18 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-11 | 0.33 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-12 | 0.31 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-13 | 0.48 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 31-14 | 0.07 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.2 | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 31-15 | 0.16 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.1 | starker Ausbau | | 0.6 |
| 31-16 | 0.19 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.4 | mittlerer Ausbau | | 0.4 |
| 31-17 | 0.28 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 31-18 | 0.85 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 31-19 | 4.30 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.1 |
| 31-20 | 0.57 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.6 – 3.8 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Hohenrain

Gemeinde-Nr. BFS: 1032



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Hohenrain** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1032 |

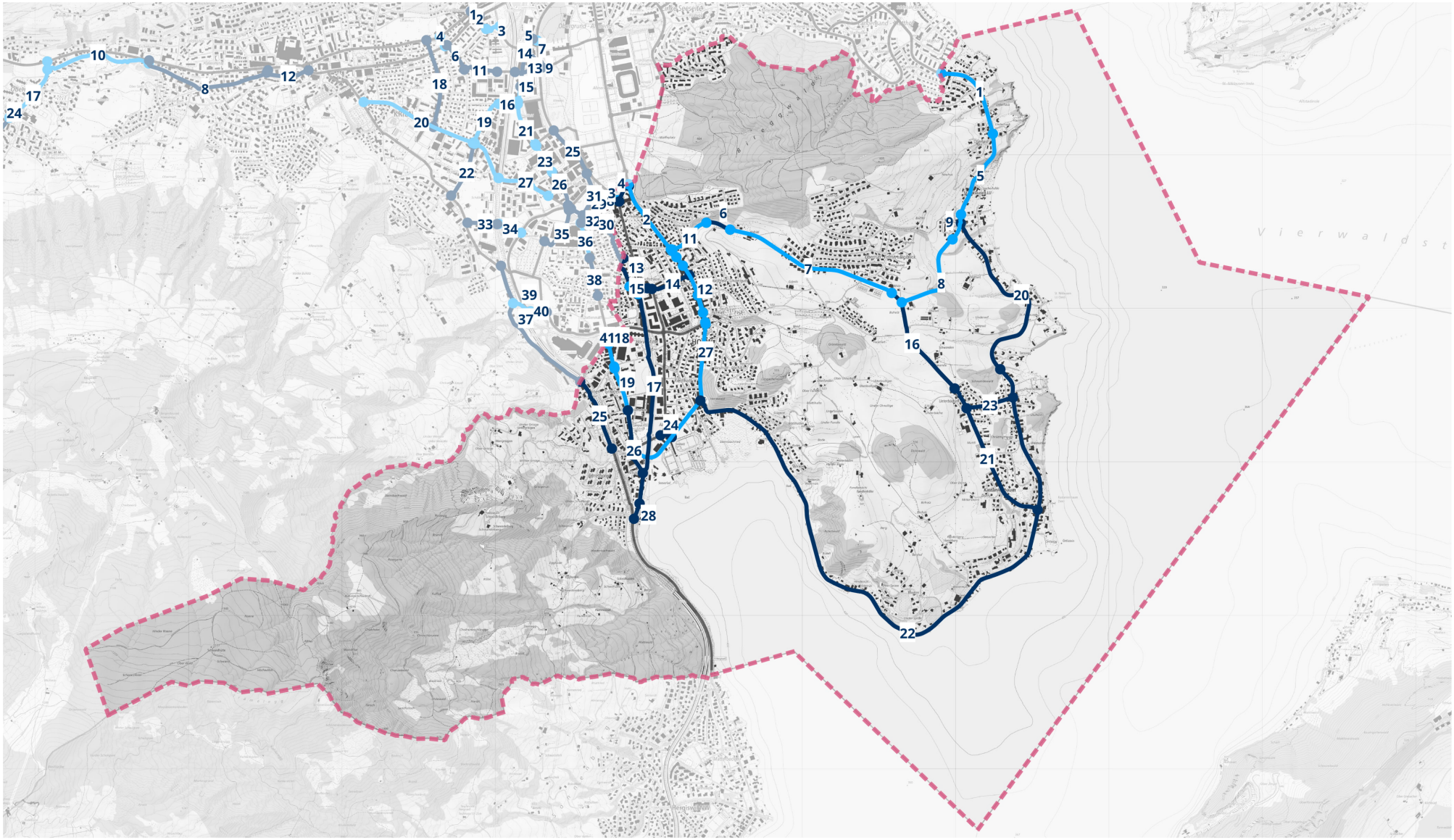
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 32-01 | 0.62 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 32-02 | 0.18 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 32-03 | 1.56 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.0 |
| 32-04 | 0.82 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 32-05 | 0.23 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.5 | starker Ausbau | | 0.9 |
| 32-06 | 0.31 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.1 | starker Ausbau | | 0.4 |
| 32-07 | 0.96 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.0 |
| 32-08 | 0.95 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.4 | leichter Ausbau | | 0.4 |
| 32-09 | 0.37 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |
| 32-10 | 0.91 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.0 |
| 32-11 | 0.31 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **5.8 – 7.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Horw

Gemeinde-Nr. BFS: 1058




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

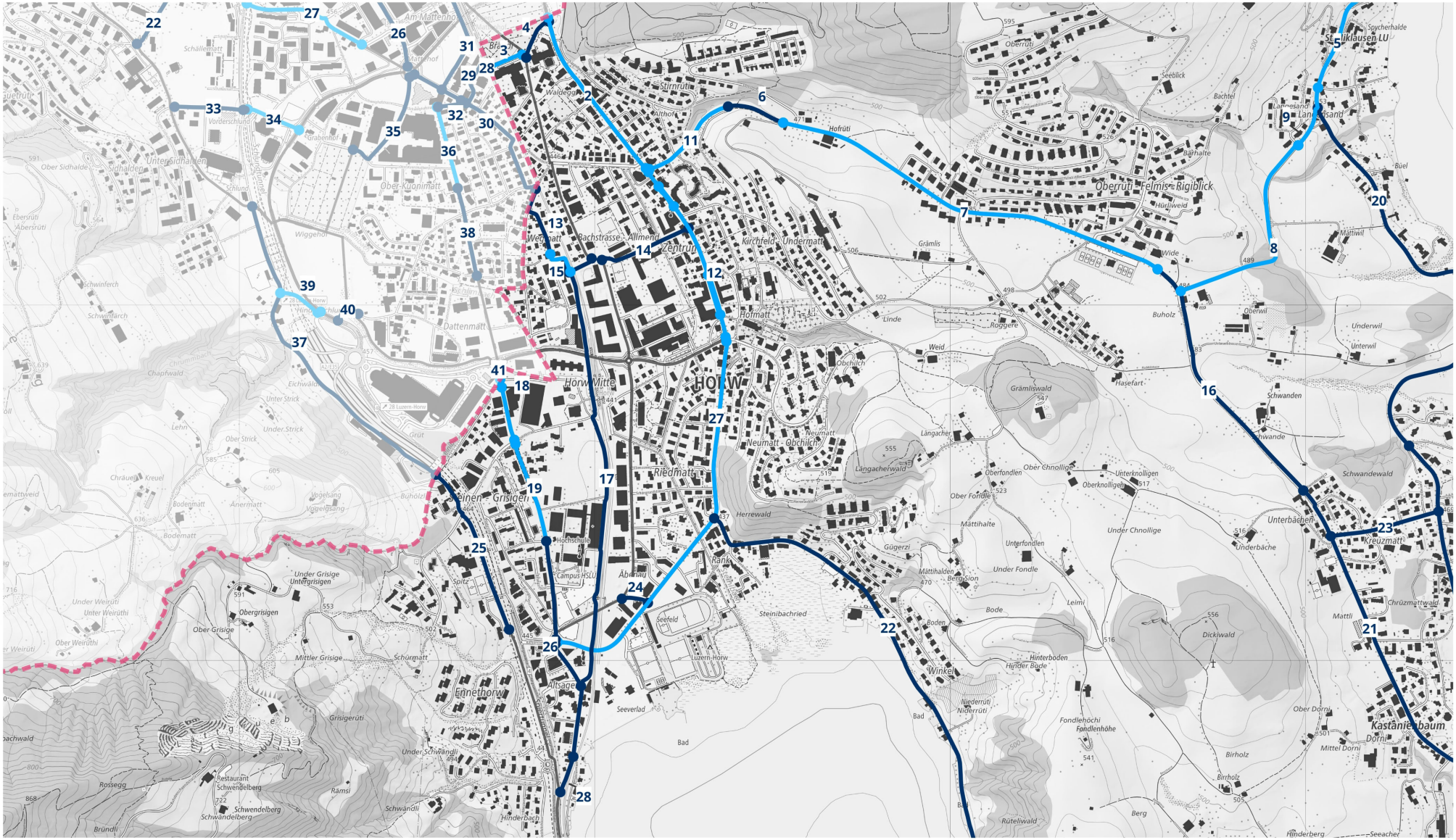
- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

# Gemeinde: Horw

Gemeinde-Nr. BFS: 1058


HORW
Horw Mitte
Zentrum
Kirchfeld
Hofmatt
Riedmatt
Grisigen
Ennethorw
Oberrüti
Felmis
Rigiblick
Unterbachen
Kastanienbaum
Steinibachried
Herrewald
Rank
Winkel
Hinterboden
Hinder Bode
Under Fondle
Under Chnollige
Schwandewald
Schwanden
Underwil
Oberwil
Mattiwil
Buholz
Grämlis
Grämliswald
Langacherwald
Neumatt - Obchilch
Dickiwald
Mattli
Kreuzmatt
Chrüzmattwald
Mittler Grisige
Under Grisige
Obergrisigen
Ober Grisige
Under Schwändli
Schwändli
Rossegg
Schwendelberg
Rüteliwald
Hinderberg
Seeacher
Luzern-Horw
Campus HSLU
Hochschule
Seefeld
Seeverlad
Altsagen
Abenau
Bad
Berg
Mittel Dorni
Ober Dorni
Dorni
Birholz
Fondlehöchi
Fondlenhöhe
Niederrüti
Hofrüti
Stirnrüti
Waldegg
Am Mattenhof
Schällenmatt
Vorderschlund
Grabenhof
Ober Kuonimatt
Unter Sidhalden
Ober Sidhalden
Sidhalden
Wiggenhof
Schwinferch
Schwinfarch
Dattenmatt
Chapfwald
Eichwald
Under Strick
Ober Strick
Lehn
Grüt
Chräuel
Kreuel
Bodenmatt
Anermatt
Vogelsang
Buholz
Under Weirüthi
Ober Weirüthi
Weirüthi
Schürmatt
Grisigerüti
Restaurant Schwendelberg
Ramsi
Bründli
Hinderbach
Ober Fondle
Mättihalte
Mättihalden
Bergsion
Unterfondlen
Oberfondlen
Ober Chnollige
Unterknolligen
Oberknolligen
Langacher
Leimi
Bode
Boden
Gügerzi
Underbache
Wide
Linde
Roggere
Weid
Obchilch
Hasefart
Schwande
Büel
Lannesand
Seeblick
Bachtel
Barhalte
Hürliweid
Spycherhalde
Sankt Niklausen LU
Wegmatt
Bachstrasse - Allmend
Aathorn
Brä
Matthof
Hofmatt
Neumatt
Under Strick
Ober Kuonimatt
Ober Sidhalden
Unter Sidhalden
Vogelsang
Under Grisige
Untergrisigen
Spitz
Ranft
Steinibachried
Under Schwändli
Hinderbach
Ruteliwald
Hinderberg
Seeacher
Underbache
Unterbachen
Under Chnollige
Under

| Gemeinde: | **Horw** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1058 |

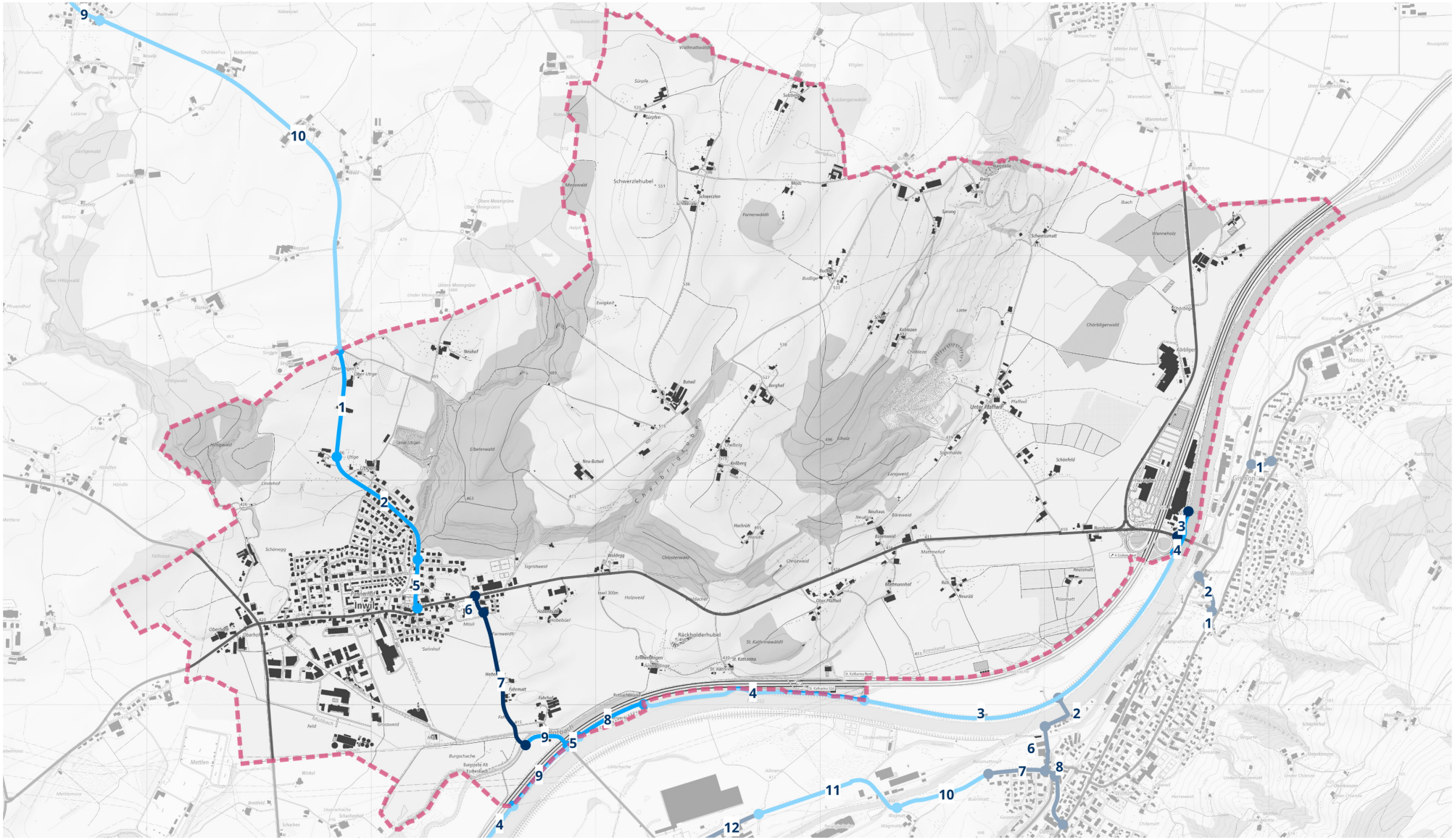
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 58-01 | 0.59 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.3 | mittlerer Ausbau | | 1.3 |
| 58-02 | 0.51 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.6 |
| 58-03 | 0.10 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 58-04 | 0.13 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-05 | 0.59 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 58-06 | 0.17 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-07 | 1.15 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.8 | leichter Ausbau | | 0.8 |
| 58-08 | 0.64 | Basisnetz | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.8 |
| 58-09 | 0.18 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.4 | starker Ausbau | | 0.7 |
| 58-11 | 0.29 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 58-12 | 0.73 | Hauptverbindung | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.6 | starker Ausbau | | 2.2 |
| 58-13 | 0.21 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-14 | 0.27 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-15 | 0.10 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 58-16 | 0.78 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-17 | 1.37 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-18 | 0.02 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |
| 58-19 | 0.48 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.7 | starker Ausbau | | 2.0 |
| 58-20 | 1.32 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-21 | 1.01 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-22 | 4.48 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-23 | 0.31 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-24 | 0.08 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-25 | 0.49 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-26 | 0.66 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 58-27 | 1.09 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 1.8 |
| 58-28 | 0.11 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **5.5 – 11.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Inwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1033




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Inwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1033 |

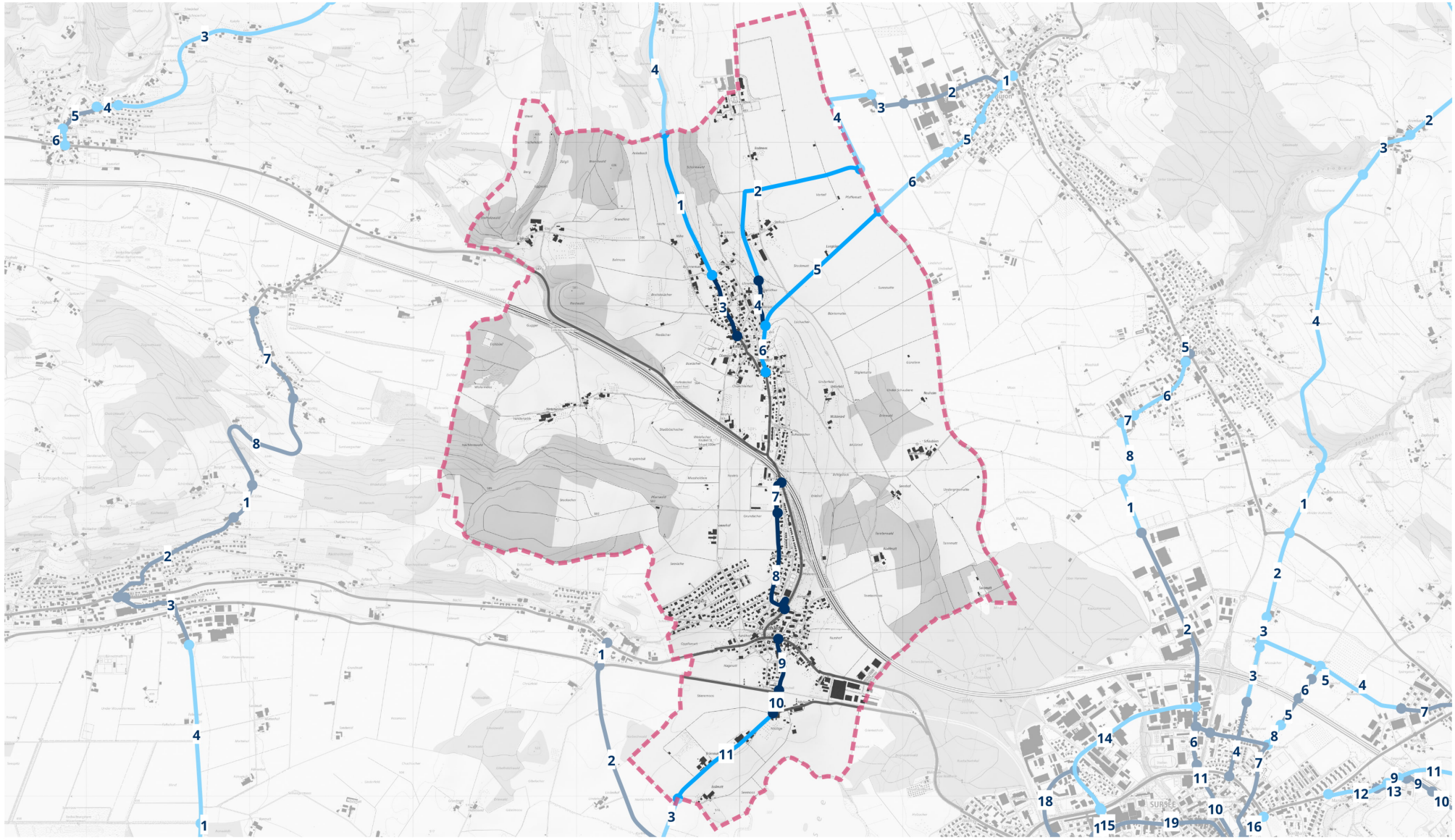
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 33-01 | 0.48 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 33-02 | 0.62 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.0 | starker Ausbau | | 2.0 |
| 33-03 | 0.13 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 33-04 | 0.20 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.04 |
| 33-05 | 0.22 | Basisnetz | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.9 |
| 33-06 | 0.09 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 33-07 | 0.64 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 33-08 | 0.33 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 33-09 | 0.22 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.03 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.4 – 3.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Knutwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1089



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.3 2.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Knutwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1089 |

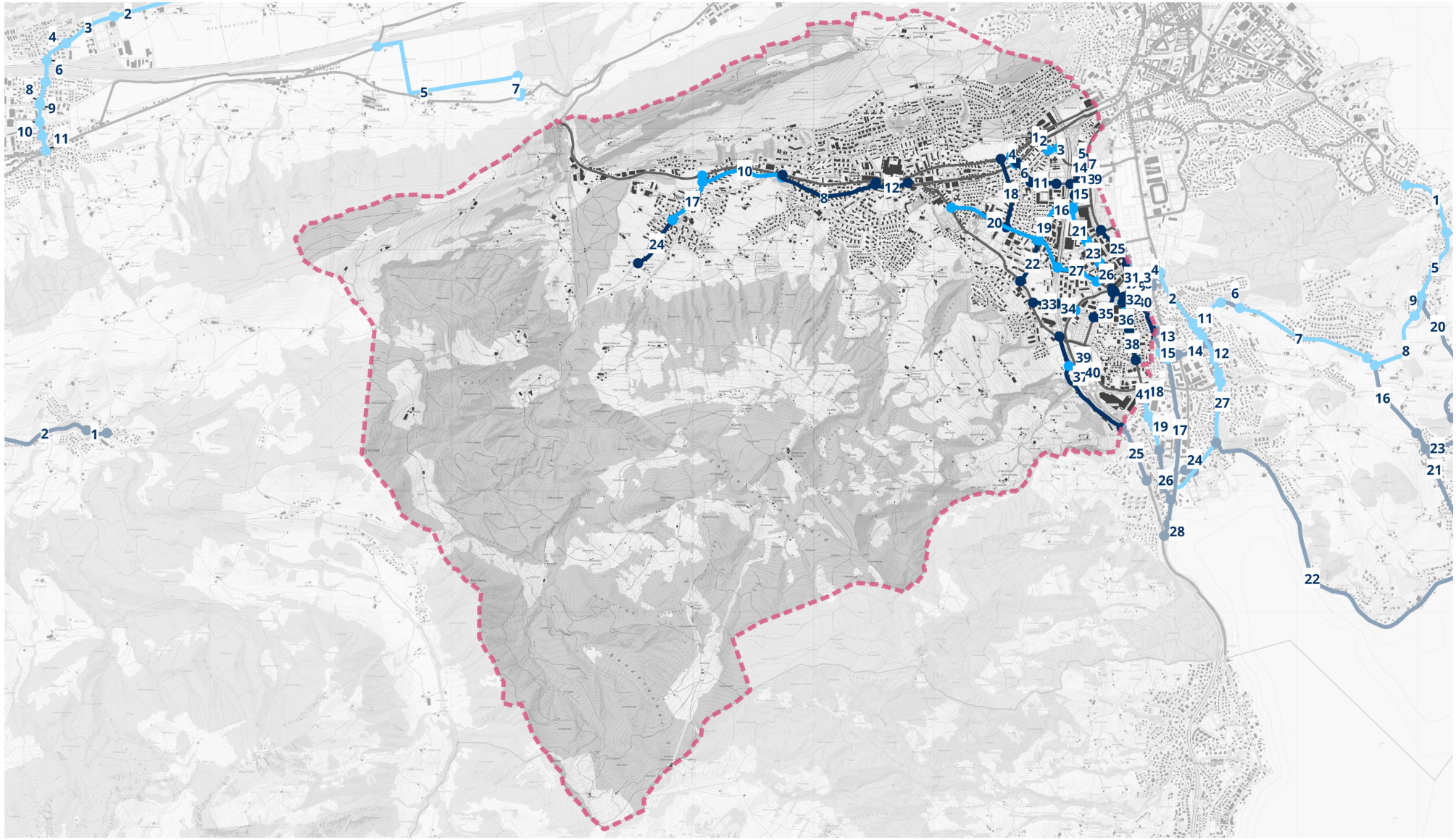
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 89-01 | 0.92 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.1 |
| 89-02 | 1.29 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.4 |
| 89-03 | 0.41 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-04 | 0.30 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-05 | 0.99 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.2 |
| 89-06 | 0.29 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.9 | starker Ausbau | | 1.2 |
| 89-07 | 0.22 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-08 | 0.73 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-09 | 0.32 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-10 | 0.15 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 89-11 | 0.78 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.9 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.6 – 4.9 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Kriens

Gemeinde-Nr. BFS: 1059



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.8 3.6 km

Legende:

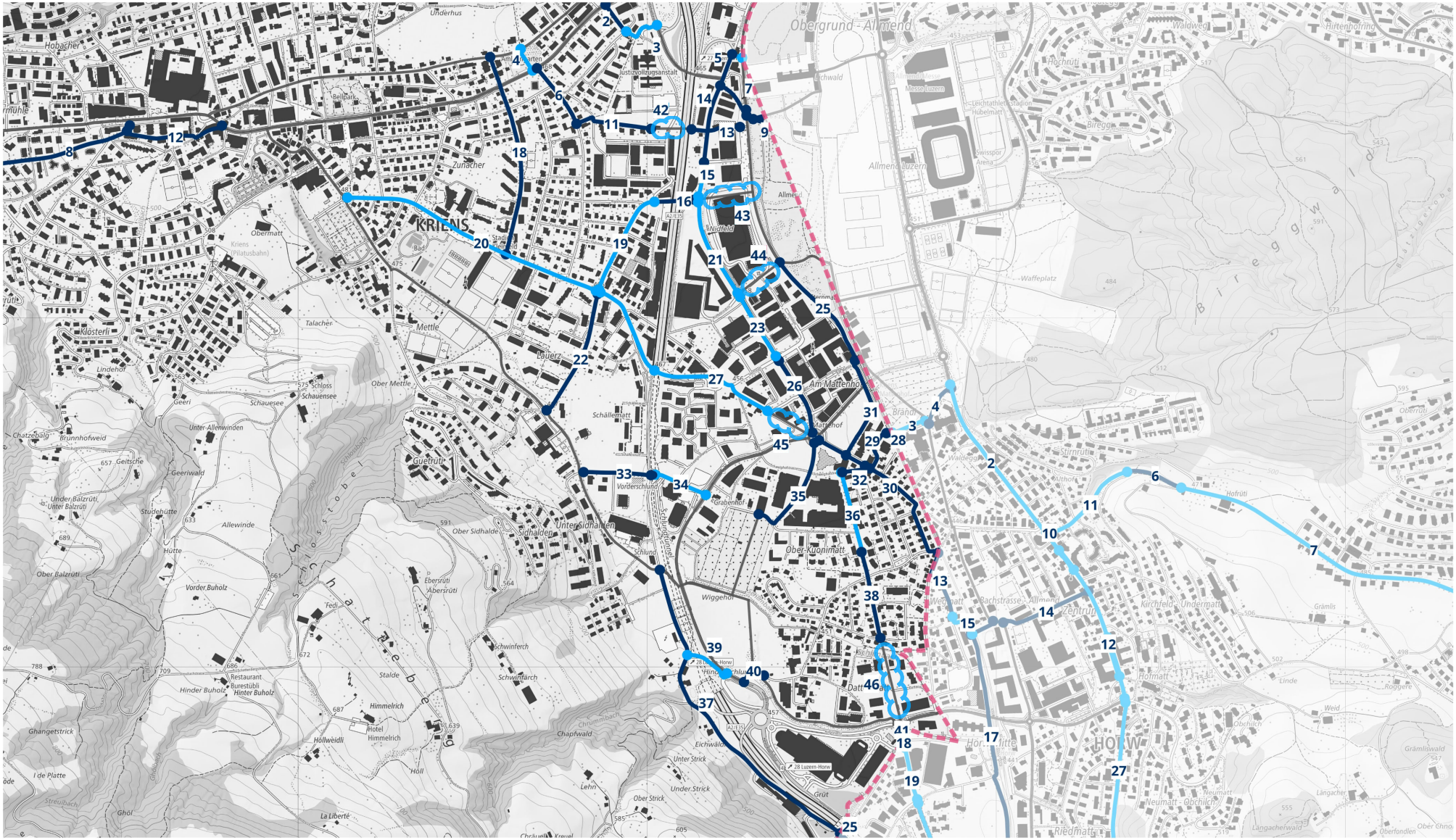
- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

# Gemeinde: Kriens

Gemeinde-Nr. BFS: 1059




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.6 1.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer
Gemeindegrenze
Netzlücke Gemeinde

| Gemeinde: | **Kriens** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1059 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 59-01 | 0.07 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-02 | 0.10 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-03 | 0.11 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 59-04 | 0.07 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.04 |
| 59-05 | 0.03 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.04 |
| 59-06 | 0.20 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-07 | 0.11 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-08 | 0.87 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-09 | 0.09 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-10 | 0.72 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.7 |
| 59-11 | 0.18 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-12 | 0.29 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-13 | 0.14 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-14 | 0.32 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-15 | 0.10 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |
| 59-16 | 0.11 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-17 | 0.46 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.9 | starker Ausbau | | 1.9 |
| 59-18 | 0.58 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-19 | 0.31 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.5 | starker Ausbau | | 1.3 |
| 59-20 | 1.10 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 4.4 |
| 59-21 | 0.29 | Basisnetz | T50 | Kernfahrbahn | 0.0 | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 59-22 | 0.37 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-23 | 0.20 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.5 | mittlerer Ausbau | | 0.5 |
| 59-24 | 0.47 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-25 | 0.37 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-26 | 0.23 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-27 | 0.36 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.7 | starker Ausbau | | 1.4 |
| 59-28 | 0.02 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 59-29 | 0.13 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-30 | 0.51 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

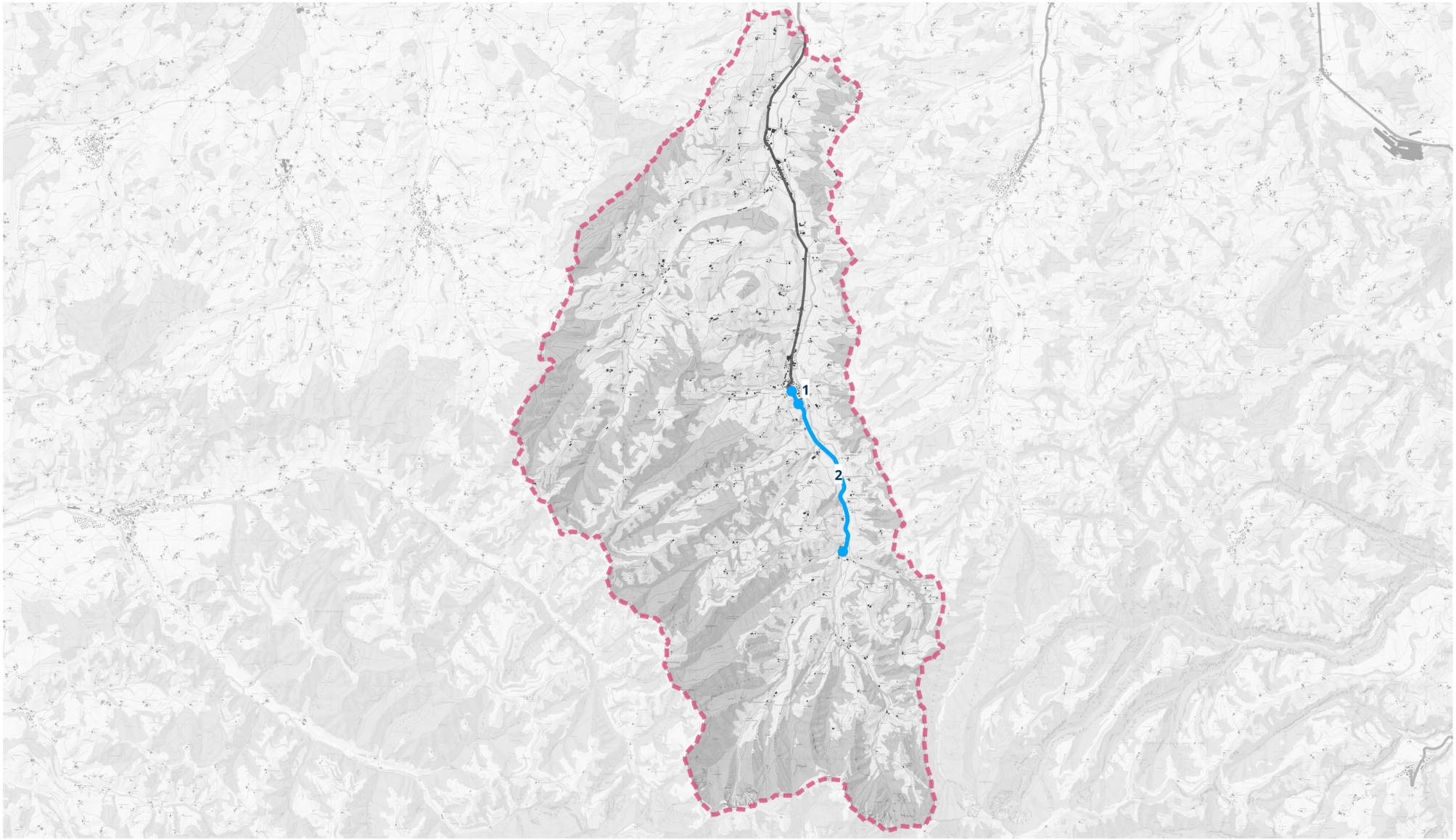
| Abschnitt | | Velowegnetz | Temporegime | Handlungsoptionen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 59-31 | 0.30 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-32 | 0.07 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-33 | 0.23 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-34 | 0.16 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.6 |
| 59-35 | 0.32 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-36 | 0.24 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 59-37 | 0.98 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-38 | 0.25 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-39 | 0.15 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.02 |
| 59-40 | 0.08 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 59-41 | 0.04 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 59-42 | offen | Hauptverbindung | Netzlücke | - | | - | | Neubau | | offen |
| 59-43 | offen | Basisnetz | Netzlücke | - | | - | | Neubau | | offen |
| 59-44 | offen | Basisnetz | Netzlücke | - | | - | | Neubau | | offen |
| 59-45 | offen | Hauptverbindung | Netzlücke | - | | - | | Neubau | | offen |
| 59-46 | offen | Hauptverbindung | Netzlücke | - | | - | | Neubau | | offen |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **7.3 – 12.4 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben. Ebenso konnte der Aufwand für die Schliessung von Netzlücken nicht abgeschätzt werden.

# Gemeinde: Luthern

Gemeinde-Nr. BFS: 1135




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 3 6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Luthern** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1135 |

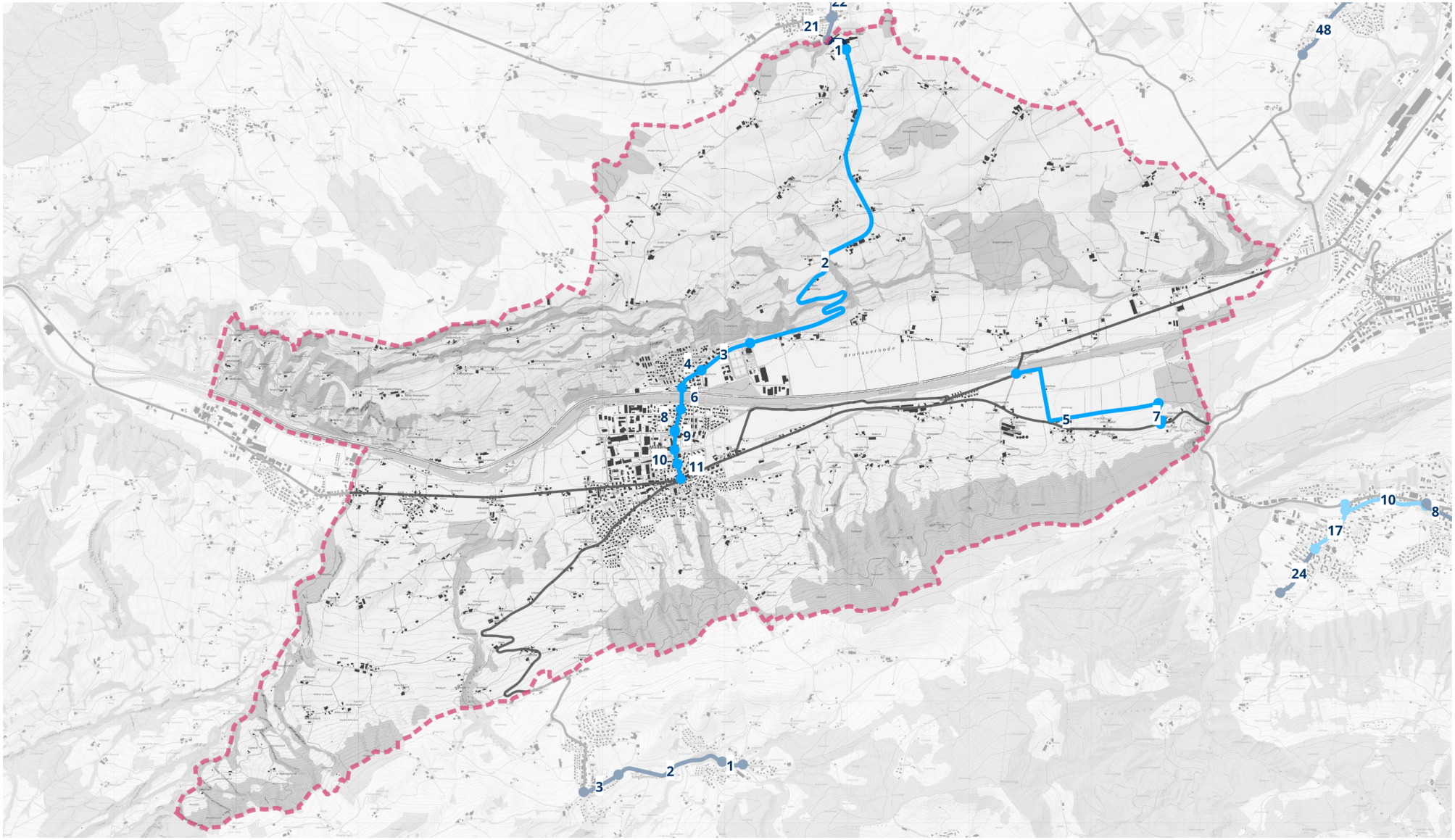
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 135-01 | 0.20 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.3 | starker Ausbau | | 0.8 |
| 135-02 | 2.28 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.4 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.4 – 3.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Malters

Gemeinde-Nr. BFS: 1062




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.7 3.4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Malters** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1062 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 62-01 | 0.20 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 62-02 | 4.08 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 4.8 |
| 62-03 | 0.46 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.9 | starker Ausbau | | 1.9 |
| 62-04 | 0.22 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.6 | starker Ausbau | | 0.9 |
| 62-05 | 1.54 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 62-06 | 0.18 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 62-07 | 0.25 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.1 |
| 62-08 | 0.18 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 62-09 | 0.15 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.1 | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 62-10 | 0.12 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.3 | starker Ausbau | | 0.5 |
| 62-11 | 0.13 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.5 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **6.0 – 9.0 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Mauensee

Gemeinde-Nr. BFS: 1091




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Mauensee** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1091 |

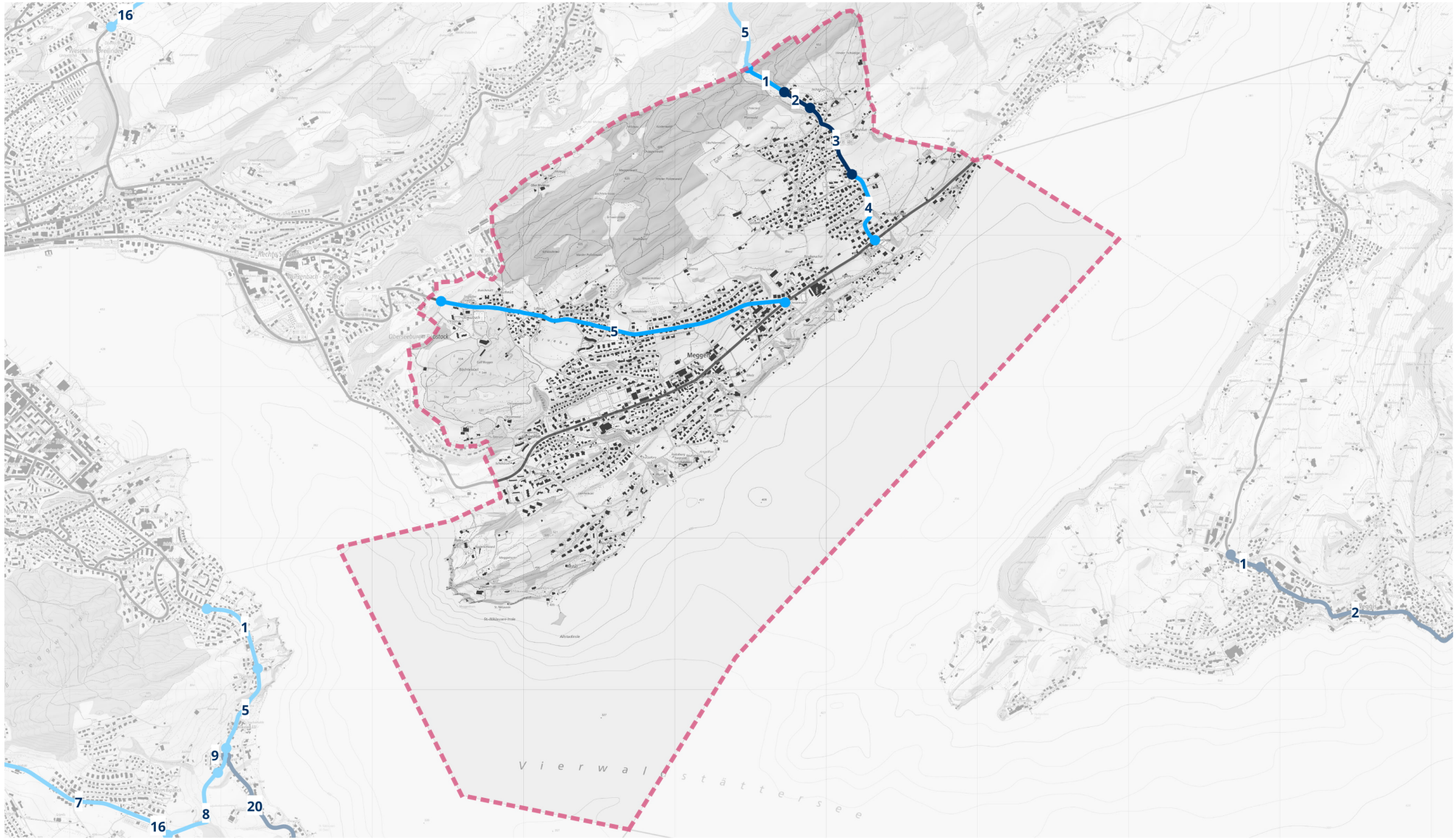
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 91-01 | 0.15 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 91-02 | 1.20 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 91-03 | 0.52 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 91-04 | 0.21 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.6 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Meggen

Gemeinde-Nr. BFS: 1063




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Meggen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1063 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 63-01 | 0.29 | Basisnetz | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 63-02 | 0.20 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 63-03 | 0.54 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 63-04 | 0.52 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.1 | starker Ausbau | | 2.1 |
| 63-05 | 2.34 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 3.1 | starker Ausbau | | 9.4 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.2 – 11.8 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Meierskappel

Gemeinde-Nr. BFS: 1064




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Meierskappel** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1064 |

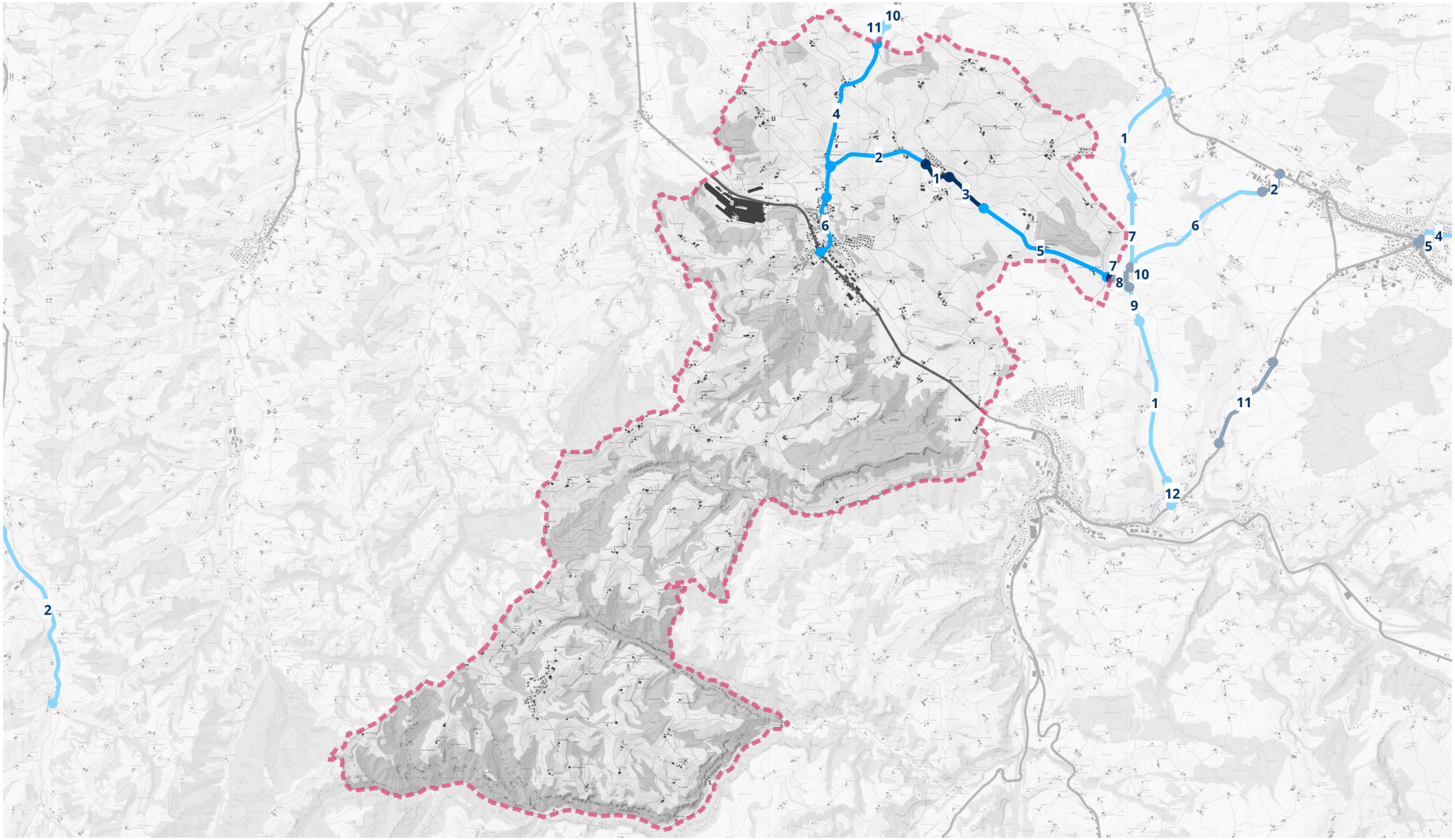
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 64-01 | 0.63 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 64-02 | 0.63 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.8 | starker Ausbau | | 1.2 |
| 64-03 | 1.22 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.3 |
| 64-04 | 0.12 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf f **2.3 – 2.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Menznau

Gemeinde-Nr. BFS: 1136




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Menznau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1136 |

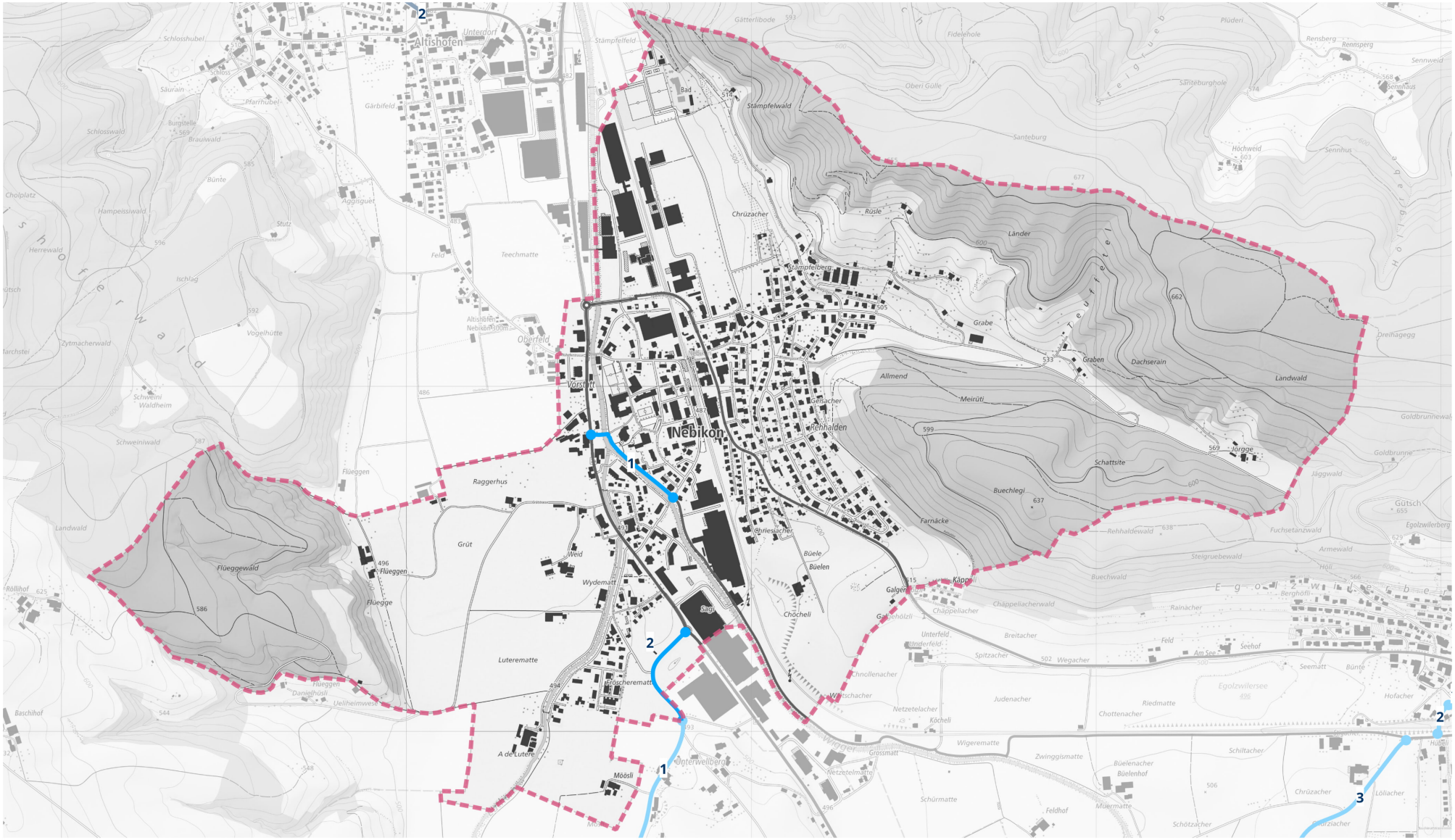
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 136-01 | 0.34 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 136-02 | 1.14 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.4 |
| 136-03 | 0.53 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 136-04 | 1.98 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.2 |
| 136-05 | 1.62 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.6 |
| 136-06 | 0.69 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.3 | starker Ausbau | | 2.9 |
| 136-07 | 0.05 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **5.1 – 8.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Nebikon

Gemeinde-Nr. BFS: 1137




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.6 1.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Nebikon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1137 |

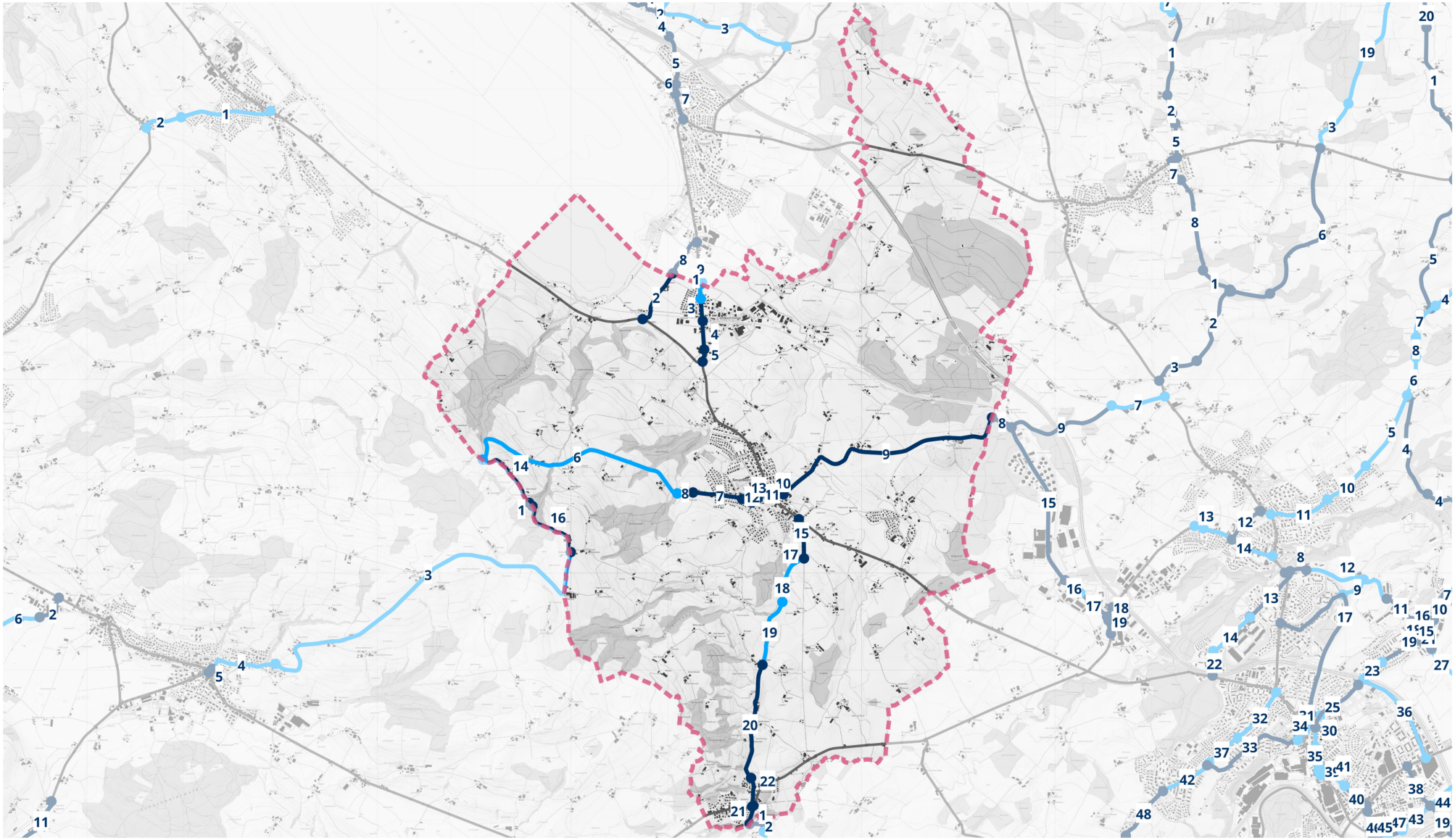
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 137-01 | 0.32 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 137-02 | 0.32 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.3 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Neuenkirch

Gemeinde-Nr. BFS: 1093



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

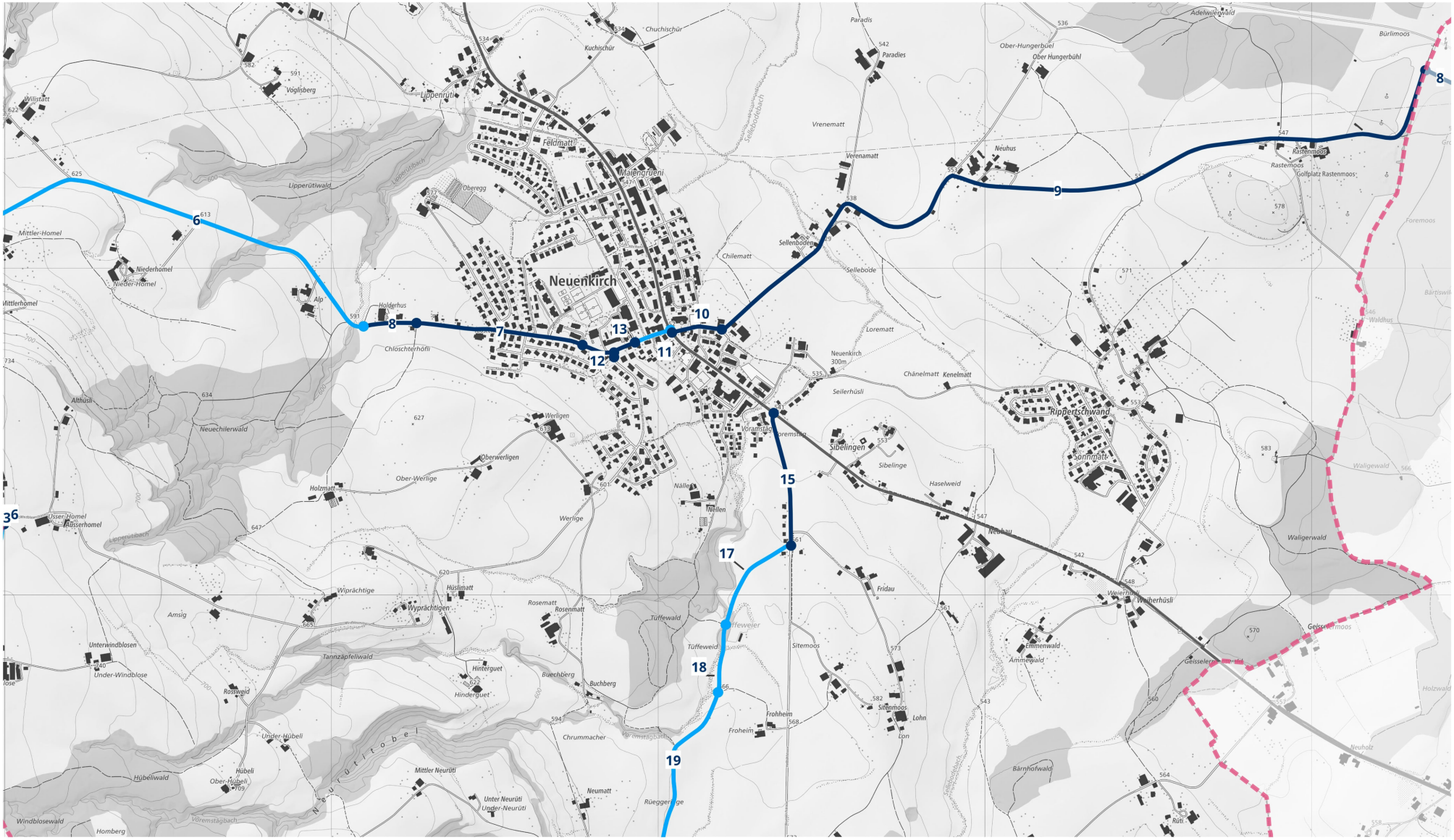
- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

# Gemeinde: Neuenkirch

Gemeinde-Nr. BFS: 1093




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.6 1.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Neuenkirch** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1093 |

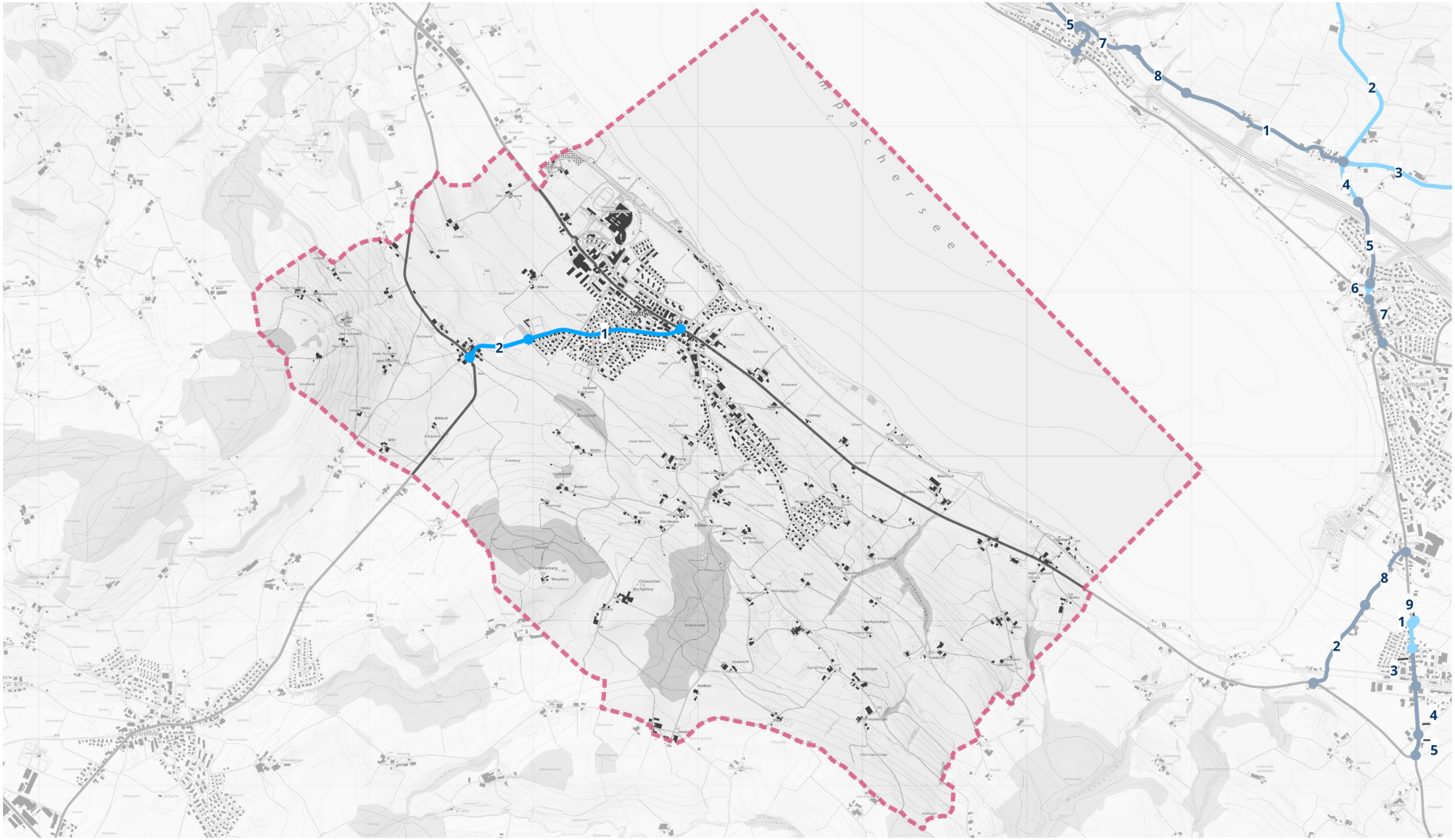
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 93-01 | 0.15 | Hauptverbindung | T30 | Kernfahrbahn | 0.0 | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 93-02 | 0.60 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-03 | 0.19 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-04 | 0.30 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-05 | 0.13 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-06 | 2.45 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.9 |
| 93-07 | 0.51 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-08 | 0.16 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-09 | 2.59 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-10 | 0.16 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-11 | 0.11 | Basisnetz | T30 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 93-12 | 0.10 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-13 | 0.09 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-14 | 0.72 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-15 | 0.41 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-16 | 0.71 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-17 | 0.33 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 93-18 | 0.21 | Basisnetz | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.1 |
| 93-19 | 0.71 | Basisnetz | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.4 |
| 93-20 | 1.22 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-21 | 0.20 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 93-22 | 0.30 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.0 – 4.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Nottwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1094




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Nottwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1094 |

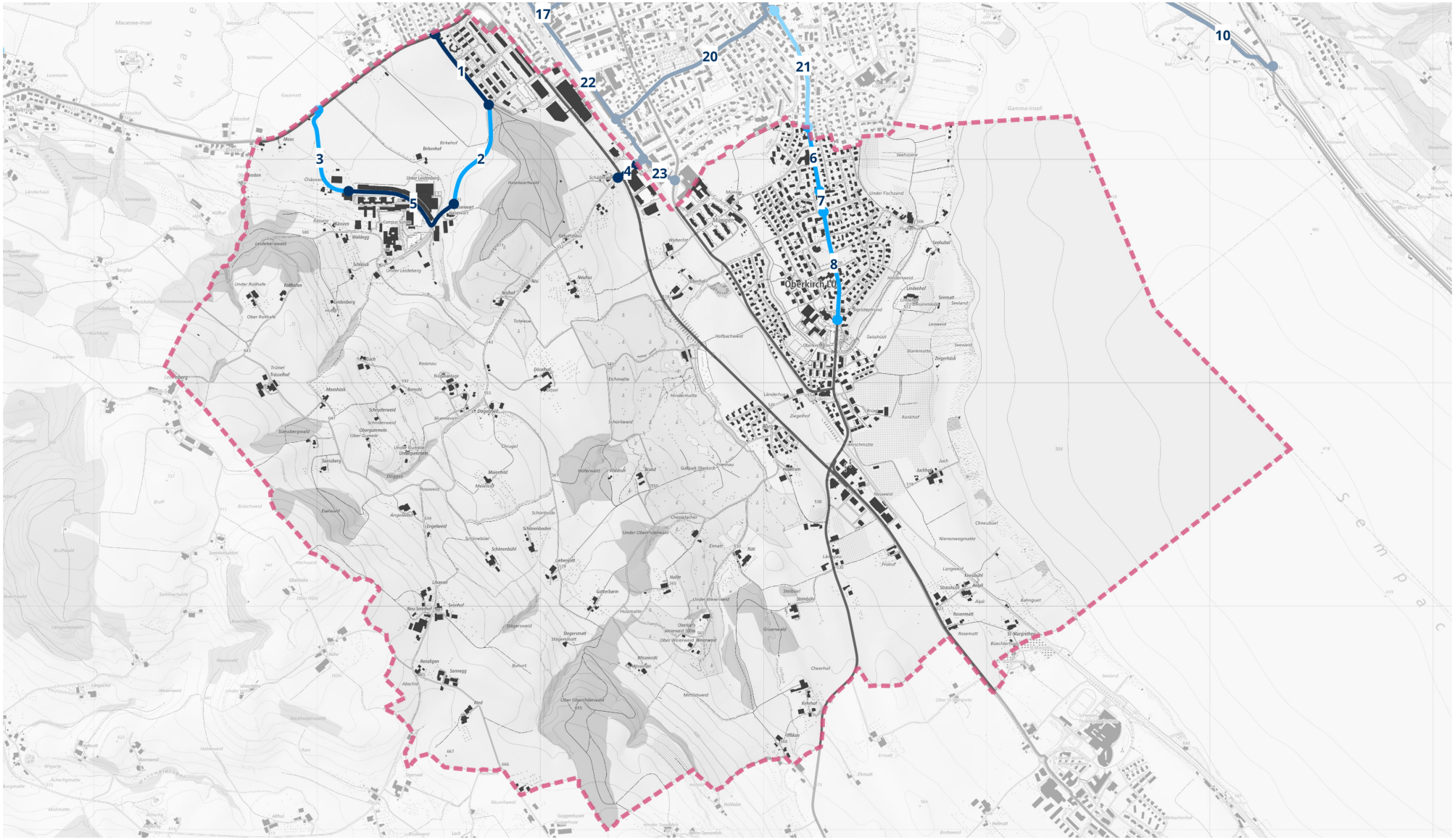
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 94-01 | 0.95 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 1.2 | leichter Ausbau | | 1.2 |
| 94-02 | 0.40 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Oberkirch

Gemeinde-Nr. BFS: 1095




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Oberkirch** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1095 |

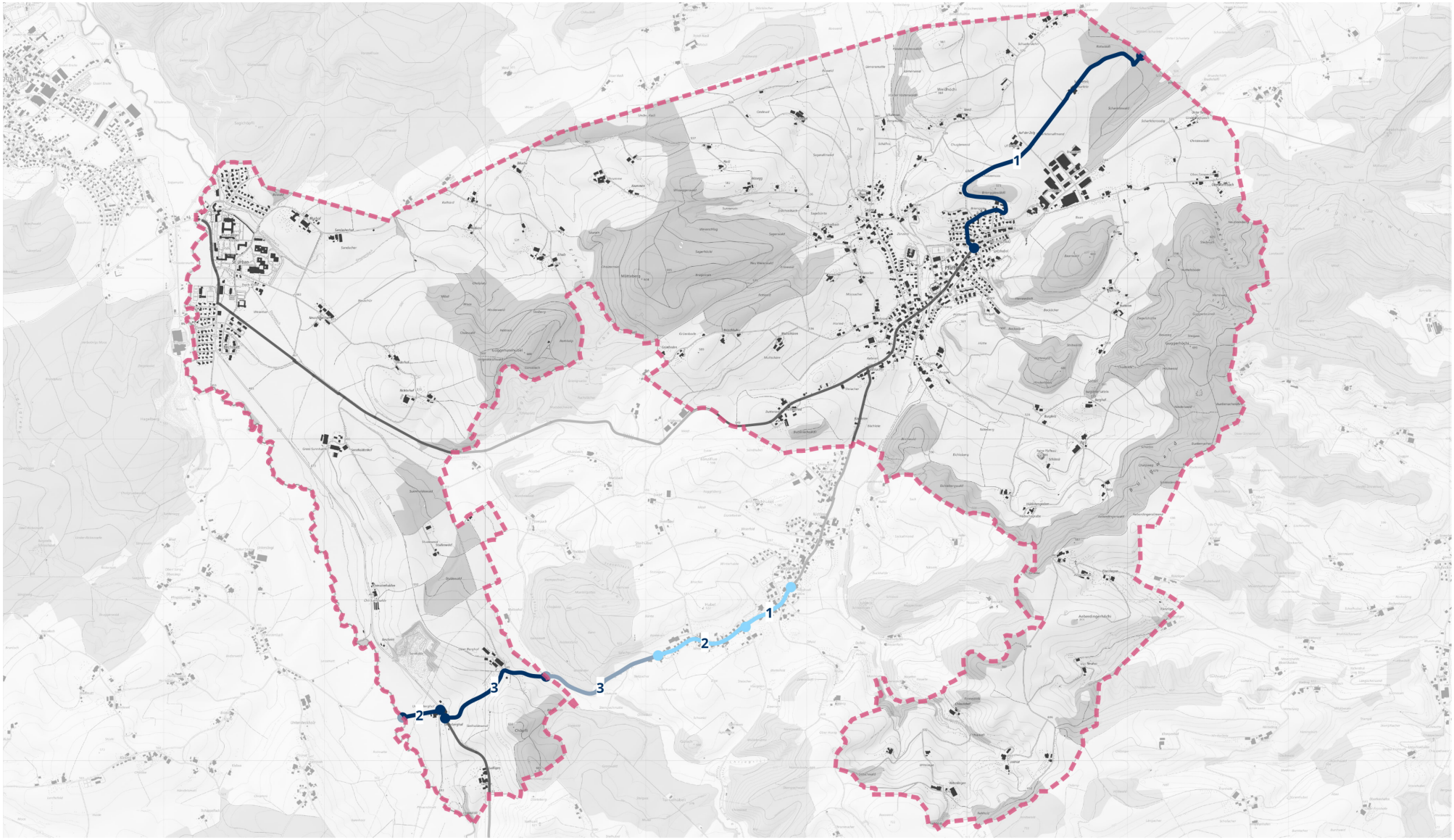
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 95-01 | 0.40 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 95-02 | 0.50 | Basisnetz | Weg | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 95-03 | 0.46 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 95-04 | 0.11 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 95-05 | 0.58 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 95-06 | 0.29 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.2 |
| 95-07 | 0.09 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | mittlerer Ausbau | | 0.2 |
| 95-08 | 0.49 | Hauptverbindung | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.5 | leichter Ausbau | | 0.5 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Pfaffnau

Gemeinde-Nr. BFS: 1139




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.3 2.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Pfaffnau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1139 |

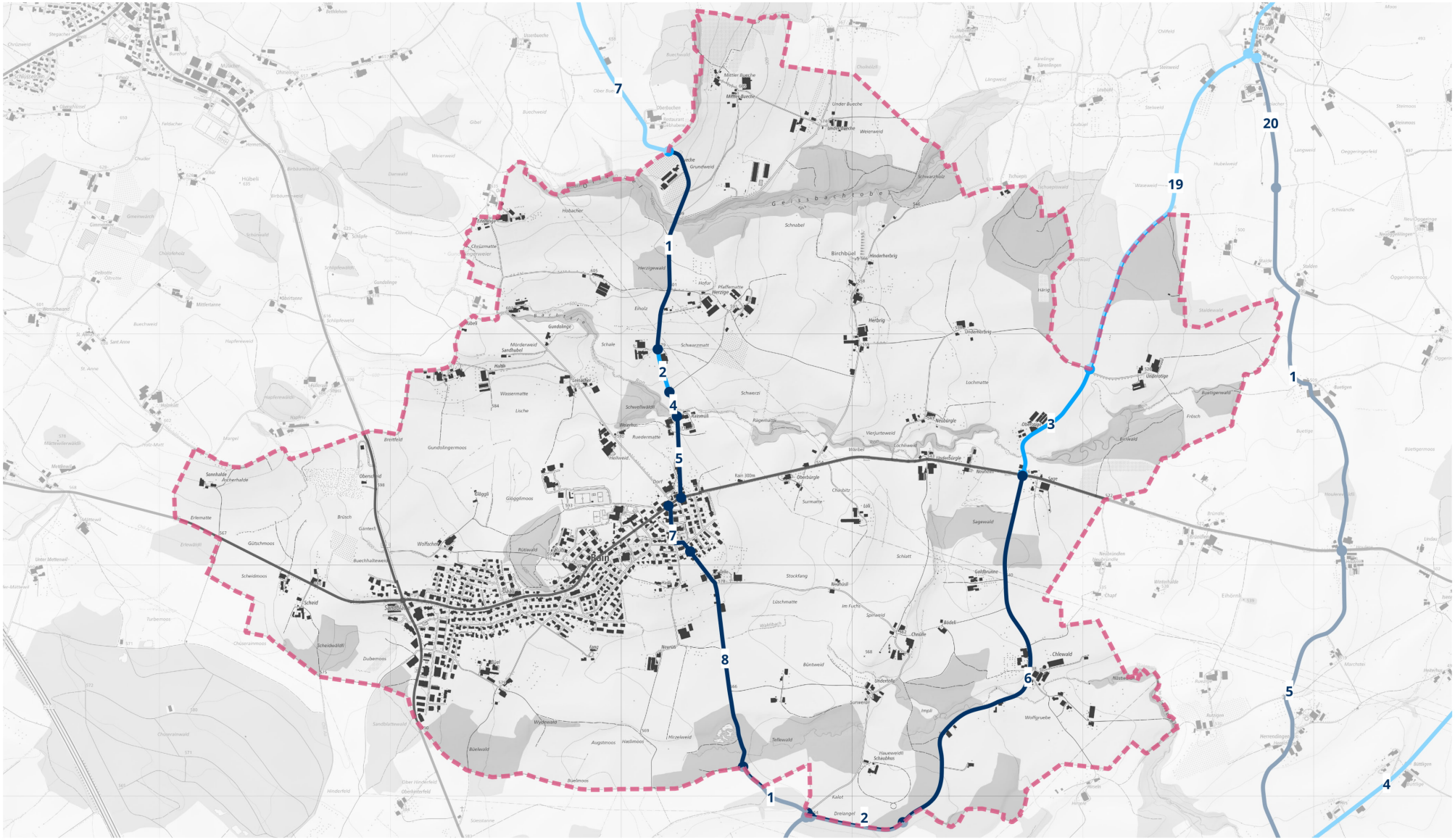
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 139-01 | 2.30 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 139-02 | 0.24 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 139-03 | 0.77 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Rain

Gemeinde-Nr. BFS: 1037




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.9 1.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Rain** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1037 |

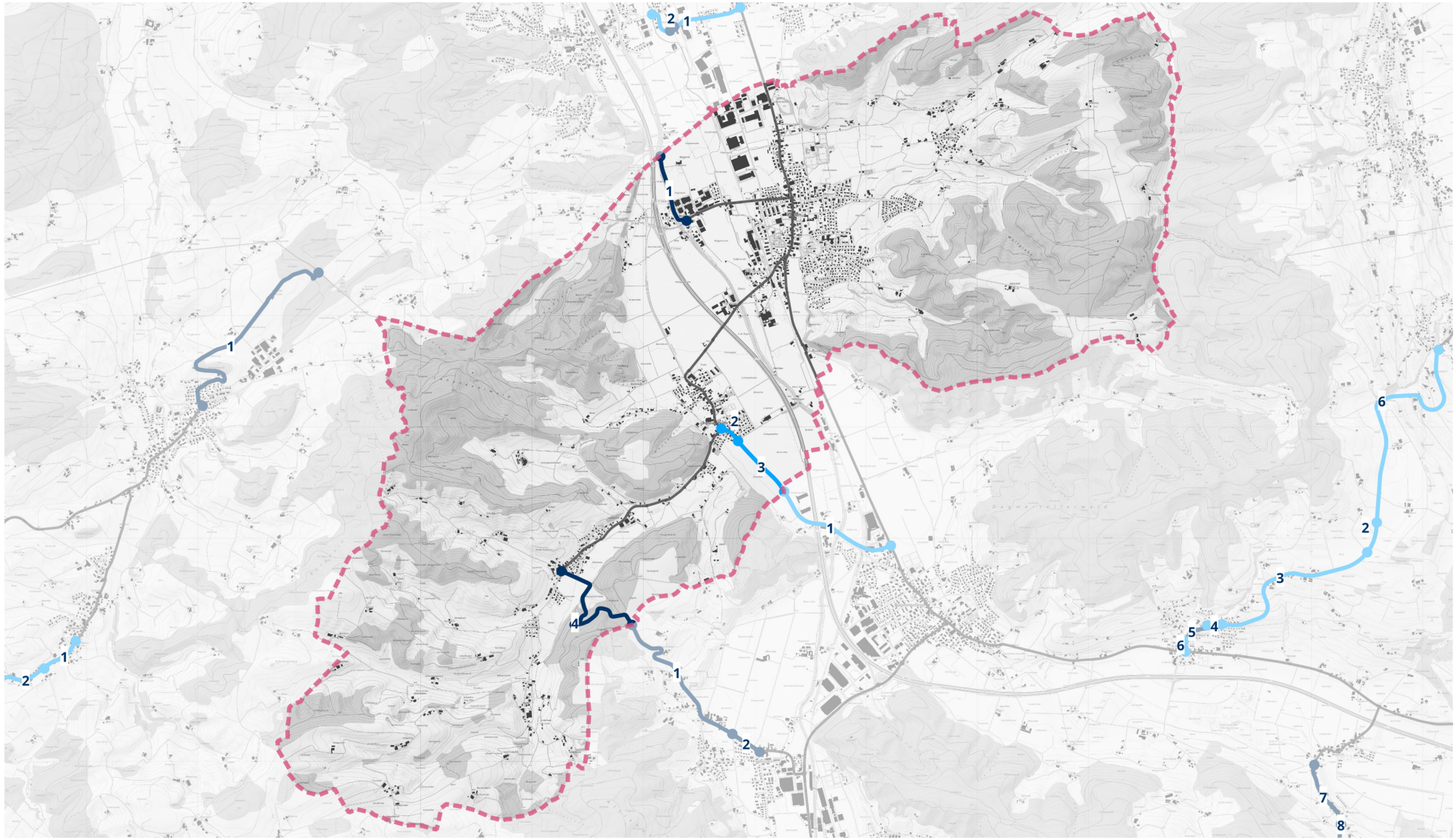
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 37-01 | 0.92 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 37-02 | 0.19 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 37-03 | 0.58 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 37-04 | 0.11 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 37-05 | 0.35 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 37-06 | 1.83 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 37-07 | 0.25 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 37-08 | 0.99 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.8 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Reiden

Gemeinde-Nr. BFS: 1140



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.9 3.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Reiden** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1140 |

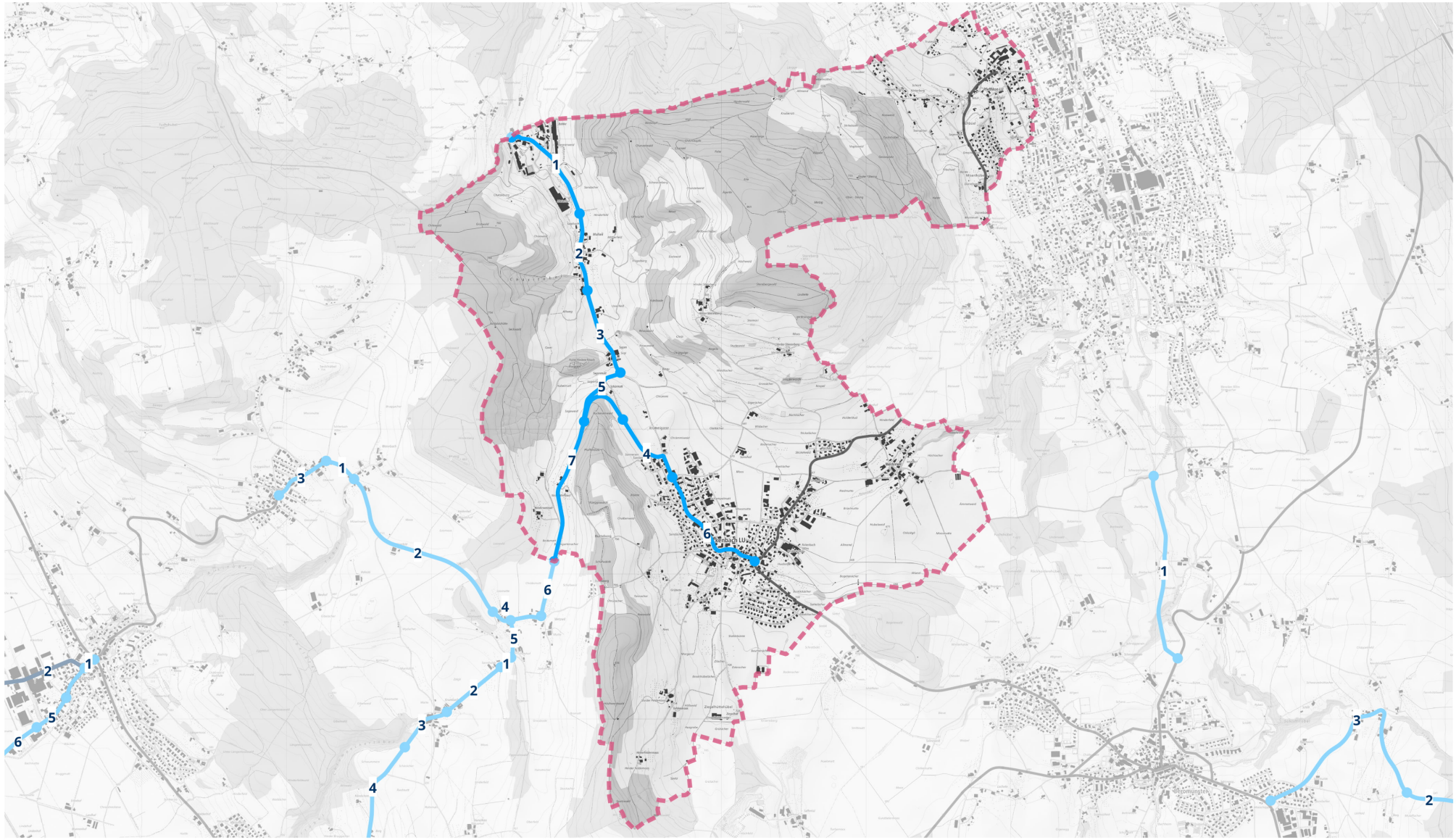
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 140-01 | 0.67 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 140-02 | 0.19 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.1 | starker Ausbau | | 0.7 |
| 140-03 | 0.62 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 140-04 | 1.46 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.6 – 1.3 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Rickenbach

Gemeinde-Nr. BFS: 1097



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.5 3 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Rickenbach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1097 |

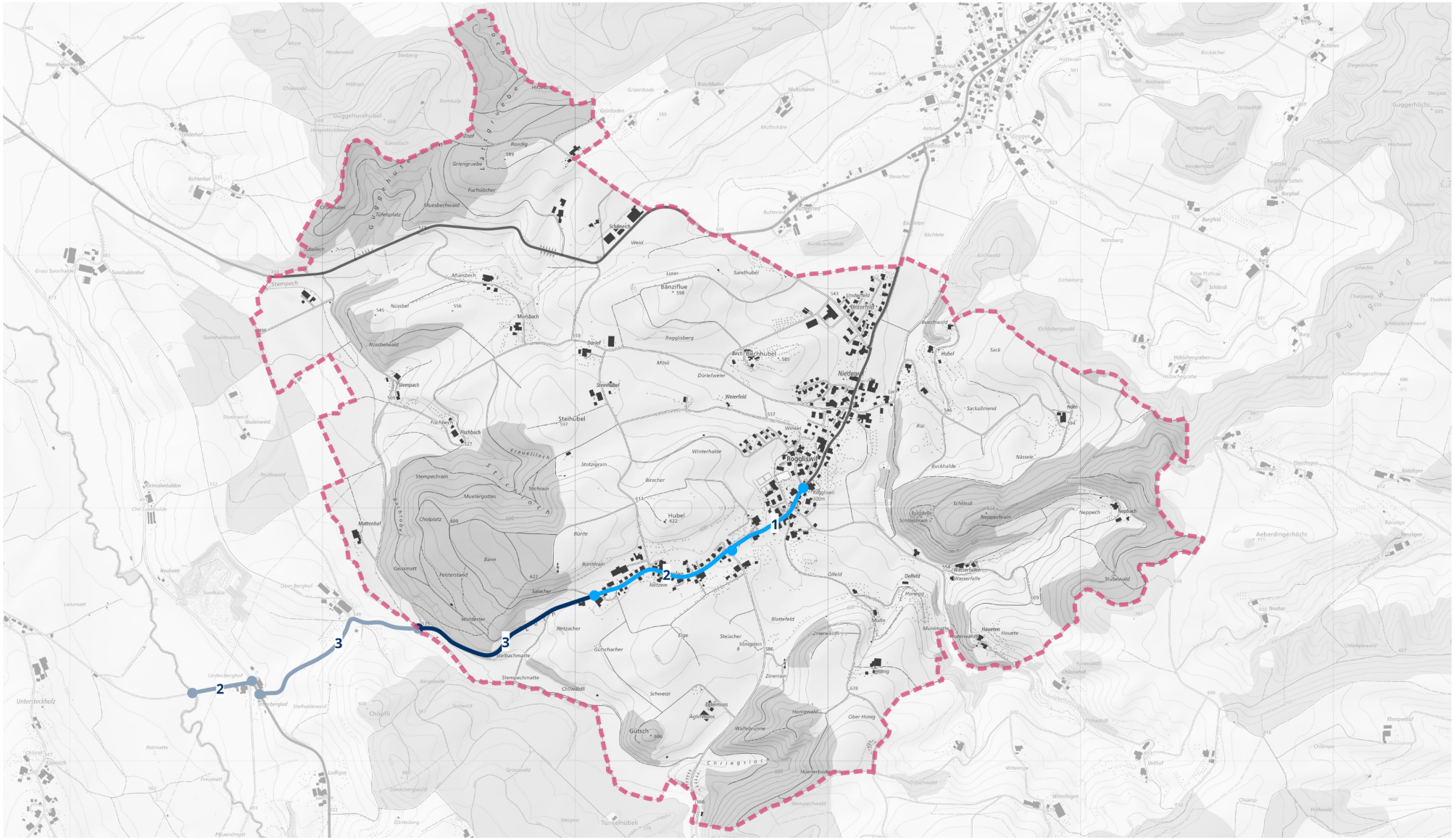
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 97-01 | 0.77 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.8 |
| 97-02 | 0.54 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 97-03 | 0.62 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 97-04 | 0.57 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.6 |
| 97-05 | 0.46 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 97-06 | 0.89 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.7 | starker Ausbau | | 3.7 |
| 97-07 | 1.47 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.7 – 8.4 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Roggliswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1142




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Roggliswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1142 |

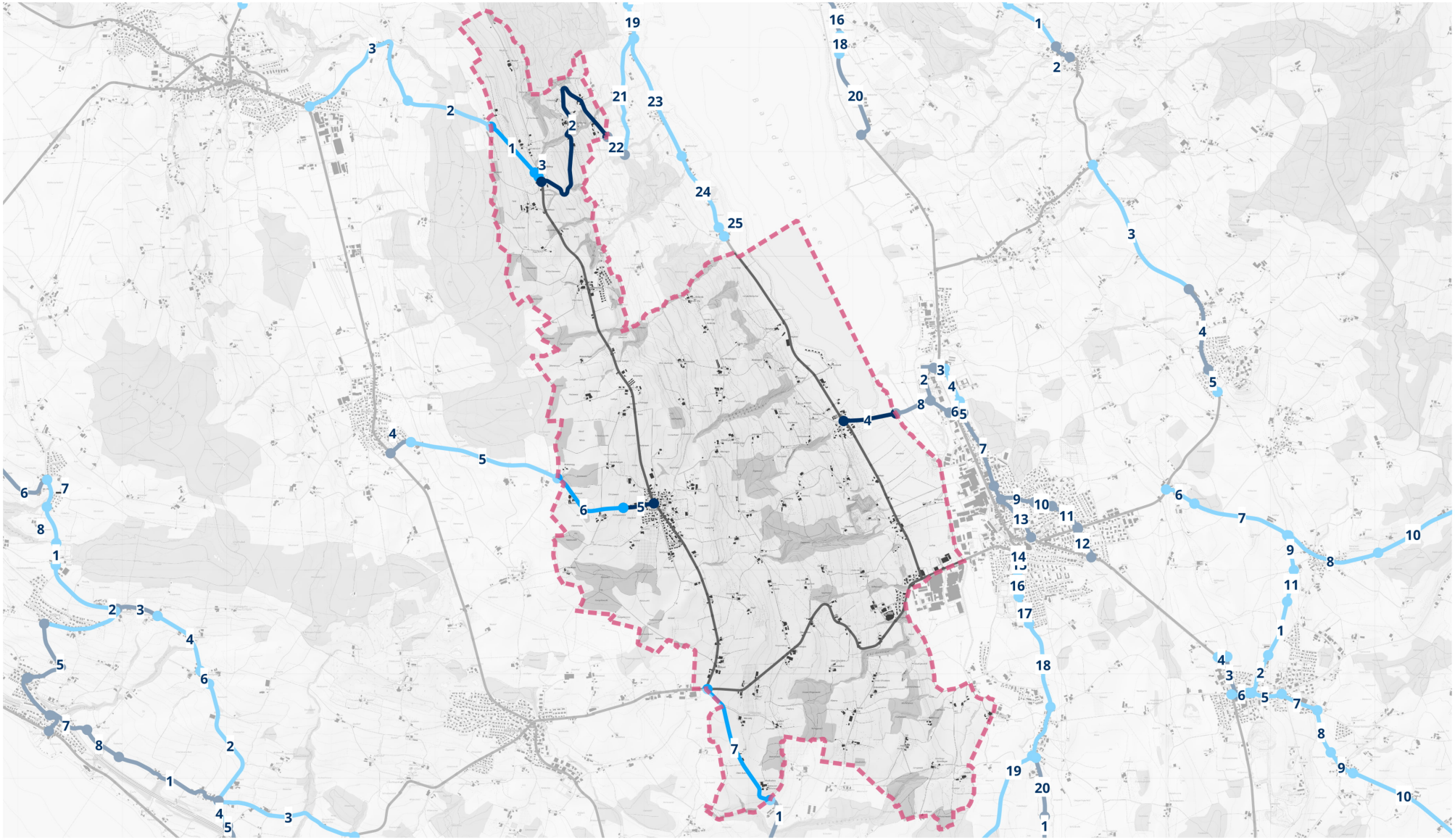
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 142-01 | 0.39 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.5 | starker Ausbau | | 1.6 |
| 142-02 | 0.60 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 142-03 | 0.80 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.7 – 2.3 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Römerswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1039



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Römerswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1039 |

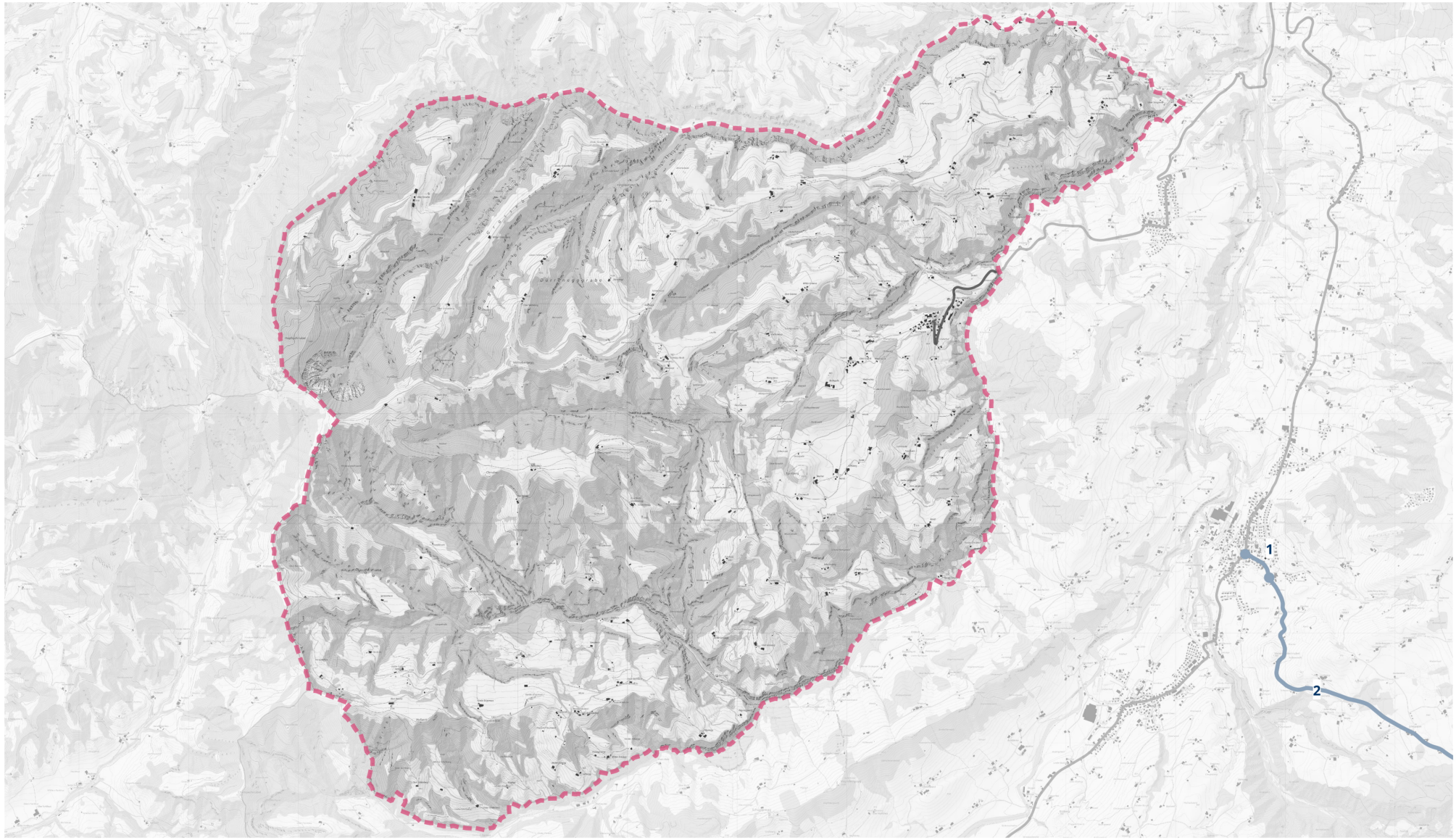
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 39-01 | 0.61 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 39-02 | 2.04 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 39-03 | 0.06 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |
| 39-04 | 0.51 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 39-05 | 0.30 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 39-06 | 0.78 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.9 |
| 39-07 | 1.08 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.1 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.8 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Romoos

Gemeinde-Nr. BFS: 1007




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.9 3.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Romoos** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1007 |

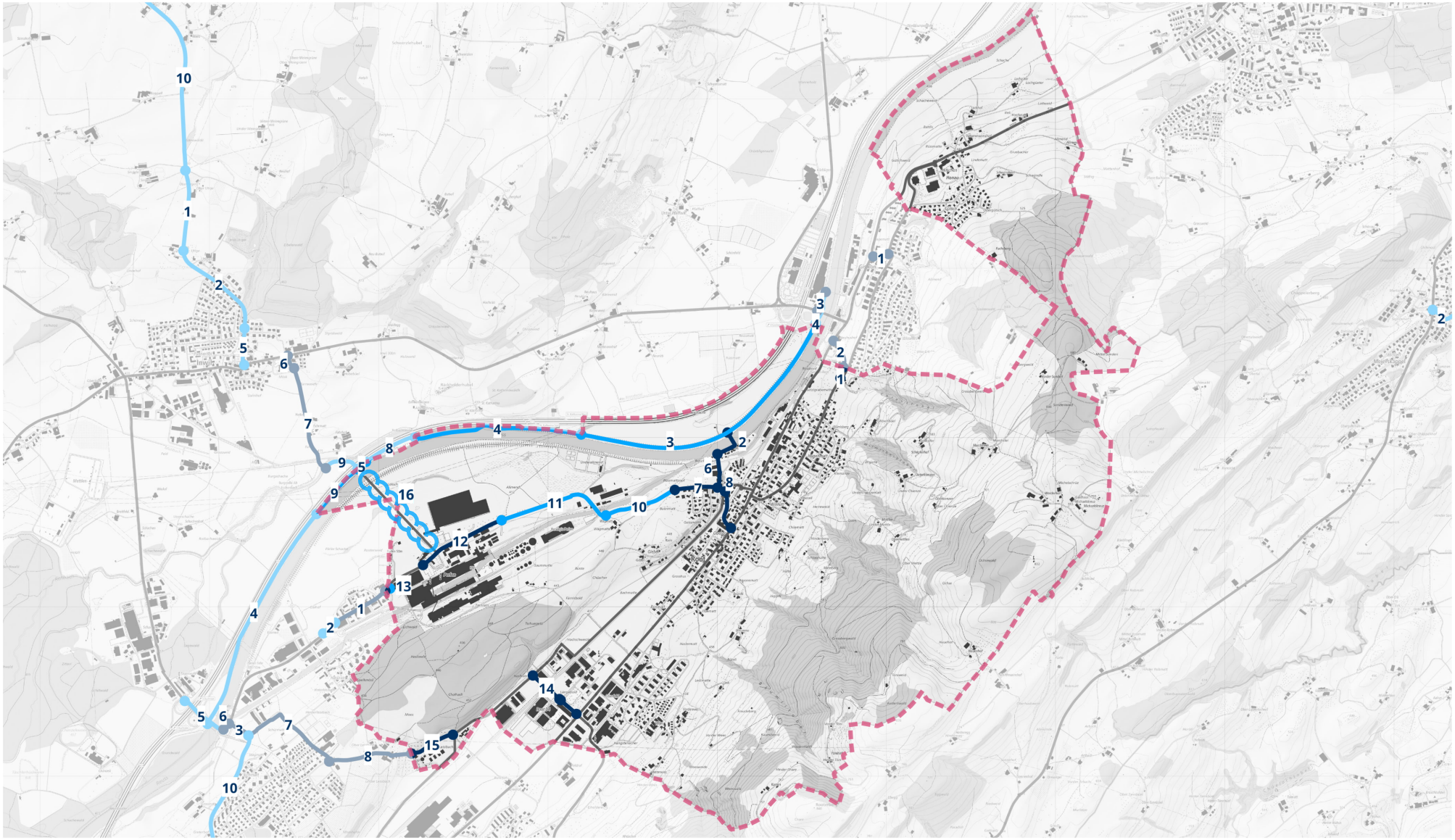
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Root

Gemeinde-Nr. BFS: 1065



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer
Gemeindegrenze
Netzlücke Gemeinde

| Gemeinde: | **Root** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1065 |

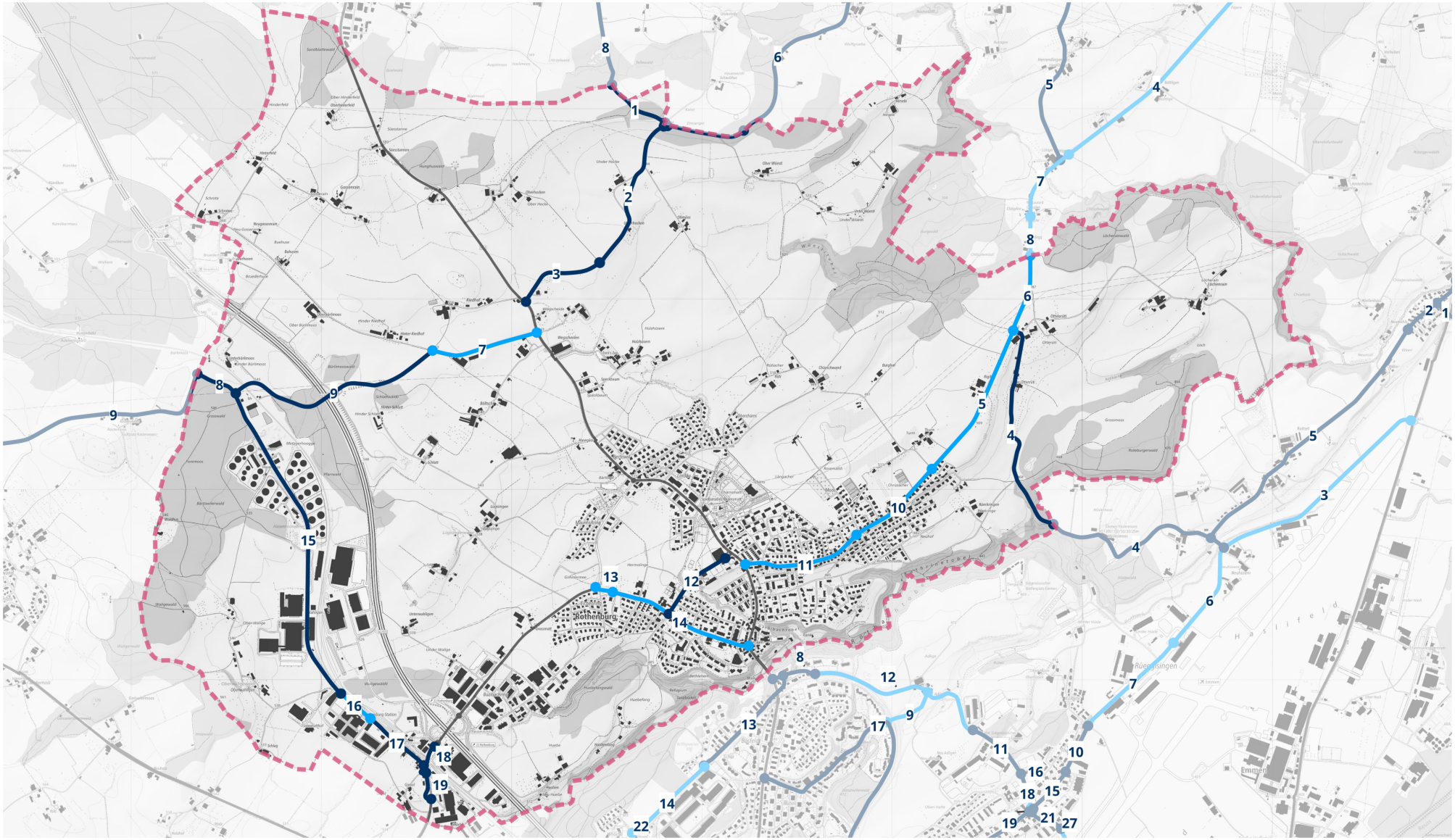
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 65-01 | 0.07 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-02 | 0.21 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-03 | 1.73 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 65-04 | 1.00 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 65-05 | 0.07 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.01 |
| 65-06 | 0.20 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-07 | 0.30 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-08 | 0.24 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-09 | 0.36 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 65-10 | 0.44 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 65-11 | 0.70 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.3 |
| 65-12 | 0.54 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-13 | 0.03 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.04 |
| 65-14 | 0.36 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-15 | 0.27 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 65-16 | offen | Basisnetz | Netzlücke | - | | - | | Neubau | X | offen |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben. Ebenso konnte der Aufwand für die Schliessung von Netzlücken nicht abgeschätzt werden.

# Gemeinde: Rothenburg

Gemeinde-Nr. BFS: 1040



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Rothenburg** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1040 |

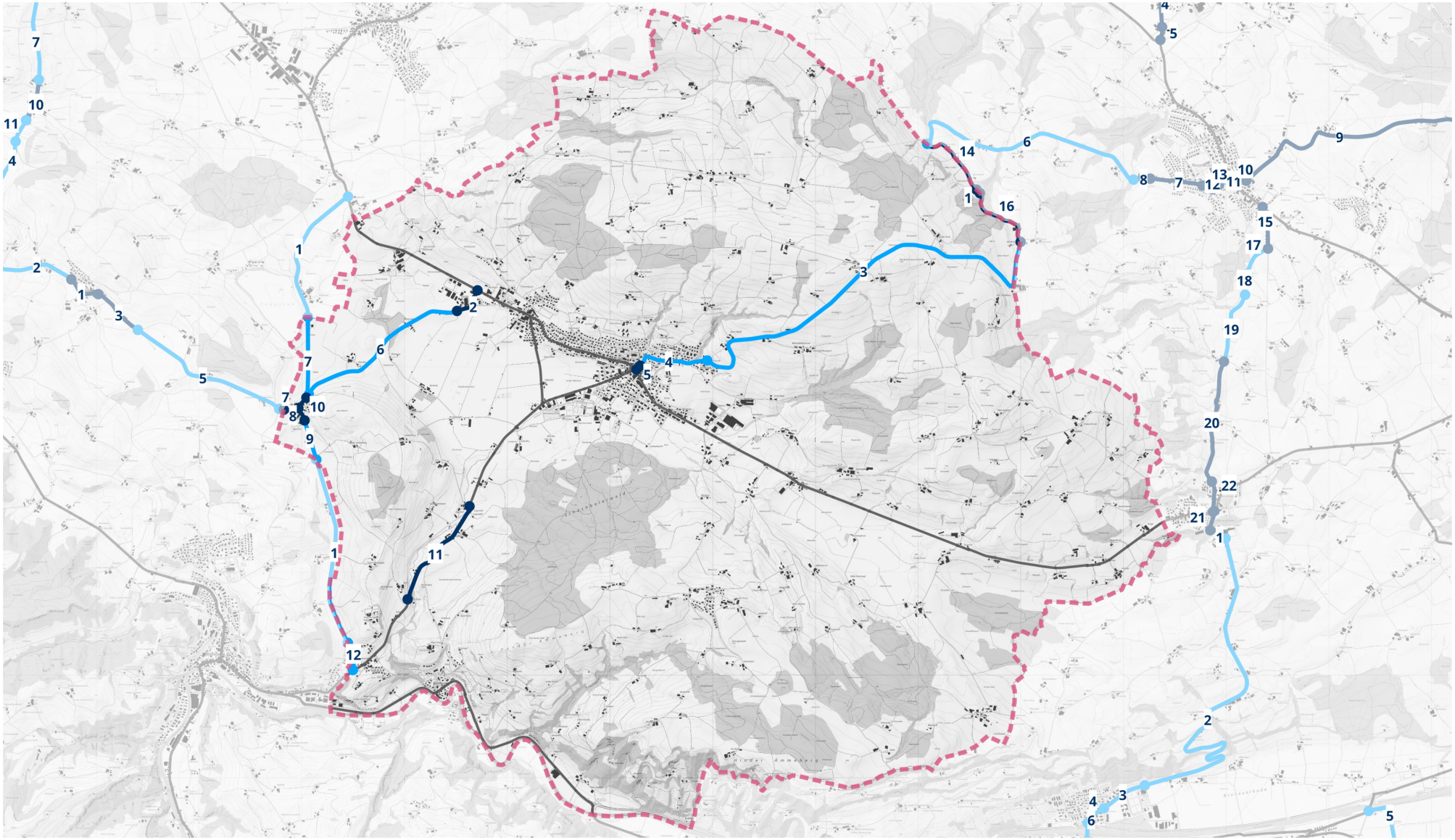
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 40-01 | 0.35 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-02 | 1.29 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 40-03 | 0.48 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 40-04 | 1.16 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-05 | 0.85 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 40-06 | 0.42 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 40-07 | 0.57 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 40-08 | 0.23 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-09 | 1.18 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 40-10 | 0.53 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 1.5 |
| 40-11 | 0.64 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.1 | starker Ausbau | | 2.6 |
| 40-12 | 0.43 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-13 | 0.10 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 40-14 | 0.78 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.3 | starker Ausbau | | 3.2 |
| 40-15 | 1.74 | Basisnetz | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-16 | 0.20 | Basisnetz | T60 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.1 |
| 40-17 | 0.37 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 40-18 | 0.20 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 40-19 | 0.21 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **3.1 – 9.1 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Ruswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1098



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Ruswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1098 |

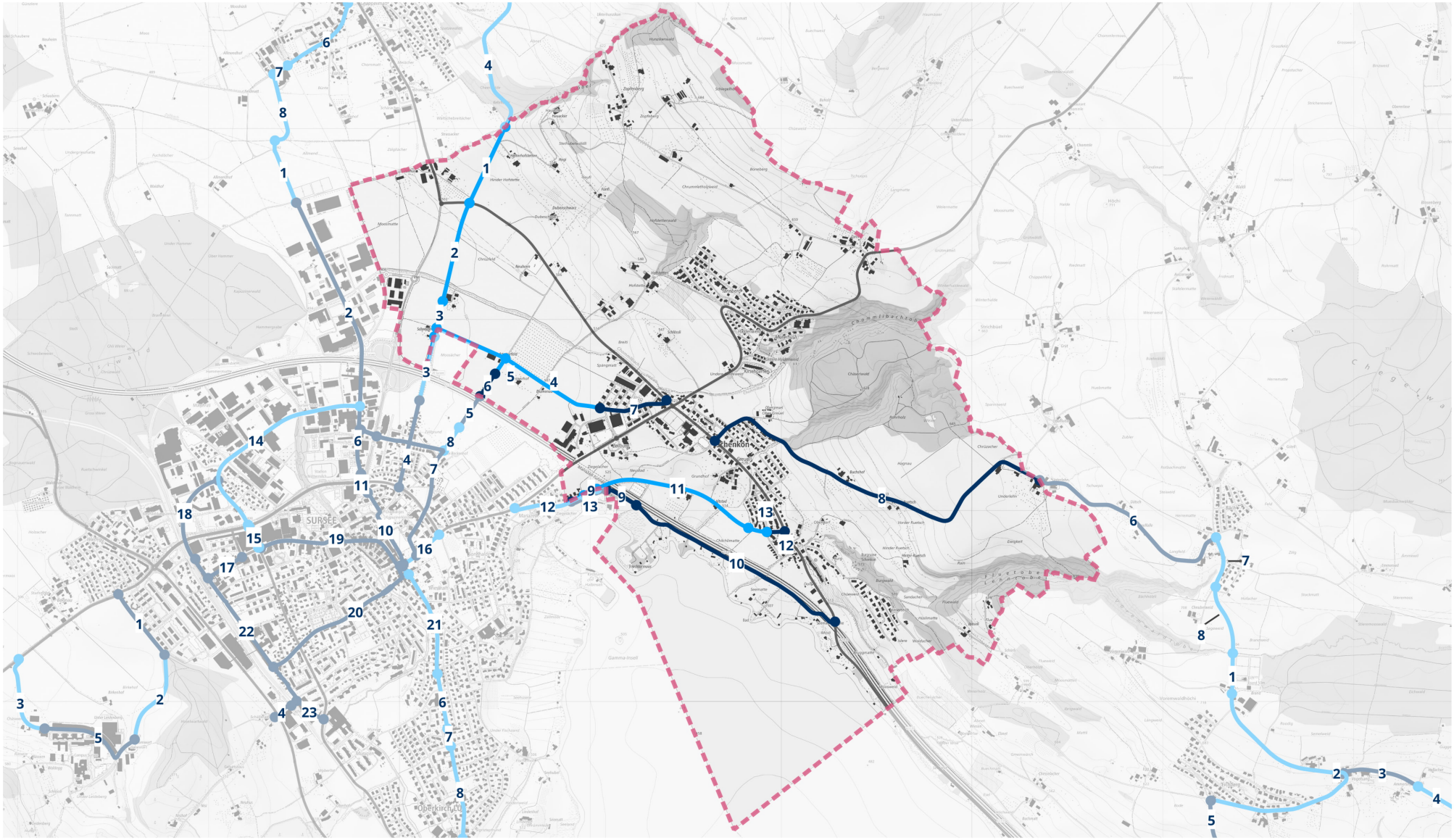
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 98-01 | 0.05 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-02 | 0.33 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-03 | 4.15 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 4.5 |
| 98-04 | 0.72 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.9 | starker Ausbau | | 3.0 |
| 98-05 | 0.05 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-06 | 1.74 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.1 |
| 98-07 | 0.80 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.0 |
| 98-08 | 0.15 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-09 | 0.40 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 98-10 | 0.26 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-11 | 1.14 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 98-12 | 0.28 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **8.3 – 11.3 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schenkon

Gemeinde-Nr. BFS: 1099




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schenkon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1099 |

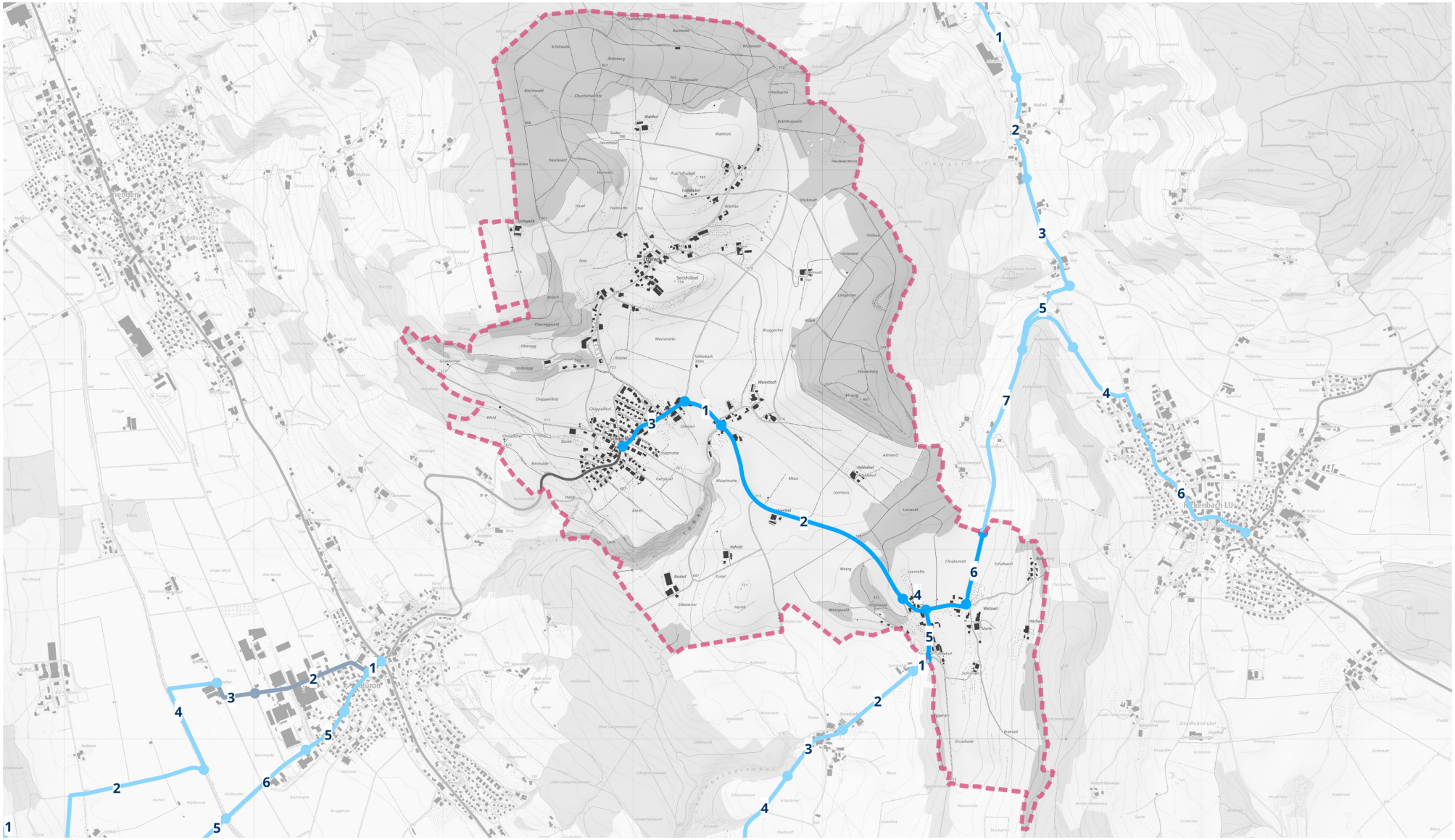
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 99-01 | 0.44 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 99-02 | 0.53 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 99-03 | 0.19 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-04 | 0.96 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 99-05 | 0.10 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.03 |
| 99-06 | 0.14 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-07 | 0.36 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-08 | 2.05 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-09 | 0.18 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-10 | 1.23 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 99-11 | 0.87 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.9 |
| 99-12 | 0.09 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 99-13 | 0.10 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | - | | starker Ausbau | | 0.4 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.2 – 2.6 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schlierbach

Gemeinde-Nr. BFS: 1100




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schlierbach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1100 |

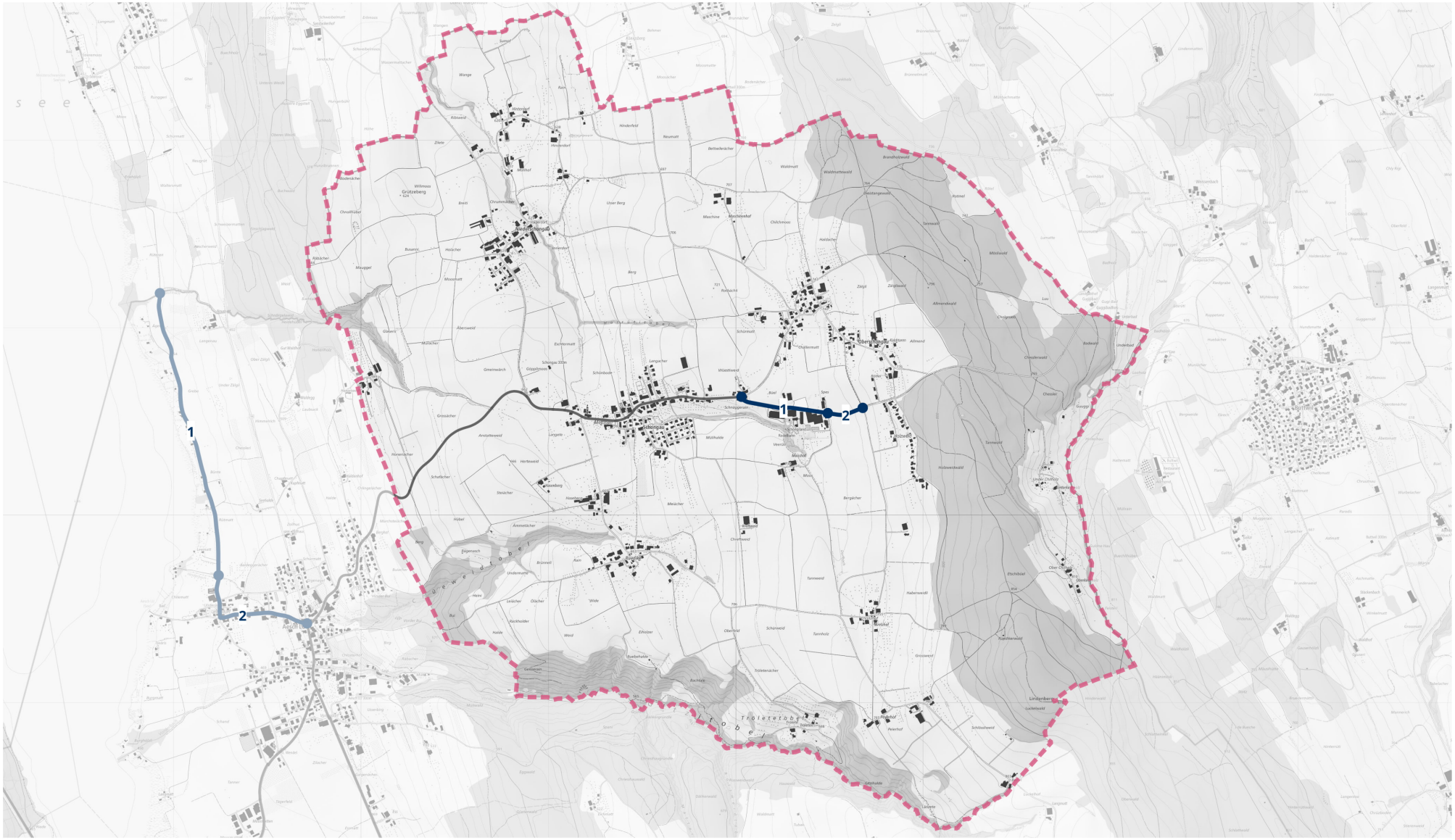
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 100-01 | 0.24 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.3 |
| 100-02 | 1.42 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |
| 100-03 | 0.41 | Basisnetz | T50 | - | | Kernfahrbahn | 1.3 | starker Ausbau | | 1.6 |
| 100-04 | 0.14 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |
| 100-05 | 0.48 | Basisnetz | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.5 |
| 100-06 | 0.39 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.4 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **4.0 – 4.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schongau

Gemeinde-Nr. BFS: 1041




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schongau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1041 |

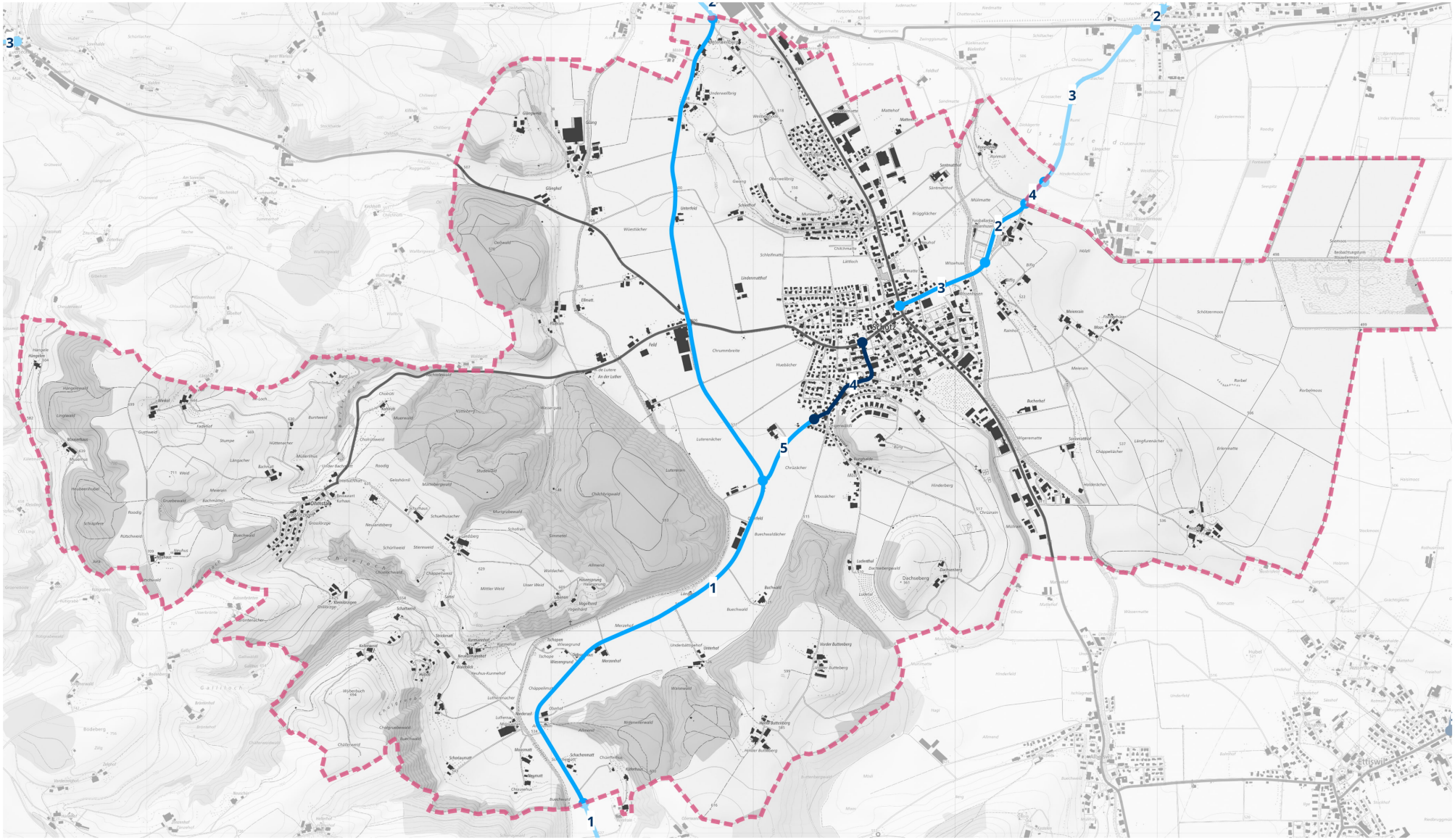
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 41-01 | 0.48 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 41-02 | 0.19 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schötz

Gemeinde-Nr. BFS: 1143




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schötz** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1143 |

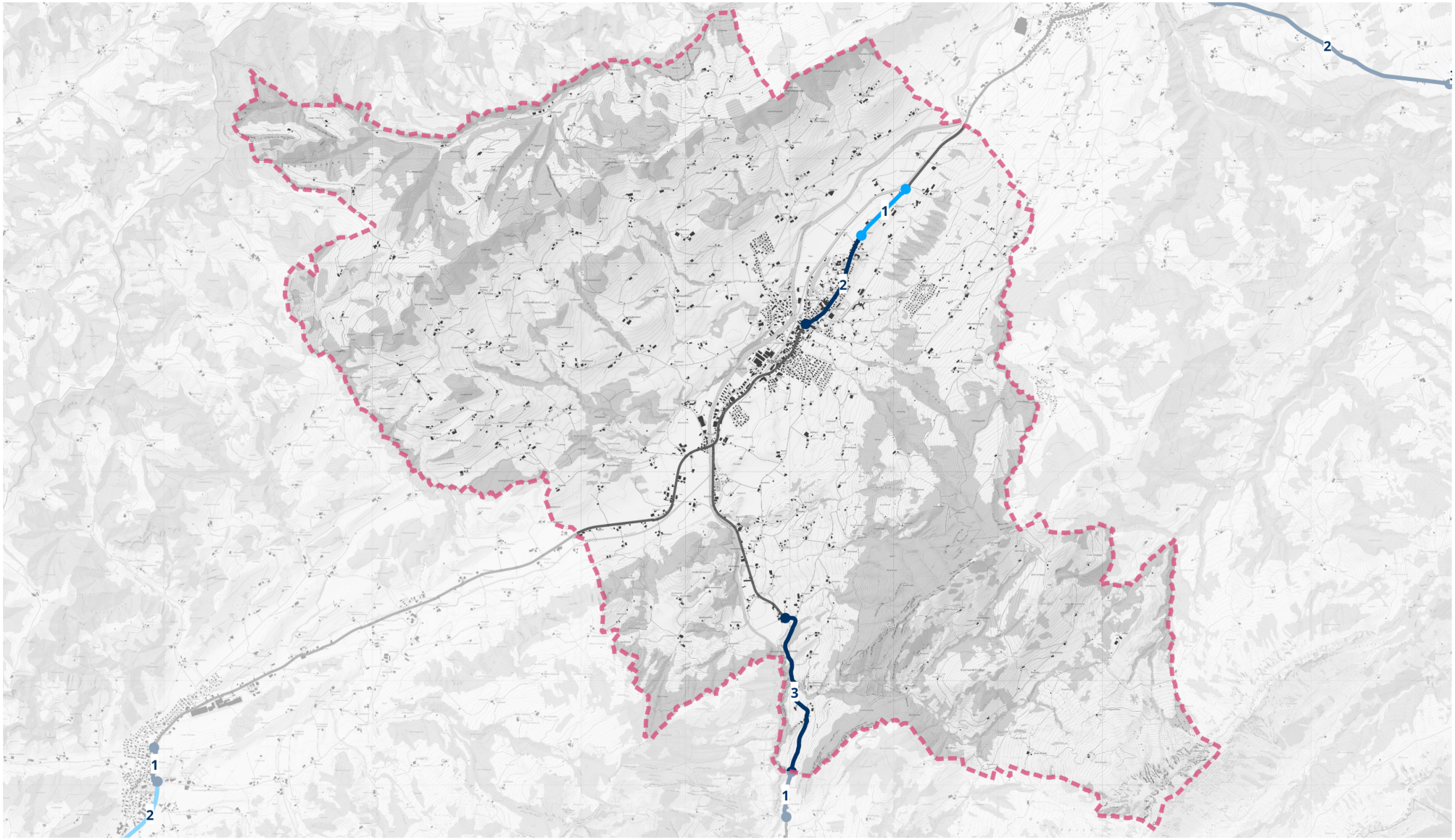
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 143-01 | 4.62 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 4.8 |
| 143-02 | 0.37 | Basisnetz | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | X | offen |
| 143-03 | 0.48 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.8 | starker Ausbau | | 1.7 |
| 143-04 | 0.57 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 143-05 | 0.24 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **5.0 – 6.7 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schüpfheim

Gemeinde-Nr. BFS: 1008




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 2 4 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schüpfheim** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1008 |

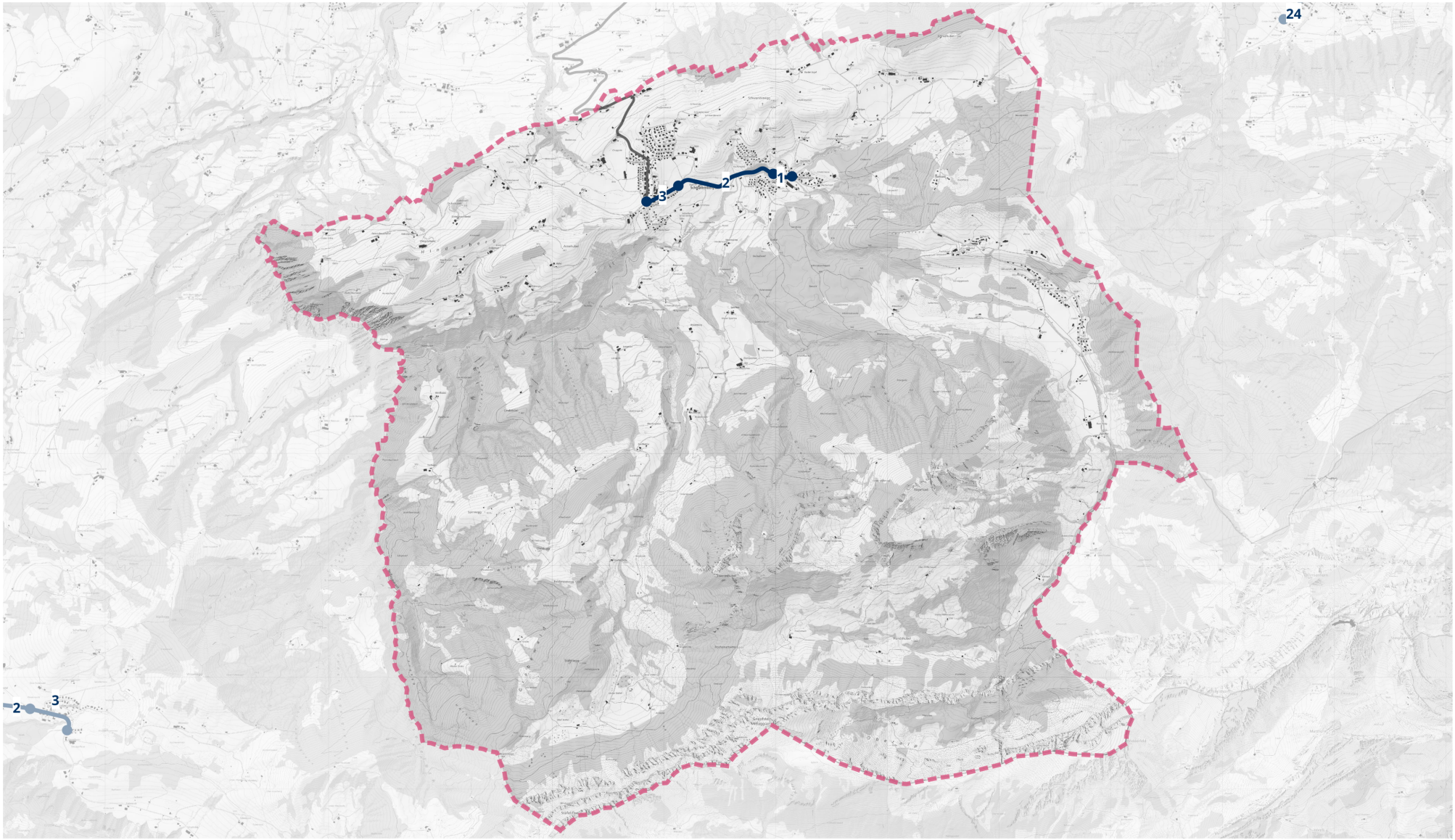
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 8-01 | 0.62 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.7 |
| 8-02 | 1.05 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 8-03 | 1.71 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.7 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Schwarzenberg

Gemeinde-Nr. BFS: 1066




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.9 3.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Schwarzenberg** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1066 |

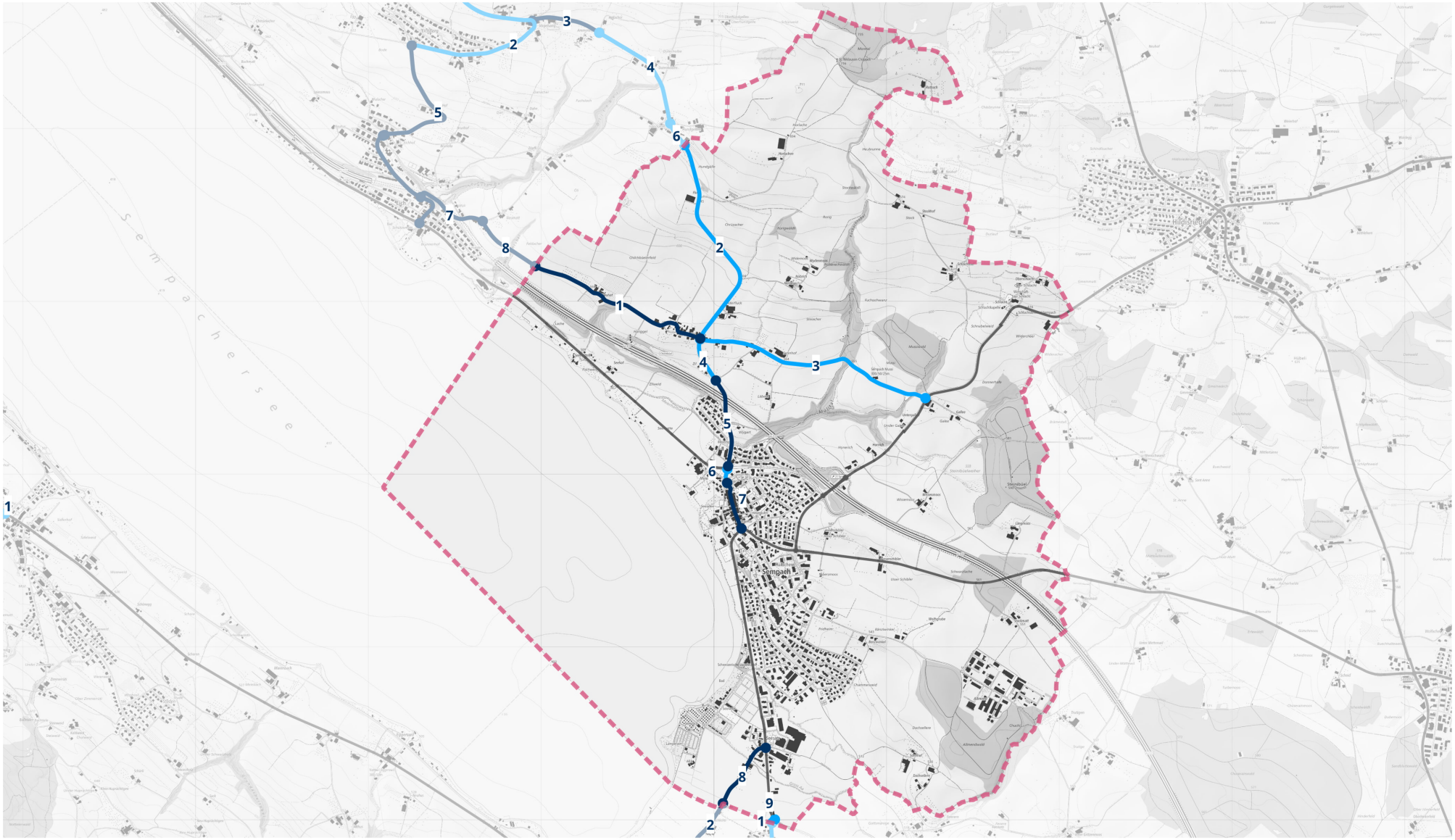
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 66-01 | 0.17 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 66-02 | 0.93 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 66-03 | 0.33 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Sempach

Gemeinde-Nr. BFS: 1102




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Sempach** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1102 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 102-01 | 1.09 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 102-02 | 1.29 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.5 |
| 102-03 | 1.40 | Basisnetz | Weg | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 102-04 | 0.27 | Basisnetz | T60 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |
| 102-05 | 0.52 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 102-06 | 0.08 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 102-07 | 0.28 | Hauptverbindung | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 102-08 | 0.42 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 102-09 | 0.03 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | mittlerer Ausbau | | 0.1 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.4 – 2.5 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Sursee

Gemeinde-Nr. BFS: 1103




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Sursee** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1103 |

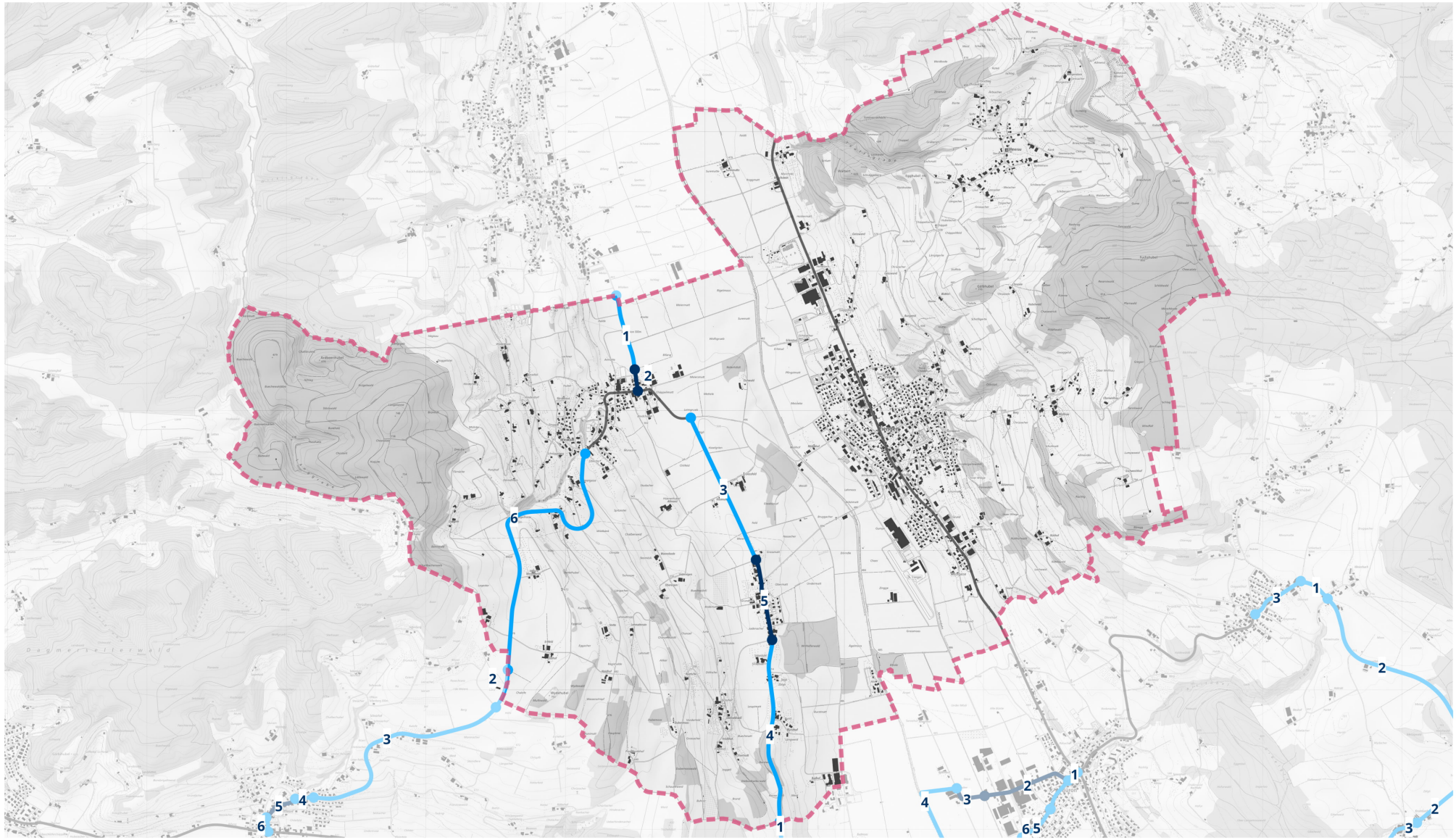
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 103-01 | 0.35 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 103-02 | 1.26 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 103-03 | 0.34 | Hauptverbindung | T60 | - | | - | | mittlerer Ausbau | X | offen |
| 103-04 | 0.47 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-05 | 0.20 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 103-06 | 0.39 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-07 | 0.96 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-08 | 0.15 | Basisnetz | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.1 |
| 103-09 | 0.08 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.1 |
| 103-10 | 0.44 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-11 | 0.13 | Basisnetz | Weg | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-12 | 0.38 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.3 | leichter Ausbau | | 0.5 |
| 103-13 | 0.20 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-14 | 1.18 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.6 | starker Ausbau | | 4.1 |
| 103-15 | 0.24 | Basisnetz | T30 | Kernfahrbahn | 0.0 | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |
| 103-16 | 0.31 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.2 |
| 103-17 | 0.21 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-18 | 0.52 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | X | 0.0 |
| 103-19 | 0.82 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-20 | 1.05 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-21 | 0.56 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.7 |
| 103-22 | 0.96 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 103-23 | 0.17 | Basisnetz | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.2 – 7.0 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Triengen

Gemeinde-Nr. BFS: 1104




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.5 3 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Triengen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1104 |

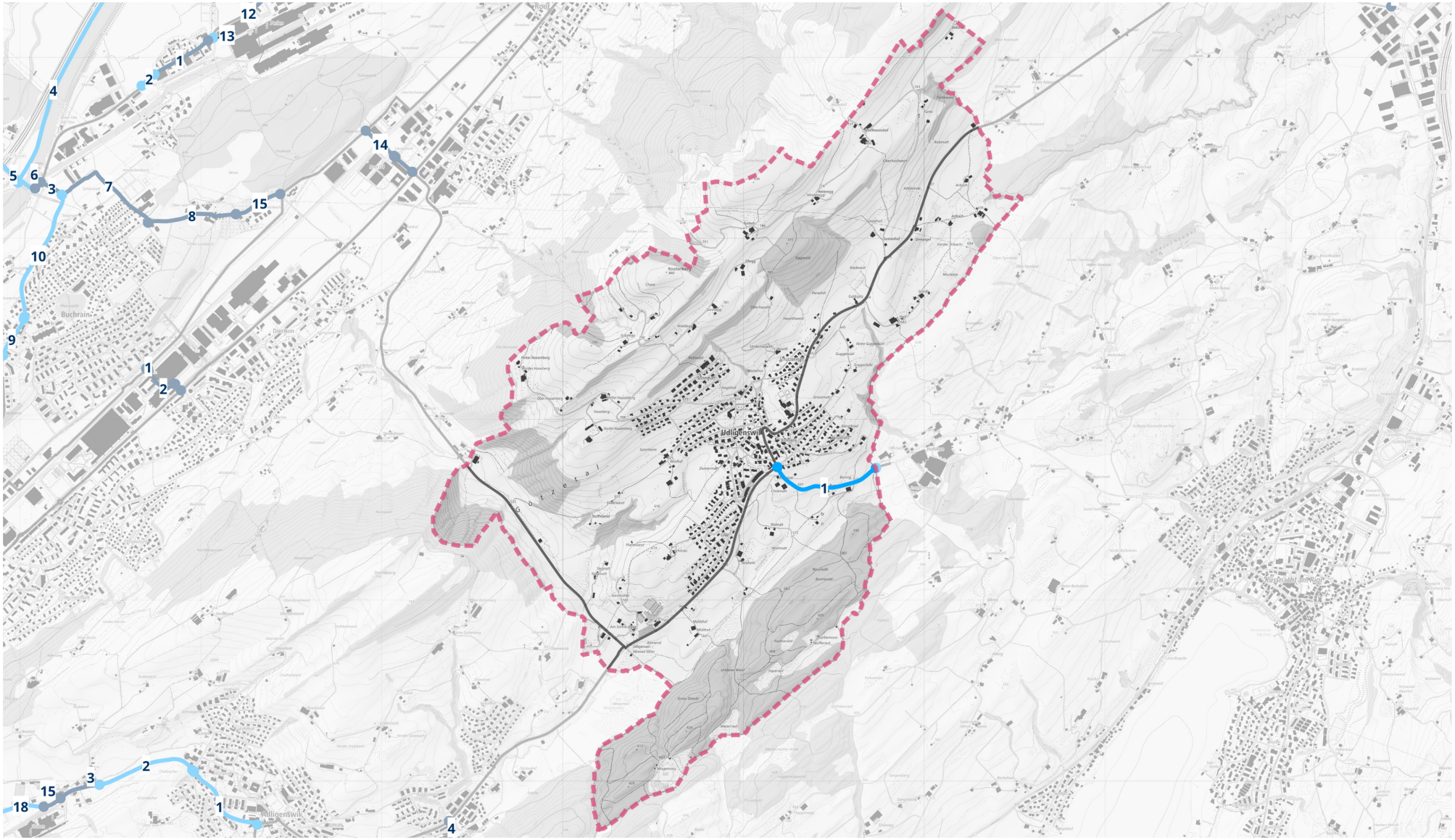
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 104-01 | 0.55 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 104-02 | 0.16 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 104-03 | 1.12 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.3 |
| 104-04 | 1.33 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.6 |
| 104-05 | 0.59 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 104-06 | 2.28 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.7 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **6.3 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Udligenswil

Gemeinde-Nr. BFS: 1067


Udligenswil
Buchrain
Dierikon
Root
Kriens
Horw
Ebikon
Meggen
Honau
Rooterberg
Obegg
Eggwald
Nadelwald
Hauetlisberg
Unterhauetlisberg
Guggisberg
Gutsmösch
Hinter Hasenberg
Vorder Hasenberg
Ober Hasenberg
Sonnhalden
Zwarenmatt
Schiltwald
Schiltwald
Pfaffenwald
Wilmatt
Wilhof
Ober Gschwänd
Unter Gschwänd
Ober Gschwänd
Unter Gschwänd
Ober Gschwänd
Unter Gschwänd

| Gemeinde: | **Udligenswil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1067 |

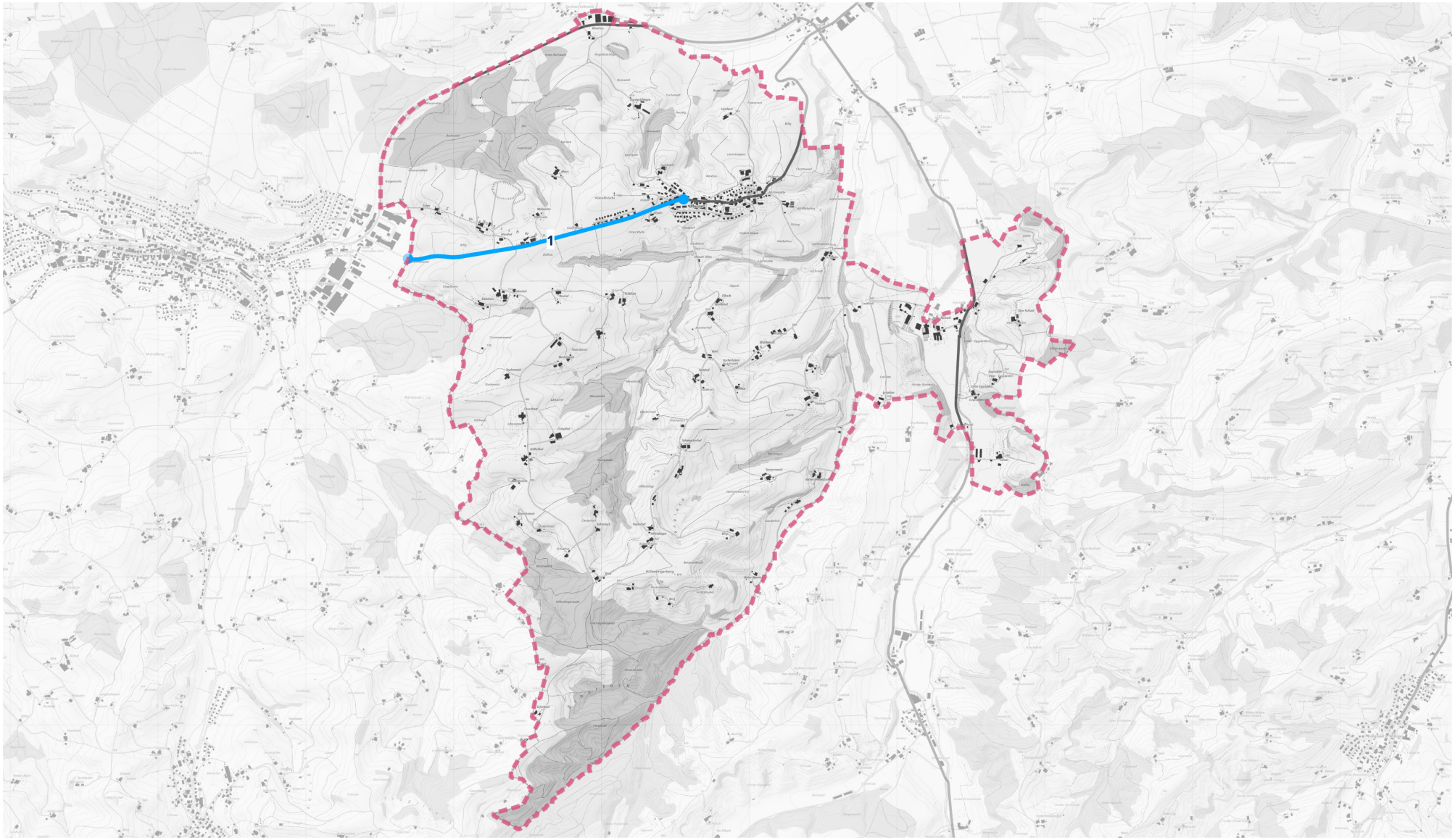
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 67-01 | 0.63 | Basisnetz | T60 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Ufhusen

Gemeinde-Nr. BFS: 1145




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Ufhusen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1145 |

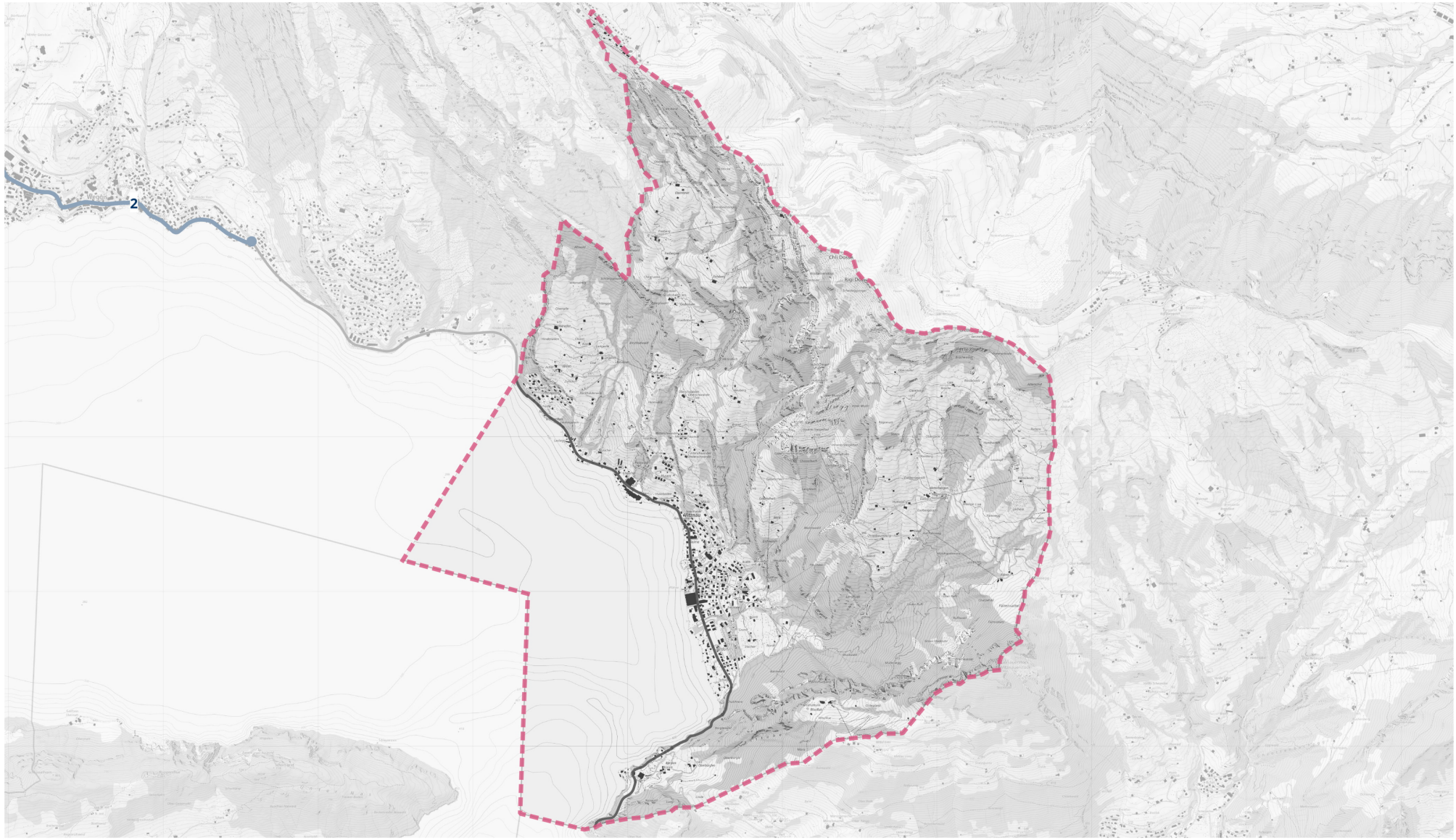
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 145-01 | 1.92 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Vitznau

Gemeinde-Nr. BFS: 1068




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.4 2.8 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Vitznau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1068 |

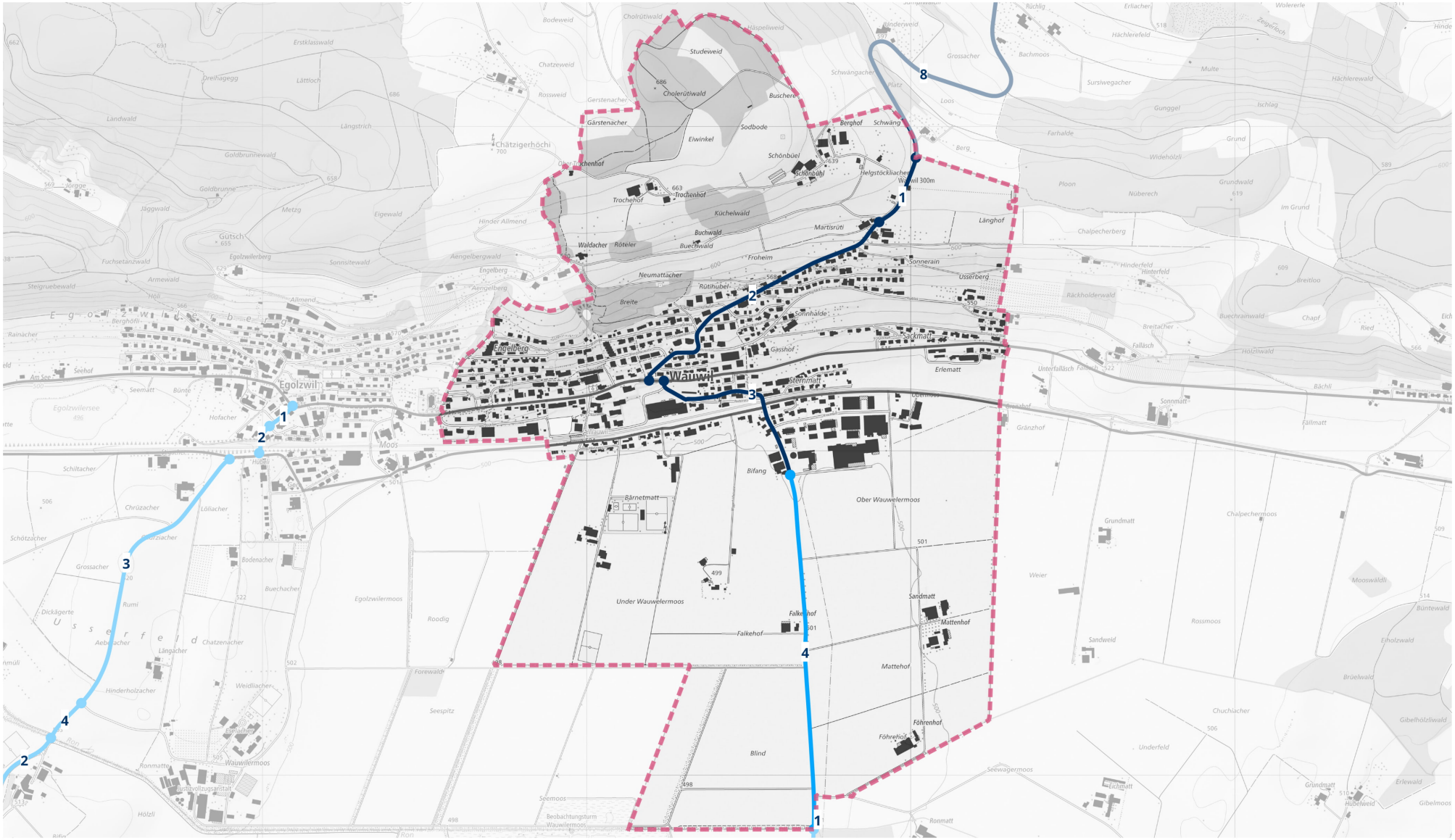
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Wauwil

Gemeinde-Nr. BFS: 1146




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.6 1.2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Wauwil** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1146 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 146-01 | 0.24 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 146-02 | 0.91 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 146-03 | 0.59 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 146-04 | 1.10 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.3 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **1.3 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Weggis

Gemeinde-Nr. BFS: 1069




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1 2 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Weggis** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1069 |

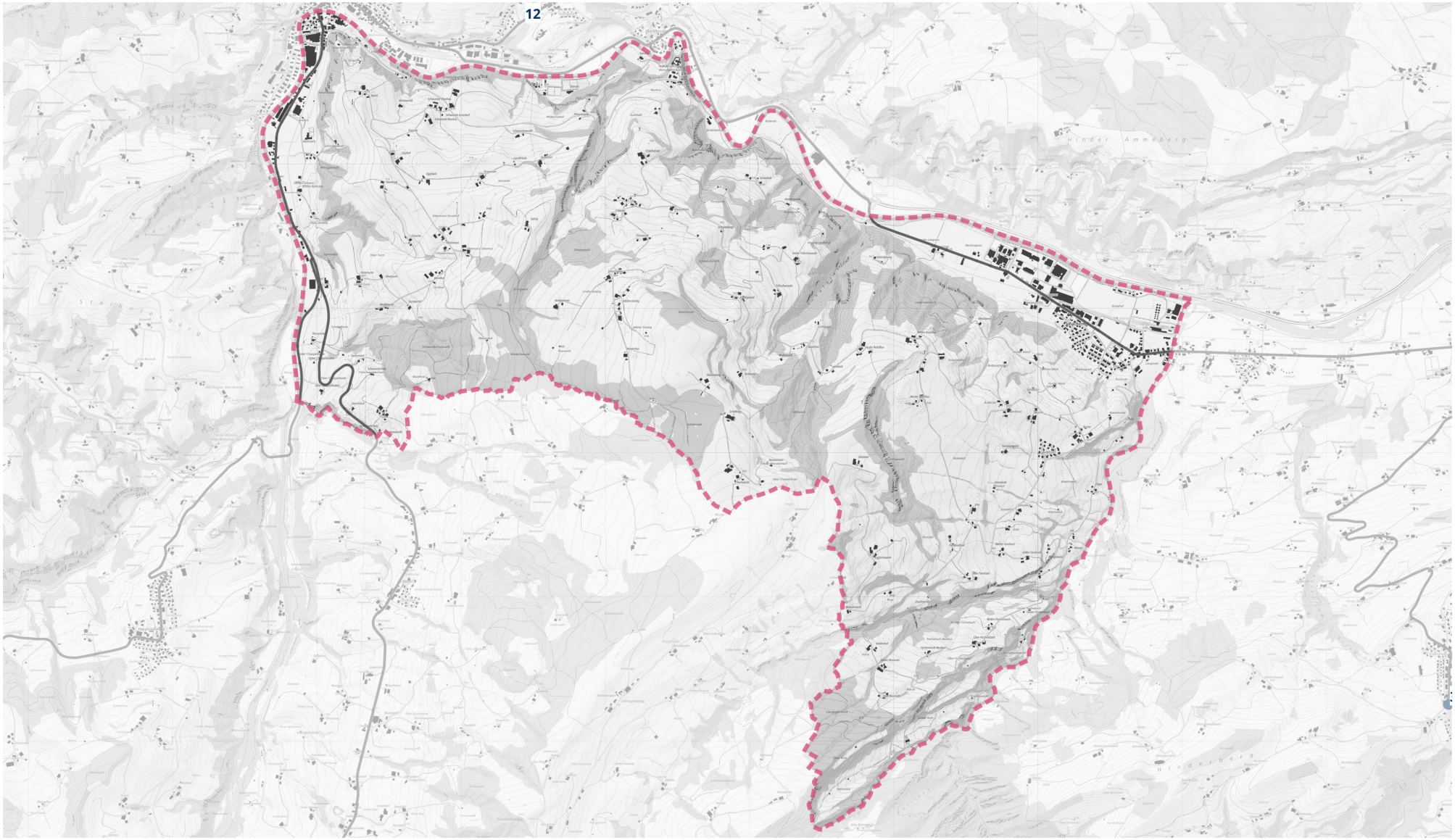
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 69-01 | 0.24 | Hauptverbindung | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |
| 69-02 | 1.97 | Hauptverbindung | T30 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Werthenstein

Gemeinde-Nr. BFS: 1009




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.5 3 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Werthenstein** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1009 |

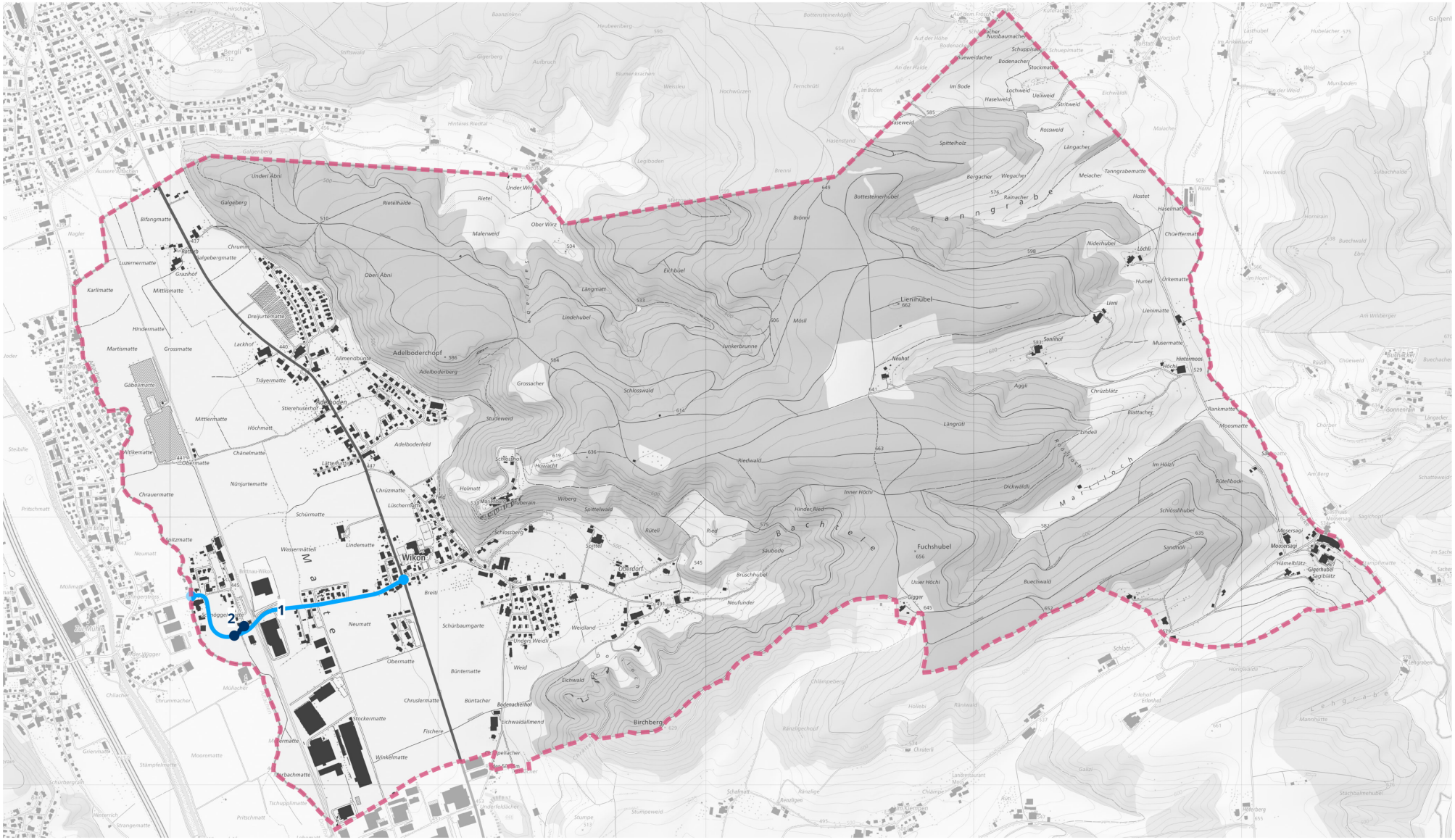
Kein Handlungsbedarf

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Wikon

Gemeinde-Nr. BFS: 1147




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 0.8 1.6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Wikon** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1147 |

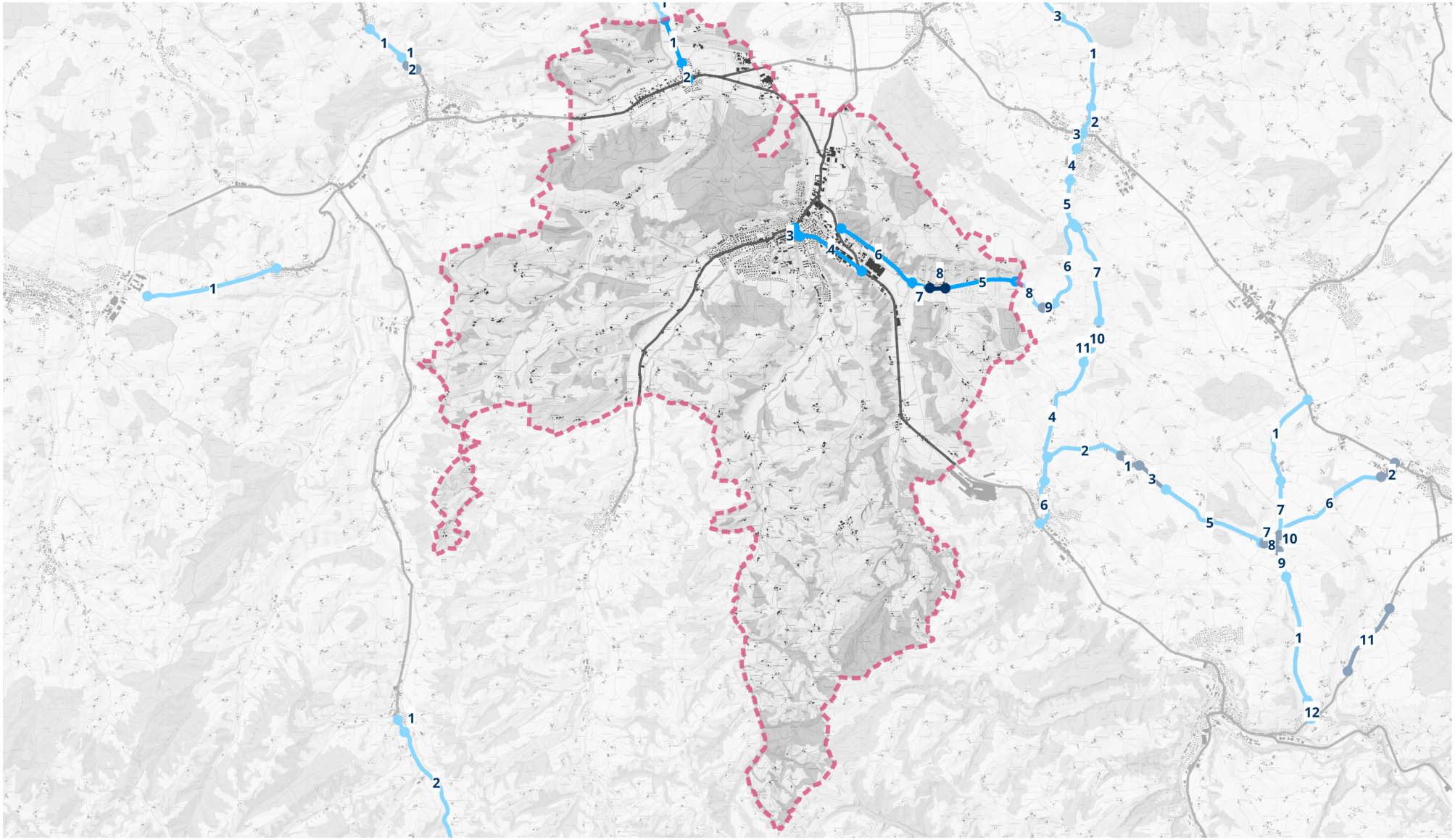
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 147-01 | 0.95 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | offen | starker Ausbau | X | offen |
| 147-02 | 0.06 | Basisnetz | T50 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.0 Mio. CHF** geschätzt (ohne Berücksichtigung der Abschnitte mit grösseren Kunstbauten).

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Willisau

Gemeinde-Nr. BFS: 1151



Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 3 6 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Willisau** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1151 |

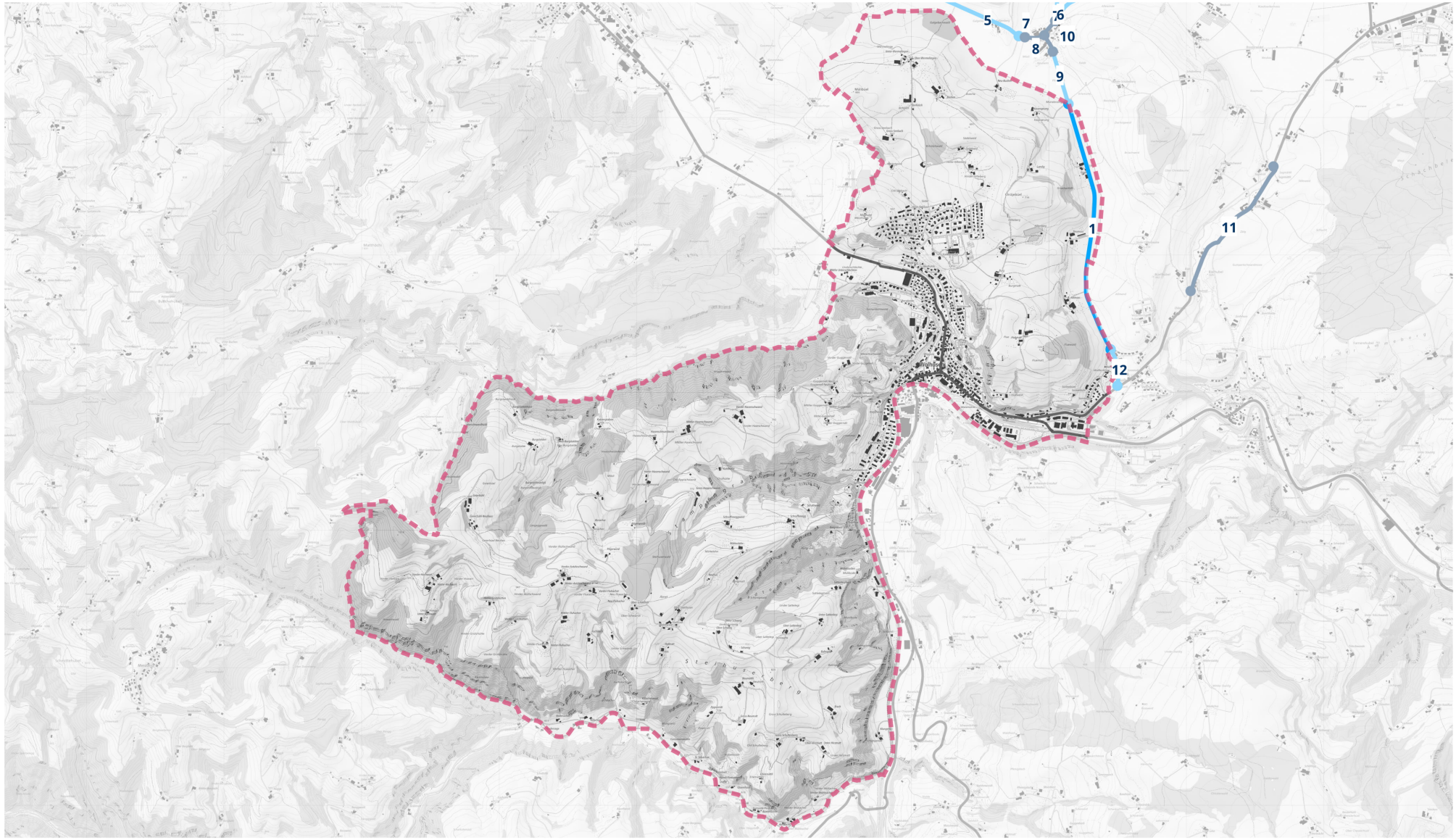
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 151-01 | 0.67 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.7 |
| 151-02 | 0.25 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 0.4 | starker Ausbau | | 1.0 |
| 151-03 | 0.20 | Hauptverbindung | T30 | - | | Kernfahrbahn | 0.2 | starker Ausbau | | 0.8 |
| 151-04 | 1.09 | Hauptverbindung | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 1.7 | starker Ausbau | | 4.5 |
| 151-05 | 1.03 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 1.1 |
| 151-06 | 1.30 | Basisnetz | T50 | Temporeduktion | 0.0 | Kernfahrbahn | 3.7 | starker Ausbau | | 5.4 |
| 151-07 | 0.27 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 0.3 |
| 151-08 | 0.22 | Basisnetz | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.3 – 13.8 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Wolhusen

Gemeinde-Nr. BFS: 1107




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.5 3 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Wolhusen** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1107 |

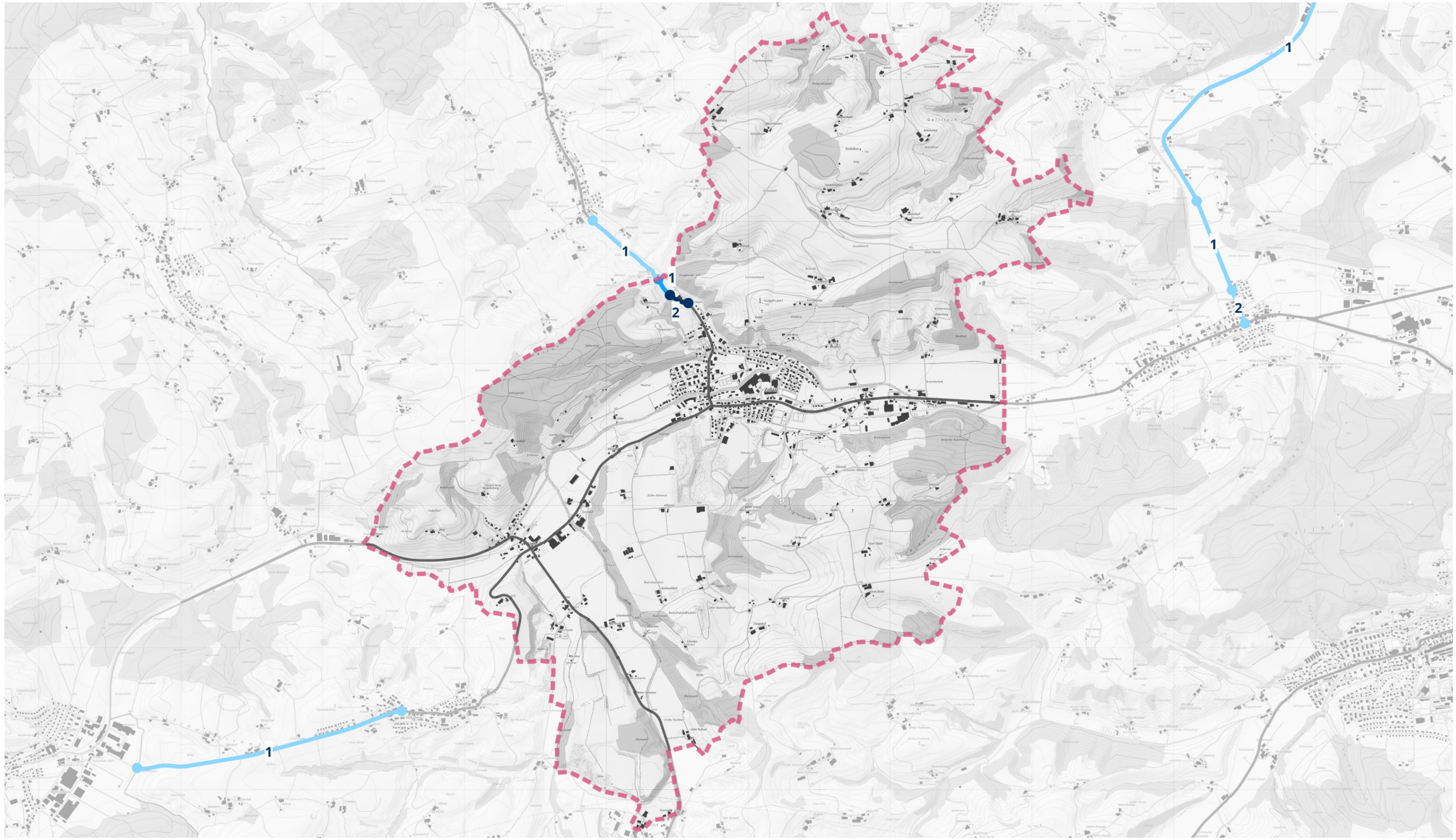
| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 107-01 | 1.85 | Basisnetz | T80 | - | | - | | starker Ausbau | | 2.2 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **2.2 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.

# Gemeinde: Zell

Gemeinde-Nr. BFS: 1150




Kartenhintergrund:
Bundesamt für Landestopographie

0 1.5 3 km

Legende:

- Abschnitt auf Velowegnetz ohne Handlungsbedarf
- Abschnitt auf Velowegnetz mit Handlungsbedarf
- Velowegnetz auf Kantonsstrassen oder Velovorzugsrouten

01 Abschnittsnummer

Gemeindegrenze

| Gemeinde: | **Zell** |
|---|---|
| Gemeinde-Nr.: BFS | 1150 |

| **Abschnitt** | | **Velowegnetz** | **Temporegime** | **Handlungsoptionen** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ID | Länge [km] | Kategorie | | **betrieblich** | Kosten [Mio. CHF] | **betrieblich-baulich** | Kosten [Mio. CHF] | **baulich** | grössere Kunstbauten | Kosten [Mio. CHF] |
| 150-01 | 0.14 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | leichter Ausbau | | 0.05 |
| 150-02 | 0.15 | Hauptverbindung | T80 | - | | - | | kein Ausbau | | 0.0 |

**Grobkosten:** Auf der Basis des Handlungsbedarfs werden die Grobkosten für alle Netzabschnitte der Gemeinde abseits der Kantonsstrassen auf **0.05 Mio. CHF** geschätzt.

Die Massnahmen auf Strassen abseits der Kantonsstrassen sind noch nicht definiert und projektiert. Damit liegt noch keine auf die lokale Situation angepasste Beurteilung vor, welche Massnahmen angemessen, notwendig und machbar sind, um den Velofahrenden eine sichere Infrastruktur anzubieten. Entsprechend liegen auch keine Kostenschätzungen vor. Die angegebene unverbindliche Grössenordnung basiert auf einer Schätzmethode. Diese beruht auf der Abschätzung der für eine standardgerechte Veloinfrastruktur fehlenden Strassenbreite sowie auf Quadratmeter-Ansätzen für Baukosten und Landerwerb. Das Anbringen einer Deckschicht, wo der Belag nicht den Anforderungen entspricht, ist in den Grobkosten nicht berücksichtigt. Die angegebene Bandbreite ist mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Da noch kein Projekt vorliegt, wird jedoch darauf verzichtet, eine prozentuale Kostengenauigkeit anzugeben. Der untere Rand der Bandbreite ist als Mittelwert für die jeweils günstigste Option je Abschnitt, der obere Rand als Mittelwert für den kompletten baulichen Ausbau zu verstehen. Wo grössere Kunstbauten ausgebaut werden müssen, lassen sich die Kosten nicht sinnvoll abschätzen und werden als «offen» angegeben.