

Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 170

zu den Entwürfen

- des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen**
- eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen**

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat des Kantons Luzern die Botschaft zu den Entwürfen des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen und eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen.

Im ersten Teil der Botschaft ist das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen beschrieben. Dabei legt der Regierungsrat darüber Rechenschaft ab, inwieweit das Bauprogramm 2007–2010 und das Radroutenkonzept 1994 verwirklicht wurden. Es werden weiter die Rechtsgrundlagen und die planerischen Grundlagen des Kantonsstrassenbaues beschrieben. Anschliessend folgen die Entscheidungskriterien für die Aufnahme von Bauvorhaben in das kommende Bauprogramm. Ein weiteres Kapitel enthält Ausführungen über die durchgeführte Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 sowie über die Beratungen der Verkehrs- und Baukommission des Kantonsrates zu den von den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden eingereichten Anträgen. 32 neue Anträge erfüllten die Kriterien für eine Aufnahme in das Bauprogramm und wurden im Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 berücksichtigt.

Das Bauprogramm 2011–2014 setzt das 2006 eingeführte System der drei Töpfe A, B und C und der Sammelrubriken des laufenden Bauprogramms fort. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2011–2014 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Die Gesamtkosten der Vorhaben von Topf A entsprechen ungefähr den Angaben im Integrierten Finanz- und Aufgabenplan (IFAP). Der Topf B enthält sinngemäss die Vorhaben für die Programmperiode 2015–2018, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wird. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Die Vorhaben des Agglomerationsprogramms sind dem der Terminplanung entsprechenden Topf zugeordnet. Die nicht in den Gesamtkosten des Autobahnzubringers Rontal enthaltenen, flankierenden Massnahmen sind nach ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit für die optimale Wirkung des Autobahnzubringers jeweils ebenfalls dem entsprechenden Topf zugewiesen. Das künftige Bauprogramm enthält im Wesentlichen die nicht realisierten Strassenbauvorhaben des laufenden Bauprogramms mit den geschätzten Kosten und der Terminplanung.

Erfahrungsgemäss können nicht alle Projekte wie geplant abgewickelt werden. Aus diesem Grund hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend zu überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu zu priorisieren, um so die Vereinbarkeit mit dem IFAP sicherzustellen. Massgebend sind die finanziellen Mittel, welche im IFAP aufgeführt sind und in den jährlichen Voranschlägen zur Verfügung stehen beziehungsweise im Einzelfall durch die dafür zuständige Behörde bewilligt werden.

Im zweiten Teil der Botschaft werden die Änderungen bei der Einreihung der Kantonsstrassen erläutert. Gemäss Strassengesetz sind Strassen in eine andere Kategorie einzureihen, wenn ihre Funktion oder ihre Verkehrsbedeutung geändert haben. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 wurden 26 Umklassierungen beantragt. Die folgenden Strassen erfüllen die Kriterien und die Vorgaben des Strassengesetzes für eine Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen:

- Die Dorfstrasse in Perlen, Gemeinden Buchrain und Root, wird im Abschnitt Einmündung K 65/65b bis Einmündung Farnrainstrasse neu in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht.*
- Die Hauptstrasse K 65 in der Gemeinde Buchrain, Abschnitt Einmündung K 65b bis Dorf (Einmündung Rütüweidstrasse), wird aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.*

Inhaltsverzeichnis

A.	Bauprogramm 2011–2014	4
I.	Vollzug des Bauprogramms 2007–2010.....	4
1.	Bauprogramm 2007–2010.....	4
2.	Änderung des Bauprogramms 2007–2010	4
3.	Beschleunigungsprogramm 2010.....	5
4.	Umsetzung des Bauprogramms 2007–2010	5
5.	Realisierungsgrad Radroutenkonzept 1994 und «1994 ergänzt»	11
II.	Grundlagen.....	12
1.	Kantonsstrassen	12
a.	Erstellung, Hoheit und Eigentum	12
b.	Kosten.....	12
c.	Einreihung	12
d.	Radroutenkonzept 1994 und «1994 ergänzt».....	12
2.	Richtplan.....	13
a.	Kantonaler Richtplan	13
b.	Agglomerationsprogramm Luzern	13
3.	Finanzierung.....	13
4.	Bauprogramm.....	14
5.	Baubeschluss.....	14
6.	Lärmsanierung	15
III.	Grundsätze und Prioritäten.....	16
IV.	Vernehmlassung.....	17
V.	Beschrieb des Bauprogramms 2011–2014.....	19
1.	Aufbau.....	19
2.	Kostenzusammenstellung.....	19
3.	Beschreibung der einzelnen Projekte.....	20
a.	Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue übernommen werden.....	20
b.	Vorhaben des alten Bauprogramms, welche nicht in das neue übernommen werden.....	21
c.	Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden	21
d.	Sammelrubriken.....	23
4.	Auswirkung des Bauprogramms 2011–2014 auf die Umsetzung des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt».....	23
5.	Auswirkung des Bauprogramms 2011–2014 auf den Lärmschutz....	23
B.	Änderung der Einreihung.....	24
I.	Ausgangslage	24
II.	Grundlagen.....	24
III.	Kriterien.....	24
IV.	Vernehmlassung.....	25
V.	Ergebnis	27
1.	Neueinreihung.....	27
2.	Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz.....	27
3.	Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz	27
4.	Inkrafttreten der Änderungen des Kantonsstrassennetzes	28
VI.	Kosten	28
C.	Antrag	28
	Entwürfe der Kantonsratsbeschlüsse	
–	über das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen.....	29
–	über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen (SRL Nr. 757c).....	30
	Anhang.....	31
	Entwurf Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen	
	Übersichtspläne 1–5 zum Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen	
	Entwurf Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen (Anhang zu SRL Nr. 757c)	
	Übersichtspläne 6 und 7 zur Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen	

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen und zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen.

A. Bauprogramm 2011–2014

I. Vollzug des Bauprogramms 2007–2010

1. Bauprogramm 2007–2010

Am 4. Dezember 2006 hat Ihr Rat das Bauprogramm 2007–2010 für die Kantonsstrassen beschlossen und auf den 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt. Der entsprechende Grossratsbeschluss wurde im Kantonsblatt Nr. 50 vom 16. Dezember 2006 publiziert. Er entsprach mit geringfügigen Änderungen dem Antrag, den wir Ihnen mit unserer Botschaft B 153 vom 4. Juli 2006 unterbreitet hatten (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates [GR] 2006, S. 2422, 2466 und 2479).

Das Bauprogramm 2007–2010 für die Kantonsstrassen enthält über die ganze Programmdauer und auch für die einzelnen Jahre mehr Projekte, als finanziert werden konnten. Die Aufnahme in das Bauprogramm ist somit Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Projekte in der jeweiligen Bauprogrammperiode ausgeführt werden können. Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen ist in drei Töpfe und in die Sammelrubriken unterteilt. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2007–2010 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält sinngemäss die Vorhaben für die Programmperiode 2011–2014, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wurde. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Daneben enthält das Bauprogramm 2007–2010 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basierte auf dem Integrierten Finanz- und Aufgabenplan (IFAP) 2006–2010 (B 106 vom 23. August 2005). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und die Kostenunsicherheit nicht durch eine Reduktion bei den Projekten kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im IFAP 2006–2010 vorgesehenen Mittel um 3 Millionen Franken pro Jahr übersteigt. Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben entsprechen dem damaligen Projektierungsstand und wurden anhand von Kostenvoranschlägen oder Kostenschätzungen ermittelt. Bei verschiedenen Projekten war die Art der Massnahme im Jahr 2006 noch offen.

In unserer Botschaft zum Bauprogramm 2007–2010 (B 153 vom 4. Juli 2006, Kap. A.V.2) ist festgehalten, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C des Bauprogramms laufend überprüft, bei Abweichungen die Vorhaben neu priorisiert und somit die Vereinbarkeit mit dem IFAP sicherstellt.

2. Änderung des Bauprogramms 2007–2010

Mit der Überweisung der Motion M 295 von Pius Zängerle am 3. November 2008 hat Ihr Rat uns mit der Anpassung des Bauprogramms 2007–2010 für die Kantonsstrassen an die finanziellen Möglichkeiten beauftragt. Aufgrund der Entwicklungen im IFAP, der terminlichen Veränderungen und des Impulsprogramms haben wir die Vorhaben des Bauprogramms 2007–2010 nach den gleichen Grundsätzen und Prioritäten wie bei der Erarbeitung des Bauprogramms 2007–2010 überprüft, neu priorisiert und das Bauprogramm entsprechend nachgeführt.

Am 26. Mai 2009 hat Ihr Rat eine Änderung des Bauprogramms 2007–2010 für die Kantonsstrassen (vgl. unsere Botschaft B 100 vom 3. April 2009, in: Verhandlungen des Kantonsrates [KR] 2009, S. 1039) beschlossen. Mit diesem Beschluss hat die Verbindlichkeit, welche vom neuen Aufbau des Bauprogramms erwartet werden konnte, für den Topf A bis zum Auslaufen des Bauprogramms Ende 2010 wiederher-

gestellt werden können. Die Töpfe B und C des nachgeführten Bauprogramms haben – mit Ausnahme der im Bau oder in der Planung befindlichen Vorhaben und der Projekte des Impulsprogramms – nur informativen Charakter. Das nachgeführte Bauprogramm 2007–2010 ist die Grundlage für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms.

3. Beschleunigungsprogramm 2010

Ihr Rat hat in der Oktobersession 2009 zusätzlich 8 Millionen Franken zur Beschleunigung des Strassenbaus im Jahr 2010 zur Verfügung gestellt. In Absprache mit Ihrer Kommission Verkehr und Bau konnten acht Vorhaben aus dem Bau- respektive Unterhalts- und Erneuerungsprogramm der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, welche bereits bewilligt waren oder deren Projektierung weit fortgeschritten war, beschleunigt oder früher als in der Änderung des Bauprogramms 2007–2010 (B 100 vom 3. April 2009) geplant realisiert werden.

4. Umsetzung des Bauprogramms 2007–2010

In der Programmperiode 2007–2010 konnten insgesamt 5 Projekte abgerechnet und 18 Bauvorhaben realisiert und abgeschlossen werden. Im Bau befinden sich Ende 2010 total 11 Projekte. In der Phase «Projektbearbeitung» sind zurzeit 63 Bauvorhaben. 52 Bauvorhaben wurden nicht bearbeitet. Weiter konnten in der Programmperiode 20 Projekte aus dem alten Bauprogramm 2003–2006 abgerechnet werden.

Das Bauprogramm 2007–2010 konnte aus folgenden Gründen nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden:

- Der IFAP wird jährlich jeweils für die nächsten fünf Jahre erstellt und durch Ihren Rat genehmigt. Das Bauprogramm 2007–2010 basiert auf dem IFAP 2006–2010. Seit Ihrem Beschluss über das Bauprogramm 2007–2010 Ende 2006 ist der IFAP jährlich angepasst worden. Für die Umsetzung des Bauprogramms stehen seit dessen Inkrafttreten am 1. Januar 2007 weniger Mittel zur Verfügung, vor allem weil der Bund die Anteile der Kantone an der Mineralölsteuer gesenkt hat, um wegfallende Kosten der Kantone für die Nationalstrassen zu kompensieren. Die Hauptstrassen werden überdies nicht mehr objektbezogen subventioniert; die Aufwendungen dafür werden vom Bund vielmehr nur noch mit einem jährlichen Pauschalbetrag abgegolten.
- Die Preise im Bauhauptgewerbe sind stark angestiegen. Hauptsächlich von der Teuerung betroffen waren die Produkte Beton, bituminöse Beläge und Stahl. Die Gesamtbaukosten der Vorhaben im Kantonsstrassenbau sind um über 10 Prozent gestiegen.
- Bei vielen Vorhaben waren die konkreten Massnahmen bei der Erarbeitung des Bauprogramms noch nicht bekannt. Für solche Vorhaben wurden mögliche Gesamtkosten geschätzt.
- Nicht vermeidbare Verzögerungen bei der Planung und Realisierung von Vorhaben haben zu Terminverschiebungen im Bauprogramm geführt.
- Strassenbauvorhaben sind unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu planen und zu realisieren (§ 2 Abs. 2 des Strassengesetzes, StrG; SRL Nr. 755). Die Anwendung dieser Grundsätze ist insbesondere auch wegen der knappen finanziellen Möglichkeiten anspruchsvoll. Im Rahmen der öffentlichen Planaufgaben wurden gegen mehrere Projekte Einsprachen eingereicht, die Abklärungen und Verhandlungen zur Folge hatten. Die Einspracheentscheide und die Vergaben von Aufträgen wurden zum Teil an die Gerichteinstanzen weitergezogen. Bei einigen Projekten konnte das für den vorgesehenen Strassenausbau erforderliche Land nicht im gegenseitigen Einvernehmen erworben werden, sodass die Entschädigung durch die kantonale Schätzungskommission festgesetzt werden musste. Diese Umstände führten zu Terminverzögerungen bei der Realisierung der betroffenen Bauvorhaben.
- Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, wie geänderter Siedlungsstrukturen und Schulreformen, konnten die Planungsarbeiten bei einigen Bauvorhaben nicht begonnen oder nicht fortgesetzt werden.

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2003–2006

Strassenzug	Projektname	Projektkosten Angaben in Franken
K 2	Luzern, Kreisel Brüel (exkl.)–Einmündung Lidostrasse Radverkehrsanlagen, Ausbau und Sanierung Kantonsstrasse	2 196 027.65
K 4	Kriens, Kupferhammer–Bahnhöfli Strassenausbau, Radverkehrsanlagen	9 393 554.70
K 4/33	Malters, Kreuzung K 4/33 Umbau der Kreuzung in einen Kreisel	478 905.50
K 10	Entlebuch, Ebnet–Althus Rad-/Gehweg	3 598 443.60
K 10	Escholzmatt, Dorf (exkl.)–Wiggen Strassenausbau	21 418 896.55
K 10	Malters/Ruswil, Blattenbrücke–Langnauerbrücke (exkl.) Umbau Knoten, Erneuerung Entwässerung	1 371 248.50
K 10	Werthenstein, Sandmättli–Rossei (exkl.) Rad-/Gehweg, Teilsanierung Strasse	4 486 403.30
K 11	Willisau-Stadt, Roosgassmoos–Widenmatt (exkl.) Umfahrung Willisau inkl. Rückbau bestehende Kantonsstrasse	24 100 184.85
K 13/49a	Knutwil, Galerie (exkl.)–Einmündung Hofacher Radverkehrsanlagen, Sanierung Einmündung	686 420.65
K 15	Rothenburg, Chärmsmatt–Wegscheiden Radverkehrsanlagen	801 572.70
K 17	Luzern, Friedenstrasse–Wesemlinrain Busspur, Lichtsignalanlage, Rad-/Gehweg	1 912 067.10
K 31	Luzern, Rosenberghöhe–Einmündung Friedentalstrasse Radverkehrsanlagen	1 403 373.60
K 32	Horw, Wegscheide (inkl.)–Merkur (exkl.) Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Bauvorhaben Dritter)	2 562 000.00
K 33	Malters, Dorf Massnahmen zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer	346 687.90
K 33	Malters, Malters–Schachen Radverkehrsanlagen, Verkehrsberuhigung	2 195 550.65
K 33	Werthenstein, Schachen (Mehrzweckhalle)–Langnauerbrücke Radverkehrsanlagen (1. Etappe)	1 912 345.40
K 33b	Schwarzenberg, Bereich Ennenmatt Trottoir inkl. Sanierung Kantonsstrasse	210 658.60
K 43	Ebersecken, Dorf Trottoir entlang Kantonsstrasse	191 183.40
K 63	Hämikon, Oberdorf (2 Vorhaben) Schulwegsicherung und Mittelinsel	375 390.75
K 65a	Inwil, Oberhofen (exkl.)–Kirche (exkl.) Strassenausbau, Oberbausanierung	3 631 921.20

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2007–2010

Strassenzug	Projektname	Topf	Projektkosten Angaben in Franken
K 4	Kriens, Grz. Luzern–Einmündung Eichwilstrasse Radverkehrsanlage Richtung Luzern	A	14 820.30
K 10	Entlebuch/Werthenstein, Schwanderholzstutz Strassenausbau	A	37 221 013.70
K 15	Rain, Sandblatten Umbau der Kreuzung in einen Kreisel	A	1 574 875.25
K 17	Gisikon/Honau, Kreuzung Tell–Grenze Kanton Zug Radverkehrsanlagen, Teilsanierung Strasse	A	1 993 258.15
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Talrain Strassenausbau, Rad-/Gehweg	A	6 852 447.55

Fertiggestellte, noch nicht abgerechnete Vorhaben

Strassenzug	Projektname	Topf
K 4	Luzern, Grosshof–Eichhof Busspur, Sanierung Knoten, Lichtsignalanlage	A
K 10	Schüpfheim, Wissenbach–Usser Buel Optimierung geometrisches Normalprofil koordiniert mit Strassensanierung	A
K 10/13/ 16/31	Littau/Emmen, Seetalplatz Fussgängerübergänge, Inseln, Ergänzung Lichtsignalanlage	A
K 11	Wolhusen, Kreisel Rössli (exkl.)–Einmündung Spitalstrasse Radverkehrsanlagen, Teilsanierung der Kantonsstrasse, 1. Etappe	C
K 11/44	Nebikon, Einmündung K 11/K 44 Umbau der Kreuzung in einen Kreisel Wurde als Bauvorhaben Dritter realisiert	B
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Grenze Littau Förderung öffentlicher Verkehr	A
K 13	Luzern, St.-Karli-Brücke Rad-/Gehweg, Unterführung Alternatives Projekt ohne Unterführung wurde realisiert	C
K 13	Reiden/Wikon, Reiden–Grenze Kanton Aargau Verbreiterung Kantonsstrasse, Verbesserung Radverkehrsanlage	A
K 13	Wikon, Adelboden Trottoir	A
K 15	Beromünster/Gunzwil, Challeren–Grenze Aargau Radverkehrsanlagen auf altem Bahntrasse	A
K 16	Hochdorf, Dorf–Institut Baldegg Radverkehrsanlagen	A
K 16/ 16a/62	Gelfingen, Dorfkreuzung Umbau der Kreuzung in einen Kreisel	A
K 17	Ebikon, Knoten Ebisquare Bauvorhaben Dritter	C
K 17	Ebikon, Knoten Schachenweid (exkl.)–Knoten Schlösslistrasse (exkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr (diverse Anpassungen an die neue Verkehrsführung Zubringer Rontal)	A
K 17	Ebikon/Dierikon/Root, Knoten Migros (exkl.)–Knoten Längenbold (inkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung bestehende Knoten und Lichtsignalanlage an neue Verkehrsführung	A
K 18	Schenkon, Zellburg Umbau der Kreuzung in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C
K 40	Willisau, Löwen–Schlüsselacher Verlegung Kantonsstrasse (Anteil Kantonsstrasse)	A
K 43b	Schötz, Luthernbrücke Ersatz Brücke, Teilanpassung/Sanierung Strasse	A

Vorhaben im Bau

Strassenzug	Projektname	Topf
K 2	Luzern, Schwanenplatz–Luzernerhof (Schweizerhofquai) Radverkehrsanlagen, Bushaltestelle	A
K 4	Luzern, Obergrund-/Moos-/Sälistrasse Verbesserung Verkehrssicherheit für Radfahrende Wird als flankierende Massnahme Cityring durch den Kanton Luzern mit Kostenbeteiligung Vorhaben Cityring realisiert.	B
K 10	Ruswil, Langnauerbrücke–Dorf Werthenstein (Dietenei) Rad-/Gehweg, Teilsanierung Strasse	A
K 10	Hasle, Kurve Braui Ausbau Kurve	A
K 12/47	Buttisholz, Gugleren Umbau der Kreuzung in einen Kreisel	A
K 16	Eschenbach, Abzweigung K 65a–Acherfang Rad-/Gehweg entlang Kantonsstrasse	A
K 17b	Dierikon, Einmündung K 17 Längenbold (inkl.)–Einmündung Rigistrasse (inkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal auf Götzentalstrasse	A
K 32	Luzern, Allmend Aufhebung Niveauübergang Zentralbahn (Anteil Strassenrechnung Tieflegung Zentralbahn)	A
K 37	Marbach, Einmündung Schärliigstrasse–Steiglenbrücke Rad-/Gehweg, Teilsanierung Strasse, Neubau Brücke	A
K 44	Mauensee/Knutwil, Dorf Kaltbach–Einmündung K 13 Verbesserung der Verkehrssicherheit, Optimierung Strassenbreiten, Massnahmen Langsamverkehr	C
K 65b	Buchrain, Dierikon, Ebikon Zubringer Rontal	A

Im Jahr 2010 projektierte Vorhaben

Strassenzug	Projektname	Topf
K2	Meggen, Einmündung Adligenswilerstrasse (exkl.)–Grenze Schwyz Radverkehrsanlagen, Bushaltestelle, Teilsanierung Strasse	A
K2	Meggen, Schwerzi–Einmündung Adligenswilerstrasse Radverkehrsanlagen, Bushaltestelle	B
K4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlagen	A
K10	Wolhusen, Überführung Regionalverkehr Mittelland–Kreisel Rössli (exkl.) Radstreifen	A
K10	Entlebuch, Dorf Kreuzung Glaubenbergstrasse, Strassenausbau	B
K10	Entlebuch, Althus–Dorf (exkl.) Teilausbau/Teilsanierung Strasse, Rad-/Gehweg	B
K10/13/ 16/31	Emmen/Littau, Seetalplatz Optimierung Seetalplatz inkl. Optimierungsmassnahmen an der Kantonsstrasse in Reussbühl	B
K11/11a	Willisau, Wydenmatt Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C
K11/11c	Altshofen, Kreuzung K11/11c Umbau Knoten, Radverkehrsanlagen (wurde als Bauvorhaben Dritter bewilligt)	C
K12	Alberswil/Ettiswil, Dorf–Grenze Ettiswil–Dorf Sanierung und Ausbau Kantonsstrasse und Radverkehrsanlage	A
K13	Luzern, Geissmattbrücke–Pfistergasse Radverkehrsanlagen	A
K13	Littau, Grenze Luzern–Schiff Sanierung der Brücke, Förderung öffentlicher Verkehr und Radverkehrsanlagen (1. Etappe)	B
K13	Littau, Grenze Luzern–Schiff Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlagen und Sanierung Strasse (2. Etappe)	C
K13	Emmen, Seetalplatz (exkl.)–Centralplatz (exkl.) Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr, Sanierung Strasse	A
K13	Emmen, Centralplatz Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter)	C
K13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.) Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr	A
K13	Emmen, Sonnenplatz (inkl.)–Sprengiplatz (exkl.) Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr	A
K13/15	Emmen, Sprengiplatz Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr (exkl. Busbahnhof), Sanierung Strasse	A
K13	Emmen, Sprengi–Kreuzung Loren Radverkehrsanlagen	C
K13/18	Sursee, Kreisel Kotten–Kreisel Migros Bypass Kreisel Kotten und Busspur ab Kreisel Migros bis Kreisel Kotten	A
K13	Dagmersellen/Uffikon, Dorf (exkl.)–Dorf Uffikon Rad- und Gehweg entlang Kantonsstrasse, 1. Etappe Uffikon Dorf, koordiniert mit Belagssanierung	C
K13	Reiden, Dorf Verkehrsberuhigende Massnahmen	C
K14	Geuensee, Sternen-/Käsereiplatz Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter)	A
K14	Büron/Geuensee, Einmündung Rütistrasse–Grenze Geuensee–Dorf (exkl.) Radverkehrsanlagen, Sanierung Strasse	A
K14	Büron, Zentrum Strassenausbau, Radverkehrsanlagen, Sanierung Strasse	B
K14	Triengen, Dorf–Grund Verkehrsberuhigende Massnahmen	B
K15	Emmen, Sprengiplatz (exkl.)–Kreisel Bösfeld Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr, Sanierung Strasse	A
K15	Flankierende Massnahmen für Autobahnzubringer Rothenburg Radverkehrsanlagen, Umbau Knoten Einmündung Eschenbacherstrasse und Einmündung Bären	A
K15	Beromünster, Fleckenhauptraum, Westumfahrung Umfahrung, Radverkehrsanlagen, Verkehrsberuhigung	B
K15	Beromünster, Mooschäppeli–Galgenweid Ostumfahrung	C
K16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse Verbreiterung, Anpassung Seetalstrasse (Projektierung)	C
K16	Emmen, Waltwil Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Kreuzung, Massnahme offen	A

Strassenzug	Projektname	Topf
K 16	Gelfingen/Hitzkirch, Dorfkreuzung (exkl.)–Dorf Hitzkirch (exkl.) Verkehrsberuhigende Massnahmen	A
K 17	Luzern, Schlossberg Förderung öffentlicher Verkehr	A
K 17	Ebikon, Maihof–Schlössli Massnahme zugunsten Busverkehr	A
K 17	Ebikon, Knoten Schlösslistrasse Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	B
K 17	Ebikon, Knoten Schachenweid Umbau Knoten in Kreisel (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil Kanton)	A
K 17	Ebikon, Knoten Schlösslistrasse–Knoten Migros Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung bestehende Knoten und Lichtsignalanlage an neue Verkehrsführung	A
K 17	Root, Ronmatt inkl.–Grenze Gisikon Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Strassenraumgestaltung inkl. neuer Beleuchtung, Verkehrsberuhigung (z.B. Kernfahrbahn, Tempo 30), Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 17	Gisikon, Grenze Root–Knoten Tell (exkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Strassenraumgestaltung inkl. neuer Beleuchtung, Radverkehrsanlage	B
K 18/12	Ettiswil, Feldmatt–Post–Rüti inkl. Umbau Einmündung K 12 Radverkehrsanlagen, Umbau Knoten	B
K 18	Alberswil/Gettnau, Stierenweid–Gross Stalden Rad-/Gehweg, Teilausbau/Sanierung Strasse	A
K 19	Kriens, Schlund Förderung öffentlicher Verkehr, neue Lichtsignalanlage auf Knoten, Verkehrsmanagement	A
K 30	Luzern, Einmündung Schlösslihalde–Adligenswil Rad-/Gehweg	A
K 31	Luzern Spange Nord (Anteil Kanton), 1. Etappe Radverkehrsanlage Einmündung Friedentalstrasse–Sedel	B
K 32a	Luzern Bahnhof Radverkehrsanlagen, Erschliessung Uni	B
K 32	Luzern, Allmend Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 32	Luzern, Einmündung Eichwaldstrasse–Einmündung Moosmattstrasse Radstreifen	A
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenze Littau Radverkehrsanlagen, Sanierung Kantonsstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 34	Ruswil, Dorf Verbesserung Verkehrssicherheit	A
K 36	Escholzmatt/Flühli, Lammschlucht Verbesserung der Verkehrssicherheit	C
K 36	Flühli, Chrutacher Instandsetzung Brücke, Verbesserung Verkehrssicherheit	C
K 37	Escholzmatt/Marbach, Abzweigung K 10–Einmündung Schärliigstrasse Rad-/Gehweg, Teilausbau/Sanierung Strasse	C
K 41	Zell/Luthern, Hofstatt–Luthern Brücke und Strassenverbreiterung	C
K 42	Grossdietwil, Dorfeingang Süd–Gasthof Löwen Rad- und Gehweg in Richtung Fischbach	C
K 43/43b	Schötz, Kreuzung Feld (exkl.)–Siedlungsgebiet Trottoir/Trampelpfad	A
K 46	Pfaffnau, Industrie Schöneich–Steinacher Optimierung geometrisches Normalprofil mit teilweise Gehweg oder Trampelpfad koordiniert mit Strassensanierung	A
K 48	Neuenkirch/Sempach, Sempach-Station Aufhebung Niveauübergang	B
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.) Rad-/Gehweg, Teilanpassung Kantonsstrasse	C
K 51/52	Triengen, Cheer–Mülihof Verlegung der Kantonsstrasse (Teilprojektierung)	B
K 56	Sempach/Hildisrieden, Honrich–Schlüssel Radverkehrsanlagen, Ausbau/Sanierung Strasse, Anpassung geometrisches Normalprofil	A
K 65	Buchrain, Dorf Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, verkehrsberuhigende Massnahmen	B
K 65	Buchrain/Inwil, Autobahnanschluss Buchrain–Kreuzung Oberhofen (inkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Ausbau und Sanierung der Kantonsstrasse	B

Nicht bearbeitete Vorhaben

Strassenzug	Projektname	Topf
K2	Luzern/Meggen, Rebstock–Grenze Meggen–Lerchenbühl (exkl.) Radverkehrsanlagen, Teilsanierung/Teilausbau Kantonsstrasse	C
K2b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse–Kreuzung Rütimatt (inkl.) Radverkehrsanlagen, Sanierung Kunstbauten	B
K2b	Vitznau, Altdorfbach–Tschuopis Ausbau und Sanierung Kantonsstrasse	C
K2b	Vitznau, Bürglen–Grenze Schwyz Teilausbau und Sanierung Kantonsstrasse	C
K4	Kriens, Grosshof–Kupferhammer Förderung öffentlicher Verkehr	B
K4	Kriens, Zentrum Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlagen	B
K4/33a	Kriens/Littau, Einmündung Hergiswaldstrasse–Bennenegg Ausbau und Sanierung Strasse, Radverkehrsanlagen	C
K4b	Kriens, Knoten Eichwil/Arsenalstrasse (inkl.)–Einmündung K4 Förderung öffentlicher Verkehr, Umgestaltung Knoten	A
K10	Marbach/Escholzmatt, Wiggen–Grenze Bern Radverkehrsanlagen, Neubau Brücke, Teilsanierung Strasse	B
K10	Wolhusen, Hackenrüti–Bahnhof (inkl.) Radverkehrsanlagen, Massnahmen noch offen	C
K10	Werthenstein, Hackenrüti–Rossei Süd-Umfahrung Wolhusen (Teilprojektierung)	C
K10/34	Wolhusen, Hackenrüti Anschlussbauwerk an Umfahrung Süd (Teilprojektierung)	C
K11	Schötz, Einmündung K43–Industriegebiet Süd Radverkehrsanlagen, Sanierung unfallträchtiger Knoten	C
K11	Wolhusen, Kreisel Rössli (exkl.)–Einmündung Spitalstrasse Radverkehrsanlagen, Teilsanierung der Kantonsstrasse (2. Etappe)	C
K11	Menznaun, Einmündung Menzbergstrasse Umgestaltung Knoten	B
K12	Emmen/Littau, Kreuzung Loren (exkl.)–Stechenrain Radverkehrsanlagen	C
K12	Buttisholz/Grosswangen, Gugleren (exkl.)–Grenze Grosswangen–Rot Rad-/Gehweg (entlang Kantonsstrasse), Teilanpassung Strasse	C
K13	Emmen/Neuenkirch, Lorenkreuzung (exkl.)–Sibenlingen Rad-/Gehweg	C
K13/15	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengeplatz–Mühlematt Radverkehrsanlagen Alternativroute	C
K13	Knutwil, St. Erhard–Galerie (exkl.) Radverkehrsanlagen	C
K13	Neuenkirch, Abzweigung K48–Unterwalden Rad-/Gehweg	C
K13	Buchs/Uffikon, Eien–Dorf Uffikon Rad-/Gehweg	C
K13	Dagmersellen/Uffikon, Dorf (exkl.)–Dorf Uffikon Rad- und Gehweg entlang Kantonsstrasse, 2. Etappe	C
K13/47	Oberkirch, Länggass Umbau der Kreuzung in einen Kreisel	C
K16	Emmen, Seetalstrasse, Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli Busspur	A
K16	Emmen, Meierhöfli Umfahrung Emmen und Meierhöfli (Projektierung)	C
K16	Eschenbach, Kreuzung Seetalstrasse/Rainstrasse Umbau Knoten	C
K16	Hochdorf, Hochdorf–Ballwil West-Umfahrung, Variante Ballwil Süd (Projektierung)	C
K16	Hochdorf/Hohenrain/Gelfingen, Grenze Hohenrain–Dorfkreuzung (exkl.) Optimierung und Anpassung geometrisches Normalprofil koordiniert mit Strassensanierung	B
K16/60	Hochdorf, Kreuzung Luzernerstrasse/Hohenrainstrasse Umgestaltung Knoten	C
K16a	Ermensee, Aabachbrücke Dorf Instandsetzung Brücke, Sanierung Strasse	B
K17	Ebikon, Grenze Luzern–Knoten Schachenweid (exkl.) Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Radverkehrsanlagen, Förderung öffentlicher Verkehr, Gestaltung Strassenraum inkl. neuer Beleuchtung	B
K17	Ebikon, Knoten Schöllisstrasse–Knoten Migros Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum	B
K17b	Dierikon/Udligenswil, Götzenthalstrasse, Einmündung Rigistrasse (exkl.)– Einmündung K30 Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	C

Strassenzug	Projektname	Topf
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse Umbau Einmündung in einen Kreisell	C
K 18	Schenkon, Tannberg–Tann Rad-/Gehweg	C
K 18	Gunzwil, Tann–Lochete Strassenverbreiterung, Radverkehrsanlagen	B
K 31	Luzern Spange Nord (Anteil Kanton)	B
K 33	Malters, Rümliigbrücke Schachen Ersatz bzw. Neubau	C
K 33	Malters/Werthenstein, Malters–Schachen–Langnauerbrücke (inkl.) 2. Etappe Radverkehrsanlagen, Verkehrsberuhigung	C
K 34	Wolhusen/Ruswil, Abzweigung K 10–Dorf (exkl.) Rad-/Gehweg	C
K 36	Escholzmatt/Schüpfheim, Chlusboden Verbesserung Verkehrssicherheit und Tragfähigkeit	C
K 46	Langnau, Mehlsecken–Grenze Aargau Radverkehrsanlagen	C
K 46	Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42 Strassenverbreiterung	C
K 47	Oberkirch, Länggass–Zentrum Oberkirch Radverkehrsanlagen, Verkehrsberuhigung	C
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel–Länggass Radverkehrsanlagen, Teilausbau/Teilsanierung Strasse	C
K 48	Sempach, Schulhauskurve Umbau Knoten, Schulwegsicherung	C
K 56	Hochdorf, Sempacherstrasse/Urswilerstrasse Radverkehrsanlagen	C
K 56	Hochdorf/Hildisrieden Radverkehrsanlagen, Strassenverbreiterung	C
K 58	Mosen, Abzweigung K 16a–Aabach Verbesserung und Ergänzung Trottoir, Verkehrsberuhigung	C
K 58	Mosen, Bergweg–Einmündung alte Schwarzenbacherstrasse Trottoir	C
K 62	Gelfingen, Dünkelbach–Einmündung Schloss Heidegg Trottoir	C

5. Realisierungsgrad Radroutenkonzept 1994 und «1994 ergänzt»

Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind bis Ende des Jahres 2013 90 Prozent der Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen gemäss dem Radroutenkonzept 1994 zu realisieren.

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 und am 30. November 2009 vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009) zustimmend Kenntnis genommen. Mit der Ergänzung wurden 54 Kilometer Radverkehrsanlagen zusätzlich ins Radroutenkonzept 1994 aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wird somit von 361 Kilometer auf neu 415 Kilometer erhöht, was einer Zunahme um 15 Prozent entspricht.

Gemäss Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 ist mit der Erarbeitung des Bauprogramms der aktuelle Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kap. V.4 der Botschaft B 119). Bis Ende 2010 werden rund 59 Prozent der im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» aufgeführten Massnahmen realisiert sein. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad 68 Prozent betragen.

	2006		Realisierungsgrad 2008				2010	
	ohne Ergänzungen km	%	ohne Ergänzungen km	%	mit Ergänzungen km	%	mit Ergänzungen km	%
Best. Radverkehrs- anlagen	185	51,1	227	62,9	227	54,7	233	56,1
Best. Radverkehrs- anlagen mit Verbesserungen	14	3,9	14	3,9	14	3,4	11	2,7
Nicht realisierte Radverkehrsanlagen	162	45	120	33,2	174	41,9	171	41,2
Total Radrouten	361	100	361	100	415	100	415	100

II. Grundlagen

1. Kantonsstrassen

a. Erstellung, Hoheit und Eigentum

Die Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse (§ 43 StrG).

b. Kosten

Gemäss § 47 StrG trägt der Staat die Kosten für den Kantonsstrassenbau. Vorbehalten bleiben die §§ 32 Absatz 5 und 42 Absatz 1 StrG (Abs. 1).

Wird auf Verlangen von Gemeinden oder Privaten eine Ausführung beschlossen, die über den erforderlichen Standard hinausgeht, haben sie die Mehrkosten selber zu bezahlen (Abs. 2).

Sind wegen Bauten und Anlagen, die ein grosses Verkehrsaufkommen mit sich bringen, wie Einkaufszentren, Parkhäuser, Industrie- und Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Kiesgruben, Deponien, Geschäfts- und Bürobauten, Hotels, Vergnügungszentren oder Grossüberbauungen, Kantonsstrassen zu erstellen oder zu ändern, sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise den Verursachern zu überbinden (Abs. 3).

c. Einreihung

Gemäss § 10 Absatz 1a StrG ist für die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen der Kantonsrat zuständig.

d. Radroutenkonzept 1994 und «1994 ergänzt»

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat von unserem Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 zustimmend Kenntnis genommen. Mit einer Motion wurde unser Rat 2006 beauftragt, das Radroutenkonzept 1994 bezüglich Angebot, Massnahmen und Projektierungsgrundlagen den neuen Bedürfnissen, der Entwicklung der Normen und den Erfahrungen aus dem Betrieb anzupassen. Ihr Rat hat den Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009) am 30. November 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das Radroutenkonzept ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen bei der Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen. Angebot und Massnahmen für Radrouten im Kanton Luzern sind nach Prioritäten abgestuft in Situationsplänen aufgezeigt. Im Weiteren ist im Radroutenkonzept 1994 festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung.

Das Bauprogramm stellt die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher. Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind die im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen bis Ende 2013 zu 90 Prozent umzusetzen.

Gemäss dem Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (B 119) ist das Bauprogramm für die Kantonsstrassen bestimmend für den Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen. Ihr Rat bestimmt, welche Vorhaben in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgenommen werden. Somit steuert Ihr Rat auch den Realisierungsgrad der Massnahmen gemäss Radroutenkonzept 1994 und seiner Ergänzung.

2. Richtplan

a. Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung (SR 700) und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG; SRL Nr. 735). Der kantonale Richtplan zeigt auf, in welcher Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben voraussichtlich zu erfüllen sind. Der Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Am kantonalen Richtplan sollen sich Behörden und Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons in Frage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden. Ihr Rat hat den kantonalen Richtplan 2009 am 23. März 2010 genehmigt.

Der Richtplan 2009 bestimmt die kantonalen Interessen und Entwicklungsabsichten in Form von «richtungsweisenden Festlegungen». Für das Bauprogramm sind insbesondere die folgenden Festlegungen massgebend (Richtplan-Text, Kapitel M Mobilität):

- Für Kantonsstrassen (M3, S. 95): Die Gewährleistung eines funktionierenden kantonalen Strassenverkehrsnetzes ist in erster Linie mit qualitativen Verbesserungen und Substanzerhaltung anzustreben. Neuanlagen sind dort in Betracht zu ziehen, wo sie die Verkehrssicherheit erhöhen und Wohn- und Zentrumsgebiete wirksam entlasten. Eine hohe Priorität ist dem störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs sowie der Realisierung eines sicheren und zusammenhängenden Velowegnetzes einzuräumen.
- Für Fuss- und Radverkehr (M6, S. 107): Der Fuss- und der Radverkehr haben eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwiegend, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

b. Agglomerationsprogramm Luzern

In der Botschaft B 149 vom 6. Juni 2006 haben wir Ihrem Rat den Planungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern sowie die entsprechende Änderung des kantonalen Richtplans unterbreitet. Am 7. November 2006 haben Sie vom Planungsbericht zustimmend Kenntnis genommen und die Anpassung des Richtplans genehmigt (vgl. GR 2006 S. 2269). Die richtplanrelevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind in den kantonalen Richtplan 2009 eingeflossen. Nach der Beratung der bundesrätlichen Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009 und der Freigabe der entsprechenden Finanzmittel durch das eidgenössische Parlament können ab 2011 erste Projekte mit finanzieller Unterstützung des Bundes realisiert werden. Insgesamt kann die Agglomeration Luzern für die erste Programmperiode (2011–2014) mit rund 45 Millionen Franken an Bundesgeldern rechnen.

3. Finanzen

Gemäss dem Integrierten Finanz- und Aufgabenplan 2010–2014 (Botschaft B 121 vom 25. August 2009) stehen für Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2011–2014 folgende Bruttobeträge für Bau, inklusive Landerwerb, Stadt Luzern und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung, zur Verfügung:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
40 400 000	44 010 000	56 070 000	59 700 000	notwendige Mittel zur Umsetzung Projekte in Topf B			

Integrierter Finanz- und Aufgabenplan
2010–2014 gemäss Botschaft B 121 vom
25.8.2009

4. Bauprogramm

Gemäss § 45 StrG beschliesst der Kantonsrat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen (Abs. 1). Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen (Abs. 5).

Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Kleinere Bauvorhaben können in Sammelrubriken zusammengefasst werden (Abs. 2).

Im Besonderen stellt das Bauprogramm die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzeptes. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten (Abs. 3).

Die betroffenen Gemeinden und die interessierten Regionalplanungsverbände können sich vernehmen lassen; dabei können weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit ist von der Gemeinde auf geeignete Weise bekannt zu geben (Abs. 4).

In das Bauprogramm werden jene Projekte aufgenommen, die während der Programmperiode auch tatsächlich realisiert werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Es muss jedoch nicht vollumfänglich neu beschlossen werden, sondern nur insoweit, als Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen werden. Das Bauprogramm bezeichnet den Ausbaustandard nur in den Grundzügen und legt somit nicht alle Einzelheiten fest. Die detaillierte Ausgestaltung einer Strasse ist vielmehr Inhalt des Strassenprojekts.

5. Baubeschluss

Der Baubeschluss wird gemäss § 46 StrG gestützt auf das Bauprogramm vom Regierungsrat oder, bei vereinfachten Projektbewilligungsverfahren, durch das zuständige Departement gefasst: Erreichen die damit bewilligten Kosten die Höhe von 3 Millionen Franken, ist dafür Ihr Rat zuständig (Abs. 1). Wird ein Bauvorhaben aufgeteilt, sind die Kosten des im Bauprogramm beschriebenen Projekts für die Baubeschlusskompetenz massgebend (Abs. 2).

Nach § 23 Unterabsatz b und § 24 Unterabsatz b der Verfassung des Kantons Luzern unterliegen Beschlüsse des Kantonsrates, mit denen freibestimmbare Ausgaben bewilligt werden, bei Vorhaben mit einer Ausgabenhöhe von 3 bis 25 Millionen Franken dem fakultativen Referendum, bei solchen mit einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken der obligatorischen Volksabstimmung.

Ausgaben sind freibestimmbar, wenn der entscheidenden Behörde für den Umfang der Ausgabe, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder für andere Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit zusteht (§ 6 Abs. 1 Finanzhaushaltgesetz, FHG; SRL Nr. 600).

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellen Unterhaltskosten gebundene Ausgaben dar, die dem Finanzreferendum entzogen sind (BGE 113 Ia 398 f., 105 Ia 87). Die Aufwendungen für den Strassenbau sind demgegenüber freibestimmbare Ausgaben, die wir Ihnen bei einer Ausgabenhöhe von 3 Millionen Franken und mehr mit einer Botschaft zum Beschluss unterbreiten werden und die dem Finanzreferendum unterstellt sind. Die Ausscheidung zwischen gebundenen Ausgaben für den Unterhalt und freibestimmbaren Ausgaben für den Bau ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts auch bei gleichzeitiger Ausführung von Unterhalts- und Bauarbeiten innerhalb desselben Gesamtprojekts zulässig (BGE 113 Ia 399 ff.).

Die Ausgabenbewilligungskompetenz steht grundsätzlich Ihrem Rat zu. Sie bewilligen die Bau- und Unterhaltskosten für Kantonsstrassen mit dem Voranschlagskredit (§ 11 FHG). Betragen die Baukosten weniger als 3 Millionen Franken, verfügen wir mit dem Baubeschluss über den von Ihrem Rat bewilligten Voranschlagskredit. Werden die Baukosten auf 3 Millionen Franken und mehr veranschlagt, bewilligen Sie mit dem Baubeschluss den erforderlichen Sonderkredit (§ 21 Abs. 2a FHG).

Die Ausgaben sind auf den Zeitpunkt zu berechnen, in welchem der Dekretsentwurf für den Sonderkredit erarbeitet wird (BGE 118 Ia 425).

6. Lärmsanierung

Strassenverkehrsanlagen, die den Vorschriften des Umweltschutzgesetzes nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [USG], SR 814.01; Art. 13 ff. der Lärmschutz-Verordnung [LSV], SR 814.41). Die Strassen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, ist Massnahmen an der Quelle (erste Stufe), welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, der Vorzug einzuräumen gegenüber Massnahmen zwischen Quelle und Empfangspunkten (zweite Stufe), die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Wenn im Einzelfall unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten entstehen oder wenn überwiegende Interessen der Sanierung entgegenstehen, sind Erleichterungen zu gewähren (Art. 17 Abs. 1 USG, Art. 14 Abs. 1 LSV). Diese werden regelmässig in einem konzentrierten Entscheid des Regierungsrates zusammen mit der Beschlussfassung über das konkrete Lärmsanierungsprojekt gewährt. Damit werden die Strasseninhaber davon entbunden, weiter gehende emissionsbegrenzende Lärmschutzmassnahmen zu treffen.

Können bei Strassen wegen gewährter Erleichterungen die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so müssen bei den bestehenden lärmbelasteten Gebäuden die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall gedämmt werden (Pflichteinbau; vgl. Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 15 Abs. 1 LSV).

Mit Beschluss vom 3. Juni 2003 haben wir – unter Einbezug der Kommission Verkehr und Bau – das Kostentragungsmodell für den Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen der lärmtechnischen Sanierung von Strassen genehmigt, welches über das gesetzliche Minimum hinausgeht. Das Konzept sieht bei Räumen mit überschrittenem Immissionsgrenzwert nach der Lärmbelastung abgestufte Kostenbeiträge von 20 Prozent bei 66 dB(A) tags bis 80 Prozent bei 69 dB(A) tags an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern vor. Mit dieser in der Praxis bewährten und wegen ihrer Plausibilität akzeptierten Regelung können Härtefälle vermieden werden. Weil der Einbau von Schallschutzfenstern nicht mehr wie früher über die ganze Fassade und unter Mitberücksichtigung einer Toleranz von einem Dezibel erfolgt, sondern aufgrund der konkreten Fassaden-, geschoss- und fensterspezifischen Lärmbelastung festgelegt wird, fallen zwar mehr Kosten an (rund 20%), welche aber verkraftbar sind, da sich die Gebäudeeigentümerschaft in den meisten Fällen finanziell mitbeteiligen muss. Die Stadt Luzern hat dieses Konzept für das Stadtstrassennetz übernommen.

Die Strassenverwaltungsbehörde führt die Sanierung bestehender Verkehrsanlagen durch (§ 18 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz [EGUSG], SRL Nr. 700). Die Strassenverwaltung obliegt bei den Kantonsstrassen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (§ 17 Abs. 2a StrG, § 1 Abs. 3a der Strassenverordnung [StrV], SRL Nr. 756).

Die Bekämpfung des Strassenlärms wird auf zwei Ebenen angegangen: mittels Realisierung von Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der konkreten Strassenbauvorhaben gemäss Bauprogramm und mittels Durchführung von reinen Lärmsanierungen. Besteht bei Strassenbauvorhaben eine gleichzeitige Lärmsanierungspflicht (Art. 18 USG, Art. 8 LSV), werden die Lärm- und Schallschutzmassnahmen in das Projekt miteinbezogen und die verschiedenen Verfahren koordiniert. Ist kein Strassenbauvorhaben vorgesehen und wird der Immissionsgrenzwert überschritten, erfolgt die Sanierung in einem eigenständigen Prozess (Erarbeitung eines Lärmsanierungsprojekts). Strassen mit überschrittenen Alarmwerten werden dabei prioritär behandelt (Art. 19 USG, Art. 17 LSV).

Für die lärmtechnische Sanierung der sanierungspflichtigen Kantonsstrassen werden im Bauprogramm unter der Sammelrubrik «Massnahmen zugunsten Lärmschutz oder Luftreinhaltung» die voraussichtlichen Projektierungs- und Ausführungskosten aufgeführt.

Die Kosten für Emissionsbegrenzungen bei neuen oder geänderten Kantonsstrassen sowie für Sanierungs- und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Kantonsstrassen trägt der Kanton (§ 20 Abs. 1 EGUSG, § 83 Abs. 1 StrG).

Der Bund gewährt bei bestehenden Strassen Beiträge für Lärmsanierungen und Schallschutzmassnahmen im Rahmen der Verwendung des Reinertrags der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (Art. 50 USG, Art. 21 f. LSV). Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Bundesbeiträge nicht mehr prozentual, sondern anhand der Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bemessen und in einer Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt. Im Mittel betragen die Bundesbeiträge rund 25 Prozent. Bei den schweizerischen Hauptstrassen sind die Bundesbeiträge im Globalbeitrag an die Kantone eingeschlossen; es werden bei diesen Strassen keine zusätzlichen Direktbeiträge an den Lärmschutz geleistet.

Gemäss der Lärmschutz-Verordnung müssen die Sanierungen der Kantonsstrassen spätestens bis 31. März 2018 abgeschlossen sein. Nach Ablauf der Sanierungsfristen werden die Bundesbeiträge für die Lärmsanierungen eingestellt. Werden die Sanierungsfristen nicht eingehalten, stellt sich im Übrigen bei allen Strassen verstärkt die Frage nach der Ausrichtung von Entschädigungen (vgl. BGE 123 II 560).

III. Grundsätze und Prioritäten

An ihrer Sitzung vom 16. Dezember 2009 hat die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates von der Liste der Grundsätze für die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm 2011–2014 sowie von den Prioritäten bei der Berücksichtigung der Bauvorhaben im Programm zustimmend Kenntnis genommen.

Gegenüber dem Vorschlag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD) wurde in den allgemeinen Grundsätzen die Erstellung der Radverkehrsanlagen vor die Verbesserung der Verkehrsabläufe an kritischen Engpässen im Kantonsstrassennetz gesetzt. Bei den Prioritäten wurde die Erstellung der Radverkehrsanlagen vor den Projekten des Agglomerationsprogrammes und den flankierenden Massnahmen für den Autobahnzubringer Rontal rangiert.

Die Aufnahme von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm soll somit nach den folgenden Entscheidungskriterien, unterteilt in allgemeine Grundsätze, Verfahrensgrundsätze und Prioritäten, erfolgen:

Allgemeine Grundsätze:

1. Dringlicher baulicher Unterhalt an Kantonsstrassen mit teilweiser Erweiterung des Strassenraums, Anpassung des geometrischen Normalprofils (Prioritäten: Verkehrsmenge und LKW-Anteil),
2. Sanierung von Strassenabschnitten mit hohem Unfallrisiko,
3. Erstellen von Radverkehrsanlagen:
 - a. Radverkehrsanlagen erster Priorität gemäss «Radroutenkonzept 1994 ergänzt»,
 - b. Sanieren von Stellen, an denen häufig Fahrradunfälle passieren,
 - c. Schliessen von Lücken zwischen bestehenden Anlagen des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt»,
 - d. Projektierung von ausgewählten Radverkehrsanlagen des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt» (Umsetzung von Schulwegsicherungen und Ähnlichem),
4. Verbesserung des Verkehrsablaufs an kritischen Engpässen im Kantonsstrassennetz unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in der Agglomeration Luzern und in Regionalzentren, sowie von Veränderungen im übergeordneten Strassennetz,
5. Wirkung als Ganzes mit Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens und der Nachhaltigkeit.

Verfahrensgrundsätze:

1. Die finanziellen Mittel für die Bauvorhaben des Bauprogramms richten sich nach den Vorgaben des IFAP. Bei Verzögerungen infolge von Rechtsverfahren oder veränderter Rahmenbedingungen können Vorhaben aus den Töpfen B und C vorgezogen werden. Dadurch sind immer genügend bewilligte Projekte vorhanden.
2. Neue Projekte, welche die Grundsätze erfüllen und vom Kantonsrat in das Programm aufgenommen werden, sollen dem Topf C zugewiesen werden. Wird ein neu beantragtes Projekt durch Beschluss des Kantonsrates in den Topf A oder B eingereiht, wird das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die verbleibenden Projekte so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit dem IFAP sichergestellt ist.
3. Projekte des Agglomerationsprogramms werden gemäss dessen Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.
4. Die nicht in den Gesamtkosten des Projekts für den Autobahnzubringer Rontal enthaltenen flankierenden Massnahmen werden gemäss ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit für die Projektierung und Realisierung dem entsprechenden Topf zugewiesen.

Prioritäten und Rangfolge:

1. Fertigstellung der laufenden Bauarbeiten an den Kantonsstrassen,
2. Projekte des Bauprogramms 2007–2010, falls die allgemeinen Grundsätze für die Aufnahme in das Bauprogramm noch erfüllt sind und mit der Planung begonnen wurde,
3. Umsetzung «Radroutenkonzept 1994 ergänzt»,
4. Projekte, die im Agglomerationsprogramm enthalten sind,
5. Flankierende Massnahmen für den Autobahnzubringer Rontal,
6. Projekte des Bauprogramms 2007–2010, falls die allgemeinen Grundsätze für die Aufnahme in das Bauprogramm noch erfüllt sind,
7. Neu beantragte Projekte in Abhängigkeit mit bereits im Bauprogramm enthaltenen Vorhaben,
8. Neu beantragte Projekte, welche die allgemeinen Grundsätze für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen.

IV. Vernehmlassung

Im Januar 2010 eröffnete das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement das Vernehmlassungsverfahren zum Bauprogramm 2011–2014. Den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden des Kantons Luzern wurde Gelegenheit gegeben, zum Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 Stellung zu nehmen, ihre darin enthaltenen Vorhaben kritisch zu überprüfen und nicht mehr dringliche und notwendige Vorhaben zurückzuziehen sowie ihre Rückzüge und Anträge schriftlich einzureichen. In diesen Entwurf wurden auf Antrag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes 21 neue Vorhaben aufgenommen, welche für die Gewährleistung des Gesamtverkehrssystems des Kantons Luzern erforderlich sind und die Entscheidungskriterien für eine Aufnahme in das neue Bauprogramm erfüllen. Im Schreiben zur Vernehmlassung hatte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bereits darauf hingewiesen, dass das geltende Bauprogramm nur teilweise fristgerecht realisiert werden konnte und mehr Vorhaben umfasst als finanziert werden können. Die Aufnahme in das Bauprogramm ist eine Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Strassenbauvorhaben in einer Programmperiode ausgeführt werden. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass das seit 2006 praktizierte System der Töpfe, das sich bewährt hat, im neuen Bauprogramm beibehalten werde. Ausserdem würden Vorhaben des Agglomerationsprogramms gemäss deren Terminplanung und die nicht in den Gesamtkosten des Autobahnzubringers Rontal enthaltenen flankierenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit dem entsprechenden Topf zugewiesen.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden über 90 Stellungnahmen mit insgesamt über 50 neuen Projektanträgen mit Gesamtkosten von rund 250 Millionen Franken eingereicht. Diesen neuen Anträgen stehen ein Rückzug und sieben Verzichte gegenüber.

Die Entscheidungskriterien wurden mehrheitlich befürwortet. Folgende Ergänzungen der Entscheidungskriterien wurden beantragt: Rangierung der Vorhaben des Agglomerationsprogramms vor der Umsetzung des Radroutenkonzepts; Aufnahme der flankierenden Massnahmen für den Autobahnanschluss Rothenburg; Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte; Aufnahme von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Am häufigsten wurde beantragt, die Projekte seien früher als im Entwurf des Bauprogramms vorgesehen (und finanzierbar) zu realisieren. Zur Begründung wurde auf die wachsende Mobilität, die Verkehrssicherheit, das Radroutenkonzept, die Zunahme des Lastwagenverkehrs auf den Kantonsstrassen und die schwindende Leistungsfähigkeit der Strassen hingewiesen. Die im Bauprogramm beschriebene Förderung des öffentlichen Verkehrs fand Zustimmung, wobei die Erarbeitung von Konzepten für den öffentlichen Verkehr gewünscht wurde. Zudem wurde eine kritische Beurteilung von Umfahrungen gefordert.

Das Topf-System und die Vereinbarkeit mit dem IFAP wurden befürwortet. Allerdings wurden neue Finanzierungsformen für Grossprojekte gewünscht und der Verteilschlüssel für die Finanzierung der Kantonsstrassen angezweifelt. Die Mittel für den Kantonsstrassenbau sollten erhöht und unter keinen Umständen gekürzt werden. Einige Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Luzern fühlten sich gegenüber der Stadt und der Agglomeration Luzern benachteiligt.

Bezüglich des Radroutenkonzepts 1994 wurde festgestellt, dass dieses nicht wie im Strassengesetz vorgesehen umgesetzt werde. Es wurde eine frühere Realisierung der Projekte mit Radverkehrsanlagen gefordert, und Gründe für die Förderung des Velos wurden angeführt. Bei Strassenabschnitten mit noch nicht realisierten Radverkehrsanlagen sollten pragmatische Lösungen die Verkehrssicherheit provisorisch verbessern. Ferner wurde auf die Sicherstellung der Werterhaltung der Infrastrukturanlagen und die Befahrbarkeit der bestehenden Brücken für 40-Tonnen-Fahrzeuge hingewiesen sowie teilweise eine Reduktion des Ausbaustandards beantragt. Ortsdurchfahrten sollten verträglich gestaltet werden: Verlangt wurden eine klare Regelung der verkehrsberuhigenden Massnahmen und eine Vereinfachung der Signalisation.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement überarbeitete in der Folge das Bauprogramm gestützt auf die genannten Entscheidungskriterien. Die bereits im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen 21 neuen Vorhaben wurden in der Vernehmlassung bestätigt. Von den über 50 eingereichten Anträgen wurden 11 gutgeheissen und die entsprechenden Projekte zusammen mit den anderen 21 Vorhaben im Entwurf des Bauprogramms berücksichtigt. Dem Rückzug und den beantragten Verzichten konnte aufgrund der Entscheidungskriterien nicht entsprochen werden. 6 Vorhaben wurden aufgrund von Optimierungen der Projektperimeter respektive der Zuordnung in eine eigene Budgetposition (vgl. Kap. V.3) aus dem Entwurf des Bauprogramms gestrichen. Die Sammelrubrik für Anlagen des öffentlichen Verkehrs wurde von 200 000 auf 400 000 Franken pro Jahr aufgestockt.

An der Sitzung vom 14. Juni 2010 orientierte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates umfassend über die Stellungnahmen der Gemeinden, der Parteien und der Verbände und über den überarbeiteten Entwurf des Bauprogramms 2011–2014. Der Antrag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die im Vernehmlassungsverfahren beantragten Ergänzungen der Entscheidungskriterien nicht zu berücksichtigen, wurde von Ihrer Kommission unterstützt. Die 32 neuen Anträge und die Erhöhung der Sammelrubrik für Anlagen des öffentlichen Verkehrs wurden zur Kenntnis genommen. Die Änderungen und Ergänzungen am Entwurf des Bauprogramms 2011–2014, welche aufgrund des Vernehmlassungsverfahrens vorgenommen wurden, wurden grösstenteils befürwortet. Ihre Verkehrs- und Baukommission beantragte jedoch folgende Änderungen:

Str.-Zug	Plan Nr.	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Antrag
K10	11	Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	Baubeginn 2013
K10	70	Entlebuch, Althus-Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	Planungsarbeiten in der Programmperiode 2011–2014
K10	113	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd	Gesamtkosten für Planung und Realisierung im Entwurf des Bauprogramms berücksichtigen
K11	72	Wolhusen, Menznauerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilsanierung Strasse (2. Etappe Bahnübergang-Einmündung Spitalstrasse exkl.)	Planungsarbeiten in der Programmperiode 2011–2014
K13	83	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B. Projekt war im Bauprogramm 2007–2010 und im Entwurf Vernehmlassungsverfahren dem Topf A zugeordnet.
K13/18	20	Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Förderung öffentlicher Verkehr	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A. Projekt war im Bauprogramm 2007–2010 und im Entwurf Vernehmlassungsverfahren dem Topf A zugeordnet.
K14	26	Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	Baubeginn in der Programmperiode 2011–2014
K15/18	88	Beromünster, Westumfahrung	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K32a	50	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage und Erschliessung Universität	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A. Im Entwurf Vernehmlassungsverfahren dem Topf A zugeordnet.

Alle diese Änderungsanträge zum Bauprogramm 2011–2014 erfüllen die Grundsätze und Prioritäten. Die Anträge Ihrer Kommission wurden im Entwurf des Bauprogramms entsprechend berücksichtigt. Sie haben jedoch einen höheren Finanzbedarf zur Folge.

Weiter hat Ihre Kommission auf die Sicherheitsproblematik in der Lammschlucht zwischen Schüpfheim und Flühli hingewiesen. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, ist für den Bau, Unterhalt und Betrieb der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und für die Gewässer verantwortlich sowie zuständig für den Schutz von Menschen, Tieren und Sachwerten vor Naturgefahren. Die Gewährleistung der Sicherheit in der Lammschlucht wird durch den ordentlichen Unterhalt laufend wahrgenommen.

Ihre Kommission nahm zur Kenntnis, dass im Entwurf des Bauprogramms im Topf C diverse Umfahrungsstrassen beschrieben sind. Damit diese Umfahrungsstrassen bei der Erarbeitung des Bauprogramms 2015–2018 priorisiert werden können, hat sich Ihre Kommission selbst den Auftrag erteilt, Entscheidungskriterien für die Priorisierung von Umfahrungsstrassen auszuarbeiten.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) informierte am 17. Juni 2010 das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement und unseren Rat mittels Schreiben vom 9. Juli 2010 über das weitere Vorgehen bezüglich des Nationalstrassenprojekts Bypass Luzern. Das Projekt Bypass Luzern umfasst zwei rund 4,3 Kilometer lange Doppelspurtunnel von der Verzweigung Rotsee bis zur Vorzone des Tunnels Schlund in Kriens, den Ausbau der A14 auf sechs Spuren bis Buchrain, den Ausbau der nordwärts führenden Fahrspur zwischen Lopper und Horw auf drei Spuren und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof. Die heutige Nationalstrasse zwischen der Verzweigung Rotsee und Kriens mit dem Sonnenberg- und dem Reussporttunnel soll im Eigentum des Bundes bleiben.

Im Bundesbeschluss über das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz ist der Bypass Luzern dem Modul 3 zugeordnet. Gemäss diesem Beschluss haben die zuständigen Bundesämter die Projekte der Module 2 und 3 weiter zu konkretisieren, damit diese in der nächsten Programmbotschaft, voraussichtlich im

Jahr 2013, neu beurteilt werden können. Die Planungshoheit der Nationalstrassenprojekte obliegt seit dem Inkrafttreten der NFA am 1. Januar 2008 dem Bund. Das Astra wird die Planungsarbeiten für das generelle Projekt Bypass Luzern diesen Herbst auslösen. Die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof ist Bestandteil des Projektperimeters. Gemäss Artikel 2 der Nationalstrassenverordnung (NSV; SR 725.111) sind Anschlüsse mit den dazugehörenden Verbindungsstrecken bis zur nächsten leistungsfähigen Strasse Bestandteil der Nationalstrasse. Gemäss Schreiben an unseren Rat vom 9. Juli 2010 setzt das Astra die Spange Nord als nächste leistungsfähige Strasse für den Bypass Luzern mit Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof voraus. Weiter geht das Astra davon aus, dass der Kanton Luzern die Spange Nord gleichzeitig mit dem generellen Projekt Bypass Luzern projektiert. Die Spange Nord ist im Entwurf zum Bauprogramm 2011–2014 im Topf C aufgeführt. Damit das generelle Projekt Bypass Luzern mit der Planung der Spange Nord abgestimmt werden kann, sind die Planungsarbeiten (Ausarbeitung Vorprojekt) für die Spange Nord im Entwurf des Bauprogramms der Programmperiode 2011–2014 zugeordnet.

V. Beschrieb des Bauprogramms 2011–2014

1. Aufbau

Das Bauprogramm 2007–2010 für die Kantonsstrassen ist in drei Töpfe und die Sammelrubriken eingeteilt. Das System der Töpfe hat sich bewährt und soll im neuen Bauprogramm 2011–2014 beibehalten werden. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2011–2014 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält sinngemäss die Vorhaben für die Programmperiode 2015–2018, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wird. Die Gesamtkosten der Vorhaben dieser beiden Töpfe entsprechen ungefähr den Angaben im IFAP beziehungsweise den Annahmen über den Finanzbedarf bis 2018.

Alle weiteren Vorhaben, welche die Kriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen, sind dem Topf C zugewiesen. Wird verlangt, dass ein solches Vorhaben aufgrund der Prioritäten dem Topf A oder dem Topf B zuzuordnen ist, wird das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die übrigen Vorhaben in den Töpfen A und B so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit dem IFAP sichergestellt ist.

Die Vorhaben des Agglomerationsprogramms sind gemäss dessen Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet. Die nicht in den Gesamtkosten des Projekts für den Autobahnzubringer Rontal enthaltenen flankierenden Massnahmen sind gemäss ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit für die Projektierung und Realisierung ebenfalls dem entsprechenden Topf zugewiesen.

Die Initialisierung der Planung von Vorhaben der Töpfe A bis C obliegt dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. So kann wirtschaftlichen Veränderungen vorausschauend begegnet und können Auswirkungen und Veränderungen der Verkehrsentwicklung und der Verkehrssicherheit frühzeitig berücksichtigt werden.

2. Kostenzusammenstellung

Die nachstehende Kostenübersicht über das Bauprogramm 2011–2014 geht von folgender Schätzung der Bruttokosten aus:

Topf Jahr	A				B	C
	2011	2012	2013	2014	2015–2018	später
Total	45 315 000	49 085 000	66 385 000	71 585 000	251 610 000	457 900 000
IFAP 2010 bis 2014	40 400 000	44 010 000	56 070 000	59 700 000		
Überhang	4 915 000	5 075 000	10 315 000	11 885 000		

Vor der definitiven Erarbeitung des Bauprogramms 2011–2014 wurden die Kosten nochmals überprüft und dem Stand des Projekts beziehungsweise der Realisierung angepasst. Ihr Beschluss vom 10. Mai 2010, das Strassengesetz betreffend Kostenbeteiligung der Gemeinden in bestimmten Fällen nicht zu ändern (vgl. B 141 vom 12. Januar 2010), wurde berücksichtigt. Deshalb sind bei den Projektkosten und der Terminplanung Abweichungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf vom Januar 2010 möglich.

Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben sind entsprechend dem Projektierungsstand anhand von Kostenvoranschlägen oder Kostenschätzungen ermittelt worden. Bei verschiedenen Projekten ist die Art der Massnahme noch offen. Alle Bauvorhaben werden in den einzelnen Projektierungsphasen hinsichtlich Kostenoptimierung kritisch überprüft und die Kosten allenfalls angepasst.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basiert auf dem IFAP 2010–2014 (B 121 vom 25. August 2009). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und die Kostenunsicherheit nicht durch eine Reduktion bei den Projekten kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im IFAP 2010–2014 vorgesehenen Mittel um etwa 5 Millionen Franken pro Jahr übersteigt. Aufgrund der Anträge Ihrer Kommission vom 14. Juni 2010 wird der Gesamtwert der Projekte für das Jahr 2013 um etwa 5 Millionen und für das Jahr 2014 um etwa 7 Millionen Franken erhöht. Mit diesen zusätzlichen Vorhaben würden bei allfälligen terminlichen Verzögerungen im Projekt Seetalplatz (z.B. infolge Beschwerdeverfahren) genügend Projekte für die Realisierung zur Verfügung stehen. Die Anträge Ihrer Kommission und die erforderlichen Mittel für die Umsetzung der Projekte der Töpfe B und C widerspiegeln zudem die vielen Bedürfnisse.

Der IFAP wird jährlich jeweils für die nächsten fünf Jahre durch Ihren Rat beschlossen. Die für den Neu- und Ausbau definitiv zur Verfügung stehenden Mittel werden ebenfalls jährlich zusammen mit dem jeweiligen Voranschlag durch Ihren Rat bestimmt. Werden in IFAP oder Voranschlag die für den Strassenbau verfügbaren Mittel gekürzt, kann dies im Bauprogramm zu Terminverschiebungen führen.

Seit 1999 steht der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur ein jährliches Globalbudget zur Verfügung, das die Verschiebung von Krediten ermöglicht. Es sollen deshalb zusätzliche kleinere und mittelgrosse Projekte ausführungsfähig vorbereitet werden, damit sie bei einer allfälligen Kreditumlagerung kurzfristig realisiert werden können.

Strassenbauvorhaben sind unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu planen und zu realisieren. Die Anwendung dieser Grundsätze ist anspruchsvoll und erfordert eine intensive Planung. Im Rahmen von öffentlichen Planaufgaben sind Einsprachen möglich. Gegen die Entscheide sind Beschwerden nicht auszuschliessen. Bei bewilligten Projekten ist es nicht immer möglich, das für den vorgesehenen Strassenausbau erforderliche Land im gegenseitigen Einvernehmen zu erwerben, sodass die Entschädigung für den erforderlichen Landerwerb zuweilen durch die kantonale Schätzungscommission festgesetzt werden muss. Ausserdem kann gegen die Vergabe von Aufträgen Beschwerde erhoben werden. Alle diese Umstände können bei der Realisierung von Vorhaben des Bauprogramms zu Terminverzögerungen führen.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird bei finanziellen Veränderungen und bei Verzögerungen die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend überprüfen und bei Abweichungen die Vorhaben neu priorisieren. Damit kann die Vereinbarkeit mit dem IFAP sichergestellt werden.

Der Bund leistet Beiträge an Projekte des Agglomerationsprogramms, an Hauptstrassen, an strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie an Schutzbauten gegen Naturgefahren entlang von Strassen. Die Beiträge des Bundes sind im IFAP berücksichtigt.

3. Beschreibung der einzelnen Projekte

Die Vorhaben des Bauprogramms 2011–2014 werden in den Übersichtsplänen Nr. 1–5 dargestellt.

a. Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue übernommen werden

Sämtliche im alten Bauprogramm nicht realisierten Projekte, welche die Kriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm nach wie vor erfüllen, werden in das neue Bauprogramm 2011–2014 aufgenommen und gemäss ihrer Priorisierung den Töpfen A bis C zugeordnet.

b. Vorhaben des alten Bauprogramms, welche nicht in das neue übernommen werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Begründung
K 10	Wolhusen, Anschlussbauwerk Umfahrung Süd	Bestandteil Projekt Umfahrung Süd
K 13	Emmen, Seetalplatz (exkl.)–Centralplatz Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	Bestandteil Projekt Seetalplatz
K 13	Emmen, Centralplatz Umbau Knoten	Bestandteil Projekt Seetalplatz
K 13	Emmen, Sonnenplatz (inkl.)–Sprengiplatz (exkl.) Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	Bestandteil Projekt Sprengiplatz
K 36	Escholzmatt/Schüpfheim, Chlusboden Verbesserung Verkehrssicherheit und Tragfähigkeit	Bestandteil Projekt Lammschlucht
K 32	Luzern, Allmend (Anteil Strassen Zentralbahn, eigene Budgetposition)	eigene Position in IFAP und Budget

Total Projekte = 6

c. Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden

Projekte, die neu in Topf A aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Vitznau, Grabacher Verlegung Kantonsstrasse in Tunnel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 11	Alberswil, Dorf Erstellen Radverkehrsanlage	Bei gleichzeitiger Ausführung mit der Radverkehrsanlage K 12 Ettiswil/Alberswil kann die Lücke im Radroutennetz mit einfachen Massnahmen geschlossen werden.
K 14	Geuensee, Knoten Heugärten, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	Erschliessung Gebiet Heugärten mittels Kreisel, koordiniert mit Projekt Einmündung Rütistrasse–Sternenplatz (exkl.). Die Mehrkosten gehen zulasten Dritter.
K 16	Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Kirchfeldstrasse	Optimierung Konzept öffentlicher Verkehr Emmen
K 16	Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Rathausenstrasse	Optimierung Konzept öffentlicher Verkehr Emmen
K 16	Aesch, Verbesserung bestehende Radverkehrsanlage zwischen Aesch und Altwis	Im Radroutenkonzept 1. Priorität, Umsetzung mit einfachen Massnahmen möglich.
K 16a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination mit Bauvorhaben Dritter	Koordiniert mit einem Bauvorhaben Dritter kann der bestehende Knoten verkehrlich optimiert werden.
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58– Grenze Kanton AG Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	Im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» neu in 1. Priorität, Zusammenschluss mit Alternativroute
K 47	Buttisholz, Dorf Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	Optimierung Strassenraum infolge Wasserbauprojekt. Dank Synergien kostengünstige Massnahme möglich.

Total Projekte Topf A neu = 9

Projekte, die neu in Topf B aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 12/13/ 15a	Emmen, Knoten Lohrensage Optimierung Leistungsfähigkeit	Realisierung vor Baubeginn Sprengiplatz (Verkehrslenkung). Erfahrungen nach der Inbetriebnahme Anschluss Rothenburg können berücksichtigt werden.
K 13	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	Im Radroutenkonzept 1. Priorität, wichtige Querverbindung
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage, Optimierung Gesamtverkehrssystem	Mit kostengünstiger Massnahme durchgehende Förderung des öffentlichen Verkehrs ermöglichen.
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzw. K 48– Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.) Erstellen Rad-/Gehweg	Im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» neu in 1. Priorität. Im Bauprogramm 2007–2010 war Teilabschnitt Abzweigung K 48–Unterwalden bereits namentlich erwähnt.
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch Astra)	Aufgrund NFA wurde Perimeter Nationalstrasse durch Astra angepasst. Im neuen Nationalstrassenperimeter ist der Knoten Tell nicht mehr enthalten. Umbau Knoten Tell hängt mit Umgestaltung Autobahnanschluss Gisikon/Root zusammen. Somit werden die Kosten für den Knoten Tell vom Bund übernommen.
K 40	Willisau, Einmündung K 11 Kreisel Grundmatt (inkl.)–Bahnübergang Erstellen Radverkehrsanlage, Optimierung Leistungsfähigkeit	Erhöhung Leistungsfähigkeit Gesamtverkehrssystem, Förderung öffentlicher Verkehr
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch Astra)	Aufgrund NFA wurde Perimeter Nationalstrasse durch Astra angepasst. Im neuen Nationalstrassenperimeter ist der Knoten Rainerstrasse nicht mehr enthalten. Umbau Knoten Rainerstrasse hängt mit Umgestaltung Autobahnanschluss Sempach zusammen. Somit werden die Kosten für den Knoten Rainerstrasse vom Bund übernommen.

Total Projekte Topf B neu = 7

Projekte, die neu in Topf C aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Greppen, Einmündung Dorfstrasse Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.) Erstellen Radverkehrsanlage, Optimierung Leistungsfähigkeit	Optimierung Leistungsfähigkeit Gesamtverkehrssystem, mittelfristige Massnahme für Spange Süd
K 4/32a	Luzern, Spange Süd (Planung)	Massnahme Agglomerationsprogramm
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.)– Farbschache–Dorf Hasle (exkl.) Radverkehrsanlage, Massnahme offen	wichtige Schulwegbeziehung, Koordination mit Unterhalt Kunstbauten
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle Optimierung Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage	Realisierung nach Sanierung/Neubau Fluhmühlebrücke, Optimierung Leistungsfähigkeit Gesamtverkehrssystem
K 13	Neuenkirch, Dorf Erstellen Radverkehrsanlage	Im Radroutenkonzept in 1. Priorität, Lücke schliessen
K 15	Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.)–Dorf Hildisrieden (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage	Im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» neu in 1. Priorität
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58– Grenze Kanton AG Radverkehrsanlage, 2. Etappe	Im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» neu in 1. Priorität, Lücke schliessen.
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB- Unterführung Haltestelle Verkehrshaus Radverkehrsanlage	Zusammenschluss bestehende Radverkehrsanlagen
K 33b	Schwarzenberg, Dorf Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	Schulwegbeziehung
K 43/43a	Schötz, Knoten Feld Verlegung der K 43 (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 56	Römerswil, Einmündung K 56/56b Umbau Knoten in Kreisel	Gewährleistung Leistungsfähigkeit
K 57	Beromünster, Einmündung West- umfahrung-Gunzwil Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Westumfahrung
K 57a	Rickenbach, Rüchlig-Weiler Niderwil Neubau Trottoir	Schulwegbeziehung
K 65	Buchrain, Buristutz Erstellen Radverkehrsanlage	im Radroutenkonzept 94 in 1. Priorität

Total Projekte Topf C neu = 16

d. Sammelrubriken

Die im Bauprogramm 2007–2010 enthaltene Sammelrubrik «Verkehrsmanagement» wird gestrichen. Notwendige Verkehrsmanagementmassnahmen sind in den im Bauprogramm beschriebenen Vorhaben enthalten. Die Kosten in der Sammelrubrik 2 «Anlagen für den öffentlichen Verkehr» wurden aufgrund der vielen Bedürfnisse von 200 000 auf 400 000 Franken pro Jahr erhöht. Die Kosten in der Sammelrubrik 10 «Umsetzung neuer Gewässerschutz» wurden aufgrund der bisherigen Erfahrungen um 200 000 Franken pro Jahr reduziert.

4. Auswirkung des Bauprogramms 2011–2014 auf die Umsetzung des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt»

Gemäss Planungsbericht über die Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 ist mit der Erarbeitung des Bauprogramms der aktuelle und der geplante Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kap. V.4 der Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009).

Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind 90 Prozent der Gesamtlänge des Radroutenkonzepts 1994 bis Ende des Jahres 2013 zu realisieren. Am 30. November 2009 hat Ihr Rat vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119) zustimmend Kenntnis genommen. Mit der Ergänzung wurden 54 Kilometer Radverkehrsanlagen zusätzlich in das Radroutenkonzept aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wird somit von 361 Kilometer auf neu 415 Kilometer erhöht, was einer Zunahme um 15 Prozent entspricht.

Gemäss dem Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 werden bis Ende 2014 ungefähr 67 Prozent der Strecken des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt» umgesetzt und in Betrieb sein. Wird beim Bauprogramm 2015–2018 analog wie beim vorliegenden Bauprogramm vorgegangen, werden bis Ende des Jahres 2018 ungefähr 75 Prozent der Massnahmen umgesetzt sein. Die restlichen Massnahmen werden sich zu diesem Zeitpunkt in der Planung oder im Bewilligungsverfahren befinden.

Grosse Vorhaben, wie der Zubringer Rontal, die Radverkehrsanlagen in Meggen und Dietenei/Werthenstein, die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Luzern wie auch die Tieflegung der Zentralbahn, benötigen einen grossen Teil der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Mit allen diesen Vorhaben wird der öffentliche Verkehr gefördert und werden Massnahmen des Radroutenkonzepts 1994 umgesetzt.

5. Auswirkung des Bauprogramms 2011–2014 auf den Lärmschutz

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen etwa 70 Millionen Franken, wobei die Anzahl der zu realisierenden Lärmschutzwände unklar ist, weil oftmals überwiegende Interessen einer solchen Realisierung entgegenstehen (Verkehrssicherheit, Ortsbildschutz, Intervention der Betroffenen u.a.). Bis Ende 2014 werden für den Lärmschutz voraussichtlich rund 45 Millionen Franken ausgegeben. Mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln kann die gesetzlich vorgeschriebene Sanierungspflicht bis am 31. März 2018 voraussichtlich nicht erfüllt werden. Bei der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms ist eine Erhöhung der finanziellen Mittel für die Sammelrubrik «Massnahmen zugunsten Lärmschutz und Luftreinhalteverordnung» zu prüfen und anzustreben.

B. Änderung der Einreihung

I. Ausgangslage

Ihr Rat hat am 8. September 1998 gestützt auf die regierungsrätliche Botschaft B 121 vom 7. April 1998 die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen beschlossen und diesen Beschluss auf den 1. Januar 1999 in Kraft gesetzt (SRL Nr. 757).

Gestützt auf § 10 Absatz 1a und § 11 Absatz 4 StrG hat Ihr Rat nach Einsicht in die Botschaft B 153 vom 4. Juli 2006 sodann am 4. Dezember 2006 die Götzentalstrasse, Gemeinden Udligenswil, Dierikon und Root, im Abschnitt Einmündung K 30 bis Einmündung K 17, den Strassenzug Wauwil–St. Erhard, Gemeinden Wauwil, Mauensee und Knutwil, im Abschnitt Wauwil Dorf bis Einmündung K 13, und die Rosengarten-/Stationsstrasse, Gemeinden Rothenburg und Emmen, im Abschnitt Einmündung K 13 bis Einmündung K 15, in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht. Mit der Zustimmung zum Projekt Neubau der Kantonsstrasse K 48 in Sempach Station mit Aufhebung des Niveauübergangs gemäss Botschaft B 157 vom 20. April 2010 hat Ihr Rat schliesslich am 28. Juni 2010 die neue Ostumfahrung in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die heutige Kantonsstrasse zwischen Lippenrüti und Schlichtiwäldli aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Die neue Gesamtlänge der Kantonsstrassen beträgt somit heute 520,41 Kilometer.

II. Grundlagen

Die Einreihung der Strassen in die einzelnen Strassenkategorien richtet sich nach der Funktion und der Verkehrsbedeutung (§ 4 StrG). Gemäss § 6 Absatz 1 StrG bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Für die Einreihung respektive die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen ist gemäss den §§ 10 Absatz 1a und 11 Absatz 4 StrG der Kantonsrat zuständig. Die von der Einreihung Betroffenen sind anzuhören.

Gemäss § 11 Absatz 1 StrG sind Strassen in eine andere Kategorie einzureihen, wenn sich ihre Funktion und ihre Verkehrsbedeutung geändert haben. Für den Wegfall der Unterhaltspflicht ist die Bezahlung einer Ablösesumme nicht notwendig, sofern der gesetzliche Strassenunterhalt geleistet wurde. Andernfalls ist eine Ablösesumme zu bezahlen, deren Höhe im Streitfall im Verfahren gemäss Enteignungsgesetz festzulegen ist (§ 11 Abs. 2 StrG).

III. Kriterien

An ihrer Sitzung vom 16. Dezember 2009 hat die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates von der nachfolgend angeführten Liste der Kriterien für die Einreihung von Kantonsstrassen zustimmend Kenntnis genommen. Die Entscheidungskriterien entsprechen im Wesentlichen den Kriterien der Botschaft B 121 vom 7. April 1998 über die Einreihung der Kantonsstrassen.

Mit dem Kreisschreiben vom 17. Juni 2003 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement allen Gemeinden die Auffassung unseres Rates mitgeteilt, dass wegen Gemeindereformen und -fusionen das Kantonsstrassennetz nicht verkleinert wird. Deshalb wurde Ihrem Rat damals keine Änderung des Kantonsstrassennetzes beantragt. Die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates hat im Rahmen ihrer Stellungnahme zu den Kriterien für die Einreihung von Kantonsstrassen die Auffassung unseres Rates unterstützt.

Die Einreihung der Kantonsstrassen soll nach folgenden Entscheidungskriterien erfolgen:

1. Hauptstrassen (blau signalisiert gemäss Art. 57 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01).
2. Durchgangsstrassen
3. Verbindung von Regionen
4. Verbindung von Zentren im Kanton Luzern
 - Für Regionalzentren: direkte Verbindung zum Zentrum Luzern sowie untereinander und zu den ausserkantonalen Zentren.
 - Für Subzentren: direkte Verbindung zu den Regionalzentren, Verbindung untereinander und zu den ausserkantonalen Zentren, wobei Umwege in Kauf genommen werden.

5. Erschliessung von Gemeinden *)
 - Es wird pro Gemeinde nur ein Zentrum erschlossen.
 - Wenn eine Kantonsstrasse als Durchgangsstrasse oder Umfahrungsstrasse den Dorfbereich tangiert, gilt die Gemeinde als erschlossen.
 - Bei der Erschliessung von Gemeinden mit Stichstrassen wird das Zentrum definiert, wobei die Abgrenzung eindeutig sein muss (z.B. Kreuzung im Dorfbereich).
 - Das Durchfahren einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen ist aufgrund anderer Kriterien in Ausnahmefällen möglich.
6. Verbindung von Nachbarkantonen
 - Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone.
7. Autobahnanschlüsse
 - Bei Auf- und Abfahrtsrampen von Autobahnen pro Fahrtrichtung eine direkte Verbindung zur nächsten Kantonsstrasse.

*) Das Kreisschreiben des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes vom 17. Juni 2003 an alle Gemeinden des Kantons Luzern ist integrierender Bestandteil des Kriteriums 5 «Erschliessung von Gemeinden».

IV. Vernehmlassung

Im Januar 2010 eröffnete das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement das Vernehmlassungsverfahren zum Bauprogramm 2011–2014 und zu den Einreichungen von Kantonsstrassen. Im Schreiben zur Vernehmlassung wies das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement darauf hin, dass sich die Einreihung der Strassen in die einzelnen Kategorien nach der Funktion und der Verkehrsbedeutung richtet, dass die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassenetz bilden und dass die von einer Einreihung Betroffenen anzuhören sind. Weiter wurde mitgeteilt, Ihre Verkehrs- und Baukommission habe im Rahmen der Erarbeitung der Kriterien, Grundsätze und Prioritäten für das Bauprogramm und die Einreihung der Strassen das Kreisschreiben des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes vom 17. Juni 2003 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Im Vernehmlassungsverfahren wurden vier Anträge zu den Entscheidungskriterien eingereicht. Es wurde beantragt, am Kreisschreiben des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes vom 17. Juni 2003 festzuhalten oder das Kriterium 5 «es wird pro Gemeinde nur ein Zentrum erschlossen» entsprechend anzupassen. Weiter wurde die Überprüfung des Kantonsstrassennetzes unter dem Gesichtspunkt des neuen Kriteriums «Erreichbarkeit und Erschliessung der Agglomeration Luzern» verlangt. Das neue Kriterium sollte die Verkehrsmenge, die Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz, die Verbindung der Siedlungsschwerpunkte mit dem Kantonsgebiet, die Verbindung der Siedlungsschwerpunkte in der Agglomeration Luzern untereinander, die Bedeutung für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr, die Erschliessung von Einrichtungen und Fahrzielen von kantonaler und regionaler Bedeutung, die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten und die Bedeutung als Ausweichroute im Fall von Störungen im National- und im übrigen Kantonsstrassennetz berücksichtigen. Schliesslich wurden folgende 26 Umklassierungen beantragt:

Umklassierung Gemeindestrasse in Kantonsstrasse

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Buchrain, Root	Dorfstrasse Perlen	Einmündung K 65/65b–Einmündung Farnrainstrasse
Eschenbach	Rothenburgerstrasse	Rothenburg–Eschenbach
Gettnau, Schötz, Nebikon	Feldstrasse	Verbindungsstrasse Gettnau–Schötz–Nebikon
Hergiswil bei Willisau, Luthern	Kreuzstiegenstrasse	Hergiswil bei Willisau–Luthern
Meierskappel	Landiswiler-/Sagi-/Stockerstrasse	Meierskappel–Grenze Kanton Schwyz
Udligenswil	Küssnacherstrasse	Einmündung K 30–Grenze Schwyz
Malters	Industriestrasse	Einmündung K 33–Einmündung Hellbühlstrasse
Rickenbach	Gontenschwilstrasse	Einmündung K 57–Grenze Kanton Aargau
Rickenbach	Surseestrasse	Einmündung K 57–Chommlen

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Reiden	Industriestrasse	Knoten K 46/Industriestrasse– Einmündung K 13
Schwarzenberg	Hochwäldli	Schwarzenberg–Eigenthal
Kriens	Hergiswaldstrasse	Einmündung K 4 (Oberbau)–Grenze Schwarzenberg (Holderchäppeli)
Schlierbach	Dorf/Oberdorf	Gemeindestrasse Schlierbach–Rehag
Ufhusen	Dorfstrasse	Ende K 41a–Grenze Kanton Bern
Wolhusen, Ruswil	Buholzstrasse	Einmündung K 34–Buholz
Luzern	Tribschen/Langensand- strasse	Einmündung K 32–Tribschen
Luzern	Spitalstrasse	Einmündung K 13–Einmündung K 31
Luzern	Schlösslihalde/ Bellerivehöhe/ St.-Anna-Strasse/ Adligenswilerstrasse	Einmündung K 30–Verzweigung Schlössli-/Adligenswilerstrasse
Egolzwil, Schötz	Wissenhusen/Schötzer- strasse	Egolzwil–Schötz
Schenkon, Sursee	Sempacherstrasse	Mariazell–Dorf Schenkon
Sursee, Oberkirch	diverse	Gemeindestrasse um Sursee
Beromünster, Eich, Sempach	Beromünster–Sempach	Anschluss K 18 Lochete–Waldi– Büel–Bäch–Vogelsang–Sempach Anschluss K 48
Schongau	Gugibadstrasse	Ende K 64–Grenze Kanton Aargau
Altbüron, Ebersecken	Rikenstrasse	Gasthof Kreuz Altbüron–Gasthof Sonne Ebersecken

Umklassierung Kantonsstrasse in Gemeindestrasse

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Buchrain	K 65, Hauptstrasse	Einmündung K 65b–Dorf (Einmündung Rütliweidstrasse)
Reiden	K 46, Pfaffnauerstrasse	Einmündung K 13–Knoten K 46/ Industriestrasse

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement prüfte die Anträge gestützt auf die genannten Entscheidungskriterien. Die folgenden Änderungen des Kantonsstrassennetzes erfüllen diese Entscheidungskriterien:

- Die Dorfstrasse in Perlen, Gemeinden Buchrain und Root, im Abschnitt Einmündung K 65/65b bis Einmündung Farnrainstrasse dient als Erschliessung der Arbeitszone von Root und als Zubringer zum neuen Autobahnanschluss Buchrain. Die Einreihung als Kantonsstrasse ist wegen der Funktion und Verkehrsbedeutung und als Zubringer zur Autobahn A 14 gerechtfertigt.
- Die K 65 (Hauptstrasse), Gemeinde Buchrain, im Abschnitt Einmündung K 65b bis Dorf (Einmündung Rütliweidstrasse) dient mit der Eröffnung des Zubringers Rontal als interne Gemeindeerschliessung. Die Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz ist gerechtfertigt.

Die übrigen Anträge erfüllen die festgelegten Kriterien nicht.

An der Sitzung vom 14. Juni 2010 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates über die Anträge aus der Vernehmlassung umfassend orientiert. Unser Rat hielt an der Auffassung fest, wonach wegen Gemeindereformen und Fusionen das Kantonsstrassennetz nicht verkleinert wird. Auf Antrag Ihrer Kommission sollte das Kreisschreiben vom 17. Juni 2003 in das Kriterium 5 der Entscheidungskriterien integriert werden (s. Kap. III). Der Antrag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die im Rahmen der Vernehmlassung beantragte Ergänzung der Entscheidungskriterien nicht zu berücksichtigen und das vorhandene Kantonsstrassennetz nicht zu überprüfen, wurde von Ihrer Kommission ebenfalls unterstützt. Das an der Sitzung vom 14. Juni 2010 zusätzlich beantragte Kriterium «Erreichbarkeit und Erschliessung der Agglomerationen und Entwicklungsschwerpunkte ESP» wurde von Ihrer Kommission als zusätzliches Entscheidungskriterium abgelehnt.

Die zwei Anträge des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes für die Änderung des Kantonsstrassennetzes wurden zur Kenntnis genommen.

Entgegen dem Antrag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes hat Ihre Kommission an der Sitzung vom 14. Juni 2010 zusätzlich die Einreihung der Spitalstrasse in der Stadt Luzern als Kantonsstrasse beantragt. Gemäss den Entscheidungskriterien erfüllt die Spitalstrasse aber unseres Erachtens die Einreihung als Kantonsstrasse nicht. Die Spitalstrasse dient als stadtinterne Verbindungsstrasse und als Sammelstrasse für die Quartiere. Für die regionale und überregionale Verbindung stehen die Kantonsstrassen K 31, K 13, K 2 und die Autobahn zur Verfügung. Die Umklassierung hätte überdies Investitions- und höhere jährliche Unterhaltskosten zur Folge. Diese Mittel sind nicht vorhanden und müssten durch den Verzicht auf andere Projekte kompensiert werden. Zudem müssten zahlreiche andere Strassenabschnitte in der Agglomeration und in der Landschaft umklassiert werden, wenn alle Gemeinden gleich behandelt werden sollen. Die finanziellen Mittel für diese sehr hohen Unterhaltskosten sind nicht vorhanden oder müssten durch eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer bereitgestellt werden. Der Antrag Ihrer Kommission, die Spitalstrasse in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen, wurde deshalb nicht berücksichtigt.

V. Ergebnis

1. Neueinreihung

Nach umfassender Prüfung wird auf der Grundlage des Kriterienkatalogs für Einreihungen von § 11 Absatz 1 StrG und der Anträge der Gemeinden die folgende Strasse neu in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht:

	Gemeinden	Abschnitt	Länge km (gerundet)
K 65c	Buchrain, Root	Einmündung K 65/65b–Einmündung Farnrainstrasse	1,5

2. Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz

Nach umfassender Prüfung wird auf der Grundlage des Kriterienkatalogs für Einreihungen von § 11 Absatz 1 StrG und der Anträge der Gemeinden die folgende Strasse aus dem Kantonsstrassennetz entlassen:

	Gemeinden	Abschnitt	Länge km (gerundet)
K 65	Buchrain	Einmündung K 65b–Dorf (Einmündung Rütiweidstrasse)	1,0

3. Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz

Das Kantonsstrassennetz ändert sich wie folgt:

	Länge km (gerundet)
Gesamtlänge Kantonsstrassennetz gemäss SRL Nr. 757 (Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. September 1998)	510
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757a (Grossratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 4. Dezember 2006)	10
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757b (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 28. Juni 2010)	0,5
Total neue Kantonsstrassen gemäss Kap. B dieser Botschaft	0,5
Neue Gesamtlänge Kantonsstrassen	521

4. Inkrafttreten der Änderungen des Kantonsstrassennetzes

Gemeinden	Abschnitt	Inkrafttreten der Änderung der Einreihung
K 65 c Buchrain, Root	Einmündung K 65/65b– Einmündung Farnrain- strasse	nach der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Buchrain inkl. Zubringer und der Inbetriebnahme der Umfahrung Perlen
K 65 Buchrain	Einmündung K 65b – Dorf (Einmündung Rütiweid- strasse)	nach der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Buchrain inkl. Zubringer

Im Interesse der Klarheit und Rechtssicherheit werden wir jeweils in einem Beschluss festhalten, ab welchem Datum die Änderung der Einreihung wirksam wird.

VI. Kosten

Die Abgeltung für den Wegfall der Unterhaltspflicht für die Strassen ist noch festzulegen (§ 11 Abs. 2 StrG).

Die für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit nach der Funktionsänderung notwendigen Massnahmen sind gemäss ihrer Priorisierung im Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 aufgeführt.

C. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf aufzustellen und die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf zu beschliessen.

Luzern, 24. August 2010

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Anton Schwingruber
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Kantonsratsbeschluss über das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 45 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 24. August 2010,

beschliesst:

1. Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Bauvorhaben werden in das Bauprogramm 2011–2014 aufgenommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2011 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Nr. 757c

**Kantonsratsbeschluss
über die Änderung der Einreihung der Kantons-
strassen**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 10 Absatz 1a und § 11 Absatz 4 des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 24. August 2010,

beschliesst:

1. Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Strassen werden in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht respektive aus der Kategorie der Kantonsstrassen entlassen, und das Verzeichnis der Kantonsstrassen im Anhang des Grossratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen wird entsprechend geändert.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2011 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

- Entwurf Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen
- Übersichtspläne 1–5 zum Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen
- Entwurf Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen (Anhang zu SRL Nr. 757c)
- Übersichtspläne 6 und 7 zur Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen

Entwurf Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonstrassen

Anhang

Realisierung

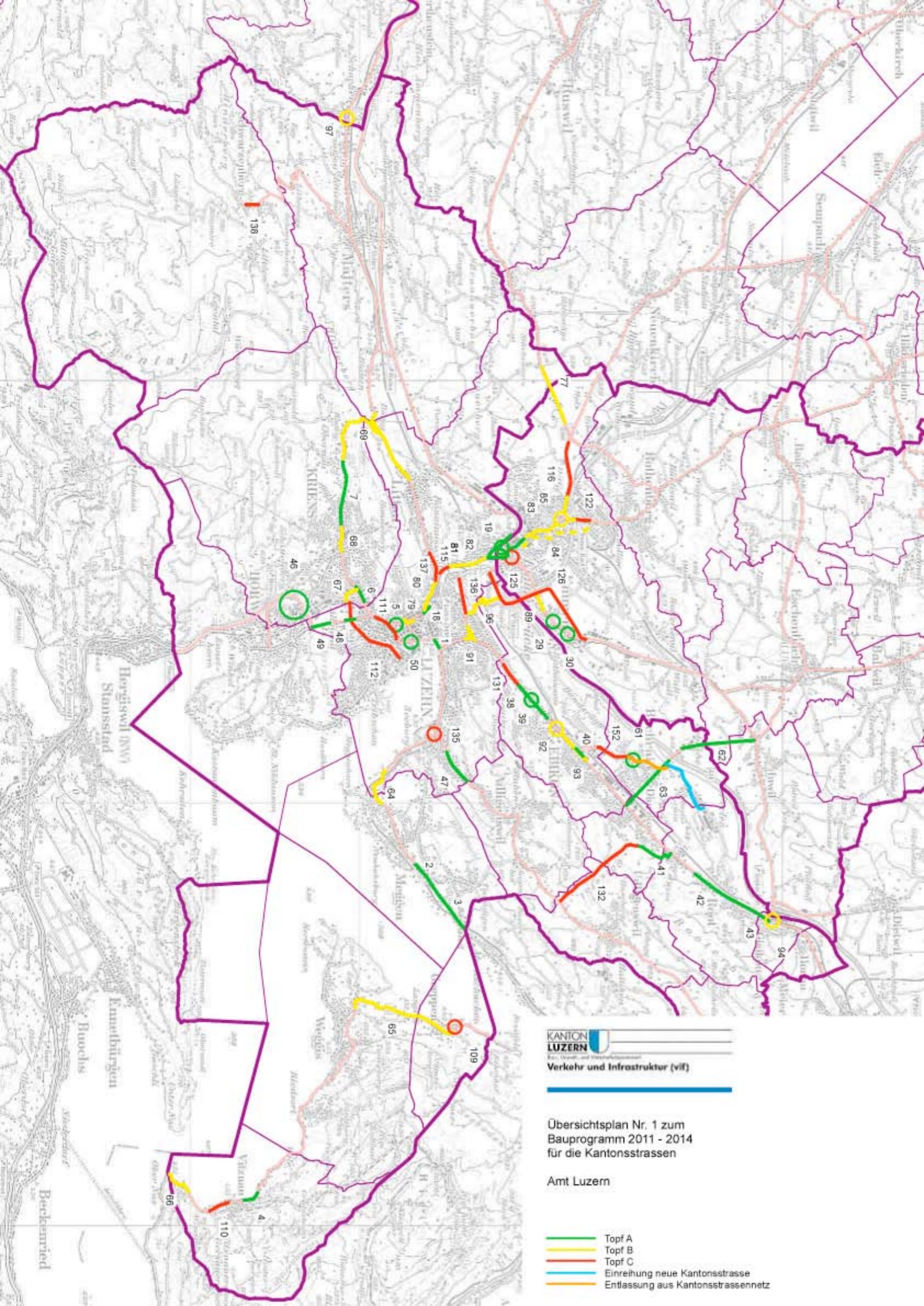
Topf A												
Strassen- zug	Agglo- merations- programm	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Plan Nr.	Projektkosten	Kosten bis 2010	Periode 2011 – 2014				Periode 2015 – 2018	Periode später
							2011	2012	2013	2014	2015 – 2018	später
K 2	M 17 1.a	Luzern, Schweizerhofquai	A	1	in Realisierung		200'000					
K 2	M 17 1.c	Meggen, Scherz – Einmündung Adligenswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	2	6'000'000	200'000		100'000	100'000	1'300'000	4'300'000	
K 2	M 17 1.c	Meggen, Einmündung Adligenswilerstrasse (exkl.) – Grenze Schwyz, Erstellen Radverkehrsanlage	A	3	6'200'000	200'000		2'800'000	3'000'000			
K 2b		Vitznau, Grabacher, Verlegung der Kantonsstrasse in einen Tunnel (Bauvorhaben Dritter)	A	4	0		0					
K 4	M 17 2.a	Luzern, Einmündung Obergrund-/Moos-/Sälstrasse, Verbesserung Verkehrssicherheit, neue Lichtsignalanlage	A	5	in Realisierung		400'000					
K 4	M 18.2c2	Kriens, Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr	A	6	1'100'000			50'000	50'000	500'000	500'000	
K 4	M 18.2c4	Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswaldstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	A	7	5'200'000	150'000	100'000	50'000		1'900'000	3'000'000	
K 10		Ruswil/Werthenstein, Dietenei, Erstellen Rad-/Gehweg	A	8	in Realisierung		1'000'000					
K 10		Wolhusen, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage	A	9	950'000	25'000	75'000	50'000		800'000		
K 10		Werthenstein/Wolhusen, Kreisel – Wolhusen Markt, Erstellen Radverkehrsanlage	A	10	450'000	50'000		400'000				
K 10		Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	A	11	7'500'000	450'000	100'000	200'000	2'400'000	2'500'000	1'850'000	
K 10		Hasle, Ausbau Kurve Braui	A	12	in Realisierung		50'000					
K 11/11a		Willisau, Knoten Wydenmatt (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil für Anpassung K 11a)	A	13	700'000		700'000					
K 11		Alberswil, Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage	A	14	400'000		50'000	350'000				
K 12/34		Ruswil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	A	15	440'000	60'000		380'000				
K 12		Buttisholz, Gugleren, Neubau Kreisel	A	16	in Realisierung		500'000					
K 12		Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse – Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	17	1'800'000	50'000	50'000	1'700'000				
K 13	M 17.5	Luzern, Geissmattbrücke – Pfistergasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	18	600'000	30'000	20'000	50'000	500'000			
K 13/10/ 16/31	M 3.1	Emmen/Luzern, Centralplatz (inkl.) – Seetalplatz – Schiff – Frohburg inkl. Anpassung der Zufahrten K 10, K 16 exkl. Unterführung SBB, K 31 inkl. Aufweitung SBB-Unterführung (exkl. Bushöfe, Bahnhofstrasse und Umgestaltung Hauptstrasse Reussbühl) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage, Förderung öffentlicher Verkehr, Anpassung Brücken an Hochwasserschutz	A	19	122'000'000		4'000'000	10'000'000	17'000'000	28'000'000	63'000'000	
K 13/18		Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Förderung öffentlicher Verkehr	A	20	1'600'000	50'000	100'000	50'000	950'000	450'000		
K 13		Dagmersellen, Uffikon Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage zusammen mit Belagssanierung 1. Etappe	A	21	630'000	30'000		600'000				
K 13		Reiden, Grenze Wikon – Dorf (inkl.); Radverkehrsanlage (Massnahme offen) zusammen mit Belagssanierung	A	22	800'000		50'000	500'000		250'000		
K 14		Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A	23	200'000				200'000			
K 14		Büron/Geuensee, Einmündung Rütistrasse – Sternenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	A	24	6'800'000	300'000	200'000	3'100'000	3'200'000			
K 14		Geuensee, Knoten Heugärten, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A	25	350'000				350'000			
K 14		Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	A	26	6'900'000	250'000	100'000	250'000	2'000'000	2'800'000	1'500'000	
K 14		Triengen, Einmündung K 50 (inkl.) – Grund, Verkehrsberuhigende Massnahmen	A	27	900'000	50'000	50'000	400'000	400'000			
K 15		Rothenburg, Flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Rothenburg (Knoten Bären, Einmündung Eschenbachstrasse)	A	28	2'800'000		200'000	1'600'000	1'000'000			
K 16		Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Kirchfeldstrasse	A	29	400'000		50'000	350'000				
K 16		Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Rathausenstrasse	A	30	400'000		50'000	350'000				
K 16		Emmen, Umgestaltung Knoten Waltwil	A	31	1'300'000	50'000	50'000	600'000	600'000			
K 16		Eschenbach, Waldbrücke (exkl.) – Rotzigen, Erstellen Radverkehrsanlage	A	32	in Realisierung		50'000					
K 16		Hitzkirch, Gelfingen Dorf (exkl.) – Hitzkirch Dorf (exkl.), Verkehrsberuhigung und Erstellen Radverkehrsanlage	A	33	320'000	20'000	100'000	200'000				
K 16		Aesch, Verbessern bestehende Radverkehrsanlage zwischen Aesch und Altwis	A	34	550'000		50'000		500'000			
K 16a		Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Bauvorhaben Dritter	A	35	600'000		300'000	300'000				
K 16a		Ermensee, Aabachbrücke Dorf, Instandsetzung Brücke, Sanierung Strasse	A	36	730'000	30'000	50'000	50'000	600'000			
K 16a		Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	A	37	1'000'000			50'000	50'000	900'000		
K 17	M 18.2b2	Ebikon, Schachenweid (inkl.) – Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und optimieren Bushaltestellen	A	38	8'500'000	200'000	100'000	500'000	2'700'000	4'500'000	500'000	
K 17	M 18.2b2	Ebikon, Schachenweid, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A	39	400'000			400'000				
K 17		Ebikon, Knoten Schösslistrasse – Knoten Migros, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung bestehende Knoten und Lichtsignalanlage an neue Verkehrsführung	A	40	400'000		400'000					
K 17b	M 7.3a/7.4	Root/Dierikon, Götzentalstrasse Rigistrasse bis Einmündung K 17 (inkl.), Neubau Kantonsstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	41	in Realisierung		3'500'000	3'000'000	800'000			
K 17	M 7.5	Root, Ronnatt – Grenze Gisikon, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A	42	10'000'000	200'000	500'000	2'000'000	4'000'000	3'300'000		
K 17	M 7.5	Gisikon, Grenze Root – Knoten Tell (exkl.), Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A	43	1'500'000		100'000		700'000	700'000		
K 18		Ettiswil, Feldmatt – Post – Rütli inkl. Umbau Einmündung K 12, Erstellen Radverkehrsanlage, Umgestaltung Knoten	A	44	4'900'000	150'000	150'000	500'000		1'600'000	2'500'000	
K 18		Alberswil/Gettnau, Stierenweid – Gross Stalden, Rad-/Gehweg, Teilausbau Strasse	A	45	1'000'000	50'000	950'000					
K 19	M 18.2d	Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement	A	46	850'000			50'000		400'000	400'000	
K 30	M 17.7	Luzern, Einmündung Schösslistrasse – Grenze Adligenswil, Erstellen Radverkehrsanlage	A	47	970'000	70'000			900'000			
K 32		Luzern, Einmündung Moosmattstrasse – Eichwaldstrasse, Trottoir und Radstreifen	A	48	200'000	10'000				190'000		
K 32	M 18.2e	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg – Kreisel Allmend, Förderung öffentlicher Verkehr	A	49	2'400'000			100'000	2'300'000			
K 32a	M 17.8	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage und Erschliessung Uni	A	50	1'200'000		50'000	50'000	50'000	1'050'000		
K 33		Werthenstein, Schachen – Langnauerbrücke (inkl.), 1. Etappe Langnauerbrücke	A	51	4'400'000		100'000	300'000	2'000'000	2'000'000		
K 36		Fliühli, Chrutacherbrücke, Neubau	A	52	2'700'000		200'000	1'700'000	800'000			
K 37		Marbach, Ausbau Strasse und Neubau Brücke	A	53	in Realisierung		100'000					
K 42		Grossdietwil, Dorfeingang Ost – Schulhaus, Erstellen Radverkehrsanlage	A	54	700'000	50'000		50'000	600'000			
K 43		Schötz, Dorf (exkl.) – Feld, Erstellen Trottoir	A	55	420'000	20'000	400'000					
K 44		Mauensee/Knutwil, Kaltbach – Einmündung K 13, Radverkehrsanlage, Verbesserung Verkehrssicherheit (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A	56	in Realisierung		725'000					
K 46		Pfaffnau, Dorf (exkl.) – Industrie Schöneich, Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse	A	57	2'600'000	50'000	150'000	1'200'000	1'200'000			
K 47		Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	A	58	350'000		50'000		300'000			
K 48		Neuenkirch, Sempach-Station, Aufhebung Niveauübergang	A	59	21'700'000	700'000	500'000	2'500'000	8'000'000	9'000'000	1'000'000	
K 56		Sempach/Hildisrieden, Honrich – Schlüssel, Erstellen Radverkehrsanlage, Ausbau Strasse	A	60	2'600'000	200'000	200'000	2'200'000				
K 65	M 7.1	Buchrain, Verkehrsberuhigung im Dorf, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A	61	900'000			450'000	450'000			
K 65	M 7.2	Buchrain/Inwil, Schache – Knoten Oberhofen (inkl.) Ausbau und Sanierung Strasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A	62	3'500'000	50'000	100'000	100'000	50'000	1'300'000	1'900'000	
K 65b		Zubringer Rontal	A	63	in Realisierung		21'500'000	1'500'000				
Total Topf A							38'620'000	41'130'000	57'750'000	63'440'000	80'450'000	0

Topf B													
Strassen- zug	Agglo- merations- programm	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Plan Nr.	Projektkosten	Kosten bis 2010	Periode 2011 – 2014				Periode 2015 – 2018	Periode später	
							2011	2012	2013	2014	2015 – 2018	später	
K 2	M 17 1.b	Luzern/Meggen, Rebstock – Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse	B	64	3'400'000			100'000	100'000		2'700'000	500'000	
K 2b		Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad-/Gehweg, Ausbau Strasse	B	65	7'700'000	100'000	50'000	100'000	50'000	200'000	7'200'000		
K 2b		Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	B	66	8'500'000	50'000		100'000	100'000		2'050'000	6'200'000	
K 4b		Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr	B	67	900'000				50'000		850'000		
K 4	M 18.2c3	Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	B	68	2'950'000	50'000		100'000		200'000	2'600'000		
K 4/33a	M 17.3	Kriens/Luzern, Renggloch, Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	B	69	16'000'000		100'000	200'000	200'000		14'500'000	1'000'000	
K 10		Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	B	70	5'700'000	50'000	100'000	50'000	100'000		2'400'000	3'000'000	
K 10		Escholzmatt/Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	B	71	7'300'000	100'000	100'000	200'000		400'000	6'500'000		
K 11		Wolhusen, Menznauerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilsanierung Strasse (2. Etappe Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse exkl.)	B	72	1'950'000	100'000			100'000	50'000	1'700'000		
K 11		Menznaun, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	B	73	1'350'000	50'000			50'000	50'000	1'200'000		
K 11		Schötz, Einmündung K 43 – Industriegebiet Süd, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	B	74	1'500'000						1'500'000		
K 11		Altishofen, Umbau Knoten K 11/K 11c (Bauvorhaben Dritter)	B	75	0						0		
K 12/13/ 15a		Emmen, Knoten Lohrensage, optimieren Leistungsfähigkeit	B	76	1'600'000		50'000	50'000			1'500'000		
K 12	M 17.4	Emmen/Luzern, Lohren – Stechenrain, Erstellen Radverkehrsanlage	B	77	1'550'000			50'000	50'000		1'450'000		
K 12		Buttisholz/Grosswangen, Guglern – Rot, Erstellen Rad-/Gehweg	B	78	3'400'000	150'000		50'000	100'000		1'600'000	1'500'000	
K 13		Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus- /Bahnhofstrasse	B	79	900'000			50'000	50'000		800'000		
K 13		Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Gesamtverkehrssystem	B	80	3'800'000			100'000	100'000		3'600'000		
K 13	M 18.2a2	Luzern, Fluemühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	B	81	14'200'000	250'000	100'000	100'000			13'750'000		
K 13	M 18.2a3	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	B	82	13'000'000						6'000'000	7'000'000	
K 13	M 18.2a4	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B	83	2'500'000				100'000		2'400'000		
K 13/15		Emmen, Schützenmattstrasse – Sprengiplatz – Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	B	84	200'000	20'000					180'000		
K 13/15	M 18.2a4	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen-Nord (exkl.) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B	85	24'900'000				200'000	200'000	18'500'000	6'000'000	
K 13		Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	B	86	3'900'000			50'000	100'000		1'250'000	2'500'000	
K 13/47		Oberkirch, Länggass, Kreisel	B	87	900'000				50'000	50'000	800'000		
K 15/18/ 57/58		Beromünster, Westumfahrung	B	88	7'700'000	100'000	50'000		100'000	50'000	7'400'000		
K 16		Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen – Knoten Meierhöfli	B	89	1'500'000	200'000					1'300'000		
K 16		Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Grenze Hohenrain – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	B	90	5'700'000		50'000	100'000	50'000		1'400'000	4'100'000	
K 17	M 5.1a	Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr	B	91	2'150'000	150'000	50'000	50'000		100'000	1'800'000		
K 17	M 18.2b3	Ebikon, Knoten Schöllisstrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	B	92	2'200'000	50'000		50'000	100'000		2'000'000		
K 17	M 18.2b3	Ebikon, Einmündung Schöllisstrasse – Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum	B	93	5'400'000				100'000	100'000	800'000	4'400'000	
K 17/17a		Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch ASTRA)	B	94	0						0		
K 18		Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse	B	95	5'250'000		50'000	150'000	50'000		2'000'000	3'000'000	
K 31	M 5.2	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage	B	96	3'600'000	150'000	100'000			200'000	3'150'000		
K 33		Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	B	97	1'100'000				50'000	50'000	1'000'000		
K 33		Werthenstein, Schachen – Langnauerbrücke (exkl.), 2. Etappe Erstellen Radverkehrsanlage, Verkehrsberuhigung	B	98	1'500'000					50'000	750'000	700'000	
K 34		Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (inkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	B	99	11'400'000			100'000	200'000		2'600'000	8'500'000	
K 40		Willisau, Einmündung K 11 Kreisel Grundmatt (inkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Leistungsfähigkeit	B	100	2'100'000			60'000	40'000		2'000'000		
K 41		Luthern, Hostatt, Neubau Brücke	B	101	1'100'000					50'000	1'050'000		
K 47		Oberkirch, Länggass – Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage, Verkehrsberuhigung	B	102	650'000					50'000	600'000		
K 47		Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse	B	103	2'950'000				50'000	100'000	2'800'000		
K 48		Sempach, Schulhauskurve, Umbau Knoten, Schulwegsicherung	B	104	1'400'000	50'000		50'000	50'000		1'250'000		
K 48/55		Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch ASTRA)	B	105	0						0		
K 48		Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Strassenanpassung	B	106	5'250'000		100'000	50'000	100'000		5'000'000		
K 51/52		Triengen, Cheer – Müllhof, Verlegung Kantonsstrasse	B	107	3'350'000	50'000		100'000	200'000		1'000'000	2'000'000	
K 56		Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	B	108	600'000					50'000	550'000		
Total Topf B								900'000	1'860'000	2'440'000	2'250'000	133'480'000	50'400'000

Topf C												
Strassen- zug	Agglo- merations- programm	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Plan Nr.	Projektkosten	Kosten bis 2010	Periode 2011 – 2014				Periode 2015 – 2018	Periode später
							2011	2012	2013	2014	2015 – 2018	später
K 2b		Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreis (Bauvorhaben Dritter)	C	109	0							0
K 2b		Vitznau, Altdorfbach – Tschuopis, Teilausbau und Sanierung Strasse	C	110	2'600'000	50'000					150'000	2'400'000
K 4/32a		Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Leistungsfähigkeit	C	111	10'400'000						400'000	10'000'000
K 4/32a		Luzern, Spange Süd (Planung)	C	112	2'800'000						800'000	2'000'000
K 10		Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	C	113	100'200'000	200'000						100'000'000
K 10		Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschache – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	C	114	2'000'000							2'000'000
K 13		Luzern, Grenzweg – Fluemühle, optimieren Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage	C	115	4'400'000						400'000	4'000'000
K 13	M 18.2a4	Emmen, Einmündung Weiherstrasse – Lohren (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	C	116	3'650'000						150'000	3'500'000
K 13		Emmen/Neuenkirch, Lohren - Sibenlingen, Erstellen Rad-/Gehweg	C	117	2'800'000						100'000	2'700'000
K 13		Neuenkirch, Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage	C	118	1'000'000							1'000'000
K 13		Knutwil, Einmündung K 44 – Gallerie, Erstellen Radverkehrsanlage	C	119	1'500'000	50'000					100'000	1'350'000
K 13		Dagmersellen, Eien – Dorf Uffikon (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	C	120	1'000'000						100'000	900'000
K 13		Dagmersellen, Dagmersellen Dorf (exkl.) – Uffikon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage 2. Etappe	C	121	3'100'000						200'000	2'900'000
K 15	M 18.2a4	Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord (exkl.) – Kreisfeld Bösfeld, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	C	122	4'150'000						150'000	4'000'000
K 15		Rain/Hildisrieden, Kreisfeld Sandblatten (exkl.) – Dorf Hildisrieden (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	C	123	3'200'000							3'200'000
K 1558		Beromünster, Ostumfahrung	C	124	15'500'000			100'000	100'000			15'300'000
K 16	M 3.1	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	C	125	0							0
K 16	M 3.2 a/b	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (Planung)	C	126	1'000'000							1'000'000
K 16/K55		Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	C	127	900'000							900'000
K 16		Hochdorf, Hochdorf – Eschenbach Süd, Umfahrung	C	128	86'000'000						1'000'000	85'000'000
K 16/60		Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	C	129	1'200'000	200'000						1'000'000
K 16a		Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	C	130	2'000'000							2'000'000
K 17	M 18.2b1	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	C	131	2'200'000						200'000	2'000'000
K 17b	M 7.3.b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage mit Sanierung	C	132	6'000'000						400'000	5'600'000
K 18		Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Neubau Kreisfeld	C	133	620'000						100'000	520'000
K 18		Schenkon, Tannberg – Tann, Erstellen Rad-/Gehweg	C	134	2'050'000	50'000					200'000	1'800'000
K 30		Luzern, Einmündung K 2 bei SBB Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	C	135	800'000							800'000
K 31	M 5.1b/2/3	Luzern, Spange Nord	C	136	31'000'000		100'000	200'000	200'000	100'000	400'000	30'000'000
K 33a	M 17.6	Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage	C	137	3'200'000	50'000					200'000	2'950'000
K 33b		Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	C	138	500'000							500'000
K 36		Escholzmatt/Flühli, Lammschlucht	C	139	70'500'000	200'000					300'000	70'000'000
K 37		Escholzmatt/Marbach, Abzweigung K 10 – Einmündung Schärlistrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	C	140	10'400'000						400'000	10'000'000
K 43/43a		Schötz, Knoten Feld, Verlegung der K 43 (Bauvorhaben Dritter)	C	141	0							0
K 46		Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreis (Bauvorhaben Dritter)	C	142	0							0
K 46		Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage	C	143	300'000							300'000
K 46		Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	C	144	4'250'000						250'000	4'000'000
K 56		Hochdorf/Hildisrieden, Erstellen Radverkehrsanlage, Strassenverbreiterung	C	145	5'100'000						300'000	4'800'000
K 56		Römerswil, Einmündung K 56 / K 56b, Umbau Knoten in Kreisfeld	C	146	1'000'000							1'000'000
K 57		Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	C	147	800'000							800'000
K 57a		Rickenbach, Rüchli – Weiler Niderwil, Neubau Trottoir	C	148	800'000							800'000
K 58		Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a – Aabach, Ausbau Trottoir und Verkehrsberuhigung	C	149	1'000'000						100'000	900'000
K 58		Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbergstrasse, Erstellen Trottoir	C	150	350'000						50'000	300'000
K 62		Hitzkirch, Dünkelbach – Einmündung Schloss Heidegg, Erstellen Trottoir	C	151	750'000						50'000	700'000
K 65		Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	C	152	1'000'000							1'000'000
Total Topf C							100'000	200'000	300'000	200'000	6'500'000	383'920'000

Sammelrubriken									
Strassen- zug	Agglo- merations- programm	Rubrik	Periode 2011 – 2014				Periode 2015 – 2018	Periode später	
			2011	2012	2013	2014	2015 – 2018	später	
		Sammelrubrik 1, Diverse Kleinprojekte; Fussgänger, Radfahrer, Behinderte	300'000	500'000	500'000	300'000	1'600'000	2'000'000	
		Sammelrubrik 2, Anlagen für öffentlicher Verkehr	400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000	
		Sammelrubrik 3, Bauvorhaben Dritter	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000	
		Sammelrubrik 4, Unfallschwerpunkte	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000	
		Sammelrubrik 5, Naturschutz	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000	200'000	
		Sammelrubrik 6, Anpassen geometrische Normalprofile	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000	
	M 7.6	Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000	20'000'000	12'000'000	
		Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage, Steuerung	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000	
		Sammelrubrik 9, Grundlagenplanung	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000	
		Sammelrubrik 10, Umsetzung neuer Gewässerschutz	300'000	300'000	300'000	300'000	1'200'000	1'200'000	
		Sammelrubrik 11, Radrouten	45'000	45'000	45'000	45'000	180'000	180'000	
Total Sammelrubriken			5'695'000	5'895'000	5'895'000	5'695'000	31'180'000	23'580'000	

Zusammenstellung												
							Periode 2011 – 2014				Periode 2015 – 2018	Periode später
							2011	2012	2013	2014	2015 – 2018	später
Total Topf A							38'620'000	41'130'000	57'750'000	63'440'000	80'450'000	0
Total Topf B							900'000	1'860'000	2'440'000	2'250'000	133'480'000	50'400'000
Total Topf C							100'000	200'000	300'000	200'000	6'500'000	383'920'000
Total Sammelrubriken							5'695'000	5'895'000	5'895'000	5'695'000	31'180'000	23'580'000
Zusammen- stellung	Total Projekte; Neu- und Ausbau (inkl. Lärmschutz)						45'315'000	49'085'000	66'385'000	71'585'000	251'610'000	457'900'000
	IFAP 2010 – 2014; Neu- und Ausbau inkl. Lärmschutz (B 121 vom 25. August 2009)						40'400'000	44'010'000	56'070'000	59'700'000		
	Überhang						4'915'000	5'075'000	10'315'000	11'885'000		





KANTON LUZERN

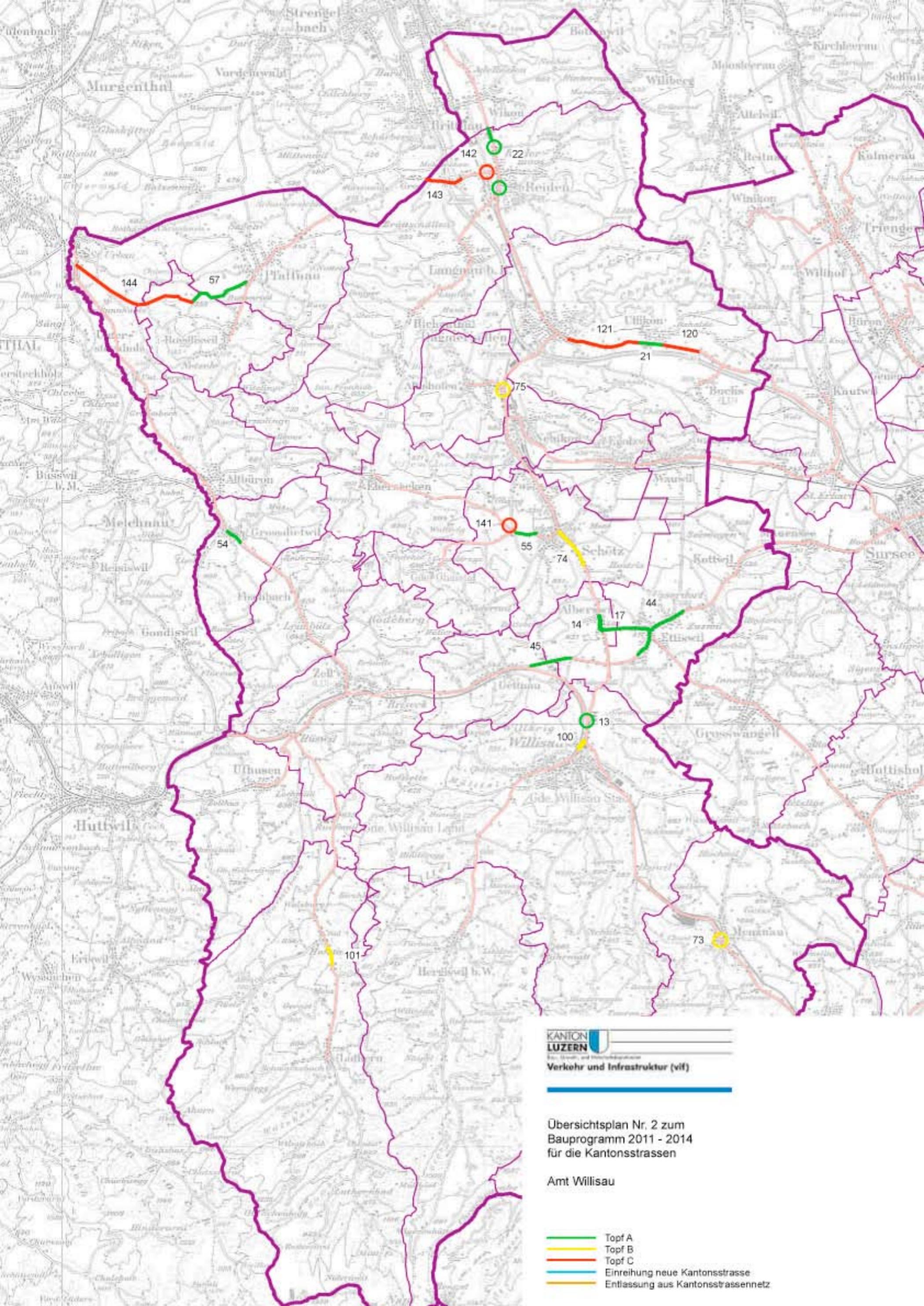
Basler Verkehrs- und Infrastrukturbetriebe

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 1 zum Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen

Amt Luzern

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einreihung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz

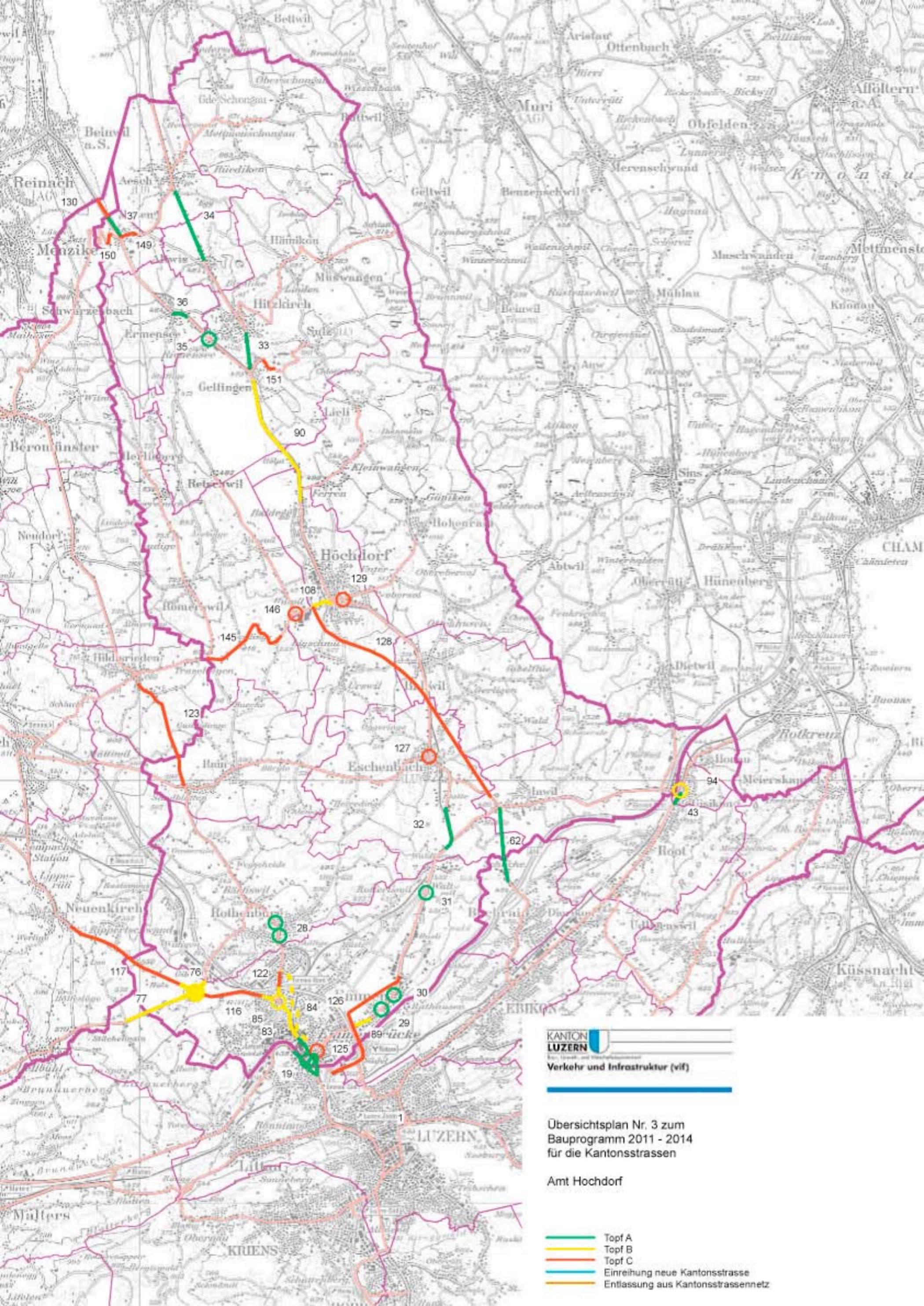


KANTON LUZERN
 Bau-, Verkehrs- und Infrastrukturstellen
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 2 zum
 Bauprogramm 2011 - 2014
 für die Kantonsstrassen

Amt Willisau

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einreihung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz

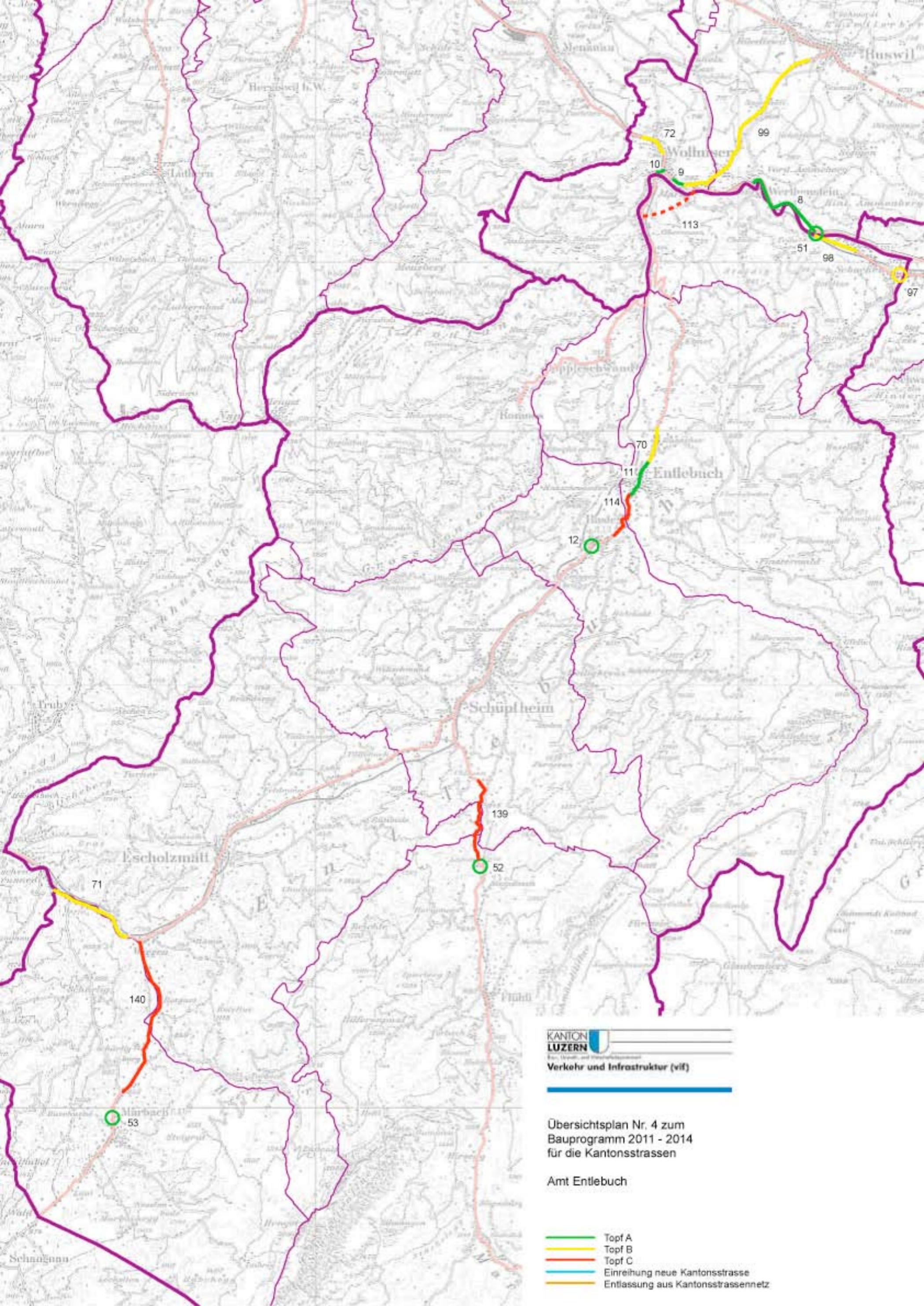


KANTON LUZERN
 Amt Hochdorf
 Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 3 zum Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen

Amt Hochdorf

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einreihung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz

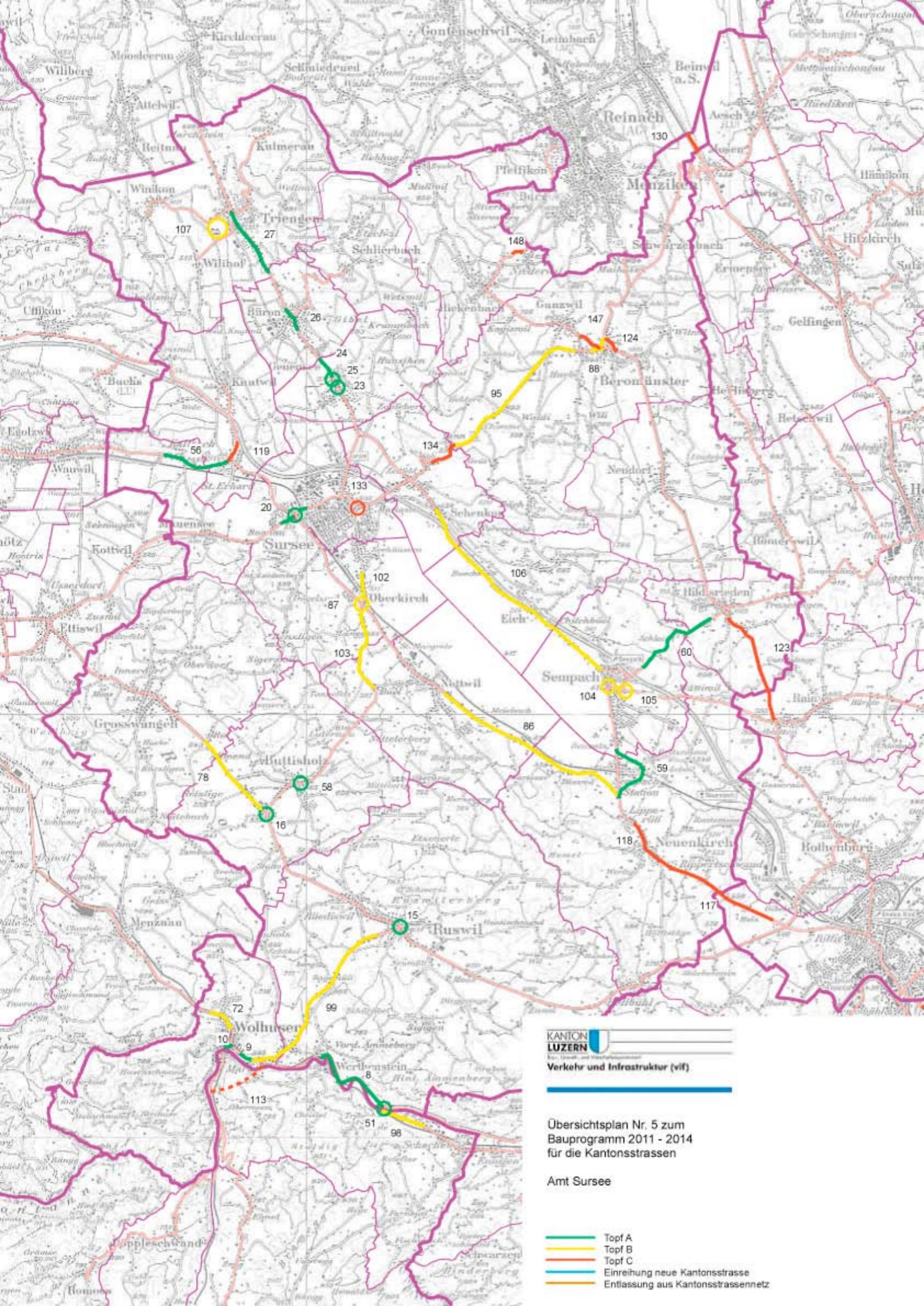


KANTON LUZERN
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 4 zum Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen

Amt Entlebuch

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einreihung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz



KANTON LUZERN
 Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 5 zum Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen

Amt Sursee

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einreihung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz

Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen

1. Die folgende Strasse wird in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht:

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	Länge m
K 65c	Buchrain	Einmündung K 65/65b–Gemeindegrenze Root	1415
	Root	Gemeindegrenze Buchrain–Einmündung Farnrainstrasse	85
Total Länge			1500

2. Der folgende Strassenabschnitt wird aus der Kategorie der Kantonsstrassen entlassen:

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	Länge m
K 65	Buchrain	Einmündung K 65b–Dorf (Einmündung Rütiweidstrasse)	1010
Total Länge			1010

3. Mit der Neueinreihung und der Entlassung ändert sich das Kantonsstrassennetz wie folgt:

	Länge m
Total Kantonsstrassennetz gemäss Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Kantonsstrassen vom 28. Juni 2010	520410
Total neue Kantonsstrasse	490
Total geändertes Kantonsstrassennetz	520900

4. Die geänderte Einreihung in die Kategorie der Kantonsstrassen tritt wie folgt in Kraft:

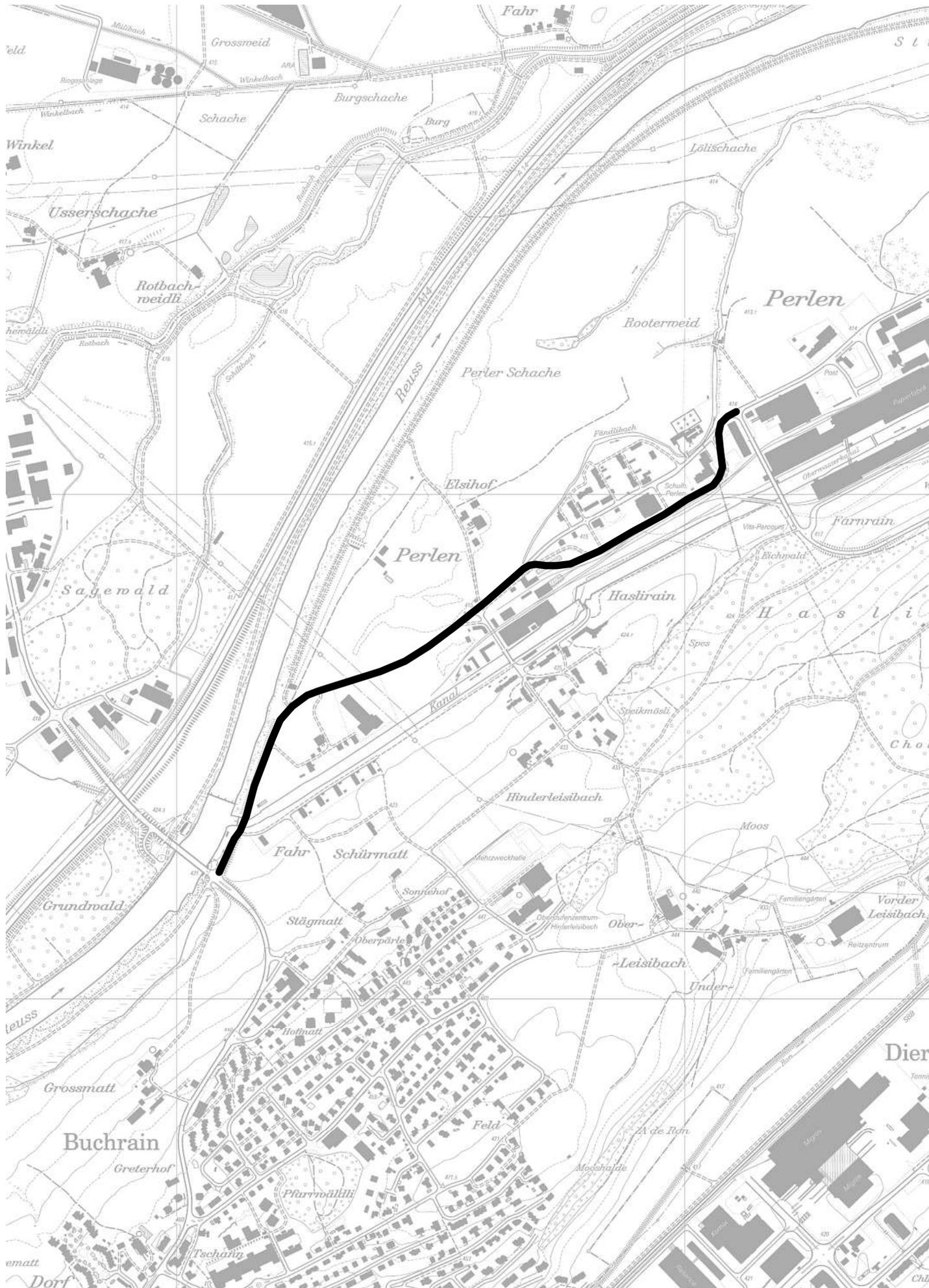
K 65c	Buchrain/Root; Einmündung K 65/65b–Einmündung Farnrainstrasse nach Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Buchrain inkl. Zubringer und Inbetriebnahme Umfahrung Perlen
K 65	Buchrain, Einmündung K 65b–Dorf (Einmündung Rütiweidstrasse) nach Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Buchrain inkl. Zubringer

**Übersichtsplan Nr. 6 zur Änderung
der Einreihung der Kantonsstrasse**

Einreihung neue Kantonsstrasse

**K 65c Buchrain/Root
Einm. K 65/65b - Einm. Farnrainstrasse**

Länge: ca. 1'500 m



**Übersichtsplan Nr. 7 zur Änderung
der Einreihung der Kantonsstrasse**

Entlassung aus Kantonsstrassennetz

**K 65 Buchrain
Einm K 65b - Dorf (Einm. Rütiveidstrasse)**

Länge: ca. 1'010 m

