



Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen

Entwurf Kantonsratsbeschluss

Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat den Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen. Im ersten Teil der Botschaft wird darüber Rechenschaft abgelegt, inwieweit das Bauprogramm 2019–2022 und das Radroutenkonzept verwirklicht wurden. Im Weiteren werden die Rechtsgrundlagen und die planerischen Grundlagen des Kantonsstrassenbaus beschrieben. Anschliessend folgen die Entscheidungskriterien, die Prioritäten und die Rangfolge für die Aufnahme von Bauvorhaben ins kommende Bauprogramm. Ein weiteres Kapitel enthält Angaben über die durchgeführte Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 sowie über die von den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden eingereichten Anträge. 57 neue Vorhaben erfüllen die Kriterien für eine Aufnahme ins Bauprogramm.

Zurzeit sind mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug in Erarbeitung oder werden revidiert. Koordiniert mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZuMoLu) und unter Berücksichtigung des Planungsberichtes Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern wird der kantonale Richtplan überarbeitet. Auch das bestehende Radroutenkonzept befindet sich in Revision. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist zurzeit beim Bund zur Prüfung, und die Erarbeitung der 5. Generation startet bereits Mitte 2022. Des Weiteren soll der öV-Bericht 2022–2025 diesen Herbst mit dem Projekt ZuMoLu verabschiedet werden. Die für die Erarbeitung des Bauprogramms massgebenden behördenverbindlichen strategischen Grundlagen werden demnach zurzeit neu erarbeitet oder revidiert. Sie standen bei der Ausarbeitung des Entwurfs des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen nur teilweise zur Verfügung und konnten auch nur zum Teil berücksichtigt werden. Grundsätzlich basiert daher das neue Bauprogramm auf den aktuellen behördenverbindlichen strategischen Grundlagen. Ebenso wird die bisher bewährte Struktur und das System der Töpfe im Bauprogramm 2023–2026 nochmals beibehalten. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2023–2026 zu planenden oder auszuführenden Bauvorhaben. Im Topf B sind die zu planenden Vorhaben enthalten. Alle weiteren Vorhaben, welche die Entscheidungskriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen, sind dem Topf C zugewiesen. Dieses Vorgehen wurde mit der Ablehnung der Motion [M 728](#) von Judith Schmutz über die Chronologie des Bauprogramms 2022–2025 durch den Kantonsrat an der Mai-Session vom 16./17. und 23. Mai 2022 bekräftigt.

Für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms 2023–2026 wurden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus den aktuellen strategischen Planungen sowie die neu eingegangenen Anträge einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wurde die Relevanz bezüglich der aktuellen strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt. Abschliessend wurden die Anträge und die Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und Kostenkategorien gebildet. Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm erfolgte nach Entscheidungskriterien, unterteilt in Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basiert auf dem geltenden Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2022–2025 unter Berücksichtigung der Umsetzung des aktuellen Bauprogramms und des Projektübergangs. Mitberücksichtigt wird überdies der

parallel erarbeitete AFP 2023–2026. Die Zuordnung der Vorhaben der Agglomerationsprogramme zu den einzelnen Töpfen des Bauprogramms richtet sich nach der Terminplanung oder dem Planungs- und Realisierungsstand der jeweiligen Vorhaben. Im Weiteren enthält das Bauprogramm 2023–2026 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Erfahrungsgemäss können nicht alle Projekte wie geplant abgewickelt werden. Weiter stellt die Sicherstellung der erforderlichen Ressourcen für die Umsetzung des Bauprogramms aufgrund des Fachkräftemangels eine Herausforderung dar. Deshalb 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 und so die Vereinbarkeit mit dem AFP sicherzustellen. Massgebend sind die im AFP eingestellten finanziellen Mittel, die in den jährlichen Voranschlägen zur Verfügung stehen und im Einzelfall von der dafür zuständigen Behörde bewilligt werden.

Inhaltsverzeichnis

1 Vollzug des Bauprogramms 2019–2022	5
1.1 Bauprogramm 2019–2022	5
1.2 Umsetzung des Bauprogramms 2019–2022	6
1.3 Realisierung Radroutenkonzept	14
1.4 Realisierung Lärmschutz	15
2 Grundlagen	15
2.1 Kantonsstrassen	15
2.1.1 Erstellung, Hoheit und Eigentum	15
2.1.2 Kosten	15
2.2 Strategische Planungsgrundlagen	15
2.2.1 Radroutenkonzept	16
2.2.2 Kantonaler Richtplan	17
2.2.3 öV-Bericht	18
2.2.4 Agglomerationsprogramm Luzern	18
2.3 Finanzierung	19
2.4 Bauprogramm	20
2.5 Baubeschluss	20
2.6 Lärmsanierung	21
3 Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge	23
4 Vernehmlassung	24
4.1 Vernehmlassungsentwurf	24
4.2 Stellungnahmen und Anträge aus der Vernehmlassung	30
4.3 Beurteilung der Vernehmlassung	40
4.4 Unterschiede Vernehmlassungsentwurf – vorliegende Botschaft	46
5 Beschrieb des Bauprogramms 2023–2026	48
5.1 Aufbau	48
5.2 Kostenzusammenstellung	48
5.3 Beschrieb der einzelnen Projekte	50
5.3.1 Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue Programm übernommen werden	50
5.3.2 Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden	61
5.3.3 Sammelrubriken	64
5.4 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die Umsetzung des ergänzten Radroutenkonzepts	65
5.5 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf den Lärmschutz	65
5.6 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern	65
5.7 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die personellen Ressourcen	65
6 Antrag	66
Entwurf	67
Beilagen	68

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen.

1 Vollzug des Bauprogramms 2019–2022

1.1 Bauprogramm 2019–2022

Am 3. Dezember 2018 hat Ihr Rat das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen beschlossen und auf den 1. Januar 2019 in Kraft gesetzt. Der entsprechende Kantonsratsbeschluss wurde im Kantonsblatt Nr. 51/52 vom 29. Dezember 2018 publiziert. Er entsprach mit Ausnahme der Beschleunigung respektive des Vorziehens der Planungen der folgenden Vorhaben dem Antrag, den wir Ihnen mit unserer Botschaft [B 137](#) vom 21. August 2018 unterbreitet hatten:

- Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen),
- Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), und
- Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd.

Die Kosten für die Planungen dieser drei Vorhaben wurden im Topf A des Bauprogramms von 1,0 auf 7,3 Millionen Franken erhöht.

Das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen enthält über die ganze Programmdauer und auch für die einzelnen Jahre mehr Projekte als finanziert werden konnten. Die Aufnahme ins Bauprogramm ist somit Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Projekte in der jeweiligen Bauprogrammperiode ausgeführt werden können. Das Bauprogramm 2019–2022 ist wie bisher in drei Töpfe und in die Sammelrubriken eingeteilt. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2019–2022 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält die Vorhaben, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wurden. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Daneben enthält das Bauprogramm 2019–2022 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basierte auf dem AFP 2019–2022 ([B 137](#) vom 21. August 2018). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und Kostenunsicherheiten einerseits sowie Verzögerungen im Bewilligungs-, Landerwerbs- und Vergabeverfahren andererseits nicht durch eine Reduktion der Projekte kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im AFP 2019–2022 vorgesehenen Mittel um etwa 5 Millionen Franken pro Jahr übersteigt. Weiter wurde in der Kostenplanung der prognostizierte Kreditübertrag per Ende 2018 von rund 50 Millionen Franken eingerechnet. Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben entsprechen dem damaligen Projektierungsstand und wurden anhand von Kostenvoranschlägen oder Kosten-schätzungen ermittelt. Bei verschiedenen Projekten waren die konkreten Massnahmen noch nicht bekannt.

1.2 Umsetzung des Bauprogramms 2019–2022

In der Programmperiode 2019–2022 wurden insgesamt sechs Projekte abgerechnet und 20 Bauvorhaben realisiert. Im Bau befinden sich Ende 2022 total 17 Projekte und im Bewilligungsverfahren deren acht. In der Phase «Projektbearbeitung» sind zurzeit 89 Bauvorhaben, 55 Bauvorhaben wurden nicht bearbeitet. Ferner wurden vier Vorhaben zurückgezogen.

Das Bauprogramm 2019–2022 konnte aus den folgenden Gründen nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden:

- Die Covid-19-Pandemie hatte Auswirkungen auf die Planung und die Realisierung der Vorhaben gemäss Bauprogramm. Vorhaben konnten nicht wie geplant bearbeitet werden, da insbesondere notwendige Einspracheverhandlungen nicht durchgeführt werden konnten.
- Die erforderlichen Ressourcen für die Umsetzung des Bauprogramms für Kantonsstrassen konnten aufgrund des Fachkräftemangels in der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) – wie bereits in der Botschaft [B 137](#) vom 21. August 2018 erwähnt – nicht im erforderlichen Ausmass zur Verfügung gestellt werden. Auch von der Dienststelle Vif an Dritte beauftragte Leistungen konnten aus den gleichen Gründen teilweise nicht termingerecht erbracht werden.
- Die durch Ihren Rat beschlossenen Beschleunigungen respektive das Vorziehen der Planungen der Umfahrungen Eschenbach, Hochdorf und Wolhusen Süd von den Töpfen B und C in den Topf A trugen ebenfalls dazu bei, dass für die Bearbeitung von anderen Vorhaben des Bauprogramms die Ressourcen fehlten.
- Aufgrund der Mobilitätsentwicklung und politischen Anfragen und Vorstösse resultierten zusätzliche neue Aufgaben und Bedürfnisse wie zum Beispiel die Konzeptstudie Mobilitätsdreh scheiben, Konzept und Massnahmenplanung Güterverkehr und Logistik, Überprüfung der Testplanung der Stadt Luzern zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), Überarbeitung des Radroutenkonzepts, Umsetzung der Bemerkung Ihres Rates zum Planungsbericht [B 67](#) vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord. Mit Ausnahme der Überarbeitung des Radroutenkonzepts hatte die Bearbeitung aufgrund des Fachkräftemangels mit den vorhandenen Ressourcen der Dienststelle Vif zu erfolgen. Die Bearbeitung von Vorhaben gemäss Bauprogramm musste dafür teilweise unterbrochen oder zurückgestellt werden.
- Weiter hat die Anzahl Gesuche nach Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. März 1989 (SRL Nr. [735](#)) weiter zu-, deren Qualität hingegen abgenommen. Von den jährlich fast 1500 Geschäften, welche die Dienststelle Vif zu bearbeiten hatte, musste zirka ein Viertel wegen ungenügender und mangelhafter Eingabedokumente mehrmals bearbeitet respektive geprüft werden.
- Verzögerungen bei der Planung und Realisierung von Vorhaben aufgrund veränderter Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel neue rechtliche und behördenverbindliche Grundlagen und Vorgaben, Entwicklungen der Normen und der Bedürfnisse, haben zu Terminverschiebungen im Bauprogramm und zu Projektanpassungen 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] vom 21. März 1995; SRL Nr. [755](#)). Die Anwendung dieser Grundsätze ist sehr anspruchsvoll und erfordert zusätzliche Zeit und Ressourcen in der Planungsphase. Dabei ist regelmässig bereits schon vor der öffentlichen Planauflage ein intensiver Austausch mit den Betroffenen gewünscht und deren Anliegen sind miteinzubeziehen. Im Rahmen

der öffentlichen Planaufgaben wurden trotzdem bei fast allen Projekten Einsprachen eingereicht, die zeitintensive Abklärungen und Verhandlungen zur Folge hatten.

- Die Einspracheentscheide und die Vergabe von Aufträgen wurden zum Teil vor Gericht angefochten. 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.

All diese Umstände führten zu zusätzlichen Aufwendungen und Terminverzögerungen bei der Planung und Realisierung der Bauvorhaben.

Massgebend für die Umsetzung des Bauprogramms sind unter anderem die personellen Ressourcen, namentlich in der Dienststelle Vif, deren Sicherstellung aufgrund des ausgetrockneten Arbeitsmarkts gefährdet ist. Für das von Ihrem Rat beschlossene Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen konnten die erforderlichen Ressourcen nicht im erforderlichen Ausmass bereitgestellt werden. Intensive Bemühungen der Dienststelle Vif in Abstimmung mit der Dienststelle Personal zeigten bisher keine Verbesserungen.

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2019–2022				
Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Plan Nr.	Topf	Projektkosten Angaben in Franken
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	8	A	2'065'112
K 11	Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.) – Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	26	A	505'464
K 16/55	Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	49	A	1'483'229
K 33	Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	66	A	3'422'963
K 33 b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	70	A	212'738
K 40	Willisau, Chäppelimmatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse – Wendeschleife	73	A	1'239'733

Zurückgezogene Vorhaben des Bauprogramms 2019–2022				
Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Plan Nr.	Topf	Begründung
K 10	Luzern, Knoten Bodenhof – Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	14	A	Ablehnung Kredit Stadt Luzern
K 10	Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungsfähigkeit Knoten infolge neue Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	15	A	Ablehnung Kredit Stadt Luzern
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	133	B	Planungsbericht Spange Nord
K 31	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	146	B	Planungsbericht Spange Nord

Fertiggestellte, noch nicht abgerechnete Vorhaben			
Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Plan Nr.	Topf
K 2	Luzern/Meggen, Rebstock – Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	A
K 10	Luzern, Rotewald – Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz)	16	A
K 11	Menznaun, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	23	A

K 12	Buttisholz/Grosswangen, Guglern – Rot – Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Sanierung Strasse	28	A
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer in Koordination Sanierung Strasse	34	A
K 14/18	Sursee, Kreisel Schlottermilch, Sanierung Unfallschwerpunkt	41	A
K 15	Rothenburg, Einmündung Eschenbachstrasse, Umgestaltung Knoten	42	A
K 16/17	Emmen/Ebikon, Anpassung bestehende Knoten Kantonsstrassen für neue öV-Tangentiellinie Emmen – Ebikon, Planung	48	A
K 16/56	Hochdorf, Kreisel Braui, Optimierung Leistungsfähigkeit (Sofortmassnahmen), Sanierung Unfallschwerpunkt	50	A
K 16 a	Hitzkirch, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	52	A
K 17/17 a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	58	A
K 18	Ettiswil, Rüti – Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	61	A
K 18	Gettnau, Einmündung Schötzerstrasse, Sanierung Unfallschwerpunkt	62	A
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze – Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	64	A
K 47	Oberkirch, Länggass – Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke und Oberbauerneuerung SBB	76	A
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	79	A
K 49 b	Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	80	A
K 52	Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse in Koordination Sanierung Strasse	81	A
K 56	Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	82	A
K 65/65 a	Inwil, Oberhofen, Optimierung Knoten und Lichtsignalanlage, Sofortmassnahmen	87	A

Vorhaben im Bau (bewilligt; in Projektphase Realisierung)			
Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Plan Nr.	Topf
K 2/4/13/17/32 a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4	A
K 2 b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	6	A
K 2 b	Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	7	A
K 4	Kriens, Grosshof – Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	9	A
K 4/17 Teilabschnitte	Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	11	A
K 4/33 a	Kriens/Luzern, Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	12	A
K 10	Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	17	A
K 10	Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	18	A
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	22	A
K 11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	27	A
K 13	Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	32	A
K 13	Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	33	A
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	38	A

K 16 a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	51	A
K 33 a	Luzern/Kriens, Hohrütli – Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage	69	A
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	71	A
K 36	Escholz matt-Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	72	A

Vorhaben im Bewilligungsverfahren			
Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Plan Nr.	Topf
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	10	A
K 10	Escholz matt-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	20	A
K 12/13/15 a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	29	A
K 13	Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	39	A
K 15/58	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	43	A
K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	46	A
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	83	A
K 65	Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	86	A

Vorhaben in Planung			
Strassenzug	Projektname (geordnet nach Plan Nr. aufsteigend und Topfzuteilung)	Plan Nr.	Topf
K 2	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	2	A
K 2	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserpertronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse - Schiffsteg	3	A
K 4/17 Teilabschnitte	Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	11	A
K 4 b	Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)	13	A
K 10	K 10 Escholz matt-Marbach: Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	19	A
K 10/33	Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S61	21	A
K 11	Menznau, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	24	A
K 11	Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	25	A
K 13	Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach	30	A
K 13	Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen	31	A
K 13	Luzern/Emmen, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	35	A
K 13	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	36	A
K 13	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	37	A

K 13/14/18	Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung	40	A
K 15 a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	44	A
K 16	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV, Planung	47	A
K 17	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.) – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Spange Nord, Planung	53	A
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse und in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	54	A
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	55	A
K 17	Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	56	A
K 18	Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	59	A
K 18	Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käserei, Sanierung und Ausbau Rad- und Gehweg	60	A
K 18	Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonsstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	63	A
K 30	Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	65	A
K 33/33 b	Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt	67	A
K 33 a	Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	68	A
K 46	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	74	A
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	75	A
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	77	A
K 48	Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	78	A
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	84	A
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	85	A
K 65 c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonsstrasse	88	A
K 2/4/10/13/16/17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	100	B
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	101	B
K 4	Kriens, Hohruti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	102	B
K 4/32 a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	103	B
K 10	Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	104	B
K 10	Escholzmatte-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	105	B
K 11/43	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	106	B
K 11	Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	107	B

K 12	Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rüti-mattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	109	B
K 12	Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse	110	B
K 13	Luzern, Kasernenplatz (exkl.) – Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	111	B
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	112	B
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	113	B
K 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	114	B
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse und BehiG	115	B
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten in Koordination Sanierung Strasse	116	B
K 14	Geuensee, Schulhaus – Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	117	B
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus – Sternenplatz (exkl.)	118	B
K 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	119	B
K 15	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	120	B
K 15 a	Rothenburg, Einmündung Butzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	122	B
K 16	Emmen, Seetalplatz (exkl.) – Waldbrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen	123	B
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt), Planung	124	B
K 16	Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	125	B
K 16	Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr (z.B. Querungen Langsamverkehr) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	126	B
K 16	Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr (z.B. Querungshilfen)	129	B
K 16/56	Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	132	B
K 17	Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	134	B
K 17	Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	135	B
K 17 b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	136	B
K 17 c	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	137	B
K 18	Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	138	B
K 18	Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	140	B
K 19	Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	141	B
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	142	B

K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	143	B
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	145	B
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	147	B
K 36	Escholzmatt-Marbach/Fühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl. – Under Tendli)	148	B
K 46	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	151	B
K 48	Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	152	B
K 56	Römerswil, Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	154	B
K 65/65 a	Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	156	B
K 10	Luzern, Staldenhof – Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	202	C
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	206	C
K 12/34 a	Ruswil, Einmündung K 12 – Einmündung Under Neuhaus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an das BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Langsamverkehr	209	C
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	211	C
K 16	Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr, Planung	214	C
K 16/56/60	Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr, Planung	219	C
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	222	C
K 19	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	225	C
K 19 a	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	226	C
K 41	Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	231	C
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke in Koordination Sanierung Strasse	232	C
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	239	C
K 46	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	240	C

Nicht bearbeitete Vorhaben			
Strassenzug	Projektname (geordnet nach Plan Nr. aufsteigend und Topfzuteilung)	Plan Nr.	Topf
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	1	A
K 16	Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof	45	A
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	57	A
K 12	Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil in Koordination Sanierung Strasse	108	B
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	121	B
K 16	Hitzkirch/Altiswil, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altiswil Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	127	B

K 16	Altis, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	128	B
K 16	Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung	130	B
K 16/ 65 a	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldbücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	131	B
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	139	B
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	144	B
K 42	Altbüren/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	149	B
K 45	Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	150	B
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	153	B
K 58	Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwiserstrasse, Optimierung Veloquerung Mosen Richtung Altis in Koordination Sanierung Strasse	155	B
K 2	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesser-perronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	200	C
K 4/32 a	Luzern, Spange Süd	201	C
K 10	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	203	C
K 10	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	204	C
K 10	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	205	C
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	207	C
K 10	Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	208	C
K 13	Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	210	C
K 15 a	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzbachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	212	C
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	213	C
K 16	Baldeg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	215	C
K 16/16 a	Gelfingen, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	216	C
K 16	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse , Planung	217	C
K 16	Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	218	C
K 16 a	Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	220	C
K 16 a	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute – Kantonsgrenze AG)	221	C
K 17 a	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	223	C
K 18	Zell, Hüsli – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage (Massnahme offen) mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	224	C
K 32 a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	227	C
K 36	Escholzmat-Marbach/Fühli, Under Tendli – Hinder Lamm	228	C

K 36	Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	229	C
K 36	Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	230	C
K 41 a	Zell/Ufhusen, Hüs wil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	233	C
K 43	Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	234	C
K 44	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Moosblick – Gemeinde Wauwil, Rad- und Gehweg	235	C
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	236	C
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	237	C
K 44	Nebikon, Einmündung Stägenrain – Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	238	C
K 47	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	241	C
K 56/56 b	Römerswil, Einmündung K 56/56 b, Umbau Knoten in Kreisel	242	C
K 56 a	Römerswil, Traselingen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	243	C
K 56 b	Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	244	C
K 57 a	Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niderwil, Neubau Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	245	C
K 58	Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung	246	C
K 58	Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	247	C
K 60	Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	248	C
K 61	Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	249	C
K 64	Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Planung	250	C
K 65 a	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	251	C
K 65 a	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr (z.B. Querungshilfen), Planung	252	C

1.3 Realisierung Radroutenkonzept

Gemäss § 45 Absatz 3 waren 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 neu 54 Kilometer Radverkehrsanlagen zusätzlich ins Radroutenkonzept aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wurde damit von 361 auf rund 415 Kilometer erhöht.

Gemäss Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 ist mit der Erarbeitung des Bauprogramms der aktuelle Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kapitel V.4. der Botschaft [B 119](#) vom 7. Juli 2009). Die Sicherstellung der Umsetzung der im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen erfolgt demnach durch das Bauprogramm. Bis Ende 2022 werden rund 71 Prozent der im ergänzten Radroutenkonzept aufgeführten Massnahmen realisiert sein. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad in etwa 82 Prozent betragen.

Derzeit wird das bestehende Radroutenkonzept überarbeitet (vgl. Kap. 2). Berücksichtigt werden dabei die veränderten Rahmenbedingungen beispielsweise aufgrund der starken Zunahme der Anzahl E-Bikes. Auch Anpassungen des [StrG](#) für die Erstellung von Radverkehrsanlagen ausserhalb von Kantonsstrassen sowie Anpassungen an die Vorgaben des von der Bundesversammlung beschlossenen (Referendumsfrist läuft noch) Bundesgesetzes über Velowege sind Teil der Überarbeitung.

1.4 Realisierung Lärmschutz

Gemäss Artikel 17 Absatz 4b der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR [814.41](#)) müssen die Sanierungen der Kantonsstrassen spätestens bis 31. März 2018 abgeschlossen sein. Mit dem [Postulat Barazzone \(15.3840\)](#) wurde der Bundesrat beauftragt, Massnahmen zur Bekämpfung von übermässigem Lärm vorzulegen. Der Bundesrat hat am 28. Juni 2017 einen «Nationalen [Massnahmenplan](#) zur Verringerung der Lärmbelastung» verabschiedet. Lärmschutzmassnahmen an der Quelle müssen im Rahmen von Strassenprojekten geprüft werden.

Bis Ende 2022 werden für den Lärmschutz im Kanton Luzern rund 50 Millionen Franken ausgegeben worden sein. 90 Prozent der Kantonsstrassen sind lärmrechtlich saniert. Fünf Prozent der bewilligten Lärmsanierungsprojekte stehen kurz vor der Fertigstellung. Bei den restlichen wenigen Kantonsstrassenabschnitten sind die Lärmsanierungsprojekte noch in Bearbeitung oder konnten aufgrund von Abhängigkeiten zu laufenden Planungen wie zum Beispiel im Flecken Beromünster (Umfahrung) noch nicht gestartet werden.

2 Grundlagen

2.1 Kantonsstrassen

2.1.1 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](#)).

2.1.2 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 Verursachenden zu überbinden (Abs. 3).

2.2 Strategische Planungsgrundlagen

Zurzeit sind im Auftrag Ihres und unseres Rates mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug in Erarbeitung oder werden revidiert. Koordiniert mit dem Projekt ZuMoLu wird – unter Berücksichtigung

des von Ihrem Rat zustimmend zur Kenntnis genommenen Planungsberichtes Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern – der kantonale Richtplan überarbeitet. Basierend auf verschiedenen politischen Vorstössen befindet sich auch das bestehende Radroutenkonzept in Revision. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist zurzeit beim Bund zur Prüfung, und die Erarbeitung der 5. Generation startet bereits Mitte 2022. Des Weiteren soll der öV-Bericht 2022–2025 zeitgleich diesen Herbst mit dem Projekt ZuMoLu zuhanden Ihres Rates zu verabschiedet werden. Für die beiden letztgenannten strategischen Grundlagen wurde der Planungsstand zum Zeitpunkt der Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen berücksichtigt, das heisst für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation der Stand bei der Eingabe zur Bundesprüfung im Juni 2021 und für den öV-Bericht 2022–2025 der entsprechende Vernehmlassungsentwurf. Das zeigt, dass die für die Erarbeitung des Bauprogramms massgebenden behördenverbindlichen strategischen Grundlagen neu erarbeitet oder revidiert werden und diese für den Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen nur teilweise zur Verfügung standen und dementsprechend auch nur in diesem Umfang mitberücksichtigt werden konnten.

2.2.1 Radroutenkonzept

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 geltenden Radroutenkonzept 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 ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher. Gemäss § 45 Absatz 3 [StrG](#) waren die in diesem Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen bis Ende 2013 zu 90 Prozent umzusetzen.

Gemäss dem Planungsbericht über die Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 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 den Realisierungsgrad der Massnahmen gemäss Radroutenkonzept 1994 und seiner Ergänzung.

Mit der Erheblicherklärung des [Postulats P 508](#) von Yvonne Zemp Baumgartner vom 30. Januar 2018 hat Ihr Rat uns am 19. Juni 2018 beauftragt, eine Überarbeitung des Radroutenkonzepts zu prüfen. An der Session Ihres Rates vom 30. November und 1. Dezember 2020 wurde ausserdem die [Motion M 208](#) von Yvonne

Zemp Baumgartner über die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes vom 28. Januar 2020 erheblich erklärt. Die beiden Vorstösse bilden die Grundlage respektive sind integrale Bestandteile der Überarbeitung des Radroutenkonzepts. Durch die Annahme des Bundesbeschlusses über die Velowege (Velo-Initiative) am 23. September 2018 wurden die Velowege in der Bundesverfassung verankert (Art. 88 der Bundesverfassung [BV]; SR [101](#)). Auf dieser Basis hat der Bund das neue Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz; VWG) erarbeitet. Die Bundesversammlung hat das VWG am 18. März 2022 beschlossen, die Referendumsfrist läuft und die Inkraftsetzung durch den Bundesrat steht noch aus. Wesentlicher Inhalt der Vorlage sind dabei eine Planungspflicht für Velowegnetze, die Definition von übergeordneten Planungsgrundsätzen, der Ersatz bei der Aufhebung von Velowegen und die Information über Velowegnetze.

Mit dem neuen VWG wird auch der Kanton Luzern verpflichtet, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Bei der Überarbeitung des Radroutenkonzepts ist für ein zusammenhängendes, durchgängiges und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Mit dem neuen VWG würde ausserdem eine Ersatzpflicht für Velowege eingeführt, wenn in den Plänen enthaltene Velowege aufgehoben werden müssen. Es gilt eine Frist von fünf Jahren für die Erstellung der Pläne sowie eine Frist von zwanzig Jahren für die Umsetzung der Pläne.

Bei der Dienststelle Vif ist seit Herbst 2021 neu die Fachstelle für Velowege tätig. Zeitgleich wurde die Überarbeitung des Radroutenkonzepts gestartet.

2.2.2 Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Konzepten, Sachplänen, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 (SR [700](#)) und PBG. 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 des ganzen Kantons. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Der kantonale Richtplan ist für alle Behörden verbindlich; am kantonalen Richtplan sollen sich aber auch Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons infrage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden. Ihr Rat hat den kantonalen Richtplan 2009 ([B 135](#)) am 23. März 2010 genehmigt und mit Ihrem Beschluss vom 14. September 2015 teilrevidiert.

Der Richtplan 2009, teilrevidiert im Jahr 2015, bestimmt die kantonalen Interessen und Entwicklungsabsichten in Form von «richtungsweisenden Festlegungen». Für das kantonale Bauprogramm für die Kantonsstrassen sind insbesondere die folgenden Festlegungen massgebend (Richtplan-Text, Kapitel M Mobilität):

- Für Kantonsstrassen (M3, S. 119): 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. 133): Der Fuss- und Radverkehr hat eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

Der kantonale Richtplan wird zurzeit einem Gesamtrevisionsprozess unterzogen und soll in den kommenden Jahren Ihrem Rat unterbreitet werden.

2.2.3 öV-Bericht

Der Kanton Luzern und der Verkehrsverbund Luzern (VVL) präsentieren mit den Planungsberichten über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) die Strategie für den öffentlichen Verkehr. Der öV-Bericht gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten. Zudem werden darin Tarifgrundsätze und ergänzende Mobilitätsangebote festgehalten.

Der dritte öV-Bericht 2018–2021 wurde am 14. November 2017 von unserem Rat zuhänden Ihres Rates verabschiedet und von Ihrem Rat am 19. März 2018 einstimmig zur Kenntnis genommen. Der vierte öV-Bericht 2022–2025 befand sich parallel zum vorliegenden Bauprogramm 2023–2026 von Oktober 2021 bis Februar 2022 in der Vernehmlassung. Er entwickelt die bisherige öV-Strategie weiter. Schwerpunktthemen sind die bessere Zuverlässigkeit von Buslinien, die Sicherstellung der Beförderungskapazität sowie die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel. Der vierte öV-Bericht wird Ihrem Rat abgestimmt auch auf das Projekt ZuMoLu zur Beratung vorgelegt.

Mit dem DBL wird das Bahnangebot in der Region Luzern markant ausgebaut werden können. Dies bietet ein erhebliches Potenzial für Veränderungen und Anpassungen der regionalen und städtischen Busangebote und damit für eine optimale Vernetzung von Bahn und Bus an den Bahnhöfen als Verkehrsdrehscheiben. Dazu wird durch den VVL eine gesamtkantonale Studie «Bus 2040» ausgearbeitet, die aufzeigt, nach welchen Grundsätzen und in welche Richtung das Busangebot weiterentwickelt werden kann und soll. Es werden zwei Horizonte betrachtet; bis und nach der Inbetriebnahme des DBL.

2.2.4 Agglomerationsprogramm Luzern

In der richtungsweisenden Festlegung R7 des kantonalen Richtplans wird festgehalten, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im ganzen Kantonsgebiet sicherzustellen ist. Zudem wird die Aufgabe des Agglomerationsprogramms Luzern beschrieben. Im Agglomerationsraum Luzern sind demnach die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Prosperität und der Umweltaspekte optimal und nachhaltig aufeinander abzustimmen. Die Agglomerationsprogramme sind entsprechend den inhaltlichen und formalen Anforderungen des Bundes alle vier Jahre zu erneuern (bezeichnet als «Generationen»).

Die richtplanrelevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation von 2007 sind in den kantonalen Richtplan 2009, diejenigen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation von 2011/2012 in die Teilrevision 2015 des kantonalen Richtplans 2009 sowie diejenigen des Agglomerationsprogramms der

3. Generation in eine Fortschreibung des kantonalen Richtplans 2019 eingeflossen. In den Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern vom 30. August 2011 für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation, vom 18. Dezember 2015 für dasjenige der 2. Generation und vom 8. Oktober 2019 für dasjenige der 3. Generation wurden die umzusetzenden Massnahmen und die Mitfinanzierung durch den Bund festgelegt. Der Bund unterstützt Verkehrsinfrastrukturmassnahmen dieser Generationen mit einem Beitragssatz von 35 Prozent. Insgesamt kann die Agglomeration Luzern für die erste Programmperiode mit rund 45 Millionen Franken, für die zweite Programmperiode mit rund 32 Millionen Franken sowie für die dritte Programmperiode mit rund 58 Millionen Franken an Bundesgeldern rechnen (Preisstand 2005, exkl. MwSt. und Teuerung). Die Frist für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben wurde dabei vom Bund sukzessive eingengt.

Am 25. Mai 2021 haben wir das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation beschlossen und anschliessend dem Bund zur Prüfung eingereicht. Es wird von diesem bis im Jahr 2023 beurteilt. Das Bundesparlament wird anschliessend über die Freigabe der Mittel ab 2024 für das Programm Agglomerationsverkehr über alle Agglomerationsprogramme in der Schweiz beschliessen. In diesem Beschluss werden für jede Agglomeration die vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen definiert. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation mit Baubeginn von Massnahmen zwischen 2024 und 2028 wird zudem bis 2024 im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans behördenverbindlich für alle Staatsebenen verankert werden. Dies bildet die Voraussetzung, dass (nach der Genehmigung der Richtplananpassung durch den Bundesrat) zwischen Kanton und Bund wiederum eine Leistungsvereinbarung über das ganze Agglomerationsprogramm Luzern, 4. Generation, und gestützt darauf spezifische Projekt- und Finanzierungsvereinbarungen für jede einzelne Massnahme abgeschlossen werden können.

Das Agglomerationsprogramm Luzern, 4. Generation, baut auf der Gesamtkonzeption der ersten drei Agglomerationsprogramme auf und beinhaltet die weitere Umsetzung der bisherigen Raum- und Verkehrsstrategie. Wie beim Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre ein verstärktes weiteres Siedlungs- und Verkehrswachstum prognostiziert, und entsprechend kommt der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eine zentrale Bedeutung zu. Die Bevölkerung gewinnt an Lebensqualität und die Wirtschaft kann wachsen, wenn die Erreichbarkeit verbessert und die Siedlungen nach innen verdichtet und weiterentwickelt werden. Auch das neue Agglomerationsprogramm der 4. Generation sieht die vier Zentren Luzern, Luzern Nord, Luzern Süd und Luzern Ost als Kristallisationsorte mit vielfältigen Nutzungen, grosser Dichte und einer hohen Aufenthaltsqualität vor. Die beiden national bedeutenden Projekte, Gesamtsystem Bypass und DBL, sind für ein weiterhin funktionierendes Verkehrssystem unverzichtbar. Die Massnahmen auf den Kantonsstrassen sind soweit wie möglich auf den Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen abgestimmt.

Auch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Aareland, zu welchem die Gemeinde Wikon zugehörig ist, sind mit dem vorliegenden Entwurf des Bauprogramms abgestimmt.

2.3 Finanzierung

Gemäss dem sich aktuell in Erarbeitung befindlichen AFP 2023–2026 stehen für Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2023–2026 folgende Bruttobeträge (inkl. Landerwerb und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung) zur Verfügung:

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
59'108'000	59'026'000	84'026'000	84'026'000	notwendige Mittel zur Umsetzung der Projekte			
gemäss AFP 2023–2026							

Der AFP 2023–2026 wird Ihrem Rat diesen Herbst zur Genehmigung sowie der Voranschlag 2023 zur Zustimmung unterbreitet und ist somit im Bauprogramm 2023–2026 entsprechend berücksichtigt.

Die Summe der «Überhänge» an für den Aufgabenbereich «Strassen» zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA und den Strassenverkehrsabgaben sind inklusive der Prognose der Ausgabenplanung der Vorhaben im Jahr 2022 im Entwurf zum Bauprogramm mit rund 120 Millionen Franken berücksichtigt.

2.4 Bauprogramm

Gemäss § 45 [StrG](#) beschliesst Ihr Rat 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 ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzepts. Für die Radfahrenden sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten (Abs. 3).

Die betroffenen Gemeinden und die interessierten regionalen Entwicklungsträger 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.

2.5 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 Absatz 1b und § 24 Absatz 1b der Verfassung des Kantons Luzern (KV) vom 17. Juni 2007 (SRL Nr. [1](#)) unterliegen Beschlüsse Ihres Rats, mit denen freibestimmbare Ausgaben für Vorhaben bewilligt werden, bei einer Ausgabenhöhe von 3 bis 25 Millionen Franken dem fakultativen Referendum, bei einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken dem obligatorischen Referendum.

Eine Ausgabe ist freibestimmbar, wenn bezüglich ihrer Höhe, des Zeitpunkts ihrer Vornahme oder anderer Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 26 Abs. 1 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen [FLG] vom 13. September 2010; SRL Nr. [600](#)).

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellen Unterhaltskosten gebundene Ausgaben dar, die dem Finanzreferendum entzogen sind ([BGE 105 Ia 87](#), 113 Ia 398 f.). Die Aufwendungen für den Strassenbau sind demgegenüber freibestimmbare Ausgaben, die wir Ihrem Rat 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.).

Ihr Rat setzt die in einem Jahr zur Verfügung stehenden Mittel für die Bau- und Unterhaltskosten für Kantonsstrassen jeweils mit dem Voranschlagskredit fest (§ 14 [FLG](#)). Betragen die Kosten weniger als 3 Millionen Franken, erteilt unser Rat die Ausgabenbewilligung zusammen mit dem Baubeschluss. Werden die Baukosten auf 3 Millionen Franken und mehr veranschlagt, bewilligt Ihr Rat mit dem Baubeschluss den erforderlichen Sonderkredit (§ 23 Abs. 1 FLG). Dabei sind Ausgaben auf den Zeitpunkt zu berechnen, in welchem der Dekretsentwurf für den Sonderkredit erarbeitet wird ([BGE 118 Ia 425](#)).

2.6 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 bestehenden und geänderten Strassen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2, Art. 13 Abs. 2 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, sind 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 reduzieren (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). Können im Fall einer wesentlichen Anlagenänderung die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, müssen ebenfalls Erleichterungen beantragt werden. Erleichterungen werden in einem konzentrierten Entscheid unseres Rates zusammen mit der

Beschlussfassung über das konkrete Lärmsanierungsprojekt gewährt. Damit werden die Strasseninhabenden davon entbunden, weitergehende 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 bei Erstsanierung; vgl. Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 15 Abs. 1 LSV).

Mit Beschluss vom 3. Juni 2003 hat unser Rat – 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.

Werden bei wesentlich geänderten Strassen, welche bereits lärmrechtlich saniert sind, die Immissionsgrenzwerte überschritten, so müssen die Fenster lärmempfindlicher Räume bereits ab einem überschrittenen Immissionsgrenzwert gegen Schall gedämmt werden (Pflichteinbau; vgl. Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 10 Abs. 1, Art. 15 Abs. 1 LSV).

Die Strassenverwaltungsbehörde führt die Sanierung bestehender Verkehrsanlagen durch (§ 18 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz [EGUSG] vom 30. März 1998, SRL Nr. [700](#)). Die Strassenverwaltung obliegt bei den Kantonsstrassen der Dienststelle Vif (§ 17 Abs. 2a StrG, § 1 Abs. 3a der Strassenverordnung [StrV] vom 19. Januar 1996, 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 «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 Treibstoffzollertrags (Art. 50 USG, Art. 21 f. LSV). Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die

Bundesbeiträge 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.

Nationaler Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung: Gemäss Einschätzung des Bundes ist 30 Jahre nach Inkrafttreten der LSV eine zukunftsorientierte Neugestaltung der Politik der Lärmbekämpfung und des Ruheschutzes angezeigt. Laut Prognosen wird sich die Lärmproblematik durch das stetige Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum im knappen Siedlungsraum künftig weiter verschärfen. So werden sich die Anstrengungen zur Lärmbegrenzung auch in Zukunft auf den Strassenverkehr als wichtigste Lärmquelle konzentrieren. Der Bund hat erkannt, dass der Lärmschutz eine Daueraufgabe darstellt und den «Massnahmenplan zur Bekämpfung von Lärm» verabschiedet. Das Hauptmerkmal des Massnahmenplans liegt auf der vermehrten Bekämpfung von Lärm an der Quelle. Der Kanton Luzern entwickelt zudem eine neue Strategie für die Lärmsanierung von Strassen. Aufgrund verschiedener Urteile des Bundesgerichtes und vermehrt geäusselter Anliegen von Gemeinden, prüft der Kanton neu auch Gesuche von Gemeinden um Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten. Ob die Voraussetzungen dafür gegeben sind, ist unter Abwägung aller Interessen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.) im Einzelfall zu beurteilen. Eine Temporeduktion kann jedoch eine verhältnismässige und kostengünstige Lärmsanierungsmassnahme darstellen.

Eine weitere quellennahe Sanierungsmassnahme ist der Einbau eines lärmarmen Deckbelags. Der Kanton erarbeitet zurzeit ein Konzept für den Einsatz von lärmarmen Belägen. Die Möglichkeiten für den Einsatz solcher Beläge sollen anhand einer gesamtheitlichen Betrachtung und spezifischen Kriterien geprüft werden.

In Anlehnung eines Bundesgerichtsentscheids wird ein Strassenprojekt aus lärmrechtlicher Sicht als wesentliche Änderung im Sinne der LSV eingestuft, wenn ein weitreichender Eingriff in die Bausubstanz vorgenommen wird und mit erheblichen Kosten zu rechnen ist, welche einem Neu- bzw. Wiederaufbau nahekommen (vgl. Urteil des Bundesgerichts [1C_506/2014](#) vom 14. Oktober 2015, E. 4 f.).

3 Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge

Im Auftrag Ihres und unseres Rates werden im BUWD zurzeit mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug erarbeitet oder revidiert. Diese standen im Zeitpunkt der Erarbeitung des Bauprogramms 2023–2026 nur teilweise beziehungsweise im Entwurfsstadium zur Verfügung. Im Projekt ZuMoLu ist sodann eine Neukonzeption der Umsetzungsinstrumente, wie zum Beispiel ein «Programm Gesamtmobilität» angedacht. Das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen soll allerdings nochmals nach der bisherigen bewährten Struktur und dem bewährten Vorgehen des aktuell gültigen Bauprogramms (vgl. Botschaft [B 137](#) vom 21. August 2018) aufgebaut werden.

Beibehalten werden somit unter anderem die Entscheidungskriterien für die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm gemäss dem aktuellen Baupro-

gramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen. Auch die Wirkungsanalyse mit der abschliessenden Kosten-Nutzen-Analyse wird mit dem neuen Bauprogramm nochmals angewendet (vgl. Botschaft [B 137](#) vom 21. August 2018). Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm 2023–2026 basieren somit auf den folgenden Entscheidungskriterien, unterteilt in Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge:

Allgemeine Grundsätze:

1. Die finanziellen Mittel für die Bauvorhaben des Bauprogramms richten sich nach den Vorgaben der Finanzplanung des Kantons.
2. Die Anträge und Vorhaben werden einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz der Anträge und Vorhaben bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt und abschliessend werden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Daraus werden die Kostenkategorien «ungenügend» bis «sehr gut» gebildet.
3. Bewilligte und beschlossene sowie in Realisierung stehende Projekte werden dem entsprechenden Topf zugeordnet.
4. Projekte der Unterhaltsplanung werden gemäss Zustand der Anlage bei der Priorisierung berücksichtigt und gemäss deren Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.
5. Projekte des Agglomerationsprogramms werden aufgrund der separaten Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.
6. Abhängigkeiten von übergeordneten Projekten und Interessen werden berücksichtigt (beispielsweise das Gesamtsystem Bypass Luzern).
7. Neue Projekte, die nicht in dem vom Regierungsrat dem Kantonsrat unterbreiteten Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen enthalten sind und vom Kantonsrat zusätzlich in das Programm aufgenommen werden, sollen dem Topf C zugewiesen werden. Wird ein neu aufgenommenes Projekt durch Beschluss des Kantonsrats in den Topf A oder B eingereiht oder wird die Topfzuordnung von Projekten durch den Kantonsrat verändert, wird das BUWD die verbleibenden Projekte so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit der Finanzplanung des Kantons sichergestellt ist.
8. Bei Verzögerungen infolge von Rechtsverfahren oder veränderter Rahmenbedingungen können Vorhaben aus den Töpfen B und C vorgezogen werden.

Prioritäten und Rangfolge:

1. Fertigstellung laufender Bauarbeiten an den Kantonsstrassen.
2. Realisierung von bewilligten und beschlossenen Projekten.
3. Strassenabschnitte mit Kunstbauten in alarmierendem Zustand.
4. Notwendige Koordination mit Oberbausanierungen von Strassenabschnitten in schlechtem Zustand.
5. Übergeordnete Interessen und Abhängigkeiten.
6. Vorhaben (ohne Abhängigkeiten) gemäss Kosten-Nutzen-Analyse aufgrund von Kostenkategorien.

4 Vernehmlassung

4.1 Vernehmlassungsentwurf

Am 2. November 2021 hat unser Rat das BUWD ermächtigt, ein Vernehmlassungsverfahren mit dem Online-Tool «E-Mitwirkung» für das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen durchzuführen. Am 19. November 2021 eröffnete das BUWD das Vernehmlassungsverfahren, welches bis zum 28. Januar 2022 andauerte. Die Gemeinden, die Parteien und die interessierten Verbände des Kantons wurden eingeladen, zum Entwurf des Bauprogramms schriftlich Stellung zu nehmen, die darin

enthaltenen Vorhaben kritisch zu überprüfen und nicht mehr dringliche und notwendige Vorhaben zurückzuziehen oder neue Anträge einzureichen.

Die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen basiert auf einem politisch abgestimmten fachlichen Entwurf. Für diesen Entwurf wurden alle nicht realisierte Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus den aktuellen strategischen Planungen mit Berücksichtigung des Vernehmlassungsentwurfs zum aktuellen öV-Bericht und des Agglomerationsprogramms der 4. Generation zum Zeitpunkt der Bundesprüfung sowie beantragte Vorhaben ein erstes Mal bezüglich Wirkung und Relevanz beurteilt, einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und den Kostenkategorien zugeordnet.

Auf Antrag des BUWD wurden sodann fünf neue Sammelrubriken (wobei sechs Sammelrubriken des Bauprogramms 2019–2022 in drei neue Sammelrubriken integriert wurden) aufgenommen. Weiter wurden 11 bestehende Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm in angepasster Form als neue Vorhaben (vgl. Tabelle unten) sowie 28 neue Vorhaben aufgenommen. Die Vorhaben sind für die Gewährleistung des Gesamtverkehrssystems des Kantons Luzern erforderlich und sie erfüllen die Entscheidungskriterien für eine Aufnahme ins neue Bauprogramm. Weiter sind im Entwurf diverse Planungen von Vorhaben enthalten. Bei diesen Vorhaben ist entweder die Massnahme noch offen (respektive noch nicht bekannt) oder die Variantenstudien und die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) sind noch nicht abgeschlossen. Für diese Vorhaben können die Massnahmen für die weitere Planung und Realisierung noch nicht abschliessend festgelegt werden. Der Planungsstand dieser Vorhaben ist im Entwurf entsprechend berücksichtigt. Somit wird die weitere Planung dieser Vorhaben sichergestellt. Die definitiven Massnahmen und deren Kosten für die Realisierung sind mit dem nächsten Programm zu definieren respektive darin aufzunehmen.

Die bereits in der Bauprogrammperiode 2019–2022 realisierten Vorhaben wurden im Vernehmlassungsentwurf zum neuen Bauprogramm 2023–2026 nicht aufgenommen. Zudem wurden Vorhaben aus dem Bauprogramm 2019–2022 in Teilprojekte aufgeteilt, zusammengeführt oder mit verändertem Projektbeschrieb oder Projektperimeter überführt. Dies betrifft die folgenden Projekte:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Begründung
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, in Koordination Sanierung Strasse
K 4	Kriens, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb mit der Stadt Luzern ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern/Malters, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage
K 4/32 a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb geändert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse

K 4/32 a	Luzern, Spange Süd	Dieses Vorhaben war schon im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 nicht mehr ent-halten.
K 10	Luzern, Knoten Bodenhof – Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» wurde aufgrund eines Entscheids des Grossen Stadtrates von der Stadt Luzern abgebrochen. Das Vorhaben Luzern, Knoten Bodenhof – Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter) war aus diesem Grund bereits im Vernehmlassungs-entwurf nicht mehr enthalten.
K 10	Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungsfähigkeit Knoten infolge neue Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» wurde aufgrund eines Entscheids des Grossen Stadtrates von der Stadt Luzern abgebrochen. Das Vorhaben Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungs-fähigkeit Knoten infolge neuer Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter) ist aus diesem Grund im Vernehmlassungs-entwurf nicht enthalten.
K 11/43	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 in zwei Vorhaben aufgeteilt: Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse
K 13	Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb geändert und der Perimeter erweitert. Im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG mit Sanierung Strasse in Koordination Sanierung Krienbach
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 in zwei Vorhaben aufgeteilt: Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr
K 13/14/18	Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung	Dieses Vorhaben wurde mit den Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse)
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter gemäss Ergebnis Testplanung Seetalstrasse erweitert. Im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Ersatzneubau Bahnunterführung, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr
K 16	Emmen, Seetalplatz (exkl.) – Waldibrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter gemäss Ergebnis Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Emmen erweitert. Im Vernehmlassungs-entwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Anpassung Bushaltestellen

		an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)/ Planung	Auf die Umfahrung Emmen wird gemäss Ergebnis Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Emmen verzichtet. Weiter wurden die Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Emmen, Einmündung K 16/31a (Reusseggstrasse) – Emmen Dorf – Kreisel Waltwil, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr
K 16	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV, Planung	Dieses Vorhaben wurde mit den Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV
K 16	Gelfingen, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb der Gemeinde bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Gelfingen, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung
K 16	Hitzkirch/Altwis, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb der Gemeinde bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Hitzkirch, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse
K 16	Altwis, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb der Gemeinde bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Altwis, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse
K 16	Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung	Keine Fortführung der Radverkehrsanlage im Kanton Aargau. Dieses Vorhaben ist im Vernehmlassungsentwurf nicht enthalten.
K 17	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.) – Einmündung Wesemlinstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Spange Nord, Planung	Für dieses Vorhaben wurde der Perimeter erweitert, die Gesamtkosten ergänzt und das Ergebnis Planungsbericht B 67 vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern berücksichtigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord, Planung	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 gemäss Ergebnis Planungsbericht B 67 vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern in das Vorhaben K 17/31 Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr integriert.
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse und in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse
K 18	Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 in zwei Vorhaben

		aufgeteilt: Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 1. Etappe Briseck; Einm. Feld - Abzw. Gass, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse abgestimmt auf Alternativroute entlang Luthern. Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) – Einm. Feld, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage in Koordination Planung Bushub
K 31	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	Dieses Vorhaben war schon im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 gemäss Ergebnis Planungsbericht B 67 vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern im Vernehmlassungsentwurf nicht mehr enthalten.
K 33 a	Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	Dieses Vorhaben wurde mit den Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen in Koordination mit Sanierung Strasse
K 33 a	Luzern/Kriens, Hohruti – Tschoupi, Erstellen Radverkehrsanlage	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb der Gemeinde bereinigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Hohruti – Tschoupi, Erstellen Radverkehrsanlage
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 in das Vorhaben Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse integriert.
K 41	Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 in zwei Vorhaben aufgeteilt: Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse
K 44	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Moosblick – Gemeinde Wauwil, Rad- und Gehweg	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb geändert und der Perimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Einm. Bergstrasse Wauwil – Rankhof Kaltbach, Rad- und Gehweg
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Für dieses Vorhaben wurde die Zuständigkeit angepasst und die Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel
K 46	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, optimieren Gesamtverkehrssystem, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse
K 46	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	Für dieses Vorhaben wurde der Beschrieb mit Erstellen Rad- und Gehweg ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg

K 56	Römerswil, Niffel – Traseligen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Für dieses Vorhaben wurde der Perimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Römerswil, Einm. K 56 b - Niffel – Traseligen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse
K 56/56 b	Römerswil, Einmündung K 56/56 b, Umbau Knoten in Kreisel	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 in das Vorhaben Römerswil, Einm. K 56 b – Niffel – Traseligen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse integriert ohne Umbau Knoten K 56/56 b in einen Kreisel.
K 61	Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	Für dieses Vorhaben wurde der Perimeter erweitert, der Beschreib und die Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil inkl. Sanierung Strasse und Bushaltestellen gemäss BehiG
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	Für dieses Vorhaben wurden die Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit
K 65/65 a	Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	Für dieses Vorhaben wurde der Beschreib ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach
K 65 a	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr (z.B. Querungshilfen), Planung	Dieses Vorhaben wurde mit den Gesamtkosten ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr (z.B. Querungshilfen)
	Sammelrubrik 4, Unfallschwerpunkte und Sammelrubrik 12, Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen	Diese beiden Sammelrubriken wurden im Vernehmlassungsentwurf in die neue Sammelrubrik 4: Verbessern/gewähren Verkehrssicherheit (z.B. Unfallschwerpunkte, Verkehrssicherheit Fussgängerquerungen) integriert.
	Sammelrubrik 5, Naturschutz und Sammelrubrik 10, Strassenentwässerung gemäss Wegleitung Bundesamt für Umwelt Bafu	Diese beiden Sammelrubriken wurden im Vernehmlassungsentwurf in die neue Sammelrubrik 5 Umwelt, z.B. Störfall, Naturschutz, Strassenentwässerung, integriert.
	Sammelrubrik 11, Radrouten Sammelrubrik 14, Schweizmobil 2030	Diese beiden Sammelrubriken wurden in die neue Sammelrubrik 13, Planung und Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsvorhaben gemäss Ergebnisse Projekt Zukunft Mobilität und Überarbeitung Radroutenkonzept integriert.
	Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlagen, Steuerung	Für diese Sammelrubrik wurde der Beschreib mit Verkehrsmanagement ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2023–2026 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlagen, Steuerung, Verkehrsmanagement

Im Schreiben zur Vernehmlassung hatte das BUWD bereits darauf hingewiesen, dass das geltende Bauprogramm nur teilweise fristgerecht habe realisiert werden können. Dies sei im Vernehmlassungsentwurf zum neuen Bauprogramm 2023–2026 mitberücksichtigt worden. Ausserdem habe es mehr Vorhaben umfasst, als hätten finanziert werden können. Die Aufnahme in das Bauprogramm sei eine Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Strassenbauvorhaben in einer Programmperiode ausgeführt würden. Ausserdem würden Vorhaben des Agglomerationsprogramms aufgrund der separaten Terminplanung gemäss ihrer Dringlichkeit

und Notwendigkeit dem entsprechenden Topf zugewiesen und Abhängigkeiten von übergeordneten Projekten und Interessen berücksichtigt (Entscheidungskriterien).

4.2 Stellungnahmen und Anträge aus der Vernehmlassung

Die Möglichkeit zur Teilnahme an der Vernehmlassung wurde begrüsst und verdankt. Von den über 200 Stellungnehmenden wurden im Vernehmlassungsverfahren mit dem Online-Tool «E-Mitwirkung» über 570 Rückmeldungen mit über 80 neuen Projektanträgen eingereicht. Diesen neuen Anträgen steht der Rückzug eines Vorhabens gegenüber. Zusätzlich zu den Projektanträgen wurden Bemerkungen zu den einzelnen Vorhaben erfasst und viele allgemeine Anträge gestellt. Viele Gemeinden haben sich den Stellungnahmen der Regionalen Entwicklungsträger angeschlossen.

– Allgemeine Bemerkungen und Anträge

Die meisten Stellungnehmenden stehen dem Entwurf mehrheitlich positiv gegenüber. Trotzdem zeigt die Vernehmlassung ein regional und politisch differenziertes Bild.

Die Überarbeitung des Bauprogramms gemäss den aktuell gültigen behördenverbindlichen strategischen Grundlagen und der bisherigen Struktur und dem Vorgehen des aktuell gültigen Bauprogramms wird mehrheitlich unterstützt. Auch die Überarbeitung des Bauprogramms alle vier Jahre wird als richtig erachtet. Von Einzelnen wird für die Zukunft zusätzlich gewünscht, dass der Kantonsrat über die Umsetzung des Strassenbauprogramms befinden kann und nicht nur einfach in Kenntnis gesetzt wird.

Es wird weiter zur Kenntnis genommen, dass im Auftrag Ihres und unseres Rates im BUWD mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug erarbeitet oder revidiert werden und dass gewisse Planungs- und Umsetzungsinstrumente zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen (noch) nicht zur Verfügung stehen. Weiter wird das künftige Programm Gesamtmobilität gemäss Ergebnis Projekt ZuMoLu erwähnt, ebenso der Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021, die Überarbeitung des KRP sowie die Dringlichkeit, das bestehende Radroutenkonzept zu überarbeiten. Auch die Koordination mit den Agglomerationsprogrammen und dem öV-Bericht wird genannt und als wichtig erachtet.

Demgegenüber gab es auch Äusserungen, die neuen strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug zu berücksichtigen. Weiter wird auch beantragt, das Bauprogramm zurückzuweisen und die Priorisierung der Projekte unter Berücksichtigung ihrer Wirkung auf das Klima neu vorzunehmen. Der Entwurf sei verstaubt und ein klimaschädliches Papier. Statt Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu machen, werde die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgebaut. Die Welt stecke in einer Klimakrise und es sei dringlich, schnell sämtliche möglichen Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses zu ergreifen. Der Energie- und Klimabericht des Kantons Luzern fordere eine Strategie des Vermeidens, Verlagerns, Verträglichmachens, ebenso der öV-Bericht, das Projekt ZuMoLu oder das Agglomerationsprogramm.

Weiter wird festgestellt, dass im Bauprogramm die grossen Würfe fehlten, die das Strassensystem leistungsfähiger machen würden. Nur wenige Projekte würden die

Leistungsfähigkeit der Strassen erhöhen. Die Projekte würden sich meist auf Optimierungen des Bestehenden, die Erhöhung der Sicherheit und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr beschränken. Zudem zeige das Bauprogramm den grossen Bedarf an Sanierungen und Neubauten in allen Teilen des Kantons auf.

Die vorhandenen Ressourcen seien möglichst effizient einzusetzen, ein gezielter Mitteleinsatz sei unerlässlich oder anzustreben. Zudem sollen Schlüsselprojekte angedacht und zeitnah umgesetzt werden. Die finanziellen Mittel sollten dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen bringen. Dabei gelte es, stets die Bedürfnisse des ganzen Kantons (namentlich Stadt und Land) zu berücksichtigen und dafür zu sorgen, dass alle Regionen des Kantons Luzern gleichermassen davon profitieren können.

Auch wird darauf hingewiesen, dass mit den teilweise jahrzehntelangen Planungen von grossen Strassenprojekten, die im Endeffekt möglicherweise nicht realisiert werden können, bei der Dienststelle Vif sehr viele finanzielle und personelle Ressourcen gebunden würden. Zahlreiche Massnahmen wie zum Beispiel zur Förderung des öV (Busbevorzugungen, MIV-Dosierungen usw.), die mit sehr viel weniger Aufwand und rasch umgesetzt werden könnten, würden dabei auf der Strecke bleiben. Es wird eine verbesserte Priorisierung der Projekte in Bezug auf das Verhältnis von Aufwand und Wirkung verlangt, um die knappen Ressourcen der Dienststelle Vif effektiver einzusetzen. Durch den Wegfall von Grossprojekten würden zudem mehr Mittel zur Förderung des öV, des Fuss- und Veloverkehrs oder für Verkehrsentslastungsprojekte frei.

Festgestellt wird weiter, dass das Bauprogramm wie gewohnt in zahlreiche Einzelprojekte gegliedert sei, ohne einen ganzheitlichen Lösungsansatz für einen Korridor oder eine ganze Region. Auch würden lokale Massnahmen, zum Beispiel für den öV, die beste Wirkung erst entfalten, wenn sie im Verbund mehrerer Massnahmen bzw. über einen ganzen Korridor geplant werden. Es wird deshalb angeregt, Einzelmassnahmen zu korridorbezogenen Gesamtplanungen zu bündeln. Zur Minimierung von Projektrisiken könnten die Teilprojekte dann aber auch separat umgesetzt werden.

Viele Stellungnehmende verlangen auch ihren Einbezug in die Planung und Realisierung der Vorhaben gemäss Bauprogramm. Dies wird als sehr wichtig beurteilt.

– Mobilitätsentwicklung

Die Bevölkerung im Kanton Luzern nehme zu und damit auch die Nachfrage nach Mobilität. Es sei wichtig, dass die Mobilitäts- und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt geplant und realisiert werden, dies im Einklang mit allen übergeordneten Planungen wie Richtplan, ZuMoLu, Sachplan Verkehr und Agglomerationsprogramme.

Die Planung soll in Zukunft gesamtheitlich betrachtet werden. Die baulichen Massnahmen an den Kantonsstrassen sind in einer gesamtheitlichen Planung darzustellen. Erwähnt wird das geplante «Programm Gesamtmobilität» aus dem Projekt ZuMoLu. Dabei sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse und Raumansprüche von Fuss- und Veloverkehr, öV, MIV, Verkehrsmanagement, Güterverkehr, Sharing-Angeboten usw. ganzheitlich angegangen werden.

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Projekts ZuMoLu seien anzuwenden. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass sich die Ansprüche, das Mobilitätsbedürfnis sowie die Voraussetzungen zum Erreichen der genannten Ziele im urbanen Raum, der Agglomerationen und auf der Landschaft unterscheiden. So habe zum Beispiel im urbanen Raum die konsequente Förderung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs zu erfolgen. Zudem sei in den Regionen und den Regionalzentren die Gewährleistung sicherer und verlässlicher Hauptverkehrsachsen mit einer Weiterentwicklung der gegenseitigen verkehrlichen Anbindung, Erschliessung und Vernetzung für sämtliche Verkehrsträger zu gewährleisten und der Durchgangsverkehr auf die Kantons- und Nationalstrassen zu verlagern. Weiter wird die Digitalisierung beim Verkehrsmanagement thematisiert.

Die Bedeutung der Kantonsstrassen für die Mobilität wird bekräftigt. Für die Wirtschaft, die Gewerbetreibenden und die KMU sei die Erreichbarkeit der Stadt und der Agglomeration wichtig, und für die ländlicheren Regionen sei ein gut funktionierendes Strassennetz unumgänglich. Zudem brauche es für ein zuverlässiges und qualitativ hochstehendes Angebot, das auch zum Umsteigen auf den öV verleite, neue Mittel und Wege und insbesondere wohl auch konkrete Massnahmen und weitere Ausbauschritte. Der Verkehrsraum sei auch verstärkt unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme der Benutzung des öV und des Veloverkehrs weiterzuentwickeln.

– *Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (öffentlicher Verkehr – Individualverkehr – Fuss- und Veloverkehr)*

Ein gemeinsames Nebeneinander aller Verkehrsmittel wird als wichtig erachtet. Gewünscht wird, dass keine Verkehrsteilnehmenden bevorzugt respektive nachteilig behandelt werden und dass die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Es wird festgestellt, dass sich die Situation rund um den Strassenverkehr in den letzten Jahren nicht entspannt habe, dies trotz grossen Bauwerken. Es gebe immer noch herausfordernde Strassenabschnitte im Kanton Luzern, die vor allem zu Stosszeiten einen flüssigen Verkehr verhindern.

Auch hier gibt es sich widersprechende Haltungen. Die im Bauprogramm beschriebene Förderung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs findet zumeist Zustimmung. Hingegen sollen dem Güterverkehr und dem MIV gute und leistungsfähige Strassen zur Verfügung stehen ohne Behinderungen und Beschränkungen wie zum Beispiel Wartezeiten vor Bahnübergängen. Staus würden die Verkehrsteilnehmenden und die Umwelt belasten sowie die Transportkosten verteuern. Es wird hier ein bedarfsgerechter Ausbau des Strassennetzes gefordert. Verlangt wird ebenso, dass auf Vorhaben, welche zu Behinderungen des MIV führten, zu verzichten sei. Weiter wird aber auch erwähnt, dass mehr Strassen Mehrverkehr induzieren würden.

Für die City-Logistik, die für die Wirtschaft, das Gewerbe und die KMU in Städten und den Agglomerationen systemrelevant sei, brauche es eine effiziente, bedarfsrechte und sichere Strasseninfrastruktur – ohne zusätzliche Hindernisse, Risiken und Gefahren. Die Transportbranche sei auf eine leistungsfähige Infrastruktur angewiesen, um die Transportleistungen auch in Zukunft möglichst ökonomisch und ökologisch erbringen zu können. In diesem Zusammenhang wird auf deren finanziellen Beitrag an die Finanzierung des Strassenbaus sowie an den öV hingewiesen.

Verschiedene Vorhaben seien gegenüber dem Bauprogramm 2019–2022 zeitlich nach hinten verschoben worden oder nun wieder im Topf A enthalten statt realisiert. Dies sei bedauerlich, unterlaufe behördenverbindliche strategische Planungsvorgaben wie das Agglomerationsprogramm und den öV-Bericht und somit die behördenverbindlich gesetzten Ziele wie zum Beispiel bessere Zuverlässigkeit und wirtschaftlicherer Betrieb des öV und die Umsetzung des Radroutenkonzepts. Gefordert wird die prioritäre Umsetzung sämtlicher Massnahmen zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit. Die Einhaltung der Fahrpläne des öV solle durch geeignete Massnahmen ermöglicht werden. Dafür sollen auch Provisorien, Versuchsanordnungen und Sofortmassnahmen möglich sein. Für die Beurteilung der Vorhaben zugunsten des öV sei eine Betrachtung pro Buslinie oder pro Korridor erwünscht. Es werden deshalb korridorbezogene Gesamtplanungen beantragt.

Ein Umsteigen auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr wird unterstützt. Die Strassen könnten damit entlastet werden. Mit einem Ausbau wie auch mit einem attraktiver gestalteten Strassennetz könnte das Umsteigen vom MIV auf eine klimaschonendere und flächeneffizientere Alternative jedoch verhindert werden. Im Rahmen der Vernehmlassung wurden auch eine starke und leistungsfähige S-Bahn und eine Verlagerung des öV von der Strasse auf die Schiene thematisiert.

– Umwelt-, Klima- und Mobilitätsziele

In den Stellungnahmen wird auf das Klimaziel «Netto null 2050» hingewiesen. Dies sei im Bauprogramm für die Kantonsstrassen zu verfolgen und mit diesem zu steuern sowie auf die zukünftigen Entwicklungen anzupassen. Auch widerspreche der Entwurf zum Bauprogramm den bestehenden Klimazielen und Planungsinstrumenten wie dem Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 oder den Mobilitätszielen. Als Beispiel seien geplante Umfahrungen in keiner Weise mit den Klima- oder Mobilitätszielen vereinbar. Damit die Klimaziele erreicht werden können, müsse der MIV reduziert und flächeneffiziente Verkehrsmittel massiv gefördert werden. Dass der Förderung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs kein höheres Gewicht zukomme, sei enttäuschend. Projekte, die einen hohen Nutzen für den öV und/oder den Rad- oder Fussverkehr haben, seien voranzutreiben oder früher als vorgesehen umzusetzen. Auch seien die Mittel für die Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle ungenügend. Es werde der verstärkte Wunsch der Bevölkerung nach attraktiven Zentren ignoriert.

Massnahmen des Bauprogramms, welche die Umwelt- und Klimaemissionen reduzieren, müssten vorangetrieben und umgekehrt Projekte kritisch hinterfragt werden, die den Klima- und Umweltzielen zuwiderlaufen. Dabei sei der Schwerpunkt der Bautätigkeit auf die Bestandespflege, die Reduktion von Emissionen und die Verbesserung der Siedlungsfähigkeit zu setzen. Mit der Bestandespflege und einer Reduktion von Strassenausbauten könne auch der Verlust von Kulturland verhindert oder reduziert werden. Weiter wird auch auf die Verantwortung für den Erhalt der natürlichen Lebensräume und Lebensgrundlagen für die Produktion von lokalen Nahrungsmitteln hingewiesen.

Bei der künftigen Strassenbaupolitik soll ein Augenmerk auf die externen Umwelt- und Klimakosten gelegt werden. Massnahmen zur Umstellung auf erneuerbare Energien wie etwa Solarpanels entlang von Kantonsstrassen seien zu prüfen und voranzutreiben.

Strassen werde es weiter brauchen, und die Antriebsform der Fahrzeuge werde sich zugunsten des Klimas verändern. Andere erwähnen, dass ein Strassenprojekt nicht plötzlich zu einem klimafreundlichen Projekt werde, einzig weil nebenbei noch eine Radverkehrsanlage geplant sei.

– *Siedlung und Verkehr*

Weiter ist die Abstimmung von Siedlung und Mobilität ein zentrales Anliegen. Auf eine verbesserte Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum sei verstärkt zu achten, und die Auswirkungen der Verdichtung nach innen seien durch eine gezielte, rasche und planmässige Umsetzung der Strassenprojekte zu berücksichtigen. Weiter wird ein Abgleich der Planung des Strassenraums mit der derzeitigen Siedlungsentwicklung gefordert, um Mängel bezüglich der Verträglichkeit im Strassenraum zu beheben und die Trennwirkungen von Strassenachsen zu vermindern. Der öffentliche Raum soll nicht nur als Fläche für Verkehrsmittel, sondern auch als Lebens- und Freiraum dienen. Attraktive, gut gestaltete öffentliche Freiräume leisteten dafür einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität. Die Trennung zwischen Baugebiet und Nichtbaugebiet sei strikte einzuhalten und der Verkehr sei an der Quelle zu vermeiden.

Der Einbezug der Gemeinden in die Planung und Realisierung der Vorhaben gemäss dem Bauprogramm wird als sehr wichtig beurteilt, begrüsst und auch verdankt. Gleiches gilt auch für die Berücksichtigung von Ideen aus der Bevölkerung bei der Planung der Vorhaben. Testplanungen wie zum Beispiel entlang der Seetalstrasse in Emmen wie auch Betriebs- und Gestaltungskonzepte werden positiv gewürdigt.

– *Verkehrssicherheit*

Sicherheitsaspekte für den Fuss- und Veloverkehr seien zwingend zu berücksichtigen. Um Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr zu schliessen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssten die Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden konsequent berücksichtigt werden.

Verschiedene Kantonsstrassenabschnitte würden einen dringenden Sanierungsbedarf aufweisen. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen und der erhöhten Achslasten zum Beispiel der Doppelgelenktrolleybusse würden diese Strassen stark beansprucht und der Alterungsprozess werde beschleunigt. Dieser Zustand habe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Es brauche zusätzliche finanzielle Mittel für den grossen baulichen Unterhalt der Strassen.

– *Kosten/Finanzierung*

Das Topfsystem, die Vereinbarkeit mit dem AFP und die nicht vollständige Umsetzung des aktuellen Bauprogramms mit dem entsprechenden Überhang werden einzeln thematisiert. Die Problematik betreffend die Kostenunsicherheiten, die Verzögerungen in den Bewilligungs-, Landerwerbs- und Vergabeverfahren und die personellen Ressourcen in der Dienststelle Vif ist erkannt. Trotz den laufenden Anstrengungen, dies zu korrigieren, sei dieser Zustand untragbarer. Es müsse alles unternommen werden, dies zu verändern. Der Überhang sei abzubauen.

Einzelnen Projekten wird ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert. Weiter werden die Kosten für die Erstellung der Vorhaben, die Hoheit und mögliche Mehrkosten, die auf Verlangen von Gemeinden und Privaten eine Ausführung über den erforderlichen Standard bedingen, thematisiert.

– *Entscheidungskriterien*

Die Entscheidungskriterien werden mehrheitlich befürwortet. Sanierungsprojekte, speziell Kunstbauten in alarmierendem Zustand, Busbevorzugungsprojekte und Vorhaben zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sollen konsequent priorisiert werden. Weiter wird erwähnt, dass die im Entwurf zum Bauprogramm sichtbaren Prioritäten die verkehrspolitischen Vorgaben gemäss kantonalem Richtplan, Agglomerationsprogrammen und ZuMoLu noch zu wenig berücksichtigen würden.

– *Radroutenkonzept*

Zum Radroutenkonzept wird festgestellt, dass dessen Umsetzung im Rückstand sei. Dass der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Bauprogramm kein höheres Gewicht zukomme, sei enttäuschend. Entsprechende Projekte sollen beschleunigt, konsequent vorangetrieben, prioritär oder früher als vorgesehen umgesetzt werden. Die schnelle Umsetzung des Radroutenkonzepts müsse prioritär zum Strassenbauprogramm geplant und realisiert werden. Ein Verzicht auf den Ausbau von Strassenkapazitäten und auf Umfahrungen würde dies unterstützen. Zudem korreliere die Dringlichkeit zur Umsetzung von Velomassnahmen (durchgehende gute, sichere Veloverbindungen in Stadt, Agglomeration Luzern und auch auf der Landschaft) selten mit dem Sanierungsrhythmus der Kantonsstrassen. Die Velomassnahmen seien deshalb losgelöst von den Kantonsstrassenprojekten und nicht in Einzelmassnahmen, sondern in Massnahmen für Verbesserungen einer durchgehenden Achse zu planen und zu realisieren.

Es wird ein attraktives und zusammenhängendes kantonales Velonetz gefordert. Dieses Netz solle sich nicht nur auf die Kantonsstrassen fokussieren, sondern den Gesamtnutzen beziehungsweise die Attraktivität eines kantonalen Velonetzes verfolgen. Demgegenüber sollen die geplanten Ausbauten des Radwegnetzes auf keinen Fall zu einer Beschränkung der Kapazitäten des Güterverkehrs, des Busverkehrs oder des MIV führen.

– *Behindertengleichstellungsgesetz*

Massnahmen des Bauprogramms, die Menschen mit Behinderungen den Zugang zur Mobilität ermöglichen, müssten vorangetrieben werden. Im Kanton Luzern würden über weite Strecken die durch das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR [151.3](#)) vorgegebenen autonom benutzbaren Bushaltestellen fehlen. Die vorgesehenen Mittel für die Umsetzung des BehiG werden begrüsst, aber als unzureichend beurteilt. Der dafür jährlich vorgesehene Betrag sei zudem für die Umsetzung der bundesgesetzlichen BehiG-Vorgaben unzureichend und würde auch nicht für die Umsetzung in absehbarer Zeit ausreichen. Deshalb werden zusätzliche Mittel gefordert, um Menschen mit Behinderungen schnell Zugang zu einem autonom benutzbaren öV zu ermöglichen. Es wird auch erwähnt, dass bei der Umsetzung keine Bushaltestellen geschlossen werden dürfen, um eine Sanierung zu umgehen. Nicht nachvollziehbar sei, dass teilweise neue Bushaltekannten mit lediglich 16 cm Kantenhöhe erstellt oder geplant würden. Es werde die vollständige Umsetzung des BehiG erwartet.

– *Bypass, DBL*

Das Gesamtsystem Bypass und der DBL werden als für den Kanton Luzern zentral bezeichnet.

Aus Sicht von Stellungnehmenden sei während dem Bau des Bypasses auf grössere Sanierungsmassnahmen auf Kantonsstrassen zu verzichten. In der Massnahmenplanung sei deshalb zu berücksichtigen, dass dringende Sanierungsmassnahmen auf Kantonsstrassenabschnitten vor der Realisierung des Bypasses umgesetzt und entsprechend vorgezogen werden. Ebenso soll die Massnahmenplanung auf die Auswirkungen der Grossbaustelle DBL abgestimmt werden.

Stellungnehmende sind der Meinung, dass mit dem Bypass der MIV attraktiver werden könnte und sich dadurch der Verkehrsdruck auf den Strassen der Agglomeration und Stadt Luzern erhöhen würde. Ohne begleitende flankierende Massnahmen würde die erhoffte Entlastung der Agglomeration, insbesondere der Innenstadt von Luzern, nicht eintreten, womit für den öV und weitere Verkehrsteilnehmende auch keine Verbesserungen resultierten. Mit einer Gesamtsicht seien flankierende Massnahmen zur Verhinderung eines weiteren MIV-Wachstums und zur Förderung des öV als flankierende Massnahmen zum Bypass aufzuzeigen und prioritär im Bauprogramm zu berücksichtigen. Indirekt erhöhe sich dadurch der Nutzen für den DBL, weil nicht alleine ein besseres Bahnangebot, sondern auch Push-Massnahmen im Bereich MIV zur angestrebten Verlagerungswirkung erforderlich seien. Folglich seien auch alle Massnahmen, welche den Nutzen des DBL erhöhen, zu priorisieren.

– *Standard*

Aus den Stellungnahmen lässt sich auch ein Bedürfnis nach einem gut ausgebauten und funktionierenden Strassennetz erkennen. Die Strassen seien derart auszubauen, dass sie für den MIV, einschliesslich des Schwerverkehrs, reibungslos funktionieren. Dies bedeute, dass die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) eingehalten werden müssten. Zum Beispiel seien kleine Kreisel und die Ein- und Ausfahrten der Kreisel für Lastwagen immer wieder eine Herausforderung.

Zugleich wird festgestellt, dass die bestehenden Radverkehrsanlagen gemäss Radroutenkonzept teilweise nicht den aktuellen Bedürfnissen und Normen entsprechen würden und die Fahrbahnen mit Kantonsstrassenprojekten regelmässig nach VSS-Normen ausgebaut würden.

Die Umsetzung erhöhter Einsteigekanten im Sinn des BehiG wird befürwortet. Zudem wird bei der Frage der Umsetzung des BehiG auch nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit gefragt, so zum Beispiel nach den Kosten im Verhältnis zur Benützung einer Einsteigskante oder nach alternativen Massnahmen.

– *Signalisationen*

In einzelnen Stellungnahmen wird die Einführung von Tempo-30-Zonen innerorts thematisiert. Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen werden als wirkungsvolle Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrs, zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität und zur Verringerung der Lärmimmissionen beurteilt. Hingegen könnten leistungsbremsende Massnahmen wie Tempo 30 dazu führen, dass der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen für die Erfüllung der Transportleistungen nötig werden, was wiederum zu Mehrverkehr und Mehrkosten führe.

Weiter wurden Lastwagenverbote, Fahrverbote und Anpassungen der Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Strassenabschnitten an beziehungsweise auf Kantons- und Gemeindestrassen beantragt. Es wird erwähnt, dass Leitlinien und Randlinien

für Fahrassistenzsysteme sowie bei schlechten Sichtverhältnissen eine wichtige Unterstützung für die Sicherheit seien.

– Einreihung Kantonsstrassen

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden diverse Umklassierungen von Gemeinde- in Kantonsstrassen beantragt. Die Stellungnehmenden sind sich aber auch bewusst, dass es sich bei der Umklassierung von Gemeinde- in Kantonsstrassen mittlerweile um zwei verschiedene Geschäfte handelt und daher eine Umklassierung nicht mehr im Rahmen der Festlegung des Bauprogramms für Kantonsstrassen beantragt werden kann.

– Darstellung

Der Vernehmlassungsentwurf mit den Beilagen wird grundsätzlich positiv beurteilt. Es wird aber auch vorgebracht, die Darstellung und der Beschrieb der Massnahmen im Bauprogramm sei zu überdenken. Für die Beurteilung der einzelnen Massnahmen würden für Aussenstehende Informationen fehlen.

– Projektanträge

Die Anträge betreffen schwergewichtig die Zuordnung der Vorhaben zu den einzelnen Töpfen. Die Zuordnung der Vorhaben zum Topf A findet grossmehrheitlich Zustimmung, oft jedoch verbunden mit dem Wunsch nach einer früheren Umsetzung. Auch bei mehr als der Hälfte der Vorhaben der Töpfe B und C wird eine frühere Planung oder Realisierung als im Vernehmlassungsentwurf vorgesehen beantragt. Zur Begründung wird auf die wachsende Mobilität, die Verkehrssicherheit, den Strassenzustand, die Aufenthaltsqualität, die Förderung des öffentlichen wie auch des Fuss- und Radverkehrs, auf das Radroutenkonzept, die geringere Leistungsfähigkeit der Strassen, die Koordination mit dem Gesamtsystem Bypass und dem DBL, den Bezug zu übergeordneten Planungen und auf ein gut funktionierendes Verkehrssystem hingewiesen. Eine spätere Umsetzung der Vorhaben aus den Töpfen A und B wird nur vereinzelt beantragt. Für einige Vorhaben, für die nur die Planungen im Entwurf zum Bauprogramm enthalten sind, seien die Gesamtkosten auszuweisen.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Vorhaben aus den Agglomerationsprogrammen und dem öV-Bericht voraussichtlich nicht gemäss der darin enthaltenen Terminplanung umgesetzt werden könnten. Gleiches gilt für die Umsetzung des Radroutenkonzepts.

Das Vorhaben «Luzern, Kasernenplatz (exkl.) – Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination Sanierung Strasse» soll mit dem Beratungsergebnis in Ihrem Rat zum Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV in der Stadt gemäss Ihrer [Botschaft B 67](#) vom 9. März 2021 abgestimmt werden.

Weiter wird beantragt, dass beim Vorhaben «Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)» die Bauherrschaft durch den Kanton Luzern zu übernehmen sei (inkl. sämtlicher Kosten).

Die Stadt Luzern beantragt, in der Zentralstrasse auf die Erweiterung der bestehenden Personenunterführung Süd zugunsten einer neuen Personen- und Velounter-

führung weiter südlich zu verzichten. Die Kosten werden auf rund 40 Millionen Franken geschätzt. Das Projekt und der Finanzbedarf seitens des Kantons sollen entsprechend berücksichtigt werden.

Der Verzicht auf den Rad- und Gehweg zwischen Aesch Dorf (exkl.) und der Kantonsgrenze AG/LU aufgrund der fehlenden Fortführung des Rad- und Gehwegs im Kanton Luzern wird nicht unterstützt.

Die neuen Anträge bezeichnen diverse Rad- und Gehwege, davon einige ausserhalb der Kantonsstrassen, normgerechte Anpassungen des Strassenraums, fünf in Bearbeitung stehende Sanierungsprojekte in den Gemeinden Vitznau, Schüpfheim, Rothenburg, Rain und Hitzkirch, zwei Aufhebungen und eine Verbesserung von Niveauübergängen, eine neue Umfahrung und flankierende Massnahmen zum Bypass sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der Testplanung DBL der Stadt Luzern. Beantragt werden auch Optimierungen von Einmündungen von Gemeinde- in Kantonsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, beispielsweise mittels Kreiselösungen oder Lichtsignalanlagen. Bei einigen Vorhaben aus dem Bauprogramm werden vorgängige Provisorien, Versuche oder Sofortmassnahmen zugunsten des öffentlichen und des Veloverkehrs oder für Fussgängerquerungen beantragt. Diese werden teils mit den Projektverzögerungen begründet. Auch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität in Dorfzentren werden verlangt. Solche könnten zum Beispiel mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten erreicht werden. Weiter werden Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr (davon eine niveaufrei), neue Bushaltestellen, Rückbau von bestehenden Bushaltestellen, Bushubs respektive öV-Umsteigepunkte, Wendeanlagen für den öffentlichen Verkehr, Belagssanierungen, Ergänzung von Strassenbeleuchtungen, Anhängerabstellplätze, Carparkplätze, Ausweichstellen/Haltebuchten für langsame Fahrzeuge, Anpassungen der Markierung und Signalisation (wie zum Beispiel der Höchstgeschwindigkeit) und Verbesserung der Leistungsfähigkeit gewünscht. Bei einigen Vorhaben wird auf den schlechten baulichen Zustand der Kantonsstrasse hingewiesen. Es wird erwähnt, dass im Verhältnis zu den reinen Strassenbauprojektkosten für die Planung und Realisierung von Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr sehr wenig finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Zum Teil wird auch beantragt, Umfahrungen in der Planung mehr Priorität beizumessen. Andere Stellungnehmende unterstützen die vorgeschlagenen Priorisierungen. Dabei wird erwähnt, dass mit Umfahrungen grosse Projekte auf der Landschaft anstehen und diese begründet seien. Wieder andere beantragen einen Verzicht auf Umfahrungsprojekte einschliesslich der Optimierung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Autobahnanschlusses Buchrain mit der Begründung, es sollen möglichst keine neuen Strassen gebaut werden. Schliesslich werden auch Redimensionierungen von Projekten oder Rückbau von Strassen zugunsten von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr beantragt. Auch wird ein Rückzug auf ein namentlich erwähntes Vorhaben und ein Verzicht auf die Planung und Umsetzung der Beratungsergebnisse in Ihrem Rat zum Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt gemäss Ihrer [Botschaft B 67](#) vom 9. März 2021 verlangt.

Es wird auch gefordert, dass Kantonsstrassen siedlungsverträglich geplant werden. Schwerpunktmässig sollen die Ressourcen stärker zur Bestandspflege, zur Reduktion von Emissionen und zur Verbesserung der Siedlungsfähigkeit eingesetzt werden, statt Strasseninfrastruktur auszubauen.

Bei einigen Vorhaben wurden Präzisierungen, Ergänzungen, die Überprüfung der Kosten, die Koordination mit Konzepten, flankierende Massnahmen oder Änderungen der Bezeichnung und des Projektperimeters der Massnahme, wie zum Beispiel eine Erweiterung des Bearbeitungssperimeters der ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz, beantragt. Es wurden die Mitwirkung in den Projekten und der Einbezug in die Projektorganisation sowie in einzelnen Stellungnahmen die Abgrenzung und die Koordination der Vorhaben thematisiert oder eine gleichzeitige Bearbeitung von Vorhaben unterschiedlicher Töpfe beantragt.

Die Sammelrubriken werden zur Kenntnis genommen. Es wurden Ergänzungen im Beschrieb eingebracht, und einzelne verlangen eine Auflistung von möglichen Massnahmen und Projekten in den Sammelrubriken. Bei der Sammelrubrik «Planung und Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsvorhaben gemäss Ergebnissen des Projekts ZuMoLu und Überarbeitung des Radroutenkonzepts» sollen zuerst die Ergebnisse der entsprechenden strategischen Planungen abgewartet werden, bis diese auf das Strassenbauprogramm angewendet werden sollen.

Für die Sammelrubrik «Lärmschutz und Luftreinhaltung» sollen die jährlichen Kosten erhöht werden. Die Grundlagen für die Lärmbekämpfung an der Quelle sind neu zu erarbeiten und den neusten Erkenntnissen und Entwicklungen anzupassen. Die Lärmsanierung an der Quelle sei prioritär umzusetzen.

Bei der Sammelrubrik «Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG» wird darauf hingewiesen, dass im Kanton Luzern auf weiten Strecken die durch das BehiG vorgegebenen, autonom benutzbaren Bushaltestellen fehlen und dass der dafür jährlich vorgesehene Betrag für die Umsetzung der bundesgesetzlichen Vorgaben des BehiG bei Weitem unzureichend sein werde. Es seien zusätzliche Mittel erforderlich, um Menschen mit Behinderung schnell einen Zugang zu einem autonom benutzbaren öV zu ermöglichen. Andere Stellungnehmende beantragen eine Umsetzung des BehiG bis 2026.

– Niveauübergänge

Im Entwurf zum Bauprogramm sei nicht ersichtlich, wie der Kanton mit Bahnübergängen umgehe. Die Nachfrage nach mehr öV ist gross. Dies bedeutet auch, dass viele Bahnübergänge zeitlich mehr beansprucht beziehungsweise für den Verkehr auf der Strasse geschlossen sein werden. Auch dies könne dazu führen, dass der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen für die Erfüllung der Transportleistungen nötig sei.

Auch im Rahmen Ihrer Beratung der [Botschaft B 86](#) vom 21. September 2021 «Änderung der Kantonsstrasse K 11, Menznauerstrasse, Abschnitt Bahnübergang bis Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Gemeinde Wolhusen» wurden die Niveauübergänge thematisiert.

Als Ergebnis der Vernehmlassung wurden von den 15 entlang unserer Kantonsstrassen bestehenden Niveauübergängen deren zwei für eine Aufhebung beantragt

und zwar die Niveauübergänge auf der K 11 Menznauerstrasse in Wolhusen und auf der K 40 in Willisau.

4.3 Beurteilung der Vernehmlassung

Bereits erwähnt wurde, dass zurzeit mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug im Auftrag Ihres und unseres Rates erarbeitet oder revidiert werden und somit für die Erarbeitung des Bauprogramms noch nicht beziehungsweise nicht in der aktualisierten Form zur Verfügung stehen. Das gilt namentlich auch für die im Projekt ZuMoLu vorgesehene Neukonzeption der Umsetzungsinstrumente (z. B. mittels eines «Programms Gesamtmobilität»). Deshalb werden die bisherige bewährte Struktur und der bewährte Aufbau des Bauprogramms nochmals für eine Programmperiode fortgeführt. Dies wird von den Stellungnehmenden zur Kenntnis genommen und auch mehrheitlich unterstützt.

Ihr Rat hat dieses Vorgehen mit der Ablehnung der Motion [M 728](#) von Judith Schmutz an der Mai-Session 2022 bekräftigt. Die Motion hatte die Sistierung der Behandlung der Botschaft des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen zum Ziel, bis die Geschäfte «Zukunft Mobilität Kanton Luzern» und «Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021» durch Ihren Rat verabschiedet sind. Mit einer Sistierung des Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen hätten allerdings ab 1. Januar 2023 die Voraussetzungen gemäss Strassengesetz gefehlt, um Kantonsstrassenprojekte inkl. Massnahmen für den öV sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu planen und zu realisieren. Auch könnten die Vorhaben des aktuellen Bauprogramms 2019–2022, die (noch) nicht vollständig beziehungsweise fristgerecht geplant und umgesetzt wurden, per 1. Januar 2023 nicht weiterbearbeitet werden, da das aktuell gültige Bauprogramm Ende 2022 ausläuft.

Das BUWD unterzog sämtliche Vorhaben inklusive der über 80 eingereichten Anträge und der bereits im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen neuen Vorhaben (siehe Kap. 4.1) einer Wirkungsanalyse. Zudem wurde die Relevanz bezüglich der derzeit gültigen strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt. Abschliessend wurden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Aufgrund der Kosten und der aus der Wirkungsanalyse und der Relevanz resultierenden Nutzenpunkte wurden die definitiven Kostenkategorien bestimmt. Gestützt auf die Entscheidungskriterien erfolgte die definitive Zuordnung der Vorhaben zu den Töpfen A bis C. Die Zuordnung der meisten Vorhaben ergibt sich bereits durch die vorhandenen Abhängigkeiten. Die Prioritäten wurden aufgrund der folgenden Rangfolge ermittelt:

1. Fertigstellung laufender Bauarbeiten an den Kantonsstrassen
2. Realisierung von bewilligten und beschlossenen Projekten
3. Strassenabschnitte mit Kunstbauten in alarmierendem Zustand
4. Notwendige Koordination mit Oberbausanierungen von Strassenabschnitten in schlechtem Zustand
5. Übergeordnete Interessen und Abhängigkeiten
6. Vorhaben ohne Abhängigkeiten gemäss der Kosten-Nutzen-Analyse aus den Kostenkategorien.

Total 57 neue Vorhaben – wovon 38 bereits im Vernehmlassungsentwurf enthalten waren – erfüllen nach den Grundsätzen der Entscheidungskriterien die Voraussetzungen für eine Aufnahme ins Bauprogramm. Nachfolgend sind die Beurteilungen der Projektanträge aus der Vernehmlassung zusammengefasst:

Die beantragte Aufnahme des im Vernehmlassungsentwurf nicht mehr enthaltenen Vorhabens Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung mit dem Kanton AG wird nicht berücksichtigt, da die Fortführung der Radverkehrsanlage entlang der Kantonsstrasse im Kanton Aargau nicht vorgesehen ist. Eine mögliche Bearbeitung einer alternativen Route entlang des Hallwilersees wird mit dem in Überarbeitung stehenden Radroutenkonzept geprüft. Gleiches gilt für weitere beantragte Rad- und Gehwege ausserhalb/abseits von Kantonsstrassen.

Auch die beantragten Veränderungen der Zuordnung der Vorhaben in die einzelnen Töpfe und der damit verbundene Wunsch nach einer früheren Umsetzung kann mehrheitlich nicht berücksichtigt werden.

Der Antrag für eine Umfahrung Ruswil, welche nicht im kantonalen Richtplan beschrieben ist, wird nicht berücksichtigt.

Dem beantragten Rückzug für die Verlegung der Bushaltestelle Root Dorf auf die nördliche Seite des Kreisels für eine Mitbedienung der Linie 22 wird entsprochen. Das Vorhaben wird gestrichen.

Die Prüfung der Machbarkeit von Optimierungen des Gesamtverkehrssystems mit Massnahmen für den öV sowie für den Fuss- und Veloverkehr beim Niveauübergang in Willisau ist mit dem Vorhaben K 40 Willisau, Kiesel Grundmatt (exkl.) – Kiesel Bruggmatt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr, Planung, berücksichtigt (im Bauprogramm in Topf C). Verbesserungen am bestehenden SBB-Niveauübergang in Reiden werden in das sich in Planung befindende Sanierungsprojekt der Bahnhofstrasse zulasten des Strassenunterhalts integriert und in Abstimmung mit dem Bushub beim Bahnhof Reiden mit dem neuen Vorhaben Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang inklusive, Verbesserungen für den Gesamtverkehr in Koordination Strassensanierung, zur Aufnahme in den Topf B beantragt. Verbesserungen beim Niveauübergang in Wolhusen auf der K 11 (Menznauerstrasse) sind bereits bewilligt und stehen in der Phase Realisierung.

Da für das Vorhaben Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach, die Bestvariante noch nicht bestimmt ist, wird nur die Planung im Topf A ohne Bezeichnung der Gesamtkosten belassen.

Die Koordination der beiden Vorhaben in Schötz wird aufgrund des aktuellen Planungsstandes unterstützt. Somit wird das Vorhaben Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse von Topf B in den Topf A verschoben. Der Zeitpunkt der Realisierung hat jedoch dem Ergebnis der in Bearbeitung stehenden ZMB der Umfahrung Alberswil – Schötz zu entsprechen. Die beantragte Perimetererweiterung der ZMB dieser Umfahrung wurde mit einem neuen Vorhaben für die Planung im Topf A anstelle der bereits im Vernehmlassungsentwurf im Topf B enthaltenen zwei Planungsvorhaben berücksichtigt.

Das Projekt im Dorf Aesch und die Buswendeschlaufe mit Sanierung der Bushaltestellen im Maihof in der Stadt Luzern werden aufgrund des Planungsstands in den

Topf A verschoben. Gleiches gilt für die Optimierung des Gesamtverkehrssystems mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Mehlsecken und der Grenze zum Kanton Aargau in der Gemeinde Reiden aufgrund der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP). Die Vorhaben in der Stadt Luzern beim Pilatusplatz und die Durchmesserperronanlage mit Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager beim Bahnhof hingegen werden aufgrund der Örtlichkeit, der vielen Bedürfnisse und Ansprüche an den Strassenraum und aufgrund der Abstimmung mit den Ergebnissen der Überprüfung der Testplanung DBL der Stadt Luzern in den Topf B mit Planung in der Bauprogrammperiode 2023–2026 verschoben. Für die Durchmesserperronanlage sind Sofortmassnahmen im Topf A berücksichtigt und bereits in Planung, damit die Vorgaben des öV-Berichts mit einem Provisorium erfüllt werden können. Auch die Radverkehrsanlage mit Anpassung des geometrischen Normalprofils von der Einmündung Friedentalstrasse zum Sedel wird wegen der Überarbeitung des Radroutenkonzepts und der Fuss- und Veloplanung der Stadt Luzern in den Topf B verschoben.

Das im Topf B beim Kasernenplatz in der Stadt Luzern enthaltene Vorhaben wird ins Vorhaben Luzern, Kasernenplatz – Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr von Topf C integriert. Das Bauvorhaben Dritter Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter) in der Stadt Kriens wird gestrichen und in das in diesem Abschnitt im Bauprogramm enthaltenen Kantonsstrassenprojekt integriert.

Mit dem Bericht und Antrag DBL (Phase 2) an den Grossen Stadtrat beantragt der Stadtrat Luzern, auf die im aktuellen Bauprogramm 2019–2022 im Topf C enthaltene Erweiterung der Personenunterführung (PU Süd) zu verzichten und dafür in der Verlängerung der Waldstätterstrasse ein Vorprojekt für eine neue Personen- und Velounterführung Bahnhofraum Süd (PVS) zu erarbeiten. Eine Berücksichtigung dieses Vorhabens in einem Bauprogramm kann erst nach der Überarbeitung des Radroutenkonzepts geprüft werden. Die Erweiterung der PU Süd wird gestrichen. Eine Neubeurteilung ist mit dem nächsten Programm vorzunehmen.

Die Anträge zu Strassenabschnitten in Hitzkirch/Müswangen, Udligenswil, Meierskappel, Knutwil und Schwarzenberg werden mit Optimierung des Strassenraums im Bauprogramm im Topf C berücksichtigt. Die teilweise auch für diese Abschnitte beantragten Rad- und Gehwege werden nicht berücksichtigt. Zum Beispiel ist der Rad- und Gehweg zwischen Schötz und Ebersecken nicht Bestandteil des geltenden Radroutenkonzepts. Dieses befindet sich, wie bereits ausgeführt, in Überarbeitung. Ergebnisse können allenfalls bereits während der Programmperiode über die dafür vorgesehene Sammelrubrik bearbeitet werden. Dies ist für alle Strassenabschnitte grundsätzlich möglich. Betreffen solche Ergebnisse Kantonsstrassenabschnitte, die im Bauprogramm namentlich erwähnt sind, werden diese koordiniert mit jenen gemäss Bauprogramm geplant und realisiert. Die Anträge für eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen zwischen Büron und Triengen, zwischen Altwis und Aesch sowie vom Kreisel Brül in Richtung Adligenswil in der Stadt Luzern werden vorerst nicht zur Aufnahme beantragt – es sollen die Ergebnisse der Überarbeitung des Radroutenkonzepts abgewartet werden. Der Antrag auf einen durchgehenden Rad- und Gehweg von Rothenburg nach Beromünster ist bereits im Vernehmlassungsentwurf zum Bauprogramm berücksichtigt.

Anträge, welche aufgrund der Örtlichkeit sowie der Verkehrssicherheit nicht realisierbar sind, werden nicht zur Aufnahme beantragt. So zum Beispiel der geforderte Warteraum der Linie 66 in Sursee und Massnahmen für den öV mit neuen Abbiegebeziehungen von und in die Horwerstrasse beim Eichhof in der Stadt Luzern.

Die Anträge betreffend die Führung der Buslinien 502 und 529 via Talstation Seilbahn Weggis – Rigi Kaltbad in der Gemeinde Weggis werden berücksichtigt. Die Sanierung der Bushaltestelle Zopf wird in den Antrag «Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) – Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse mit Anpassung geometrisches Normalprofil» intergiert. Die Vorhaben sind neu im Topf B des Bauprogramms enthalten.

Anträge betreffend Bestandteile von bestehenden Strassen (z. B. Wendemöglichkeit und Bevorzugungen für den öffentlichen Verkehr sowie Bushaltestellen) oder zu Projektabschnitten von Vorhaben, die im Entwurf des Bauprogramms beschrieben sind, werden mit den entsprechenden Vorhaben gemäss Bauprogramm bearbeitet und sind somit nicht als eigenständige Vorhaben ins Bauprogramm aufzunehmen.

Der Antrag einer neuen Wendeschleife in Altishofen Dorf soll aufgrund der Fahrplanplanung des öV in den Topf B aufgenommen werden. Auch die erforderliche Wendeanlage in St. Urban wird zusammen mit der Anpassung der Bushaltestellen Klink St. Urban und in Abstimmung mit dem Radroutenkonzept aufgrund der vorgesehenen Verlegung des Bahnhofs St. Urban basierend auf dem aktuellen Planungsstand im Topf B berücksichtigt.

Anträge für Belagssanierungen, Ergänzungen von Beleuchtungen, Signalisationsanordnungen, Zufahrten in Kantonsstrassen, Anhängerabstellplätze, Carparkplätze, Bushubs bzw. öV-Umsteigepunkte, Standards im Strassenbau, Verkehrskonzepte, Mobilitätsstrategien, ein Gesamtverkehrskonzept für den Gesamtkanton, den Ausbau der Bahninfrastruktur oder für Veloabstellplätze sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bauprogramms für Kantonsstrassen und können nicht berücksichtigt werden.

Linienführungen und einzelne Projektbestandteile, wie zum Beispiel die Ausgestaltung von Bushaltestellen oder Optimierungen von Umsteigepunkten für den öV, werden in der konkreten Planung im Rahmen des Variantenstudiums geprüft. Verbesserungen der Aufenthaltsqualität in Dorfzentren können zum Beispiel mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder zusammen mit der Planung der Vorprojekte untersucht werden. Die für das Verkehrsmanagement erforderlichen digitalen Infrastrukturen wie Lichtsignalanlagen, Verkehrszähler oder Verkehrsrechner haben dem neusten Stand der Technik zu entsprechen. Zudem erfolgt die Planung und Realisierung der Vorhaben gemäss den aktuellen VSS-Normen und dem Radroutenkonzept, das derzeit von der Dienststelle Vif überarbeitet wird. Die Betrachtung pro Buslinie ist mit den Vorhaben gemäss dem vorliegenden Entwurf zum Bauprogramm sowie den Agglomerationsprogrammen und dem öV-Bericht berücksichtigt.

Anträge zur Sanierung von Bushaltestellen gemäss BehiG werden in der Sammelrubrik oder als Projektteile von Vorhaben bearbeitet, die im Bauprogramm aufgenommen sind. Eine Auflistung der einzelnen Vorhaben in der Sammelrubrik ist nicht erforderlich. Sanierungen mit grösseren lokalen Auswirkungen etwa in den Gemeinden Mauensee und Nebikon werden als neue Anträge berücksichtigt.

Sanierungsprojekte (Unterhalt), die in den Gemeinden Vitznau, Schüpfheim, Rotenburg, Rain und Hitzkirch erarbeitet werden, sollen aufgrund der Projektelemente und der Projektgrösse (wesentliche Änderung der Anlage und viele Betroffene) als eigene Vorhaben im Bauprogramm ausgewiesen werden. Die notwendige Planungszeit und das erforderliche Bewilligungsverfahren sind berücksichtigt.

Die flankierenden Massnahmen zum Bypass und DBL während des Baus und nach deren Inbetriebnahme, die im Rahmen der Vernehmlassung beantragt wurden, sowie die Berücksichtigung der Ergebnisse der Testplanung DBL der Stadt Luzern können mit dem Vorhaben Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren beurteilt und geprüft werden. Es sind dabei die Bemerkungen Ihres Rates zum [Planungsbericht B 67](#) mit Berücksichtigung der Ergebnisse verkehrliche Überprüfung Testplanung DBL Stadt Luzern zu berücksichtigen. Die Umsetzung von Massnahmen erfolgt dann mit den Vorhaben des Bauprogramms. Diese werden unter Berücksichtigung von Bus 2040 in Abstimmung mit dem Bypass und dem DBL umgesetzt.

Im Sinn der Beantwortung der [Anfrage A 553](#) von Margrit Steinhauser über die Verkehrssicherheit an Kreisel namentlich für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden vom 25. Januar 2010 sind Kreisel nach den massgebenden Normen und den neuesten Erkenntnissen zu planen und zu realisieren. Verkehrsbelastungen von untergeordneten Strassen sind im Vergleich zu den Kantonsstrassen meistens stark unterschiedlich, weshalb Kreiselösungen bei Einmündungen von untergeordneten Strassen in eine Kantonsstrasse verkehrstechnisch nicht zweckmässig sind. Auf Unter- und Überführungen für schwächere Verkehrsteilnehmende ist nach Möglichkeit zu verzichten (§ 87 Abs. 2 [StrG](#)). Die entsprechenden Anträge werden im Entwurf zum Bauprogramm nicht berücksichtigt.

Kleine Vorhaben für Änderungen an der Kantonsstrasse, wie Fussgängerquerungen oder lokale Anpassungen von Bestandteilen einer Kantonsstrasse an die VSS-Normen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Anpassungen von Bushaltestellen gemäss den Vorgaben des BehiG oder einzelne neue Bushaltestellen, sind den Sammelrubriken zuzuordnen. Dies entspricht der Praxis früherer Bauprogrammperioden. Die beantragte Ergänzung des Trottoirs Längenbold bis Haltestelle Wiesenstrasse in der Gemeinde Root wird aufgrund der Projektgrösse im Bauprogramm namentlich erwähnt.

Im Rahmen der Vernehmlassung werden verschiedene vorgezogene Sofortmassnahmen und Provisorien (z. B. für Bushaltestellen oder Fussgängerquerungen) für im Bauprogramm beschriebene Vorhaben verlangt. Deren Erforderlichkeit geht vor allem auf Projektverzögerungen zurück. Diese sind allerdings nur zulasten von Sammelrubriken und nur unter der Voraussetzung umsetzbar, dass sie wirtschaftlich sinnvoll und kostengünstig realisierbar sind und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Gleiches gilt für Versuchsstrecken. Die beantragten Sofortmassnahmen beim Knoten K 65/65c im Bereich des Autobahnanschlusses Buchrain werden im Rahmen der Planung des Vorhabens gemäss Bauprogramm geprüft. Auch Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sind Bestandteil der Projekte in diesem Bereich.

Ein Verzicht auf den Rückbau des Busbevorzugungsprovisoriums Bern-/Luzernstrasse in Littau infolge der Bauarbeiten im Ränggloch soll nach Abschluss der Bauarbeiten im Ränggloch abgestützt auf deren Wirkung geprüft werden. Der Verzicht auf den Rückbau ist durch unseren Rat zu bewilligen.

Die Planungshoheit über die Nationalstrassen obliegt seit dem 1. Januar 2008 mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) dem Bund. Verbesserungen für Buslinien, die über die Nationalstrasse geführt werden, liegen somit nicht in der Zuständigkeit des Kantons.

Der Bund beteiligt sich gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (SR [725.13](#)) gemäss den Agglomerationsprogrammen an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. Für die Agglomerationsprogramme Luzern der 1., 2. und 3. Generation wurde aufgrund der Programmwirkung bisher ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent zugesichert. Für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation darf der gleiche Mitfinanzierungsanteil erwartet werden. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation wird zurzeit vom Bund geprüft. Der Prüfbericht des Bundes ist noch ausstehend. Aus dem Prüfbericht resultierende Anpassungen sind mit der Umsetzung des vorliegenden Bauprogramms zu berücksichtigen. Dies könnte zum Beispiel bedeuten, dass bei attestierter ungenügender Finanz- und Baureife sowie einem ungenügenden Kosten-Nutzenverhältnis im Agglomerationsprogramm der 4. Generation Vorhaben von der Liste A oder B in die Liste C verschoben würden und somit nicht in der Programmperiode Topf A des Bauprogramms bearbeitet werden müssten. Die entsprechende Vereinbarkeit mit dem Bauprogramm stellt das BUWD sicher. Die Zuordnung von einem solchen Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation neu zu beurteilen.

Basis für den Entwurf zum Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonstrassen bildete die Einreihung der Kantonsstrassen vom 30. Oktober 2017. Die Einreihung von Kantonsstrassen war nicht Bestandteil der Vernehmlassung. Auf die im Rahmen der Vernehmlassung beantragten Umklassierungen von Gemeinde- in Kantonsstrassen wird somit nicht eingetreten.

Die Bearbeitung der Lärmsanierungsprojekte gemäss der Sammelrubrik «Lärmschutz und Luftreinhaltung» erfolgt gemäss der Lärmbelastung in Abstimmung mit den Vorhaben des Bauprogramms, wobei Strassen mit überschrittenen Alarmwerten dabei prioritär behandelt werden (Art. 19 [USG](#), Art. 17 [LSV](#)). Eine Auflistung der einzelnen Vorhaben in den Sammelrubriken ist nicht erforderlich. Die ausgewiesenen Kosten der Sammelrubriken «Lärmschutz und Luftreinhaltung» sowie Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG sind auf die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt. Die Sammelrubrik 14 «Planung von öV-Förderungsmaßnahmen gemäss ZuMoLu» wird mit dem Beschrieb des Projekts Bus 2040 ergänzt.

Den Anträgen auf Redimensionierung von Vorhaben und Verzicht auf Projekte konnte aufgrund der Entscheidungskriterien nicht entsprochen werden.

Weitere Anträge beziehen sich auf Vorhaben, die im Entwurf zum Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen namentlich erwähnt sind. Beantragte Ergänzungen der Beschreibung der Vorhaben oder des Projektperimeters wurden geprüft und bereinigt. Zudem wurde die Bezeichnung Langsamverkehr durch Fuss- und Veloverkehr ersetzt.

4.4 Unterschiede Vernehmlassungsentwurf - vorliegende Botschaft

Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf resultieren die nachfolgenden Änderungen:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Änderung
K 2/4/13/17/32 a	Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren gemäss Bemerkungen Kantonsrat zum Planungsbericht B 67 mit Berücksichtigung Ergebnisse verkehrliche Überprüfung Testplanung DBL Stadt Luzern, Planung	Ergänzung Beschrieb und Perimeter der Massnahme
K 2 b	Vitznau, Huseboden – Tschuepis, Optimierung Strassenraum, Buswendeschlaufe, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf A
K 10	Luzern, Staldenhof – Bodenhof - Thorenberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme mit Erweiterung Perimeter
K 10	Schüpfheim, Unterdorf – Einmündung Bahnhofstrasse Süd, Optimierung Strassenraum, Anpassung geometrisches Normalprofil, Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf A
K 11	Willisau/Alberswil, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung Bestvariante ZMB Umfahrung Schötz, Planung	Zusammenführen der beiden Vorhaben in Vorhaben Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz, Planung mit Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 11	Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung Bestvariante ZMB Umfahrung Schötz, Planung	
K 11/43	Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 14	Geuensee/Sursee/Schenkon, öV-Trasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus, Planung	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A – koordinierte Planung
K 16	Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit, Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A mit Ergänzung Beschrieb
K 17	Luzern, Maihof, Buswendeschlaufe mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 46	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, optimieren Gesamtverkehrssystem, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A (strategisches Arbeitsgebiet)
K 65/65a	Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme, nur Planung
K 65 c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonsstrasse	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K2	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperonanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B mit Sofortmassnahmen in der Programmperiode 2023–2026
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, Sanierung Strasse und Entwässerung	Änderung/Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 2	Luzern, Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse, Sanierung Haltestellen, Sanierung Strasse und Entwässerung	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 2 b	Weggis, Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) – Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse mit Anpassung geometrisches Normalprofil	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 2 b	Weggis, öV-Anbindung an Seilbahn Weggis-Kaltbad, Anpassung Einmündung Rigistrasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 2 b	Weggis, neue Haltestelle Acher auf Kantonsstrasse	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K 4/13	Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG mit Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B mit Änderung Beschrieb

K 10	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit, Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur, Optimierung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 11	Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 11 c	Altishofen, Buswendeschleife Dorf	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 13	Luzern, Kasernenplatz (exkl.) – Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	streichen, mit Vorhaben in Topf C zusammenführen
K 13/14/18	Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse)	Änderung/Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 15	Rothenburg, Flecken Abschnitt Fläckeweid – Gärbibach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG und Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K16/ 65 a	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination mit Vorhaben am Knoten Oberhofen/Industriestrasse	Änderung/Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 17	Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Ergänzung Beschrieb und Perimeter der Massnahme
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	Streichen – in Vorhaben Ringstrasse Mitte integrieren mit Änderung Beschrieb der Massnahmen – ohne Bauvorhaben Dritter
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	Integration Vorhaben Ringstrasse Mitte mit Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse und Ergänzung Beschrieb
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B
K 42	Pfaffnau/St. Urban, Einmündung K 46 (exkl.) – Kantonsgrenze Bern, Radverkehrsanlage, Wendeanlage und Bushaltestelle Klink St. Urban gemäss BehiG in Koordination Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 45	Reiden, Einmündung K 13 – Bahnübergang (inkl.), Verbesserungen für den Gesamtverkehr in Koordination Strassensanierung	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 47	Buttisholz/Nottwil, Fürti - Bühl, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	Ergänzung Gemeinde und Perimeter der Massnahme
K 55	Rain, Sandblatten – Schützenhaus, Optimierung Strassenraum, Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 63	Hitzkirch/Hämikon, Ausserdorf – Altwiserbach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 13	Luzern, Kasernenplatz – Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	mit Vorhaben aus Topf B ergänzt
K 13/44	Knutwil, Baumgarten – Knoten K 13/44 – Sonnhalde, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 17	Root, Verlegung Bushaltestelle Root Dorf auf nördliche Seite des Kreisels (für Mitbedienung Linie 22)	streichen
K 17	Root, Längebold, Kreisel – Bushaltestelle Wiesstrasse, Ergänzen Trottoir	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 18	Mauensee, Einmündung Schulhausstrasse – Einmündung Mauensee-St. Erhard-Strasse, Verbessern Verkehrssicherheit, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 30	Udligenswil, Chräi – Grenze Gemeinde Meierskappel, Optimierung Strassenraum	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 30	Meierskappel, Grenze Gemeinde Udligenswil – Dietisberg, Optimierung Strassenraum	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 32 a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	streichen
K 33 b	Malters/Schwarzenberg, Malters Dorf (exkl.) – Schwarzenberg Dorf (exkl.), Optimierung Strassenraum	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 40	K 40 Willisau, Kreisel Grundmatt (exkl.) – Kreisel Bruggmatt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr, Planung	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C

K 63	Hitzkirch/Müswangen, Dorf, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG, Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
	Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	Anpassung der Kosten
	Sammelrubrik 11, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG	Anpassung der Kosten
	Sammelrubrik 14, Planung von öV-Förderungsmassnahmen gemäss Projekt Zukunft Mobilität und Bus 2040	Ergänzung Beschrieb der Massnahme

Mit dem vorliegenden Entwurf zum Bauprogramm wird die Umsetzung des kantonalen Richtplans, der Agglomerationsprogramme und des öV-Berichts bestmöglich gewährleistet.

5 Beschrieb des Bauprogramms 2023–2026

5.1 Aufbau

Wie bereits erwähnt soll die bisher bewährte Struktur und das bewährte System der Töpfe im neuen Bauprogramm 2023–2026 fortgesetzt werden. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2023–2026 zu planenden oder auszuführenden Bauvorhaben. Im Topf B sind die zu planenden Vorhaben enthalten. Alle weiteren Vorhaben, welche die Entscheidungskriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen, sind dem Topf C zugewiesen.

Für den Zeitraum des Bauprogramms 2023–2026 ist wiederum davon auszugehen, dass die im AFP für die Investition in die Kantonsstrassen vorgesehenen Mittel einzig aus zweckgebundenen Geldern finanziert werden. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten der Vorhaben im Bauprogramm sind somit auf die Aufgaben- und Finanzplanung abgestimmt. Auch berücksichtigt wird, dass das Bauprogramm 2019–2022 nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden kann.

Die Vorhaben der Agglomerationsprogramme sind soweit möglich aufgrund der separaten eigenen Terminplanung gemäss den Entscheidungskriterien dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.

Die Initialisierung der Planung von Vorhaben der Töpfe A bis C obliegt dem BUWD. So besteht Gewähr, dass wirtschaftlichen Veränderungen vorausschauend begegnet und Veränderungen der Verkehrsentwicklung und der Verkehrssicherheit frühzeitig berücksichtigt werden können. Wird verlangt, dass ein Vorhaben aus dem Topf B oder C dem Topf A zuzuordnen ist, wird das BUWD die übrigen Vorhaben so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit dem AFP sichergestellt ist.

5.2 Kostenzusammenstellung

Die Kostenplanung des Bauprogramms basiert auf dem parallel in Erarbeitung befindlichen AFP 2023–2026. Um aber der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und Kostenunsicherheiten sowie Verzögerungen im Bewilligungs-, Landerwerbs- und Vergabeverfahren nicht mit einer Reduktion bei den Projekten kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm – wie schon bei den vergangenen Programmen, jedoch gestützt auf die Erfahrungen der letzten Jahre mit einer höheren Gesamtsumme – gezielt Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im AFP vorgesehenen Mittel übersteigt. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass das Bauprogramm 2019–2022, wie in Kapitel 1 beschrieben, nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden konnte. Der aufgrund der Kostenplanung der Vorhaben gemäss aktuellem Bauprogramm resultierende «Überhang» per Ende

2022 wird auf rund 120 Millionen Franken geschätzt, was es im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023–2026 mit zu berücksichtigen galt.

Für die Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2023–2026 stehen somit folgende Bruttobeträge für Bau, inklusive Landerwerb und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung, zur Verfügung:

<i>Topf</i>	<i>A</i>				<i>B</i>	<i>C</i>
Jahr	2023	2024	2025	2026		
Total	90'950'000	120'950'000	140'500'000	139'250'000	649'100'000	618'500'000
AFP 2023–2026	59'108'000	59'026'000	84'026'000	84'026'000		
Überhang	31'842'000	61'924'000	56'474'000	55'224'000		

Vor der definitiven Erarbeitung des Bauprogramms 2023–2026 wurden die Kosten und die Terminplanung nochmals gemäss dem Stand der Projekte beziehungsweise deren Realisierung überprüft und angepasst. Deshalb sind bei den Projektkosten und der Terminplanung Abweichungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf möglich. Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben sind entsprechend ihrem Projektierungsstand anhand von Voranschlägen oder Schätzungen mit einer Preisbasis vor dem Start der Vernehmlassung ermittelt worden. Bei verschiedenen Projekten ist die Art der Massnahme noch offen. Alle Bauvorhaben werden in den einzelnen Projektierungsphasen bezüglich Kostenoptimierung laufend kritisch überprüft.

Ihr Rat hat in der Juni-Session 2021 die [Motion M 410](#) von Pius Kaufmann namens der Kommission Verkehr und Bau über die Anpassung des Systems für den Landerwerb sowie die [Postulate P 357](#) von Martin Birrer über die Anpassung der Abgeltung beim Erwerb von Landwirtschaftsland und [P 358](#) von Marlis Krummenacher-Feer über die Entschädigung beim Erwerb von landwirtschaftlichem Boden bei freihändigem Kauf für Infrastrukturbauvorhaben als erheblich erklärt. Im November 2021 Jahres startete das BUWD die Bearbeitung dieser Aufträge. Ergebnisse sind zurzeit noch ausstehend und somit im Entwurf zum Bauprogramm noch nicht berücksichtigt.

Der AFP wird jährlich jeweils für die nächsten vier Jahre durch Ihren Rat genehmigt. Die für den Neu- und Ausbau definitiv zur Verfügung stehenden Mittel werden von Ihrem Rat ebenfalls jährlich zusammen mit dem jeweiligen Staatsvoranschlag bestimmt.

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. Schon vor der öffentlichen Planaufgabe ist regelmässig ein intensiver Austausch mit den Betroffenen erforderlich und deren Anliegen sind miteinzubeziehen. 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 von der kantonalen Schätzungskommission festgesetzt werden muss. Ausserdem kann gegen die Vergabe von Aufträgen Beschwerde erhoben werden. All diese Umstände können zu fehlenden Ressourcen und zu Terminverzögerungen bei der Planung und Realisierung von Vorhaben des Bauprogramms führen.

Das BUWD wird bei finanziellen Veränderungen und bei Verzögerungen die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu priorisieren. Damit kann die Vereinbarkeit mit dem AFP 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 AFP berücksichtigt.

Weiter enthält das Bauprogramm mehrere grosse Projekte (z.B. Umfahrungen) mit hohen Projektkosten, bei welchen teilweise erst die Planungen (z.B. Variantenstudien, ZMB) bearbeitet werden und somit die Gesamtkosten dieser Vorhaben noch nicht im Entwurf zum Bauprogramm berücksichtigt sind. Mögliche Lösungen werden grosse Ressourcen im Fachbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung der Dienststelle Vif und beträchtlichen finanzielle Mittel erfordern. Dies ist für künftige Programme und für die Finanzplanung zu beachten.

5.3 Beschrieb der einzelnen Projekte

Die Vorhaben des Bauprogramms 2023–2026 werden in den Übersichtsplänen Nr. 1 bis 5 dargestellt. Im Entwurf zum Bauprogramm ist der Bezug zu den Übersichtsplänen dargestellt.

5.3.1 Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue Programm übernommen werden

Sämtliche im alten Bauprogramm nicht realisierten Projekte, welche die Kriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm 2023–2026 nach wie vor erfüllen, werden darin aufgenommen und gemäss Grundsätzen, Prioritäten und Rangfolge den Töpfen A bis C zugeordnet.

<i>Vorhaben, die im Topf A verbleiben</i>		
<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen Hinweis: in Realisierung = in Phase Realisierung (Detailprojekt, Submission, Bau)</i>
K 2	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 2/4/13/17/32 a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	in Realisierung, Agglomerationsprogramm
K 2 b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 2 b	Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	in Realisierung, Zustand Kunstbaute
K 4	Kriens, Grosshof – Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	in Realisierung, öV-Bericht, RBus
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkte), Koordination mit Oberbausanierung
K 4/17	Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, RBus
K 4/33 a	Kriens/Luzern, Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	In Realisierung, Zustand Kunstbauten, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Unfallschwerpunkt)

K 4 b	Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)	öV-Bericht (geänderte Führung öV), Agglomerationsprogramm
K 10	Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, öV-Bericht (koordinierte Realisierung Bushub), ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 10	Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 10	Escholzmat-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 10	Escholzmat-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	im Bewilligungsverfahren, Zustand Strasse und Kunstbauten, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 10/33	Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S61	öV-Bericht
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 11	Menzna, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 11	Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Zustand Kunstbauten, Koordination mit Oberbausanierung
K 11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität), öV-Bericht, Koordination mit Oberbausanierung
K 12/13/15 a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 13	Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen	Koordination mit Oberbausanierung und Sanierung Werkleitungen, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 13	Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Zustand Kunstbauten, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Zustand Kunstbauten, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern/Emmen, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 13	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 1. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 13	Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	im Bewilligungsverfahren, öV-Bericht
K 15/58	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	im Bewilligungsverfahren, Ortsbild
K 15 a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	öV-Bericht, Koordination mit Oberbausanierung, Entwicklungsschwerpunkt ESP
K 16	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Seetal, Koordination mit ZMB Eschenbach und Hochdorf

K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 16 a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung
K 17	Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	öV
K 18	Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 18	Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käserei, Sanierung und Ausbau Rad- und Gehweg	Zustand Strasse
K 18	Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonsstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 30	Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	öV-Bericht
K 33/33 b	Malters, Knoten K 33/33b, Sanierung Unfallschwerpunkt	Agglomerationsprogramm, Unfallschwerpunkt
K 33 a	Luzern, Hohrütli – Tschoupi, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, Koordination mit Vorhaben Kriens/Luzern, Ränggloch, Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 36	Escholzmatte-Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	in Realisierung, Zustand Kunstbauten, Koordination mit Oberbausanierung
K 46	Roggiswil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg	Zustand Strasse
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 48	Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	im Bewilligungsverfahren, in Koordination mit Umfahrung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 65	Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	öV-Bericht
K 65 c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonsstrasse	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht
Total Projekte = 49		

<i>Vorhaben, die aus dem Topf B in den Topf A verschoben werden</i>		
<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2/4/10/13/16/17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	Agglomerationsprogramm
K 4	Luzern/Malters, Hohrütli – Unter Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), in Koordination mit Vorhaben Kriens/Luzern, Ränggloch, Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage

K 10	Escholz matt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität, Lücke)
K 11	Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	kantonaler Richtplan
K 12	Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. und 3. Priorität)
K 12	Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. und 3. Priorität)
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse und BehiG	Koordination mit Oberbausanierung, BehiG, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität, Lücke)
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten in Koordination Sanierung Strasse	in Koordination mit Vorhaben Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem und Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage
K 14	Geuensee, Schulhaus – Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Bauvorhaben Dritter
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus – Sternenplatz (exkl.)	Bauvorhaben Dritter
K 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), öV-Bericht, BehiG
K 15	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 15 a	Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm, Entwicklungsschwerpunkt ESP
K 16	Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, kantonaler Richtplan
K 16	Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, Koordination mit Ergebnisse ZMB Umfahrungen Eschenbach und Hochdorf
K 16	Hitzkirch, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 16	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Altwis, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 16	Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit, Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/56	Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, kantonaler Richtplan
K 17 b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)

K 17 c	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität), Vorhaben in Koordination mit Sanierung Kunstbauten
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage in Koordination Planung Bushub	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 36	Escholz matt-Marbach/Flühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl. – Under Tendli)	Zustand Kunstbauten und Strasse
K 46	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 48	Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 56	Römerswil, Einm. K 56 b – Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 58	Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwiserstrasse, Optimierung Veloquerung Mosen Richtung Altwis in Koordination Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (Querung Alternativroute), Koordination mit Oberbausanierung
K 65/65 a	Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach, Planung	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Ergebnis ZMB Umfahrung Eschenbach
Total Projekte = 30		

Vorhaben, die aus dem Topf C in den Topf A verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 10	Luzern, Staldenhof – Bodenhof - Thorenberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	Agglomerationsprogramm, Entwicklungsschwerpunkt ESP
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	Koordination mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 16	Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 2. Priorität), Koordination mit Ergebnis ZMB Umfahrung Eschenbach
K 16/56/60	Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 1. Priorität), Koordination mit Ergebnis ZMB Umfahrung Hochdorf
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel	Agglomerationsprogramm, Entwicklungsschwerpunkt ESP
K 46	Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, optimieren Gesamtverkehrssystem, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung, Entwicklungsschwerpunkt ESP
Total Projekte = 6		

Projekte, die im Topf B verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, in Koordination Gesamtverkehrskonzept Kriens und Zentrumsplanung Stadt Kriens
K 4/32 a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr,	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), in Koordination Ergebnisse Testplanung DBL

	Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	
K 10	Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	Schliesszeiten Bahnübergang
K 12	Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 16/ 65 a	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination mit Vorhaben am Knoten Oberhofen/Industriestrasse	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal, Koordination mit Ergebnis ZMB Eschenbach
K 17	Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
K 17	Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	In Koordination mit Vorhaben Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Buschleuse)
K 18	Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 19	Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität) und in Abstimmung Überarbeitung Radroutenkonzept
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	Agglomerationsprogramm
K 42	Altbüren/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 45	Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
Total Projekte = 17		

Vorhaben, die aus dem Topf A in den Topf B verschoben werden

<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht, Koordination mit Ergebnisse Testplanung DBL
K 4/13	Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt),

	Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG mit Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Koordination mit Ergebnisse Testplanung DBL
K 13/14/18	Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse)	Konzept motorisierter Individualverkehr Zentrum Sursee Plus, Ergebnis Planungsstudie
K 16	Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof	öV-Bericht, Koordination Ergebnis ZMB Umfahrung Hochdorf
K 17	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	Agglomerationsprogramm
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichlenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung und Bauvorhaben Dritter, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 33 a	Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen in Koordination mit Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Oberbausanierung, BehiG
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	öV-Bericht, BehiG, Agglomerationsprogramm
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Autobahnanschluss A 14, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
Total Projekte = 10		

<i>Vorhaben, die aus dem Topf C in den Topf B verschoben werden</i>		
<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 10	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety Inspection», Koordination mit Oberbausanierung
K 10	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit, Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur, Optimierung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	Agglomerationsprogramm, Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety Inspection»
K 10	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	Agglomerationsprogramm, Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety Inspection»
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten
K 12/34 a	Ruswil, Einmündung K 12 – Einmündung Under Neuhaus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an das BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr	BehiG
K 13	Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 16	Baldegg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/16 a	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Gelfingen, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal

K 16	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 16	Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16 a	Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität)
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Oberbausanierung
K 18	Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 19	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 19 a	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm
K 36	Escholzmatte-Marbach/Fühli, Under Tendli – Hinder Lamm	Zustand Strasse und Kunstbauten
K 44	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Einm. Bergstrasse Wauwil – Rankhof Kaltbach, Rad- und Gehweg	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität, Lücke)
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 57 a	Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niederwil, Neubau Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 58	Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 60	Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 61	Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil inkl. Sanierung Strasse und Bushaltestellen gemäss BehiG	Zustand Strasse, Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise alternative Radroute auf schwachbefahrener Strasse)
K 64	Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 65 a	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Seetal, Zustand Strasse
K 65 a	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Seetal
Total Projekte = 26		

Vorhaben, die im Topf C verbleiben		
Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit DBL und Ergebnisse Testplanung DBL

K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	kantonaler Richtplan
K 10	Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 15 a	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht
K 16 a	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute – Kantonsgrenze AG)	Anschluss an alternative Radroute sichergestellt, Weiterführung Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse abhängig von Massnahmen auf Gebiet Kanton AG, ergänzt Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17 a	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 36	Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (teilweise alternative Radroute), Koordination mit Oberbausanierung
K 36	Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 41 a	Zell/Ufhusen, Hüsli – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (Angebot auf schwach befahrener Strasse), Koordination mit Oberbausanierung
K 43	Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (Angebot auf schwach befahrener Strasse), Koordination mit Oberbausanierung
K 44	Nebikon, Einmündung Stägenrain – Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 47	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	
K 56 a	Römerswil, Traselingen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 56 b	Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänzt Radroutenkonzept (alternative Radroute auf schwachbefahrener Strasse)
K 58	Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, Zustand Strasse
Total Projekte = 15		

Vorhaben, die aus dem Topf A in den Topf C verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
	(keine)	

Vorhaben, die aus dem Topf B in den Topf C verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
	(keine)	

Vorhaben des alten Bauprogramms, die nicht in das neue übernommen werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in das neue Vorhaben Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) - Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, in Koordination Sanierung Strasse und Entwässerung integriert.
K 4/32 a	Luzern, Spange Süd	Dieses Vorhaben ist im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 nicht enthalten.

K10	Luzern, Knoten Bodenhof – Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» wurde aufgrund eines Entscheids des Grossen Stadtrats von der Stadt Luzern abgebrochen. Keine Massnahmen erforderlich.
K10	Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungsfähigkeit Knoten infolge neue Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Das Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» wurde aufgrund eines Entscheids des Grossen Stadtrats von der Stadt Luzern abgebrochen. Keine Massnahmen erforderlich.
K 11/43	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in die neuen Vorhaben Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse und Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 13	Luzern, Kasernenplatz (exkl.) – Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in das Vorhaben Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr integriert.
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in die neuen Vorhaben Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung und Emmen, Sonnenplatz (inkl.) - Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr aufgeteilt.
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	Dieses Vorhaben ist gemäss Ergebnis Testplanung Seetalstrasse im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in das neue Vorhaben Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Ersatzneubau Bahnunterführung, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr integriert und ersetzt.
K 16	Emmen, Seetalplatz (exkl.) – Waldbrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen	Dieses Vorhaben wurde gemäss Ergebnis Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Emmen im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 mit dem neuen Vorhaben Emmen, Kreisel Waltwil - Waldbrücke, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt.
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt) Planung	Dieses Vorhaben wird gemäss Ergebnis Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Emmen Entwurf Bauprogramm 2023–2026 mit dem neuen Vorhaben Emmen, Einmündung K 16/31a (Reusseggstrasse) - Emmen Dorf - Kreisel Waltwil, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt.
K 16	Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung	Keine Fortführung der Radverkehrsanlage im Kanton Aargau. Eine alternative Route entlang des Hallwilersees wird mit der

		Überarbeitung des Radroutenkonzepts geprüft.
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 gemäss Ergebnis Planungsbericht B 67 vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern in das neue Vorhaben K 17/31 Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr integriert.
K 18	Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in die neuen Vorhaben Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 1. Etappe Briseck; Einm. Feld - Abzw. Gass, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse abgestimmt auf Alternativroute entlang Luthern und Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) - Einm. Feld, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in das Vorhaben Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse integriert.
K 31	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	Gemäss Ergebnis Planungsbericht B 67 vom 9. März 2021 über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern ist keine Massnahme erforderlich.
K 32 a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	Dieses Vorhaben ist im Entwurf zum Bauprogramm 2023–2026 nicht enthalten.
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in das Vorhaben Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse integriert.
K 41	Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 in die neuen Vorhaben Luthern, Hofstatt - Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse und Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 56/56 b	Römerswil, Einmündung K 56/56 b, Umbau Knoten in Kreisel	Dieses Vorhaben ist im Entwurf Bauprogramm 2023–2026 nicht mehr enthalten. Der Strassenabschnitt ist Teil des Vorhabens Römerswil, Einm. K 56 b – Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse.
Total Projekte = 19		

5.3.2 Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden

<i>Projekte, die neu in Topf A aufzunehmen sind</i>		
<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2/4/13/17/32 a	Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren gemäss Bemerkungen Kantonsrat zum Planungsbericht B 67 mit Berücksichtigung Ergebnisse verkehrliche Überprüfung Testplanung DBL Stadt Luzern, Planung	Bemerkungen Kantonsrat zum Planungsbericht B 67
K 2 b	Vitznau, Huseboden – Tschuepis, Optimierung Strassenraum, Buswendeschlaufe, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Sanierung Strasse	Zustand Strasse
K 4/33/33 a	Malters/Littau, Massnahmen für Umsetzung neue Buslinie Malters-Littau-Kriens, Bushaltestellen	öV-Bericht
K 10	Schüpfheim, Unterdorf - Einmündung Bahnhofstrasse Süd, Optimierung Strassenraum, Anpassung geometrisches Normalprofil, Sanierung Strasse	Zustand Strasse
K 11	Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz, Planung	Abstimmung und Koordination mit ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz
K 11	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Vorhaben Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43 und Ergebnisse, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), Koordination mit Oberbausanierung
K 11/43	Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Vorhaben Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse und Ergebnisse ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (Unfallschwerpunkt)
K 13	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 14	Geuensee/Sursee/Schenkon, öV-Trasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus, Planung	öV-Bericht
K 17	Luzern, Maihof, Buswendeschlaufe mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	öV-Bericht
K 18	Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 1. Etappe Briseck; Einm. Feld – Abzw. Gass, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse abgestimmt auf Alternativroute entlang Luthern	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 18	Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) – Einm. Feld, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 41	Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung und Sanierung Kunstbauten
Total Projekte = 14		

<i>Projekte, die neu in Topf B aufzunehmen sind</i>		
<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2	Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG in Koordination Sanierung Strasse	Zustand Strasse, BehiG, verbleibender Handlungsbedarf Agglomerationsprogramm 4 G
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, Sanierung Strasse und Entwässerung	Zustand Strasse, BehiG, verbleibender Handlungsbedarf Agglomerationsprogramm 4 G
K 2	Luzern, Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse, Sanierung Haltestellen, Sanierung Strasse und Entwässerung	Zustand Strasse, Hochwasserschutz, BehiG

K 2 b	Weggis, Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) - Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse mit Anpassung geometrisches Normalprofil	öV-Bericht
K 2 b	Weggis, öV-Anbindung an Seilbahn Weggis-Kaltbad, Anpassung Einmündung Rigistrasse	öV-Bericht
K 2 b	Weggis, neue Haltestelle Acher auf Kantonsstrasse	öV-Bericht
K 11	Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	öV-Bericht
K 11 c	Altishofen, Buswendeschleife Dorf	öV-Bericht
K 12 / 34	Ruswil, Zentrum, neues Verkehrskonzept, Kreuzung K 12 – Spyweg – Einm. K 34, Planung	BehiG
K 13/15	Emmen, Sprengplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung	Koordination mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. und 2. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 15	Rothenburg, Flecken Abschnitt Fläckeweid – Gärbibach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG und Sanierung Strasse	Zustand Strasse
K 16	Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Ersatzneubau Bahnunterführung, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	Ergebnis ZMB Umfahrung Emmen und Testplanung Seetalstrasse
K 16	Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Emmen Dorf – Kreisel Waltwil, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr	Agglomerationsprogramm, Ergebnis ZMB Umfahrung Emmen
K 16	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	Ergebnis ZMB Umfahrung Emmen und öV-Bericht
K 17	Luzern, Löwenplatz – Einm. K 2, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (Unfallschwerpunkt), Zustand Strasse, BehiG, verbleibender Handlungsbedarf Agglomerationsprogramm 4 G
K 17 / 31	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	Agglomerationsprogramm, Ergebnis Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt gemäss Botschaft B 67 vom 9. März 2021
K 18	Schenkon, Kreisel Zellburg – Kreisel Zellfeld – Chommlibachbrücke, Radverkehrsanlagen, Optimierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse	Zustand Strasse, BehiG, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Unfallschwerpunkt
K 19 a	Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse mit Unterführung	Agglomerationsprogramm
K 19 a	Horw, Kreisel Bahnhof – Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	Agglomerationsprogramm
K 36	Flühli, Kirche Sörenberg - Schwändelibrücke, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	Zustand Strasse
K 42	Zell/Fischbach, Graströcknungsanlage – Dorf Fischbach (exkl.), Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	Zustand Strasse
K 42	Pfaffnau/St. Urban, Einmündung K 46 (exkl.) - Kantonsgrenze Bern, Radverkehrsanlage, Wendeanlage und Bushaltestelle Klink St. Urban gemäss BehiG in Koordination Sanierung Strasse	öV-Bericht, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 44	Mauensee/Wauwil/Egolzwil/Nebikon, neue Bushaltestellen aufgrund neuer Buslinie 80	öV-Bericht
K 45	Reiden, Einmündung K 13 - Bahnübergang (inkl.), Verbesserungen für den Gesamtverkehr in Koordination Strassensanierung	Zustand Strasse, öV-Bericht

K 45	Reiden, Langnau Innerorts, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	Zustand Strasse
K 47	Buttisholz/Nottwil, Fürti - Bühl, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	Zustand Strasse
K 55	Rain, Sandblatten - Schützenhaus, Optimierung Strassenraum, Sanierung Strasse	Zustand Strasse
K 63	Hitzkirch/Hämikon, Ausserdorf - Altwiserbach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse	Zustand Strasse
Total Projekte = 28		

<i>Projekte, die neu in Topf C aufzunehmen sind</i>		
Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 13	Luzern, Kasernenplatz - Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	Agglomerationsprogramm, Ergebnis Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt gemäss Botschaft B 67 vom 9. März 2021
K 13	Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	Agglomerationsprogramm, Ergebnis Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt gemäss Botschaft B 67 vom 9. März 2021
K 13	Luzern, Reussportbrücke	Agglomerationsprogramm, Ergebnis Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt gemäss Botschaft B 67 vom 9. März 2021
K 13	Knutwil, neue Bushaltestelle Gewerbegebiet Kantonsstrasse/Baumgarten St. Erhard	öV-Bericht
K 13/44	Knutwil, Baumgarten – Knoten K 13/44 - Sonnhalde, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 14	Triengen, Abschnitt Guggisberg – Marchstein, Rad- und Gehweg	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 16	Hitzkirch, Gelfingen, neue Bushaltestelle L109	öV-Bericht
K 17	Root, Längelbold, Kreisel - Bushaltestelle Wiesstrasse, Ergänzen Trottoir	Erschliessung öV
K 18	Mauensee, Einmündung Schulhausstrasse - Einmündung Mauensee-St. Erhard-Strasse, Verbessern Verkehrssicherheit, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	BehiG
K 30	Udligenswil, Chräi - Grenze Gemeinde Meierskappel, Optimierung Strassenraum	Zustand Strasse
K 30	Meierskappel, Grenze Gemeinde Udligenswil - Dietisberg, Optimierung Strassenraum	Zustand Strasse
K 33 b	Malters/Schwarzenberg, Malters Dorf (exkl.) - Schwarzenberg Dorf (exkl.), Optimierung Strassenraum	Zustand Strasse
K 40	K 40 Willisau, Kreisel Grundmatt (exkl.) – Kreisel Bruggmatt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr, Planung	öV-Bericht, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität mit Art der Massnahme offen)
K 41	Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 63	Hitzkirch/Müswangen, Dorf, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG, Sanierung Strasse	BehiG, Zustand Strasse
Total Projekte = 15		

5.3.3 Sammelrubriken

Zehn im Bauprogramm 2019–2022 schon enthaltene Sammelrubriken werden in das neue Bauprogramm übernommen. Bei einer Sammelrubrik wurde der Beschrieb ergänzt. Sechs Sammelrubriken wurden in drei neue Sammelrubriken zusammengefasst. Zudem werden zwei neue Sammelrubriken aufgenommen.

Die Kosten in der Sammelrubrik 7 «Lärmschutz und Luftreinhaltung» wurden auf die erforderlichen jährlichen Aufwendungen bereinigt, und in der Sammelrubrik 11 «Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG» wurden die Kosten gestützt auf die behördenverbindlichen Vorgaben und die erforderlichen Massnahmen angepasst. Bei den weiteren sieben im Bauprogramm 2019–2022 schon enthaltenen Sammelrubriken bleiben die Gesamtkosten unverändert. Die Kosten in den neuen respektive zusammengefassten Sammelrubriken entsprechen den möglichen Massnahmen.

<i>Sammelrubriken, die ins neue Bauprogramm übernommen werden</i>	
<i>Sammelrubrik</i>	<i>Bemerkungen</i>
Sammelrubrik 1, diverse Kleinprojekte; Fussgänger, Radfahrer	
Sammelrubrik 2, Anlagen für öffentlichen Verkehr	
Sammelrubrik 3, Bauvorhaben Dritter	
Sammelrubrik 6, Anpassen geometrische Normalprofile	
Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	
Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage, Steuerung, Verkehrsmanagement	mit Ergänzung Beschrieb
Sammelrubrik 9, Grundlagenplanung	
Sammelrubrik 10, Verkehrsmodell Kanton Luzern	
Sammelrubrik 11, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG	
Sammelrubrik 12; Monitoring und Controlling (z.B. Luzern Nord, Luzern Ost, Luzern Süd)	

<i>Sammelrubriken, die neu ins Bauprogramm aufgenommen werden</i>	
<i>Sammelrubrik</i>	<i>Bemerkungen</i>
Sammelrubrik 4: Verbessern/Gewähren Verkehrssicherheit (z.B. Unfallschwerpunkte, Verkehrssicherheit Fussgängerquerungen)	aus dem Bauprogramm 2019–2022 zusammengefasste neue Sammelrubrik
Sammelrubrik 5: Umwelt; z.B. Störfall, Naturschutz, Strassenentwässerung	aus dem Bauprogramm 2019–2022 zusammengefasste neue Sammelrubrik
Sammelrubrik 13, Planung und Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsvorhaben gemäss Ergebnisse Projekt Zukunft Mobilität und Überarbeitung Radroutenkonzept	aus dem Bauprogramm 2019–2022 zusammengefasste neue Sammelrubrik
Sammelrubrik 14, Planung von öV-Förderungsmaßnahmen gemäss Projekt Zukunft Mobilität und Bus 2040	neue Sammelrubrik
Sammelrubrik 15, Planung und Realisierung von Änderungen Kantonsstrassen für Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten	neue Sammelrubrik

5.4 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die Umsetzung des ergänzten Radroutenkonzepts

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](#)).

Gemäss dem Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 werden bis Ende 2026 ungefähr 80 Prozent der Massnahmen des ergänzten Radroutenkonzepts umgesetzt und in Betrieb sein.

Der weitere Umsetzungsstand von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs wird künftig basierend auf dem überarbeiteten neuen Radroutenkonzept bestimmt werden.

5.5 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf den Lärmschutz

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen rund 55 Millionen Franken. Bis Ende 2022 werden für den Lärmschutz voraussichtlich rund 50 Millionen Franken ausgegeben worden sein. Die Fertigstellung der restlichen wenigen Kantonsstrassenabschnitte erfolgt koordiniert mit der Umsetzung des Bauprogramms. In der Sammelrubrik «Lärmschutz und Luftreinhaltung» sind die entsprechenden Kosten reserviert. Die gesetzlich vorgeschriebene Sanierungspflicht per 31. März 2018 konnte nicht erfüllt werden, da die Verfahren sehr zeitaufwendig sind und aufgrund von Einsprachen und Beschwerden verzögert wurden.

5.6 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern

Mit dem Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen wird der öV wirksam gefördert. Planungsgrundlagen für die Massnahmen zugunsten des öV sind die entsprechenden Gesamtverkehrskonzepte oder die entsprechenden Beurteilungen und Studien der Vorhaben gemäss dem Bauprogramm, womit eine Betrachtung pro Buslinie oder pro Korridor sichergestellt wird.

Die Kantonsstrassenprojekte mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind im Bauprogramm 2023–2026 mit der Bezeichnung des Vorhabens beschrieben.

Mit dem Vorhaben Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren gemäss Ihren Bemerkungen zum [Planungsbericht B 67](#) mit Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrlichen Überprüfung der Testplanung DBL der Stadt Luzern wird der öV im Agglomerationszentrum zusammen mit den im Bauprogramm beschriebenen Vorhaben auf sämtlichen auf das Agglomerationszentrum zuführenden Kantonsstrassen gefördert. Auch in den weiteren Zentren der Regionen sind Massnahmen zur Förderung des öV im Bauprogramm enthalten, zum Beispiel für die Region Sursee mit dem Vorhaben Mauensee/Oberkirch/Schenk/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse).

5.7 Auswirkung des Bauprogramms 2023–2026 auf die personellen Ressourcen

Der Grundsatz, dass Strassenbauvorhaben unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit, der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu planen und zu realisieren sind, ist anspruchsvoll, erfordert eine intensive Planung

mit regelmässigem und intensivem Austausch mit den Betroffenen und kann zu Einsprachen mit Rechtsverfahren führen. Veränderte Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel neue rechtliche oder behördenverbindliche Grundlagen, Ergebnisse und Bedürfnisse aus Vernehmlassungen sowie Entwicklungen von Normen, können zudem Projektergänzungen oder teilweise auch eine Überarbeitung von Vorhaben bedingen. Hierzu sowie für die Umsetzung des vorliegenden Bauprogramms 2023–2026 für die Kantonsstrassen allgemein sind in der Dienststelle Vif, den weiteren von den Vorhaben betroffenen Dienststellen sowie den beauftragenden Planern und Unternehmungen die erforderlichen personellen Ressourcen bereitzustellen. Derzeit ist dies aufgrund des aktuellen Fachkräftemangels für alle in der Bearbeitung der Vorhaben gemäss Bauprogramm Involvierten eine grosse Herausforderung. In der Dienststelle Vif sind zurzeit mehrere offene Stellen trotz intensiven Bemühungen nicht besetzt. Das BUWD wird zusammen mit der Dienststelle Vif seine Aktivitäten auf dem Arbeitsmarkt weiter verstärken und auch mit weiteren Massnahmen, zum Beispiel einer weiteren Auslagerung von Leistungen, die Umsetzung des Bauprogramms ermöglichen.

6 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf aufzustellen.

Luzern, 17. Juni 2022

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Marcel Schwerzmann
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Kantonsratsbeschluss
über das Bauprogramm 2023–2026 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 17. Juni 2022,
beschliesst:

1. Die im Anhang 1 dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Bauvorhaben werden in das Bauprogramm 2023–2026 aufgenommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2023 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- | | |
|----------|---|
| Anhang 1 | Entwurf Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen |
| Anhang 2 | Übersichtspläne 1 bis 5 zum Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen |

Entwurf Bauprogramm 2023 - 2026 für die Kantonsstrassen

Realisierung (Ausführungsprojekt, Beschaffungen, Bau, Inbetriebnahme)

Topf A

Strassenzug	Agglomerationsprogramm				Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über-sichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2022	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G	4G							2023	2024	2025	2026		
K 2/4/10/13/16/17/19		B; GV-2	A; GV-2		Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	1	1	A	5'000'000	100'000	200'000	500'000	700'000	1'500'000	2'000'000	
K 2			A; ÖV-9.3		Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	2	A	1'500'000	200'000	100'000	600'000	600'000			
K 2/4/13/17/32 a		A; GV-1.2			Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	1	3	A	1'700'000	1'300'000	400'000					
K 2/4/13/17/32 a					Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren gemäss Bemerkungen Kantonsrat zum Planungsbericht B 67 mit Berücksichtigung Ergebnisse verkehrliche Überprüfung Testplanung DBL Stadt Luzern, Planung	1	4	A	800'000	0	200'000	200'000	200'000	200'000		
K 2 b					Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	1	5	A	14'700'000	6'200'000	6'000'000	2'500'000				
K 2 b					Vitznau, Huseboden - Tschuepis, Optimierung Strassenraum, Buswendeschlaufe, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Sanierung Strasse	1	6	A	8'400'000	0	200'000	200'000		1'000'000	7'000'000	
K 2 b					Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teillausbau und Sanierung Strasse	1	7	A	21'500'000	2'500'000	4'500'000	6'500'000	6'500'000	1'500'000		
K 4			A; ÖV-9.3		Kriens, Grosshof – Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	8	A	2'600'000	1'600'000	1'000'000					
K 4	A; M 18.2c4				Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	9	A	24'700'000	1'600'000	2'000'000	9'000'000	9'000'000	3'100'000		
K 4/17			A; ÖV-9.1a		Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	10	A	2'000'000	900'000	100'000	500'000	500'000			
K 4/33 a	C; M 17.3	A; LV-1.1c			Kriens/Luzern, Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	1	11	A	53'000'000	1'000'000	10'000'000	20'000'000	20'000'000	2'000'000		
K 4				B; FVV-4.4	Luzern/Malters, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	1	12	A	24'000'000	100'000	500'000	500'000		2'000'000	20'900'000	
K 4/33/33 a					Malters/Littau, Massnahmen für Umsetzung neue Buslinie Malters-Littau-Kriens, Bushaltestellen	1	13	A	2'100'000	0	50'000	50'000	500'000	1'000'000	500'000	
K 4 b		A; ÖV-11.1i A; LV-2.2g			Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kuperhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)	1	14	A	500'000	0		250'000	250'000			
K 10		B; ÖV-11.1n	A; ÖV-9.1d		Luzern, Staldenhof – Bodenhof - Thorenberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	1	15	A	600'000	0		100'000	250'000	250'000		
K 10					Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	4	16	A	11'300'000	700'000	5'000'000	5'000'000	600'000			
K 10					Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	4	17	A	12'900'000	3'000'000	5'000'000	3'700'000	1'200'000			
K 10					Schöpfheim, Underdorf - Einmündung Bahnhofstrasse Süd, Optimierung Strassenraum, Anpassung geometrisches Normalprofil, Sanierung Strasse	4	18	A	8'700'000	0	200'000		500'000	2'000'000	6'000'000	
K 10					Escholzmatt-Marbach, Grenze Schöpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	4	19	A	3'500'000	300'000	200'000		500'000	1'000'000	1'500'000	
K 10					Escholzmatt-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	4	20	A	15'700'000	1'000'000	700'000	3'000'000	4'500'000	4'500'000	2'000'000	
K 10					Escholzmatt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teillausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	4	21	A	2'900'000	50'000	100'000	50'000		1'000'000	1'700'000	
K 10/33					Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S61	1/4/5	22	A	2'100'000	200'000	100'000	800'000	1'000'000			
K 11					Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	4	23	A	9'800'000	800'000	1'000'000	4'000'000	4'000'000			
K 11					Menznau, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	24	A	2'900'000	200'000	300'000	1'000'000	1'400'000			
K 11					Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	2	25	A	14'500'000	800'000	200'000	500'000	2'000'000	5'000'000	6'000'000	
K 11/40					Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	2	26	A	7'200'000	1'000'000	4'500'000	1'700'000				
K 11					Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	2	27	A	2'500'000	400'000	500'000	600'000	500'000	500'000		
K 11					Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Planung	2	28	A	500'000	0		200'000	200'000	100'000		
K 11					Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	29	A	4'500'000	200'000	100'000		1'000'000	2'000'000	1'200'000	
K 11/43					Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	30	A	4'500'000	200'000	100'000	100'000		1'000'000	3'100'000	
K 12/13/15 a		A; ÖV-11.1j			Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	3	31	A	12'200'000	700'000	500'000	2'000'000	5'000'000	4'000'000		
K 12					Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil in Koordination Sanierung Strasse	5	32	A	2'900'000	0		100'000	100'000	900'000	1'800'000	
K 12					Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse	5	33	A	14'000'000	300'000	200'000	100'000		1'000'000	12'400'000	
K 13				A; FVV-3.20	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli	1	34	A	1'200'000	0	200'000	1'000'000				
K 13		A; ÖV-11.1c B; ÖV-10.2	A; ÖV-9.1b		Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen	1	35	A	4'200'000	500'000		500'000	2'700'000	500'000		
K 13	C; M 18.2a3	B; M18.2a3 B; ÖV-11.1a	A; ÖV-9.1e		Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	36	A	10'800'000	7'000'000	3'000'000	800'000				
K 13	A; M 18.2a2				Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	1	37	A	20'100'000	13'100'000	6'000'000	1'000'000				
K 13			A; ÖV-9.2		Luzern/Emmen, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1/3	38	A	1'100'000	100'000	100'000	400'000	500'000			
K 13	A; M 18.2a4				Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	3	39	A	9'500'000	300'000	200'000		1'000'000	2'000'000	6'000'000	
K 13/15	A; M 18.2a4	A; ÖV-11.1k A; ÖV-6.1c	B; ÖV-9.1c	A; GV-1.2 Teilprojekt	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	3	40	A	8'000'000	0	200'000	200'000	100'000	1'000'000	6'500'000	
K 13				A; FVV-3.2	Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	3/5	41	A	12'000'000	100'000	200'000	200'000		1'000'000	10'500'000	
K 13					Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	42	A	4'500'000	300'000	200'000	500'000	2'000'000	1'500'000		
K 13					Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	43	A	6'400'000	400'000	200'000	100'000	500'000	2'000'000	3'200'000	
K 13					Neuenkirch/Notwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	5	44	A	14'800'000	1'300'000	3'000'000	6'000'000	4'500'000			
K 13					Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse und BehiG	5	45	A	8'000'000	200'000	200'000	100'000		1'000'000	6'500'000	
K 13/47					Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten in Koordination Sanierung Strasse	5	46	A	4'000'000	100'000	200'000	100'000		1'600'000	2'000'000	
K 13					Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	2	47	A	1'700'000	100'000	200'000	700'000	700'000			
K 14					Geuensee/Sursee/Schenkon, öV-Trassee zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus, Planung	5	48	A	300'000	0	50'000	100'000	100'000	50'000		
K 14					Geuensee, Schulhaus – Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	49	A	8'000'000	300'000	200'000		500'000	1'500'000	5'500'000	
K 14					Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus – Sternenplatz (exkl.)	5	50	A	500'000	0				250'000	250'000	
K 14					Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	5	51	A	2'900'000	100'000	100'000	100'000		600'000	2'000'000	

K 15	A: M 18.2a4	B: ÖV-11.1i	A: ÖV-9.1f	A: ÖV-7.1	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra)	3	52	A	12'300'000	300'000	200'000	200'000	100'000	1'500'000	10'000'000	
K 15		B: LV-1.1.f	B: LV-1.1f	A: FVV-2.2	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	3	53	A	11'500'000	200'000	300'000	200'000		1'000'000	9'800'000	
K 15/58					Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	5	54	A	70'600'000	4'000'000	500'000	1'800'000	8'000'000	15'000'000	41'300'000	
K 15 a			A: ÖV-9.1g		Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	3	55	A	5'900'000	450'000	250'000	200'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000	
K 15 a			B: ÖV-9.1i	A: ÖV-7.2	Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	56	A	6'900'000	250'000	150'000	100'000		1'000'000	5'400'000	
K 16					Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	3	57	A	5'000'000	2'000'000	300'000	700'000	1'000'000	1'000'000		
K 16					Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	3	58	A	300'000	0			150'000	150'000		
K 16				B: GV-3.5	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV	3	59	A	9'000'000	300'000	200'000	200'000		1'000'000	7'300'000	
K 16					Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	3	60	A	2'500'000	500'000	200'000	400'000	700'000	700'000		
K 16					Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	3	61	A	17'000'000	700'000	1'000'000	6'000'000	6'000'000	3'300'000		
K 16					Hitzkirch, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	3	62	A	3'400'000	0	150'000	200'000	50'000	500'000	2'500'000	
K 16					Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Altwis, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	3	63	A	3'300'000	0	100'000	150'000	50'000	500'000	2'500'000	
K 16					Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit, Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	3	64	A	4'300'000	50'000	100'000	150'000		1'000'000	3'000'000	
K 16/56					Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonstrassen), Planung	3	65	A	5'000'000	2'000'000	300'000	700'000	1'000'000	1'000'000		
K 16/56/60					Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	3	66	A	300'000	0			150'000	150'000		
K 16 a					Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	3	67	A	2'900'000	2'600'000	300'000					
K 17					Luzern, Maihof, Buswendeschleufe mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	1	68	A	2'600'000	0	100'000		1'200'000	1'300'000		
K 17			A: ÖV-9.2		Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	69	A	1'800'000	500'000	100'000	600'000	600'000			
K 17					Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	1	70	A	600'000	0	50'000		550'000			
K 17 b	C: M 7.3.b	B: LV-1.1k	B: LV-1.1c	A: FVV-2.1	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	71	A	14'000'000	400'000	200'000	100'000	500'000	2'000'000	10'800'000	
K 17 c		C: LV-1.1i	B: LV-1.1e	A: FVV-3.1	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	72	A	4'900'000	100'000	200'000	100'000		1'000'000	3'500'000	
K 18					Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	5	73	A	14'500'000	500'000	200'000		1'000'000	4'000'000	8'800'000	
K 18					Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käserei, Sanierung und Ausbau Rad- und Gehweg	2	74	A	8'000'000	250'000	250'000		500'000	2'000'000	5'000'000	
K 18					Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 1. Etappe Briseck; Einm. Feld – Abzw. Gass, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse abgestimmt auf Alternativroute entlang Luthern	2	75	A	2'000'000	100'000	400'000	1'500'000				
K 18					Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) – Einm. Feld, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	2	76	A	3'800'000	300'000		500'000	1'000'000	2'000'000		
K 18					Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	77	A	600'000	50'000	50'000	500'000				
K 30		B: LV-2.1b	A: LV-1.1a		Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage in Koordination Planung Bushub	1	78	A	5'000'000	0	100'000	200'000	100'000	1'000'000	3'600'000	
K 30					Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	1	79	A	1'300'000	100'000	100'000	500'000	600'000			
K 33/33 b				A: GV-4.1	Malters, Knoten K 33/33b, Sanierung Unfallschwerpunkt	1	80	A	2'500'000	100'000	200'000	1'100'000	1'100'000			
K 33 a			A: LV-1.1b		Luzern, Hohrütli – Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage	1	81	A	4'500'000	500'000	3'000'000	1'000'000				
K 34					Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	4/5	82	A	14'600'000	13'300'000	1'300'000					
K 36					Escholzmatt-Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	4	83	A	27'000'000	6'500'000	5'000'000	7'000'000	7'000'000	1'500'000		
K 36					Escholzmatt-Marbach/Fühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl. – Under Tendli)	4	84	A	34'000'000	800'000	500'000	200'000	500'000	3'000'000	29'000'000	
K 41					Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	2	85	A	5'000'000	300'000	200'000		500'000	1'000'000	3'000'000	
K 46				A: Aareland	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel	2	86	A	2'700'000	0	100'000	100'000	2'500'000			
K 46					Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	2	87	A	2'900'000	50'000	150'000	100'000		1'100'000	1'500'000	
K 46					Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, optimieren Gesamtverkehrssystem, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	2	88	A	9'000'000	100'000	200'000	200'000		500'000	8'000'000	
K 46					Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg	2	89	A	24'000'000	900'000	500'000	100'000	500'000	3'000'000	19'000'000	
K 47					Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	90	A	11'000'000	300'000	200'000	500'000	2'000'000	5'000'000	3'000'000	
K 48					Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	5	91	A	2'900'000	200'000	100'000	100'000	1'500'000	1'000'000		
K 48					Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	92	A	20'000'000	600'000	300'000	200'000	500'000	3'000'000	15'400'000	
K 48					Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	93	A	13'000'000	400'000	200'000	100'000		500'000	11'800'000	
K 56					Römerswil, Einm. K 56 b – Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	3	94	A	20'000'000	500'000	250'000	250'000		2'000'000	17'000'000	
K 57					Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	5	95	A	5'800'000	300'000			500'000	1'000'000	4'000'000	
K 58					Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwiserstrasse, Optimierung Veloquerung Mosen Richtung Altwis in Koordination Sanierung Strasse	3	96	A	500'000	0	50'000		450'000			
K 65			A: ÖV-9.1h		Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	97	A	4'600'000	400'000	200'000		1'500'000	2'500'000		
K 65/65 a	A: M 7.2				Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonstrasse K 65 a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach, Planung	3	98	A	800'000	0		200'000	300'000	300'000		
K 65 c			A: ÖV-9.1i		Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonstrasse	1	99	A	2'900'000	100'000	200'000	100'000	500'000	2'000'000		
Total Topf A = 99 Projekte											76'650'000	101'800'000	117'200'000	119'050'000	335'750'000	0

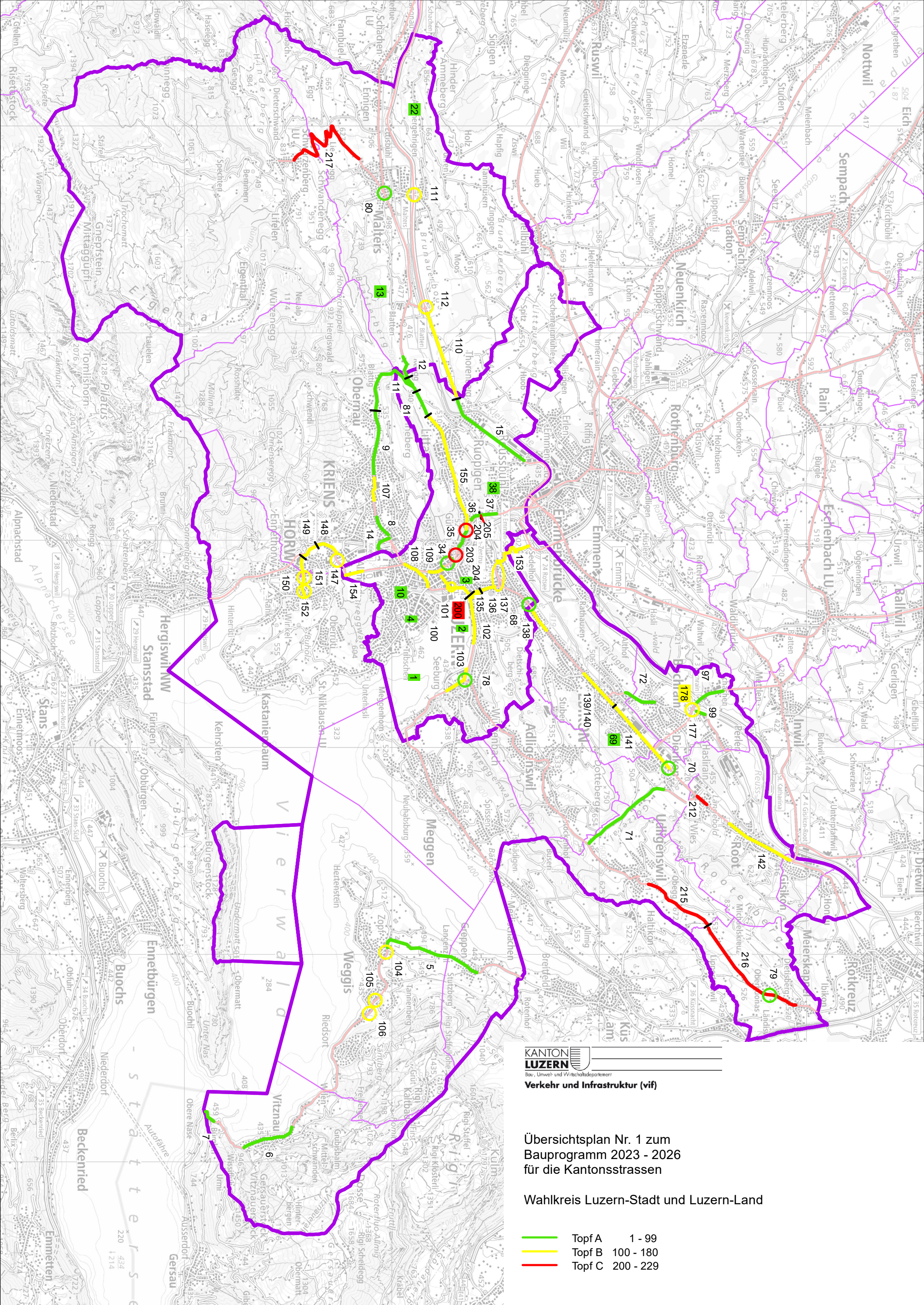
Topf B																
Strassenzug	Agglomerationsprogramm				Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über-sichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2022	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G	4G							2023	2024	2025	2026		
K 2					Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG in Koordination Sanierung Strasse	1	100	B	8'000'000	0		100'000	200'000	100'000	3'600'000	4'000'000
K 2		A: GV-1.2		A: ÖV-6.1	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg	1	101	B	9'000'000	700'000	200'000	400'000	400'000	200'000	7'100'000	
K 2					Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, Sanierung Strasse und Entwässerung	1	102	B	7'000'000	0		200'000	100'000	100'000	2'600'000	4'000'000
K 2					Luzern, Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse, Sanierung Haltestellen, Sanierung Strasse und Entwässerung	1	103	B	5'000'000	0				100'000	2'200'000	2'700'000
K 2 b					Weggis, Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) - Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse mit Anpassung geometrisches Normalprofil	1	104	B	2'200'000	0	50'000	100'000	50'000		2'000'000	
K 2 b					Weggis, öV-Anbindung an Seilbahn Weggis-Kaltbad, Anpassung Einmündung Rigistrasse	1	105	B	2'900'000	0		50'000	100'000	50'000	2'700'000	
K 2 b					Weggis, neue Haltestelle Acher auf Kantonsstrasse	1	106	B	500'000	0			50'000	50'000	400'000	
K 4	B; M 18.2c3	A: ÖV-11.1g		B; GV-5.5	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	1	107	B	16'000'000	100'000	300'000	100'000	200'000	300'000	7'000'000	8'000'000
K 4/32 a		C; MIV-4	C; MIV-4	B; GV-5.3	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	108	B	30'000'000	200'000		200'000	500'000	300'000	6'800'000	22'000'000
K 4/13		A: LV-1.1b B: ÖV-10.1	A: LV-1.1d		Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG mit Sanierung Strasse	1	109	B	9'500'000	500'000	200'000	300'000	300'000	200'000	8'000'000	
K 10				B; FVV-5.1	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	1	110	B	5'500'000	0			100'000	100'000	1'300'000	4'000'000
K 10				B; GV-4.2	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit, Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur, Optimierung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	1	111	B	3'000'000	0			100'000	100'000	2'800'000	
K 10				B; GV-4.3	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	1	112	B	2'500'000	0			100'000	100'000	2'300'000	
K 10					Wolhusen, Aufhebung Niveaübergang	4	113	B	15'000'000	100'000	200'000	300'000	300'000	200'000	6'900'000	7'000'000
K 10					Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	4	114	B	3'300'000	0			100'000	100'000	3'100'000	
K 11					Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	2	115	B	2'800'000	0			100'000	100'000	2'600'000	
K 11 c					Altishofen, Buswendeschleife Dorf	2	116	B	600'000	0		50'000	50'000		500'000	
K 12					Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	5	117	B	16'000'000	0	100'000	300'000	200'000		5'400'000	10'000'000
K 12 / 34					Ruswil, Zentrum, neues Verkehrskonzept, Kreuzung K 12– Spyrweg – Einm. K 34, Planung	5	118	B	500'000	0					500'000	
K 12/34 a					Ruswil, Einmündung K 12 – Einmündung Under Neuhaus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an das BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr	5	119	B	3'500'000	100'000			100'000	200'000	3'100'000	
K 13/15	A; M 18.2a4	A: ÖV-11.1k A: ÖV-6.1c	B; ÖV-9.1c	A: GV-1.2 Teilprojekt	Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung	3	120	B	16'000'000	700'000	200'000	300'000	200'000	300'000	14'300'000	
K 13					Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	121	B	2'900'000	50'000			100'000	50'000	2'700'000	
K 13/14/18					Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse)	5	122	B	50'000'000	500'000	300'000	400'000	400'000	400'000	5'000'000	43'000'000
K 15					Rothenburg, Flecken Abschnitt Fläckeweid - Gäribach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG und Sanierung Strasse	3	123	B	4'000'000	0	200'000	200'000	100'000		3'500'000	
K 15					Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	124	B	5'000'000	0		200'000	200'000	100'000	2'500'000	2'000'000
K 16		C; ÖV-4 A: ÖV-11.1m		B; GV-5.4	Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Ersatzneubau Bahnunterführung, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	3	125	B	40'000'000	0	200'000	300'000	500'000	500'000	3'000'000	35'500'000
K 16	C; M 3.2 a/b	C; MIV-5 A: ÖV-11.1m	C; MIV-5	B; MIV-3	Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Emmen Dorf – Kreisel Waltwil, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr	3	126	B	40'000'000	1'000'000	200'000	300'000	500'000	500'000	8'000'000	29'500'000
K 16		A: ÖV-11.1m		B; ÖV-6.2	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldbücke, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	3	127	B	5'000'000	0	100'000	200'000	100'000	100'000	1'500'000	3'000'000
K 16					Baldegg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	128	B	200'000	0					200'000	
K 16					Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof	3	129	B	1'800'000	100'000				100'000	1'600'000	
K 16/16 a					Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Gelfingen, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	130	B	200'000	0					200'000	
K 16					Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	3	131	B	200'000	0					200'000	
K 16					Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	3	132	B	500'000	0					500'000	
K16/ 65 a				A: FVV-3.3	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldbücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination mit Vorhaben am Knoten Oberhofen/Industriestrasse	3	133	B	3'300'000	0			100'000	200'000	3'000'000	
K 16 a					Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	134	B	100'000	0					100'000	
K 17					Luzern, Löwenplatz – Einm. K 2, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG in Koordination Sanierung Strasse	1	135	B	7'600'000	0			100'000	200'000	4'300'000	3'000'000
K 17				B; GV-1.4	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	1	136	B	8'700'000	50'000		50'000	200'000	100'000	3'300'000	5'000'000
K 17 / 31				B; GV-1.3	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	1	137	B	40'000'000	0		400'000	400'000	200'000	4'000'000	35'000'000
K 17	C; M 18.2b1	B; ÖV-11.1e	B; ÖV-9.1j	B; ÖV-7.4	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	1	138	B	8'000'000	100'000		50'000	150'000	200'000	2'000'000	5'500'000
K 17	B; M 18.2b3	A: ÖV-11.1f A: ÖV-6.2b			Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichlenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse	1	139	B	12'000'000	500'000	100'000	200'000	200'000	200'000	10'800'000	
K 17					Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	1	140	B	0	0					0	
K 17	C; M 18.2b4			B; GV-3.3	Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	141	B	7'600'000	100'000		100'000	200'000	200'000	1'500'000	5'500'000
K 17	C; M 18.2b4			B; GV-3.4	Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	142	B	4'700'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	1'200'000	3'000'000
K 18					Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	5	143	B	2'900'000	50'000		100'000	100'000	50'000	2'600'000	
K 18					Schenkon, Kreisel Zellburg – Kreisel Zellfeld – Chommlibachbrücke, Radverkehrsanlagen, Optimierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse	5	144	B	4'400'000	0				100'000	1'300'000	3'000'000
K 18					Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	5	145	B	14'000'000	500'000	300'000	100'000		100'000	10'000'000	3'000'000
K 18					Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	2	146	B	5'000'000	0		100'000	100'000	100'000	4'700'000	
K 19	B; M 18.2d	A: ÖV-11.1h		B; GV-3.2	Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	1	147	B	10'000'000	300'000	200'000	200'000	100'000		4'500'000	4'700'000
K 19	B; M 18.2d	A: ÖV-11.1h		B; GV-3.2	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	1	148	B	7'000'000	200'000	100'000	100'000			1'600'000	5'000'000
K 19	B; M 18.2d	A: ÖV-11.1h		B; GV-3.2	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	1	149	B	3'000'000	0		100'000	100'000		1'300'000	1'500'000

K 19 a	B; M 18.2d	A; OV-11.1h		B; OV-7.7	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	1	150	B	3'800'000	0		50'000	50'000	100'000	1'600'000	2'000'000
K 19 a				B; FVV-4.1	Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse mit Unterführung	1	151	B	10'000'000	0		100'000	100'000	100'000	1'700'000	8'000'000
K 19 a				B; FVV-4.2	Horw, Kreisel Bahnhof – Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	1	152	B	7'600'000	0		100'000	100'000	100'000	1'300'000	6'000'000
K 31	A; M 5.2	A; LV-1.1h			Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	1	153	B	5'300'000	500'000			100'000	200'000	4'500'000	
K 32	A; M 18.2e			B; GV-3.2	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	1	154	B	4'000'000	200'000	100'000	100'000	100'000		2'000'000	1'500'000
K 33 a	A; M 17.6	B; OV-11.1b	A; OV-9.2	B; OV-7.5	Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen in Koordination mit Sanierung Strasse	1	155	B	23'000'000	200'000	500'000	100'000	500'000	200'000	5'000'000	16'500'000
K 36					Escholzmatt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm	4	156	B	13'000'000	0			200'000	500'000	4'600'000	7'700'000
K 36					Flühli, Kirche Sörenberg - Schwändelibrücke, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	4	157	B	5'500'000	0			100'000	200'000	5'200'000	
K 42					Zell/Fischbach, Graströckungsanlage – Dorf Fischbach (exkl.), Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	2	158	B	2'500'000	0				100'000	1'400'000	1'000'000
K 42					Altbüren/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	159	B	11'000'000	0	200'000	200'000	200'000		10'400'000	
K 42					Pfaffnau/St. Urban, Einmündung K 46 (exkl.) - Kantonsgrenze Bern, Radverkehrsanlage, Wendeanlage und Bushaltestelle Klink St. Urban gemäss BehiG in Koordination Sanierung Strasse	2	160	B	4'300'000	0		50'000	200'000	50'000	4'000'000	
K 44					Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Einn. Bergstrasse Wauwil – Rankhof Kaltbach, Rad- und Gehweg	2/5	161	B	8'000'000	0				100'000	1'900'000	6'000'000
K 44					Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	2	162	B	1'100'000	0				50'000	550'000	500'000
K 44					Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	2	163	B	2'100'000	0				50'000	1'050'000	1'000'000
K 44					Mauensee/Wauwil/Egolzwil/Nebikon, neue Bushaltestellen aufgrund neuer Buslinie 80	2	164	B	2'200'000	0			50'000	150'000	2'000'000	
K 45					Reiden, Einmündung K 13 - Bahnübergang (inkl.), Verbesserungen für den Gesamtverkehr in Koordination Strassensanierung	2	165	B	2'900'000	0	50'000	100'000	50'000		2'700'000	
K 45					Reiden, Langnau Innerorts, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	2	166	B	3'500'000	0			100'000	200'000	3'200'000	
K 45					Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	2	167	B	6'000'000	0		150'000	150'000		5'700'000	
K 47					Buttisholz/Notwil, Fürtli - Bühl, Sanierung Strasse, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	5	168	B	4'000'000	0			100'000	200'000	3'700'000	
K 48					Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	5	169	B	0	0					0	
K 55					Rain, Sandblatten - Schützenhaus, Optimierung Strassenraum, Sanierung Strasse	3	170	B	9'500'000	0	100'000	300'000	100'000		9'000'000	
K 57 a					Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niederwil, Neubau Trottoir in Koordiation Sanierung Strasse	5	171	B	900'000	0					900'000	
K 58					Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	3	172	B	1'100'000	0			50'000	50'000	1'000'000	
K 60					Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	3	173	B	200'000	0					200'000	
K 61					Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil inkl. Sanierung Strasse und Bushaltestellen gemäss BehiG	3	174	B	5'000'000	0		200'000	100'000	100'000	2'600'000	2'000'000
K 63					Hitzkirch/Hämikon, Ausserdorf - Altwiserbach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Sanierung Strasse	3	175	B	4'000'000	0	100'000	100'000	100'000		3'700'000	
K 64					Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Planung	3	176	B	200'000	0					200'000	
K 65				A; OV-10	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	1	177	B	2'400'000	100'000	100'000	100'000	100'000		2'000'000	
K 65				A; GV-3.1	Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit	1	178	B	30'000'000	500'000	500'000	500'000	500'000	500'000	22'500'000	5'000'000
K 65 a				B; FVV-4.3	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	3	179	B	10'000'000	0		100'000	100'000	200'000	2'600'000	7'000'000
K 65 a				B; GV-5.6	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	3	180	B	8'000'000	0		100'000	200'000	200'000	2'500'000	5'000'000
Total Topf B = 81 Projekte											4'700'000	7'950'000	10'350'000	9'450'000	280'000'000	318'100'000

Topf C																
Strassenzug	Agglomerationsprogramm				Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über- sichts- plan	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2022	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G	4G							2023	2024	2025	2026		
K 2		C; GV-1.3	C; GV-1-1	C; GV-1.1	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	1	200	C	20'000'000	0			250'000	250'000	500'000	19'000'000
K 10					Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	4	201	C	110'000'000	500'000	800'000	700'000		500'000	3'000'000	104'500'000
K 10					Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	4	202	C	3'500'000	0					200'000	3'300'000
K 13				C; GV-1.6	Luzern, Kasernenplatz - Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	1	203	C	7'500'000	0					500'000	7'000'000
K 13				C; GV-1.5	Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	1	204	C	40'000'000	0					1'000'000	39'000'000
K 13				C; MIV-2	Luzern, Reussportbrücke	1	205	C	40'000'000	0			100'000	400'000	1'000'000	38'500'000
K 13					Knutwil, neue Bushaltestelle Gewerbegebiet Kantonsstrasse/Baumgarten St. Erhard	5	206	C	500'000	0						500'000
K 13/44					Knutwil, Baumgarten - Knoten K 13/44 - Sonnhalde, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen	5	207	C	4'000'000	0						4'000'000
K 14					Triengen, Abschnitt Guggisberg – Marchstein, Rad- und Gehweg	5	208	C	5'000'000	0					300'000	4'700'000
K 15 a				C; öV-7.8	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzbachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	209	C	3'300'000	100'000					200'000	3'000'000
K 16					Hitzkirch, Gelfingen, neue Bushaltestelle L109	3	210	C	500'000	0						500'000
K 16 a					Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute – Kantonsgrenze AG)	3/5	211	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 17					Root, Längebold, Kreisel - Bushaltestelle Wiesstrasse, Ergänzen Trottoir	1	212	C	550'000	0					50'000	500'000
K 17 a				C; FVV-6.1	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	3	213	C	5'500'000	0					200'000	5'300'000
K 18					Mauensee, Einmündung Schulhausstrasse - Einmündung Mauensee-St. Erhard-Strasse, Verbessern Verkehrssicherheit, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	5	214	C	2'900'000	0					200'000	2'700'000
K 30					Udligenswil, Chräi - Grenze Gemeinde Meierskappel, Optimierung Strassenraum	1	215	C	4'900'000	0					400'000	4'500'000
K 30					Meierskappel, Grenze Gemeinde Udligenswil - Dietisberg, Optimierung Strassenraum	1	216	C	4'900'000	0					400'000	4'500'000
K 33 b					Malters/Schwarzenberg, Malters Dorf (exkl.) - Schwarzenberg Dorf (exkl.), Optimierung Strassenraum	1	217	C	6'000'000	0						6'000'000
K 36					Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	4	218	C	4'000'000	0					200'000	3'800'000
K 36					Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	4	219	C	4'000'000	0					200'000	3'800'000
K 40					K 40 Willisau, Kreisel Grundmatt (exkl.) – Kreisel Bruggmatt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr, Planung	2	220	C	500'000	0						500'000
K 41					Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	221	C	4'000'000	0					200'000	3'800'000
K 41 a					Zell/Ufhusen, Hüswil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	222	C	4'000'000	0						4'000'000
K 43					Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	2	223	C	3'500'000	0						3'500'000
K 44					Nebikon, Einmündung Stägenrain – Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	2	224	C	2'500'000	0					100'000	2'400'000
K 47					Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	5	225	C	500'000	0						500'000
K 56 a					Römerswil, Traselingen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	3	226	C	100'000	0						100'000
K 56 b					Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	3	227	C	100'000	0						100'000
K 58					Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung	3	228	C	200'000	0						200'000
K 63					Hitzkirch/Müswangen, Dorf, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG, Sanierung Strasse	3	229	C	4'000'000	0					200'000	3'800'000
Total Topf C = 30 Projekte											800'000	700'000	350'000	1'150'000	8'950'000	276'000'000

Sammelrubriken																
					Rubrik						Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G	4G							2023	2024	2025	2026		
					Sammelrubrik 1, diverse Kleinprojekte; Fussgänger, Radfahrer						400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
					Sammelrubrik 2, Anlagen für öffentlichen 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, Verbessern/Gewähren Verkehrssicherheit (z.B. Unfallschwerpunkte, Verkehrssicherheit Fussgängerquerungen)						800'000	800'000	800'000	800'000	3'200'000	3'200'000
					Sammelrubrik 5, Umwelt; z.B. Störfall, Naturschutz, Strassenentwässerung						400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
					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						500'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000	8'000'000	8'000'000
					Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage, Steuerung, Verkehrsmanagement						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, Verkehrsmodell Kanton Luzern						100'000	100'000	100'000	100'000	400'000	400'000
				GV-6	Sammelrubrik 11, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG						4'000'000	5'000'000	5'000'000	2'000'000		
				D; GV-1.2/3/4	Sammelrubrik 12, Monitoring und Controlling (z.B. Luzern Nord, Luzern Ost, Luzern Süd)						100'000	100'000	100'000	100'000	400'000	400'000
					Sammelrubrik 13, Planung und Realisierung von Fuss- und Veloverkehrsvorhaben gemäss Ergebnisse Projekt Zukunft Mobilität und Überarbeitung Radroutenkonzept						100'000	200'000	1'000'000	1'000'000		
					Sammelrubrik 14, Planung von öV-Förderungsmassnahmen gemäss Projekt Zukunft Mobilität und Bus 2040						100'000	200'000	500'000	500'000		
					Sammelrubrik 15, Planung und Realisierung von Änderungen Kantonsstrassen für Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten						500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
Total Sammelrubriken											8'800'000	10'500'000	12'600'000	9'600'000	24'400'000	24'400'000

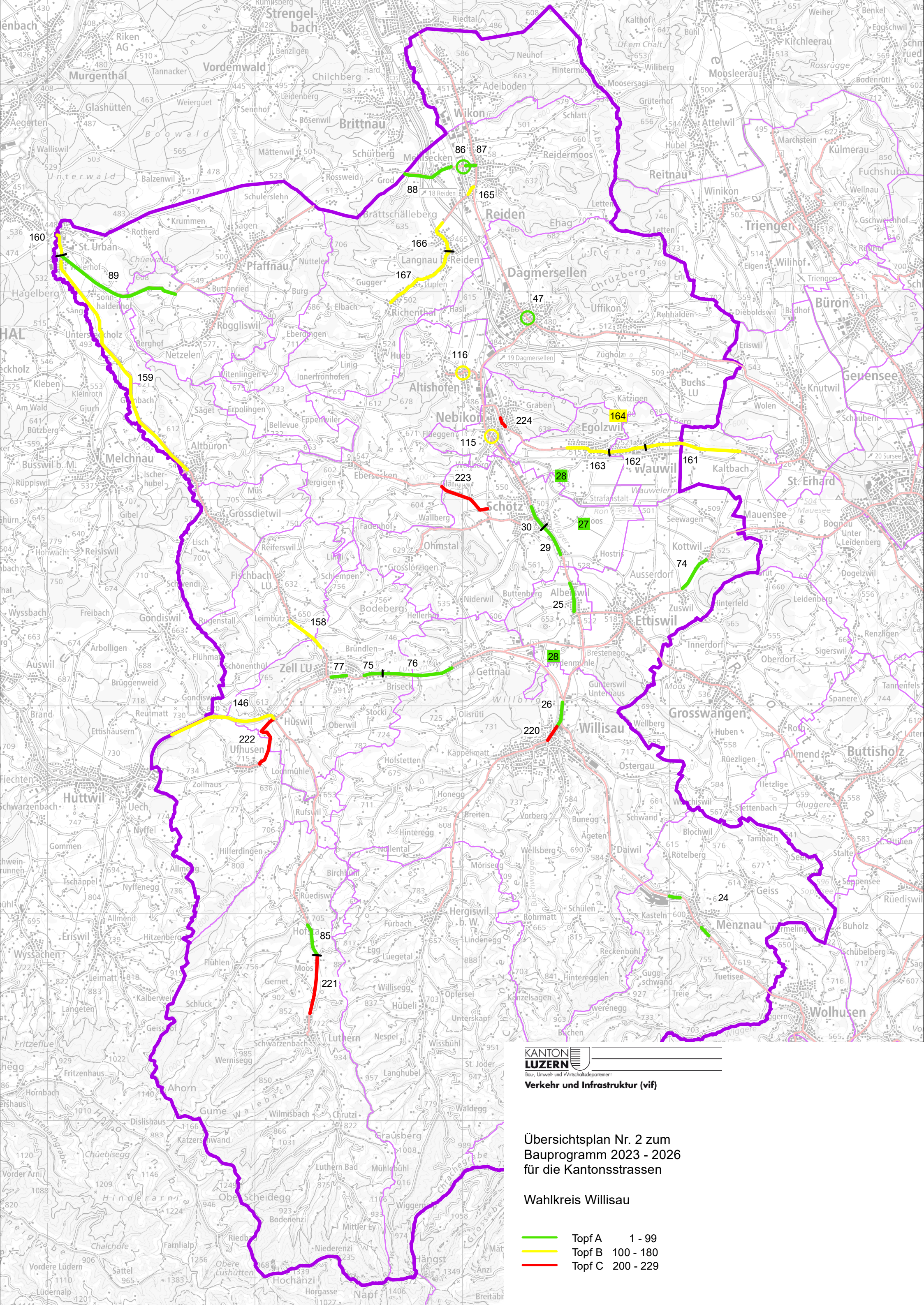
Zusammenstellung																
											Topf A				Topf B	Topf C
											2023	2024	2025	2026		
Total Topf A											76'650'000	101'800'000	117'200'000	119'050'000	335'750'000	0
Total Topf B											4'700'000	7'950'000	10'350'000	9'450'000	280'000'000	318'100'000
Total Topf C											800'000	700'000	350'000	1'150'000	8'950'000	276'000'000
Total Sammelrubriken											8'800'000	10'500'000	12'600'000	9'600'000	24'400'000	24'400'000
Zusammenstellung					Total Projekte; Neu- und Ausbau (inkl. Lärmschutz)						90'950'000	120'950'000	140'500'000	139'250'000	649'100'000	618'500'000
					AFP 2023 - 2026						59'108'000	59'026'000	84'026'000	84'026'000		
					Überhang						31'842'000	61'924'000	56'474'000	55'224'000		



Übersichtsplan Nr. 1 zum
Bauprogramm 2023 - 2026
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Luzern-Stadt und Luzern-Land

- Topf A 1 - 99
- Topf B 100 - 180
- Topf C 200 - 229

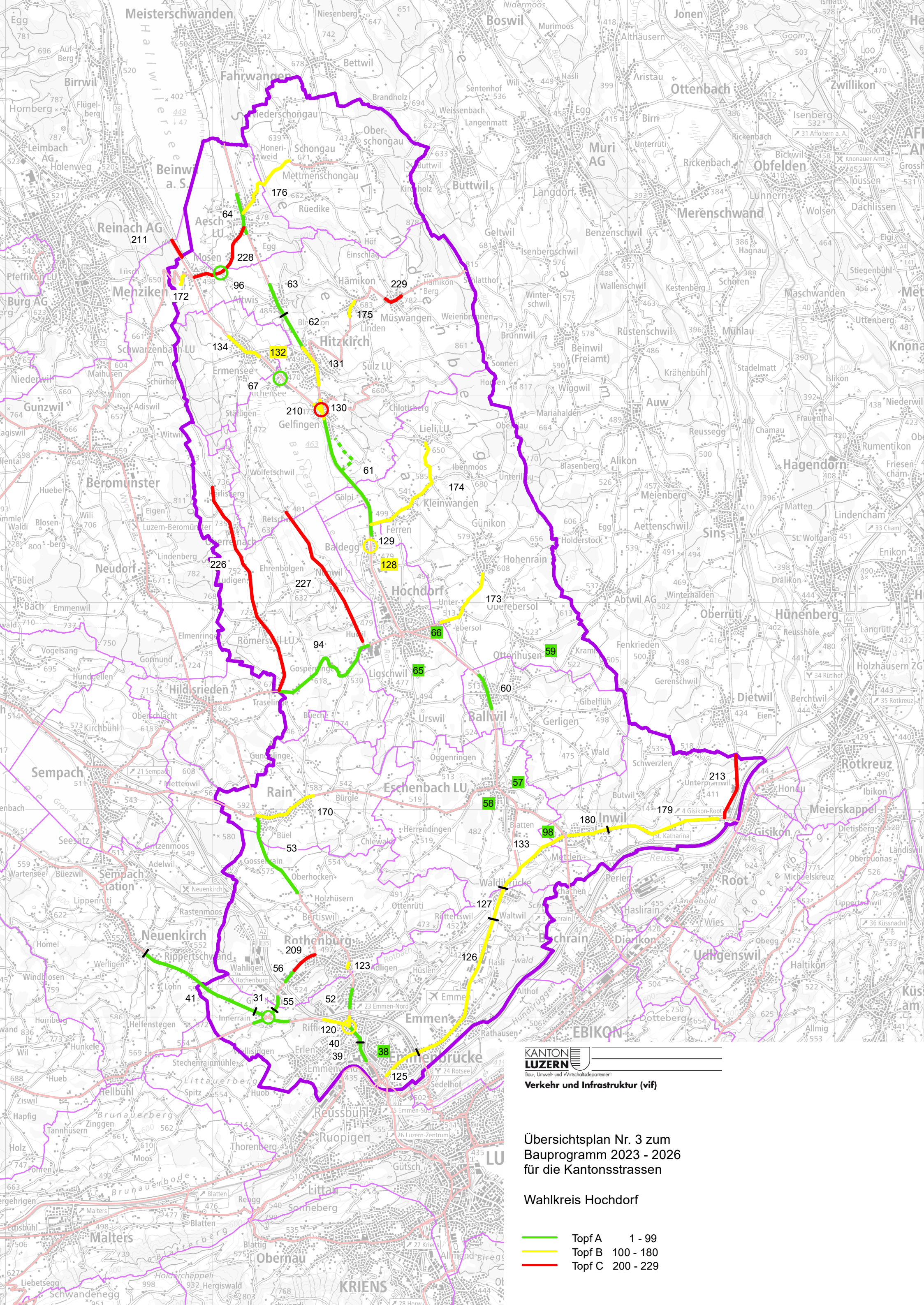


KANTON LUZERN
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 2 zum
Bauprogramm 2023 - 2026
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Willisau

- Topf A 1 - 99
- Topf B 100 - 180
- Topf C 200 - 229

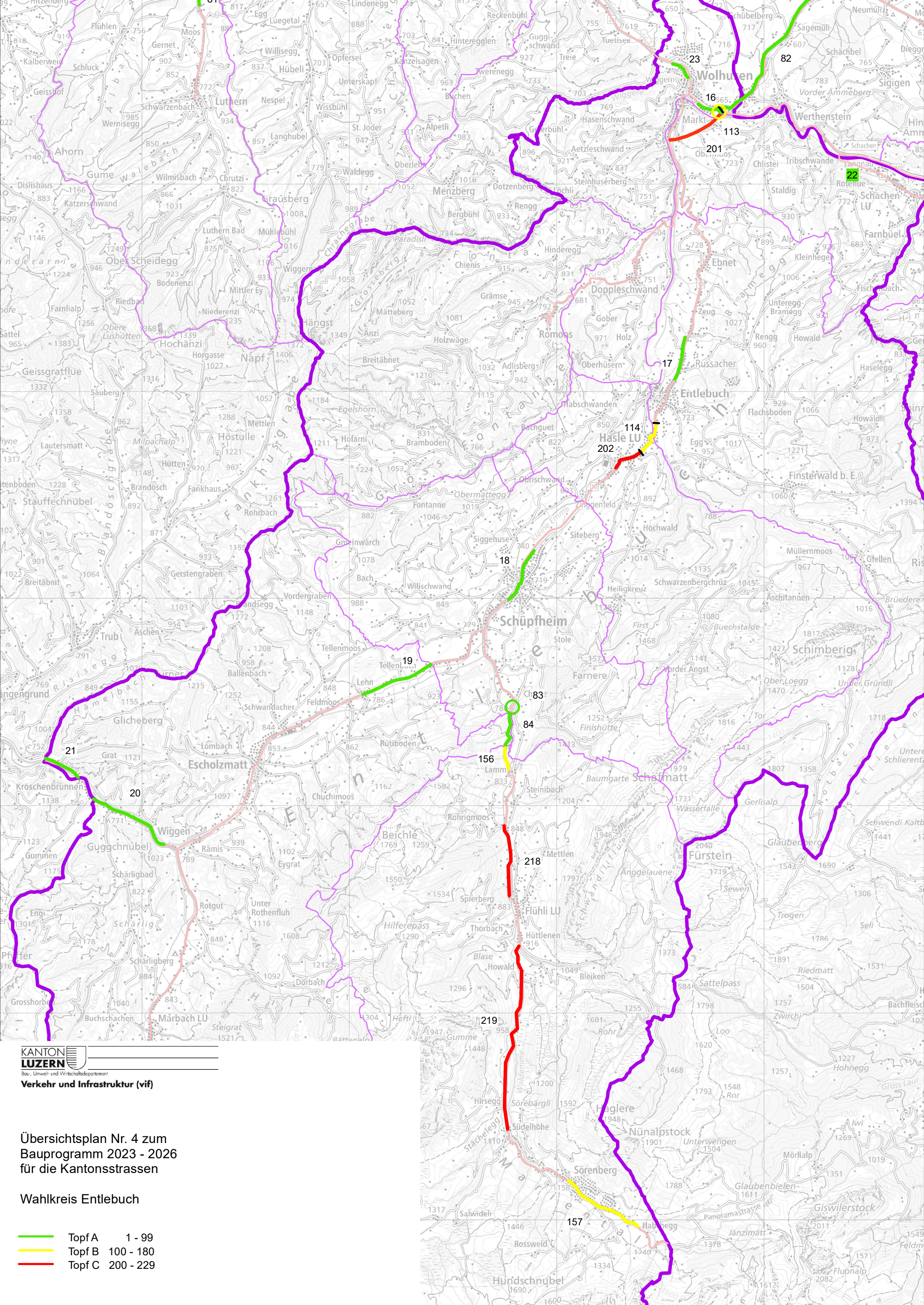


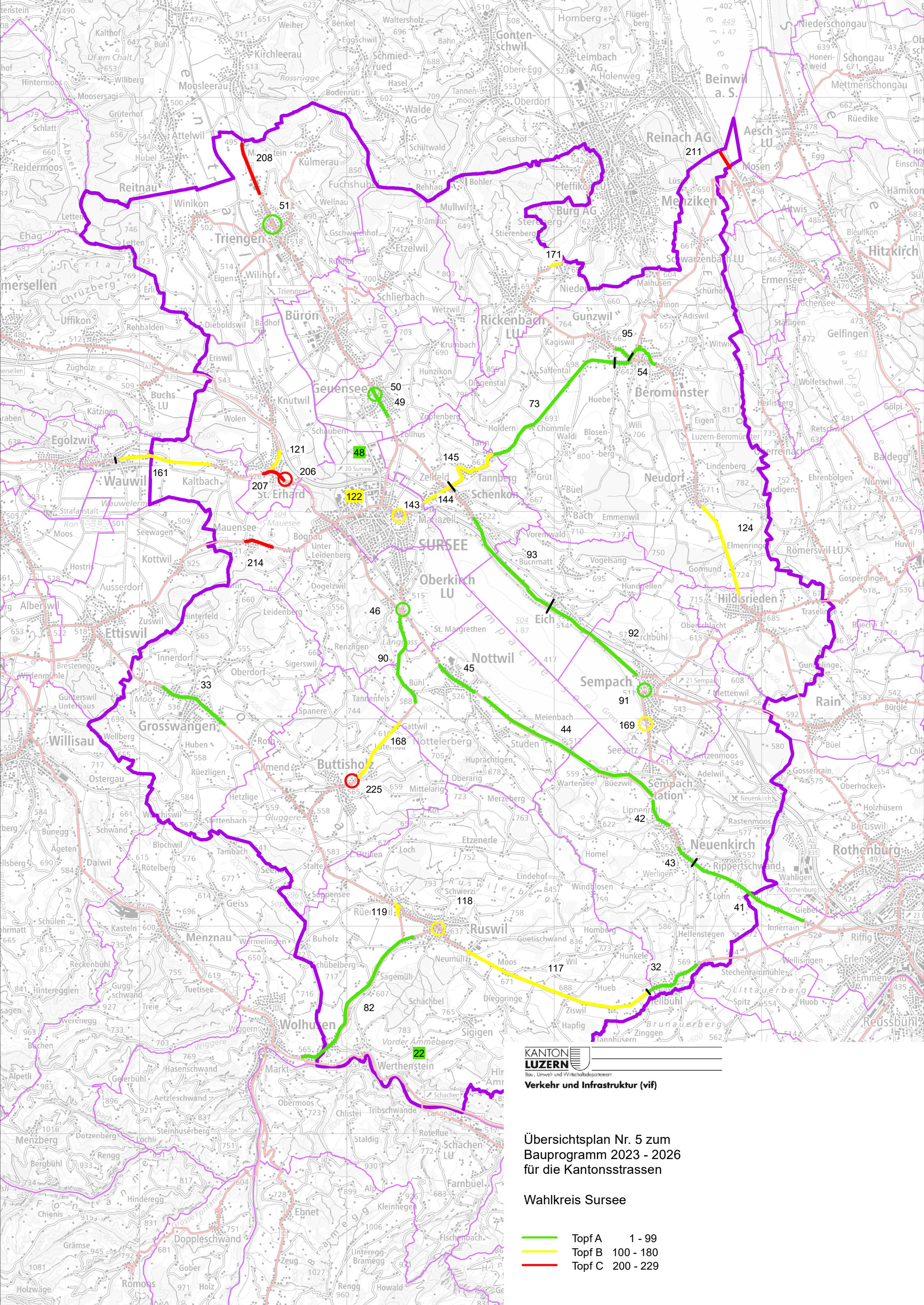
KANTON LUZERN
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 3 zum
Bauprogramm 2023 - 2026
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Hochdorf

- Topf A 1 - 99
- Topf B 100 - 180
- Topf C 200 - 229





KANTON LUZERN
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 5 zum
Bauprogramm 2023 - 2026
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Sursee

Topf A	1 - 99
Topf B	100 - 180
Topf C	200 - 229



Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch