

Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen

Entwurf Kantonsratsbeschluss



Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die Botschaft zum Entwurf des Bauprogramms 2019–2022 für die Kantonsstrassen. Im ersten Teil der Botschaft wird darüber Rechenschaft abgelegt, inwieweit das Bauprogramm 2015–2018 und das Radroutenkonzept verwirklicht wurden. Im Weiteren werden die Rechtsgrundlagen und die planerischen Grundlagen des Kantonsstrassenbaus beschrieben. Anschliessend folgen die Entscheidungskriterien, die Grundsätze, 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 2019–2022 sowie über die von den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden eingereichten Anträge. 87 neue Anträge erfüllen die Kriterien für eine Aufnahme ins Bauprogramm.

Für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms 2019–2022 werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht sowie die 87 neuen Vorhaben einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt. Abschliessend werden die Anträge und die Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und Kostenkategorien gebildet. Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm erfolgt nach Entscheidungskriterien, unterteilt in Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge.

Das Bauprogramm 2019–2022 setzt das bewährte System der drei Töpfe A, B und C und der Sammelrubriken des laufenden Bauprogramms fort. 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 wird. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten der Projekte im Topf A richten sich nach den im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019–2022 dafür zur Verfügung stehenden Mitteln. Die Zuordnung der Vorhaben des Agglomerationsprogramms zu den einzelnen Töpfen des Bauprogramms richtet sich nach der Terminplanung oder dem Planungs- und Realisierungsstand der jeweiligen Vorhaben. Im Weiteren enthält das Bauprogramm 2019–2022 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Erfahrungsgemäss können nicht alle Projekte wie geplant abgewickelt werden. Aus diesem Grund hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend zu überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu zu priorisieren 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 2015–2018.....	4
1.1 Bauprogramm 2015–2018.....	4
1.2 Umsetzung des Bauprogramms 2015–2018.....	5
1.3 Realisierung Radroutenkonzept.....	10
1.4 Realisierung Lärmschutz.....	11
2 Grundlagen	11
2.1 Kantonsstrassen.....	11
2.1.1 Erstellung, Hoheit und Eigentum.....	11
2.1.2 Kosten	11
2.1.3 Radroutenkonzept.....	11
2.1.4 Kantonaler Richtplan	12
2.1.5 öV-Bericht.....	13
2.1.6 Agglomerationsprogramm Luzern	13
2.2 Finanzierung.....	14
2.3 Bauprogramm.....	14
2.4 Baubeschluss	15
2.5 Lärmsanierung	16
3 Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge	17
4 Vernehmlassung	19
4.1 Vernehmlassungsentwurf.....	19
4.2 Stellungnahmen und Anträge aus der Vernehmlassung.....	22
4.3 Beurteilung der Vernehmlassung	29
4.4 Unterschiede Vernehmlassungsentwurf - vorliegende Botschaft.....	32
5 Beschrieb des Bauprogramms 2019–2022	34
5.1 Aufbau	34
5.2 Kostenzusammenstellung	34
5.3 Beschrieb der einzelnen Projekte.....	36
5.3.1 Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue Programm übernommen werden	36
5.3.2 Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden	44
5.3.3 Sammelrubriken	48
5.4 Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 auf die Umsetzung des ergänzten Radroutenkonzepts	48
5.5 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf den Lärmschutz.....	49
5.6 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern	49
5.7 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf die personellen Ressourcen	53
6 Antrag.....	53
Entwurf.....	54
Beilagen	55

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Bauprogramms 2019–2022 für die Kantonsstrassen.

1 Vollzug des Bauprogramms 2015–2018

1.1 Bauprogramm 2015–2018

Am 5. November 2014 hat Ihr Rat das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen beschlossen und auf den 1. Januar 2015 in Kraft gesetzt. Der entsprechende Kantonsratsbeschluss wurde im Kantonsblatt Nr. 46 vom 15. November 2014 publiziert. Er entsprach mit Ausnahme der Verschiebung des Vorhabens «K 32 a, Luzern, Bahnhof, Erstellung Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd» vom Topf C in den Topf B und der Neuaufnahme in den Topf C des Vorhabens «Hochdorf/Ballwil/Eschenbach/Inwil, Leistungsoptimierung entlang der bestehenden Achse anstelle des Vorhabens Hochdorf/Ballwil/Eschenbach, Hochdorf–Eschenbach Süd, Umfahrung» dem Antrag, den wir Ihnen mit unserer Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014 unterbreitet hatten (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates 2014, S. 1675 ff. und 2043 ff.).

Das Bauprogramm 2015–2018 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 für die Kantonsstrassen ist wie bisher in drei Töpfe und in die Sammelrubriken eingeteilt. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2015–2018 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält die Vorhaben, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wurde. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Daneben enthält das Bauprogramm 2015–2018 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basierte auf dem AFP 2014–2017 (B 89 vom 22. Oktober 2013). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und die Kostenunsicherheit nicht durch eine Reduktion der Projekte kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im AFP 2014–2017 vorgesehenen Mittel um etwa 5 Millionen Franken pro Jahr übersteigt.

Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben entsprechen dem damaligen Projektierungsstand und wurden anhand von Kostenvoranschlägen oder Kostenschätzungen ermittelt. Bei verschiedenen Projekten waren die konkreten Massnahmen noch nicht bekannt. In unserer Botschaft zum Bauprogramm 2015–2018 (B 116 vom 20. Juni 2014) ist festgehalten, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

(BUWD) die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C des Bauprogramms laufend überprüft, bei Abweichungen die Vorhaben neu priorisiert und somit die Vereinbarkeit mit dem AFP sicherstellt.

1.2 Umsetzung des Bauprogramms 2015–2018

In der Programmperiode 2015–2018 konnten insgesamt 8 Projekte abgerechnet und 15 Bauvorhaben realisiert und abgeschlossen werden. Im Bau befinden sich Ende 2018 total 12 Projekte. In der Phase «Projektbearbeitung» sind zurzeit 69 Bauvorhaben; 50 Bauvorhaben wurden nicht bearbeitet. Ferner konnten in der Programmperiode 9 Projekte aus den alten Bauprogrammen abgerechnet werden und 2 Vorhaben wurden zurückgezogen.

Das Bauprogramm 2015–2018 konnte aus folgenden Gründen nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden:

- Der AFP wird jährlich jeweils für die nächsten vier Jahre erstellt und durch Ihren Rat genehmigt. Das Bauprogramm 2015–2018 basiert auf dem AFP 2014–2017. Seit Ihrem Beschluss über das Bauprogramm 2015–2018 Ende 2014 ist der AFP jährlich angepasst worden. Für die Umsetzung des Bauprogramms stehen seit dessen Inkrafttreten am 1. Januar 2015 weniger Mittel zur Verfügung. Die Abweichung des Bauprogramms 2015–2018 zur Summe der letzten vier Jahresbudgets beträgt über 20 Millionen Franken.
- Der Voranschlag 2017 konnte von Ihrem Rat erst im September 2017 definitiv beschlossen werden. Somit konnten in den ersten drei Quartalen 2017 keine neuen Planungen und Realisierungen gestartet werden, was zu Verzögerungen in der Umsetzung des Bauprogramms geführt hat. Als Folge davon konnte das Jahresbudget 2017 bei Weitem nicht ausgeschöpft werden. Auch das Jahresbudget 2018 wird nicht ausgeschöpft werden können.
- Bei vielen Vorhaben waren die konkreten Massnahmen bei der Erarbeitung des Bauprogramms noch nicht bekannt. Für solche Vorhaben wurden die möglichen Gesamtkosten geschätzt.
- 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 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 insbesondere auch wegen der knappen finanziellen Möglichkeiten sehr anspruchsvoll und erfordert zusätzliche Zeit in der Planungsphase.
- Im Rahmen der öffentlichen Planaufgaben wurden bei fast allen Projekten Einsprachen eingereicht, die Abklärungen und Verhandlungen zur Folge hatten. Die Einspracheentscheide und die Vergaben von Aufträgen wurden zum Teil vor Gerichte 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 betroffenen Bauvorhaben. Aufgrund der zusätzlichen Aufwendungen fehlten teilweise Ressourcen für die Bearbeitung von anderen Vorhaben des Bauprogramms.

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2011–2014

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Projektkosten Angaben in Franken
K 2	Meggen, Einmündung Adligenswilerstrasse (exkl.)–Grenze Schwyz, Erstellen Radverkehrsanlage	5'683'351.00
K 14	Büron/Geuensee, Einmündung Rütistrasse–Sternenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	5'601'375.00
14	Geuensee, Knoten Heugärten, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	370'000.00
K 14	Triengen, Einmündung K 50 (inkl.)–Grund, verkehrsberuhigende Massnahmen	2'247'632.00
K 16	Emmen, Umgestaltung Knoten Waltwil	1'757'736.00
K 17	Root, Ronnegg–Grenze Gisikon, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	11'822'406.00
K 17b	Root/Dierikon, Götzentalstrasse Rigi-Strasse bis Einmündung K 17 (inkl.), Neubau Kantonsstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	10'164'917.00
K 43	Schötz, Dorf (exkl.)–Feld, Erstellen Trottoir	942'421.00
K 56	Sempach/Hildisrieden, Honrich–Schlüssel, Erstellen Radverkehrsanlage, Ausbau Strasse	2'179'465.70

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2015–2018

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Topf	Projektkosten Angaben in Franken
K 2	Meggen, Schwerzi–Einmündung Adligenswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	4'674'847.00
K 12	Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse–Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	2'073'411.80
K 13	Luzern, Geissmattbrücke–Pfistergasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	723'252.05
K 32	Luzern/Kriens/Horw, Langsamverkehrsachse auf dem alten Zentralbahn-Trasse, Kantonsbeitrag	A	1'000'000.00
K 33	Werthenstein, Schachen, Langnauerbrücke		5'370'796.00
K 46	Pfaffnau, Dorf (exkl.)–Industrie Schöneich, Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	A	2'758'326.15
K 47	Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	A	keine Kosten zulasten Neu- und Ausbau
K 51/52	Triengen, Cheer–Mühlihof, Verlegung Kantonsstrasse	A	1'337'002.60

Zurückgezogene Vorhaben des Bauprogramms 2015–2018

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Topf	Begründung
K 2b	Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C	Rückzug auf Antrag der Gemeinde
K 42/42a	Altbüron, Umbau Knoten K 42/42a in Kreisel	C	Rückzug auf Antrag der Gemeinde

Fertiggestellte, noch nicht abgerechnete Vorhaben

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Topf
K 10	Werthenstein/Wolhusen, Kreisel–Wolhusen Markt, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 10	Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	A
K 12	Emmen/Luzern, Löhren–Stechenrain, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 13	Emmen/Luzern, Seetalplatz	A
K 13	Emmen, Einmündung Weiherstrasse–Löhren (exkl.), Radverkehrsanlage (z.B. Freigabe Trottoir)	A
K 13/18	Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	A
K 13	Reiden, Grenze Wikon–Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	A
K 14	Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	A

K 15	Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.)–Dorf Hildisrieden (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	A
K 17	Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen	A
K 18	Ettiswil, Feldmatt–Post–Rüti inkl. Umbau Einmündung K 12, Erstellen Radverkehrsanlage, Umgestaltung Knoten, in Koordination Sanierung Strasse	A
K 33	Werthenstein, Schachen–Langnauerbrücke (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 36	Flühli, Chrutacherbrücke, Neubau	A
K 65	Buchrain/Inwil, Schache–Knoten Oberhofen (exkl.) Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A
K 37	Escholzmatt/Marbach, Verzweigung Hilferen–Einmündung Schärigstrasse, Teilausbau Strasse	C

Vorhaben im Bau (Projektphase Realisierung)

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Topf
K 2	Luzern/Meggen, Rebstock–Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	A
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	A
K 11	Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	A
K 11	Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.)–Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	A
K 12	Buttisholz/Grosswangen, Guglern–Rot–Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Strassensanierung	A
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	A
K 18	Ettiswil, Rüti–Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 33	Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	A
K 40	Willisau, Chäppelimmatt, Buswendeschlaufe mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse–Wendeschlaufe	A
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	A
K 37	Escholzmatt/Marbach, Abzweigung K 10–Verzweigung Hilferen, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	B
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	B

Vorhaben in Planung

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K-Nr. aufsteigend)	Topf
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	A
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	A
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	A
K 2 b	Vitznau, Bürglen–Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	A
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 4/33a	Kriens/Luzern, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.)–Hohruti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 4/17	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)	A
K 10	Wolhusen, Bahnhof–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.)	A
K 10	Entlebuch, Althus–Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	A
K 10	Escholzmatt/Marbach, Wiggen–Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	A
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang–Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.)–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt	A
K 11/43	Schötz, Industriegebiet Süd–Einmündung K 43, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	A
K 11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	A
K 12/13/15a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	A

K 13	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit neuer Buslinie 3	A
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	A
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	A
K 13	Neuenkirch, Dorf, Radverkehrsanlage (Mischverkehr)	A
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48–Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg	A
K 15	Rothenburg, flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Rothenburg (Einmündung Eschenbachstrasse)	A
K 15/18/57/58	Beromünster, Westumfahrung	A
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	A
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	A
K 16/55	Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	A
K 16	Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof (z.B. mit Lichtsignalanlage)	A
K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.)–Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 16a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination mit Bauvorhaben Dritter	A
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.)–Einmündung Weichlenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	A
K 19	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	A
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	A
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse–Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 33b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	A
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.)–Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	A
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	A
K 56	Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung–Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 2/4/10/13/16/17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	B
K 2b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse–Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse	B
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	B
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse	B
K 10	Luzern, Seetalplatz (exkl.)–Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	B
K 11	Alberswil, Dorf, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten (exkl.)	B
K 12	Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen	B
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	B
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	B
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten	B
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	B
K 15a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.)–Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	B
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)	B

K 18	Beromünster/Schenkon, Tannberg–Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	B
K 19a	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	B
K 30	Meierskappel, Bushaltestelle Käppelhof	B
K 33a	Luzern/Kriens, Hohrütli–Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 36	Escholzmatte/Flühli, Lammschlucht	B
K 46	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42, Ausbau Strasse	B
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel–Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	B
K 47	Oberkirch, Länggass–Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke	B
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	B
K 52	Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse	B
K 65	Buchrain, Schachen–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	B
K 65c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Aufweitung Kantonsstrasse	B
K 16	Hochdorf/Ballwil/Eschenbach/Inwil, Leistungsoptimierung entlang der bestehenden Achse	C
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern–Schachenweid (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	C
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	C
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	C
K 36	Schüpfheim, Chlusboden Brücke, Neubau	C

Nicht bearbeitete Vorhaben

Strassenzug	Projektname (geordnet nach K Nr. aufsteigend)	Topf
K 13/15	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	A
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	A
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	A
K 33a	Luzern, Littau, Tschoupis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen	A
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	B
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	B
K 17b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalsstrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	B
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	B
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.)–Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Busspur	B
K 32a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	B
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	B
K 65	Inwil, Knoten Industriestrasse–Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a an Knoten Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem	B
K 2	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Tiefbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserpertronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	C
K 4/32a	Luzern, Spange Süd	C
K 4	Kriens, Hohrütli–Uder Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	C
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.)–Farbschachen–Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	C
K 12	Neuenkirch, Mooschür–Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangsporte aus Richtung Ruswil	C
K 12	Alberswil–Schötz, Umfahrung, Planung	C

K 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren–Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	C
K 13	Knutwil, Einmündung K 44–Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz–Einmündung K 52 (inkl.)–Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	C
K 15	Rothenburg/Rain, Wegscheiden–Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.)–Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage	C
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	C
K 16/60	Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	C
K 16	Aesch, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	C
K 16a	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	C
K 36	Flühli, Schintmoos–Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 36	Flühli, Rotbachbrücke–Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke	C
K 41	Luthern, Hofstatt–Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 41a	Zell/Ufhusen, Hüswil–Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 42	Altbüron/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg	C
K 43	Schötz, Dorf (exkl.)–Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	C
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit	C
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	C
K 45	Reiden, Langnau–Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung	C
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C
K 46	Reiden, Mehlsecken–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 47	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	C
K 49b	Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	C
K 56/56b	Römerswil, Einmündung K 56/56b, Umbau Knoten in Kreisel	C
K 56	Römerswil, Niffel–Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	C
K 57a	Rickenbach, Rüchlig–Weiler Niderwil, Neubau Trottoir	C
K 58	Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a–Aabach, Ausbau Trottoir	C
K 58	Hitzkirch, Mosen Bergweg–Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir	C
K 65	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	C

1.3 Realisierung Radroutenkonzept

Gemäss § 45 Absatz 3 StrG 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 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). Bis Ende 2018 werden rund 70 Prozent der im ergänzten Radroutenkonzept aufgeführten Massnahmen realisiert sein. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad in etwa 80 Prozent betragen.

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.

Bis Ende 2018 werden für den Lärmschutz rund 48 Millionen Franken ausgegeben worden sein. 73 Prozent der Kantonsstrassen sind lärmrechtlich saniert. 25 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 zum Beispiel im Bereich des Autobahnanschlusses Emmen-Nord, im Flecken Beromünster und am Schlossberg (Spange Nord) 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 Verursachern zu überbinden (Abs. 3).

2.1.3 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 Postulates 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. Die Überprüfung wird aus zeitlichen und personellen Gründen jedoch frühestens im Zusammenhang mit der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms für die Kantonsstrassen angegangen werden können. Für das Ihrem Rat mit dieser Botschaft vorgelegte Bauprogramm muss daher das geltende ergänzte Radroutenkonzept massgebend bleiben.

2.1.4 Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700) und das kantonale Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (SRL Nr. 735). Der kantonale Richtplan zeigt auf, in welcher Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben voraussichtlich zu erfüllen sind. Der Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung 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 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 haben eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

2.1.5 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 zuhnden Ihres Rates verabschiedet und von Ihnen am 19. März 2018 einstimmig zur Kenntnis genommen. Der dritte öV-Bericht knüpft an die bisherige Strategie an, berücksichtigt neben «klassischen» öV-Themen aber auch künftige gesellschaftliche und technologische Entwicklungen. Es wird die Abstimmung von Siedlung und Verkehr thematisiert und die Herausforderungen beispielsweise mit automatisierten Fahrzeugen werden angesprochen. Weiter dient der öV-Bericht auch als finanzpolitische Grundlage.

2.1.6 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 periodisch zu erneuern.

Die richtplanrelevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation von 2007 sind in den kantonalen Richtplan 2009 und diejenigen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation von 2011/2012 in die Teilrevision 2015 des kantonalen Richtplans 2009 eingeflossen. In den Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern vom 30. August 2011 für das Agglomerationsprogramm der 1. Generation und vom 18. Dezember 2015 für dasjenige der 2. Generation wurden die umzusetzenden Massnahmen und die Mitfinanzierung durch den Bund festgelegt. Der Bund unterstützt Massnahmen beider Generationen mit einem Beitragssatz von 35 Prozent. Insgesamt kann die Agglomeration Luzern für die erste Programmperiode mit Baubeginn der Massnahmen zwischen 2011 und 2014 mit rund 45 Millionen Franken und für die zweite Programmperiode mit Baubeginn zwischen 2015 und 2018 mit rund 32 Millionen Franken an Bundesgeldern rechnen (Preisstand 2005, exkl. MwSt. und Teuerung).

Am 6. Dezember 2016 haben wir das Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation beschlossen und anschliessend dem Bund zur Prüfung eingereicht. Es wurde von diesem im Jahr 2017 beurteilt. Im laufenden Jahr wird das Bundesparlament voraussichtlich einen Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr über alle Agglomerationsprogramme in

der Schweiz fällen. In diesem Beschluss werden für jede Agglomeration die vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen definiert. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit Baubeginn von Massnahmen zwischen 2019 und 2022 wird zudem bis 2019 im kantonalen Richtplan 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, 3. Generation, und gestützt darauf spezifische Projekt- und Finanzierungsvereinbarungen für jede einzelne Massnahme abgeschlossen werden können.

Das Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation, baut auf der Gesamtkonzeption des ersten und zweiten Agglomerationsprogramms auf und beinhaltet die weitere Umsetzung der bisherigen Raum- und Verkehrsstrategie. Wie beim Agglomerationsprogramm der 2. 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 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 mit Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie der Durchgangsbahnhof sind für ein weiterhin funktionierendes Verkehrssystem unverzichtbar. Die Massnahmen auf den Kantonsstrassen sind soweit wie möglich auf den Entwurf des Bauprogramms 2019–2022 für die Kantonsstrassen abgestimmt.

2.2 Finanzierung

Gemäss dem AFP 2019–2022 (B 135 vom 21. August 2018) stehen für Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2019–2022 folgende Bruttobeträge (inkl. Landerwerb und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung) zur Verfügung:

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
54'774'000	56'100'000	58'700'000	58'730'000	notwendige Mittel zur Umsetzung der Projekte			
gemäss AFP 2019–2022							

2.3 Bauprogramm

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

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

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

Die betroffenen Gemeinden und die interessierten 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.

2.4 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 des Kantonsrates, mit denen freibestimbare 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 freibestimbare 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 freibestimbaren Ausgaben für den Bau ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes 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 Ausgabebewilligung zusammen mit dem Baubeschluss. Werden die Baukosten auf 3 Millionen Franken und mehr veranschlagt, bewilligen Sie mit dem Baubeschluss den erforderlichen Sonderkredit (§ 23 Abs. 1 FLG).

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

2.5 Lärmsanierung

Strassenverkehrsanlagen, die den Vorschriften des Umweltschutzgesetzes nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [USG], SR 814.01; Art. 13 ff. der Lärmschutz-Verordnung [LSV], SR 814.41). Die Strassen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, ist Massnahmen an der Quelle (erste Stufe), welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, der Vorzug einzuräumen gegenüber Massnahmen zwischen Quelle und Empfangspunkten (zweite Stufe), die lediglich die Lärmbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Wenn im Einzelfall unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten entstehen oder wenn überwiegende Interessen der Sanierung entgegenstehen, sind Erleichterungen zu gewähren (Art. 17 Abs. 1 USG, Art. 14 Abs. 1 LSV). Diese werden regelmässig in einem konzentrierten Entscheid unseres Rates zusammen mit der Beschlussfassung über das konkrete Lärmsanierungsprojekt gewährt. Damit werden die Strasseninhaber 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; vgl. Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 15 Abs. 1 LSV).

Mit Beschluss vom 3. Juni 2003 haben wir – unter Einbezug der Kommission Verkehr und Bau – das Kostentragungsmodell für den Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen der lärmtechnischen Sanierung von Strassen genehmigt, welches über das gesetzliche Minimum hinausgeht. Das Konzept sieht bei Räumen mit überschrittenem Immissionsgrenzwert nach der Lärmbelastung abgestufte Kostenbeiträge von 20 Prozent bei 66 dB(A) tags bis 80 Prozent bei 69 dB(A) tags an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern vor. Mit dieser in der Praxis bewährten und wegen ihrer Plausibilität akzeptierten Regelung können Härtefälle vermieden werden. Weil der Einbau von Schallschutzfenstern nicht mehr wie früher über die ganze Fassade und unter Mitberücksichtigung einer Toleranz von einem Dezibel erfolgt, sondern aufgrund der konkreten fassaden-, geschoss- und fensterspezifischen Lärmbelastung festgelegt wird, fallen zwar mehr Kosten an (unter 15 %), welche aber verkraftbar sind, da sich die Gebäudeeigentümerschaft in den meisten Fällen finanziell mitbeteiligen muss.

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

Die Bekämpfung des Strassenlärms wird auf zwei Ebenen angegangen: mittels Realisierung von Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der konkreten Strassenbauvorhaben gemäss Bauprogramm und mittels Durchführung von reinen Lärmsanierungen. Besteht bei Strassenbauvorhaben eine gleichzeitige Lärmsanierungspflicht

(Art. 18 USG, Art. 8 LSV), werden die Lärm- und Schallschutzmassnahmen in das Projekt miteinbezogen und die verschiedenen Verfahren koordiniert. Ist kein Strassenbauvorhaben vorgesehen und wird der Immissionsgrenzwert überschritten, erfolgt die Sanierung in einem eigenständigen Prozess (Erarbeitung eines Lärmsanierungsprojekts). Strassen mit überschrittenen Alarmwerten werden dabei prioritär behandelt (Art. 19 USG, Art. 17 LSV).

Für die lärmtechnische Sanierung der sanierungspflichtigen Kantonsstrassen werden im Bauprogramm unter der Sammelrubrik «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 Treibstoffzollertrages (Art. 50 USG, Art. 21 f. LSV). Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Bundesbeiträge nicht mehr prozentual, sondern anhand der Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bemessen und in einer Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt. Im Mittel betragen die Bundesbeiträge rund 25 Prozent. Bei den schweizerischen Hauptstrassen sind die Bundesbeiträge im Globalbeitrag an die Kantone eingeschlossen; es werden bei diesen Strassen keine zusätzlichen Direktbeiträge an den Lärmschutz geleistet.

Gemäss der LSV hätten die Sanierungen der Kantonsstrassen bis spätestens 31. März 2018 abgeschlossen sein sollen. Die Bundesbeiträge für die Lärmsanierungen werden bis zum 31. Dezember 2022 gewährt. Werden die Sanierungsfristen nicht eingehalten, stellt sich im Übrigen bei allen Strassen verstärkt die Frage nach der Ausrichtung von Entschädigungen (vgl. BGE 123 II 560).

3 Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge

Die Entscheidungskriterien, nämlich Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge für die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm, entsprechen den Entscheidungskriterien des aktuellen Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen. Auch die für die Erarbeitung des aktuellen Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen eingeführte Wirkungsanalyse mit der abschliessenden Kosten-Nutzen-Analyse hat sich bewährt und wird mit dem neuen Bauprogramm fortgeführt.

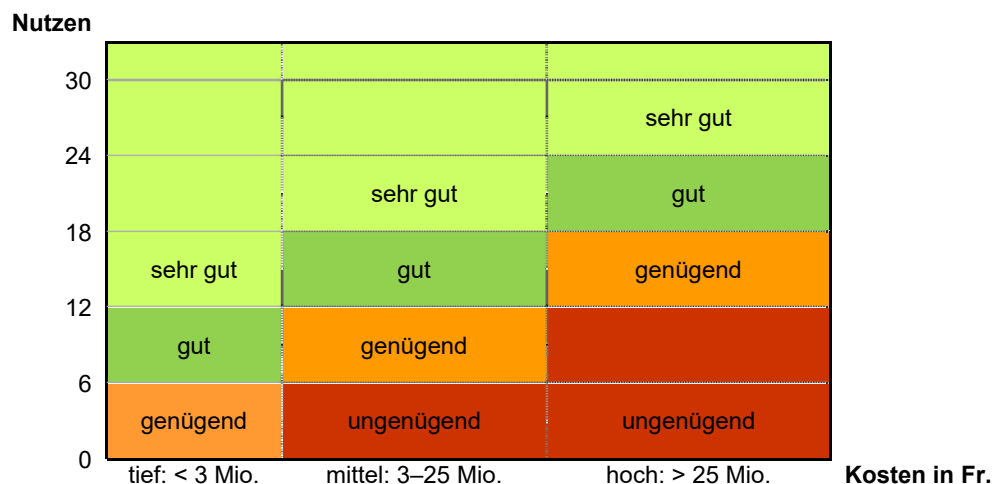
Die Mobilität hat sich in den letzten Jahren stark verändert und wird sich in Zukunft weiterentwickeln. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird für die nächsten 20 Jahre eine Zunahme von 20 Prozent und für den öffentlichen Verkehr sogar eine Zunahme von bis zu 40 Prozent prognostiziert. Bereits heute stossen zahlreiche Strassenabschnitte speziell in den Spitzenstunden an ihre Kapazitätsgrenzen, was zu Staus und Verlustzeiten für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr führt. Zudem werden die Fahrzeuge im Strassenverkehr immer breiter, länger und auch schwerer. Daraus resultieren Anpassungen der Normen mit Verbreiterungen des Strassenraums und erhöhten Anforderungen an die Tragfähigkeit. Dies und unser Mobilitätsverhalten haben wesentliche Auswirkungen auf unsere Infrastruktur.

Die Bedürfnisse und Anforderungen an den Unterhalt und die Infrastruktur steigen. Diese Veränderungen und Entwicklungen sind im neuen Bauprogramm für die Kantonsstrassen zu berücksichtigen. Zudem gilt es, die Mobilität auch in Zukunft für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Auch für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und der mittel- und langfristigen Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021 sowie die Anträge einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz mit Bezug auf die strategische Planung des Kantons Luzern beurteilt und abschliessend werden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen.

Die Wirkung wird bezüglich Verkehrssicherheit, Qualität des Langsamverkehrs, Qualität des öffentlichen und des motorisierten Verkehrs, Landschaft, Umwelt, Siedlung und Ortsbild beurteilt. Die Beurteilung der Relevanz basiert auf der Unterhaltsplanung, dem kantonalen Richtplan, dem ergänzten kantonalen Radroutenkonzept, dem Agglomerationsprogramm zusammen mit dem öV-Bericht und der Bedeutung der Infrastruktur.

Mit den Kosten- und Nutzenpunkten (resultierend aus der Wirkungsanalyse und der Relevanz) werden mit einer Skalierung von sechs die vier Kostenkategorien «ungenügend», «genügend», «gut» und «sehr gut» gebildet. Die Kostenskala basiert auf der Ausgabenkompetenz des Kantons. Die Anträge und Vorhaben werden wie folgt eingeteilt: tiefe Kosten bis 3 Millionen Franken (Ausgabenkompetenz Regierungsrat), mittlere Kosten von 3 bis 25 Millionen Franken (Ausgabenkompetenz Kantonsrat) und hohe Kosten ab 25 Millionen (Volksabstimmung).



Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm 2019–2022 erfolgen nach den folgenden gleichen Entscheidungskriterien wie beim aktuell gültigen Bauprogramm, 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 2019–2022 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 Kantonsrates 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 7. November 2017 haben wir das BUWD ermächtigt, die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen durchzuführen. Am 13. November 2017 eröffnete das BUWD das Vernehmlassungsverfahren. Den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden des Kantons wurde Gelegenheit gegeben, 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. Gemäss § 45 Absatz 4 StrG können weitere Interessierte über ihre Gemeinde Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit war von den Gemeinden auf geeignete Weise bekannt zu geben.

Basis für das Bauprogramm bildet die von Ihrem Rat am 30. Oktober 2017 beschlossene Einreihung der Kantonsstrassen (vgl. Kantonsblatt vom 4. November 2017, S. 3062 ff.). Das bewährte System der Töpfe A bis C und der Sammelrubriken wird beibehalten, wobei die Topfzuordnung nach den gleichen Prioritäten wie beim aktuell gültigen Bauprogramm gemäss den der Vernehmlassung beiliegenden Entscheidungskriterien erfolgte. Auch die für die Erarbeitung des aktuellen Bauprogramms 2015–2018 eingeführte Wirkungsanalyse mit der abschliessenden Kosten-Nutzen-Analyse hat sich bewährt und wird mit dem neuen Bauprogramm fortgeführt.

Die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen basiert auf einem politisch abgestimmten fachlichen Entwurf. Für diesen Entwurf wurden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht sowie bereits bis Ende August 2017 bekannte Vorhaben ein erstes Mal bezüglich Wirkung und Relevanz beurteilt, einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und den Kostenkategorien zugeordnet.

In diesen Entwurf wurden auf Antrag des BUWD eine neue Sammelrubrik sowie 78 neue Vorhaben aufgenommen, welche für die Gewährleistung des Gesamtverkehrssystems des Kantons Luzern erforderlich sind und die Entscheidungskriterien für eine Aufnahme ins neue Bauprogramm erfüllen. Bei einigen Vorhaben aus dem Bauprogramm 2015–2018 wurde die Unterhaltsplanung aktualisiert zum Beispiel mit «Koordination Sanierung Strasse». Weiter wurden neben den bereits in der Bauprogrammperiode 2015–2018 realisierten und den zwei zurückgezogenen Vorhaben die folgenden Vorhaben aus dem Bauprogramm 2015–2018 im Vernehmlassungsentwurf zum neuen Bauprogramm 2019–2022 nicht aufgenommen, in Teilprojekte aufgeteilt, zusammengeführt oder mit verändertem Projektperimeter überführt:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Begründung
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse	Dieses Vorhaben wurde aufgrund geänderter Führung des öffentlichen und des Langsamverkehrs im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 als neues Vorhaben Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse) aufgenommen.
K 10	Luzern, Seetalplatz (exkl.)–Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Luzern, Rotewald–Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz) und Luzern, Staldenhof–Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung aufgeteilt.
K 11	Alberswil, Dorf, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten (exkl.)	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12–Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse.
K 11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Schötz, Industriegebiet Süd–Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse integriert.
K 11	Alberswil–Schötz, Umfahrung, Planung	Dieses Vorhaben wurde mit der Planungsphase Vorstudien ergänzt: Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Alberswil–Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium.
K 12	Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Grosswangen, Rotmatte–Schütz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an BehiG in Koordination Sanierung Strasse integriert.

K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Luzern, Gütsch–Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen und Luzern, Kasernenplatz (exkl.)–Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 13	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	Die bestehenden Anlagen entsprechen einer Alternativroute. Keine weiteren Massnahmen erforderlich. Dieses Vorhaben ist im Vernehmlassungsentwurf nicht enthalten.
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	Die Koordination mit dem Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord wurde berücksichtigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: 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).
K 13	Neuenkirch, Dorf, Radverkehrsanlage (Mischverkehr)	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse–Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Die Koordination mit dem Umbau Autobahnanschluss Emmen Nord wurde berücksichtigt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: 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).
K 15/18/57/58	Beromünster, Westumfahrung	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 zusammen mit der Ostumfahrung als neues Vorhaben Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonsstrassen) zusammengefasst.
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 zusammen mit der Westumfahrung als neues Vorhaben Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonsstrassen) zusammengefasst.
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)	Die Umfahrung Meierhöfli wurde aus dem Projektperimeter entlassen. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Emmen, Umfahrung Emmen (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt).
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Emmen, Seetalplatz (exkl.)–Waldibücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung.
K 16	Hochdorf/Ballwil/Eschenbach/Inwil, Leistungsoptimierung entlang der bestehenden Achse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss dem Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in diverse Vorhaben überführt.
K 16/60	Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss dem Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in das Vorhaben Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung integriert.
K 16	Aesch, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	Dieses Vorhaben wurde gemäss dem Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal ergänzt. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen).

K 18	Beromünster/Schenkon, Tannberg–Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Beromünster, Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse und Schenkon, Chommlibachbrücke–Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 19	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse und Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter) sowie Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse und Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen aufgeteilt.
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof–Rönnimoos, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19 in Koordination mit Sanierung Strasse.
K 36	Schüpfheim, Chlusboden Brücke, Neubau	Für dieses Vorhaben wurde der Projektperimeter erweitert. Im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben wie folgt bezeichnet: Escholz matt–Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahungsstrasse, Neubau.
K 36	Escholz matt/Flühli, Lammschlucht	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Escholz matt–Marbach/Flühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl.–Unter Tendli) und Escholz matt–Marbach/Flühli, Unter Tendli–Hinder Lamm aufgeteilt.
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck)–Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse und Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 58	Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a–Aabach, Ausbau Trottoir	Dieses Vorhaben wurde im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss dem Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in das Vorhaben Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16–Einmündung K 16a, Aesch–Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung integriert.

Im Schreiben zur Vernehmlassung hatte das BUWD bereits darauf hingewiesen, das geltende Bauprogramm habe nur teilweise fristgerecht realisiert werden können. 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

Im Vernehmlassungsverfahren wurden über 90 Stellungnahmen mit über 45 neuen Projektanträgen mit Gesamtkosten von rund 250 Millionen Franken eingereicht. Diesen neuen Anträgen stehen 3 Rückzüge von Vorhaben gegenüber. Zusätzlich zu den Projektanträgen wurden viele allgemeine Anträge gestellt. Viele Gemeinden haben sich den Stellungnahmen der Regionalplanungsverbände angeschlossen.

– Allgemeine Anträge

Die Bevölkerung im Kanton Luzern nehme zu und damit auch die Nachfrage nach Mobilität. Aufgrund der zentralen Lage und der guten Erschliessung entwickelten sich die Luzerner Gemeinden. Es sei wichtig, dass die Strassenbauvorhaben und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt geplant und realisiert werden.

Die Überarbeitung des Bauprogramms alle vier Jahre wird als richtig erachtet. Das Topfsystem und die im aktuellen Bauprogramm eingeführte Beurteilung der Wirkung und Relevanz sowie die Kosten-Nutzen-Analyse mit Bildung von Kostenkategorien werden begrüsst. Letztere wird als das richtige Mittel erachtet, um die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient einzusetzen; ein gezielter Mitteleinsatz sei unerlässlich. Die finanziellen Mittel sollten dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen bringen. Andererseits wird eine rein wirtschaftliche Betrachtung auch als wenig fair beurteilt.

Das Vorgehen, dass die Relevanz sämtlicher Vorhaben und Anträge auf den Grundlagen der übergeordneten strategischen Planung des Kantons beurteilt wird, wird unterstützt. Namentlich sind das die Vorgaben des kantonalen Richtplans, des Radroutenkonzepts, des öV-Berichts und der Agglomerationsprogramme. Weiter passt das Bauprogramm zu den in Arbeit befindlichen Gesamtverkehrskonzepten. Beauftragt wird aber auch eine Mobilitätsstrategie für den Gesamtkanton. Es sollen die Entwicklungsabsichten im Bereich Mobilität und Verkehr, analog dem Agglomerationsprogramm, für den gesamten Kanton festgelegt werden. Auch ein Gesamtverkehrskonzept für den Kanton wird erwähnt. Die Mobilitätsstrategie und das kantonale Gesamtverkehrskonzept sollen dann als Grundlage für künftige Bauprogramme und im Speziellen für die Kosten-Nutzen-Analyse dienen.

Festgestellt wird weiter, dass das Bauprogramm wie gewohnt in zahlreiche Einzelprojekte gegliedert sei, welche in unterschiedlichen Zeithorizonten geplant sind und realisiert werden. Dieses Vorgehen kann gemäss Beurteilung der Stellungnehmenden zwar die Prozessrisiken minimieren, wird aber von einzelnen als nicht optimal bezeichnet. Die Massnahmen – auch Einzelprojekte – sollen auf Gesamtlösungen oder Gesamtverkehrskonzepten basieren. Für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sollen die Linien respektive die Korridore spürbar sein.

Den Einbezug der Gemeinden in die Erarbeitung des Bauprogramms wie auch in die Planung und Realisierung der Vorhaben gemäss Bauprogramm wird als sehr wichtig beurteilt. Hingegen wird auch verstanden, dass eine Berücksichtigung aller – oder vieler – Wünsche und Anträge der Gemeinden respektive Stellungnehmenden unmöglich ist.

Von einem Stellungnehmenden wird erwartet, dass die Anträge geprüft und analysiert und die Entscheide begründet werden.

– Stadt Luzern, Agglomeration und Land

Die Strassenbauvorhaben und die Siedlungsentwicklung seien kongruent voranzutreiben, nur so könne einer geordneten Weiterentwicklung Rechnung getragen werden. Die verkehrspolitischen Aufgaben der Zukunft forderten sowohl den Kanton als auch die Gemeinden. Insbesondere müsse der politische Wille aller Beteiligten vorhanden sein, dass alle Regionen des Kantons gleich behandelt werden. Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen müsse politisch austariert sein und nach Mög-

lichkeit den regionalen Interessen gerecht werden, ohne die Grundsätze der kantonalen Gesetzgebung ausser Acht zu lassen. Eine Zweiklassengesellschaft bezüglich der Regionen im Kanton Luzern sei zu verhindern und den Bedürfnissen der Landschaft einerseits und der Stadt und Agglomeration andererseits Rechnung zu tragen.

Die meisten Stellungnehmenden stehen dem Entwurf mehrheitlich positiv gegenüber. Trotzdem zeigt die Vernehmlassung ein regional differenziertes Bild. Zum einen werden die Vorhaben im Bauprogramm 2019–2022 als nachvollziehbar und die Gemeinden als ausgeglichen berücksichtigt beurteilt. Zum anderen wird empfunden, dass die Grossprojekte auf der Landschaft mit dem vorliegenden Bauprogramm hinten anstünden. Es wird aber auch verstanden, dass zahlreiche Projekte im Agglomerationsbereich Luzern und anderen stark belasteten Zentren wie Sursee ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, weil sich gerade dort die grössten Herausforderungen stellen würden und diese daher auf Infrastrukturinvestitionen angewiesen seien.

Die Umsetzung des kantonalen Richtplans, der Agglomerationsprogramme und des öV-Berichts 2018–2021 werden zur Kenntnis genommen, unterstützt, ausdrücklich verlangt oder gar zur bevorzugten Umsetzung beantragt. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Bauvorhaben auf dem Gebiet der Stadt Luzern und der angrenzenden Agglomerationsgemeinden eine hohe wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung für die Agglomeration Luzern als Zentrum des Kantons und der Zentralschweiz mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis hätten. Begrüsst wird, dass sämtliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr aus dem Agglomerationsprogramm im Bauprogramm abgebildet seien und dass nur wenige Vorhaben des Agglomerationsprogramms nicht gemäss der darin enthaltenen Terminplanung umgesetzt werden könnten. Eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm für den Langsamverkehr wird im Vernehmlassungsentwurf hingegen vermisst. Das Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr wird als für den Kanton Luzern zentral bezeichnet. Für den Stadtrat Luzern sind aber siedlungsverträgliche Lösungen auf Stadtgebiet Voraussetzung. Die Auswirkungen der Verdichtung nach innen seien durch eine gezielte, rasche und planmässige Umsetzung der Strassenprojekte im Agglomerationsraum Luzern zu berücksichtigen. Für finanzielle Kraftakte bei Grossprojekten mit sehr begrenztem Verkehrsaufkommen wie zum Beispiel den Umfahrungen von Beromünster, Schötz, Wolhusen und den Ersatzprojekten der Talstrasse fehlt teilweise das Verständnis. Gleichzeitig wird aber auch erwähnt, dass mit diesen Umfahrungen grosse Projekte auf der Landschaft anstehen und diese begründet seien. Umfahrungen auf der Landschaft fördern zudem den so wichtigen kantonsinternen Zusammenhalt von Stadt und Land. Durch den Wegfall der von einigen als veraltet bezeichneten Grossprojekte in der Stadt Luzern würden mehr Mittel für die Landschaft frei, welche zur Förderung des Langsamverkehrs oder von Verkehrsentslastungsprojekten eingesetzt werden könnten. Starke Gemeinden, attraktive Lebensbedingungen für die ländliche Bevölkerung und auch sinnvolle Infrastrukturen für die Gewerbetreibenden und die KMUs seien wichtig. Auch die Landschaft brauche gut funktionierende Verkehrsinfrastrukturen. Mit dem vorliegend aufgelegten Bauprogramm stünden die Grossprojekte der Landschaft hinten an. Diesbezüglich scheine der Ansatz, dass nur finanziert wird, was rentiert, fraglich zu sein. Nach rein wirtschaftlichen Kriterien werde der Verkehr noch weiter zentralisiert und dies erzeuge in den Ballungsgebieten tendenziell noch mehr Verkehr. Im Hinblick auf das Bauprogramm 2023–2026, wenn mit der Spange Nord mit den Massnahmen für den öV der Hauptfokus aufs

Zentrum falle, sei dem regionalen Ausgleich ein besonderes Augenmerk zu schenken. In der Vernehmlassung wird auch erwähnt, dass die Landschaft grössere Infrastrukturprojekte in der Agglomeration Luzern stets unterstützt habe.

– *Verkehrsteilnehmer (öffentlicher Verkehr - Individualverkehr - Langsamverkehr)*

Ein gemeinsames Nebeneinander aller Verkehrsmittel wird als zentral und äusserst wichtig erachtet. Gewünscht wird, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleich zu behandeln seien und dass die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Auch die freie Wahl des Verkehrsmittels wird thematisiert.

Auch hier gibt es sich widersprechende Haltungen. Die im Bauprogramm beschriebene Förderung des öffentlichen Verkehrs findet zumeist Zustimmung. Hingegen wird das Bauprogramm aber auch als zu öV-lastig bezeichnet. Für einzelne Stellungnehmende werden der öffentliche und der Langsamverkehr zu massiv bevorzugt, der MIV gleichzeitig geschwächt und benachteiligt. Es wird an die Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel appelliert und gefordert, dass der öffentliche und der Langsamverkehr gegenüber dem MIV nicht bevorzugt werden. Auch verlangt wird, dass auf Vorhaben, welche zu Behinderungen des MIV führen, zu verzichten sei, weil eine Verdrängungspolitik des MIV an anderen Orten Mehrverkehr bewirke. Weiter wird erwähnt, dass mehr Strassen Mehrverkehr induzierten. Vom Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern wird verlangt, dass die je zwei MIV-Fahrspuren pro Fahrtrichtung auf der Seebrücke in Luzern beibehalten bleiben.

Verschiedene Vorhaben seien gegenüber dem Bauprogramm 2015–2018 zeitlich nach hinten verschoben worden oder sind nun wieder im Topf A enthalten statt realisiert. Dies sei bedauerlich und unterlaufe die behördenverbindlich gesetzten Ziele wie zum Beispiel bessere Zuverlässigkeit und wirtschaftlicherer Betrieb des öffentlichen Verkehrs und die Umsetzung des Radroutenkonzepts. Gefordert wird die prioritäre Umsetzung sämtlicher Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der RBus-Linien und des Langsamverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit. Ausbauten von Kantonsstrassen dürften zudem keine Verschlechterungen für den Langsamverkehr bewirken. Die Einhaltung der Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs solle durch geeignete Massnahmen ermöglicht werden. Für die Beurteilung der Vorhaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs sei eine Betrachtung pro Buslinie erwünscht, und für die frequenzstarken RBus-Linien würden Massnahmenbündel oder Gesamtkonzepte über eine ganze Linie beziehungsweise über einen ganzen Korridor begrüsst.

Ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird unterstützt. Die Strassen können damit entlastet werden. Im Rahmen der Vernehmlassung wurden auch eine starke und leistungsfähige S-Bahn und eine Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Strasse auf die Schiene thematisiert.

– *Verkehrssicherheit*

Sicherheitsaspekte für die Fussgänger und Velofahrer seien zwingend zu berücksichtigen. Um Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr zu schliessen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssten die Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmer insbesondere in der Stadt Luzern konsequent berücksichtigt werden.

– Kosten / Finanzierung

Das Topfsystem und die Vereinbarkeit mit dem AFP werden grösstenteils befürwortet. Es wird ein grosser Überhang an Projekten festgestellt. Bei einzelnen Anträgen wird ein möglicher Kostenteiler von Vorhaben thematisiert respektive kritisiert. Einzelnen Projekten wird ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis attestiert.

Es wird auch festgestellt, dass Vorhaben gegenüber dem aktuellen Bauprogramm teurer würden. Dies wird bedauert, da dadurch weniger Vorhaben realisiert werden könnten. Als Gründe dafür werden die Gewährung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit aufgrund der Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und die Bedürfnisse aufgelistet.

– Entscheidungskriterien

Die Entscheidungskriterien werden mehrheitlich befürwortet.

– Radroutenkonzept

Zum Radroutenkonzept wird festgestellt, dass dessen Umsetzung im Rückstand sei und somit nicht wie im Strassengesetz vorgesehen realisiert werde. Es wird eine frühere Realisierung der Projekte mit Radverkehrsanlagen gefordert, und die Umsetzung des Radroutenkonzepts solle beschleunigt werden. Den Vorhaben mit Radverkehrsanlagen solle eine höhere Priorität eingeräumt werden und diese seien den Töpfen A oder B zuzuordnen, speziell die Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs in der Stadt Luzern und der Agglomeration aufgrund der kurzen Distanzen und des grossen Umsteigeeffekts. Mit einem Verzicht auf den Ausbau von Strassenkapazitäten und auf Umfahrungen könnten Radverkehrsanlagen prioritär behandelt werden. Es sei sinnvoll, das Radroutenkonzept gemeinsam mit «Ohnehin»-Strassenausbauten zu realisieren.

– Standard

Das Bedürfnis nach einem gut ausgebauten und funktionierenden Strassennetz ergibt sich klar aus den Stellungnahmen. Die Strassen sollen so ausgebaut sein, dass sie für den MIV einschliesslich des Schwerverkehrs reibungslos funktionieren. Dies bedeutet, dass die VSS-Normen eingehalten werden müssen. Gegenteilig wird verlangt, dass vom Perfektionismus Abstand genommen werden solle. Dies betrifft besonders den Ausbau von Radwegen. Die Entflechtung vom übrigen Verkehr solle das Ziel sein, aber nur dort, wo dies ohne zusätzliche hohe Kosten möglich sei. Demgegenüber wird festgestellt, dass die bestehenden Radverkehrsanlagen gemäss Radroutenkonzept teilweise nicht den aktuellen Bedürfnissen und auch nicht den aktuellen Normen entsprechen würden. Verbesserungen der bestehenden Anlagen werden oft beantragt.

Bei Vorhaben für den öffentlichen Verkehr werden an verschiedenen Orten sehr hohe Ausgaben für den Ausbau von Bushaltestellen festgestellt. Der Bau, Ausbau und Unterhalt der Haltestellen wird befürwortet, aber gleichzeitig wird für eine pragmatische und nutzungsorientierte Umsetzung der notwendigen Massnahmen plädiert. Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3), welches erhöhte Einstiegekanten fordert, wird hingegen ebenfalls befürwortet. Bei den Vorhaben entlang der Seetalbahn soll der Abstand zur Seetalbahn erhöht werden.

– Signalisationen

In einzelnen Vernehmlassungen wird die Einführung von Tempo-30-Zonen innerorts thematisiert. Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen werden als wirkungsvolle Massnahme zur Verstetigung des Verkehrs, zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität und zur Verringerung der Lärmimmissionen beurteilt. Weiter wurden Lastwagenverbote, Fahrverbote und Anpassungen der Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Strassenabschnitten an Kantons- und Gemeindestrassen beantragt.

– Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung von Siedlung und Mobilität ist ein zentrales Anliegen. Auf eine verbesserte Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Strassenraum sei künftig verstärkt zu achten. Er 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. Die Planung solle sich von «Fassade zu Fassade» orientieren und die Koexistenz sei zu berücksichtigen.

Der Einbezug der Gemeinden in die Planung und Realisierung der Vorhaben gemäss dem Bauprogramm wird als sehr wichtig beurteilt. Auch soll es möglich sein, Ideen aus der Bevölkerung in der Planung zu berücksichtigen.

Die Gesamtverkehrskonzepte werden unterstützt, und es werden auch Betriebs- und Gestaltungskonzepte gewünscht. Der öffentliche Raum soll nicht nur als Fläche für Verkehrsmittel, sondern auch als Lebens- und Freiraum dienen. Attraktive, gut gestaltete öffentliche Freiräume leisteten einen wichtigen Beitrag zur Lebensqualität.

– Einreihung Kantonsstrassen

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden diverse Umklassierungen von Gemeinden in Kantonsstrassen beantragt. Von den gleichen Stellungnehmenden wurde zudem festgestellt, dass das heutige Kantonsstrassennetz zweckmässig sei und nicht verkleinert werden dürfe.

– Darstellung

Der Vernehmlassungsentwurf mit den Beilagen wird positiv gewürdigt. Hingegen werden der Bezug und der Unterschied zum alten Bauprogramm vermisst. Die beiliegende Tabelle zum Entwurf Bauprogramm 2019–2022 sei in der Botschaft im A3-Format darzustellen, und der Bezug zu den Übersichtsplänen sei zu verbessern. Weiter seien die Kantonsgrenzen nicht in allen Übersichtsplänen sichtbar. Ausserdem seien im Vernehmlassungsentwurf die zeitliche Zuordnung der Vorhaben im Topf A oder bei einzelnen Vorhaben der konkrete Inhalt der Massnahme nicht klar ersichtlich.

– 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 den meisten 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, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, das Radroutenkonzept, die geringere Leistungsfähigkeit der

Strassen, den Bezug zu Gesamtverkehrskonzepten oder zu übergeordneten Planungen und auf ein gut funktionierendes Verkehrssystem hingewiesen. Eine spätere Umsetzung der Vorhaben aus den Töpfen A bis C wird nur vereinzelt beantragt. Speziell erwähnt wird, dass die Umgestaltung des Knotens Länggasse in der Gemeinde Oberkirch gegenüber dem Knoten Münsterstrasse in der Stadt Sursee zu priorisieren sei.

Die Stadt Luzern beantragt anstelle von drei lokalen Einzelmassnahmen auf dem Abschnitt Kreuzstutz–Tschuopis der Kantonsstrasse K 33a ein Betriebs- und Gestaltungskonzept über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr mit Berücksichtigung des BehiG und der RBus-Massnahmen in Koordination mit einer Sanierung der Strasse.

Die beiden im Vernehmlassungsentwurf ausgewiesenen Verzichte auf die beiden Kreisel in den Gemeinden Altbüron und Greppen wurden von den Gemeinderäten unterstützt. In Sempach wird zusätzlich eine Reduktion des Projekts mit Verzicht auf die Anpassung des Normalprofils und auf den Kreisel Dreiangel beantragt.

Die neuen Anträge bezeichnen diverse Rad- und Gehwege, eine Aufhebung und eine Verbesserung von SBB-Niveauübergängen und zwei neue Umfahrungen. Die Aufhebung des Niveauübergangs in Wolhusen wird mit der Priorisierung der Umfahrung Wolhusen Süd im Topf C begründet. Beantragt werden von einigen Gemeinden auch Verbesserungen auf Gemeindestrassen und von Einmündungen von Gemeinde- in Kantonsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit oder zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zum Beispiel mittels Kreiselösungen oder Busspuren. Bei einigen Vorhaben aus dem Bauprogramm werden vorgängige Sofortmassnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs oder für Fussgängerquerungen beantragt. Diese werden teils mit den Projektverzögerungen begründet. Auch eine Passarelle, Querungshilfen für den Langsamverkehr, neue Bushaltestellen, Wendeanlagen für den öffentlichen Verkehr, Belagssanierungen, Veloabstellplätze und Verbesserung der Leistungsfähigkeit beim Autobahnanschluss Buchrain sowie eine Verbindung für Lastwagen von Perlen in Richtung St. Katherina zur Autobahn A14 werden gewünscht.

Beantragt wird, die Umfahrung Ost und West in Beromünster, die Umfahrungen gemäss dem Gesamtverkehrskonzept im Seetal, die Umfahrung Wolhusen Süd und die Umfahrung Schötz vorzuziehen. Andere Stellungnehmende unterstützen die vorgeschlagenen Zuordnungen. Wieder andere beantragen einen Verzicht auf sämtliche Umfahrungsprojekte einschliesslich der Umfahrung Emmen sowie die Spange Süd und die Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr. Auch zusätzliche Varianten und Alternativen für Umfahrung werden thematisiert, Redimensionierungen von Projekten sowie Verzicht auf die Chlusboden-Brücke und das Vorhaben «Inwil, Knoten Industriestrasse–Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öffentlichem Verkehr» werden beantragt. Für Vorhaben in Schötz und Nottwil soll anstelle von Optimierungen des Strassenraums mit Verbesserung der Verkehrssicherheit und Radverkehrsanlagen nur eine Belagssanierung ins Bauprogramm aufgenommen werden. Die Spange Nord sei im gegenwärtigen Planungsstand noch nicht stadtverträglich. Eine Stellungnahme beantragt die Vorhaben im Umfeld der Spange Nord erst zusammen mit dem Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr zu realisieren.

Bei einigen Vorhaben wurden Präzisierungen, Ergänzungen, die Koordination mit Konzepten, flankierende Massnahmen oder Änderungen der Bezeichnung der Massnahme beantragt. In einzelnen Stellungnahmen wird die Abgrenzung und die Koordination der Vorhaben thematisiert oder eine gleichzeitige Bearbeitung von Vorhaben unterschiedlicher Töpfe beantragt. Die Aufteilung von einem Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm in zwei Abschnitte wird nicht von allen Betroffenen unterstützt. Bei Vorhaben in Inwil und Schötz wird eine Änderung der Linienführung beantragt.

Die Sammelrubriken werden zur Kenntnis genommen. Bei den Sammelrubriken Unfallschwerpunkte, Radrouten, Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss dem BehiG sowie Monitoring und Controlling wird eine Überprüfung oder Anpassung der Kosten beantragt.

Die Luzerner Seegemeinden fühlen sich von der geplanten Sperrung der Kantonsstrasse im Abschnitt Bürglen – Grenze Kanton Schwyz in der Gemeinde Vitznau während des Baus stark betroffen. Das Bauvorhaben sei auf die technische Möglichkeit hin so umzusetzen, dass die Totalsperrung zeitlich möglichst minimiert wird. Auch ein Verzicht auf die Totalsperrung wird gefordert.

4.3 Beurteilung der Vernehmlassung

Von den über 45 eingereichten Anträgen erfüllen 9 Vorhaben die Grundsätze der Entscheidungskriterien. Zusammen mit den bereits im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen 78 neuen Vorhaben waren diese zusammen mit allen weiteren im Entwurf enthaltenen Vorhaben der definitiven Wirkungs- sowie der Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Die aus dem Bauprogramm 2015–2018 im Vernehmlassungsentwurf nicht mehr enthaltenen Vorhaben Ettiswil, Rüti–Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage und Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14 werden erst in der Programmperiode des vorliegenden Bauprogramms realisiert und verbleiben somit im Topf A. Eine Aufnahme des aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation vermissten Vorhabens «Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)» ist nicht erforderlich, da die bestehenden Massnahmen für eine Alternativroute genügen.

Anträge wie die Umfahrungen Sempach und Ruswil, welche nicht im kantonalen Richtplan beschrieben sind, oder die Rad- und Gehwege zwischen Udligenswil und Meierskappel, Schötz und Ebersecken, Autobahnanschluss Buchrain und Perlen und entlang der Reuss, die nicht im geltenden Radroutenkonzept – das aufgrund des von Ihrem Rat am 19. Juni 2018 erheblich erklärten Postulates P 508 von Yvonne Zemp Baumgartner zu überprüfen ist, was frühestens im Zusammenhang mit der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms möglich sein wird – oder nicht in unserer Zuständigkeit liegen, sowie Anträge für Belagssanierungen, Signalisationsanordnungen, Standards im Strassenbau, Mobilitätsstrategie oder Gesamtverkehrskonzept für den Gesamtkanton, Ausbau der Bahninfrastruktur und Veloabstellplätze sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bauprogramms für Kantonsstrassen. Die im Abschnitt Schötz bis Ebersecken zusammen mit dem Rad- und Gehweg beantragte gleichzeitige Anpassung der Strassenbreite an die aktuellen Normen ist aufgrund des eher geringen Verkehrsaufkommens nicht prioritär.

Der beantragte Rad- und Gehweg zwischen Wiggen und Hilfern in der Gemeinde Escholz matt-Marbach wird zurzeit als Bauvorhaben Dritter realisiert. Der Antrag auf einen durchgehenden Rad- und Gehweg von Rothenburg nach Beromünster ist im Vernehmlassungsentwurf zum Bauprogramm berücksichtigt. Die in der Vernehmlassung erwähnte Strassenraumgestaltung in Schüpfheim wird von der Gemeinde nicht explizit unterstützt. Verbesserungen der Verkehrssicherheit sind basierend auf einer Gestaltungsstudie der Gemeinde punktuell bereits zulasten einer Sammelrubrik in Bearbeitung.

Verbesserungen am SBB-Niveauübergang in Reiden sind aufgrund der Örtlichkeit nicht möglich. Die Sanierung der Bahnhofstrasse ist hingegen zulasten des Strassenunterhalts in Planung. Die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs in Wolhusen Hackenrüti wird hingegen neu in den Topf B des Bauprogramms aufgenommen. Dafür wird die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs im Vorhaben Umfahrung Wolhusen Süd gestrichen. Linienführungen von Umfahrungen werden in der Planung im Rahmen des Variantenstudiums geprüft. Die Betrachtung pro Buslinie respektive für die frequenzstarken RBus-Linien ist mit den Gesamtverkehrskonzepten Luzern Nord, Süd und Ost sowie den Vorhaben gemäss dem Entwurf zum Bauprogramm für die Agglomeration und die Stadt Luzern berücksichtigt.

Weitere Anträge beziehen sich auf Vorhaben, welche im Entwurf zum Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen namentlich erwähnt sind oder in der Bauprogrammperiode 2015–2018 bereits realisiert wurden.

Die Umgestaltungen der Knoten Länggass in der Gemeinde Oberkirch und Knoten Münsterstrasse in der Stadt Sursee sind dem gleichen Topf, dem Topf B, zugeordnet. Eine Entlassung des Kreisels Dreielangel in Sempach aus dem Projektperimeter ist aufgrund des ausgewiesenen Unfallschwerpunktes und der Koordination mit der Anpassung der bestehenden Bushaltestellen an das BehiG nicht angezeigt. Eine Koordination des Vorhabens mit den geplanten Massnahmen der Stadt Sempach wird jedoch empfohlen.

Die Planung und Realisierung der Vorhaben erfolgt gemäss den Normen der VSS und dem Radroutenkonzept. Weiter sind die Strassen im Kanton Luzern nach ihrer Funktion und Bedeutung in Strassenkategorien eingeteilt. Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz, dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt, stehen in seinem Eigentum und seiner Hoheit. Die Gemeinden üben die Hoheit über Gemeindestrassen aus. Die beantragten Verbesserungen der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit oder der Förderung des öffentlichen Verkehrs von Gemeindestrassen bei Einmündungen in Kantonsstrassen obliegen der Zuständigkeit der Gemeinde. Auch die beantragte Änderung der Linienführung im Vorhaben Schötz, Dorf (exkl.)–Grenze Ebersecken betrifft eine Gemeindestrasse. Mit der Beantwortung der Anfrage 553 von Margrit Steinhäuser über die Verkehrssicherheit an Kreiseln namentlich für die schwächeren Verkehrsteilnehmer vom 25. Januar 2010 sind Kreisel nach den massgebenden Normen und den neusten 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 Verkehrsteilnehmer ist nach Möglichkeit zu

verzichten (§ 37 Abs. 2 StrG). Die entsprechenden Anträge werden im Entwurf zum Bauprogramm nicht berücksichtigt.

Kleine Vorhaben wie die Anpassung von Bushaltestellen gemäss den Vorgaben des BehiG oder einzelne neue Bushaltestellen oder Fussgängerquerungen sind, wie in den früheren Bauprogrammperioden, den Sammelrubriken zuzuordnen.

Vorgezogene Sofortmassnahmen für im Bauprogramm beschriebene Vorhaben werden – wo wirtschaftlich sinnvoll und kostengünstig realisierbar – grundsätzlich unterstützt. Die im Rahmen der Vernehmlassung beantragten vorgezogenen Sofortmassnahmen für Bushaltestellen, Erneuerung von Durchlässen oder Fussgängerquerungen sind aufgrund der Örtlichkeiten und der damit resultierenden hohen Kosten nicht zulasten von Sammelrubriken realisierbar. Für die beantragte Wendemöglichkeit für den öffentlichen Verkehr in der Gemeinde Ebersecken sind kostengünstigere Lösungen zu suchen.

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. Die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnanschlusses Buchrain und ein neuer Anschluss im Bereich St. Katherina an die A14 liegt somit nicht in unserer Zuständigkeit. Einen Ausbau des Autobahnanschlusses Buchrain haben wir bereits im Rahmen der Anhörung des Bundes zum Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse von uns aus beantragt.

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. und 2. Generation wurde aufgrund der Programmwirkung bisher ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent zugesichert. Für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation darf der gleiche Mitfinanzierungsanteil erwartet werden. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation wird zurzeit vom Bund geprüft. Der Prüfbericht des Bundes von Anfang dieses Jahres attestiert dem Vorhaben «K 17b, Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse» eine ungenügende Finanz- und Baureife sowie ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Somit wird das Vorhaben von der Liste A in die Liste B und im Entwurf zum Bauprogramm in den Topf B verschoben. Die Umfahrung Emmen und das Vorhaben Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.) in der Stadt Luzern wurden mit den gleichen Begründungen im Agglomerationsprogramm der 3. Generation in die Liste C verschoben. Da für die Umfahrung Emmen die Bestvariante noch nicht bestimmt ist, wird die Planung im Topf B ohne Bezeichnung der Gesamtkosten belassen. Das Vorhaben in der Stadt Luzern bleibt aufgrund der bekannten Linienführung und mit Blick auf die zu erwartende lange Verfahrensdauer unverändert. Die Zuordnung dieser drei Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation neu zu beurteilen.

Basis für den Entwurf zum Bauprogramm 2019–2022 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.

Der neue Antrag der Stadt Luzern für die Planung der Kantonsstrasse K 33a im Abschnitt Kreuzstutz–Tschuopis mit den daraus resultierenden drei Rückzügen der Vorhaben «Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof–Rönnimoos, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19 in Koordination mit Sanierung Strasse», «Littau Tschoupi, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen in Koordination Gebietsentwicklung und Verlängerung Buslinie» und Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus wird berücksichtigt. Hingegen konnte den beantragten Redimensionierungen und Verzicht auf einzelne Vorhaben aufgrund der Entscheidungskriterien nicht entsprochen werden.

Das BUWD unterzog sämtliche (inkl. der 87 neuen) Vorhaben der definitiven Wirkungsanalyse. Zudem wurde die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt, und 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.

4.4 Unterschiede Vernehmlassungsentwurf - vorliegende Botschaft

Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf resultieren die nachfolgenden Änderungen:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Änderung
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	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 2/4/10/13/16/17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem–Management	Anpassen Beschrieb der Massnahme gemäss Bauprogramm 2015–2018
K 10	K 10 Escholzmatte–Marbach: Grenze Schüpfheim–Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	neuer Antrag, Zuordnung in Topf A
K 17	Ebikon, Einmündung Schlösslistrasse (inkl.)–Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	neuer Antrag, Zuordnung als Bauvorhaben Dritter in Topf A
K 18	Ettiswil, Rüti–Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	noch nicht realisiert, bereits im Bauprogramm 2015–2018 enthalten, Zuordnung Topf A
K 18	Ettiswil, Zuswil–Kottwil Käserei, Sanierung und Ausbau Rad- und Gehweg	neuer Antrag, Zuordnung in Topf A
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof–Rönnimoos, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19 in Koordination mit Sanierung Strasse	streichen, ein neuer Antrag für 3 Vorhaben
K 33a	Luzern, Littau, Tschoupi, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen in Koordination Gebietsentwicklung und Verlängerung Buslinie	streichen, ein neuer Antrag für 3 Vorhaben

K 33a	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	streichen, ein neuer Antrag für 3 Vorhaben
K 33a	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	neuer Antrag, Zuordnung Planung in Topf A, Ersatz für 3 gestrichene Vorhaben.
K 33b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	noch nicht realisiert, bereits im Bauprogramm 2015–2018 enthalten, Zuordnung Topf A
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 10	Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	Änderung Beschrieb der Massnahme, ohne Aufhebung Niveauübergang (neuer Antrag)
K 10	Escholz matt–Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern–Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 12	Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.)–Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse und BehiG	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B mit Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus–Sternenplatz (exkl.)	Ergänzung Beschrieb mit Koordination eines Vorhabens
K 16	Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen Langsamverkehr) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt), Planung	Änderung Beschrieb der Massnahme, nur Planung
K 16	Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 16	Baldeg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 16	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 16	Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K 16	Altis, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B mit Änderung Beschrieb der Massnahme, mit Gesamtkosten
K 16/56/60	Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 17b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B
K 18	Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.)–Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B
K 46	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.)–Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B

K 65/65a	Inwil, Knoten Industriestrasse–Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B und Änderung Beschrieb der Massnahme (zusätzliche Variante Spange Mettlen)
K 44	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Moosblick–Gemeinde Wauwil, Rad- und Gehweg	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	Ergänzung Beschrieb der Massnahme
K 44	Nebikon, Einmündung Stägenrain–Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
Sammelrubrik	Sammelrubrik 16; Monitoring und Controlling (z.B. Luzern Nord, Luzern Ost, Luzern Süd)	Ergänzung Beschrieb der Massnahme

Mit dem vorliegenden Entwurf zum Bauprogramm wird die Umsetzung des kantonalen Richtplans, der Agglomerationsprogramme und des öV-Berichts 2018–2021 bestmöglich gewährleistet.

5 Beschrieb des Bauprogramms 2019–2022

5.1 Aufbau

Das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen ist in drei Töpfe und die Sammelrubriken eingeteilt. Dieses bewährte System der Töpfe soll im neuen Bauprogramm 2019–2022 fortgesetzt werden. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2019–2022 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. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten der Vorhaben von Topf A entsprechen annähernd den im AFP 2019–2022 dafür eingerechneten Mitteln. Für den Zeitraum des Bauprogramms 2019–2022 ist wiederum davon auszugehen, dass die im AFP für die Investition in die Kantonsstrassen vorgesehenen Mittel einzig aus zweckgebundenen Geldern finanziert werden. 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.

Die Vorhaben des Agglomerationsprogramms 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.

5.2 Kostenzusammenstellung

Die Kostenplanung des Bauprogramms basiert auf dem AFP 2019–2022. 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 – gezielt Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im AFP vorgesehenen Mittel übersteigt. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass das Bauprogramm 2015–2018, wie in Kapitel 1 beschrieben, nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden konnte. Der aufgrund der Kostenplanung der Vorhaben gemäss Bauprogramm 2015–2018 resultierende Kreditübertrag per Ende 2018 wird auf rund 50 Millionen

Franken geschätzt, was es im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2019–2022 mit zu berücksichtigen galt.

Für die Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2019–2022 stehen somit folgende Bruttobeträge für Bau, inklusive Landerwerb und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung, zur Verfügung. Dabei reduziert sich der unten ausgewiesene Überhang (Kosten der geplanten Vorhaben, abzüglich Mittel im AFP) um den oben erwähnten Kreditübertrag von 50 Millionen Franken:

Topf	A				B	C
Jahr	2019	2020	2021	2022		
Total	56'945'000	81'795'000	93'845'000	75'045'000	343'180'000	885'680'000
AFP 2019–2022	54'774'000	56'100'000	58'700'000	58'730'000		
Überhang	2'171'000	25'695'000	35'145'000	16'315'000		

Vor der definitiven Erarbeitung des Bauprogramms 2019–2022 wurden die Kosten nochmals überprüft und dem Stand der Projekte beziehungsweise deren Realisierung angepasst. Deshalb sind bei den Projektkosten und der Terminplanung Abweichungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf vom 13. November 2017 möglich.

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

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 sind deren Anliegen 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. Alle 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.

5.3 Beschrieb der einzelnen Projekte

Die Vorhaben des Bauprogramms 2019–2022 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 2019–2022 nach wie vor erfüllen, werden darin aufgenommen und gemäss Grundsätzen, Prioritäten und Rangfolge den Töpfen A bis C zugeordnet.

Vorhaben, die im Topf A verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	öV-Bericht
K 2	Luzern/Meggen, Rebstock–Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse–Schiffsteg	Agglomerationsprogramm
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	im Bewilligungsverfahren, Agglomerationsprogramm
K 2b	Vitznau, Bürglen–Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	Zustand Kunstbaute alarmierend
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	in Realisierung, Agglomerationsprogramm
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Eismündung 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 4/33a	Kriens/Luzern, Ränggloch, Eismündung Hergiswaldstrasse (exkl.)–Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	im Bewilligungsverfahren, Zustand Kunstbauten alarmierend, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 10	Entlebuch, Althus–Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. 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	Wolhusen, Bahnhof–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, öV-Bericht (koordinierte Realisierung Bushub), ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.)–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität), öV-Bericht, Koordination mit Oberbausanierung

K 11	Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.)–Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	in Realisierung, in Koordination Bauvorhaben Dritter
K 11	Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	in Realisierung, Zustand Strasse, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang–Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 12	Buttisholz/Grosswangen, Guglern–Rot–Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 12/13/15a	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, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/ Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48–Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 15	Rothenburg, Einmündung Eschenbachstrasse, Umgestaltung Knoten	flankierende Massnahme Autobahnanschluss Rothenburg
K 16	Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof	
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 16/55	Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 16a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	im Bewilligungsverfahren, Anpassung an Bauvorhaben Dritter, Koordination mit Oberbausanierung
K 16a	Hitzkirch, Mosen, Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	im Bewilligungsverfahren, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.)–Einmündung Weichlenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse und in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	Koordination mit Oberbausanierung und Bauvorhaben Dritter, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	im Bewilligungsverfahren, in Koordination mit Bauvorhaben Dritter, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 18	Ettiswil, Rüti–Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	In Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	im Bewilligungsverfahren, Agglomerationsprogramm, öV-Bericht
K 33	Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	in Realisierung, Zustand Kunstbaute, Hochwasserschutz, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 33b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.)–Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg im Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 40	Willisau, Chäppelimmatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse–Wendeschleife	in Realisierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. und 3. Priorität)

K 56	Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung–Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	in Koordination mit Umfahrung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
Total Projekte = 39		

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

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse–Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 11	Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12–Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	im Bewilligungsverfahren, Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 15a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.)–Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	öV-Bericht, Koordination mit Oberbausanierung
K 30	Meierskappel, Bushaltestellen Käppelihof	
K 33a	Luzern/Kriens, Hohrütli–Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Vorhaben «Kriens/Luzern, Ränggloch, Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage», ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 46	Roggiswil/Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42, Ausbau Strasse	Zustand Strasse
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel–Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 47	Oberkirch, Länggass–Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke und Oberbauerneuerung SBB	im Bewilligungsverfahren, Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 52	Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Zustand Kunstbauten
K 65	Buchrain, Schachen–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	öV-Bericht
K 65c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonsstrasse	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht
Total Projekte = 14		

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

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 36	Escholzmatte-Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	Zustand Kunstbauten, Koordination mit Oberbausanierung
K 49b	Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	
Total Projekte = 2		

Projekte, die im Topf B verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2/4/10/13/ 16/17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	Agglomerationsprogramm
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Kriens, in Koordination mit Zentrumsplanung Gemeinde Kriens
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen/Kriensbach-kanal Stadt Luzern	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), in Koordination Sanierung Werkleitungen/Kriensbachkanal Stadt Luzern, Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten in Koordination Sanierung Strasse	in Koordination mit Vorhaben Knoten Münsterstrasse Sursee
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt), Planung	Agglomerationsprogramm
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit Spange Nord, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.)–Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	Agglomerationsprogramm, bewilligt, Realisierung bei Bedarf
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 65/65a	Inwil, Knoten Industriestrasse - Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	Agglomerationsprogramm
Total Projekte = 12		

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

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 11/43	Schötz, Industriegebiet Süd–Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Umfahrung Alberswil–Schötz, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt), Koordination mit Oberbausanierung
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)	Koordination mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. und 2. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus–Sternenplatz (exkl.)	Bauvorhaben Dritter
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	Ausbau bestehender Kreisel in Koordination Knoten Länggass Oberkirch
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse–Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
Total Projekte = 5		

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

<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 4	Kriens, Hohrütli–Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 11	Alberswil–Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	
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 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren–Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	ergänzt 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 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz–Einmündung K 52 (inkl.)–Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität), BehiG
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.)–Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Radroutenkonzept 1994 ergänzt“ (3. Priorität)
K 15	Rothenburg/Rain, Wegscheiden–Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Radroutenkonzept 1994 ergänzt“ (3. Priorität)
K 16	Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	Radroutenkonzept 1994 ergänzt“ (3. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 17c	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität), Vorhaben in Koordination mit Sanierung Kunstbauten
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	Agglomerationsprogramm
K 42	Altbüron/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	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 56	Römerswil, Niffel–Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
Total Projekte = 14		

Vorhaben, die im Topf C verbleiben

<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit Durchgangsbahnhof
K 4/32a	Luzern, Spange Süd	Agglomerationsprogramm
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.)–Farbschachen–Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	Radroutenkonzept 1994 ergänzt“ (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	
K 13	Knutwil, Einmündung K 44–Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	Bauvorhaben Dritter

K 16a	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, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern–Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Agglomerationsprogramm, Koordination mit Oberbausanierung
K 36	Flühli, Rotbachbrücke–Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 36	Flühli, Schintmoos–Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (teilweise alternative Radroute), Koordination mit Oberbausanierung
K 41	Luthern, Hofstatt–Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke in Koordination Sanierung Strasse	Zustand Kunstbaute, Koordination mit Oberbausanierung
K 41a	Zell/Ufhusen, Hüswil–Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes 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	ergänztes Radroutenkonzept (Angebot auf schwach befahrener Strasse), Koordination mit Oberbausanierung
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 46	Reiden, Mehlssecken–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 47	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	
K 56/56b	Römerswil, Einmündung K 56/56b, Umbau Knoten in Kreisel	
K 57a	Rickenbach, Rüchlig–Weiler Niderwil, 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
Total Projekte = 22		

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
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 19a	Kriens/Horw, Schlund–Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm
K 32a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	in Koordination mit Durchgangsbahnhof, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
Total Projekte = 3		

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

<i>Str.-Zug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Bemerkungen</i>
K 2b	Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Rückzug auf Antrag Gemeinderat
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse	Wegen geänderter Führung des öffentlichen Verkehrs wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 das neue Vorhaben Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse) aufgenommen.
K 10	Luzern, Seetalplatz (exkl.)–Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Luzern, Rotewald–Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz) und Luzern, Staldenhof–Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung aufgeteilt.
K 11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Schötz, Industriegebiet Süd–Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse integriert.
K 12	Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Grosswangen, Rotmatte–Schutz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse integriert.
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Luzern, Gütsch–Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen und Luzern, Kasernenplatz (exkl.)–Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K13	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	Die bestehenden Anlagen entsprechen einer Alternativroute. Keine weiteren Massnahmen erforderlich.
K 13	Neuenkirch, Dorf, Radverkehrsanlage (Mischverkehr)	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrüti, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse–Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 15/18/57/58	Beromünster, Westumfahrung	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen) integriert.
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in das Vorhaben Beromünster, Ost- und Westumfahrung

		(exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen) integriert.
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 mit dem Vorhaben Emmen, Seetalplatz (exkl.)–Waldibrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen ersetzt (Erweiterung Projektperimeter).
K 16	Hochdorf/Ballwil/Eschenbach/Inwil, Leistungsoptimierung entlang der bestehenden Achse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in mehrere Vorhaben aufgeteilt.
K 16/60	Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in das Vorhaben Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung integriert.
K 18	Beromünster/Schenkon, Tannberg–Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Beromünster, Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse und Schenkon, Chommlibachbrücke–Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 19	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse, und Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter) sowie Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse und Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen aufgeteilt.
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	Dieses Vorhaben wurde auf Antrag der Stadt Luzern zurückgezogen. Im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben im Vorhaben 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, enthalten.
K 33a	Luzern, Littau, Tschuopis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen	Dieses Vorhaben wurde auf Antrag der Stadt Luzern zurückgezogen. Im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 ist das Vorhaben im Vorhaben 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 integriert.
K 36	Escholzmatt/Flühli, Lammschlucht	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Escholzmatt–Marbach/Flühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl.–Under Tendli) und Escholzmatt–Marbach/Flühli, Under Tendli–Hinder Lamm aufgeteilt.

K 42/42a	Altbüron, Umbau Knoten K 42/42a in Kreisel	Rückzug auf Antrag Gemeinderat
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 in die Vorhaben Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck)–Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse und Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse aufgeteilt.
K 58	Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a–Aabach, Ausbau Trottoir	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2019–2022 gemäss Ergebnis Gesamtverkehrskonzept Seetal in das Vorhaben Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16–Einmündung K 16a, Aesch–Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung, integriert.
Total Projekte = 21		

5.3.2 Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden

Projekte, die neu in Topf A aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 4	Kriens, Grosshof–Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)	öV-Bericht (geänderte Führung öV), Agglomerationsprogramm
K 10	Luzern, Knoten Bodenhof–Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter, Agglomerationsprogramm
K 10	Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungsfähigkeit Knoten infolge neue Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter, Agglomerationsprogramm
K 10	Luzern, Rotewald–Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz)	Agglomerationsprogramm, Hochwasserschutz, Koordination mit Oberbausanierung
K 10	K 10 Escholzmatte–Marbach: Grenze Schüpfheim–Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität, Lücke)
K 10/33	Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S61	öV-Bericht
K 11	Menznaun, Dorfanfang–Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	Bauvorhaben Dritter, öV-Bericht
K 13	Luzern, Gütsch–Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen	Koordination mit Oberbausanierung und Sanierung Werkleitungen, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
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	ergänzt Radroutenkonzept (teilweise 1. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung

K 13	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse–Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (1. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 13/14/18	Mauensee/Oberkirch/Schenk/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung	Konzept motorisierter Individualverkehr Zentrum Sursee Plus
K 14/18	Sursee, Kreisel Schlottermilch, Sanierung Unfallschwerpunkt	Unfallschwerpunkt
K 15/58	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	bewilligte Strassenpläne
K 16/17	Emmen/Ebikon, Anpassung bestehende Knoten Kantonstrassen für neue öV-Tangentiellinie Emmen–Ebikon, Planung	
K 16	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/56	Hochdorf, Kreisel Braui, Optimierung Leistungsfähigkeit (Sofortmassnahmen), Sanierung Unfallschwerpunkt	Unfallschwerpunkt, Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.)–Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonstrasse in Koordination mit Kantonstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 17	Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	öV-Bericht, BehiG, RBus, Agglomerationsprogramm
K 17	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.)–Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Spange Nord, Planung	
K 18	Beromünster, Tann–Lochetten, 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	Sanierung bestehende Anlage
K 18	Gettnau, Einmündung Schötzerstrasse, Sanierung Unfallschwerpunkt	Unfallschwerpunkt
K 18	Zell, Briseck–Dorf (inkl.), Anpassen Kantonstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 33/33b	Malters, Knoten K 33/33b, Sanierung Unfallschwerpunkt	Unfallschwerpunkt
K 33a	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	Agglomerationsprogramm, Siedlungsentwicklung, Koordination mit Oberbausanierung, BehiG
K 48	Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel)–Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	öV-Bericht, BehiG, Agglomerationsprogramm
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
K 65/65a	Inwil, Oberhofen, Optimierung Knoten und Lichtsignalanlage, Sofortmassnahmen	Gesamtverkehrskonzept Seetal
Total Projekte = 33		

Projekte, die neu in Topf B aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 10	Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	Schliesszeiten Bahnübergang

K 10	Escholzmat-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 12	Grosswangen, Rotmatte–Schutz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. und 3. Priorität)
K 12	Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.)–Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
K 13	Luzern, Kasernenplatz (exkl.)–Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Werkleitungen, Agglomerationsprogramm, ergänztes Radroutenkonzept (1. Priorität, Unfallschwerpunkt)
K 14	Geuensee, Schulhaus–Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 15a	Rothenburg, Einmündung Butzibachstrasse–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm
K 16	Emmen, Seetalplatz (exkl.)–Waldibrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen	Agglomerationsprogramm
K 16	Aesch, Aesch Dorf (exkl.)–Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (Alternativroute)
K 16	Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen Langsamverkehr) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16	Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16	Hitzkirch/Altis, Hitzkirch Dorf (exkl.)–Altis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 16	Altis, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 16/65a	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke–Knoten K 16/65a–Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/56	Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
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	Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
K 17	Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost
K 18	Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.)–Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
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 Ringstrasse	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 19	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd
K 36	Escholzmat-Marbach/Flühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl.–Under Tendli)	Zustand Kunstbauten. Koordination mit Oberbausanierung

K 46	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.)–Einmündung Indu- striestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 48	Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.)– Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordina- tion Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänz- tes Radroutenkonzept (1. Priorität)
K 58	Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwisersstrasse, Opti- mierung Veloquerung Mosen Richtung Altwis in Koor- dination Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (Querung Alternativroute), Koordination mit Oberbausanierung
Total Projekte = 26		

Projekte, die neu in Topf C aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 10	Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität), Koordination mit Oberbausanierung
K 10	Luzern, Staldenhof–Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Ko- ordination Siedlungsentwicklung, Planung	Agglomerationsprogramm, Siedlungsentwick- lung
K 10	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.)–Ein- mündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Ver- kehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Nor- malprofil, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety In- spection», Koordination mit Oberbausanie- rung
K 10	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety In- spection»
K 10	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Ver- besserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Ver- zögerungs- und Beschleunigungsspur	Verkehrssicherheit gemäss «Road Safety In- spection»
K 12/34a	Ruswil, Einmündung K 12–Einmündung Under Neu- hus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Langsamver- kehr	BehiG
K 15a	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibach- strasse–Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnah- men für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsma- nagement	öV-Bericht
K 16	Baldegg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantons- strasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16	Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantons- strassen), Optimierung und Anpassung Gesamtver- kehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbes- serung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugun- sten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Pla- nung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 2. Priorität)
K 16	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstras- sen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Ver- besserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (2. Priorität)
K 16	Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassie- rende Kantonsstrassen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/16a	Gelfingen, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtver- kehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öf- fentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 16/56/60	Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstras- sen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfah- rung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öf- fentlicher Verkehr, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 1. Priorität)
K 16a	Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtver- kehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öf- fentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise 3. Priorität)

K 17a	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.)–Kantons-grenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sa-nierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 18	Zell, Hüs-wil–Grenze Kanton Bern, Radverkehrs-an-lage (Massnahme offen) mit Anpassung geometri-sches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, ergänz-tes Radroutenkonzept (3. Priorität)
K 19	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorha-ben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemein-destrassen	Agglomerationsprogramm, Gesamtverkehrs-konzept Luzern Süd
K 36	Escholz-matt-Marbach/Flühli, Under Tendli–Hinder Lamm	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten
K 44	Mauensee, Kaltbach, Moosblick–Gemeinde Wauwil, Rad- und Gehweg	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität, Lücke)
K 44	Nebikon, Einmündung Stägenrain–Büelen, Radver-kehrs-anlage mit Anpassung geometrisches Normal-profil	ergänzt Radroutenkonzept (2. Priorität, Lücke)
K 56a	Römerswil, Traselingen–Herlisberg, Rad- und Geh-weg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 56b	Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56–Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normal-profil, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes 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, Ausbau be-stehender Radverkehrs-anlage
K 60	Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.)–Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	ergänzt Radroutenkonzept (3. Priorität), Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 61	Hohenrain, Abzweigung K 16–Lieli, Rad- und Geh-weg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal, ergänztes Radroutenkonzept (teilweise alternative Rad-route auf schwachbefahrener Strasse)
K 64	Aesch/Schongau, Abzweigung K 16–Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Pla-nung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
K 65a	Inwil, Inwil Dorf (exkl.)–Autobahnanschluss A14 Gisi-kon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	Gesamtverkehrskonzept Seetal, Ausbau be-stehender Radverkehrs-anlage
K 65a	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssy-tem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffent-licher Verkehr (z.B. Querungshilfen), Planung	Gesamtverkehrskonzept Seetal
Total Projekte = 28		

5.3.3 Sammelrubriken

Sämtliche im Bauprogramm 2015–2018 enthaltenen Sammelrubriken werden in das neue Bauprogramm übernommen. Die Kosten in den Sammelrubriken 4 «Unfall-schwerpunkte» und 15 «Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG» wurden gestützt auf die behördenverbindlichen Vorgaben und die erforderlichen Massnahmen angepasst. Die Kosten in der Sammelrubrik 7 «Lärmschutz und Luft-reinhaltung» wurden auf die erforderlichen jährlichen Aufwendungen für die Umset-zung der Lärmschutzverordnung bereinigt. Gegenüber dem Bauprogramm 2015–2018 wurde neu die Sammelrubrik 16 «Monitoring und Controlling (z.B. Luzern Nord, Ost und Süd» mit 100'000 Franken pro Jahr aufgenommen.

5.4 Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 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 Realisierungs-grad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kap. V.4 der Botschaft B 119).

Gemäss dem Entwurf des Bauprogramms 2019–2022 werden bis Ende 2022 unge-fähr 80 Prozent der Massnahmen des ergänzten Radroutenkonzepts umgesetzt und in Betrieb sein. Bis Ende 2026 würde sich der Umsetzungsstand – ohne Anpassung

des Radroutenkonzepts – auf ungefähr 86 Prozent der Massnahmen erhöhen. Allerdings hat uns Ihr Rat am 19. Juni 2018 mit der Erheblicherklärung des Postulates P 508 von Yvonne Zemp Baumgartner vom 30. Januar 2018 beauftragt, eine Überarbeitung des Radroutenkonzepts zu prüfen. Aus zeitlichen und personellen Gründen wird diese Überprüfung jedoch frühestens im Zusammenhang mit der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms angegangen werden können.

Grosse Vorhaben wie das Ränggloch, die Ost- und Westumfahrung Beromünster und die gleichzeitige Optimierung des Strassenraums bei neuen Radverkehrsanlagen sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und der Agglomeration Luzern benötigen einen grossen Teil der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Mit allen diesen Vorhaben werden Massnahmen des ergänzten Radroutenkonzepts umgesetzt.

5.5 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf den Lärmschutz

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen rund 49 Millionen Franken. Bis Ende 2018 werden für den Lärmschutz voraussichtlich rund 48 Millionen Franken ausgegeben worden sein. In der Sammelrubrik «Lärmschutz und Luftreinhaltung» sind für die Jahre 2019 und 2020 pro Jahr Kosten von 0,5 Millionen Franken für die Umsetzung der LSV einzustellen. Die gesetzlich vorgeschriebene Sanierungspflicht per 31. März 2018 kann hingegen nicht erfüllt werden, da die Verfahren sehr zeitaufwendig sind und aufgrund von Einsprachen und Beschwerden verzögert werden.

5.6 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern

Die im Rahmen der Agglomerationsprogramme Luzern entwickelten Zukunftsbilder zeigen, dass im öffentlichen Verkehr in der Stadt und Agglomeration Luzern bis im Jahr 2030 infolge der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit einer Nachfragezunahme von 40 bis 50 Prozent zu rechnen ist. Gemäss den mit dem Agglomerationsprogramm Luzern abgestimmten AggloMobil-Planungen soll diese Nachfragezunahme mit grösseren Gefässen (RBus), einer besseren Verknüpfung von Bahn und Bus (Bushubs), besserer Vernetzung der Buslinien (Durchmesser- und Tangentiallinien) und einer verbesserten Zuverlässigkeit (Buspriorisierung) abgedeckt werden. Damit einher geht auch eine verstärkte Ausrichtung des Liniennetzes auf die Subzentren des Agglomerationsraums.

Mit dem Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen wird der öffentliche Verkehr wirksam gefördert. Planungsgrundlagen für die Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs in den Gebieten Luzern Nord, Süd und Ost sind die entsprechenden Gesamtverkehrskonzepte, womit eine Betrachtung pro Buslinie sichergestellt wird.

Folgende Kantonsstrassenprojekte mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern und in Teilen der Agglomeration sind im Bauprogramm 2019–2022 vorgesehen:

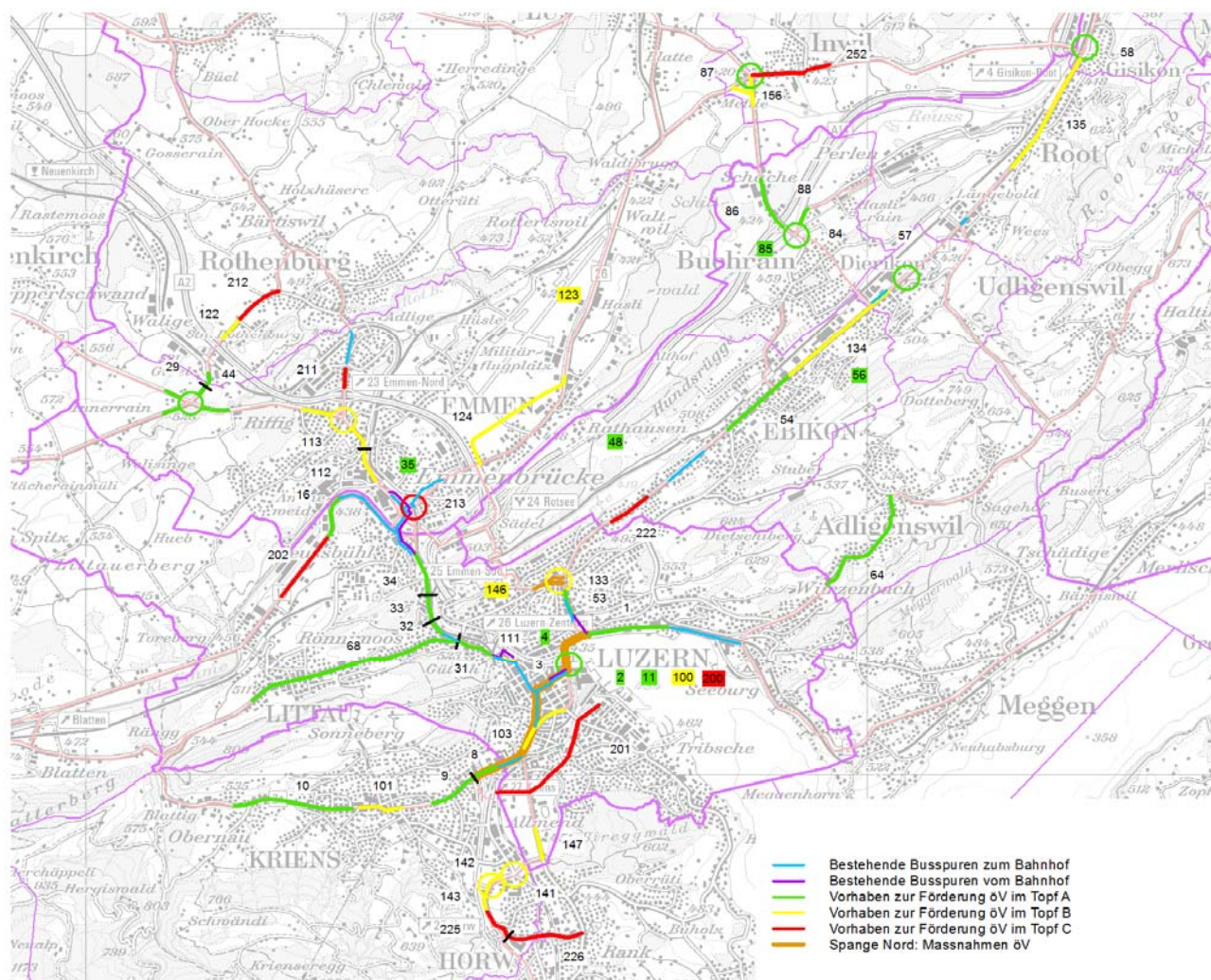
<i>Strassenzug</i>	<i>Gemeinde, Abschnitt, Massnahme</i>	<i>Plan Nr. def.</i>	<i>Topf</i>
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	1	A
K 2	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	2	A

K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperonanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse–Schiffsteg	3	A
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4	A
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	8	A
K 4	Kriens, Grosshof–Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	9	A
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	10	A
K 4/17	Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	11	A
K 10	Luzern, Rotewald–Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz)	16	A
K 12/13/15a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	29	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, 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	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer in Koordination Sanierung Strasse	34	A
K 13	Luzern/Emmen, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	35	A
K 15a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.)–Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	44	A
K 16/17	Emmen/Ebikon, Anpassung bestehende Knoten Kantonsstrassen für neue öV-Tangentiallinie Emmen–Ebikon, Planung	48	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 Schlösslistrasse (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, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	56	A
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	57	A
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	58	A
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	64	A
K 33a	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 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	84	A
K 65	Buchrain, Knoten K 65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	85	A
K 65	Buchrain, Schachen–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	86	A
K 65/65a	Inwil, Oberhofen, Optimierung Knoten und Lichtsignalanlage, Sofortmassnahmen	87	A
K 65c	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 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen/Kriensbachkanal Stadt Luzern	103	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 15a	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 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	133	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 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, 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
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.)–Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	147	B
K 65/65a	Inwil, Knoten Industriestrasse–Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	156	B
K 2	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	200	C
K 4/32a	Luzern, Spange Süd	201	C
K 10	Luzern, Staldenhof–Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	202	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 15a	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse–Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	212	C
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	213	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 19a	Kriens/Horw, Schlund–Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	226	C
K 65a	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen), Planung	252	C

Mit dem Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord inklusive Massnahmen für den öffentlichen Verkehr wird das Stadtzentrum infolge Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord und die Stadtautobahn vom MIV entlastet. Dadurch werden im Stadtzentrum, im Abschnitt Kreuzstutz bis Kasernenplatz und auf der Spitalstrasse Kapazitäten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs frei. Auf der Achse Obergrundstrasse–Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai werden mit der Inbetriebnahme des Gesamtsystems Bypass mit Spange Nord durch Umwidmung von Fahrstreifen durchgehende Busspuren erstellt werden können.



Übersicht Massnahmen für den öffentlichen Verkehr gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019–2022

5.7 Auswirkung des Bauprogramms 2019–2022 auf die personellen Ressourcen

Der Entwurf zum Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen hat Auswirkungen auf die personellen Ressourcen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur.

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 und kann zu Einsparungen 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. Daraus resultieren Terminverzögerungen und zusätzliche Aufwendungen. Aus Gesamtverkehrskonzepten resultieren Massnahmen für den Gesamtverkehr auf Kantonsstrassen, die für die weitere Bearbeitung der Vorhaben gemäss StrG die Aufnahme in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen bedingen. In das vorliegende Bauprogramm sind als Ergebnis der Gesamtverkehrskonzepte Luzern Süd und Ost sowie Seetal 35 neue Vorhaben (Topf A = 4, Topf B = 14, Topf C = 17) aufzunehmen. Dies widerspiegelt sich auch deutlich in der gestiegenen Anzahl der zu planenden oder zu realisierenden Vorhaben in den Töpfen A und B des vorliegenden Bauprogramms. Gegenüber dem Bauprogramm 2015–2018 sind im vorliegenden Bauprogramm in diesen beiden Töpfen 35 Vorhaben mehr enthalten.

All diese Umstände führen dazu, dass die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur das vorliegende Bauprogramm mit den vorhandenen Ressourcen kaum wird umsetzen und bewältigen können.

6 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf aufzustellen.

Luzern, 21. August 2018

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Robert Küng
Der Staatsschreiber: Lukas Gresch

Kantonsratsbeschluss
über das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantons-
strassen

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 21. August 2018,
beschliesst:

1. Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Bauvorhaben werden in das Bauprogramm 2019–2022 aufgenommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2019 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin:
Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- | | |
|----------|--|
| Anhang 1 | Entwurf Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen |
| Anhang 2 | Übersichtspläne 1 bis 5 zum Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonstrassen |

Entwurf Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonstrassen

	Realisierung (Ausführungsprojekt, Beschaffungen, Bau, Inbetriebnahme)														
Topf A															
Strassen- zug	Agglomerations- programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über- sichts- plan	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 2				Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	1	1	A	400'000	50'000			350'000			
K 2			A; ÖV-9.3	Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	2	A	900'000	0		50'000	50'000	400'000	400'000	
K 2		A; GV-1.2		Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse - Schiffsteg	1	3	A	4'400'000	400'000	100'000		500'000	1'500'000	1'900'000	
K 2/4/13/ 17/32 a		A; GV-1.2		Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	1	4	A	2'800'000	300'000	1'000'000	1'500'000				
K 2	C; M 17 1.b	A; LV-1.1a		Luzern/Meggen, Rebstock – Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	5	A	4'300'000	2'100'000	2'200'000					
K 2 b				Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad- und Gehweg, Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	1	6	A	14'000'000	300'000	700'000	6'000'000	6'000'000	1'000'000		
K 2 b				Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	1	7	A	13'000'000	800'000	700'000	7'000'000	4'500'000			
K 4	M 18.2c2			Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	8	A	2'700'000	2'500'000	200'000					
K 4			A; ÖV-9.3	Kriens, Grosshof – Schachenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	9	A	2'500'000	0	300'000	1'100'000	1'100'000			
K 4	A; M 18.2c4			Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	10	A	18'000'000	1'200'000		1'000'000	5'000'000	5'000'000	5'800'000	
K 4/17			A; ÖV-9.1a	Kriens/Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	11	A	2'000'000	100'000	100'000	900'000	900'000			
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	12	A	50'000'000	3'000'000	1'000'000	3'000'000	10'000'000	10'000'000	23'000'000	
K 4 b		A; ÖV-11.1i A; LV-2.2g		Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)	1	13	A	500'000	0	500'000					
K10		A;LV-1.3i	C; GV 1.5	Luzern, Knoten Bodenhof – Einmündung Cheerstrasse (bestehende), Anpassung an neue Verkehrsführung Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	1	14	A	0	0			0	0		
K10		A;LV-1.3i	C; GV 1.5	Luzern, Kreisel Bodenhof, Anpassungen Leistungsfähigkeit Knoten infolge neue Cheerstrasse (Bauvorhaben Dritter)	1	15	A	0	0			0	0		
K 10		B; ÖV-11.1n	A; ÖV-9.1d	Luzern, Rotewald – Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz)	1	16	A	2'900'000	0	2'500'000	400'000				
K 10				Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.) in Koordination Sanierung Strasse	4/5	17	A	11'000'000	300'000	700'000	3'500'000	3'500'000	3'000'000		
K 10				Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	4	18	A	10'500'000	500'000		3'500'000	3'500'000	3'000'000		
K 10				K10 Escholz matt–Marbach: Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	4	19	A	900'000	0		50'000	50'000	100'000	700'000	
K 10				Escholz matt-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	4	20	A	14'000'000	800'000	700'000	4'000'000	4'500'000	4'000'000		
K 10/33				Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S61	1/4/5	21	A	500'000	0	50'000	450'000				
K 11				Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	4/5	22	A	9'500'000	500'000			500'000	1'000'000	7'500'000	
K 11				Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	2	23	A	5'000'000	2'300'000	2'700'000					
K 11				Menznau, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	24	A	1'100'000	0	100'000	500'000	500'000			
K 11				Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	2	25	A	4'500'000	500'000	100'000	100'000		500'000	3'300'000	
K 11				Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.) – Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	2	26	A	0	0	0					
K 11/40				Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	2	27	A	6'600'000	500'000	600'000	2'500'000	3'000'000			
K 12				Buttisholz/Grosswangen, Guglern – Rot – Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Sanierung Strasse	5	28	A	7'300'000	6'300'000	1'000'000					
K 12/13/ 15 a		A; ÖV-11.1j		Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	3	29	A	5'300'000	400'000	400'000	2'500'000	2'000'000			
K 13		A; LV-1.1b B; ÖV-10.1	A; LV-1.1d	Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach	1	30	A	2'700'000	300'000	2'000'000	400'000				
K 13		A; ÖV-11.1c B; ÖV-10.2	A; ÖV-9.1b	Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Werkleitungen	1	31	A	2'800'000	300'000	1'000'000	1'500'000				
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	32	A	10'800'000	500'000	200'000		200'000	600'000	9'300'000	
K 13	A; M 18.2a2			Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	1	33	A	20'100'000	1'000'000		600'000	2'500'000	4'000'000	12'000'000	
K 13			A; ÖV-9.1m	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer in Koordination Sanierung Strasse	1	34	A	21'100'000	1'100'000	10'000'000	10'000'000				
K 13			A; ÖV-9.2	Luzern/Emmen, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1/3	35	A	1'100'000	0		50'000	50'000	500'000	500'000	
K 13				Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	36	A	2'000'000	0	100'000	500'000	1'400'000			
K 13				Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Heilbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	37	A	2'000'000	0	100'000		700'000	1'200'000		
K 13				Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	5	38	A	13'000'000	500'000		500'000	1'000'000	2'000'000	9'000'000	
K 13				Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	2	39	A	500'000	0	50'000		450'000			
K 13/14/18				Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massennahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung	5	40	A	300'000	0		50'000	200'000	50'000		
K 14/18				Sursee, Kreisel Schlottermilch, Sanierung Unfallschwerpunkt	5	41	A	700'000	0	50'000	50'000		600'000		
K 15				Rothenburg, Einmündung Eschenbachstrasse, Umgestaltung Knoten	3	42	A	2'900'000	200'000		500'000	2'200'000			
K 15/58				Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	5	43	A	60'000'000	2'300'000	500'000		500'000	1'500'000	27'000'000	28'200'000
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	44	A	4'400'000	200'000	200'000	500'000	2'000'000	1'500'000		

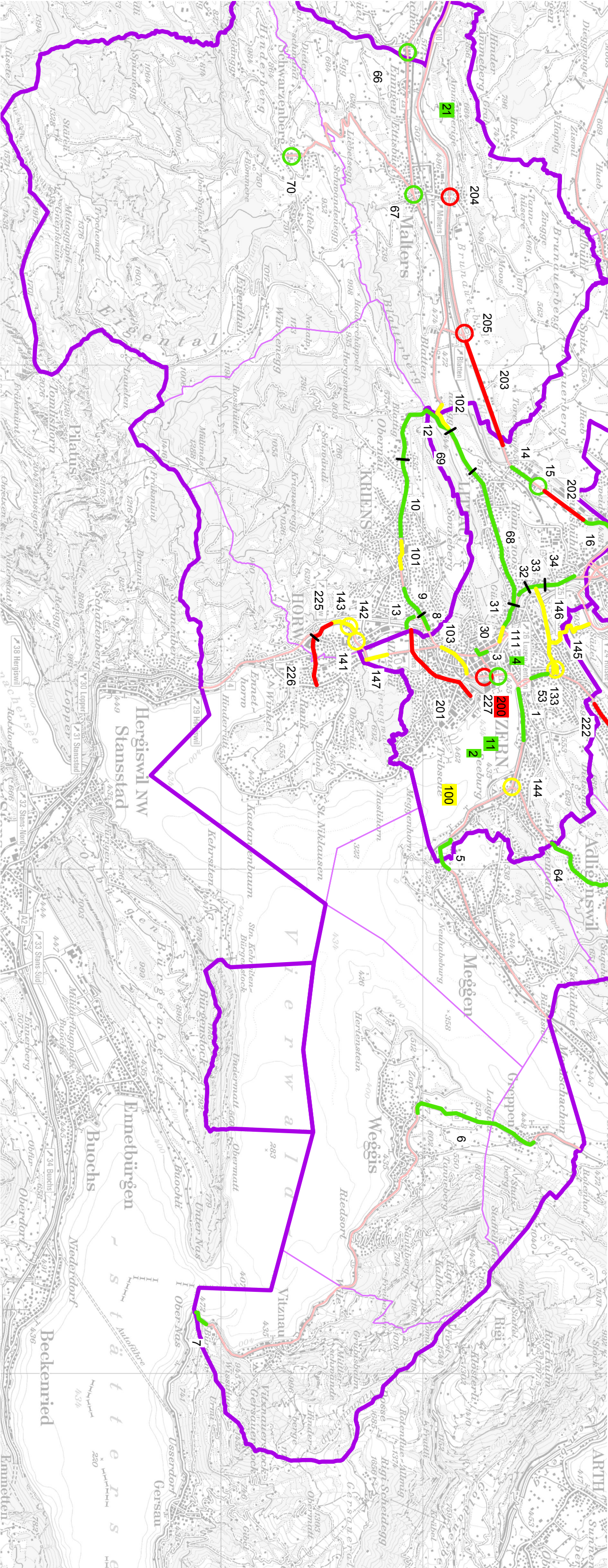
K 16				Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof	3	45	A	700'000	50'000	50'000		600'000			
K 16				Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	3	46	A	14'000'000	800'000		1'000'000	4'000'000	4'000'000	4'200'000	
K 16				Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV, Planung	3	47	A	200'000	0		100'000	100'000			
K 16/17				Emmen/Ebikon, Anpassung bestehende Knoten Kantonsstrassen für neue öV-Tangentiallinie Emmen – Ebikon, Planung	1/3	48	A	200'000	0		100'000	100'000			
K 16/55				Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	3	49	A	2'000'000	200'000	1'000'000	800'000				
K 16/56				Hochdorf, Kreisel Braui, Optimierung Leistungsfähigkeit (Sofortmassnahmen), Sanierung Unfallschwerpunkt	3	50	A	300'000	0	50'000	250'000				
K 16 a				Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	3	51	A	2'900'000	300'000	100'000	2'000'000	500'000			
K 16 a				Hitzkirch, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	3	52	A	2'100'000	250'000	550'000	1'300'000				
K 17				Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.) – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Spange Nord, Planung	1	53	A	200'000	0		100'000	100'000			
K 17	B; M 18.2b3	A; ÖV-11.1f A; ÖV-6.2b		Ebikon, Einmündung Schöllsistrasse (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)	1	54	A	12'000'000	500'000	250'000	250'000		1'000'000	10'000'000	
K 17				Ebikon, Einmündung Schöllsistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	1	55	A	0					0	0	
K 17			A; ÖV-9.2	Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	1	56	A	1'500'000	0	50'000	50'000		500'000	900'000	
K 17				Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	1	57	A	600'000	0		50'000	550'000			
K 17/17 a				Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	1/3	58	A	0	0	0	0				
K 18				Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	5	59	A	10'000'000	300'000	400'000		1'000'000	2'500'000	5'800'000	
K 18				Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käseerei, Sanierung und Ausbau Rad- und Gehweg	2	60	A	2'500'000	0	50'000	50'000		700'000	1'700'000	
K 18				Ettiswil, Rüti – Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	2	61	A	1'700'000	200'000	800'000	700'000				
K 18				Gettnau, Einmündung Schötzerstrasse, Sanierung Unfallschwerpunkt	2	62	A	400'000	0	50'000	50'000	300'000			
K 18				Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonsstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute) in Koordination Sanierung Strasse	2	63	A	300'000	0	50'000		250'000			
K 30				Adligenswil, Stadtgrenze – Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	1	64	A	1'300'000	200'000	1'100'000					
K 30				Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	1	65	A	700'000	50'000			50'000	600'000		
K 33				Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	1/4	66	A	5'400'000	1'700'000	3'500'000	200'000				
K 33/33 b				Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt	1	67	A	600'000	0	50'000	50'000		500'000		
K 33 a	A; M 17.6	B; ÖV-11.1b	A; ÖV-9.2	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	1	68	A	400'000	0	50'000	150'000	150'000	50'000		
K 33 a			A; LV-1.1b	Luzern/Kriens, Hohrütli – Tschoupi, Erstellen Radverkehrsanlage	1	69	A	4'400'000	200'000		500'000	3'000'000	700'000		
K 33 b				Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	1	70	A	500'000	50'000	450'000					
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	71	A	14'600'000	600'000	2'000'000	6'000'000	5'000'000	1'000'000		
K 36				Escholzmatt-Marbach/Schüpfheim, Chlusboden Brücke inkl. Zufahrten und Massnahmen auf Umfahrungsstrasse, Neubau	4	72	A	27'000'000	1'300'000	500'000		2'000'000	4'000'000	19'200'000	
K 40				Willisau, Chäppelmatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse – Wendeschleife	2	73	A	2'000'000	900'000	1'100'000					
K 46				Roggiswil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	2	74	A	15'000'000	100'000	200'000	100'000		1'000'000	13'600'000	
K 47				Notwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	75	A	9'000'000	200'000	200'000		200'000	1'400'000	7'000'000	
K 47				Oberkirch, Länggass – Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke und Oberbauerneuerung SBB	5	76	A	4'000'000	250'000	500'000	1'750'000	1'500'000			
K 48				Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	5	77	A	1'900'000	100'000	100'000		1'700'000			
K 48				Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	78	A	10'000'000	300'000	200'000	200'000		800'000	8'500'000	
K 48/55				Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	5	79	A	2'900'000	500'000	2'200'000	200'000				
K 49 b				Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	5	80	A	500'000	0	50'000		450'000			
K 52				Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse in Koordination Sanierung Strasse	5	81	A	2'800'000	200'000	100'000	1'000'000	1'500'000			
K 56				Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	3	82	A	2'400'000	150'000	1'500'000	750'000				
K 57				Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	5	83	A	3'600'000	100'000		50'000		350'000	3'100'000	
K 65				Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	1	84	A	2'000'000	0	100'000		900'000	1'000'000		
K 65				Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung	1	85	A	300'000	0	50'000	100'000	100'000	50'000		
K 65			A; ÖV-9.1h	Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	86	A	3'300'000	100'000	100'000		300'000	1'000'000	1'800'000	
K 65/65 a				Inwil, Oberhofen, Optimierung Knoten und Lichtsignalanlage, Sofortmassnahmen	3	87	A	600'000	0	50'000	50'000	500'000			
K 65 c			A; ÖV-9.1i	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, neue Bushaltestellen mit Aufweitung Kantonsstrasse	1	88	A	2'400'000	100'000	100'000		200'000	500'000	1'500'000	
Total Topf A = 88 Projekte										47'450'000	70'600'000	82'200'000	63'100'000	177'700'000	28'200'000

Topf B															
Strassen- zug	Agglomerations- programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über- sichts- plan	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 2/4/10/13/ 16/17/19		B; GV-2	A; GV-2	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	1	100	B	5'000'000	0	100'000	100'000	100'000		2'200'000	2'500'000
K 4	B; M 18.2c3	A; ÖV- 11.1g		Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	1	101	B	5'100'000	200'000	100'000	200'000	100'000		4'500'000	
K 4				Kriens, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	1	102	B	10'000'000	0				100'000	1'900'000	8'000'000
K 4/32 a		C; MIV-4	C; MIV-4	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	1	103	B	26'000'000	200'000	200'000	100'000	200'000	100'000	1'700'000	23'500'000
K 10				Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	4/5	104	B	15'000'000	0			100'000	200'000	2'700'000	12'000'000
K 10				Escholzmatt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	4	105	B	1'300'000	0			50'000	50'000	1'200'000	
K 11/43				Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanalgen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	106	B	11'000'000	300'000		50'000	250'000		10'400'000	
K 11				Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	2	107	B	2'500'000	0	100'000	200'000	200'000		2'000'000	
K 12				Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil in Koordination Sanierung Strasse	5	108	B	2'200'000	0				100'000	2'100'000	
K 12				Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse in Koordination Sanierung Strasse	5	109	B	10'000'000	0			100'000	100'000	1'500'000	8'300'000
K 12				Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG in Koordination Sanierung Strasse	5	110	B	3'200'000	0		100'000	100'000		3'000'000	
K 13		A; ÖV- 11.1c B; ÖV-10.2		Luzern, Kasernenplatz (exkl.) – Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und den Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	1	111	B	2'100'000	0				100'000	2'000'000	
K 13	A; M 18.2a4			Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	3	112	B	4'700'000	0			100'000	100'000	1'100'000	3'400'000
K 13/15	A; M 18.2a4	A; ÖV- 11.1k A; ÖV-6.1c	B; ÖV-9.1c	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)	3	113	B	23'500'000	500'000		100'000	200'000	200'000	1'500'000	21'000'000
K 13				Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	3/5	114	B	4'000'000	0			50'000	50'000	3'900'000	
K 13				Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse und BehiG	5	115	B	2'000'000	0		50'000	50'000		1'900'000	
K 13/47				Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten in Koordination Sanierung Strasse	5	116	B	3'500'000	100'000	100'000	100'000		200'000	3'000'000	
K 14				Geuensee, Schulhaus – Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	117	B	2'900'000	0	50'000	100'000	50'000		2'700'000	
K 14				Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil) in Koordination mit Vorhaben Schulhaus – Sternenplatz (exkl.)	5	118	B	300'000	0					300'000	
K 14				Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	5	119	B	2'500'000	0			50'000	50'000	2'400'000	
K 15		B; LV-1.1.f	B; LV-1.1f	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	3	120	B	3'200'000	0			100'000	100'000	1'000'000	2'000'000
K 15				Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	121	B	4'000'000	0				100'000	1'000'000	2'900'000
K 15 a			B; ÖV-9.1l	Rothenburg, Einmündung Butzbachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	122	B	3'500'000	0	100'000	200'000		200'000	3'000'000	
K 16		A; ÖV- 11.1m		Emmen, Seetalplatz (exkl.) – Waldibücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Umfahrung Emmen	3	123	B	2'300'000	50'000			100'000	100'000	2'050'000	
K 16	C; M 3.2 a/b	C; MIV-5	C; MIV-5	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt), Planung	3	124	B	2'500'000	400'000	100'000	200'000	200'000	100'000	1'500'000	
K 16				Eschenbach, Umfahrung Eschenbach (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	3	125	B	2'500'000	0	100'000	200'000	200'000		2'000'000	
K 16				Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen Langsamverkehr) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen, Planung	3	126	B	500'000	0	50'000	150'000	100'000		200'000	
K 16				Hitzkirch/Altwis, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	3	127	B	2'850'000	0				50'000	600'000	2'200'000
K 16				Altwis, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse	3	128	B	2'700'000	0				100'000	1'100'000	1'500'000
K 16				Aesch, Dorf, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	3	129	B	2'900'000	0			50'000	50'000	2'800'000	
K 16				Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung	3	130	B	200'000	0			100'000		100'000	
K16/ 65 a				Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	3	131	B	2'800'000	0		50'000	100'000	50'000	2'600'000	
K 16/56				Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	3	132	B	2'500'000	0	100'000	200'000	200'000		2'000'000	
K 17	A; M 5.1a	A; ÖV- 11.1d		Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	1	133	B	2'700'000	150'000				150'000	2'400'000	
K 17	C; M 18.2b4			Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	134	B	4'300'000	0				100'000	700'000	3'500'000
K 17	C; M 18.2b4			Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	1	135	B	2'800'000	0				100'000	700'000	2'000'000
K 17 b	C; M 7.3.b	B; LV-1.1k	B; LV-1.1c	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	136	B	11'000'000	200'000			200'000	200'000	7'400'000	3'000'000
K 17 c		C; LV-1.1i	B; LV-1.1e	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	1	137	B	4'700'000	0			100'000	100'000	2'500'000	2'000'000
K 18				Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	2	138	B	4'000'000	0			50'000	150'000	3'800'000	
K 18				Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	5	139	B	2'900'000	0			100'000	100'000	2'700'000	
K 18				Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	5	140	B	9'600'000	300'000		200'000		300'000	3'800'000	5'000'000
K 19	B; M 18.2d	A; ÖV- 11.1h		Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	1	141	B	6'800'000	0		200'000	100'000		2'500'000	4'000'000
K 19	B; M 18.2d	A; ÖV- 11.1h		Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	1	142	B	0	0					0	
K 19	B; M 18.2d	A; ÖV- 11.1h		Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	1	143	B	2'900'000	0		100'000	100'000		700'000	2'000'000
K 30		B; LV-2.1b	A; LV-1.1a	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	1	144	B	2'800'000	0				50'000	1'250'000	1'500'000
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	145	B	5'400'000	300'000	100'000	100'000		200'000	4'700'000	
K 31	B/C; M 5.1b/2/3	C; MIV-2	C; MIV-2	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kuferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	1	146	B	200'000'000	2'500'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	1'000'000	3'500'000	190'000'000
K 32	A; M 18.2e			Luzern, Almend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	1	147	B	2'800'000	200'000		50'000	50'000		2'500'000	
K 36				Escholzmatt-Marbach/Fühli, Lammschlucht (Chlusboden exkl. – Under Tendli)	4	148	B	34'000'000	500'000		100'000	100'000	100'000	6'000'000	27'200'000
K 42				Altbüren/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	2	149	B	10'700'000	0				100'000	1'600'000	9'000'000
K 45				Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	2	150	B	6'000'000	0				100'000	1'200'000	4'700'000
K 46				Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	2	151	B	2'500'000	0			50'000	50'000	2'400'000	
K 48				Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	5	152	B	9'600'000	300'000	100'000	100'000	100'000		3'000'000	6'000'000
K 48				Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	5	153	B	0	0					0	
K 56				Römerswil, Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	3	154	B	12'000'000	0	50'000	100'000	100'000	50'000	1'700'000	10'000'000

K 58				Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwiserstrasse, Optimierung Veloquerung Mosen Richtung Altwis in Koordination Sanierung Strasse	3	155	B	500'000	0				50'000	450'000	
K 65/65 a	A: M 7.2			Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a (Spange Mettlen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV	3	156	B	6'000'000	0			100'000	200'000	5'700'000	
Total Topf B = 57 Projekte										2'350'000	4'050'000	5'000'000	5'300'000	133'150'000	357'200'000

Topf C															
Strassen- zug	Agglomerations- programm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Über- sichts- plan	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2018	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G							2019	2020	2021	2022		
K 2		C; GV-1.3	C; GV-1-1	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	1	200	C	20'000'000	0					1'000'000	19'000'000
K 4/32 a	C; M 6.1	C; MIV-3	C; MIV-3	Luzern, Spange Süd	1	201	C	250'000'000	300'000					1'000'000	248'700'000
K 10		B; ÖV-11.1n	A; ÖV-9.1d	Luzern, Staldenhof – Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	1	202	C	200'000	0					100'000	100'000
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	1	203	C	4'000'000	0						4'000'000
K 10				Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	1	204	C	2'500'000	0						2'500'000
K 10				Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	1	205	C	2'500'000	0						2'500'000
K 10				Wohhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wohhusen Süd	4/5	206	C	110'000'000	200'000					1'800'000	108'000'000
K 10				Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strassen und Sanierung Kunstbauten	4	207	C	3'100'000	0					100'000	3'000'000
K 10				Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, in Koordination Sanierung Strasse	4	208	C	3'500'000	0						3'500'000
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 Langsamverkehr	5	209	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 13				Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	5	210	C	2'600'000	50'000					150'000	2'400'000
K 15	A; M 18.2a4	B; ÖV-11.1f	A; ÖV-9.1f	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	211	C	6'500'000	0					500'000	6'000'000
K 15 a				Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzbachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	212	C	3'000'000	0						3'000'000
K 16		C; ÖV-4		Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	3	213	C	0	0						0
K 16				Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	3	214	C	500'000	0					250'000	250'000
K 16				Baldegg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	215	C	200'000	0						200'000
K 16/16 a				Gelfingen, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	216	C	200'000	0						200'000
K 16				Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr in Koordination mit Sanierung Strasse , Planung	3	217	C	200'000	0						200'000
K 16				Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen), Planung	3	218	C	500'000	0						500'000
K 16/56/60				Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Planung	3	219	C	500'000	0					250'000	250'000
K 16 a				Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn, Planung	3	220	C	100'000	0						100'000
K 16 a				Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute - Kantongrenze AG)	3/5	221	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 17	C; M 18.2b1	B; ÖV-11.1e	B; ÖV-9.1j	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	1	222	C	7'500'000	0					300'000	7'200'000
K 17 a				Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantongrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	3	223	C	3'500'000	0					100'000	3'400'000
K 18				Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage (Massnahme offen) mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	2	224	C	5'000'000	0						5'000'000
K 19	B; M 18.2d	A; ÖV-11.1h		Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	1	225	C	1'100'000	0					100'000	1'000'000
K 19 a	B; M 18.2d	A; ÖV-11.1h		Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	1	226	C	2'900'000	200'000					200'000	2'500'000
K 32 a	A; M 17.8			Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	1	227	C	3'400'000	100'000					300'000	3'000'000
K 36				Escholz matt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm	4	228	C	13'000'000	0					500'000	12'500'000
K 36				Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordiation Sanierung Strasse	4	229	C	4'000'000	0						4'000'000
K 36				Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordiation Sanierung Strasse	4	230	C	4'000'000	0						4'000'000
K 41				Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordiation Sanierung Strasse	2	231	C	4'000'000	0						4'000'000
K 41				Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke in Koordiation Sanierung Strasse	2	232	C	2'700'000	100'000					100'000	2'500'000
K 41 a				Zell/Ufhusen, Hüswil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordiation Sanierung Strasse	2	233	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	234	C	3'500'000	0						3'500'000
K 44				Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Moosblick - Gemeinde Wauwil, Rad- und Gehweg	2/5	235	C	6'000'000	0					100'000	5'900'000
K 44				Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	2	236	C	900'000	0					100'000	800'000
K 44				Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	2	237	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 44				Nebikon, Einmündung Stägenrain - Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	2	238	C	2'500'000	0					100'000	2'400'000
K 46				Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	2	239	C	0	0						0
K 46				Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordiation Sanierung Strasse	2	240	C	500'000	0						500'000
K 47				Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	5	241	C	500'000	0						500'000
K 56/56 b				Römerswil, Einmündung K 56/56 b, Umbau Knoten in Kreisel	3	242	C	2'000'000	0						2'000'000
K 56 a				Römerswil, Traselingen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	3	243	C	100'000	0						100'000
K 56 b				Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	3	244	C	100'000	0						100'000
K 57 a				Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niderwil, Neubau Trottoir in Koordiation Sanierung Strasse	5	245	C	800'000	0					50'000	750'000
K 58				Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung	3	246	C	200'000	0						200'000
K 58				Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir in Koordiation Sanierung Strasse	3	247	C	400'000	0					50'000	350'000
K 60				Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	3	248	C	100'000	0						100'000
K 61				Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	3	249	C	100'000	0						100'000
K 64				Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Planung	3	250	C	200'000	0						200'000
K 65 a				Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	3	251	C	5'000'000	0					100'000	4'900'000
K 65 a				Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen), Planung	3	252	C	400'000	0					200'000	200'000
Total Topf C = 53 Projekte										0	0	0	0	7'750'000	486'100'000

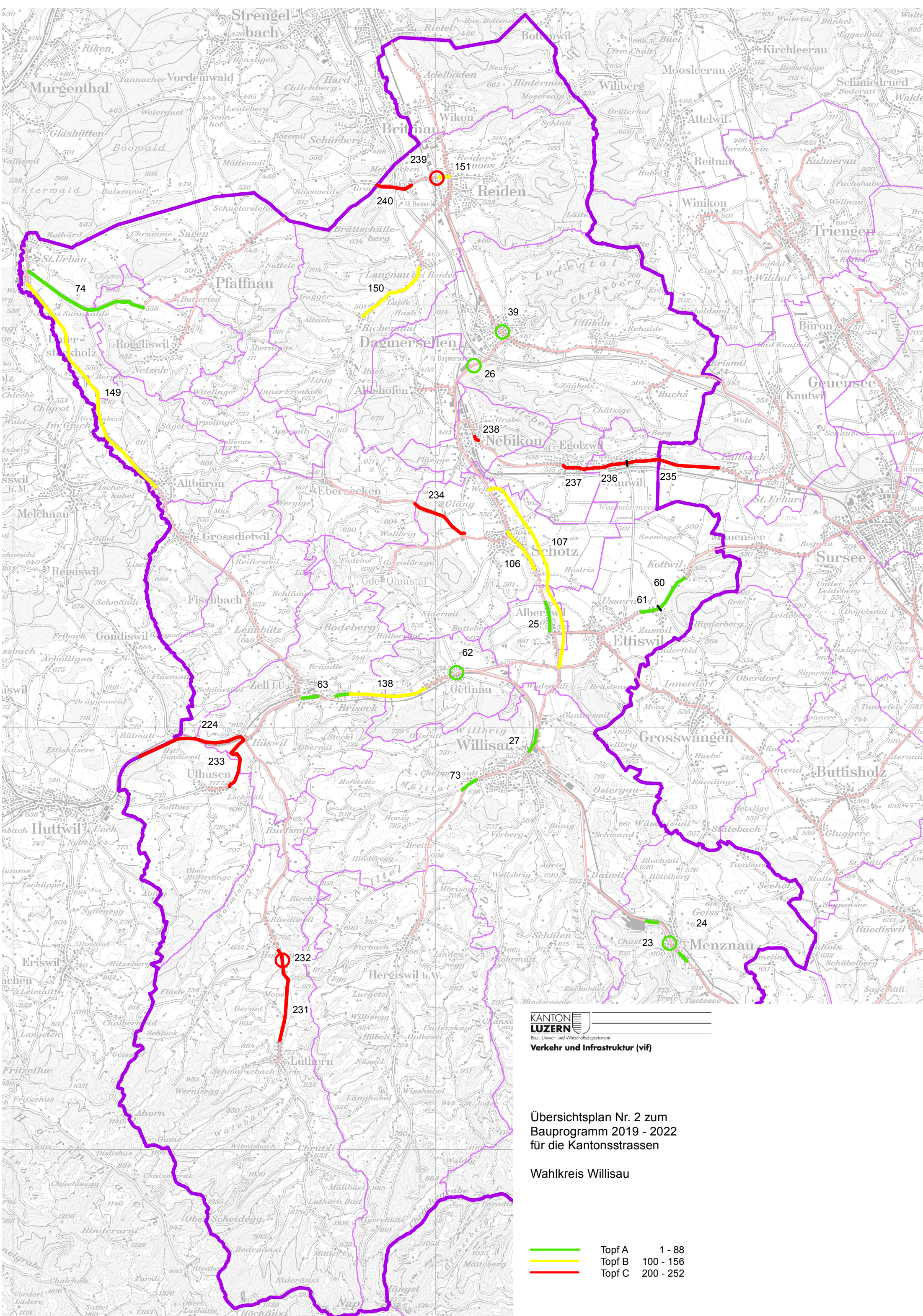
Sammelrubriken										
	Agglomerations-			Rubrik	Topf A				Topf B	Topf C
	1 G	2 G	3 G		2019	2020	2021	2022		
				Sammelrubrik 1, diverse Kleinprojekte; Fussgänger, Radfahrer	400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
				Sammelrubrik 2, Anlagen für öffentlichen Verkehr	400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
				Sammelrubrik 3, Bauvorhaben Dritter	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000
			A; GV-5.1	Sammelrubrik 4, Unfallschwerpunkte	300'000	300'000	300'000	300'000	1'200'000	800'000
				Sammelrubrik 5, Naturschutz	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000	200'000
				Sammelrubrik 6, Anpassen geometrische Normalprofile	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
	M 7.6			Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	500'000	500'000				
				Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage, Steuerung	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
				Sammelrubrik 9, Grundlagenplanung	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000
				Sammelrubrik 10, Strassenentwässerung gemäss Wegleitung Bundesamt für Umwelt Bafu	300'000	300'000	300'000	300'000	1'200'000	1'200'000
				Sammelrubrik 11, Radrouten	45'000	45'000	45'000	45'000	180'000	180'000
			A; GV-5.2	Sammelrubrik 12, Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
				Sammelrubrik 13, Verkehrsmodell Kanton Luzern	100'000	100'000	100'000	100'000	400'000	400'000
				Sammelrubrik 14, Schweizmobil 2030	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000	200'000
			GV-6	Sammelrubrik 15, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000	10'000'000	
			D; GV-1.2/3/4	Sammelrubrik 16; Monitoring und Controlling (z.B. Luzern Nord, Luzern Ost, Luzern Süd)	100'000	100'000	100'000	100'000	400'000	400'000
Total Sammelrubriken					7'145'000	7'145'000	6'645'000	6'645'000	24'580'000	14'180'000
Zusammenstellung										
					Topf A				Topf B	Topf C
					2019	2020	2021	2022		
Total Topf A					47'450'000	70'600'000	82'200'000	63'100'000	177'700'000	28'200'000
Total Topf B					2'350'000	4'050'000	5'000'000	5'300'000	133'150'000	357'200'000
Total Topf C					0	0	0	0	7'750'000	486'100'000
Total Sammelrubriken					7'145'000	7'145'000	6'645'000	6'645'000	24'580'000	14'180'000
Zusammenstellung		Total Projekte; Neu- und Ausbau (inkl. Lärmschutz)			56'945'000	81'795'000	93'845'000	75'045'000	343'180'000	885'680'000
		AFP 2019 – 2022			54'774'000	56'100'000	58'700'000	58'730'000		
		Überhang			2'171'000	25'695'000	35'145'000	16'315'000		



Übersichtsplan Nr. 1 zum
Bauprogramm 2019 - 2022
für die Kantonsstrassen

Wahlkreise Luzern-Stadt und Luzern-Land

- Topf A 1 - 88
- Topf B 100 - 156
- Topf C 200 - 252

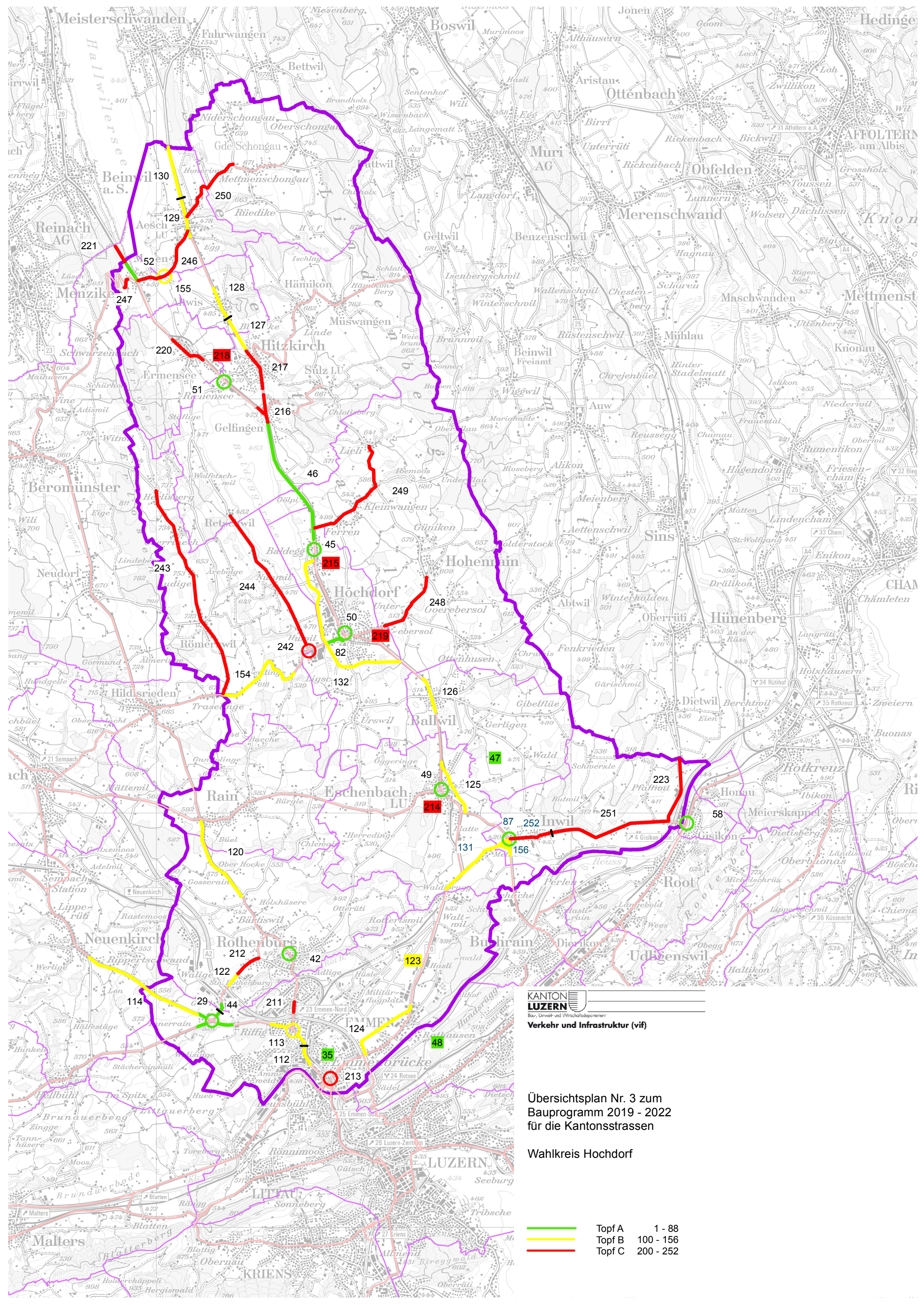


KANTON LUZERN
Bau, Umwelt und Wirtschaftsdirektion
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 2 zum
Bauprogramm 2019 - 2022
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Willisau

- Topf A 1 - 88
- Topf B 100 - 156
- Topf C 200 - 252

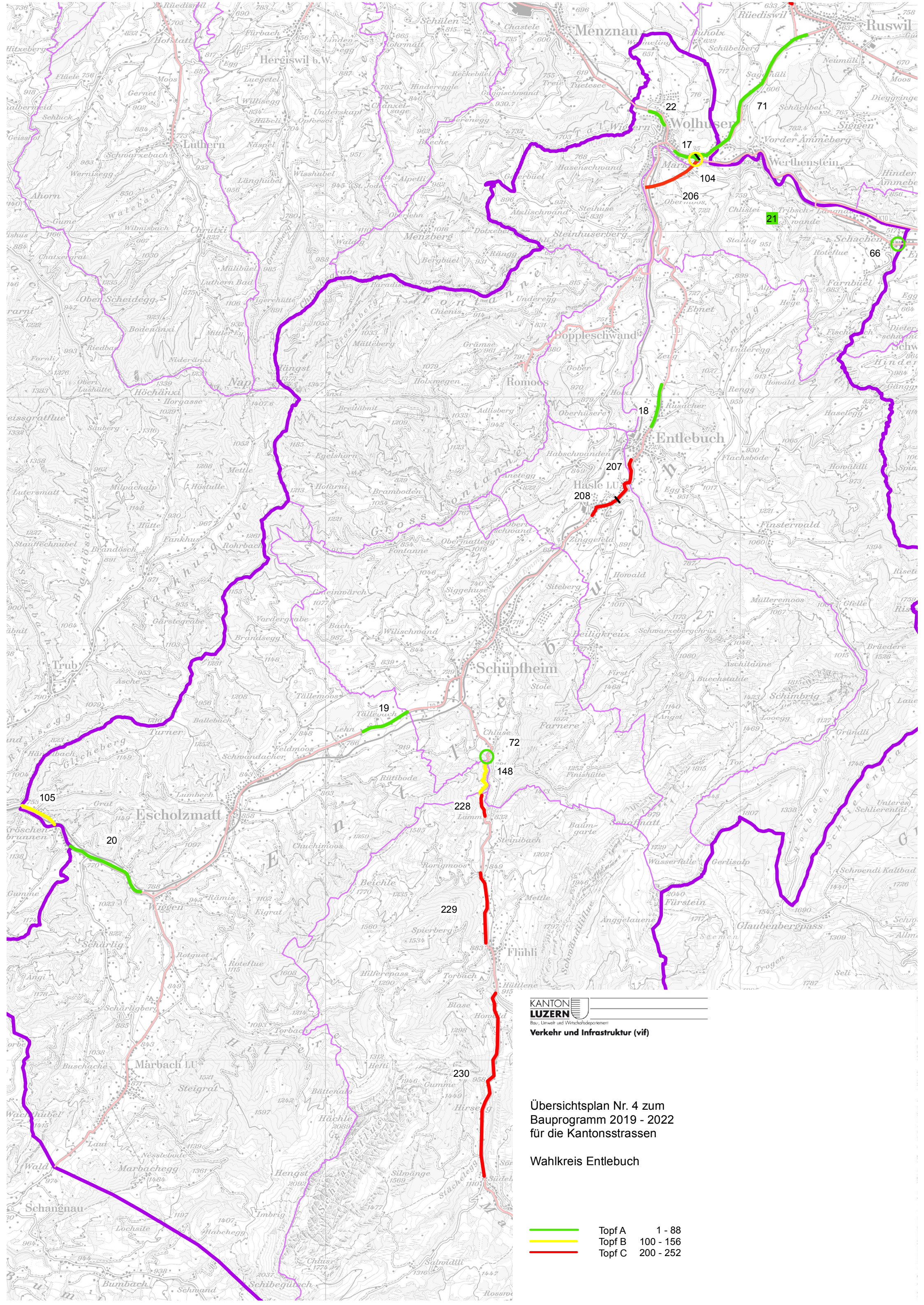


KANTON LUZERN
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 3 zum
Bauprogramm 2019 - 2022
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Hochdorf

- | | |
|--------|-----------|
| Topf A | 1 - 88 |
| Topf B | 100 - 156 |
| Topf C | 200 - 252 |

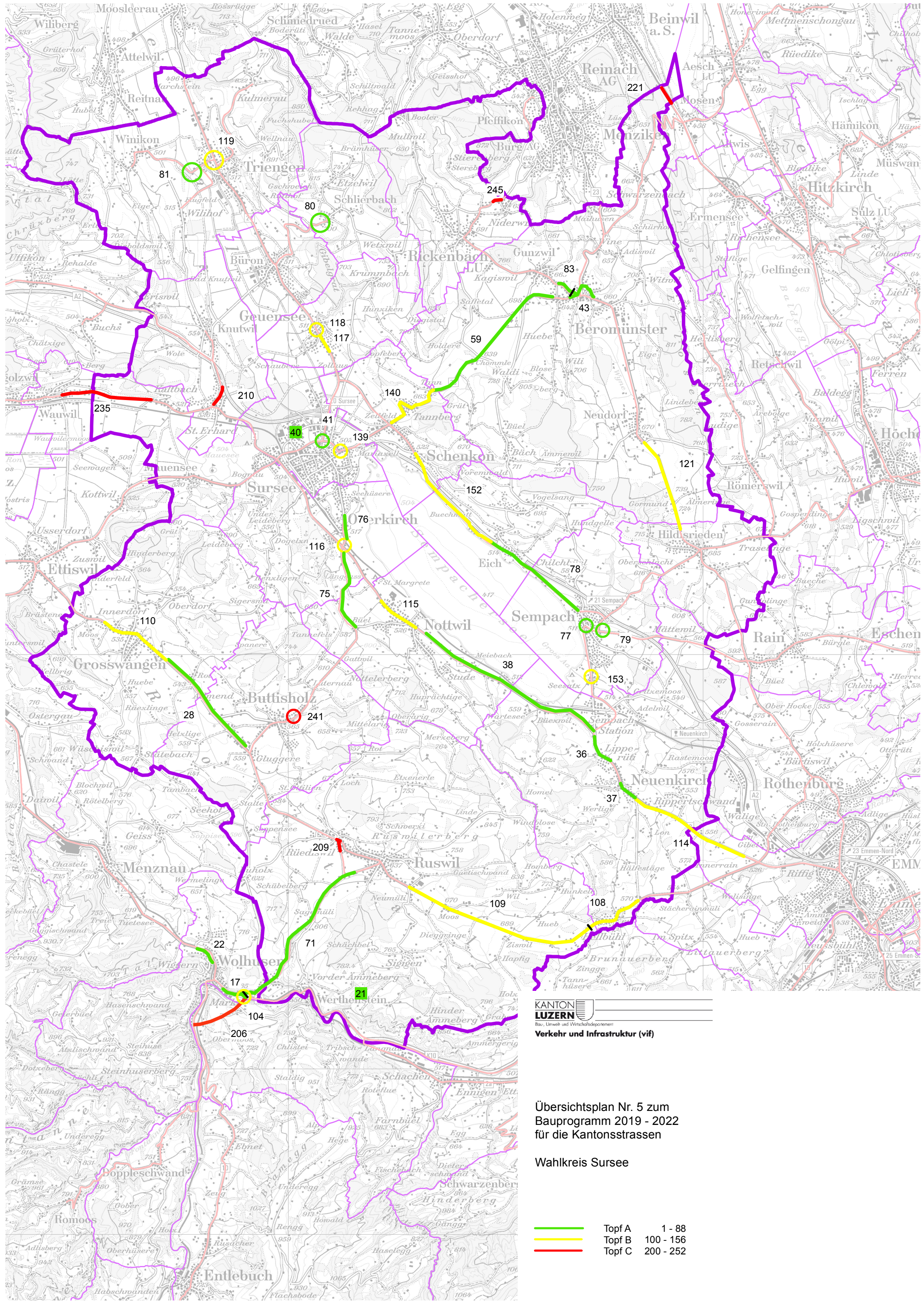


KANTON LUZERN
Bau, Umwelt und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vi)

Übersichtsplan Nr. 4 zum
Bauprogramm 2019 - 2022
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Entlebuch

- Topf A 1 - 88
- Topf B 100 - 156
- Topf C 200 - 252





Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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