

**Anfrage Bühler Adrian und Mit. über die Chancen und Herausforderungen für die Gemeinden im Luzerner Seetal (A 244).****Eröffnet: 24. Juni 2008 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

*Frage 1: Vertritt der Regierungsrat die Auffassung, dass der A4-Lückenschluss und der Autobahnanschluss Buchrain dem Seetal die Chance bieten, sich als attraktive Wohnregion zu positionieren?*

Die Auswirkungen des A4-Lückenschlusses wurden unter anderem in einer Studie der Hochschule Luzern (Neue Impulse für Luzern - Den A4-Lückenschluss als Chance nutzen) untersucht. Gemäss dieser Studie ergeben sich für den Kanton Luzern zahlreiche Chancen, die es zu nutzen gilt. Eine Herausforderung besteht darin, für die zunehmende Nachfrage an qualitativ gutem Wohnraum ein entsprechendes Angebot zu schaffen. Der Kanton will diese Chance wahrnehmen und sieht aus diesem Grund im aktuellen Richtplanentwurf entsprechende raumordnungspolitische Zielsetzungen vor.

Das Seetal positioniert sich seit längerem aktiv als „Wohntal“ und hat diese Strategie im aktuellen Regionalen Entwicklungsplan (REP Seetal) verankert. Es hat eine einmalige Landschaft und fügt sich damit als Wohnregion in die Entwicklungsstrategien des Kantons ein.

Mit dem Autobahnanschluss Buchrain sowie dem A4-Lückenschluss wird sich auch die Erreichbarkeit des Seetal verbessern. Mit der Positionierung als „Wohntal“ wird die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf Verkehr und Umwelt eine der grossen Herausforderung sein. Das Seetal verfügt mit dem REP über ein aktuelles Instrument, um eine unerwünschte Zersiedelung zu verhindern.

*Frage 2: Wie gedenkt die Regierung den absehbaren Mehrverkehr für die Seetaler Gemeinden im kantonalen Richtplan aufzunehmen?*

Mit dem Gesamtkonzept „Anschluss Buchrain und Zubringer Rontal“ verfolgt der Kanton verschiedene Zielsetzungen. Unter anderem sollen die Parallelachsen der A14 im Rontal (Kantonsstrasse K17) und im Seetal (Kantonsstrasse K16) entlastet werden. Mit deutlichem Mehrverkehr ist hingegen im Raum Eschenbach und Inwil zu rechnen. Dieser Sachverhalt zeigt, dass eine differenzierte Betrachtung notwendig ist und nicht alle Seetaler Gemeinden gleichermassen von zusätzlichem Verkehr betroffen sein werden.

Der Entwurf des kantonalen Richtplans sieht zur Verbesserung der Verkehrssituation im Seetal einen Korridor vor (KA M 3-1) vor. Dabei geht es nicht nur um die Südumfahrung von Hochdorf, welche unter anderem auch im Zusammenhang mit dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ESP Hochdorf/Römerswil von Bedeutung ist, sondern um eine leistungsfähige Kantonsstrasse von Hochdorf bis zum Autobahnanschluss Buchrain mit einer Umfahrung von Hochdorf sowie baulichen Massnahmen und Entlastungen in den Gebieten von Ballwil und Eschenbach.

*Frage 3: Wie gedenkt die Regierung den absehbaren Mehrverkehr für die Seetaler Gemeinden im Strassenbauprogramm 2011- 2015 zu berücksichtigen?*

Gemäss § 45 Abs. 1 des Strassengesetzes beschliesst der Kantonsrat das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das aktuelle Bauprogramm 2007 – 2010 ist in drei Töpfe und die Sammelrubriken gegliedert. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2007–2010 zu planenden bzw. auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält sinngemäss die Vorhaben für die Programmperiode 2011–2014. Die weiteren Vorhaben sind dem Topf C zugewiesen. Die Planung der West-Umfahrung Hochdorf – Ballwil ist im Topf C nach 2014 enthalten. Das geltende Bauprogramm für die Kantonsstrassen läuft am 31. Dezember 2010 aus. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement hat den Auftrag, rechtzeitig ein neues Bauprogramm nach § 45 des Strassengesetzes zu erarbeiten und dabei die betroffenen Gemeinden, Regionalplanungsverbände und die weiteren interessierten Kreise einzubeziehen. Die Arbeiten für das neue Bauprogramm für Kantonsstrassen werden im nächsten Jahr beginnen. Das Programm hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab. Diese werden in der Finanzplanung, die von Ihrem Rat zu beraten sein wird, aufgezeigt. Diese Entscheidungsgrundlagen liegen noch nicht vor, so dass wir heute zum Inhalt des Bauprogramms keine Aussagen machen können. Bereits heute ist aber absehbar, dass die zahlreichen Bauvorhaben schon des geltenden Bauprogramms mit den knappen finanziellen Mitteln nicht vollumfänglich realisiert werden können. Neue und grosse Bauvorhaben, wie sie beschrieben werden, können somit ohne bedeutende zusätzliche Mittel auch im nächsten Bauprogramm nicht aufgenommen werden, wenn nicht wichtige andere Projekte, die Ihr Rat durch die Aufnahme in das geltende Bauprogramm als dringend eingestuft hat, zurückgestellt würden. Die erwähnten grösseren Bauvorhaben werden deshalb erst längerfristig möglich sein, doch werden weitere bauliche Massnahmen insbesondere zur Behebung von Gefahrenstellen und zur Gewährleistung der Sicherheit rechtzeitig umgesetzt werden können.

*Frage 4: Wie gedenkt die Regierung den absehbaren Mehrverkehr für die Seetaler Gemeinden in der Überarbeitung des Radroutenkonzepts 94 zu berücksichtigen?*

Mit der Motion Fischer M 740 hat Ihr Rat im November 2006 das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement beauftragt, das kantonale Radroutenkonzept 1994 zu überprüfen und an die Veränderungen und neuen Bedürfnisse anzupassen. Die Bedürfnisse und Anforderungen hinsichtlich der Radrouten haben sich seit 1994 verändert. Es sind neue Arbeitsgebiete und Schulanlagen realisiert, Schulen zusammengeführt worden und Gemeinden haben fusioniert. Das Verkehrsaufkommen hat seit 1994 stetig zugenommen, und auch die Normen und Richtlinien haben sich weiterentwickelt.

Im Dezember 2007 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Vernehmlassung für die Überprüfung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 durchgeführt. Die Beurteilung der Anträge erfolgt durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur in Absprache mit der Verkehrs- und Baukommission (VBK) Ihres Rats nach definierten Grundsätzen, Kriterien und Prioritäten. Ihr Rat wird im Jahr 2009 über die Anpassungen und Änderungen des Radroutenkonzepts befinden und dann über die Aufnahme neuer Radverkehrsanlagen ins Radroutenkonzept befinden. Mit diesem Vorgehen können die neuen Bedürfnisse und Veränderungen bei der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms 2011 – 2014 für die Kantonsstrassen berücksichtigt werden.

*Frage 5: Wie gedenkt die Regierung dem absehbaren Mehrverkehr für die Seetaler Gemeinden mit zusätzlichen öV-Massnahmen zu begegnen?*

Das Projekt Sanierung Seetalbahn umfasst Ausbauten von 200 Mio. Franken und die Beschaffung von attraktivem, neuem Rollmaterial für rund 100 Mio. Franken. Dank diesen Investitionen ist die Seetalbahn heute eine attraktive S-Bahn-Linie mit einem 30-Minutentakt. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Luzern Ende 2004 wurden das Angebot um rund 20

Prozent gesteigert und die neuen Haltestellen Emmenbrücke Gersag, Hochdorf Schönau und Baldegg Kloster in Betrieb genommen. Dank diesen Massnahmen konnte eine Nachfragesteigerung um rund 30 Prozent ausgelöst werden. Mit der Einführung der neuen Busverbindung TransSeetalExpress ab 2006 wird den zahlreichen Pendlern aus dem Seetal zudem eine schnelle und bequeme Verbindung in die Räume Zug und Zürich angeboten. Die Bedienung des Seetals mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist gut. Aufgrund des guten Angebots, der insgesamt wachsenden Verkehrsnachfrage und der hohen Auslastung auf der Strasse erwarten wir im öffentlichen Verkehr weiterhin ein deutliches Wachstum. Die erforderliche Infrastruktur und die bestehenden Verkehrsverbindungen können je nach Bedarf ausgebaut werden und reichen so für die erwartete zusätzliche Nachfrage aus.

Luzern, 18. November 2008 / RRB-Nr. 1294