

**Postulat Knüsel Kronenberg Marie-Theres und Mit. über die Vervollständigung der Radroute Zell-St.Urban sowie die Schulwegsicherung in den betroffenen Gemeinden (P 258).****Eröffnet: 24. Juni 2008 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Teilweise Erheblicherklärung**Begründung:**

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat vom Planungsbericht des Regierungsrats über das kantonale Radroutenkonzept 1994, vom 10. Januar 1995, zustimmend Kenntnis genommen. Angebot und Massnahmen für Radrouten im Kanton Luzern sind darin – nach Prioritäten abgestuft – in Situationsplänen aufgezeigt, wobei die Massnahmen aufgrund der Schüler- und Pendlerbeziehungen festgelegt worden sind. Das Radroutenkonzept ist die Grundlage für die Bauprogramme der Kantonsstrassen und der Planung von Radverkehrsanlagen. Es zeigt auf, wie Radverkehrsanlagen entlang von Kantonsstrassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen und enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen sowie über ihre Merkmale, Abmessungen und Gestaltung.

Die Bedürfnisse und Anforderungen haben sich seit 1994 verändert. Es sind neue Arbeitsgebiete und Schulanlagen realisiert worden. Schulen sind zusammengeführt worden und Gemeinden haben fusioniert. Die Normen und Richtlinien haben sich weiterentwickelt. Die bereits realisierten Radverkehrsanlagen ermöglichen es, die Dimensionierungsgrundlagen aufgrund der Erfahrungen aus dem Betrieb zu überprüfen.

Mit der Überweisung der Motion 740 Ihr Grosse Rat im November 2006 das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement beauftragt, das kantonale Radroutenkonzept 1994 zu überprüfen und an die Veränderungen und neuen Bedürfnisse anzupassen. Im Dezember 2007 hat das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement die Vernehmlassung für die Überprüfung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 eröffnet. Nach Abschluss der Vernehmlassung Anfangs März 2008 sind über 200 Stellungnahmen von Gemeinden, Verbänden, Parteien und Betroffenen eingegangen. Gegenüber dem aktuellen Radroutenkonzept 94 wurden insgesamt über 60 Änderungen beantragt.

Die Beurteilung der Anträge erfolgt in Absprache mit der Verkehrs- und Baukommission (VBK) ihres Rates nach folgenden Grundsätzen, Kriterien und Prioritäten:

**1. Grundsätze für die Anpassung des Radroutenkonzepts 1994**

- Die im Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen werden weiterverfolgt, ausser dafür bestehe kein Bedürfnis mehr;
- Die Priorität einer Massnahme wird angepasst, wenn der nachgewiesene Bedarf sich verändert hat.

**2. Kriterien für die Aufnahme von Massnahmen ins Radroutenkonzept 1994**

- Schulweg für mehr als 20 Schülerinnen und Schüler;
- Arbeits- und/oder Einkaufsweg für mehr als 60 Pendlerinnen und Pendler;
- Freizeitbedürfnis;
- Unfallschwerpunkt;
- durchschnittlicher Verkehr grösser als 2'500 Fahrzeuge pro Tag.

3. Prioritäten (Dringlichkeit der Massnahmen gemäss nachfolgender Reihenfolge)
- Unfallschwerpunkt;
  - Bedarf der Schülerinnen und Schüler bzw. Pendlerinnen und Pendler;
  - bestehende Infrastruktur für Radfahrende (z. B. bestehende Anlagen, Alternativen);
  - bestehende Infrastruktur allgemein (z. B. Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsaufkommen, LKW-Anteil, Strassenraum);
  - Freizeitbedürfnis.

Ein Unfallschwerpunkt ist eine Stelle, wo sich in den vergangenen Jahren bereits Unfälle ereignet haben. Eine solche Stelle ist zuerst zu sanieren und ist somit in die oberste Priorität einzuordnen. Ansonsten sind die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler bzw. der Pendlerinnen und Pendler am höchsten zu gewichten. Das Freizeitbedürfnis wird als zusätzliche Priorität mitberücksichtigt. Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat vom Planungsbericht des Regierungsrats über das kantonale

Die im Postulat geforderte Radroute für die Abschnitte Albüron bis St. Urban und Dorfeingang Grossdietwil aus Richtung Zell wurden von den betroffenen Gemeinden bereits zur Aufnahme ins Radroutenkonzept beantragt.

Die Schulwegsicherungen bei der Dorfeinfahrt St. Urban und Dorfeinfahrt West von Pfaffnau erfüllen die erwähnten Voraussetzungen nach den heutigen Erkenntnissen für die Aufnahme in das Radroutenkonzept. Der Bau der Anlage ist aber nur möglich, wenn auch die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stehen. Diese Mittel sind in der geltenden Finanzplanung bei den vielen und ebenso dringlichen Bedürfnissen und Projekten nicht sicher gestellt. Die unverzügliche Planung und Realisierung dieser Route ist deshalb nicht möglich, so dass das Postulat in diesem Punkt abzulehnen ist.

Ihr Rat wird im 2009 über die Anpassungen und Änderungen des Radroutenkonzepts befinden und somit neue Radverkehrsanlagen ins Radroutenkonzept aufnehmen. Dabei werden wir nach den erwähnten Kriterien vorgehen, die dem Postulat im allgemeinen Rechnung tragen. Mit diesem Vorgehen können die neuen Bedürfnisse und Veränderungen bei der Erarbeitung des nächsten Bauprogramms 2011 – 2014 für die Kantonsstrassen berücksichtigt werden.

Das Postulat ist im Sinne unserer Ausführungen teilweise erheblich zu erklären.

Luzern, 11. November 2008 / RRB-Nr. 1265