

**Postulat Stöckli Ruedi über den Bau eines Rad- und Gehwegs auf der Kantonsstrasse K 30 Meierskappel-Udligenswil, Abschnitt ab bestehendem Trottoir Spycher Dorfausgang bis Bushaltestelle Feissenacher in der Gemeinde Meierskappel (P 347).****Eröffnet: 26. Januar 2009 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Teilweise Erheblicherklärung**Begründung:**

Planung und Bau von Massnahmen entlang von Kantonsstrassen sind nur möglich wenn diese im Bauprogramm für die Kantonsstrassen enthalten sind. Im geltenden Bauprogramm ist im Abschnitt Trottoir Spycher Dorfausgang bis Bushaltestelle Feissenacher in der Gemeinde Meierskappel kein Vorhaben beschrieben.

Grundlage für die Aufnahme von Radverkehrsanlagen ins Bauprogramm für die Kantonsstrassen ist das Radroutenkonzept 1994. Im Radroutenkonzept 1994 ist zwischen Udligenswil und Meierskappel als Massnahme keine Radverkehrsanlage vorgesehen; der Abschnitt ist nur als Angebot auf schwach befahrener Strasse eingestuft. Gemäss Radroutenkonzept 1994 fahren die Radfahrenden auf der bestehenden Strasse.

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 eine behördenverbindliche Grundlage für die Erarbeitung des Bauprogramms 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.

Hinsichtlich der Radrouten haben sich die Bedürfnisse und Anforderungen 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 gebauten Radverkehrsanlagen ermöglichen es, die Dimensionierungsgrundlagen aufgrund der Erfahrungen aus dem Betrieb zu überprüfen.

Mit der Motion 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. Im Dezember 2007 wurde die Vernehmlassung für die Überprüfung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 eröffnet. Von den Gemeinden, Verbände, Parteien und Betroffenen wurden über 120 Begehren eingereicht. Es wurden über 60 neue Radverkehrsanlagen beantragt und bei 45 Begehren wurde eine Prioritätenverschiebung respektive ein Vorziehen der Planung und Realisierung von bereits im Radroutenkonzept 1994 beschriebenen Massnahmen gefordert.

Die Einteilung der Abschnitte erfolgte durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur in Absprache mit der Verkehrs- und Baukommission (VBK) Ihres Rats. Kriterien sind:

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

Die Kriterien für eine Aufnahme ins Radroutenkonzept 1994 sind für die Strecke Meierskappel – Udligenswil nicht erfüllt. In unserem Planungsbericht B 119 an Ihren Rat vom 7. Juli 2009 wird die Radverkehrsanlage zwischen Abschnitt Trottoir Spycher Dorfausgang bis Bushaltestelle Feissenacher aufgrund des geringen Bedürfnisses nicht ins Radroutenkonzept 1994 aufgenommen. Die Erschliessung der Bushaltestellen soll mittels Trampelpfaden verbessert werden. Aus diesem Grund haben wir die Gemeinde Meierskappel bei der Verlängerung des bestehenden behelfsmässigen Fusswegs bis zum Feissenacher unterstützt. Er schafft sofort mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. Damit ist das zentrale Anliegen des Postulats erfüllt.

Ihr Rat wird Ende 2009 über die Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 befinden und somit neue Radverkehrsanlagen ins Radroutenkonzept aufnehmen und Prioritätenverschiebungen beschliessen. Mit diesem Vorgehen können die neuen Bedürfnisse und Veränderungen für das nächste Bauprogramm 2011 – 2014 für die Kantonsstrassen berücksichtigt werden.

Eine allfällige Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wird gegenwärtig in der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zusammen mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu geprüft. Der Gemeinderat von Meierskappel wird über die Ergebnisse informiert werden. Aufgrund des vorhandenen Erscheinungsbilds und der Ausserortslage der Kantonsstrasse ist eine Temporeduktion jedoch gemäss Signalisationsverordnung SSV kaum gegeben, zumal mit der beschriebenen Massnahme die Sicherheit nun gewährleistet ist.

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

Luzern, 17. November 2009 / RRB-Nr. 1337