

Botschaft des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 147

**zum Entwurf eines Grossratsbeschlusses
über die Genehmigung des kantonalen
Strassenrichtplans 1998**

13. Oktober 1998

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den kantonalen Strassenrichtplan 1998 zu genehmigen. Dieser neue Richtplan enthält die bestehenden und die geplanten National- und Kantonsstrassen. Er bezeichnet die Strassen, die neu erstellt werden sollen, und jene, deren Änderung sich erheblich auf die räumlichen Verhältnisse oder die Umwelt auswirkt. Ferner ordnet er die einzelnen Massnahmen Dringlichkeitsstufen zu.

Der vom Grossen Rat zu genehmigende Inhalt des kantonalen Strassenrichtplans umfasst

- richtungsweisende Festlegungen für die einzelnen Verkehrskorridore,
- eine Tabelle der Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen und Koordinationsstand,
- einen Übersichtsplan über die Massnahmen mit Angabe der Dringlichkeit vom September 1998.

Der kantonale Strassenrichtplan enthält nebst dem vom Grossen Rat zu genehmigenden Inhalt die folgenden orientierenden Teile:

- Plan "Verkehrskorridore: Gewichtung der Korridorabschnitte",
- Plan "Problemanalyse Verkehr: Verkehrsnachfrage und Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten",
- Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen",
- Ergebnis des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.

Der kantonale Strassenrichtplan ist anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben ergeben oder sich gesamthaft bessere Lösungen abzeichnen.

Die Massnahmen auf den National- und Kantonsstrassen sind einer der drei folgenden Dringlichkeitsstufen zugeordnet:

kurzfristig	bis 5 Jahre
mittelfristig	bis 10 Jahre
langfristig	über 10 Jahre (im Sinne einer Vororientierung)

Gemeint ist mit der Jahresangabe der Beginn der Ausführung der Massnahmen. Die Tabelle der geplanten Massnahmen und der Übersichtsplan über die Massnahmen zeigen, wo für die Planung und die Ausführung unterschiedliche Dringlichkeitsstufen gelten.

Nach der Genehmigung des neuen Richtplans durch den Grossen Rat ist dieser vom Bundesrat zu genehmigen.

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	<i>Seite</i>
I. Ausgangslage und Auftrag	4
II. Inhalt des kantonalen Strassenrichtplans	4
III. Rechtswirkungen	6
IV. Vorgehen bei der Erarbeitung	7
V. Kantonaler Richtplan 1998	10
VI. Öffentliches Mitwirkungsverfahren	13
VII. Kantonaler Strassenrichtplan 1998	15
Tabelle der Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen und Koordinationsstand	23
Übersichtsplan über die Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen	25
VIII. Antrag	27
Beilagen	29

Der Regierungsrat des Kantons Luzern
an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Grossratsbeschlusses über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans 1998.

I. Ausgangslage und Auftrag

Gemäss Strassengesetz erlässt der Regierungsrat einen kantonalen Strassenrichtplan, der vom Grossen Rat in Form eines Grossratsbeschlusses zu genehmigen ist. Verbindlichkeit, Vorprüfung, Verfahren und Anpassung richten sich nach dem Planungs- und Baugesetz (§ 44 Abs. 1 und 3 Strassengesetz, StrG, SRL Nr. 755).

Sie können das Geschäft nach der Vorberatung in der Verkehrskommission zur Änderung oder Prüfung an uns oder die Verkehrskommission zurückweisen (§ 50 Abs. 1 Grossratsgesetz, SRL Nr. 30). Sie erledigen das Geschäft durch Nichteintreten, Ablehnung oder Annahme (§ 50 Abs. 2 Grossratsgesetz).

II. Inhalt des kantonalen Strassenrichtplans

Der Inhalt des kantonalen Strassenrichtplans ergibt sich aus § 44 Absatz 2 StrG: "Dieser Richtplan enthält die bestehenden und die geplanten National- und Kantsstrassen. Er bezeichnet die Strassen, die neu erstellt werden sollen oder deren Änderung sich erheblich auf die räumlichen Verhältnisse oder die Umwelt auswirkt. Er enthält ferner die Dringlichkeitsstufen der einzelnen Massnahmen."

Der von Ihrem Rat zu genehmigende Inhalt des kantonalen Strassenrichtplans umfasst:

- richtungsweisende Festlegungen für die einzelnen Verkehrskorridore,
- eine Tabelle der geplanten Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen und Koordinationsstand,
- einen Übersichtsplan über die Massnahmen mit Angabe der Dringlichkeit vom September 1998.

Der kantonale Strassenrichtplan enthält nebst dem von Ihnen zu genehmigenden Inhalt die folgenden orientierenden Teile:

- Plan "Verkehrskorridore: Gewichtung der Korridorabschnitte",
- Plan "Problemanalyse Verkehr: Verkehrsnachfrage und Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten",
- Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen",
- Ergebnis des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.

Der kantonale Strassenrichtplan ist anzupassen, wenn sich die Verhältnisse ändern, sich neue Aufgaben ergeben oder sich gesamthaft bessere Lösungen abzeichnen (§ 14 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, SRL Nr. 735).

Die Massnahmen auf den National- und Kantonsstrassen sind einer der drei folgenden Dringlichkeitsstufen zugeordnet:

kurzfristig	bis 5 Jahre
mittelfristig	bis 10 Jahre
langfristig	über 10 Jahre (im Sinne einer Vororientierung)

Gemeint ist mit der Jahresangabe der Beginn der Ausführung der Massnahmen. Die Tabelle der geplanten Massnahmen und der Übersichtsplan über die Massnahmen zeigen, wo für die Planung und die Ausführung unterschiedliche Dringlichkeitsstufen gelten.

Die Massnahmen weisen einen unterschiedlichen Stand der Koordination auf.

- Vorhaben, die auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind (**Festsetzungen**): zum Beispiel ausführungsreife Projekte;
- Vorhaben, die räumlich nicht oder nur teilweise abgestimmt sind, zu denen aber klare Aussagen über die weiteren Abstimmungsschritte gemacht werden können (**Zwischenergebnisse**): zum Beispiel Projekte in Planung;
- Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, die räumlich noch nicht abgestimmt sind oder über die bloss generelle Vorstellungen bestehen. Diese sind längerfristig zu konkretisieren (**Vororientierungen**): zum Beispiel Vorhaben, über die erst grobe Vorstellungen vorhanden sind.

Der kantonale Strassenrichtplan ist im Beschrieb der Strassenbauvorhaben detaillierter als der kantonale Richtplan 98, aber genereller als die Strassenbauprogramme. Der kantonale Strassenrichtplan erfüllt somit eine wichtige Scharnierfunktion zwischen dem übergeordneten kantonalen Richtplan als strategischem Führungsinstrument und den Strassenbauprogrammen als weitere Führungsinstrumente.

Folgende Planungsinstrumente dienen Ihnen als Entscheidungsgrundlagen für die Lenkung des öffentlichen und des privaten Verkehrs:

- kantonaler Richtplan (insbesondere der Teil "Verkehr und Umwelt")
- kantonaler Strassenrichtplan
- Kantonsstrassennetz
- Bauprogramm für die Kantonsstassen
- Planungsbericht öffentlicher Verkehr

Die folgende Übersicht zeigt den Inhalt und die Abgrenzung dieser Planungsinstrumente.

Zudem haben Sie im Juni 1995 zustimmend Kenntnis genommen vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 (RRK).

Instrumente Merkmale	Kantonaler Richtplan	Kantonaler Strassenrichtplan	Kantons- strassennetz	Bauprogramm für die Kantons- strassen	Planungsbericht öffentlicher Verkehr
<i>Form:</i>	Karte und Text	Karte und Text	Karte und Verzeichnis	Übersichtspläne, Verzeichnis und Text	Übersichtspläne und Text
<i>Inhalt/ Zweck/ Aufgaben</i>	Zeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten zur Unterstützung der beabsichtigten Entwicklung aufeinander abgestimmt werden; in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben erfüllt werden sollen.	Enthält die bestehenden und die geplanten National- und Kantonsstrassen, bezeichnet die Strassen, die neu erstellt werden sollen oder deren Änderung sich erheblich auswirkt, enthält Dringlichkeitsstufen.	Bezeichnet das übergeordnete Strassennetz, das dem überregionalen Verkehr dient und die regionalen Hauptverbindungen umfasst.	Bezeichnet alle Bauvorhaben für Kantonsstrassen, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Stellt Linienführung, Ausbaustandard und Kostenschätzung dar bzw. bezeichnet Sammelrubriken.	Gibt Aufschluss über das bestehende Angebot, über die geplanten Änderungen, über den Zeitpunkt der Verwirklichung der geplanten Massnahmen und über die Kosten im öV.
<i>Zuständig- keit</i>	RR (Erlass), GR und BR (Genehmigung)	RR (Erlass), GR und BR (Genehmigung)	GR	GR	GR
<i>Mitwirkung</i>	öffentliche Auflage während 60 Tagen	öffentliche Auflage während 60 Tagen	Anhörung der Betroffenen	Vernehmlassung betroffener Gemeinden; interessierter ReplaV und weiterer Interessierter (via Gderat)	öffentliche Auflage während 60 Tagen
<i>Anpassung/ Nachfüh- rung/Über- arbeitung</i>	alle 10 Jahre bzw. bei geänderten Verhältnissen, neuen Aufgaben oder besseren Lösungen	alle 10 Jahre bzw. bei geänderten Verhältnissen, neuen Aufgaben oder besseren Lösungen	Bei Änderung von Funktion und Verkehrsbedeutung von Strassen	mindestens alle 4 Jahre zu überarbeiten	mindestens alle 10 Jahre zu überarbeiten
<i>Rechts- grundlagen</i>	§§ 7, 10 ff. PBG	§ 44 StrG, §§ 7, 11 ff. PBG	§§ 6, 10 f., 105 StrG	§ 45 StrG	§ 18 öVG
<i>Nächste ge- plante Vorlage an GR</i>	Nov./Dez. 1998	Nov./Dez. 1998		Nov./Dez. 1998	Frühling 1999

III. Rechtswirkungen

Der kantonale Strassenrichtplan wird mit der Genehmigung durch den Grossen Rat für die Behörden verbindlich; er beschränkt das Grundeigentum nicht (§ 11 PBG). Der Große Rat beschliesst aufgrund des kantonalen Strassenrichtplans das Bauprogramm für die Kantonsstrassen (§ 45 Abs. 1 StrG). In der Erfüllung ihrer Aufgaben haben sich die betroffenen Behörden an die Vorgaben des kantonalen Strassenrichtplans zu halten. Beim Erlass grundeigentümerverbindlicher Projekte und Pläne (Nutzungspläne, Strassenprojekte) ist auf den kantonalen Strassenrichtplan abzustellen.

Für den Bund und die Nachbarkantone wird der kantonale Strassenrichtplan mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich (Art. 11 des Bundesgesetzes über die Raumplanung). Mit der Genehmigung durch den Bundesrat wird festgestellt, dass der Richtplan dem Raumplanungsgesetz entspricht und die Interessen des Bundes und der Nachbarkantone berücksichtigt sind.

IV. Vorgehen bei der Erarbeitung

1. Verkehrskorridore und Kriterien für die Gewichtung

Bei der Erarbeitung des Entwurfs für den kantonalen Strassenrichtplan wurden **Verkehrskorridore** festgelegt (vgl. Plan "Verkehrskorridore: Gewichtung der Korridorabschnitte" in der Beilage). Sie werden durch zentrale Knotenpunkte oder die Kantonsgrenze abgeschlossen und sind in Abschnitte aufgeteilt. Dabei wird berücksichtigt, dass der Verkehr mit den Bereichen Umwelt, Siedlung und Wirtschaft sowie den Nachbarkantonen zusammenhängt.

Die Dringlichkeit von Massnahmen ergibt sich aus der Gewichtung der Korridorabschnitte. **Kriterien für die Gewichtung** sind die Bedeutung des Korridorabschnitts für die Erschliessung (gross, mittel, klein) und das Ausmass der Verträglichkeitskonflikte (gross, klein). (vgl. Abbildung 2: Gewichtung der Verkehrskorridore: S. 9)

2. Erschliessungsfunktion

Das Strukturkonzept 1996 und der kantonale Richtplan 1998 unterscheiden bezüglich der Erschliessungsfunktion

- **Regionale Verkehrsachsen:**

Sie dienen primär dem regionalen Verkehr, verbinden einzelne Teile von Regionen und die Zentren mit dem überregionalen Verkehrssystem, erschliessen die ländlichen Räume und weisen in der Regel einen untergeordneten Anteil an Durchgangsverkehr auf. In der Regel benutzt der öffentliche Verkehr den Strassenraum.

- **Überregionale Verkehrsachsen:**

Sie erschliessen die wichtigsten Wohn- und Arbeitsräume entlang der Entwicklungachsen des Kantons und stellen die Einbindung des Kantons in das Städtesystem der Schweiz und die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern sicher. Sie weisen mindestens eine Hauptverkehrsstrasse und ein gut ausbautes öffentliches Verkehrsmittel (in der Regel eine Bahnlinie) auf, wobei sich lokaler, regionaler, nationaler und teilweise internationaler Verkehr überlagert.

- **Hauptverkehrsnetz im Agglomerationskern:**

Hier überlagern sich Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomeration sowie regionaler, überregionaler und internationaler Durchgangsverkehr.

3. Verträglichkeitskonflikte

(Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen")

Die Verträglichkeitskonflikte wurden anhand der folgenden Frage beurteilt:

"Wieviel motorisierter Individualverkehr (MIV) ist für einen bestimmten Strassenabschnitt zulässig, damit der Verkehr als noch verträglich eingestuft werden kann?"

Für die Beurteilung wurden folgende Kriterien und Indikatoren verwendet:

Kriterien	Indikatoren
Sicherheit/Unfälle	Auswertung der Verkehrsunfälle auf Kantons- und Nationalstrassen von 1995 – 1997 auf dem Gebiet der Stadt Luzern und von 1993 – 1997 auf dem übrigen Kantonsgebiet

Kriterien	Indikatoren
Radverkehr	Massnahmen gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept 1994
Trennwirkung der Strassenanlage; wie stark erschweren diese das Queren für die Fussgänger/innen	Signalisierte Geschwindigkeitsbegrenzung, Strassenquerschnitt, Querungshilfen (durchschnittlicher täglicher Verkehr: DTV)
Behinderung des öffentlichen Verkehrs	Angaben der Verkehrsbetriebe, Verlustzeiten (Min. pro Std.)
Umweltbelastungen (Lärm und Luftverschmutzung)	Grundlagendaten des Strassenlärmkatasters (Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung: LSV; Luftverschmutzung)
Verkehrsablauf	Vergleich des Spitzenstundenverkehrs mit dem massgebenden stündlichen Verkehr (die Verkehrsmenge pro Stunde, die das Fahren ohne "unzumutbare Behinderung" zulässt)

Wenn das für ein Kriterium verträgliche Mass an Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) überschritten wird, liegt ein Verträglichkeitskonflikt vor. Die folgende Grafik verdeutlicht dies anhand des Kriteriums Lärm:

Verkehrsaufkommen

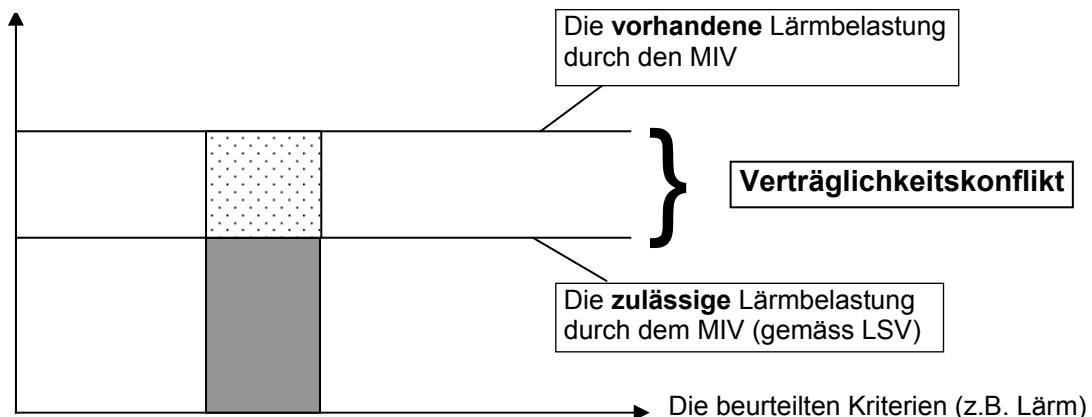


Abbildung 1: Verträglichkeitskonflikt

Der Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen" beschränkt sich auf die grossen Verträglichkeitskonflikte, die zu den folgenden drei Gruppen zusammengefasst wurden:

- Problembereiche mit einem grossen oder nur kleineren Verträglichkeitskonflikten
- Problembereiche mit zwei grossen Verträglichkeitskonflikten
- Problembereiche mit drei oder mehr grossen Verträglichkeitskonflikten

In der Agglomeration Luzern treten auf allen Kantonsstrassenabschnitten *drei oder mehr grosse Verträglichkeitskonflikte* auf. Das vorhandene Ausmass an motorisiertem Individualverkehr übersteigt bei einzelnen Kriterien das verträgliche Ausmass um das Zwei- bis Dreifache. Eine Verbesserung ist nur mit einem Bündel von Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Siedlung und Wirtschaft möglich.

Die Bereiche mit drei grossen Verträglichkeitskonflikten in Büron und Schüpfheim sind örtlich begrenzt. Sie können mittels einzelner Massnahmen im Verkehrsbereich entschärft werden. Im übrigen Kantonsgebiet sind grosse Verträglichkeitskonflikte örtlich noch mehr begrenzt und nicht vergleichbar mit denjenigen in der Agglomeration Luzern. Sie lassen sich ebenfalls mit Massnahmen im Verkehrsbereich lösen.

Problembereiche mit *zwei grossen Verträglichkeitskonflikten* sind die Ortsdurchfahrten von Hochdorf, Werthenstein, Wolhusen, Schötz und Entlebuch sowie der Abschnitt Wolhusen – Entlebuch.

Auf vielen Strassenabschnitten besteht nur *ein einzelner grosser Verträglichkeitskonflikt*. Meist handelt es sich um Lärm, Trennwirkung oder Radverkehr. Diese Konflikte sind oft örtlich eng begrenzt und mit Einzelmassnahmen lösbar.

4. Gewichtung der Verkehrskorridore

Die Korridorabschnitte wurden anhand der Kriterien Erschliessungsfunktion und Verträglichkeitskonflikte wie folgt gewichtet:

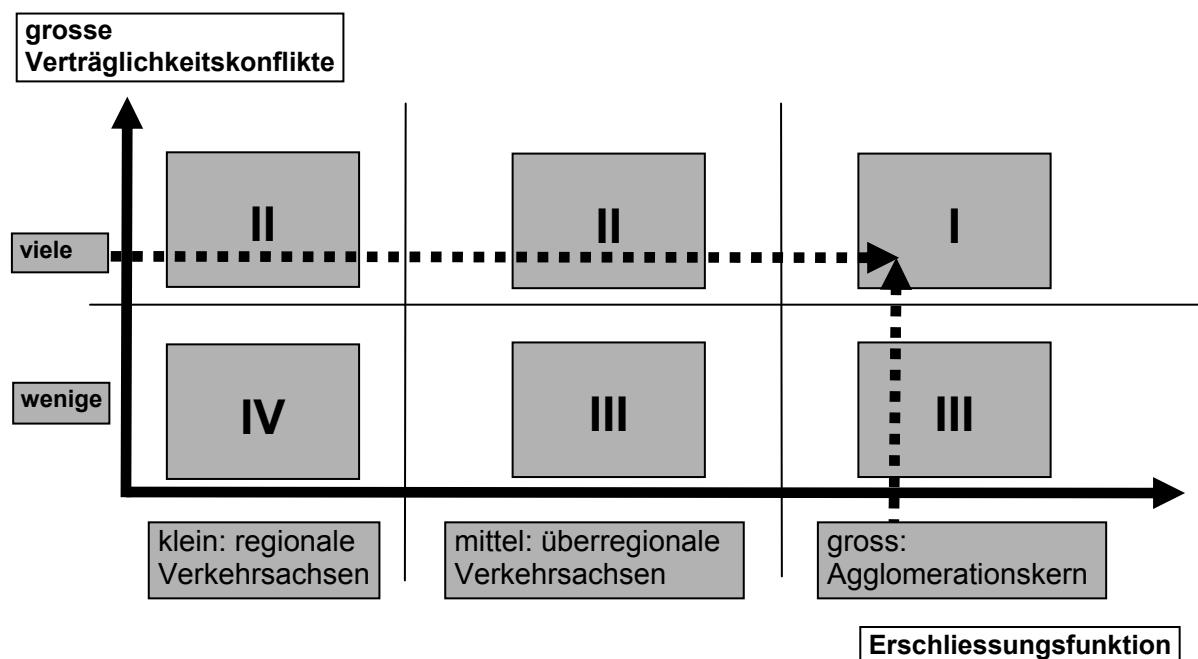


Abbildung 2: Gewichtung der Verkehrskorridore

Die grösste Gewichtung I ergibt sich somit in einem Agglomerationskern mit vielen Verträglichkeitskonflikten, die kleinste Gewichtung IV auf einer regionalen Verkehrsachse mit wenigen Verträglichkeitskonflikten. Für die einzelnen Korridore beziehungsweise Korridorabschnitte ergeben sich folgende Gewichtungen:

Korridor/Korridorabschnitt	Abschnitt von bis	Gewichtung
Stadt	Seetalplatz bis Ennethorw	I
See	Schweizerhofquai bis Brüelstrasse Brüelstrasse bis Küssnacht (SZ) und Gersau (SZ)	I IV
Ost	Maihof bis Rotkreuz Brüelstrasse bis Meierskappel bis Kantonsgrenze ZG	I IV
Seetal	Seetalplatz bis Emmen Dorf Emmen Dorf bis Hitzkirch Hitzkirch bis Hallwilersee (AG)	I III IV
Rothenburg – Beromünster	A2-Anschluss Emmen Nord bis Flecken Rothenburg Flecken Rothenburg bis Reinach (AG)	I IV
Surental	Sursee bis Kulmerau/Triengen (Grenze AG)	IV
Rottal	Littau bis Grosswangen	IV
Nord – Süd	Emmen (Seetalplatz) bis Wikon (Grenze AG)	III
Wolhusen – Dagmersellen	Wolhusen bis Dagmersellen	III
Entlebuch	Wolhusen (inkl.) bis Escholzmatt Schüpfeheim bis Flühli/Marbach	III IV
Luzern – Wolhusen	Luzern bis Obernau / Littauer Boden Obernau/Littauer Boden bis Wolhusen (exkl.)	I III

5. Dringlichkeit von Massnahmen

Bei der Festlegung der Dringlichkeit von Massnahmen wurden nebst den Verkehrskorridoren und den Verträglichkeitskonflikten auch die folgenden Kriterien berücksichtigt:

- Werterhaltungsbedarf,
- Stand der Arbeiten,
- Realisierung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994,
- Verknüpfung mit anderen Vorhaben.

Mit Hilfe dieser Kriterien wurde eine objektive Einstufung der Massnahmen nach ihrer Dringlichkeit erreicht.

V. Kantonaler Richtplan 1998

Wesentliche Problemschwerpunkte im Verkehrsbereich bestehen innerhalb der Agglomeration Luzern. Die Erschliessung der Agglomeration Luzern ist für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Kantons entscheidend (vgl. Regierungsprogramm 1995 – 1999). Aufgrund des Nachfragepotentials ist im Agglomerationskern eine gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität, zur Entlastung der Umwelt und zur Verbesserung der Wohnqualität notwendig. Gleichzeitig muss aber die Erreichbarkeit der Stadt Luzern für den wirtschaftlich unverzichtbaren motorisierten Individualverkehr angemessen sichergestellt werden.

Im kantonalen Richtplan lauten die richtungsweisenden Festlegungen zur Gesamtverkehrspolitik wie folgt:

Räume und Korridore werden nach Bedeutung und Bedarf erschlossen.

Das heisst:

1. In der Stadt und dem Agglomerationsgürtel:

- wird der öffentliche Verkehr zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität und zur Entlastung der Umwelt gefördert;
- wird dem nicht motorisierten individuellen Verkehr (Fussgänger, Radfahrer) in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um damit die Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen;
- werden die strassengebundenen Mittel - neben der Funktions- und Werterhaltung sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit - in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses (betriebliche Verkehrsmassnahmen wie Verkehrsleitsysteme) eingesetzt;
- wird die weitere Siedlungsentwicklung auf die Gesamtverkehrskapazität abgestimmt.

2. Auf den Hauptverkehrsachsen:

- wird der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert angeboten, wobei die gesetzlich verlangten minimalen Kostendeckungsgrade einzuhalten sind;
- werden die strassengebundenen Mittel in erster Linie zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer verträglich funktionierenden Strasseninfrastruktur eingesetzt.

3. Für die ländlichen Räume:

- wird mit dem öffentlichen Verkehr eine Grundversorgung angestrebt;
- sind auf den Hauptachsen attraktive Verknüpfungspunkte (IV - ÖV und ÖV - ÖV) einzurichten;
- werden in erster Linie Strassenabschnitte mit Sicherheitsmängeln saniert.

Der kantonale Richtplan 1998 legt im Teil Verkehr folgende Koordinationsaufgaben fest:

Gesamtverkehr

Nr.	Koordinationsaufgabe: Kurzbeschrieb der Koordinationsaufgabe.
V1-11	Koordinationsstelle Gesamtverkehr (KGV): Das Baudepartement schafft eine KGV, um die gewünschte Entwicklung des Gesamtverkehrssystems sicherzustellen.
V1-12	Mehrjahresfinanzplan Gesamtverkehr: Führungsinstrument: bauliche und betriebliche Massnahmen im Verkehrsbereich insbesondere hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Verhältnisse überprüfen.
V1-13	Einbindung der Zentralschweiz an das nationale und internationale Verkehrssystem: Zusammen mit den Nachbarkantonen eine wesentlich bessere Einbindung der Zentralschweiz in das nationale und internationale Verkehrssystem erreichen. Anschluss der Innerschweiz an die NEAT; Gotthardbasistunnel; Umsetzung Konzept Bahn 2000.
V1-14	Grenzüberschreitender Verkehr: Konzentration des grenzüberschreitenden Verkehrs auf das überregionale Verkehrsnetz. Gut erreichbare Umsteigeknoten auf den überregionalen Verkehrsachsen; attraktive Anschlüsse an die nationalen und internationalen Schnellzüge im Mittelland; Anschluss Luzerns an das Zürcher S-Bahn-Netz; Anschluss des Rontals an das geplante Zuger Stadtbahn-System prüfen; durchgehende A4 zwischen Brunnen und Flühlen; Schliessen der Autobahnlücke Luzern–Zürich; funktionsfähige Autobahnabschnitte in der Agglomeration Luzern.

Nationalstrassen

Nr.	Koordinationsaufgabe: Kurzbeschrieb der Koordinationsaufgabe.
V2-11	A 14 - Anschluss Buchrain: Bau des Anschlusses Buchrain anstreben. Trassee freihalten für eine direkte Verbindung der Industriegebiete im Rontal zum A 14-Anschluss Gisikon.
V2-12	A 2 - Anschluss Rothenburg und Umgestaltung Anschluss Emmen-Nord: Bau des Anschlusses Rothenburg anstreben. Verbessern des Verkehrsablaufs beim Anschluss Emmen-Nord.
V2-13	A 2 - Ausfahrt Emmen-Süd: Verlegung der Ausfahrt Emmen-Süd in Richtung Norden zum Knoten Sedel prüfen.
V2-14	Zentrale Autobahnabschnitte in der Agglomeration Luzern: Prüfen von Entlastungsmassnahmen der überlasteten, zentralen Autobahnabschnitte. Bis die längerfristige Ausbaustrategie klar ist, werden die Optionen Nordtangente und Südzubringer vorläufig offen gehalten.

Kantonsstrassen

Nr.	Koordinationsaufgabe: Kurzbeschrieb der Koordinationsaufgabe.
V3-11	Schweizerische Hauptstrassen: Angestrebte Erweiterung des Netzes der Schweizerischen Hauptstrassen mit: Huttwil – Sursee – Seetal und Dagmersellen – Wolhusen.
V3-12	Planungsschwerpunkte: Dringender Handlungsbedarf zur Sicherstellung der Erreichbarkeit und Verminderung von Verträglichkeitskonflikten in mehreren Gebieten des Kantons Luzern.
V3-13	Ausbauoptionen: Freihalten von Trassen mit geeigneten Mitteln.

Öffentlicher Verkehr

Nr.	Koordinationsaufgabe: Kurzbeschrieb der Koordinationsaufgabe.
V4-11	Schnellzugsverkehr: Fortsetzung der Bemühungen des Kantons um eine attraktivere Einbindung von Luzern in das nationale und internationale Schnellzugsnetz.
V4-12	Regionaler Schienen-, Bus- und Schiffsverkehr: Prüfung von Förderungsmassnahmen im regionalen Schienen- und Busverkehr auf den Hauptachsen.
V4-13	Infrastrukturausbauten Schienenverkehr: Vorgesehene Massnahmen: Sanierung der Seetalbahn, Ausbauoptionen offen halten für Bahnhofzufahrt Luzern sowie Doppelspurausbau Rotsee und Luzern – Hergiswil.
V4-14	Agglomerationsverkehr: Kurz- bis mittelfristig Optimierung der Buslinien sowie Busbeschleunigung. Längerfristig ist ein neues Agglomerationsverkehrsmittel zu prüfen.
V4-15	Bahnhöfe und Bahnhaltestellen: Liste möglicher neuer Halteorte, die als Optionen offen gehalten werden.
V4-16	Güterverkehr: Unterstützung des schienengebundenen Güterverkehrs durch den Kanton erfolgt in erster Linie in den Arbeitsgebieten von kantonaler und regionaler Bedeutung.
V4-17	Park-and-Ride: Erarbeitung eines kantonalen Park-and-Ride-Konzepts durch den Kanton und die Regionalplanungsverbände.

Fuss- und Radwege

Nr.	Koordinationsaufgabe: Kurzbeschrieb der Koordinationsaufgabe.
V5-11	Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994: Die Bauprogramme sind darauf abzustimmen; kantonsweites Signalisationskonzept erarbeiten.
V5-12	Festlegen der regionalen Radwegrichtpläne: Durch die Regionalplanungsverbände; dabei das kantonale Radroutenkonzept 1994 berücksichtigen.
V5-13	Festlegen der regionalen Wanderwegrichtpläne: Durch die Regionalplanungsverbände.
V5-14	Festlegen der kommunalen Fusswegrichtpläne: Durch die Gemeinden.

Innerhalb der Agglomeration sieht der kantonale Richtplan mehrere Entwicklungsschwerpunkte vor, insbesondere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung, an deren Förderung der Kanton aus volkswirtschaftlicher Sicht ein vorrangiges Interesse hat. Die angestrebten vielfältigen Nutzungen in den Arbeitsgebieten und in den Zentrumsbereichen setzen aber zumindest teilweise den Ausbau oder den Neubau von Verkehrsinfrastrukturen voraus. Da sich Wirtschaft, Siedlung und Verkehr gegenseitig beeinflussen, müssen die vorhandenen Entwicklungspotentiale auf das Verkehrssystem und die Anliegen des Umweltschutzes abgestimmt werden. Neben den Hauptachsen in der Stadt Luzern besteht insbesondere auf folgenden Achsen ein erheblicher Abstimmungsbedarf:

- Luzern – Ebikon – Root
- Luzern – Emmenbrücke – Rothenburg
- Littauer Boden – Seetalplatz – Emmen Dorf
- Luzern – Kriens – Obernau
- Kriens Nidfeld – Horw Schlund

Im Gegensatz zur Agglomeration Luzern bestehen in den regionalen Zentren und in der Landschaft kaum Kapazitätsengpässe auf dem Strassen- und Schienennetz. Hier bestehen vor allem lokale Probleme in den Bereichen Verkehrssicherheit, Trennwirkung, Lärmbelastung und Radverkehrsanlagen.

VI. Öffentliches Mitwirkungsverfahren

Mit Beschluss vom 9. Juni 1998 ermächtigte der Regierungsrat das Baudepartement, für den Entwurf des kantonalen Strassenrichtplans das Mitwirkungsverfahren nach § 13 PBG durchzuführen. Der Entwurf lag während der gesetzlichen Frist von 60 Tagen, von Montag, 22. Juni, bis Donnerstag, 20. August 1998, bei allen Gemeinden des Kantons öffentlich auf.

Das Baudepartement orientierte im Rahmen der Mitwirkung die Behörden des Bundes, der Nachbarkantone, der Gemeinden, die Regionalplanungsverbände und weitere interessierte Kreise. Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete konnten sich zum Entwurf äussern. Das Baudepartement nimmt in den folgenden Abschnitten zu diesen *Meinungsäusserungen* Stellung und setzt den Grossen Rat darüber in Kenntnis (§ 6 Abs. 4 PBG).

Zahlreiche Anregungen und Anträge wurden in der vorliegenden Botschaft berücksichtigt. So wurde z.B. die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan verbessert, die vom Grossen Rat verbindlich zu genehmigenden Richtplaninhalte besser erkennbar gemacht, die Dringlichkeitsreihung aufgeteilt in je eine Dringlichkeitsreihung für die Planung und für die Ausführung und die mit Massnahmen des Radroutenkonzepts 94 mit erster Priorität räumlich zusammengefasst und im Richtplan dargestellt.

Verschiedene Stellungnahmen befassen sich mit den finanziellen Auswirkungen des kantonalen Strassenrichtplans. Die Kosten der Massnahmen sollten für jede Dringlichkeitsstufe aufgezeigt werden. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich und auch nicht zweckmässig:

Für viele der im kantonalen Strassenrichtplan aufgeführten Massnahmen bestehen weder Kostenberechnungen noch Schätzungen mit einer genügenden Genauigkeit. Bei manchen Massnahmen sind nur die zu erreichenden Ziele bekannt, nicht aber die möglichen Lösungen. Es wird Aufgabe der weiteren Planungsschritte sein, Lösungsvorschläge zu entwickeln, die das angestrebte Ziel mit einem möglichst günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen lassen.

Die Entwicklung der künftigen Einnahmen und somit der für die Investitionen verfügbaren Mittel ist mit Unsicherheiten behaftet. Dies trifft unter anderem auch für die Beiträge des Bundes an den Kanton Luzern zu (Lenkungsabgaben wie z.B. die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe etc.).

Die Aufteilung der in einem bestimmten Zeitraum für Investitionen verfügbaren Mittel auf die einzelnen Bauvorhaben ist Gegenstand der jeweiligen Bauprogramme und nicht des Strassenrichtplans.

Mehrere Stellungnahmen beantragen die Aufnahme von weiteren Massnahmen auf Kantonsstrassen sowie von Radverkehrsanlagen in den kantonalen Strassenrichtplan.

Bezüglich der Radverkehrsanlagen wird auf den Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzett 94 verwiesen. Er ist gesamthaft als behördensverbündlich im kantonalen Strassenrichtplan enthalten. Im Übersichtsplan "Strassenrichtplan, Massnahmen" sind die Radverkehrsanlagen mit erster Priorität dargestellt. Zusätzlich werden diese räumlich zusammengefasst. Das kantonale Radroutenkonzett 94 wird laufend umgesetzt. Gesamthaft ist daher die Planung und Ausführung kurzfristig und die räumliche Koordination der Radverkehrsanlagen abgeschlossen: Koordinationsstand "Festsetzung".

Die weiteren zur Aufnahme in den kantonalen Strassenrichtplan beantragten Massnahmen auf Kantonsstrassen sind Massnahmen, die sich nicht erheblich räumlich auswirken. Eine räumliche Koordination/Abstimmung mit anderen öffentlichen Interessen ist daher nicht erforderlich. Diese Massnahmen können, ohne im kantonalen Strassenrichtplan enthalten zu sein realisiert werden, wenn sie in den entsprechenden Bauprogrammen enthalten sind.

Alle Nationalstrassen, die neu erstellt werden sollen, oder deren Änderung sich erheblich auf die räumlichen Verhältnisse oder die Umwelt auswirken, sind im kantonalen Strassenrichtplan aufgeführt.

Einige der Stellungnehmenden möchten mit der Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans zuwarten, bis verbindliche Beschlüsse bezüglich anderer Planungen vorliegen: kantonaler Richtplan, Planungsbericht ÖV, Verkehrskonzept Stadt Luzern etc.

Der kantonale Strassenrichtplan ist Voraussetzung für den Beschluss des Grossen Rates über das Bauprogramm für die Kantonsstrassen 1999 - 2002 (§ 45 Abs. 1 StrG). Es ist vorgesehen, diese Instrumente zusammen mit dem kantonalen Richtplan Ihrem Rat zu unterbreiten.

Der Planungsbericht ÖV soll Ihnen im Frühling 1999 vorgelegt werden. Die Verkehrsplanungsinstrumente haben unterschiedliche Planungshorizonte, Genehmigungsverfahren und Entscheidungsträger. Die gleichzeitige Vorlage aller Verkehrsplanungsinstrumente ist nicht erforderlich, weil der kantonale Strassenrichtplan angepasst werden muss, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, unter denen er genehmigt wurde, sich neue Aufgaben ergeben haben oder sich bessere Lösungen für wichtige Massnahmen abzeichnen.

Kommen dem kantonalen Strassenrichtplan vor- oder nachgelagerte Planungsinstrumente zu anderen räumlich wichtigen Erkenntnissen, kann der kantonale Strassenrichtplan entsprechend angepasst werden.

Verschiedene Antworten bezogen sich auf die fehlenden Massnahmen zur Bewältigung der grossen Verträglichkeitskonflikte in der Agglomeration Luzern.

Der Richtplan bezeichnet die Stadt und die Hauptachsen der Agglomeration Luzern als Planungsschwerpunkte mit der Priorität A. Stadt und Kanton Luzern wollen aus diesem Grund 1999 ein Projekt realisieren, welches die Erarbeitung von Randbedingungen zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf den Hauptachsen der Stadt Luzern beim Individualverkehr wie auch beim öffentlichen Verkehr zum Ziel hat. Die Vorschläge sollen den fliessenden wie den ruhenden Verkehr betreffen, kurz- bis mittelfristig realisierbar und bei der Bevölkerung der Stadt, der Agglomeration und des Kantons sowie in Wirtschaftskreisen breit abgestützt und akzeptiert sein. Mit diesem Vorgehen wird das Anliegen der erwähnten Stellungnahmen aufgenommen.

Eine Stellungnahme vermisst Aussagen zu Park-and-Ride-Anlagen.

Die Park-and-Ride-Anlagen sind ein wichtiges Element zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im kantonalen Richtplan ist im Kapitel "Öffentlicher Verkehr" eine entsprechende Koordinationsaufgabe formuliert. Aussagen zu diesem Themenbereich wird der Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr machen.

VII. Kantonaler Strassenrichtplan 1998

1. Grundsätzliche Feststellungen

Die folgenden einleitenden Bemerkungen sind grundsätzlicher Natur und gelten für das gesamte Kantonsgebiet:

- Ein wesentlicher Teil der Autobahnen und Kantonsstrassen im Kanton Luzern ist in einem Zustand, der Sanierungsarbeiten notwendig macht. In den nächsten Jahren ist deshalb der Werterhaltung des Strassennetzes und der Finanzierung der entsprechenden Massnahmen hohe Beachtung zu schenken.
- Im Juni 1995 nahm Ihr Rat zustimmend Kenntnis vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzzept 1994. Es bildet die Grundlage für die Planung und Projektierung von Radverkehrsanlagen.
- Grossé Lärmkonflikte (überschrittene Alarmwerte) bestehen entlang der Hauptverkehrsachsen in der Stadt und Agglomeration Luzern. Aber auch ausserhalb der Agglomeration Luzern weisen die meisten der untersuchten Ortsdurchfahrten Immissionsgrenzwertüberschreitungen auf, die teilweise im Bereich der Alarmwerte liegen.
- Die Sanierung des Strassenlärms wird auf zwei Ebenen angegangen: Einerseits werden Lärmschutzmassnahmen im Rahmen von laufenden Strassenbauvorhaben erstellt, andererseits werden reine Lärmsanierungen (unabhängig von Neu- und Ausbauten an Strassen) durchgeführt. Besteht bei Strassenbauvorhaben mit Strassenraumveränderungen gleichzeitig eine Lärmsanierungspflicht, werden die Lärmschutzmassnahmen im Projekt berücksichtigt. Die Anforderungen an den Lärmschutz richten sich dabei nach den gesetzlichen Vorgaben der Lärmschutzverordnung. Die erforderlichen finanziellen Mittel werden zu den Projektkosten dazugerechnet.
- Im Jahr 1997 nahm Ihr Rat Kenntnis vom Planungsbericht über Schallschutzmassnahmen an Strassen mit Alarmwertüberschreitungen.
- Auf den Kantonsstrassen wickelt sich der wichtigste Teil des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs ab.

- Eine Übersicht zeigt die Gefahrenstellen auf Kantons- und Nationalstrassen mit mehr als zehn Unfällen (vgl. Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen").
- Für den Unterhalt sowie den Neu- und Ausbau der Strassenverkehrsanlagen standen/stehen in der Strassenrechnung folgende Beträge zur Verfügung:

Investitionen [in Mio. Fr.]	1995	1996	1997	1998 ¹	1999 ²	2000 ²	2001 ²	2002 ²
Kantonsstrassen ³	34.67	23.86	20.40	21.00	21.40	25.00	23.20	24.20
Nationalstrassen ⁴	37.48	42.20	53.64	86.65	109.70	99.35	94.70	93.50

- Nicht berücksichtigt sind die ab 2001 zu erwartenden Mittel aus der LSVA, worüber der Regierungsrat dannzumal entscheiden wird. Prognosen über die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sind sehr unsicher (*Einnahmen*: Mineralölsteuererträge des Bundes, kantonale Motorfahrzeugsteuern etc.; *Ausgaben*: zunehmender Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zahlreicher 20- bis 30-jähriger Verkehrsanlagen etc.). Aus heutiger Sicht wird die Grössenordnung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel im Kantonsstrassenbau nicht wesentlich ändern.

2. Beschreibung der einzelnen Korridore

Für alle im Kapitel IV. beschriebenen Korridore und Korridorabschnitte werden im Folgenden zuerst die jeweiligen Problemschwerpunkte beschrieben. Die aus den Vorgaben des kantonalen Richtplans abgeleiteten Korridorstrategien werden sodann als richtungsweisende Festlegungen definiert. Dabei werden wie im Richtplan folgende Abkürzungen und Sparschreibungen verwendet: ÖV für öffentlichen Verkehr, MIV für motorisierten Individualverkehr, Fussgänger für Fussgängerinnen und Fussgänger, Radfahrer für Radfahrerinnen und Radfahrer, Schüler für Schülerinnen und Schüler.

- Korridor Stadt Luzern (Seetalplatz bis Ennethorw)

Problemschwerpunkte

- Die Verkehrsnachfrage auf den MIV-Hauptachsen nähert sich der Kapazitätsgrenze und erreicht diese in Spitzenverkehrszeiten.
- Verkehrsangebotsverbesserungen mit Infrastrukturmassnahmen sind unter anderem infolge der beschränkten Platzverhältnisse sehr teuer.
- Vorhandene Nutzungs- und Verdichtungsreserven verschärfen künftig die grossen Verträglichkeitskonflikte.

Richtungsweisende Festlegungen

Um die Leistungsfähigkeit der Autobahn A 2 weiterhin zu gewährleisten, ist ein störungsfreier Betrieb vor allem auf dem Abschnitt Stadtanschluss bis Verzweigung Rotsee und eine Verbesserung des Verkehrsablaufs der Autobahnanschlüsse Emmen-Süd und Emmen-Nord erforderlich.

Im bestehenden Verkehrsraum wird bezüglich dem MIV hauptsächlich in Massnahmen

1 Budget

2 Finanzplan

3 inkl. Kantonsstrassen auf Gebiet der Stadt Luzern, inkl. Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung

4 Nationalstrassen: inkl. baulicher Unterhalt

investiert, die zur Werterhaltung, zur Verfestigung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder allgemein zur Verminderung von Verträglichkeitskonflikten beitragen. Auf den Hauptachsen wird der öffentliche Verkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Gesamtverkehrskapazität während der Spitzenverkehrszeiten und zur Sanierung von Verträglichkeitskonflikten bevorzugt. Eine Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung zu Spitzenzeiten auf den Hauptachsen wird durch attraktive Umsteigepunkte, Angebotsverbesserungen im ÖV und im Langsamverkehr angestrebt. Für die Radfahrer und die Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung des Agglomerationszentrums bereitgestellt. Grosse Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

- Korridor See (Luzern Seebrücke – Küssnacht – Vitznau)

Problemschwerpunkte

- Keine Leistungsreserven und starke Behinderungen des ÖV zu Spitzenverkehrszeiten auf den Abschnitten Bahnhofplatz – Seebrücke – Schweizerhofquai – Haldenstrasse – Verkehrshaus.
- Mit der Ausnutzung der grossen Baulandreserven in Adligenswil, Meggen und Seeburg werden sich die Verkehrsbehinderungen verschärfen. Zudem sind vermehrte ÖV-Behinderungen auf dem Abschnitt Seeburg bis Verkehrshaus zu erwarten.
- Zahlreiche Unfallschwerpunkte und Lücken im Netz der Radverkehrsanlagen.
- Behinderungen des Busverkehrs stadteinwärts durch den MIV zwischen den Haltestellen Kursaal und Luzernerhof.

Richtungsweisende Festlegungen

Im Abschnitt Schweizerhof bis Brüelstrasse gilt die gleiche Strategie wie im Korridor Stadt. Im Abschnitt Brüelstrasse – Küssnacht – Vitznau werden Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung auf die Verträglichkeit mit den Massnahmen im städtischen Abschnitt abgestimmt.

Örtliche Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

- Korridor Ost (Maihof – Rotkreuz)

Problemschwerpunkte

- Durch die dynamische Entwicklung des Rontals nehmen die Verträglichkeitskonflikte zu und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums verschlechtert sich.
- Bis zur Realisierung des Autobahnanschlusses Buchrain wird die A 14 nur beschränkt weiteren (über-)regionalen Verkehr aufnehmen.
- Je nach Nutzungsintensität der rechtskräftigen Bauzonen reichen die vorhandenen Verkehrskapazitäten nicht aus und die vorhandenen Verträglichkeitskonflikte verschärfen sich, mit gleichzeitiger Verschlechterung der Erreichbarkeiten.
- Der öffentliche Verkehr wird im Abschnitt Maihof – Schachenweid behindert.
- Für den Radverkehr bestehen zahlreiche Gefahrenstellen.

Richtungsweisende Festlegungen

Die Funktion der A 14 als überregionale und nationale Erschliessung der wichtigen Siedlungs- und Wirtschaftsräume im Rontal und dem Seetal wird weiter an Bedeutung zunehmen.

Die Entwicklungsschwerpunkte werden möglichst direkt und verträglich an die A 14 angeschlossen.

Auf der Hauptachse Luzern – Ebikon wird bezüglich dem MIV nur in Massnahmen investiert, die zur Werterhaltung, zur Verstärkung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder allgemein zur Verminderung von Verträglichkeitskonflikten beitragen.

Auf dieser Hauptachse wird der öffentliche Verkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Gesamtverkehrskapazität während den Spitzerverkehrszeiten und zur Lösung von Verträglichkeitskonflikten gefördert.

Eine Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung zu Spitzenzeiten auf dieser Hauptachse kann erreicht werden durch attraktive Umsteigepunkte sowie durch Angebotsverbesserungen im ÖV und im Langsamverkehr.

Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der obigen Strategien.

Für die Radfahrer und Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung des Agglomerationszentrums bereitgestellt.

Grosse Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

- Korridor Seetal (Seetalplatz – Hallwilersee)

Problemschwerpunkte

- Der Seetalplatz und seine Zufahrtsachsen besitzen keine Leistungsreserven mehr in den Spitzestunden. Die Spitzenbelastung entspricht der Kapazitätsgrenze.
- Der ÖV wird im Abschnitt Seetalplatz bis Emmen stark behindert. Die Anlagen für Fussgänger und Radfahrer sind ungenügend.
- Im Einzugsbereich des Seetalplatzes bestehen grössere Baulandreserven sowie verkehrsverursachende Bauvorhaben, welche eine erhebliche Verkehrszunahme und damit eine deutliche Verschlechterung der Verkehrsqualität bewirken werden.
- Zwischen Waldibrücke und der Kantongrenze existieren eine Vielzahl von ungesicherten Bahnübergängen, welche ein Sicherheitsdefizit aufweisen.

Richtungsweisende Festlegungen

Der Raum Seetal wird möglichst direkt und verträglich an die Autobahn A 14 angeschlossen. Auf der Seetalstrasse im Abschnitt Seetalplatz bis Waldibrücke wird bezüglich dem MIV vorab in Massnahmen investiert, die zur Werterhaltung, zur Verstärkung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder allgemein zur Verminderung von Verträglichkeitskonflikten beitragen.

Auf dieser Hauptachse wird der öffentliche Verkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Gesamtverkehrskapazität während den Spitzerverkehrszeiten und zur Sanierung von Verträglichkeitskonflikten gefördert.

Eine Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung zu Spitzenzeiten auf der Seetalstrasse im Abschnitt Seetalplatz bis Waldibrücke wird durch attraktive Umsteigepunkte, Angebotsverbesserungen im ÖV und im Langsamverkehr angestrebt.

Für die Radfahrer und Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen bereitgestellt. Grosse Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

- Korridor Rothenburg – Beromünster

Problemschwerpunkte

- Der Abschnitt Sprengi bis Rothenburg Flecken besitzt keine Leistungsreserven mehr während der Spitzenstunden.
- Die Überbauung der vorhandenen Baulandreserven in Emmen und Rothenburg wird zu einer Verminderung der Verkehrsqualität führen.
- In den Innerortsbereichen bestehen Verträglichkeitskonflikte.
- Die Radverkehrsanlagen sind ungenügend, Unfallschwerpunkte müssen saniert werden.

Richtungsweisende Festlegungen

Die Funktion der Autobahn A 2 als überregionale und nationale Erschliessung der Siedlungs- und Wirtschaftsräume wird weiter an Bedeutung zunehmen.

Auf dem Abschnitt Sprengi – Flecken Rothenburg wird bezüglich dem MIV nur in Massnahmen investiert, die zur Werterhaltung, zur Verstärkung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder allgemein zur Verminderung von Verträglichkeitskonflikten beitragen.

Der Verkehrsablauf des Autobahnanschlusses Emmen-Nord muss derart verbessert werden, dass die Rückstaus zu Spitzenverkehrszeiten auf die A 2 verhindert werden.

Auf dem Abschnitt Sprengi - Flecken Rothenburg wird der ÖV zur Sicherstellung einer ausreichenden Gesamtverkehrskapazität während den Spitzenverkehrszeiten und zur Sanierung von Verträglichkeitskonflikten bevorzugt.

Für die Radfahrer und Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen bereitgestellt.

Große Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

Im Abschnitt Flecken Rothenburg – Kantonsgrenze AG wird der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert angeboten und die strassengebundenen Mittel werden in erster Linie zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer verträglich funktionierenden Strasseninfrastruktur eingesetzt.

- Korridor Surental (Sursee – Triengen)

Problemschwerpunkte

- Ein hoher Schwerverkehrsanteil belastet die Ortsdurchfahrten.
- Die Radverkehrsanlagen sind ungenügend, Unfallschwerpunkte müssen saniert werden.
- In Sursee bestehen während den Hauptverkehrszeiten auf der Ringstrasse nur noch geringe Leistungsreserven. Diese werden durch die geplanten Fachmärkte und die weitere Siedlungsentwicklung ausgeschöpft.
- Bei den Ortsdurchfahrten bestehen einzelne Verträglichkeitskonflikte bezüglich Radverkehr und Trennwirkung.

Richtungsweisende Festlegungen

Für die Radfahrer und Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung der Stadt Sursee bereitgestellt.
 Die grossen Verträglichkeitskonflikte bezüglich Radverkehr und Verkehrsemissionen bei den Ortsdurchfahrten werden saniert.
 Die Ringstrasse muss eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den MIV anbieten, um das Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Gewerbegebiete sicherzustellen.

- Korridor Rottal (Sprengi – Ettiswil)

Problemschwerpunkte

- In Ruswil und Grosswangen bestehen einzelne Verträglichkeitskonflikte bezüglich Radverkehr und Trennwirkung.
- In Ettiswil existieren Unfallschwerpunkte im Zusammenhang mit dem Radverkehr.

Richtungsweisende Festlegung

Die Verträglichkeitskonflikte bezüglich Radverkehr werden gelöst.

- Korridor Nord - Süd (Seetalplatz – Reiden)

Problemschwerpunkte

- Beim Autobahnanschluss Emmen-Nord staut sich insbesondere am Abend der Verkehr zurück auf die Autobahn.
- Die weitere Bautätigkeit in Emmenbrücke wird infolge der bereits heute ausgeschöpften Leistungsreserven die Verkehrs- und Wohnqualität weiter verschlechtern und zu einer Erhöhung der Verträglichkeitskonflikte führen.
- Wegen Lücken bei den Radverkehrsanlagen ergeben sich Unfallschwerpunkte.
- In und um Sursee sind die Leistungsreserven auf den Hauptverkehrsstrassen gering (vgl. Korridor Surental).

Richtungsweisende Festlegungen:

Die Funktion der Autobahn A 2 als überregionale und nationale Erschliessung der Siedlungs- und Wirtschaftsräume entlang dieser Achse wird weiter an Bedeutung zunehmen.
 Die Siedlungsgebiete werden möglichst direkt und verträglich an die A 2 angeschlossen.
 Die Verträglichkeitskonflikte bezüglich der Radverkehrsanlagen werden gelöst.
 Für die Radfahrer, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung der Zentren bereitgestellt.

- Korridor Wolhusen – Dagmersellen

Problemschwerpunkte

- Vor dem Kreisel Wolhusen stauen sich die Fahrzeuge, vor allem bei starkem Ausflugsverkehr, aber auch während der Spitzerverkehrszeiten.
- Die Ortsdurchfahrt Willisau wird mit der neuen Umfahrung und den flankierenden Massnahmen saniert.
- Wegen der Lücken bei den Radverkehrsanlagen ergeben sich Unfallschwerpunkte.
- Das Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse ist insbesondere wegen der vorhandenen Kieswerke und Deponien hoch.
- Der motorisierte Individualverkehr verursacht in den Innerortsbereichen Verträglichkeitskonflikte.

Richtungsweisende Festlegungen

Die Verträglichkeitskonflikte bezüglich der Radverkehrsanlagen werden gelöst.

Für die Radfahrer, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung der Zentren bereitgestellt.

- Korridor Entlebuch

Problemschwerpunkte

- Die Niveauübergänge in Wolhusen und Schüpfheim sind Unfallschwerpunkte.
- Die Kantonsstrasse im Bereich Schwanderholzstutz befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand.
- Der motorisierte Individualverkehr verursacht in den Innerortsbereichen Verträglichkeitskonflikte.
- In Wolhusen werden bei vielen Gebäuden die Alarmwerte für den Lärm überschritten.
- Im Ortszentrum von Entlebuch finden Radfahrer und Fussgänger ungünstige Verkehrsverhältnisse vor.

Richtungsweisende Festlegungen

Die Kantonsstrasse am Schwanderholzstutz wird saniert.

Für die Radfahrer, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung der Arbeitsplatzgebiete und Schulen bereitgestellt.

Grosse Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

- Korridor Luzern – Werthenstein (exkl. Wolhusen)

Problemschwerpunkte:

- Die Verkehrs nachfrage auf den Hauptachsen (Luzern – Obernau, Luzern – Littau) übersteigt während der Hauptverkehrszeiten deren Leistungsfähigkeit. Der dadurch bedingte Stau führt auch zu Behinderungen des ÖV.
- Mit der Überbauung der Baulandreserven verschärfen sich die Verträglichkeitskonflikte, so dass die Verkehrsqualität weiter abnehmen wird.
- Der Strassenabschnitt Kupferhammer - Bahnhöfli in Kriens und die Talstrasse T10 befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.
- Verkehrsangebotsverbesserungen mit Infrastrukturmassnahmen sind wegen der beschränkten Platzverhältnisse sehr teuer.
- Wegen der Lücken bei den Radverkehrsanlagen bestehen verschiedene Unfallschwerpunkte.
- Es existieren erhebliche Verträglichkeitskonflikte vor allem bezüglich Lärm und Trennwirkung.

Richtungsweisende Festlegungen

Auf den Hauptachsen (Luzern – Obernau, Luzern – Littau) wird bezüglich dem MIV nur in Massnahmen investiert, die zur Werterhaltung, zur Verstärkung des Verkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder allgemein zur Verminderung von Verträglichkeitskonflikten beitragen.

Auf den Hauptachsen wird der öffentliche Verkehr zur Sicherstellung einer ausreichenden Gesamtverkehrskapazität während den Spitzenverkehrszeiten und zur Sanierung von Verträglichkeitskonflikten gefördert.

Eine Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung zu Spitzenzeiten auf den Hauptachsen wird durch attraktive Umsteigepunkte, Angebotsverbesserungen im ÖV und im Langsamverkehr angestrebt.

Für die Radfahrer und die Fussgänger, insbesondere für die Schüler und den Berufsverkehr, werden attraktive, sichere und durchgehende Anlagen zur Erreichung der Stadt Luzern bereitgestellt.

Große Verträglichkeitskonflikte werden gelöst.

Tabelle der Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen und Koordinationsstand

Nr. ¹	Kurzbeschrieb der Massnahme	DP ²	DA ³	KS ⁴
	Nationalstrassen			
1	Luzern/Kriens/Horw; Grosshof – Kantonsgrenze LU/NW, Erweiterungsbauten und neue Zubringer		k	FS
2	Luzern/Kriens; Grosshof, Lärmschutz und Werterhaltung		k	FS
3	Luzern; Lochhof, Lärmschutz	m	I	ZE
4	Emmen/Littau/Luzern; Emmen Süd, Verlegung Ausfahrt in Richtung Sedel		k	FS
5	Emmen; Lärmschutz und Werterhaltungsmassnahmen für Kunstbauten, Strassenkörper und elektromechanische Anlagen		k	FS
6	Emmen; Emmen Nord, Umgestaltung Anschluss		k	FS
7	Rothenburg; Neubau Anschluss Rothenburg		k	FS
8	Dierikon/Buchrain/Inwil; A 14-Anschluss "Buchrain" und Zubringer Rontal mit flankierenden Massnahmen, oder Alternativen zum Anschluss A 14-Anschluss "Buchrain"	k	m	ZE
9	Gisikon/Root/Inwil; Anschlüsse Gisikon, Sanierung		k	FS
10	Sursee; Zubringer Anschluss Sursee, Knoten Moosgasse und Glockenstrasse		k	FS
11	Lärmschutz in Eich und Schenkon		k	FS
12	Lärmschutz in Knutwil		k	FS

	Kantonsstrassen			
13	Kriens; Kupferhammer bis Bahnhöfli, Strassenausbau		k	FS
14	Littau; Reussbühl, Verlegung Kantonsstrasse	k	m	ZE
15	Emmen; Bahnunterführung Seetalplatz, Verbreiterung, Anpassung Seetalplatz (Projektierung)		k	ZE
16	Emmen/Rothenburg; Sprengi – Flecken, Förderung des ÖV, (Radverkehrsanlagen)		k	ZE
17	Emmen; Seetalplatz (exkl.) – Waldibrücke, Umgestaltung Seetalstrasse		k	FS
18	Luzern; Löwenplatz – Schlossberg, Förderung des ÖV, (Radverkehrsanlagen)		k	FS
19	Ebikon; Schössli – Maihof, Förderung des ÖV		k	FS
20	Adligenswil; Stadtgrenze – Talrain, Strassenausbau, (Radverkehrsanlagen)		k	FS
21	Adligenswil; Buggenacher – Dorf, Strassenausbau, (Radverkehrsanlagen)		k	FS
22	Adligenswil/Udligenswil; Angel – Gfätz, Strassenausbau, (Radverkehrsanlagen)	k	m	FS
23	Aesch/Schongau; Schulhaus – Kreuzung Niederschongau (exkl.), Strassenausbau		k	FS
24	Pfaffnau; Brunnmatt – Grenze Roggliswil, Strassenausbau		k	FS
25	Willisau-Land/Willisau-Stadt; Rossgasmoos – Widenmatt (exkl.), Umfahrung		k	FS
26	Entlebuch; Schwanderholzstutz, Strassenausbau		k	FS
27	Kriens; Sanierung Ortszentrum		I	VO
28	Luzern; Alternativen zur Entlastung des Agglomerationskerns z.B. Südzubringer	m	I	VO
29	Luzern; Alternativen zur Entlastung des Agglomerationskerns z.B. Nordtangente, Fluhmühle bis Schlossberg (Verhandlungsergebnis ASTRA berücksichtigen)	m	I	VO
30	Hochdorf; Sanierung Ortsdurchfahrt (Massnahmen noch offen, z. B. Umfahrung)	m	I	VO

¹Massnahmen - Nr., entspricht der Nr. im Richtplan

²DP = Dringlichkeitsreihung der Planung und Projektierung:

k = kurzfristig	bis 5 Jahre
m = mittelfristig	bis 10 Jahre
I = langfristig	über 10 Jahre; im Sinne einer Vororientierung

³DA = Dringlichkeitsreihung des Ausführungsbeginns, wie Dringlichkeitsreihung der Planung und Projektierung

⁴KS = Koordinationsstand: FS = Festsetzung, ZE = Zwischenergebnis, VO = Vororientierung

Nr. ¹	Kurzbeschrieb der Massnahme	DP ²	DA ³	KS ⁴
31	Sursee/Mauensee/Oberkirch; Bognau – Kreuzung Chotten, Radweg, Strassenausbau	k	FS	
32	Büron; Zentrum, Strassenausbau	m	m	ZE
33	Willisau; Nord-West-Umfahrung	k	m	ZE
34	Gettnau; Usser Stalden – Gross Stalden, Strassenausbau (Radweg), Sanierung Kreuzung		k	FS
35	Wolhusen; Umfahrung Süd	k	m	VO
36	Entlebuch; Sanierung Ortsdurchfahrt (Massnahmen noch offen, z.B. Umfahrung)	m	m	VO
37	Escholzmatt-Wiggen; Strassenausbau und Aufhebung Niveauübergänge		k	FS
38	Agglomeration Luzern; ÖV – Förderungskonzept auf den Hauptachsen		k	ZE
39	Horw; Wegscheide (inkl.) – Merkur (exkl.), Verkehrsberuhigungsmassnahmen	m	m	ZE
40	Malters; Malters – Schachen, Verkehrsberuhigung (Radverkehrsanlagen)	k	m	ZE
41	Emmen/Littau; Seetalplatz: Massnahmen zugunsten Fussgänger, Radfahrer, ÖV		k	FS
42	Neuenkirch; Aufhebung Niveauübergang Sempach-Station	m	m	VO
43	Seetalbahn; Sanierung von Bahnübergängen auf Kantonstrassen		k	FS

Radverkehrsanlagen I. Priorität gemäss Radroutenkonzepkt 1994	
44	im Raum Hochdorf
45	auf allen Hauptachsen in der Stadt und Agglomeration Luzern
46	im Raum Gelfingen
47	im Raum Beromünster
48	auf dem Abschnitt Neuenkirch Sempach
49	im Raum Sursee
50	im Raum Ettiswil
51	auf dem Abschnitt Dagmersellen bis Kantonsgrenze AG
52	im Raum Schötz und Nebikon
53	im Raum Getthau
54	im Raum Willisau
55	im Raum Wolhusen und auf dem Abschnitt bis Werthenstein
56	im Raum Entlebuch und Schüpfheim

¹ Massnahmen - Nr., entspricht der Nr. im Richtplan

² DP = Dringlichkeitsreihung der Planung und Projektierung:

k = kurzfristig	bis 5 Jahre
m = mittelfristig	bis 10 Jahre
l = langfristig	über 10 Jahre; im Sinne einer Vororientierung

³ DA = Dringlichkeitsreihung des Ausführungsbeginns, wie Dringlichkeitsreihung der Planung und Projektierung

⁴ KS = Koordinationsstand: FS = Festsetzung, ZE = Zwischenergebnis, VO = Vororientierung

Übersichtsplan über die Massnahmen mit Dringlichkeitsstufen

Der Übersichtsplan auf der nächsten Seite zeigt alle räumlich relevanten Massnahmen für die National- und die Kantonsstrassen mit Angabe der Dringlichkeit.

VIII. Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, den kantonalen Strassenrichtplan 1998 zu genehmigen.

Luzern, 13. Oktober 1998

Im Namen des Regierungsrates

Der Schultheiss: Paul Huber

Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

Entwurf

**Grossratsbeschluss über die Genehmigung des kantonalen
Strassenrichtplans 1998**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 44 des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 13. Oktober 1998,

beschliesst:

1. Der kantonale Strassenrichtplan 1998 vom wird genehmigt.
2. Der Beschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Beilagen

- Plan "Verkehrskorridore: Gewichtung der Korridorabschnitte"
- Plan "Problemanalyse Verkehr: Verkehrsnachfrage und Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten"
- Plan "Problemanalyse Verkehr: grosse Verträglichkeitskonflikte und Gefahrenstellen"