

Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 94

**zum Entwurf eines Dekrets
über einen Sonderkredit
für die Änderung der Kantons-
strasse K17 im Abschnitt Maihof
bis Knoten Schlösslistrasse (exkl.),
Gemeinde Ebikon**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, eine Änderung der Kantonsstrasse K17 im Abschnitt Maihof bis Knoten Schösslistrasse (exkl.) in der Gemeinde Ebikon zu beschliessen und für die Baukosten einen Sonderkredit von 10,7 Millionen Franken zu bewilligen. Der Kantonsstrassenabschnitt bis zum Knoten Schlossberg in Luzern dient als Hauptzufahrtsachse aus dem Rontal in Richtung Luzern und ist in den Hauptverkehrszeiten überlastet. Mit der geplanten Erstellung einer separaten Busspur als Busschleuse können die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs in Richtung Luzern stark verbessert werden. Gleichzeitig soll der sich in einem schlechten baulichen Zustand befindliche Strassenoberbau erneuert und der Strassenraum umgestaltet werden.

Das Projekt umfasst die Änderung der Kantonsstrasse auf einer Länge von rund 1100 Metern und beinhaltet die folgenden baulichen Massnahmen:

- Neubau einer Busspur als Busschleuse zwischen dem Knoten Schachenweid und der Haltestelle Schmiedhof in Richtung Luzern,*
- Anpassung des Strassenraums im Abschnitt Hüenberg bis Schmiedhof an die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch die Umgestaltung der Knoten Schachenweid und Schmiedhof mit Aufhebung der Lichtsignalanlagen, den Bau von Fussgängerquerungen mit Fussgängerinseln und die Optimierung der Bushaltestellen,*
- Umbau des Knotens Schachenweid zu einem Kreisel,*
- Bau einer Lichtsignalanlage beim Knoten Schachenweid zur Steuerung des Verkehrs in Richtung Luzern,*
- Umgestaltung der Fussgängerquerungen bei den Haltestellen St. Klemens und Hüenberg zur Verbesserung der Sicherheit,*
- Strassenausbau im Abschnitt Innerschachen mit Ersatz der bestehenden Gehwegauskragung durch eine Stützmauer,*
- Bau einer Lärmschutzwand im Gebiet Innerschachen und*
- Beiträge an den freiwilligen Einbau von Lärmschutzfenstern.*

Die ergänzenden Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums gemäss dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Rontal («Rontal-Allee») sind Bestandteil eines Projekts der Gemeinde Ebikon und werden durch diese finanziert.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 17 im Abschnitt Maihof bis Knoten Schöllslistrasse (exkl.) in der Gemeinde Ebikon. Das Bauvorhaben umfasst die Erneuerung der bestehenden Kantonsstrasse auf einer Länge von 1100 Metern, den Bau einer separaten Busspur als Busschleuse in Richtung Luzern mit Anpassung der Anlagen für den Radfahrer- und Fussgängerverkehr sowie der bestehenden Bushaltestellen. Weiter sollen die Knoten Schachenweid und Schmiedhof umgestaltet werden. Entlang der Kantonsstrasse soll im Gebiet Innerschachen die talseitige Gehwegauskragung durch eine Stützmauer ersetzt und eine rund 180 Meter lange, 2,5 Meter hohe Lärmschutzwand erstellt werden.

1 Vorgeschichte

Das Rontal ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Durch die dynamische Entwicklung des Rontals wird das Vorwärtskommen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zunehmend schwieriger, und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums Luzern verschlechtert sich. Die Hauptachse Luzern–Ebikon ist bereits heute in den Hauptverkehrszeiten in Richtung Luzern überlastet, und der öffentliche Verkehr wird im Abschnitt Schachenweid bis Schlossberg behindert. Im kantonalen Strassenrichtplan 1998 wurde für den Korridor Ost (Maihof–Rotkreuz) die richtungsweisende Festlegung getroffen, dass die Sicherstellung der notwendigen Gesamtverkehrskapazität hauptsächlich durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden soll. Entsprechend wurde das Vorhaben «K 17 Ebikon, Schöllsli–Maihof, Massnahmen zugunsten Busverkehr» vom Grossen Rat in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgenommen. Im aktuellen Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben im Topf A enthalten (vgl. Botschaft B 170 vom 24. August 2010).

2 Bedürfnis

Die Kantonsstrasse K 17 im Abschnitt Maihof bis Schöllslistrasse in der Gemeinde Ebikon ist eine stark befahrene Hauptstrasse und dient als Hauptzufahrtsachse aus dem Rontal in das Agglomerationszentrum Luzern. Die Verkehrskapazität ist zu den Hauptverkehrszeiten vor allem in Richtung Luzern ungenügend. Ausgehend vom Knoten Schlossberg bildet sich ein Rückstau, der bis zur Einmündung der Kaspar-Kopp-Strasse oder sogar in das Gebiet Innerschachen reichen kann. Der öffentliche Verkehr wird dadurch stark behindert und büsst an Attraktivität ein. Diese Situation hat sich mit dem Bau des Zubringers Rontal als neue Zufahrtsachse ins Rontal verbessert, für eine genügende Fahrplanstabilität und zur Abdeckung der zukünftigen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind aber zusätzliche Massnahmen erforderlich.

Der Strassenoberbau im Abschnitt Hüenberg bis zum Einmünder Schöllslistrasse ist in einem schlechten Zustand. Die Betonfahrbahn, die bereits mehrfach umgebaut und auch saniert wurde, muss erneuert werden. Die Verkehrssicherheit der Strasse kann derzeit nur durch aufwendige jährliche Unterhaltsmassnahmen aufrechterhalten werden. Ebenso haben die dort bestehenden Lichtsignalanlagen ihre Lebensdauer erreicht und müssen erneuert werden. Die Gehwegauskragung im Gebiet Innerschachen ist in einem derart schlechten Zustand, dass sie nicht mehr mit Fahrzeugen befahren werden darf.

Für die Anwohnerinnen und Anwohner bringt der Verkehr grosse Lärmimmissionen mit sich. Die Strassenverwaltungsbehörde ist gemäss der Umweltschutzgesetzgebung zur Lärmsanierung verpflichtet und stuft diese als dringlich ein. Im Abschnitt Abzweigung Schachenstrasse (Keramikweg) bis zum Knoten Schöllslistrasse ist diese Sanierung aufgrund unseres Beschlusses vom 17. November 2009 bereits erfolgt. Im Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur Abzweigung Schachenstrasse (Keramikweg) ist die Sanierung noch ausstehend und soll zusammen mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt werden.

3 Projektziele und Massnahmen

3.1 Ziele

Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Abbau von Behinderungen des öffentlichen Busverkehrs vor allem zu Hauptverkehrszeiten, um dessen Pünktlichkeit zu erhöhen, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern,
- Schaffung angemessener Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer,
- Förderung des Langsamverkehrs (Fussgängerinnen und Fussgänger, Radfahrende) mit sicheren und attraktiven Anlagen,
- Aufwertung des Strassenraums durch eine umwelt- und siedlungsverträgliche Gestaltung,
- strassenbautechnische Instandsetzung der Anlage,
- wirtschaftliche Optimierung des Mitteleinsatzes bezüglich der Investitions- und Betriebskosten,
- Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärmimmissionen.

3.2 Massnahmen

Um die genannten Ziele zu erreichen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

a. Strassenbau

- Bau einer 640 Meter langen Busspur als Busschleuse zwischen der Haltestelle Schmiedhof und dem Knoten Schachenweid in Richtung Luzern,
- Anpassung des Strassenraums im Abschnitt Hünenberg bis Schmiedhof an die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch die Umgestaltung der Knoten Schachenweid und Schmiedhof mit Aufhebung der Lichtsignalanlagen, den Bau von Fussgängerquerungen mit Fussgängerinseln und die Optimierung der Bushaltestellen,
- Umbau des Knotens Schachenweid zu einem Kreisell,
- Bau einer Lichtsignalanlage vor dem Knoten Schachenweid zur Steuerung des Verkehrs während des Betriebs der Busschleuse in den Hauptverkehrszeiten,
- Totalerneuerung der Strasse wegen des schlechten Strassenzustands auf einer Länge von 1100 Metern,
- Umgestaltung der Fussgängerquerungen bei den Haltestellen St. Klemens und Hünenberg zur Verbesserung der Sicherheit,
- Strassenausbau im Abschnitt Innerschachen mit Ersatz der bestehenden Gehwegauskragung durch eine Stützmauer,
- Sicherung des Fussgängerübergangs Luzernerstrasse 15 mit einer Fussgängerinsel,
- Gestaltung des Strassenraums mit Bäumen (Aufwertung des Strassenraums zu Lasten der Gemeinde Ebikon).

Mit der Busschleuse kann der öffentliche Verkehr bevorzugt werden. Die Staus vor dem Knoten Schlossberg (Stadt Luzern) werden verhindert. Der Bus überholt den wartenden motorisierten Individualverkehr und verkehrt ungehindert Richtung Stadt. Die Busschleuse wird bedarfsabhängig gesteuert, sodass die Behinderung für den motorisierten Individualverkehr minimiert werden kann.

b. Lärmrechtliche Sanierung im Abschnitt Stadtgrenze Luzern bis Einmünder Schachenstrasse (Keramikweg)

- Beiträge an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern bei 10 Gebäuden,
- Gewährung von Sanierungserleichterungen bei 20 Liegenschaften,
- Bau einer Lärmschutzwand im Gebiet Innerschachen (kombiniert mit Strassenabschluss und Stützkonstruktion).

4 Abstimmung mit der Angebotsentwicklung Öffentlicher Verkehr

Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern 2. Generation entwickelten Zukunftsbilder zeigen, dass bis ins Jahr 2030 im Zusammenhang mit der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit einer Nachfragezunahme von 40 bis 50 Prozent im öffentlichen Verkehr (öV) zu rechnen ist. Gemäss dem mit dem Agglomerationsprogramm Luzern abgestimmten öV-Konzept AggloMobil due soll diese Nachfrage-

zunahme unter anderem durch eine Neuorganisation der Buslinien mit Ausrichtung auf die regionalen Zentren abgedeckt werden. Im Rontal soll beim Bahnhof Ebikon ein Bushub entstehen mit optimalen Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Buslinien und der S-Bahn. Die Trolleybuslinie 1 soll bis zum Bahnhof Ebikon verlängert werden, mit einer Option bis zum Gebiet Fildern (Mall of Switzerland).

Diese Neuorganisation ist ein zentrales Element in unserem Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017, den wir Ihrem Rat demnächst zuleiten werden. Inhalt dieses Planungsberichtes ist auch das sogenannte RBus-Konzept als neuer öV-Bevorzugungs-Standard für hochbelastete Buslinien.

Die infrastrukturellen Massnahmen für das RBus-Konzept sollen im Rahmen der Strassenprojekte im Abschnitt der Trolleybuslinie 1 laufend gemäss dem von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen umgesetzt werden. Entlang der Trolleybuslinie 1 sind folgende Kantonsstrassenprojekte mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vorgesehen:

Beschreibung	Topf	Plan-Nr.
K 2/4/13/17/32a, Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Busspur Pilatusstrasse	Sammel-rubrik	
K 4, Kriens, Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr	A	6
K 4, Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellung Radverkehrsanlage	A	7
K 2, Luzern, Busspur Pilatusstrasse		
K 17, Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung und Lärmschutz Innerschachen und Optimieren Bushaltestellen	A	38
K 4, Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	B	68
K 17, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr	B	91
K 17, Ebikon, Einmündung Schlösslistrasse–Einmündung Weichlenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum	B	93
K 4/32a, Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Optimieren Leistungsfähigkeit	C	111

Tabelle 1: Auszug Bauprogramm 2011–2014

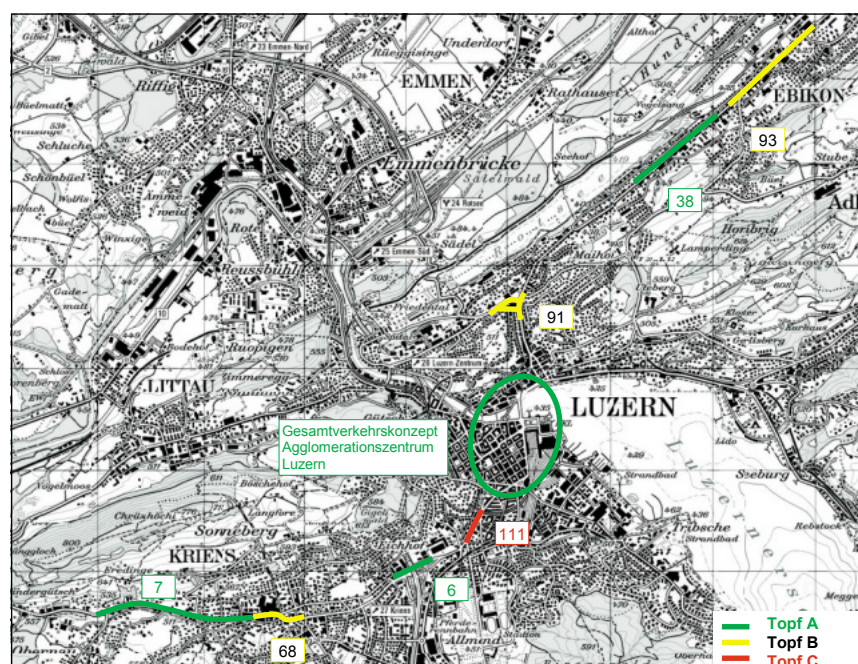


Abbildung 1: Übersicht Massnahmen für den öffentlichen Verkehr im Bereich Buslinie 1 gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2011–2014

Mit dem vorliegende Strassenprojekt wird der öffentliche Verkehr in Richtung Luzern wirksam bevorzugt. Im Bereich der Busspur kann der öV ungehindert verkehren. Die Steuerung der Busspur stellt sicher, dass im nachfolgenden Abschnitt bis zum Schlossberg (Stadt Luzern) die Busbevorzugung funktioniert. Das Strassenprojekt ist auf die Konzepte AggloMobil due und RBus abgestimmt. Die Projektierung, Bewilligung, Finanzierung und Ausführung einer Trolleybusverlängerung sind aber Bestandteile eines separaten Projekts, das Ihrem Rat zu einem späteren Zeitpunkt zu unterbreiten sein wird.

5 Bauprogramm

Im geltenden Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen ist das Projekt wie folgt beschrieben:

- K 17 Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und optimierten Bushaltestellen, Grobkostenschätzung: 8,5 Millionen Franken.
- K 17 Ebikon, Schachenweid, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil), Grobkostenschätzung: 400 000 Franken.
- Lärmschutzmassnahmen (Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung).

Die Kosten für das Vorhaben wurden im Jahr 2010 auf total 8,9 Millionen Franken geschätzt. Der Kostenvoranschlag ohne Lärmschutzmassnahmen beläuft sich nun auf 10,17 Millionen Franken. Die Kostendifferenz ist durch die unterschiedliche Genauigkeit der Grobkostenschätzung (+/- 30%) und des Kostenvoranschlags (+/- 10%) zu erklären. Das vorliegende Projekt entspricht den Vorgaben des Bauprogramms.

Der Kreisel Schachenweid ist im Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen als Bauvorhaben Dritter aufgeführt. Diese Festlegung erfolgte auf der Basis des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Rontal («Rontal-Allee») betreffend die Regelung, dass über den erforderlichen Standard hinausgehende Ausführungen durch die Besteller zu tragen sind. Der Gemeinderat Ebikon erteilte jedoch die Kostenzusage für den Kreisel wegen Vorbehalten zu anderen Projektelementen nicht. Die Überprüfung des Projekts durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat aber bestätigt, dass ein Kreisel beim Knoten Schachenweid die optimale Lösung darstellt und vom Betriebskonzept her notwendig ist. Der Kreisel wurde deshalb in das vorliegende Kantonsstrassenprojekt integriert.

6 Auflage- und Bewilligungsverfahren

6.1 Planaufgabe

Die Planaufgabe fand vom 18. März bis 6. April 2009 sowie vom 30. März bis 18. April 2011 auf der Gemeindeverwaltung Ebikon statt. Von den 23 eingegangenen Einsprachen konnten 13 Einsprachen gütlich geregelt werden. Die übrigen 10 Einsprachen hat unser Rat abgewiesen, soweit auf sie einzutreten war beziehungsweise soweit ihnen nicht durch Projektanpassungen entsprochen wurde. Eine Stellungnahme zum Lärmsanierungsprojekt Innerschachen konnte gütlich bereinigt werden, einer zweiten konnte nicht entsprochen werden.

6.2 Stellungnahmen

Der Gemeinderat Ebikon hat seine Einwände zum Projekt als Einsprache formuliert. Die von der Gemeinde beantragten Fussgängerlichtsignalanlagen bei der Haltestelle Hüenberg werden nicht realisiert, da mit der Lösung mit Mittelinsel ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht wird. Eine Lichtsignalanlage wäre erst zu prüfen, falls die Wirkung der Busschleuse durch die Mittelinsel zu stark eingeschränkt werden sollte. Die dafür nötigen baulichen Massnahmen (Leerrohre) werden aber vorbereitet. Das Projekt wurde durch einen unabhängigen Auditor sicherheitstechnisch überprüft. Aus Sicherheitsüberlegungen haben wir den Antrag der Gemeinde, im Abschnitt der Busschleuse die freie Wegfahrt für Fahrzeuge aus Privatgrundstücken in alle Richtungen zuzulassen, abgewiesen. Für ein Abbiegen nach links müssten diese nämlich bei Stausituationen die Fahrbahn ohne ausreichende Sicht überqueren. Diese Fahrzeuge sollen deshalb nach rechts in die Kantonsstrasse einbiegen und nach kurzer Fahrt beim neuen Kreisel Schachenweid in Richtung Luzern wenden. Die beteiligten kantonalen Stellen sind mit dem Projekt einverstanden. Ihre Anliegen sind im Projekt berücksichtigt worden.

6.3 Beurteilung des Projektes

Mit der Busschleuse wird die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessert. Die durchgehend rund 2 Meter breiten Gehwege und die umgestalteten Fussgängerquerungen verbessern die Sicherheit insgesamt und bevorzugen die Fussgängerinnen und Fussgänger. Das Projekt berücksichtigt die Bedürfnisse der Anstösser weitgehend. Der Eingriff in die angrenzenden Grundstücke beschränkt sich auf ein Minimum. Mit der Erneuerung der Fahrbahnen und Kunstbauten werden zukünftige Unterhaltsaufwendungen stark reduziert. Die vorgesehenen Lärm- und Schallschutzmassnahmen und die beantragten Erleichterungen bei der Sanierung entsprechen den Bestimmungen der Umweltschutzgesetzgebung. Insgesamt erweist sich das vorliegende Projekt als zweckmässig, ausgewogen und verhältnismässig.

6.4 Projektbewilligung

Mit Entscheid vom 12. November 2013 hat unser Rat das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K17 in der Gemeinde Ebikon bewilligt und die weiteren dafür erforderlichen Bewilligungen erteilt.

7 Kosten und Finanzierung

7.1 Kosten

Kostenvoranschlag (alle Preise inkl. 8% MwSt.):

Strassenbau	
– Landerwerb	Fr. 570 000.–
– Bauarbeiten	Fr. 7 700 000.–
– Honorare	Fr. 1 000 000.–
– Unvorhergesehenes	Fr. 900 000.–
Zwischentotal	Fr. 10 170 000.–
Lärmschutz	
– Lärmschutzwand	Fr. 480 000.–
– Beiträge an Schallschutzfenster	Fr. 10 000.–
– Planung	Fr. 35 000.–
– Unvorhergesehenes	Fr. 5 000.–
Zwischentotal	Fr. 530 000.–
<i>Gesamttotal</i>	<i>Fr. 10 700 000.–</i>

Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent, Preisbasis März 2011

7.2 Finanzierung

Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006 (Infrastrukturfondsgesetz [IFG; SR 725.13]), an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur. Das Projekt in der Gemeinde Ebikon ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern und ist dort als A-Massnahme mit Baubeginn ab 2012 ausgewiesen. Der Bundesrat hat dem Parlament die Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Botschaft 09.083 vom 11. November 2009; vgl. Bundesblatt [BBl] 2009, S. 8307) unterbreitet. Das Projekt in Ebikon ist darin als Massnahme im Bereich «Verkehrssystemmanagement» mit der Priorität A und anrechenbaren Investitionskosten von 3,97 Millionen Franken enthalten (Preisstand 2005, ohne MwSt.; mit MwSt. und Teuerung im Tiefbau bis April 2011 4,85 Mio. Fr.). Die anrechenbaren Investitionskosten beziehen sich auf die Kosten für die Busschleuse und die dazugehörigen notwendigen Anpassungen. Nicht enthalten ist jedoch der Anteil für die Erneuerung der bestehenden Anlage. Für das Agglomerationsprogramm Luzern ist ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent festgelegt. Die Bundesversammlung hat dem Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr am 21. September 2010 zugestimmt (vgl. BBl 2010

S. 6901). Die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes Luzern insgesamt ist in einer Leistungsvereinbarung geregelt. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Projektbewilligung und nach Sicherstellung der Finanzierung seitens des Kantons und der Gemeinde ist eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund abzuschliessen. Es kann mit einem Bundesbeitrag von rund 1,7 Millionen Franken gerechnet werden. Der Kostenanteil des Kantons Luzern beläuft sich somit auf rund 9 Millionen Franken und wird aus den zweckgebundenen Mitteln für Strassen finanziert.

An Lärm- und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden lärmsanierungspflichtigen Strassen leistet der Bund Beiträge (Art. 21 ff. Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) am 1. Januar 2008 werden die Bundesbeiträge in einer Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt. Voraussichtlich werden für das vorliegende Lärmsanierungsprojekt 140'450 Franken (ca. 24,3% der für den Lärmschutz anrechenbaren Kosten; Art. 21 ff. LSV) als Bundesbeiträge geleistet werden.

8 Ausführung

Nach unserer Projektbewilligung und der Beschlussfassung durch Ihren Rat ist folgender Zeitplan vorgesehen:

2014 Ausarbeitung des Ausführungsprojektes, Ausschreibung der Baumeisterarbeiten und Erwerb von Grund und Rechten

Baubeginn gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen

Es wird mit einer Bauzeit von rund zweieinhalb Jahren gerechnet. Die Ausführung erfolgt in Etappen, sodass der Verkehr auf der Luzernerstrasse im Regelfall weiterhin zweispurig geführt werden kann.

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel ergriffen werden und dass die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

9 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 12. November 2013

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Guido Graf

Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

**Dekret
über einen Sonderkredit für die Änderung
der Kantonsstrasse K 17 im Abschnitt Maihof
bis Knoten Schösslistrasse (exkl.), Gemeinde Ebikon**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 12. November 2013,

beschliesst:

1. Dem Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 17 im Abschnitt Maihof bis Knoten Schösslistrasse (exkl.) in der Gemeinde Ebikon wird zugestimmt und dessen Ausführung beschlossen.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 10,7 Millionen Franken (Preisstand März 2011) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Plan- und Beilagenverzeichnis

Übersicht 1:12 500

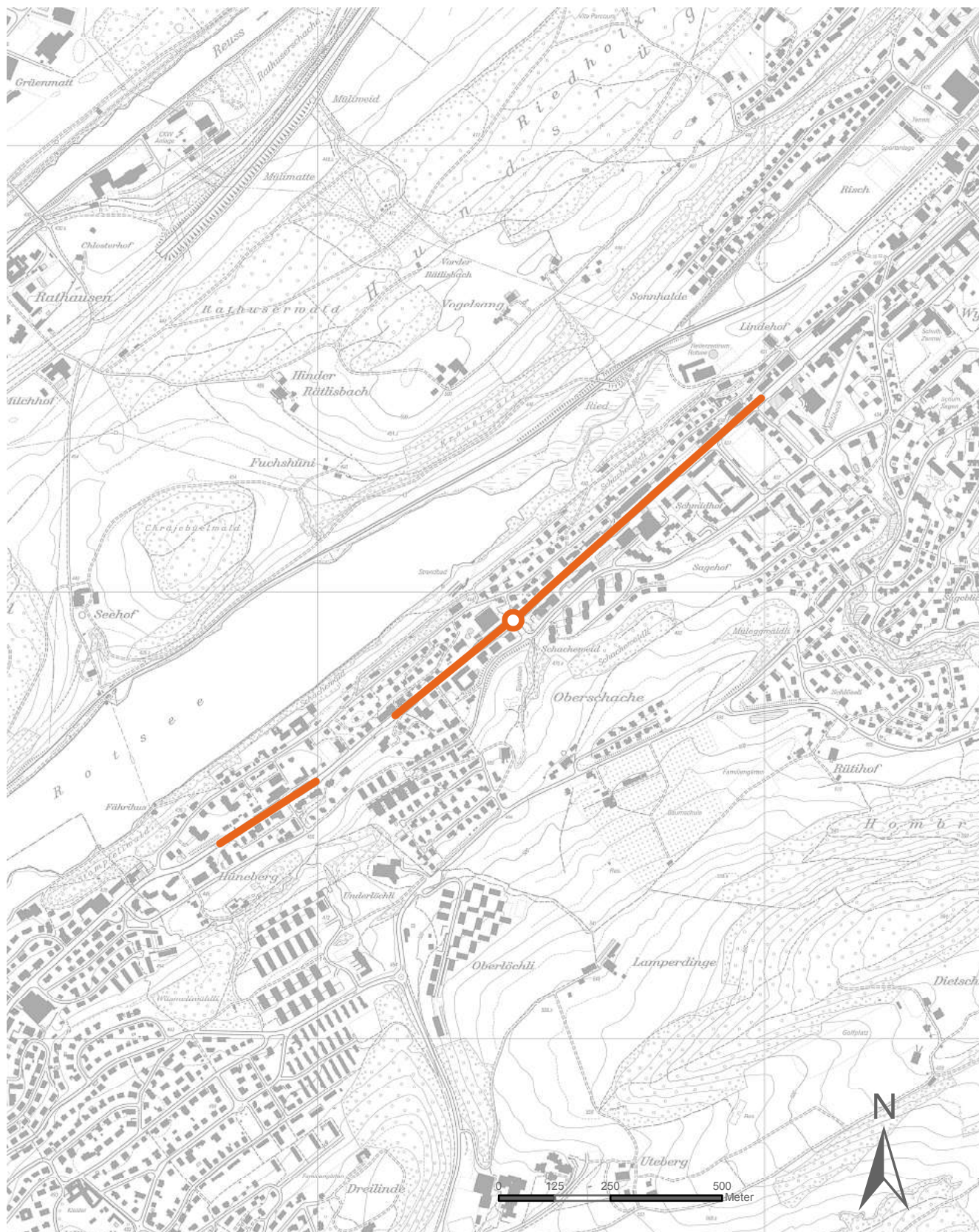
Situation 1:3000 mit Standorten Fotodokumentation

Typische Querprofile 1:150

Fotodokumentation Ausgangslage

K 17, Ebikon, Änderung der Kantonsstrasse

Übersicht 1:12500



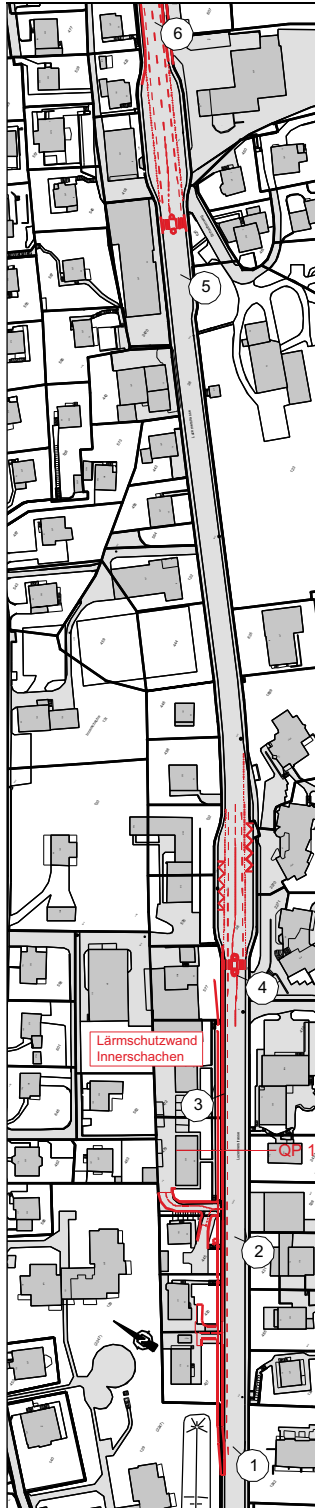
K 17, Ebikon, Änderung der Kantonsstrasse

Situation 1:3000 mit Standorten Fotodokumentation

8  Nummer, Standort und Blickrichtung Foto

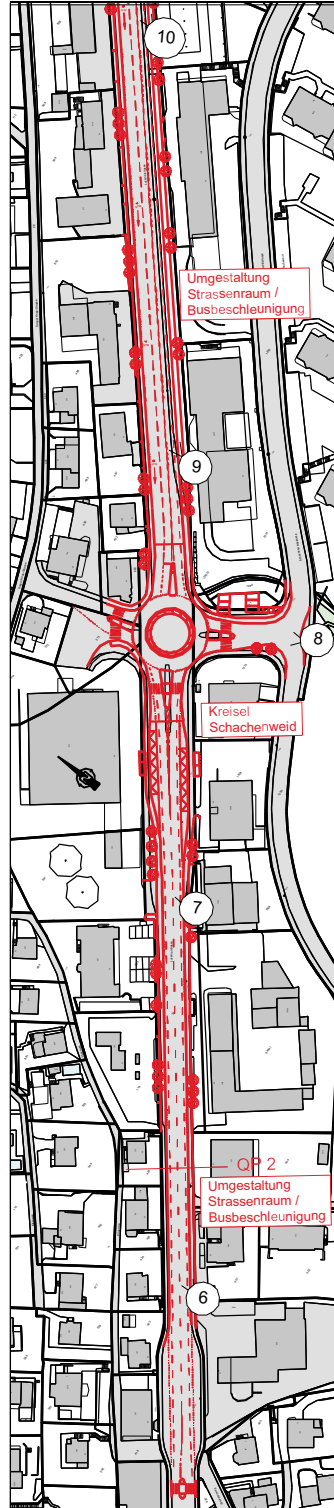
Abschnitt 1:

Lärmschutzwand Innerschachen



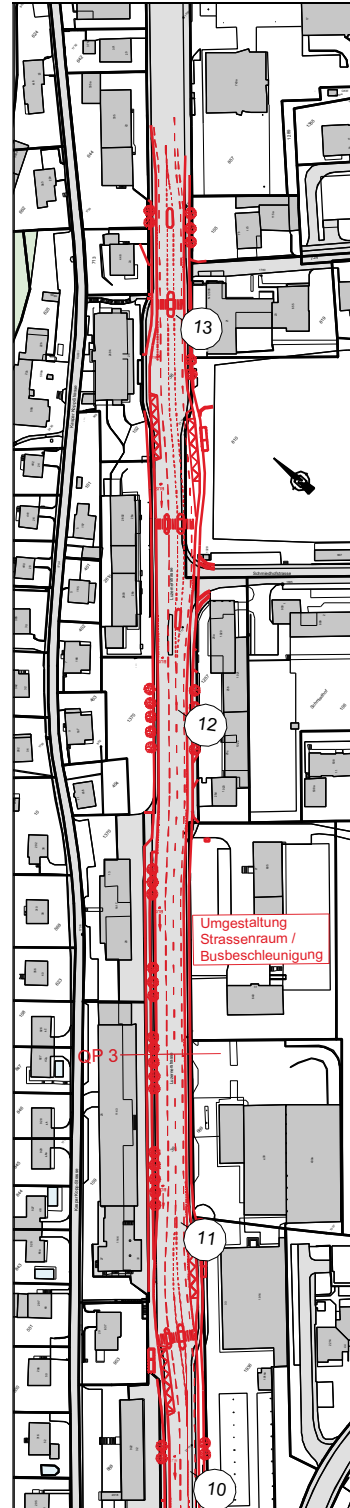
Abschnitt 2:

Hünenberg-Schachenweid



Abschnitt 3:

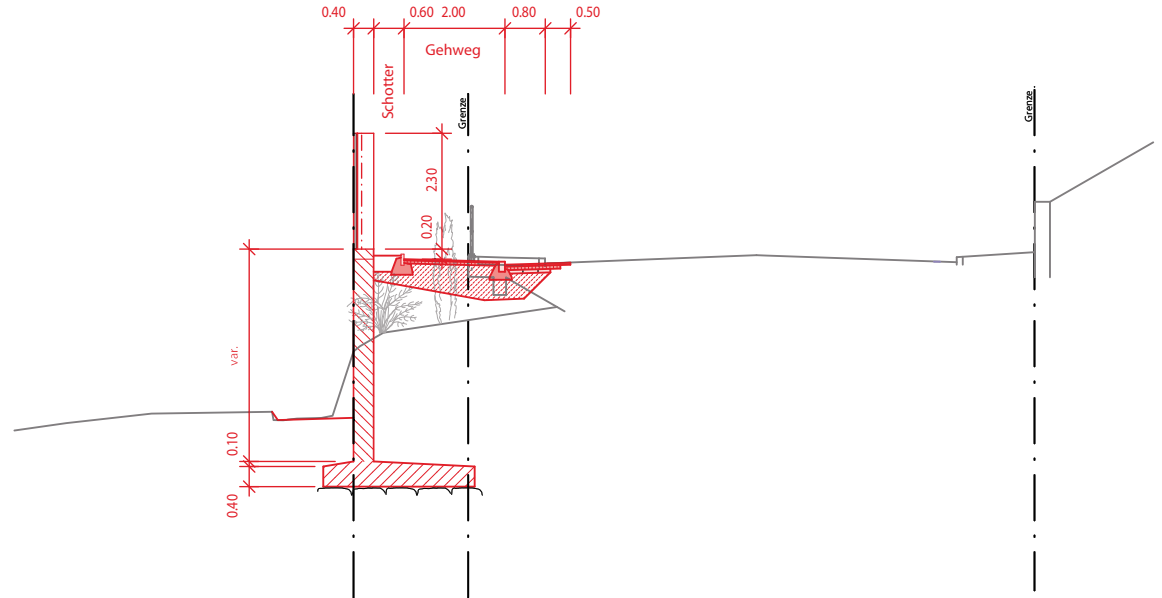
Schachenweid-Schmiedhof



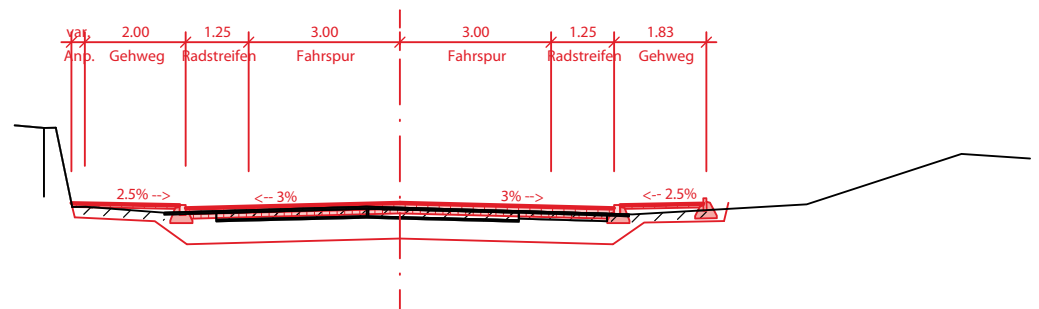
K 17, Ebikon, Änderung der Kantonsstrasse

Typische Querprofile 1:150

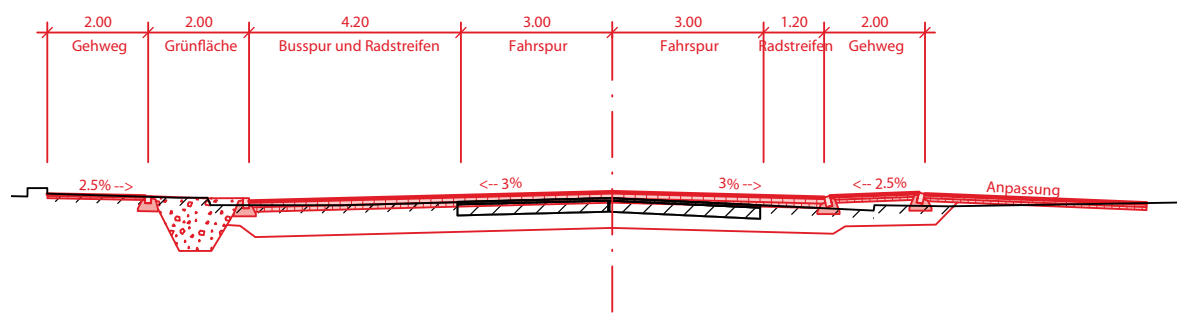
QP 1 Lärmschutzwand Innerschachen



QP 2 Normalquerschnitt



QP 3 Normalquerschnitt mit Busspur



K 17, Ebikon, Änderung der Kantonsstrasse

Fotodokumentation



Foto Nr. 1 – Abschnitt Innerschachen



Foto Nr. 2 – Abschnitt Innerschachen, Gehwegauskragung



Foto Nr. 3 – Abschnitt Innerschachen, Erneuerungsbedarf Gehwegauskragung



Foto Nr. 4 – Abschnitt Innerschachen, bestehender Fussgängerübergang über Busbuchten Haltestelle St. Klemens



Foto Nr. 5 – Abschnitt Hünenberg–Schachenweid, Haltestelle Hünenberg, bestehender Fussgängerübergang



Foto Nr. 6 – Abschnitt Hünenberg–Schachenweid



Foto Nr. 7 – Knoten Schachenweid



Foto Nr. 8 – Knoten Schachenweid



Foto Nr. 9 – Abschnitt Schachenweid–Schmiedhof



Foto Nr. 10 – Abschnitt Schachenweid–Schmiedhof, Bushaltestelle Schachenweid



Foto Nr. 11 – Abschnitt Schachenweid–Schmiedhof



Foto Nr. 12 – Knoten Schmiedhof



Foto Nr. 13 – Abschnitt Schmiedhof, Projektende