



Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 116

zu den Entwürfen

- des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen**
- eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen**

Übersicht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat die Botschaft zu den Entwürfen des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen und eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen.

Im ersten Teil der Botschaft ist das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen beschrieben. Dabei legt der Regierungsrat darüber Rechenschaft ab, inwieweit das Bauprogramm 2011–2014 und das Radroutenkonzept 1994 verwirklicht wurden. Im Weiteren werden die Rechtsgrundlagen und die planerischen Grundlagen des Kantonsstrassenbaus beschrieben. Anschliessend folgen die Entscheidungskriterien, die Grundsätze, die Prioritäten und die Rangfolge für die Aufnahme von Bauvorhaben ins kommende Bauprogramm. Ein weiteres Kapitel enthält Angaben über die durchgeführte Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 sowie über die von den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden eingereichten Anträge. 50 neue Anträge erfüllen die Kriterien für eine Aufnahme ins Bauprogramm und sind zusammen mit den vier neuen Sammelrubriken entsprechend berücksichtigt.

Für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms 2015–2018 werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht sowie die 50 neuen Vorhaben einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt. Abschliessend werden die Anträge und die Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und Kostenkategorien gebildet. Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm erfolgt nach klaren Entscheidungskriterien, unterteilt in Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge.

Das Bauprogramm 2015–2018 setzt das bewährte System der drei Töpfe A, B und C und der Sammelrubriken des laufenden Bauprogramms fort. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2015–2018 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält die Vorhaben, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wird. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten der Vorhaben von Topf A und B entsprechen annähernd den im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014–2017 dafür eingerechneten Mitteln. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Die Vorhaben des Agglomerationsprogramms sind dem der Terminplanung oder dem Planungs- und Realisierungsstand entsprechenden Topf zugeordnet. Daneben enthält das Bauprogramm 2015–2018 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Erfahrungsgemäss können nicht alle Projekte wie geplant abgewickelt werden. Aus diesem Grund hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend zu überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu zu priorisieren und so die Vereinbarkeit mit dem AFP sicherzustellen. Massgebend sind die im AFP aufgeführten finanziellen Mittel, welche in den jährlichen Voranschlägen zur Verfügung stehen beziehungsweise im Einzelfall durch die dafür zuständige Behörde bewilligt werden.

Im zweiten Teil der Botschaft wird eine Änderung bei der Einreihung der Kantonsstrassen erläutert. Gemäss Strassengesetz sind Strassen in eine andere Kategorie einzureihen, wenn ihre Funktion oder ihre Verkehrsbedeutung geändert haben. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 sind 23 Umklassierungen beantragt worden. Die folgenden Strassen erfüllen die Vorgaben des Strassengesetzes für eine Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen:

- Die Dorfstrasse in der Gemeinde Triengen wird im Abschnitt Abzweigung ab Kantonsstrasse K 52 (Mühlegasse) bis Einmündung bestehende Kantonsstrasse K 51 neu in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht.*
- Die Wilihöfer- und Bahnhofstrasse (K 51) in der Gemeinde Triengen, Abschnitt Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse bis Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse), wird aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.*

Inhaltsverzeichnis

1	Bauprogramm 2015–2018	4
1.1	Vollzug des Bauprogramms 2011–2014.....	4
1.1.1	Bauprogramm 2011–2014.....	4
1.1.2	Umsetzung des Bauprogramms 2011–2014.....	4
1.1.3	Realisierung Radroutenkonzept 1994 und «Radroutenkonzept 1994 ergänzt».....	11
1.2	Grundlagen.....	11
1.2.1	Kantonsstrassen.....	11
1.2.2	Richtplan	12
1.2.3	Finanzierung	13
1.2.4	Bauprogramm.....	13
1.2.5	Baubeschluss.....	14
1.2.6	Lärmsanierung.....	14
1.3	Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge	15
1.4	Vernehmlassung	17
1.4.1	Vernehmlassungsentwurf	17
1.4.2	Stellungnahme und Anträge der Vernehmlassung.....	18
1.4.3	Beurteilung der Vernehmlassung	21
1.4.4	Unterschiede Vernehmlassungsentwurf – vorliegende Botschaft...	23
1.5	Beschrieb des Bauprogramms 2015–2018.....	25
1.5.1	Aufbau.....	25
1.5.2	Kostenzusammenstellung.....	25
1.5.3	Beschreibung der einzelnen Projekte	26
1.5.4	Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 auf die Umsetzung des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt»	37
1.5.5	Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 auf den Lärmschutz...	38
1.5.6	Auswirkungen des Bauprogramms 2015–2018 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern	38
2	Änderung der Einreihung.....	41
2.1	Ausgangslage	41
2.2	Grundlagen.....	41
2.3	Kriterien.....	41
2.4	Vernehmlassung	42
2.5	Ergebnis	44
2.5.1	Neueinreihung.....	44
2.5.2	Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz.....	44
2.5.3	Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz	43
2.5.4	Wirksamkeit der Änderung des Kantonsstrassennetzes	45
2.6	Kosten	45
3	Antrag	45
	Entwürfe	46
	Anhang.....	48

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen und zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über eine Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen.

1 Bauprogramm 2015–2018

1.1 Vollzug des Bauprogramms 2011–2014

1.1.1 Bauprogramm 2011–2014

Am 8. November 2010 hat Ihr Rat das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen beschlossen und auf den 1. Januar 2011 in Kraft gesetzt. Der entsprechende Kantonsratsbeschluss wurde im Kantonsblatt Nr. 46 vom 2. November 2010 publiziert. Er entsprach mit Ausnahme der Verschiebung der Vorhaben K 16, Hochdorf–Eschenbach Süd, Umfahrung, und K 36, Escholz matt/Flühli, Lammschlucht (Variante 0 plus), vom Topf C in den Topf B dem Antrag, den wir Ihnen mit unserer Botschaft B 170 vom 24. August 2010 unterbreitet hatten (vgl. Verhandlungen des Kantonsrates 2010, S. 2014 und 2069).

Das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen enthält über die ganze Programmdauer und auch für die einzelnen Jahre mehr Projekte, als finanziert werden konnten. Die Aufnahme ins Bauprogramm ist somit Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Projekte in der jeweiligen Bauprogrammperiode ausgeführt werden können. Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen ist wie bisher in drei Töpfe und in die Sammelrubriken eingeteilt. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2011–2014 zu planenden und/oder auszuführenden Bauvorhaben. Der Topf B enthält die Vorhaben, deren Projektierung im Topf A begonnen oder fortgesetzt wurde. Alle weiteren Vorhaben des laufenden Bauprogramms sind dem Topf C zugeordnet. Daneben enthält das Bauprogramm 2011–2014 Angaben über die geschätzten Kosten und die Terminplanung der aufgelisteten Bauvorhaben.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basierte auf dem Integrierten Finanz- und Aufgabenplan (IFAP) 2010–2014 (B 121 vom 25. August 2009). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und die Kostenunsicherheit nicht durch eine Reduktion bei den Projekten kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im IFAP 2010–2014 vorgesehenen Mittel um etwa 5 Millionen Franken pro Jahr übersteigt. Zusätzlich wurde auf Antrag der Kommission Verkehr und Bau Ihres Rates der Gesamtwert der Projekte für das Jahr 2013 um etwa 5 Millionen und für das Jahr 2014 um etwa 7 Millionen Franken erhöht.

Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben entsprechen dem damaligen Projektierungsstand und wurden anhand von Kostenvoranschlägen oder Kostenschätzungen ermittelt. Bei verschiedenen Projekten waren die konkreten Massnahmen noch nicht bekannt. In unserer Botschaft zum Bauprogramm 2011–2014 (B 170 vom 24. August 2010) ist festgehalten, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C des Bauprogramms laufend überprüft, bei Abweichungen die Vorhaben neu priorisiert und somit die Vereinbarkeit mit dem IFAP sicherstellt.

1.1.2 Umsetzung des Bauprogramms 2011–2014

In der Programmperiode 2011–2014 konnten insgesamt 11 Projekte abgerechnet und 26 Bauvorhaben realisiert und abgeschlossen werden. Im Bau befinden sich Ende 2014 total 14 Projekte. In der Phase «Projektbearbeitung» sind zurzeit 61 Bauvorhaben; 39 Bauvorhaben wurden nicht bearbeitet. Ferner konnten in der Programmperiode 11 Projekte aus den alten Bauprogrammen abgerechnet werden und 2 Vorhaben wurden zurückgezogen.

Das Bauprogramm 2011–2014 konnte aus folgenden Gründen nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden:

- Der IFAP beziehungsweise der Aufgaben- und Finanzplan (AFP) wird jährlich jeweils für die nächsten fünf beziehungsweise vier Jahre erstellt und durch Ihren Rat genehmigt. Das Bauprogramm 2011–2014 basiert auf dem IFAP 2010–2014. Seit Ihrem Beschluss über das Bauprogramm 2011–2014 Ende 2010 ist der IFAP beziehungsweise der AFP jährlich angepasst worden. Für die Umsetzung des Bauprogramms stehen seit dessen Inkrafttreten am 1. Januar 2011 weniger Mittel zur Verfügung. Die Abweichung des Bauprogramms 2011–2014 zur Summe der letzten vier Jahresbudgets beträgt über 37 Millionen Franken.
- Die Preise im Bauhauptgewerbe sind leicht angestiegen.
- Ihr Rat hat den Voranschlag 2012 erst im März 2012 beschlossen. Somit konnten im ersten Quartal 2012 keine neuen Planungen und Realisierungen gestartet werden, was zu Verzögerungen in der Umsetzung des Bauprogramms geführt hat. Als Folge davon konnte das Jahresbudget 2012 bei weitem nicht ausgeschöpft werden.
- Bei vielen Vorhaben waren die konkreten Massnahmen bei der Erarbeitung des Bauprogramms noch nicht bekannt. Für solche Vorhaben wurden die möglichen Gesamtkosten geschätzt.
- Verzögerungen bei der Planung und Realisierung von Vorhaben haben zu Terminverschiebungen im Bauprogramm geführt.
- Strassenbauvorhaben sind unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu planen und zu realisieren (§ 2 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 21. März 1995 [StrG]; SRL Nr. 755). Die Anwendung dieser Grundsätze ist insbesondere auch wegen der knappen finanziellen Möglichkeiten sehr anspruchsvoll und erfordert zusätzliche Zeit in der Planungsphase.
- Im Rahmen der öffentlichen Planaufgaben wurden gegen mehrere Projekte Einsprachen eingereicht, die Abklärungen und Verhandlungen zur Folge hatten. Die Einspracheentscheide und die Vergaben von Aufträgen wurden zum Teil an die Gerichtsinstanzen weitergezogen. Bei einigen Projekten konnte das für den vorgesehenen Strassenausbau erforderliche Land nicht im gegenseitigen Einvernehmen erworben werden, sodass die Entschädigung durch die kantonale Schätzungskommission festgesetzt werden musste. Diese Umstände führten zu zusätzlichen Aufwendungen und Terminverzögerungen bei der Realisierung der betroffenen Bauvorhaben. Aufgrund der zusätzlichen Aufwendungen fehlten teilweise Ressourcen für die Bearbeitung von Vorhaben des Bauprogramms.
- Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und teilweise fehlender Ressourcen konnten die Planungsarbeiten bei einigen Bauvorhaben nicht begonnen oder nicht fortgesetzt werden.

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2003–2006

Strassenzug	Projektname	Projektkosten- Angaben in Franken
K 10	Entlebuch, Ebnet–Althus, Rad-/Gehweg	3 625 009.00

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2007–2010

Strassenzug	Projektname	Projektkosten- Angaben in Franken
K 4	Luzern, Grosshof–Eichhof, Busspur, Sanierung Knoten, Lichtsignalanlage	5 459 615.30
K 10	Entlebuch/Werthenstein, Schwanderholzstutz, Strassenausbau	37 144 313.85
K 10	Schüpfheim, Wissenbach–Usser Büel, Optimierung geometrisches Normalprofil koordiniert mit Strassensanierung	762 645.80
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Grenze Littau, Förderung öffentlicher Verkehr	1 589 961.25
K 15	Beromünster/Gunzwil, Challeren–Grenze Aargau, Radverkehrsanlage auf altem Bahntrasse	1 949 503.05
K 16	Hochdorf, Dorf–Institut Baldeg, Radverkehrsanlage	1 335 816.45
K 16	Gelfingen, Dorfkreuzung, Umbau der Kreuzung in einen Kreis	1 761 316.95
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Talrain, Rad-/Gehweg	671 2836.90

Strassenzug	Projektname	Projektkosten- Angaben in Franken
K 40	Willisau, Löwen–Schlüsselacher, Verlegung Kantonsstrasse (Anteil Kantonsstrasse)	4 391 121.70
K 43b	Schötz, Luthernbrücke, Ersatz Brücke, Teilanpassung/ Sanierung Strasse	900 027.80

Zurückgezogene Vorhaben des Bauprogramms 2011–2014

Strassenzug	Projektname	Topf	Begründung
K 2b	Vitznau, Grabacher, Verlegung der Kantons- strasse in einen Tunnel (Bauvorhaben Dritter)	A	Vorhaben wurde von Bauherrschaft zurückgezogen
K 16	Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Kirchfeldstrasse	A	Rückzug auf Antrag der Gemeinde mangels Bedarf

Abgerechnete Vorhaben des Bauprogramms 2011–2014

Strassenzug	Projektname	Topf	Projektkosten Angaben in Franken
K 2	Luzern, Schweizerhofquai	A	2 848 999.85
K 4	Luzern, Einmündung Obergrund-/Moos-/Sälistrasse, Verbesserung Verkehrssicherheit, neue Lichtsignal- anlage	A	1 103 519.30
K 10	Ruswil/Werthenstein, Dietenei, Erstellen Rad-/Gehweg	A	6 360 068.00
K 10	Hasle, Ausbau Kurve Braui	A	630 355.05
K 11	Altishofen, Umbau Knoten K 11/K 11c (Bauvorhaben Dritter)	B	0.00
K 12	Buttisholz, Gugleren, Neubau Kreisel	A	1 406 532.60
K 15	Rothenburg, flankierende Massnahmen Autobahn- zubringer Rothenburg (Knoten Bären), Teilprojekt	A	92 066.20
K 16	Eschenbach, Waldibrücke (exkl.)–Rotzigen, Erstellen Radverkehrsanlage	A	1 692 108.10
K 18	Alberswil/Gettnau, Stierenweid–Gross Stalden, Rad-/Gehweg, Teilausbau Strasse	A	899 194.90
K 37	Marbach, Ausbau Strasse und Neubau Brücke	A	2 616 699.45
K 44	Mauensee/Knutwil, Kaltbach–Einmündung K 13, Radverkehrsanlage, Verbesserung Verkehrssicherheit (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A	1 054 545.05

Fertiggestellte, noch nicht abgerechnete Vorhaben

Strassenzug	Projektname	Topf
K 2	Meggen, Einmündung Adligenswilerstrasse (exkl.)–Grenze Schwyz, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 11	Alberswil, Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 11/11a	Willisau, Knoten Wydenmatt (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil für Anpassung K 11a)	A
K 12/34	Ruswil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	A
K 13	Dagmersellen, Uffikon Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage zusammen mit Belagssanierung 1. Etappe	A
K 13	Dagmersellen, Eien–Dorf Uffikon (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	C
K 13	Dagmersellen, Dagmersellen Dorf (exkl.)–Uffikon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage 2. Etappe	C
K 14	Büron/Geuensee, Einmündung Rütistrasse–Sternenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 14	Geuensee, Knoten Heugärten, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A
K 14	Triengen, Einmündung K 50 (inkl.)–Grund, verkehrsberuhigende Massnahmen	A

Strassenzug	Projektname	Topf
K 16	Emmen, neue Busbuchten bei der Einmündung Rathausenstrasse	A
K 16	Emmen, Umgestaltung Knoten Waltwil	A
K 16	Hitzkirch, Gelfingen Dorf (exkl.)–Hitzkirch Dorf (exkl.), Verkehrsberuhigung und Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 16	Aesch, Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlage zwischen Aesch und Altwis	A
K 16a	Ermensee, Aabachbrücke Dorf; Instandsetzung Brücke, Sanierung Strasse	A
K 17	Root, Ronnegg–Grenze Gisikon, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A
K 17	Gisikon, Grenze Root–Knoten Tell (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A
K 17b	Root/Dierikon, Götzenthalstrasse Rigistrasse bis Einmündung K 17 (inkl.), Neubau Kantonsstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 30	Luzern, Einmündung Schöllisstrasse–Grenze Adligenswil, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 32	Luzern, Einmündung Moosmattstrasse–Eichwaldstrasse, Trottoir und Radstreifen	A
K 42	Grossdietwil, Dorfeingang Ost–Schulhaus, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 43	Schötz, Dorf (exkl.)–Feld, Erstellen Trottoir	A
K 48	Neuenkirch, Sempach Station, Aufhebung Niveauübergang	A
K 56	Sempach/Hildisrieden, Honrich–Schlüssel, Erstellen Radverkehrsanlage, Ausbau Strasse	A
K 65	Buchrain, Verkehrsberuhigung im Dorf, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A
K 65b	Zubringer Rontal	A

Vorhaben im Bau (Projektphase Realisierung)

Strassenzug	Projektname	Topf
K 2	Meggen, Schwerzi–Einmündung Adligenswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 10	Werthenstein/Wolhusen, Kreisel–Wolhusen Markt, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 10	Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	A
K 12	Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse–Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 13	Luzern, Geissmattbrücke–Pfistergasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 13	Reiden, Grenze Wikon–Dorf (inkl.); Radverkehrsanlage (Massnahme offen) zusammen mit Belagssanierung	A
K 13/18	Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Förderung öffentlicher Verkehr	A
K 13/10/ 16/31	Emmen/Luzern, Centralplatz (inkl.)–Seetalplatz–Schiff–Frohburg inkl. Anpassung der Zufahrten K 10, K 16 exkl. Unterführung SBB, K 31 inkl. Aufweitung SBB–Unterführung (exkl. Bushöfe, Bahnhofstrasse und Umgestaltung Hauptstrasse Reussbühl), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage, Förderung öffentlicher Verkehr, Anpassung Brücken an Hochwasserschutz	A
K 14	Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 17	Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Optimierung Bushaltestellen	A
K 17	Ebikon, Schachenweid, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A
K 33	Werthenstein, Schachen–Langnauerbrücke (inkl.), 1. Etappe Langnauerbrücke	A
K 46	Pfaffnau, Dorf (exkl.)–Industrie Schöneich, Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse	A
K 65	Buchrain/Inwil, Schache–Knoten Oberhofen (inkl.) Ausbau und Sanierung Strasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	A

Vorhaben in Planung

Strassenzug	Projektname	Topf
K 2	Luzern/Meggen, Rebstock–Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrs- anlage, Sanierung Strasse	B
K 2b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse–Rütimatt, Erstellen Rad-/Gehweg, Ausbau Strasse	B
K 2b	Vitznau, Bürglen–Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	B
K 4	Kriens, Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr	A
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 4/33a	Kriens/Luzern, Renggloch, Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrs- anlage	B
K 10	Wolhusen, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage	A
K 10	Entlebuch, Althus–Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	B
K 10	Escholz matt/Marbach, Wiggen–Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	B
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilsanierung Strasse (2. Etappe Bahnübergang–Einmündung Spitalstrasse exkl.)	B
K 11	Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	B
K 11	Schötz, Einmündung K 43–Industriegebiet Süd, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	B
K 12	Emmen/Luzern, Lohren–Stechenrain, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 12	Buttisholz/Grosswangen, Guglern–Rot, Erstellen Rad-/Gehweg	B
K 12/ 13/15a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit	B
K 13	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	B
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Erstellen Radverkehrs- anlage, Optimierung Gesamtverkehrssystem	B
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	B
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	B
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrs- anlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 13	Emmen, Einmündung Weiherstrasse–Lohren (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof)–Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamt- verkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48–Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	B
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Kreisel	B
K 15	Rothenburg, flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Rothenburg (Einmündung Eschenbachstrasse), Teilprojekt	A
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	C
K 15	Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.)–Dorf Hildisrieden (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 15/18/ 57/58	Beromünster, Westumfahrung	B

Strassenzug	Projektname	Topf
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	C
K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Grenze Hohenrain–Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 16	Hochdorf, Hochdorf–Eschenbach Süd, Umfahrung	B
K 16a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Bauvorhaben Dritter	A
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	A
K 17	Ebikon, Knoten Schösslistrasse–Knoten Migros, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung bestehende Knoten und Lichtsignalanlagen an neue Verkehrsführung	A
K 17	Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	B
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse–Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum	B
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch Astra)	B
K 17b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalstrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage mit Sanierung	C
K 18	Ettiswil, Feldmatt–Post–Rüti inkl. Umbau Einmündung K 12, Erstellen Radverkehrsanlage, Umgestaltung Knoten	A
K 19	Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement	A
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse–Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 31	Luzern, Spange Nord	C
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg–Kreisel Allmend, Förderung öffentlicher Verkehr	A
K 33	Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	B
K 33	Werthenstein, Schachen–Langnauerbrücke (exkl.), 2. Etappe Erstellen Radverkehrsanlage, Verkehrsberuhigung	B
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (inkl.)–Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	B
K 36	Flühli, Chrutacherbrücke, Neubau	A
K 36	Escholz matt/Flühli, Lammschlucht, Variante 0 plus	B
K 37	Escholz matt/Marbach, Abzweigung K 10–Einmündung Schärli- strasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	C
K 40	Willisau, Einmündung K 11 Kreisel Grundmatt (inkl.)–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Optimierung Leistungsfähigkeit	B
K 47	Oberkirch, Länggass–Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage, Verkehrsberuhigung	B
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel–Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse	B
K 47	Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	A
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Umbau Knoten, Schulwegsicherung	B
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenk on (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Strassenanpassung	B
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch Astra)	B
K 51/52	Triengen, Cheer–Mülihof, Verlegung Kantonsstrasse	B
K 56	Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung–Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	C

Nicht bearbeitete Vorhaben

Strassenzug	Projektname	Topf
K 2b	Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C
K 2b	Vitznau, Altdorfbach–Tschuopis, Teilausbau und Sanierung Strasse	C
K 4	Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	B
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Optimierung Leistungsfähigkeit	C
K 4/32a	Luzern, Spange Süd (Planung)	C
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	C
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.)–Farbschachen–Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	C
K 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren–Sibenlingen, Erstellen Rad-/Gehweg	C
K 13	Neuenkirch, Dorf, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 13	Knutwil, Einmündung K 44–Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 13/15	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	B
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	A
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	B
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	C
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (Planung)	C
K 16/60	Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	C
K 16/55	Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	C
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	C
K 17	Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr	B
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern–Schachenweid (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	C
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Neubau Kreisel	C
K 18	Beromünster, Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse	B
K 18	Schenkon, Tannberg–Tann, Erstellen Rad-/Gehweg	C
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	C
K 32a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage und Erschliessung Universität	A
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 33b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	C
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke	B
K 43/43a	Schötz, Knoten Feld, Verlegung der K 43 (Bauvorhaben Dritter)	C
K 46	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	C
K 46	Reiden, Mehlsecken–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage	C
K 46	Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42, Ausbau Strasse	C
K 56	Hochdorf/Hildisrieden, Erstellen Radverkehrsanlage, Strassenverbreiterung	C
K 56	Römerswil, Einmündung K 56/56b, Umbau Knoten in Kreisel	C
K 57a	Rickenbach, Rüchlig–Weiler Niderwil, Neubau Trottoir	C
K 58	Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a–Aabach, Ausbau Trottoir und Verkehrsberuhigung	C
K 58	Hitzkirch, Mosen Bergweg–Einmündung alte Schwarzenbergstrasse, Erstellen Trottoir	C
K 62	Hitzkirch, Dünkelbach–Einmündung Schloss Heidegg, Erstellen Trottoir	C
K 65	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	C

1.1.3 Realisierung Radroutenkonzept 1994 und «Radroutenkonzept 1994 ergänzt»

Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind bis Ende des Jahres 2013 90 Prozent der Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen gemäss dem Radroutenkonzept 1994 zu realisieren.

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 und am 30. November 2009 vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009) zustimmend Kenntnis genommen. Mit der Ergänzung wurden neu 54 Kilometer Radverkehrsanlagen zusätzlich ins Radroutenkonzept aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wurde damit von 361 Kilometer auf 415 Kilometer erhöht.

Gemäss Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 ist mit der Erarbeitung des Bauprogramms der aktuelle Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kapitel V.4 der Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009). Bis Ende 2014 werden rund 64 Prozent der im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» aufgeführten Massnahmen realisiert sein. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad 73 Prozent betragen.

1.2 Grundlagen

1.2.1 Kantonsstrassen

1.2.1.1 Erstellung, Hoheit und Eigentum

Die Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse (§ 43 StrG).

1.2.1.2 Kosten

Gemäss § 47 StrG trägt der Staat die Kosten für den Kantonsstrassenbau. Vorbehalten bleiben die §§ 32 Absatz 5 und 42 Absatz 1 StrG (Abs. 1).

Wird auf Verlangen von Gemeinden oder Privaten eine Ausführung beschlossen, die über den erforderlichen Standard hinausgeht, haben sie die Mehrkosten selber zu bezahlen (Abs. 2).

Sind wegen Bauten und Anlagen, die ein grosses Verkehrsaufkommen mit sich bringen, wie Einkaufszentren, Parkhäuser, Industrie- und Gewerbebetriebe, Lagerhäuser, Kiesgruben, Deponien, Geschäfts- und Bürobauten, Hotels, Vergnügungszentren oder Grossüberbauungen, Kantonsstrassen zu erstellen oder zu ändern, sind die dadurch entstehenden Kosten ganz oder teilweise den Verursachern zu überbinden (Abs. 3).

1.2.1.3 Einreihung

Gemäss § 10 Absatz 1a StrG ist für die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen der Kantonsrat zuständig.

1.2.1.4 Radroutenkonzept 1994 und «Radroutenkonzept 1994 ergänzt»

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat von unserem Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 zustimmend Kenntnis genommen. Mit einer Motion wurde unser Rat 2006 beauftragt, das Radroutenkonzept 1994 bezüglich Angebot, Massnahmen und Projektierungsgrundlagen den neuen Bedürfnissen, der Entwicklung der Normen und den Erfahrungen aus dem Betrieb anzupassen. Ihr Rat hat den Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009) am 30. November 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das Radroutenkonzept ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen bei der Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen.

Angebot und Massnahmen für Radrouten im Kanton Luzern sind nach Prioritäten abgestuft in Situationsplänen aufgezeigt. Im Weiteren ist im Radroutenkonzept 1994 festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung.

Das Bauprogramm stellt die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher. Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind die im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen bis Ende 2013 zu 90 Prozent umzusetzen.

Gemäss dem Planungsbericht über die Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 ist das Bauprogramm für die Kantonsstrassen bestimmend für den Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen. Ihr Rat bestimmt, welche Vorhaben in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgenommen werden. Somit steuert Ihr Rat den Realisierungsgrad der Massnahmen gemäss Radroutenkonzept 1994 und seiner Ergänzung.

1.2.2 Richtplan

1.2.2.1 Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700) und das kantonale Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (SRL Nr. 735). Der kantonale Richtplan zeigt auf, in welcher Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben voraussichtlich zu erfüllen sind. Der Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung des ganzen Kantons. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Am kantonalen Richtplan sollen sich Behörden und Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons infrage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden. Ihr Rat hat den kantonalen Richtplan 2009 am 23. März 2010 genehmigt.

Der Richtplan 2009 bestimmt die kantonalen Interessen und Entwicklungsabsichten in Form von «richtungsweisenden Festlegungen». Für das Bauprogramm sind insbesondere die folgenden Festlegungen massgebend (Richtplan-Text, Kapitel M Mobilität):

- Für Kantonsstrassen (M3, S. 95): Die Gewährleistung eines funktionierenden kantonalen Strassenverkehrsnetzes ist in erster Linie mit qualitativen Verbesserungen und Substanzerhaltung anzustreben. Neuanlagen sind dort in Betracht zu ziehen, wo sie die Verkehrssicherheit erhöhen und Wohn- und Zentrumsgebiete wirksam entlasten. Eine hohe Priorität ist dem störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs sowie der Realisierung eines sicheren und zusammenhängenden Velowegnetzes einzuräumen.
- Für Fuss- und Radverkehr (M6, S. 107): Der Fuss- und Radverkehr haben eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, unwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

1.2.2.2 Agglomerationsprogramm Luzern

In der richtungsweisenden Festlegung R7 des kantonalen Richtplans wird die Aufgabe des Agglomerationsprogramms Luzern beschrieben. Im Agglomerationsraum Luzern sind demnach die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Prosperität und der Umweltaspekte optimal und nachhaltig aufeinander abzustimmen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist im ganzen Kantonsgebiet sicherzustellen.

Die richtplanrelevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms, 1. Generation, von 2007 mit 24 vernetzten Massnahmen sind in den kantonalen Richtplan 2009 eingeflossen. In der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern vom 30. August 2011 wurden die umzusetzenden Massnahmen und die Mitfinanzierung durch den Bund festgelegt. Insgesamt kann die Agglomeration Luzern für die

erste Programmperiode mit Baubeginn der Massnahmen zwischen 2011 und 2014 mit rund 45 Millionen Franken an Bundesgeldern rechnen (Preisstand 2005, exkl. MwSt.).

Die Agglomerationsprogramme sind entsprechend den inhaltlichen und formalen Anforderungen des Bundes periodisch zu erneuern. Am 5. Juni 2012 haben wir das Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, beschlossen und anschliessend dem Bund zur Prüfung eingereicht. Es wurde von diesem im Jahr 2013 beurteilt. Im laufenden Jahr wird das Bundesparlament voraussichtlich einen Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr über alle 40 Agglomerationsprogramme in der Schweiz fällen. In diesem Beschluss werden für jede Agglomeration die vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen definiert. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation mit Baubeginn von Massnahmen zwischen 2015 und 2018 wird zudem bis 2015 im kantonalen Richtplan behördenverbindlich für alle Staatsebenen verankert werden. Dies bildet die Voraussetzung, dass anschliessend (nach der Genehmigung der Richtplananpassung durch den Bundesrat) zwischen Kanton und Bund wiederum eine Leistungsvereinbarung über das ganze Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, und gestützt darauf Projektvereinbarungen für jede einzelne Massnahme abgeschlossen werden können.

Das Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, baut auf der Gesamtkonzeption des ersten Agglomerationsprogramms auf und beinhaltet die weitere Umsetzung der bisherigen Raum- und Verkehrsstrategie. Neu wird aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre ein verstärktes Siedlungs- und Verkehrswachstum prognostiziert, und entsprechend kommt der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eine zentrale Bedeutung zu. Die Bevölkerung gewinnt an Lebensqualität, und die Wirtschaft kann wachsen, wenn die Erreichbarkeit verbessert und die Siedlung nach innen verdichtet und weiterentwickelt wird. Das neue Agglomerationsprogramm sieht die vier Zentren Luzern, Luzern Nord, Luzern Süd und Luzern Ost als Kristallisationsorte mit vielfältigen Nutzungen, grosser Dichte und einer hohen Aufenthaltsqualität vor. Die beiden national bedeutenden Projekte Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord und Tiefbahnhof sind für ein weiterhin funktionierendes Verkehrssystem unverzichtbar. Die Massnahmen auf den Kantonsstrassen sind so weit wie möglich zwischen dem Agglomerationsprogramm Luzern, 1. und 2. Generation, und dem Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen abgestimmt.

1.2.3 Finanzierung

Gemäss dem Aufgaben- und Finanzplan 2014–2017 (Botschaft B 89 vom 22. Oktober 2013) stehen für Strassenbauvorhaben des Bauprogramms 2015–2018 folgende Bruttobeträge für Bau, inklusive Landerwerb und Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung, zur Verfügung:

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
59 400 000	61 000 000	59 900 000	<i>notwendige Mittel zur Umsetzung der Projekte</i>				

Aufgaben- und Finanzplan
2014–2017 gemäss Botschaft B 89
vom 22. Oktober 2013

1.2.4 Bauprogramm

Gemäss § 45 StrG beschliesst der Kantonsrat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen (Abs. 1). Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen (Abs. 5).

Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Kleinere Bauvorhaben können in Sammelrubriken zusammengefasst werden (Abs. 2).

Im Besonderen stellt das Bauprogramm die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzeptes. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten (Abs. 3).

Die betroffenen Gemeinden und die interessierten regionalen Entwicklungsträger können sich vernehmen lassen; dabei können weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit ist von der Gemeinde auf geeignete Weise bekannt zu geben (Abs. 4).

In das Bauprogramm werden jene Projekte aufgenommen, die während der Programmperiode auch tatsächlich realisiert werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Es muss jedoch nicht vollumfänglich neu beschlossen werden, sondern nur insoweit, als Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen werden. Das Bauprogramm bezeichnet den Ausbaustandard nur in den Grundzügen und legt somit nicht alle Einzelheiten fest. Die detaillierte Ausgestaltung einer Strasse ist vielmehr Inhalt des Strassenprojekts.

1.2.5 Baubeschluss

Der Baubeschluss wird gemäss § 46 StrG gestützt auf das Bauprogramm vom Regierungsrat oder, bei vereinfachten Projektbewilligungsverfahren, durch das zuständige Departement gefasst: Erreichen die damit bewilligten Kosten die Höhe von 3 Millionen Franken, ist dafür Ihr Rat zuständig (Abs. 1). Wird ein Bauvorhaben aufgeteilt, sind die Kosten des im Bauprogramm beschriebenen Projekts für die Baubeschlusskompetenz massgebend (Abs. 2).

Nach § 23 Unterabsatz b und § 24 Unterabsatz b der Verfassung des Kantons Luzern vom 17. Juni 2007 (SRL Nr. 1) unterliegen Beschlüsse des Kantonsrats, mit denen freibestimmbare Ausgaben für Vorhaben bewilligt werden, bei einer Ausgabenhöhe von 3 bis 25 Millionen Franken dem fakultativen Referendum, bei einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken der obligatorischen Volksabstimmung.

Eine Ausgabe ist freibestimmbar, wenn bezüglich ihrer Höhe, des Zeitpunkts ihrer Vornahme oder anderer Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 26 Abs. 1 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 13. September 2010 [FLG]; SRL Nr. 600).

Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung stellen Unterhaltskosten gebundene Ausgaben dar, die dem Finanzreferendum entzogen sind (BGE 105 Ia 87, 113 Ia 398 f.). Die Aufwendungen für den Strassenbau sind demgegenüber freibestimmbare Ausgaben, die wir Ihrem Rat bei einer Ausgabenhöhe von 3 Millionen Franken und mehr mit einer Botschaft zum Beschluss unterbreiten werden und die dem Finanzreferendum unterstellt sind. Die Ausscheidung zwischen gebundenen Ausgaben für den Unterhalt und freibestimmbaren Ausgaben für den Bau ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts auch bei gleichzeitiger Ausführung von Unterhalts- und Bauarbeiten innerhalb desselben Gesamtprojekts zulässig (BGE 113 Ia 399 ff.).

Die Ausgabenbewilligungskompetenz steht grundsätzlich Ihrem Rat zu. Sie bewilligen die Bau- und Unterhaltskosten für Kantonsstrassen mit dem Voranschlagskredit (§ 14 FLG). Betragen die Baukosten weniger als 3 Millionen Franken, verfügen wir mit dem Baubeschluss über den von Ihrem Rat bewilligten Voranschlagskredit. Werden die Baukosten auf 3 Millionen Franken und mehr veranschlagt, bewilligen Sie mit dem Baubeschluss den erforderlichen Sonderkredit (§ 23 Abs. 1 FLG).

Die Ausgaben sind auf den Zeitpunkt zu berechnen, in welchem der Dekretsentwurf für den Sonderkredit erarbeitet wird (BGE 118 Ia 425).

1.2.6 Lärmsanierung

Strassenverkehrsanlagen, die den Vorschriften des Umweltschutzgesetzes nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz [USG], SR 814.01; Art. 13 ff. der Lärmschutz-Verordnung [LSV], SR 814.41). Die Strassen müssen so weit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist und die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 13 Abs. 2 LSV). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, ist Massnahmen an der Quelle (erste Stufe), welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringern, der Vorzug einzuräumen gegenüber Massnahmen zwischen Quelle und Empfangspunkten (zweite Stufe), die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Wenn im Einzelfall unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten entstehen oder wenn überwiegende Interessen der Sanierung entgegenstehen, sind Erleichterungen zu gewähren (Art. 17 Abs. 1 USG, Art. 14 Abs. 1 LSV). Diese werden regelmässig in einem konzentrierten Entscheid unseres Rates zusammen mit der Beschlussfassung über das konkrete Lärmsanierungsprojekt gewährt. Damit werden die Strasseninhaber davon entbunden, weiter gehende emissionsbegrenzende Lärmschutzmassnahmen zu treffen.

Können bei Strassen wegen gewährter Erleichterungen die Alarmwerte nicht eingehalten werden, so müssen bei den bestehenden lärmbelasteten Gebäuden die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall gedämmt werden (Pflichteinbau; vgl. Art. 20 Abs. 1 USG, Art. 15 Abs. 1 LSV).

Mit Beschluss vom 3. Juni 2003 haben wir – unter Einbezug der Kommission Verkehr und Bau – das Kostentragungsmodell für den Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen der lärmtechnischen Sanierung von Strassen genehmigt, welches über das gesetzliche Minimum hinausgeht. Das Konzept sieht bei Räumen mit überschrittenem Immissionsgrenzwert nach der Lärmbelastung abgestufte Kostenbeiträge von 20 Prozent bei 66 dB(A) tags bis 80 Prozent bei 69 dB(A) tags an den freiwilligen Einbau von Schallschutzfenstern vor. Mit dieser in der Praxis bewährten und wegen ihrer Plausibilität akzeptierten Regelung können Härtefälle vermieden werden. Weil der Einbau von Schallschutzfenstern nicht mehr wie früher über die ganze Fassade und unter Mitberücksichtigung einer Toleranz von einem Dezibel erfolgt, sondern aufgrund der konkreten fassaden-, geschoss- und fensterspezifischen Lärmbelastung festgelegt wird, fallen zwar mehr Kosten an (unter 15%), welche aber verkraftbar sind, da sich die Gebäudeeigentümerschaft in den meisten Fällen finanziell mitbeteiligen muss. Die Stadt Luzern hat dieses Konzept für das Stadtstrassennetz übernommen.

Die Strassenverwaltungsbehörde führt die Sanierung bestehender Verkehrsanlagen durch (§ 18 des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz [EGUSG], SRL Nr. 700). Die Strassenverwaltung obliegt bei den Kantonsstrassen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (§ 17 Abs. 2a StrG, § 1 Abs. 3a der Strassenverordnung [StrV], SRL Nr. 756).

Die Bekämpfung des Strassenlärms wird auf zwei Ebenen angegangen: mittels Realisierung von Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der konkreten Strassenbauvorhaben gemäss Bauprogramm und mittels Durchführung von reinen Lärmsanierungen. Besteht bei Strassenbauvorhaben eine gleichzeitige Lärmsanierungspflicht (Art. 18 USG, Art. 8 LSV), werden die Lärm- und Schallschutzmassnahmen in das Projekt miteinbezogen und die verschiedenen Verfahren koordiniert. Ist kein Strassenbauvorhaben vorgesehen und wird der Immissionsgrenzwert überschritten, erfolgt die Sanierung in einem eigenständigen Prozess (Erarbeitung eines Lärmsanierungsprojekts). Strassen mit überschrittenen Alarmwerten werden dabei prioritär behandelt (Art. 19 USG, Art. 17 LSV).

Für die lärmtechnische Sanierung der sanierungspflichtigen Kantonsstrassen werden im Bauprogramm unter der Sammelrubrik «Lärmschutz oder Luftreinhaltung» die voraussichtlichen Projektierungs- und Ausführungskosten aufgeführt.

Die Kosten für Emissionsbegrenzungen bei neuen oder geänderten Kantonsstrassen sowie für Sanierungs- und Schallschutzmassnahmen bei bestehenden Kantonsstrassen trägt der Kanton (§ 20 Abs. 1 EGUSG, § 83 Abs. 1 StrG).

Der Bund gewährt bei bestehenden Strassen Beiträge für Lärmsanierungen und Schallschutzmassnahmen im Rahmen der Verwendung des Treibstoffzollertrages (Art. 50 USG, Art. 21 f. LSV). Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) werden die Bundesbeiträge nicht mehr prozentual, sondern anhand der Wirksamkeit der vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bemessen und in einer Programmvereinbarung zwischen Bund und Kanton geregelt. Im Mittel betragen die Bundesbeiträge rund 25 Prozent. Bei den schweizerischen Hauptstrassen sind die Bundesbeiträge im Globalbeitrag an die Kantone eingeschlossen; es werden bei diesen Strassen keine zusätzlichen Direktbeiträge an den Lärmschutz geleistet.

Gemäss der Lärmschutz-Verordnung müssen die Sanierungen der Kantonsstrassen spätestens bis 31. März 2018 abgeschlossen sein. Nach Ablauf der Sanierungsfristen werden die Bundesbeiträge für die Lärmsanierungen eingestellt. Werden die Sanierungsfristen nicht eingehalten, stellt sich im Übrigen bei allen Strassen verstärkt die Frage nach der Ausrichtung von Entschädigungen (vgl. BGE 123 II 560).

1.3 Entscheidungskriterien: Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge

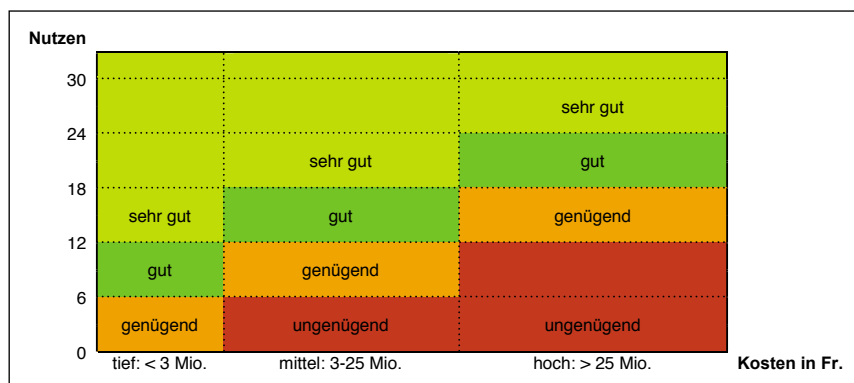
An den Sitzungen vom 19. April und 18. Oktober 2013 wurden der Verkehrs- und Baukommission (VBK) Ihres Rates die Entscheidungskriterien, nämlich Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge, für die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm 2015–2018 vorgestellt. Die VBK hat zudem die Erarbeitung des Bauprogramms mittels der Kosten-Nutzen-Analyse mit Bildung von Kostenkategorien sämtlicher Anträge und Vorhaben zur Kenntnis genommen.

Die Mobilität hat sich in den letzten Jahren stark verändert und wird sich in Zukunft weiterentwickeln. Für den motorisierten Individualverkehr wird für die nächsten 20 Jahre eine Zunahme von 20 Prozent und für den öffentlichen Verkehr sogar eine Zunahme bis 40 Prozent prognostiziert. Die Fahrzeuge im Strassenverkehr werden immer breiter, länger und auch schwerer. Dies und das Mobilitätsverhalten haben wesentliche Auswirkungen auf die Infrastruktur. Die Bedürfnisse und Anforderungen an den Unterhalt und die Infrastruktur steigen. Diese Veränderungen und Entwicklungen sind im neuen Bauprogramm für die Kantonsstrassen zu berücksichtigen.

Für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und der mittel- und langfristigen Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 sowie die Anträge einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz mit Bezug auf die strategische Planung des Kantons Luzern beurteilt, und abschliessend werden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen.

Die Wirkung wird bezüglich Verkehrssicherheit, Qualität des Langsamverkehrs, Qualität des öffentlichen und des motorisierten Verkehrs, Landschaft, Umwelt, Siedlung und Ortsbild beurteilt. Die Beurteilung der Relevanz basiert auf der Unterhaltsplanung, dem kantonalen Richtplan, dem «Radroutenkonzept 1994 ergänzt», dem Agglomerationsprogramm zusammen mit dem öV-Bericht und der Bedeutung der Infrastruktur.

Gestützt auf die Kosten- und Nutzenpunkte (resultierend aus der Wirkungsanalyse und der Relevanz) wird eine Matrix erstellt, in welcher sämtliche Anträge und Vorhaben eingetragen werden. Es werden mit einer Skalierung von 6 die vier Kostenkategorien «ungenügend», «genügend», «gut» und «sehr gut» gebildet. Die Kostenskala basiert auf der Ausgabenkompetenz des Kantons. Die Anträge und Vorhaben werden wie folgt eingeteilt: tiefe Kosten bis 3 Millionen Franken (Ausgabenkompetenz Regierungsrat), mittlere Kosten von 3 bis 25 Millionen Franken (Ausgabenkompetenz Kantonsrat) und hohe Kosten ab 25 Millionen Franken (Volksabstimmung).



Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in das Bauprogramm sollen nach den folgenden Entscheidungskriterien, unterteilt in Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge, erfolgen:

Allgemeine Grundsätze:

1. Die finanziellen Mittel für die Bauvorhaben des Bauprogramms richten sich nach den Vorgaben der Finanzplanung des Kantons.
2. Die Anträge und Vorhaben werden einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz der Anträge und Vorhaben bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt, und abschliessend werden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Daraus werden die Kostenkategorien «ungenügend» bis «sehr gut» gebildet.
3. Bewilligte und beschlossene sowie in Realisierung stehende Projekte werden dem entsprechenden Topf zugeordnet.
4. Projekte der Unterhaltsplanung werden gemäss Zustand der Anlage bei der Priorisierung berücksichtigt und gemäss deren Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.
5. Projekte des Agglomerationsprogramms werden aufgrund der separaten Terminplanung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet.
6. Abhängigkeiten von übergeordneten Projekten und Interessen werden berücksichtigt (beispielsweise das Gesamtsystem Bypass Luzern).

7. Neue Projekte, die nicht in dem vom Regierungsrat dem Kantonsrat unterbreiteten Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten sind und vom Kantonsrat zusätzlich in das Programm aufgenommen werden, sollen dem Topf C zugewiesen werden. Wird ein neu aufgenommenes Projekt durch Beschluss des Kantonsrates in den Topf A oder B eingereiht oder wird die Topfzuordnung von Projekten durch den Kantonsrat verändert, wird das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die verbleibenden Projekte so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit der Finanzplanung des Kantons sichergestellt ist.
8. Bei Verzögerungen infolge von Rechtsverfahren oder veränderter Rahmenbedingungen können Vorhaben aus den Töpfen B und C vorgezogen werden.

Prioritäten und Rangfolge:

1. Fertigstellung laufender Bauarbeiten an den Kantonsstrassen.
2. Realisierung von bewilligten und beschlossenen Projekten.
3. Strassenabschnitte mit Kunstbauten in alarmierendem Zustand.
4. Notwendige Koordination mit Oberbausanierungen von Strassenabschnitten in schlechtem Zustand.
5. Übergeordnete Interessen und Abhängigkeiten.
6. Vorhaben (ohne Abhängigkeiten) gemäss Kosten-Nutzen-Analyse aufgrund von Kostenkategorien.

1.4 Vernehmlassung

1.4.1 Vernehmlassungsentwurf

Am 27. September 2013 haben wir das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement ermächtigt, die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen und die Einreihung der Kantonsstrassen durchzuführen. Am 22. Oktober 2013 eröffnete das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement das Vernehmlassungsverfahren. Den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden des Kantons wurde Gelegenheit gegeben, zum Entwurf des Bauprogramms schriftlich Stellung zu nehmen, die darin enthaltenen Vorhaben kritisch zu überprüfen und nicht mehr dringliche und notwendige Vorhaben zurückzuziehen oder neue Anträge einzureichen.

Die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen basiert auf einem politisch abgestimmten fachlichen Entwurf. Für diesen Entwurf wurden bereits sämtliche bis Ende Juni 2013 bekannten Vorhaben ein erstes Mal bezüglich Wirkung und Relevanz beurteilt, einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und den Kostenkategorien zugeordnet. Das bewährte System der Töpfe A bis C und der Sammelrubriken wird beibehalten, wobei die Topfzuordnung gemäss den der Vernehmlassung beiliegenden Entscheidungskriterien erfolgte.

In diesen Entwurf wurden auf Antrag des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes drei neue Sammelrubriken sowie 37 neue Vorhaben aufgenommen, welche für die Gewährleistung des Gesamtverkehrssystems des Kantons Luzern erforderlich sind und die Entscheidungskriterien für eine Aufnahme ins neue Bauprogramm erfüllen. Neben den bereits in der Bauprogrammperiode 2011–2014 realisierten und den zurückgezogenen Vorhaben wurden die folgenden sechs Vorhaben aus dem Bauprogramm 2011–2014 nicht in den Vernehmlassungsentwurf zum neuen Bauprogramm 2015–2018 aufgenommen:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Begründung
K 17	Ebikon, Knoten Schachenweid, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen ohne Bauherrschaft Dritter integriert.
K 17	Ebikon Knoten Schlösslistrasse–Kreisel Migros, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung Knoten und Lichtsignalanlage (LSA) an neue Verkehrsführung	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Einmündung Schlösslistrasse–Einmündung Weichenstrasse integriert.

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Begründung
K 17	Ebikon Knoten Schösslistrasse	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Einmündung Schösslistrasse–Einmündung Weichenstrasse integriert.
K 18	Schenkon Tannberg–Tann, Erstellen Rad- und Gehweg	Vorhaben Tann–Locheten wurde um das Vorhaben Tannberg–Tann erweitert.
K 37	Escholzmatte/Marbach, Abzweigung K 10–Einmündung Schärliigstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	Dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in die Vorhaben Abzweigung K 10–Verzweigung Hilferen und Verzweigung Hilferen–Einmündung Schärliigstrasse aufgeteilt.
K 43/ 43a	Schötz, Knoten Feld, Verlegung der K 43 (Bauvorhaben Dritter)	Verbesserungen wurden mit der Umgestaltung Knoten Feld realisiert.

Im Schreiben zur Vernehmlassung hatte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bereits darauf hingewiesen, das geltende Bauprogramm habe nur teilweise fristgerecht realisiert werden können. Ausserdem habe es mehr Vorhaben umfasst, als hätten finanziert werden können. Die Aufnahme in das Bauprogramm sei eine Voraussetzung, aber keine Garantie dafür, dass Strassenbauvorhaben in einer Programmperiode ausgeführt würden. Ausserdem würden Vorhaben des Agglomerationsprogramms aufgrund der separaten Terminplanung gemäss ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit dem entsprechenden Topf zugewiesen.

Mit Blick auf die zu erwartende lange Verfahrensdauer wurden in der Vernehmlassungsvorlage die Planungsarbeiten für die Talstrasse in den Gemeinden Hochdorf, Ballwil und Eschenbach sowie für die Umfahrung Süd in den Gemeinden Wolhusen und Werthenstein in der Programmperiode 2015–2018 fortgeführt. Um die Koordination mit dem Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern sicherzustellen, wurde auch die Fortsetzung der Planungsarbeiten für die Spange Nord in die Programmperiode 2015–2018 aufgenommen.

1.4.2 Stellungnahme und Anträge der Vernehmlassung

Im Vernehmlassungsverfahren wurden über 110 Stellungnahmen mit über 30 neuen Projektanträgen mit Gesamtkosten von rund 100 Millionen Franken eingereicht. Diesen neuen Anträgen stehen 2 Rückzüge und 10 Verzichte gegenüber. Zusätzlich zu den Projektanträgen wurden viele allgemeine Anträge gestellt.

Allgemeine Anträge

Das neue Vorgehen bezüglich Beurteilung der Wirkung und Relevanz sowie der Kosten-Nutzen-Analyse mit Bildung von Kostenkategorien wird mehrheitlich begrüsst. Die Gemeinden der Landschaft fühlen sich jedoch durch dieses Vorgehen teilweise benachteiligt. Das Topfsystem wird hingegen durchgehend positiv beurteilt.

Verhältnis Stadt-Agglomeration und Land

Die Vernehmlassung zeigt ein regional differenziertes Bild. Die Stadt, die Agglomerationsgemeinden und der regionale Entwicklungsträger der Agglomeration stehen dem Entwurf mehrheitlich positiv gegenüber. Die Umsetzung des kantonalen Richtplans, der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation und des öV-Berichts werden von ihnen zur Kenntnis genommen, unterstützt oder gar ausdrücklich verlangt. Durch deren Umsetzung könnten insbesondere die Verkehrssicherheit verbessert und der öffentliche Verkehr gezielt bevorzugt werden. Zugleich würden diverse neue Anlagen zugunsten des Radverkehrs ermöglicht. Für den Stadtrat Luzern ist dies entscheidend für die Umsetzung einer nachhaltigen städtischen Mobilität, wie dies die Stimmbevölkerung mit dem entsprechenden Reglement 2010 beschlossen hat. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass die Bauvorhaben auf dem Gebiet der Stadt Luzern und der angrenzenden Agglomerationsgemeinden eine hohe wirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung für die Agglomeration Luzern als Zentrum des Kantons und der Zentralschweiz mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis hätten. Angemerkt wurde weiter, dass nur wenige Vorhaben des Agglomerationsprogramms nicht gemäss der darin enthaltenen Terminplanung umgesetzt werden könnten.

Viele Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Luzern und deren Entwicklungsträger fühlen sich durch den Entwurf des Bauprogramms hingegen benachteiligt. Sie bemängeln, dass der Vernehmlassungsentwurf hauptsächlich für die Agglomeration bestimmt sei. Auch die meisten kantonalen Sektionen der politischen Parteien kritisieren in ihren Stellungnahmen das Ungleichgewicht der Vorhaben zwischen der Agglomeration und der Landschaft. Die Anliegen der Agglomeration und jene der Landschaft seien gegenseitig zu respektieren. Gefordert werden eine Überprüfung des Entwurfes, eine frühere Realisierung der Vorhaben der Landschaft, mehr Vorhaben der Landschaft im Topf B, ein ausgewogener Mitteleinsatz sowie unterschiedliche Priorisierungen der Vorhaben im urbanen und im ländlichen Raum. Auch die Landschaft brauche ein gut funktionierendes Verkehrssystem. Eine rein wirtschaftliche Betrachtungsweise mit dem Ansatz, dass nur das realisiert werde, was rentiere, wird dabei als negativ für die Interessen der Landschaft beurteilt.

Einzelne Aussagen von Politikerinnen und Politikern anlässlich der Volksabstimmung zum Umbau des Seetalplatzes, wonach die Landschaft im Anschluss an die Arbeiten am Seetalplatz wieder stärker in den Genuss von Strassenbauprojekten kommen werde, sehen die Vernehmlassungsteilnehmer der Landschaft im Vernehmlassungsentwurf des Bauprogramms nicht umgesetzt. Es seien sogar Anschlussprojekte zum Seetalplatz nach vorne verschoben worden.

Verhältnis öffentlicher Verkehr – Individualverkehr

Gefordert wird, dass auf Vorhaben, welche zu Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs führten, zu verzichten sei. Bushaltestellen seien als Buchten zu realisieren, und auf das System «Pulkführer» sei zu verzichten. Alle Verkehrsteilnehmenden seien gleich zu behandeln. Es wird eine gesamtheitliche Entwicklung des Kantons gewünscht. Die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. Andererseits seien Massnahmen zur Drosselung des Wachstums zu ergreifen, wobei diesbezügliche Bekenntnisse des Regierungsrates vermisst werden.

Erwartungsgemäss finden sich auch dieser Ansicht widersprechende Haltungen. Gewünscht wird etwa eine rasche Umsetzung der Strassenbauprojekte entlang den Entwicklungsachsen. Die im Bauprogramm beschriebene Förderung des öffentlichen Verkehrs findet zumeist Zustimmung. In einzelnen Stellungnahmen wird das Bauprogramm aber auch als zu öV-lastig erachtet. Gefordert wird die prioritäre Umsetzung sämtlicher Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Die Einhaltung der öV-Fahrpläne soll durch geeignete Massnahmen, wie etwa Buspriorisierungen durch Dosierungssysteme für den motorisierten Individualverkehr, ermöglicht werden. Für die Beurteilung der Vorhaben zugunsten des öffentlichen Verkehrs sei eine Betrachtung pro Buslinie (sog. Linienbetrachtung) erwünscht.

Verkehrssicherheit

Es wird moniert, dass im Bauprogramm Aussagen über die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Berücksichtigung von Unfallschwerpunkten nicht ersichtlich seien. Die Sicherheit, der Schutz der Ortsbilder von nationaler Bedeutung und die Interessen der Radfahrenden sollen in die Wirkungs- und die Kosten-Nutzen-Analyse miteinbezogen und stärker gewichtet werden. Weiter wird der Einbezug der vorhandenen Verkehrsmodelle als Entscheidungshilfe für die Priorisierung der Vorhaben verlangt.

Finanzierung

Die Finanzierung wird unterschiedlich beurteilt. Das Topfsystem und die Vereinbarkeit mit dem AFP werden grösstenteils befürwortet. Für andere Stellungnehmende ist die gegenwärtige Finanzierungsart mittels der zweckgebundenen Mittel nicht ausreichend, um alle Strassenbauprojekte und den grossen Überhang von Strassen-, Radweg- und öV-Projekten zu finanzieren. Das Bedürfnis nach einem gut ausgebauten und funktionierenden Strassennetz ergibt sich klar aus den Stellungnahmen, weshalb dem Strassenbau mehr Mittel zuzuweisen seien. In diesem Zusammenhang werden neue Finanzierungsformen, wie zum Beispiel Spezialfinanzierungen oder ein Infrastrukturfonds für Grossprojekte, vorgeschlagen, der Verteilschlüssel für die Finanzierung der Kantonsstrassen kritisiert und auf die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr hingewiesen. Die Finanzmittel für den Kantonsstrassenbau sollten erhöht, aber unter keinen Umständen gekürzt werden. Die Finanzierung der Grossprojekte sowie der Vorhaben für die nächsten 5, 10 und 20 Jahre sei unter Berücksichtigung aller Wünsche aufzuzeigen, und die Auswirkungen der Bedürfnisse und Vorhaben auf den Unterhalt seien darzulegen. Zudem sei die Schuldenbremse einzuhalten und Wünschbares von Notwendigem zu trennen.

Entscheidungskriterien

Die Entscheidungskriterien werden mehrheitlich befürwortet. Beantragt werden einerseits Ergänzungen von Grundsatz 1 mit dem Hinweis, dass die Projekte des künftigen Bauprogramms nur im Rahmen der zweckgebundenen Mittel realisiert werden, und andererseits eine unterschiedliche Priorisierung der Vorhaben im urbanen und im ländlichen Raum. Weiter seien Faktoren für die Priorisierung der Radverkehrsanlagen nicht ersichtlich.

Radroutenkonzept

Bezüglich des Radroutenkonzepts 1994 wird festgestellt, dass dessen Umsetzung im Rückstand sei und somit nicht wie im Strassengesetz vorgesehen realisiert werde. Es wird eine frühere Realisierung der Projekte mit Radverkehrsanlagen und damit eine volle und zügige Umsetzung des Radroutenkonzepts gefordert. Den Vorhaben mit Radverkehrsanlagen solle eine höhere Priorität eingeräumt werden, und diese seien den Töpfen A oder B zuzuordnen. Schon mehrfach nach hinten geschobene Vorhaben mit Radverkehrsanlagen seien beschleunigt zu realisieren, da sichere Verbindungen den Veloverkehr förderten. Speziell erwähnt wird zudem, dass insbesondere die Umsetzung der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs in der Stadt Luzern und der Agglomeration aufgrund der kurzen Distanzen und des grossen Umsteigeeffektes prioritär zu behandeln seien. Mit einem Verzicht auf den Ausbau von Strassenkapazitäten und auf Umfahrungen könnten Radverkehrsanlagen prioritär behandelt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

In einzelnen Vernehmlassungen wird weiter die Einführung von Tempo-30-Zonen innerorts thematisiert. Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen werden als wirkungsvolle Massnahme zur Verstetigung des Verkehrs, zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität und zur Verringerung der Lärmimmissionen beurteilt. Andere Stellungnehmende fordern hingegen einen Verzicht von Tempo 30 auf Kantonsstrassen und die flächendeckende Einführung von 50 und 80 km/h auf Kantonsstrassen. Eine Benützung von Ortsdurchfahrten als Abkürzung für den Lastwagenverkehr zur Einsparung der Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sei nicht erwünscht. Weiter solle die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von den untergeordneten Strassen auf die Kantonsstrassen gefördert werden. Die Planung der Kantonsstrassen innerorts solle von Gebäudefassade zu Gebäudefassade erfolgen, und Ortsdurchfahrten sollten verträglich gestaltet werden.

Darstellung

Der Vernehmlassungsentwurf mit den Beilagen wird positiv gewürdigt. Hingegen wird die Darstellung des Realisierungsstandes des laufenden Bauprogramms, der Bezug zum alten Bauprogramm und zum Radroutenkonzept vermisst. Verschiedentlich wird kritisiert, dass die Anwendung der Kriterien zur Priorisierung der Vorhaben nicht ersichtlich seien. Einzelne zeigen sich erstaunt darüber, dass die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates nicht intensiver in die Erarbeitung des Bauprogramms einbezogen worden sei. Für künftige Bauprogramme wird von einigen Stellungnehmenden eine bessere Kostentransparenz in der Form von Faktenblättern pro Vorhaben mit Projektstand und Projektinformationen sowie deren Kosten und dem Nutzen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit gewünscht.

Vereinzelte wird die Überprüfung der Standards im Kantonsstrassenbau mit einer Anpassung an die finanziellen Mittel verlangt. Weiter wird von einzelnen Trägerschaften eine intensivere Zusammenarbeit und Mitwirkung in der Planung und Projektierung der Vorhaben gewünscht.

Projektanträge

Die Anträge betreffen schwergewichtig die Zuordnung der Vorhaben zu den einzelnen Töpfen. Die Zuordnung der Vorhaben zum Topf A findet grossmehrheitlich Zustimmung, teilweise jedoch verbunden mit dem Wunsch nach einer früheren Realisierung. Die Umsetzung des kantonalen Richtplans, der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation und des öV-Berichts sind damit gewährleistet. Als einzige Gemeinde beantragt die Stadt Luzern, die Vorhaben «Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur» und «Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer» aufgrund der Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Gebiet Fluhmühle und der Koordination mit dem Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord vom Topf A in den Topf B zu verschieben. Zusätzlich wird von Interessierten bei acht Vorhaben aus dem Topf A eine spätere Umsetzung beantragt. Bei den meisten Vorhaben der Töpfe B und C wird eine frühere Planung oder Realisierung als im Entwurf vorgesehen beantragt. Zur

Begründung wird auf die wachsende Mobilität, die Verkehrssicherheit, das Radroutenkonzept, die Zunahme des Lastwagenverkehrs auf den Kantonsstrassen, die geringere Leistungsfähigkeit der Strassen, das Ungleichgewicht zwischen den Vorhaben für die Agglomeration und jenen für die Landschaft, ein gut funktionierendes Verkehrssystem auf der Landschaft und auf ein gegenseitiges Respektieren der Agglomeration und der Landschaft hingewiesen.

Vereinzelt wird beantragt, die Umfahrungsprojekte in Beromünster, die Talstrasse im Seetal, die Umfahrung Wolhusen Süd, die Umfahrung Schötz und die Spange Nord vorzuziehen. Andere Stellungnehmende unterstützen die vorgeschlagene Zuordnung. Wieder andere beantragen einen Verzicht auf sämtliche Umfahrungsprojekte, die Talstrasse und die Spangen Nord und Süd oder schlagen neue Linienführungen von Umfahrungen vor. Von einzelnen Stellungnehmenden wird die Planung von neuen Strassen grundsätzlich abgelehnt.

Bei den Sammelrubriken werden die Anpassung der Kosten sowie die Bildung der drei neuen Sammelrubriken «Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen», «Verkehrsmobil Kanton Luzern» und «Schweizmobil» aufgrund der bisherigen Erfahrungen, Bedürfnisse und veränderten Gegebenheiten zur Kenntnis genommen. Nur in einer Stellungnahme wird die Auflösung sämtlicher Sammelrubriken beantragt, stattdessen seien sämtliche Kantonsstrassenvorhaben im Bauprogramm namentlich zu erwähnen.

1.4.3 Beurteilung der Vernehmlassung

Von den über 30 eingereichten Anträgen erfüllen 13 Vorhaben, die zusätzlich beantragte Sammelrubrik und die Ergänzung von Projektbestandteilen bei 2 Vorhaben die Grundsätze der Entscheidungskriterien. Zusammen mit den bereits im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen 37 neuen Vorhaben waren diese zusammen mit allen weiteren im Entwurf enthaltenen Vorhaben der definitiven Wirkungs- sowie der Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Bei zwei Vorhaben wurden Änderungen der Bezeichnung der Knotenform beantragt. Ein im Vernehmlassungsentwurf enthaltenes Vorhaben aus dem Bauprogramm 2011–2014 wird Ende 2014 bereits realisiert sein. Anträge wie die Umfahrung Sempach Ost oder der Rad- und Gehweg zwischen Udligenswil und Meierskappel, welche nicht im kantonalen Richtplan oder im «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» erwähnt sind, sowie Anträge für Belagssanierungen, Veloabstellplätze oder Abstellplätze für Lastwagen und deren Anhänger sind nicht Gegenstand des Bauprogramms für Kantonsstrassen. Weitere Anträge beziehen sich auf Vorhaben, welche im Entwurf zum Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen namentlich erwähnt sind oder in der Bauprogrammperiode 2011–2014 bereits realisiert wurden. Kleine Vorhaben sind, wie in den früheren Bauprogrammperioden, den Sammelrubriken zuzuordnen.

Die Planungshoheit über die Nationalstrassen obliegt seit dem 1. Januar 2008 mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) dem Bund. Gemäss Artikel 2 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111) sind Anschlüsse mit den dazugehörenden Verbindungsstrecken bis zur nächsten leistungsfähigen Strasse Bestandteil der Nationalstrasse. Nicht mehr Bestandteil des neuen Nationalstrassenperimeters sind nach der Einführung der NFA die Vorhaben K11 Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.)–Autobahnanschluss (exkl.), K17 Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten und K48 Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten. Die verkehrliche Wirkung der Umgestaltung der Autobahnanschlüsse Dagmersellen und Gisikon-Root ist jedoch ohne die vorgesehenen Massnahmen beim Knoten Gäuerhof in den Gemeinden Altishofen und Dagmersellen und beim Knoten Tell in Gisikon nicht gegeben. Infolge dieser Abhängigkeiten werden diese beiden Umgestaltungen als Bauvorhaben Dritter zulasten des Astra in das Bauprogramm aufgenommen. Die erforderlichen Sanierungen der bestehenden Kantonsstrassen in diesen Abschnitten werden koordiniert zulasten des Strassenunterhalts des Kantons ausgeführt. Die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Sempach hingegen kann ohne die aus dem Unterhaltssperimeter entlassenen Knoten Rainerstrasse und den Zufahrten zum Autobahnanschluss umgestaltet werden. Die Kosten für die Umgestaltung des Knotens Rainerstrasse mit den Zufahrten zum Autobahnanschluss sind somit vom Kanton Luzern zu tragen.

Ihr Rat hat am 1. April 2014 den öV-Bericht 2014–2017 (Botschaft B 93 vom 12. November 2013) zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieser setzt auf die bestehenden Verkehrsmittel und will die jeweiligen Systeme stärken und weiterentwickeln. Kurzfristig soll das Kernelement der Busangebotsplanung «AggloMobil due» umgesetzt werden. Es soll unter anderem mehr Kapazität mit Doppelgelenk-Trolleybussen zur Verfügung gestellt und die Zuverlässigkeit mittels öV-Bevorzugung (z.B. Bus-

spuren, spezielle Lichtsignalanlagen, strategisch sinnvoll platzierte Fahrbahnhaltestellen mit «Bus als Pulkführer») verbessert werden. Mit dem System «RBus» wird ein erhöhter Standard für Doppelgelenk-Trolleybuslinien eingeführt. Durch den Ausbau des Angebots, des Rollmaterials und der Infrastruktur soll das System «RBus» bis 2025 schrittweise und koordiniert eingeführt werden. Bezüglich Infrastruktur sind stärkere Bevorzugungen an Lichtsignalanlagen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und den übrigen öV-Linien, zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen, wirksame Pfortneranlagen vor Engpässen (Bus-Schleusen), welche dem Bus die Fahrbahn freihalten, vorgesehen. Die im Rahmen der Beratung des öV-Berichts in Ihrem Rat von Kantonsrätin Heidi Frey gestellten Anträge, wonach bestehende, für den Gesamtverkehr funktionierende Busbuchten nicht rückgebaut werden sollen und in der Agglomeration Luzern die Buspriorisierung konsequent umzusetzen sei, wurden überwiesen. Der Antrag von Kantonsrat Daniel Keller, wonach auf Haltestellen entlang von Kantonsstrassen zu verzichten sei und begründete Ausnahmen möglich seien, wenn aus topografischen oder baulichen Gründen keine Bushaltestellen möglich seien und die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs nicht eingeschränkt werde, wurde hingegen abgelehnt. Die im Vernehmlassungsentwurf beschriebene Optimierung des Gesamtverkehrssystems für das System «RBus» wurde entsprechend angepasst.

Normen und Standards für die Erstellung der Vorhaben und für die Umsetzung des Systems «RBus» sind nicht ins Bauprogramm für Kantonsstrassen aufzunehmen, da gemäss § 11 der Strassenverordnung vom 19. Januar 1996 (StrV; SRL Nr. 756) beim Bau und Unterhalt der Strassen die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten sind und sich gemäss § 12 StrV die Bemessung des Lichtraumprofils nach den Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS) zu richten hat. Varianten, Projektelemente und Projektdetails werden mit der Planung der Vorhaben erarbeitet.

Die im Vernehmlassungsverfahren neu beantragte Sammelrubrik «behinderten-gerechtes Bauen gemäss BehiG» ist erforderlich. Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Das Gesetz gilt für öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung der öffentlich zugänglichen Bereiche erteilt wurde, und für alle öffentlich zugänglichen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billett-bezug). Sämtliche bestehenden Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr müssen bis 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein.

Die folgenden beiden gemeldeten Rückzüge werden aus dem Entwurf des Bauprogramms gestrichen. Die Erstellung des Trottoirs in Hitzkirch im Abschnitt Dunkelbach–Einmündung Schloss Heidegg wird aufgrund des realisierten Trampelpfades hinfällig. Das Vorhaben Vitznau, Altdorfbach–Tschuopis, Teilausbau und Sanierung Strasse, wird zusammen mit der erforderlichen Strassensanierung koordiniert mit der geplanten Strassenraumgestaltung der Gemeinde Vitznau umgesetzt. Ein Teilausbau der Strasse ist wegen der vorhandenen Bebauung ohne unverhältnismässig grosse Eingriffe in das Grundeigentum Dritter nicht möglich. Die Kosten für die Strassenraumgestaltung gehen zulasten der Gemeinde oder Dritter.

Den beantragten Verzichten auf einzelne Vorhaben konnte aufgrund der Entscheidungskriterien nicht entsprochen werden.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement unterzog sämtliche Vorhaben, inklusive der 50 neuen Vorhaben, der definitiven Wirkungsanalyse. Zudem wurde die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt, und abschliessend wurden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Aufgrund der Kosten und der aus der Wirkungsanalyse und der Relevanz resultierenden Nutzenpunkte wurden die definitiven Kostenkategorien bestimmt. Gestützt auf die Entscheidungskriterien erfolgte die definitive Zuordnung der Vorhaben zu den Töpfen A bis C. Die Zuordnung der meisten Vorhaben ergibt sich bereits durch die vorhandenen Abhängigkeiten. Die Prioritäten wurden aufgrund der folgenden Rangfolge ermittelt:

1. Fertigstellung laufender Bauarbeiten an den Kantonsstrassen.
2. Realisierung von bewilligten und beschlossenen Projekten.
3. Strassenabschnitte mit Kunstbauten in alarmierendem Zustand.
4. Notwendige Koordination mit Oberbausanierungen von Strassenabschnitten in schlechtem Zustand.
5. Übergeordnete Interessen und Abhängigkeiten.
6. Vorhaben (ohne Abhängigkeiten) gemäss Kosten-Nutzen-Analyse aufgrund von Kostenkategorien.

1.4.4 Unterschiede Vernehmlassungsentwurf – vorliegende Botschaft

Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf resultieren die nachfolgenden Änderungen:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Änderung
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	Wechsel der Zuordnung von Topf A in Topf B
K 16a	Ermensee, Aabachbrücke Dorf; Instandsetzung Brücke	streichen, Vorhaben bereits fertiggestellt
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	Kein Bauvorhaben Dritter zulasten Astra, aufgrund NFA liegt Vorhaben ausserhalb Nationalstrassenperimeter ohne Abhängigkeit zum Nationalstrassenprojekt Anschluss Sempach, Kosten gehen zulasten Kanton
K 4/17	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)	Anpassung Beschrieb der Massnahme an die zustimmende Kenntnisnahme vom öV-Bericht (Botschaft B 93 vom 12. November 2013) durch Ihren Rat
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Vorziehen Planungsstart (Koordination Zentrumsplanung der Gemeinde)
K 10	Escholzmatt/Marbach, Wiggen–Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	spätere Realisierung in Topf B
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48–Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten	Änderung Beschrieb der Massnahme
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 15/18/57/58	Beromünster, Westumfahrung	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.)–Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 16a	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf C
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.)–Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil, koordiniert mit Sanierung Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Änderung
K 47	Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung–Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	Wechsel der Zuordnung von Topf B in Topf A
K 2b	Vitznau, Altdorfbach–Tschuopis, Teilausbau und Sanierung Strasse	streichen, Rückzug, Realisierung ohne Ausbau über Belagssanierung
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K 33	Werthenstein, Schachen–Langnauerbrücke (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf A
K 46	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42, Ausbau Strasse	Wechsel der Zuordnung von Topf C in Topf B
K 62	Hitzkirch, Dünkelbach–Einmündung Schloss Heidegg, Erstellen Trottoir	streichen, Rückzug, Trampelpfad bereits realisiert
K 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz–Einmündung K 52 (inkl.)–Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 43	Schötz, Feld, Teilverlegung Einmündung K 43 Eberseckerstrasse in Feldstrasse	Neuer Antrag, Ergänzung Projektbestandteil in Vorhaben K 43 Schötz, Dorf (exkl.)–Grenze Ebersecken integrieren
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 45	Reiden, Langnau–Richenthal, Rad-/Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 52	Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 65 c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Aufweitung Kantonsstrasse	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 65	Buchrain, Schachen–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 12	Neuenkirch, Mooschür–Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.)–Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 36	Schüpfheim, Chlusboden Brücke, Neubau	neuer Antrag, Zuordnung in Topf C
K 30	Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	neuer Antrag, Zuordnung in Topf B
K 33a	Luzern, Littau, Tschuopis, neue Bushaltestellen, Wendeschlaufe, Radverkehrsanlage	neuer Antrag, Ergänzung Projektbestandteile Wendeschleife, Radverkehrsanlagen
K 17/17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	Aufgrund Abhängigkeit mit Nationalstrassenprojekt Bauvorhaben Dritter zulasten Astra

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Änderung
K 11	Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.)–Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	neuer Antrag, Zuordnung in Topf A
	Sammelrubrik Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG	neuer Antrag, zusätzliche Sammelrubrik

Die Verschiebungen von Vorhaben aus dem Topf B in den Topf A sind hauptsächlich möglich, weil die Stadt Luzern den Wechsel der Topfzuteilungen von zwei Vorhaben auf dem Stadtgebiet beantragt hat, wodurch finanzielle Mittel frei werden.

Am 9. Mai 2014 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates über die Stellungnahmen der Gemeinden, der Parteien und der Verbände orientiert. Ihre Kommission hat die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Kenntnis genommen.

1.5 Beschreibung des Bauprogramms 2015–2018

1.5.1 Aufbau

Das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen ist in drei Töpfe und die Sammelrubriken eingeteilt. Dieses bewährte System der Töpfe soll im neuen Bauprogramm 2015–2018 fortgesetzt werden. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2015–2018 zu planenden oder auszuführenden Bauvorhaben. Im Topf B sind die zu planenden Vorhaben enthalten. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten der Vorhaben dieser beiden Töpfe entsprechen annähernd den im AFP 2014–2017 dafür eingerechneten Mitteln. Für den Zeitraum des Bauprogramms 2015–2018 ist davon auszugehen, dass die im AFP für die Investition in die Kantonsstrassen vorgesehenen Mittel einzig aus zweckgebundenen Geldern finanziert werden. Alle weiteren Vorhaben, welche die Entscheidungskriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen, sind dem Topf C zugewiesen. Wird verlangt, dass ein solches Vorhaben dem Topf A oder B zuzuordnen ist, wird das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die übrigen Vorhaben so priorisieren, dass die Vereinbarkeit mit dem AFP sichergestellt ist.

Die Vorhaben des Agglomerationsprogramms sind soweit möglich aufgrund der separaten eigenen Terminplanung gemäss den Entscheidungskriterien dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugeordnet. Nur wenige Vorhaben des Agglomerationsprogramms können infolge veränderter Randbedingungen und Abhängigkeiten nicht gemäss der vorgesehen Terminplanung im Entwurf des Bauprogramms berücksichtigt werden.

Die Initialisierung der Planung von Vorhaben der Töpfe A bis C obliegt dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. So besteht Gewähr, dass wirtschaftlichen Veränderungen vorausschauend begegnet und Veränderungen der Verkehrsentwicklung und der Verkehrssicherheit frühzeitig berücksichtigt werden können.

1.5.2 Kostenzusammenstellung

Die nachstehende Kostenübersicht über das Bauprogramm 2015–2018 geht von folgender Schätzung der Bruttokosten aus:

Topf	A				B	C
Jahr	2015	2016	2017	2018		
Total	64 795 000	66 095 000	65 295 000	69 825 000	307 480 000	878 030 000
AFP 2014–2017	59 400 000	61 000 000	59 900 000			
Überhang	5 395 000	5 095 000	5 395 000			

Vor der definitiven Erarbeitung des Bauprogramms 2015–2018 wurden die Kosten nochmals überprüft und dem Stand der Projekte beziehungsweise von deren Realisierung angepasst. Deshalb sind bei den Projektkosten und der Terminplanung Abweichungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf vom 22. Oktober 2013 möglich.

Die Kosten der einzelnen Bauvorhaben sind entsprechend ihrem Projektierungsstand anhand von Kostenvoranschlägen oder Kostenschätzungen ermittelt worden. Bei verschiedenen Projekten ist die Art der Massnahme noch offen. Alle Bauvorhaben werden in den einzelnen Projektierungsphasen bezüglich Kostenoptimierung kritisch überprüft. Bei Bedarf werden die Kosten angepasst.

Die Kostenplanung des Bauprogramms basiert auf dem AFP 2014–2017 (Botschaft B 89 vom 22. Oktober 2013). Um der Marktlage im Baugewerbe entsprechen zu können und die Kostenunsicherheit nicht mit einer Reduktion bei den Projekten kompensieren zu müssen, wurden in das Bauprogramm Projekte mit einem Gesamtwert aufgenommen, der die im AFP vorgesehenen Mittel um etwa 5 Millionen Franken pro Jahr übersteigt.

Der AFP wird jährlich jeweils für die nächsten vier Jahre durch Ihren Rat genehmigt. Die für den Neu- und Ausbau definitiv zur Verfügung stehenden Mittel werden durch Ihren Rat ebenfalls jährlich zusammen mit dem jeweiligen Staatsvoranschlag bestimmt. Werden im AFP oder im Voranschlag die für den Strassenbau verfügbaren Mittel gekürzt, kann dies im Bauprogramm zu Terminverschiebungen und zu Verzögerung führen.

Seit 1999 steht der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur ein jährliches Globalbudget zur Verfügung, das eine Verschiebung von Krediten ermöglicht. Es sollen deshalb zusätzliche kleinere und mittelgrosse Projekte ausführungsfähig vorbereitet werden, damit sie bei einer allfälligen Kreditumlagerung kurzfristig realisiert werden können.

Strassenbauvorhaben sind unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs zu planen und zu realisieren. Die Anwendung dieser Grundsätze ist anspruchsvoll und erfordert eine intensive Planung. Im Rahmen von öffentlichen Planaufgaben sind Einsprachen möglich. Gegen die Entscheide sind Beschwerden nicht auszuschliessen. Bei bewilligten Projekten ist es nicht immer möglich, das für den vorgesehenen Strassenausbau erforderliche Land im gegenseitigen Einvernehmen zu erwerben, sodass die Entschädigung für den erforderlichen Landerwerb durch die kantonale Schätzungskommission festgesetzt werden muss. Ausserdem kann gegen die Vergabe von Aufträgen Beschwerde erhoben werden. Alle diese Umstände können zu fehlenden Ressourcen und zu Terminverzögerungen bei der Planung und Realisierung von Vorhaben des Bauprogramms führen.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird bei finanziellen Veränderungen und bei Verzögerungen die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu priorisieren. Damit kann die Vereinbarkeit mit dem AFP sichergestellt werden.

Der Bund leistet Beiträge an Projekte des Agglomerationsprogramms, an Hauptstrassen, an strassenverkehrsbedingte Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen sowie an Schutzbauten gegen Naturgefahren entlang von Strassen. Die Beiträge des Bundes sind im AFP berücksichtigt.

1.5.3 Beschreibung der einzelnen Projekte

Die Vorhaben des Bauprogramms 2015–2018 werden in den Übersichtsplänen Nr. 1 bis 5 dargestellt.

1.5.3.1 Vorhaben des alten Bauprogramms, welche in das neue Programm übernommen werden

Sämtliche im alten Bauprogramm nicht realisierten Projekte, welche die Kriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm 2015–2018 nach wie vor erfüllen, werden darin aufgenommen und gemäss Grundsätzen, Prioritäten und Rangfolge den Töpfen A bis C zugeordnet.

Vorhaben, die im Topf A verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Meggen, Schwerzi–Einmündung Adligenswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, im Bewilligungsverfahren, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 10	Wolhusen, Bahnhof–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.)	Koordination mit Oberbausanierung, öV-Bericht (koordinierte Realisierung Bushub), «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 10	Werthenstein/Wolhusen, Kreisel–Wolhusen Markt, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 10	Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	in Realisierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 12	Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse–Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13	Luzern, Geissmattbrücke–Pfistergasse, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13	Emmen/Luzern, Seetalplatz	in Realisierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13/18	Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	bewilligt und beschlossen
K 13	Reiden, Grenze Wikon–Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. und 2. Priorität)
K 14	Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	Bauvorhaben Dritter, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 14	Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	in Realisierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 15	Rothenburg, flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Rothenburg (Einmündung Eschenbachstrasse)	flankierende Massnahme Autobahnanschluss Rothenburg
K 16a	Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination mit Bauvorhaben Dritter	Realisierung nur in Koordination mit Bauvorhaben Dritter
K 16a	Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 17	Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen	in Realisierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 18	Ettiswil, Feldmatt–Post–Rüti inkl. Umbau Einmündung K 12, Erstellen Radverkehrsanlage, Umgestaltung Knoten, in Koordination Sanierung Strasse	bewilligt, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 19	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm
K 33	Werthenstein, Schachen, Langnauerbrücke	bewilligt und beschlossen, Zustand Kunstbaute alarmierend, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 36	Flühli, Chrutacherbrücke, Neubau	Zustand Kunstbaute alarmierend
K 46	Pfaffnau, Dorf (exkl.)–Industrie Schöneich, Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	in Realisierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 47	Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	in Koordination Hochwasserschutz, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 65	Buchrain/Inwil, Schache–Knoten Oberhofen (exkl.) Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	in Realisierung
Total Projekte = 24		

Vorhaben, die aus dem Topf B in den Topf A verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern/Meggen, Rebstock–Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 2b	Vitznau, Bürglen–Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	Zustand Kunstbaute alarmierend
K 4/33a	Kriens/Luzern, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.)–Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	Zustand Kunstbaute alarmierend, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 10	Entlebuch, Althus–Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 10	Escholzmatt/Marbach, Wiggen–Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	Zustand Strasse und Kunstbauten, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 11	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang–Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 11	Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	Zustand Strasse, Koordination mit Bauvorhaben Dritter, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 11/40	Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.)–Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 11	Schötz, Einmündung K 43–Industriegebiet Süd, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 12/ 13/15a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 12	Emmen/Luzern, Lohren–Stechenrain, Erstellen Radverkehrsanlage	im Bewilligungsverfahren, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 12	Buttisholz/Grosswangen, Guglern–Rot–Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Strassen-sanierung	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 13	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit neuer Buslinie 3	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13/15	Emmen, Schützenmattstrasse–Sprengiplatz–Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (alternative Radroute)
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof)–Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. und 2. Priorität)
K 13	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48–Unterwalden–Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 15/18/ 57/58	Beromünster, Westumfahrung	Denkmalschutz, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. und 3. Priorität)
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	Agglomerationsprogramm
K 16	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.)–Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 17	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.)–Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 17/ 17a	Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	in Koordination mit Bauvorhaben Dritter, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. und 3. Priorität)
K 31	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse–Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 33	Malters, Neubau Rümli-Brücke Schachen	Zustand Kunstbaute, Hochwasserschutz, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 33	Werthenstein, Schachen–Langnauerbrücke (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 34	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.)–Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 48	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 48/55	Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. und 3. Priorität)
K 51/52	Triengen, Cheer–Mülihof, Verlegung Kantonsstrasse	bewilligt
K 56	Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
Total Projekte = 30		

Vorhaben, die aus dem Topf C in den Topf A verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 13	Emmen, Einmündung Weiherstrasse–Lohren (exkl.), Radverkehrsanlage (z.B. Freigabe Trottoir)	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. und 3. Priorität)
K 13	Neuenkirch, Dorf, Radverkehrsanlage (Mischverkehr)	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 15	Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.)–Dorf Hildisrieden (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 16/55	Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 18	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (Unfallschwerpunkte)
K 33b	Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	
K 57	Beromünster, Einmündung Westumfahrung–Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	in Koordination mit Umfahrung West, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
Total Projekte = 7		

Projekte, die im Topf B verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse–Rütimatt, Erstellen Rad-/Gehweg, Ausbau Strasse	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit Zentrumsplanung Gemeinde Kriens

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse	Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	Zustand Kunstbauten alarmierend, Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 13/47	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten	in Koordination mit Vorhaben Radverkehrsanlage Büel–Länggass–Zentrum Oberkirch
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit Spange Nord, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 18	Beromünster/Schenkon, Tannberg–Tann–Lochetten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. und 3. Priorität)
K 36	Escholzmatt/Flühli, Lammschlucht	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten
K 47	Nottwil/Oberkirch, Büel–Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, in Koordination Vorhaben Umgestaltung Knoten Länggass und Radverkehrsanlage Länggass–Zentrum Oberkirch, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 47	Oberkirch, Länggass–Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, in Koordination Vorhaben Radverkehrsanlage Büel–Länggass und Umgestaltung Knoten Länggass, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 48	Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.)–Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	in Koordination mit Massnahmen- und Lärmschutzprojekt Autobahn A 2, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
Total Projekte = 13		

Vorhaben, die aus dem Topf A in den Topf B verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.)–Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Busspur	Agglomerationsprogramm, koordiniert mit Allmendentwicklung, bewilligt, Realisierung nach Bedarf
Total Projekte = 1		

Vorhaben, die aus dem Topf C in den Topf B verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität), in Koordination Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung und Kunstbauten, Agglomerationsprogramm
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 15/58	Beromünster, Ostumfahrung	Denkmalschutz, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 16	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)	Agglomerationsprogramm
K 17b	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.)–Einmündung K 30, Götzentalstrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 30	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 46	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich–Anschluss K 42, Ausbau Strasse	Koordination mit Oberbausanierung
Total Projekte = 8		

Vorhaben, die im Topf C verbleiben

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 4/32a	Luzern, Spange Süd	Agglomerationsprogramm
K 10	Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	
K 10	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.)–Farbschachen–Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 13	Emmen/Neuenkirch, Lohren–Sibenlingen, Erstellen Rad-/Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 13	Knutwil, Einmündung K 44–Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 16	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 16/60	Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	Massnahme abhängig von Vorhaben Talstrasse

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 16a	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58–Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	Anschluss an alternative Radroute sichergestellt, Weiterführung Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse abhängig von Massnahmen auf Gebiet Kanton AG, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
K 17	Ebikon, Grenze Stadt Luzern–Schachenweid (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	Agglomerationsprogramm
K 31	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	Agglomerationsprogramm
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	Agglomerationsprogramm
K 46	Reiden, Einmündung Industrie- strasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 46	Reiden, Mehlsen–Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 56/56b	Römerswil, Einmündung K 56/56b, Umbau Knoten in Kreisel	
K 56b	Römerswil, Niffel–Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 57a	Rickenbach, Rüchlig–Weiler Niderwil, Neubau Trottoir	
K 58	Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16a–Aabach, Ausbau Trottoir	
K 58	Hitzkirch, Mosen Bergweg–Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir	
K 65	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität), Vorhaben in Koordination mit Sanierung Kunstbauten
Total Projekte = 20		

Vorhaben, die aus dem Topf A in den Topf C verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 32a	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	in Koordination mit Tiefbahnhof, Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (1. Priorität)
Total Projekt = 1		

Vorhaben, die aus dem Topf B in den Topf C verschoben werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 16	Hochdorf/Ballwil/Eschenbach, Hochdorf–Eschenbach Süd, Umfahrung	
K 41	Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke	Zustand Kunstbaute
Total Projekte = 2		

Vorhaben des alten Bauprogramms, welche nicht in das neue übernommen werden

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2b	Vitznau, Altdorfbach–Tschuopis, Teilausbau und Sanierung Strasse	Rückzug, Realisierung ohne Ausbau über Belagssanierung
K 4	Vitznau Grabacher, Verlegung Kantonsstrasse in einen Tunnel (Bauvorhaben Dritter)	Vorhaben wurde von den Dritten zurückgezogen
K 17	Ebikon, Knoten Schachenweid, Kreisel (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen ohne Bauherrschaft Dritter integriert
K 17	Ebikon Knoten Schösslistrasse–Kreisel Migros, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung Knoten und LSA an neue Verkehrsführung	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Einmündung Schösslistrasse–Einmündung Weichenstrasse integriert
K 17	Ebikon Knoten Schösslistrasse	Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in das Vorhaben Einmündung Schösslistrasse–Einmündung Weichenstrasse integriert
K 18	Schenkon Tännberg–Tänn, Erstellen Rad- und Gehweg	Vorhaben Tänn–Lochetten wurde um das Vorhaben Tännberg–Tänn erweitert
K 37	Escholz matt/Marbach, Abzweigung K 10–Einmündung Schärli gstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	dieses Vorhaben wurde im Entwurf Bauprogramm 2015–2018 in die Vorhaben Abzweigung K 10–Verzweigung Hilferen und Verzweigung Hilferen–Einmündung Schärli gstrasse aufgeteilt
K 43/43a	Schötz, Knoten Feld, Verlegung der K 43 (Bauvorhaben Dritter)	in neuen Antrag integriert
K 62	Hitzkirch, Dünkelbach–Einmündung Schloss Heidegg, Erstellen Trottoir	Rückzug, Trampelpfad bereits realisiert
Total Projekte = 9		

1.5.3.2 Vorhaben, die neu in das neue Bauprogramm aufgenommen werden*Projekte, die neu in Topf A aufzunehmen sind*

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	Agglomerationsprogramm
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	Agglomerationsprogramm
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	öV-Bericht
K 4/17	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)	öV-Bericht, RBus
K 11	Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 11	Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gauerhof (inkl.)–Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	in Koordination Bauvorhaben Dritter
K 16	Hochdorf, Baldegg, Optimierung bzw. Umgestaltung bestehender Bushaltestelle Bahnhof (z.B. mit Lichtsignalanlage)	
K 17	Dierikon, Bereich Einmündung Rigrasse, Bushaltestellen	
K 18	Ettiswil, Rüti–Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Oberbausanierung, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität) (Lücke)
K 30	Adligenswil, Stadtgrenze–Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht
K 32	Luzern/Kriens/Horw, Langsamverkehrssachse auf dem alten Zentralbahn-Trasse, Kantonsbeitrag	Agglomerationsprogramm, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (alternative Route, parlamentarischer Vorstoss)
K 33a	Luzern, Littau, Tschuopis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen	Agglomerationsprogramm, öV-Bericht, «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 40	Willisau, Chäppelimmatt, Buswendeschleife mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse–Wendeschleife	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
Total Projekte Topf A neu = 13		

Projekte, die neu in Topf B aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2/4/ 10/13/ 16/17/ 19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	Agglomerationsprogramm
K 10	Luzern, Seetalplatz (exkl.)–Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	Agglomerationsprogramm
K 11	Alberswil, Dorf, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten (exkl.)	Zustand Kunstbauten alarmierend
K 12	Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen	Koordination mit Oberbausanierung
K 15a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.)–Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	öV-Bericht
K 19a	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	Agglomerationsprogramm
K 30	Meierskappel, Bushaltestellen Käppelhof	
K 33a	Luzern/Kriens, Hohrüti–Tschuopis, Erstellen Radverkehrsanlage	Koordination mit Vorhaben «Kriens/Luzern, Renggloch, Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage», «Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 37	Escholz matt/Marbach, Abzweigung K 10–Verzweigung Hilferen, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität, Lücke)
K 48	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Bauvorhaben Dritter
K 52	Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse	Koordination mit Oberbausanierung, Zustand Kunstbauten
K 65	Buchrain, Schachen–Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	
K 65	Inwil, Knoten Industriestrasse–Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65a an Knoten Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem	Koordination mit Oberbausanierung, Agglomerationsprogramm
K 65c	Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Aufweitung Kantonsstrasse	
Total Projekte Topf B neu = 14		

Projekte, die neu in Topf C aufzunehmen sind

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 2	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Tiefbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	Agglomerationsprogramm, in Koordination mit Tiefbahnhof
K 4	Kriens, Hohrütli–Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 12	Neuenkirch, Mooschür–Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. und 3. Priorität)
K 12	Alberswil–Schötz, Umfahrung, Planung	
K 13	Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 14	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz–Einmündung K 52 (inkl.)–Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (2. Priorität)
K 15	Rothenburg/Rain, Wegscheiden–Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 15	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.)–Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 16	Aesch, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 36	Schüpfheim, Chlusboden–Brücke, Neubau	Koordination mit Oberbausanierung, Zustand Kunstbauten
K 36	Flühli, Schintmoos–Dorf Flühli, Erstellen Rad-/Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (teilweise alternative Radroute)
K 36	Flühli, Rotbachbrücke–Südelhöhe, Erstellen Rad-/Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Bemerkungen
K 37	Escholz matt/Marbach, Verzweigung Hilferen–Einmündung Schärli- strasse, Teilausbau Strasse	
K 41	Luthern, Hofstatt–Sandacher, Erstellen Rad-/Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 41a	Zell/Ufhusen, Hüswil–Ufhusen, Erstellen Rad-/Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (Angebot auf schwach befahrener Strasse)
K 42/ 42a	Altbüron, Umbau Knoten K 42/42a in Kreisel	
K 42	Altbüron/Pfaffnau (St. Urban), Erstellen Rad- und Gehweg	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 43	Schötz, Dorf (exkl.)–Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (Angebot auf schwach befahrener Strasse)
K 44	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrs- sicherheit	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (teilweise 3. Priorität)
K 44	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	
K 45	Reiden, Langnau–Richenthal, Rad-/Gehweg mit Teilausbau in Koordination Sanierung Strasse	«Radroutenkonzept 1994 ergänzt» (3. Priorität)
K 47	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	
K 49b	Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	
Total Projekte Topf C neu = 23		

1.5.3.3 Sammelrubriken

Sämtliche im Bauprogramm 2011–2014 enthaltenen Sammelrubriken werden in das neue Bauprogramm übernommen. Die Bezeichnung der Sammelrubriken 1 und 10 werden den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Bei der Sammelrubrik 1 werden infolge der neuen Sammelrubrik 15 «Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG» die Kleinprojekte für Behinderte gestrichen, und bei der Sammelrubrik 10 wird die Bezeichnung «Umsetzung neuer Gewässerschutz» mit der entsprechenden Wegleitung des Bundes ersetzt. Die Kosten in der Sammelrubrik 7 «Lärmschutz und Luftreinhaltung» wurden gestützt auf die bisherigen Erfahrungen und der zeitaufwendigen Verfahren von 3 auf 2 Millionen Franken pro Jahr reduziert. Gegenüber dem Bauprogramm 2011–2014 wurden neu die Sammelrubriken «Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen» mit 500 000 Franken pro Jahr, «Verkehrsmodell Kanton Luzern» mit 100 000 Franken pro Jahr, «Schweizmobil 2030» mit 50 000 Franken pro Jahr und «Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG» mit 200 000 Franken im Jahr 2015, 500 000 Franken im Jahr 2016 und ab 2017 mit 2 Millionen Franken pro Jahr aufgenommen. Die Mittel in dieser Sammelrubrik sind in den Jahren 2015 und 2016 für die erforderliche Planung und in den folgenden Jahren für die Planung und Realisierung vorgesehen.

1.5.4 Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 auf die Umsetzung des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt»

Gemäss Planungsbericht über die Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 ist mit der Erarbeitung des Bauprogramms der aktuelle und der geplante Realisierungsgrad der Radverkehrsanlagen auszuweisen (vgl. Kap. V.4 der Botschaft B 119).

Gemäss § 45 Absatz 3 StrG sind 90 Prozent der Gesamtlänge des Radroutenkonzepts 1994 bis Ende 2013 zu realisieren. Am 30. November 2009 hat Ihr Rat vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (Botschaft B 119 vom 7. Juli 2009) zustimmend Kenntnis genommen. Mit der Ergänzung

wurden 54 Kilometer Radverkehrsanlagen zusätzlich in das Radroutenkonzept aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wurde somit von 361 Kilometer auf neu 415 Kilometer erhöht, was einer Zunahme um 15 Prozent entspricht.

Gemäss dem Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 werden bis Ende 2018 ungefähr 72 Prozent der Massnahmen des «Radroutenkonzepts 1994 ergänzt» umgesetzt und in Betrieb sein. Wird beim Bauprogramm 2019–2022 analog wie beim vorliegenden Bauprogramm vorgegangen, werden bis Ende 2022 ungefähr 80 Prozent der Massnahmen umgesetzt sein. Die restlichen Massnahmen werden sich in diesem Zeitpunkt in der Planung oder im Bewilligungsverfahren befinden. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad Ende 2018 bei 83 und Ende des Jahres 2022 über 90 Prozent liegen.

Grosse Vorhaben, wie der Zubringer Rontal, der Seetalplatz, die Aufhebung des Niveauübergangs Sempach Station, die Umgestaltung der Kantonsstrasse in Root und die Radverkehrsanlagen in Meggen, Geuensee und Büron, die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Luzern wie auch die Tieflegung der Zentralbahn, benötigen einen grossen Teil der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Mit allen diesen Vorhaben wird der öffentliche Verkehr gefördert und werden Massnahmen des «Radroutenkonzeptes 1994 ergänzt» umgesetzt.

1.5.5 Auswirkung des Bauprogramms 2015–2018 auf den Lärmschutz

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für den Lärmschutz betragen rund 55 Millionen Franken, wobei die Anzahl der noch zu realisierenden Lärmschutzwände unklar ist, weil oftmals überwiegende Interessen einer Realisierung entgegenstehen (Verkehrssicherheit, Ortsbildschutz, Intervention der Betroffenen u.a.). Bis Ende 2014 werden für den Lärmschutz voraussichtlich rund 42 Millionen Franken ausgegeben worden sein. In der Sammelrubrik «Lärmschutz und Luftreinhaltung» sind ab 2015 pro Jahr Kosten von 2 Millionen Franken einzustellen. Trotz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel kann die gesetzlich vorgeschriebene Sanierungspflicht bis am 31. März 2018 voraussichtlich nicht erfüllt werden, da die Verfahren sehr zeitaufwendig sind und – selbst wenn keine Beschwerden behandelt werden müssen – jeweils rund vier bis fünf Jahre dauern.

1.5.6 Auswirkungen des Bauprogramms 2015–2018 auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern

Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Luzern, 2. Generation, entwickelten Zukunftsbilder zeigen, dass in Stadt und Agglomeration Luzern bis im Jahr 2030 infolge der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit einer Nachfragezunahme von 40 bis 50 Prozent im öffentlichen Verkehr zu rechnen ist. Gemäss dem mit dem Agglomerationsprogramm Luzern abgestimmten öV-Konzept «AggloMobil due» soll diese Nachfragezunahme unter anderem durch eine Neuorganisation der Buslinien mit einer Ausrichtung auf die regionalen Zentren abgedeckt werden.

Diese Neuorganisation ist ein zentrales Element unseres Planungsberichtes über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017, den Ihr Rat am 1. April 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Inhalt dieses Planungsberichtes ist auch das sogenannte RBus-Konzept als neuer öV-Bevorzugungsstandard für hochbelastete Buslinien, welches bis Ende 2025 schrittweise umzusetzen ist.

Mit dem Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen wird der öffentliche Verkehr wirksam gefördert. Folgende Kantonsstrassenprojekte mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern und in Teilen der Agglomeration sind im Bauprogramm 2015–2018 vorgesehen:

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesser-perronanlage	1	A
K 2/4/13/17/32a	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	2	A

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf
K 2	Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	3	A
K 4	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	7	A
K 4	Kriens, Zentrum (exkl.)–Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	8	A
K 4/17	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)	10	A
K 12/ 13/15a	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	22	A
K 13	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit neuer Buslinie 3	26	A
K 13	Luzern, Kreuzstutz–Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	28	A
K 13	Emmen/Luzern, Seetalplatz	29	A
K 13/15	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof)–Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	31	A
K 16	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen–Knoten Meierhöfli	42	A
K 17	Ebikon, Schachenweid (inkl.)–Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen	48	A
K 17	Ebikon, Einmündung Schlösslistrasse (inkl.)–Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	49	A
K 19	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	55	A
K 33a	Luzern, Littau, Tschuopis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlage	62	A
K 2/4/ 10/13/ 17/19	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	75	B
K 4/32a	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	77	B
K 4	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	78	B
K 4b	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer–Arsenalstrasse	79	B
K 10	Luzern, Seetalplatz (exkl.)–Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	80	B
K 13	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	83	B
K 13	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	84	B
K 13	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	85	B
K 13	Emmen, Centralplatz (exkl.)–Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	86	B

Str.-Zug	Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf
K 15	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)–Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	88	B
K 15a	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.)–Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	90	B
K 17	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	92	B
K 19a	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	95	B
K 32	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.)–Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Busspur	98	B
K 2	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Tiefbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzen Radverkehrsanlagen)	111	C
K 31	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	131	C
K 33a	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	133	C

Mit dem Gesamtsystem Bypass mit Spange Nord inklusive Massnahmen für den öffentlichen Verkehr wird das Stadtzentrum infolge Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord und die Stadtautobahn vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Dadurch werden im Stadtzentrum, im Abschnitt Kreuzstutz bis Kasernenplatz und auf der Spitalstrasse Kapazitäten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs frei. Auf der Achse Obergrundstrasse–Pilatusstrasse–Seebrücke–Schweizerhofquai werden mit der Inbetriebnahme des Gesamtsystems Bypass mit Spange Nord durch Umwidmung von Fahrstreifen durchgehende Busspuren erstellt werden können.

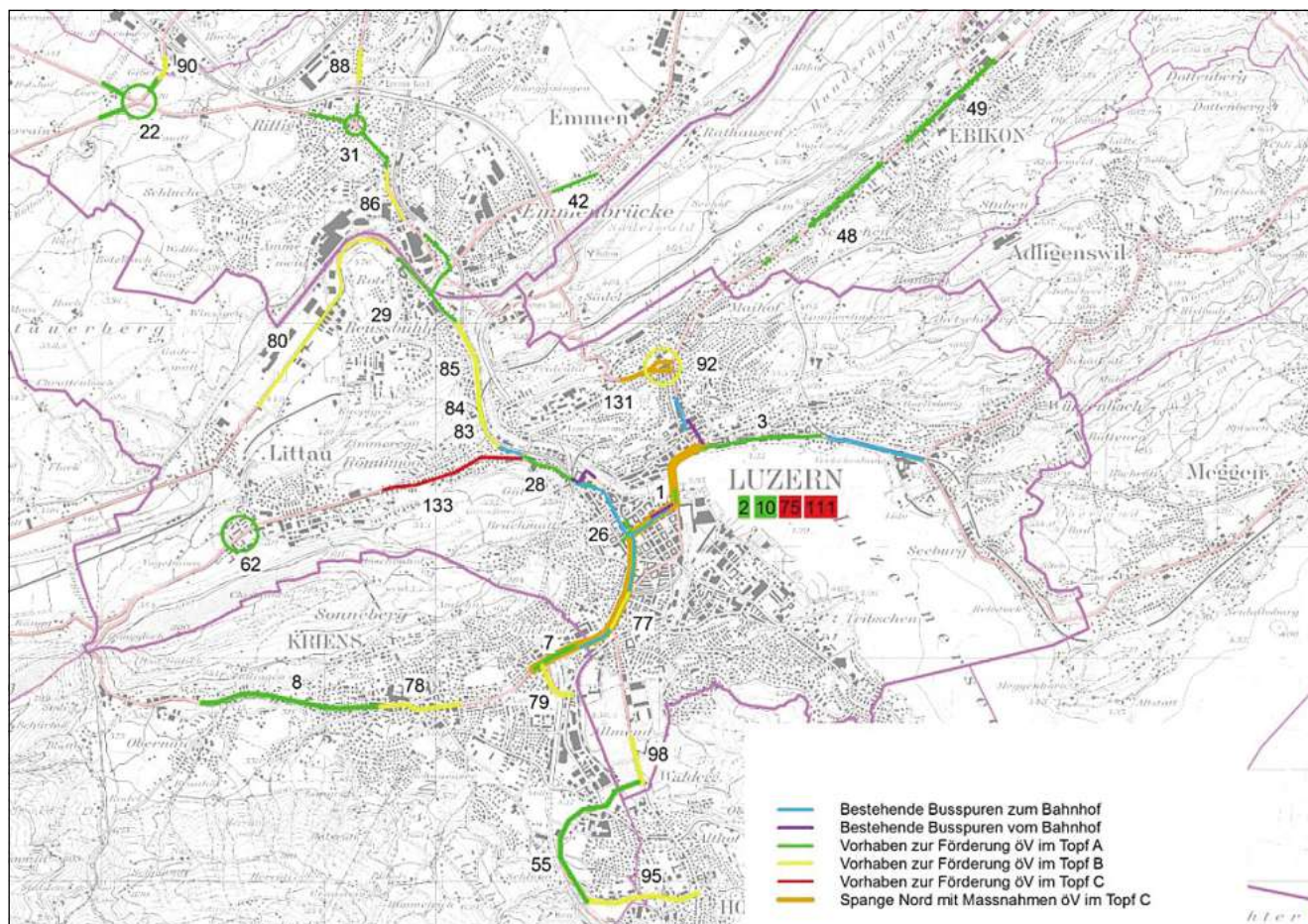


Abbildung: Übersicht Massnahmen für den öffentlichen Verkehr gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2015–2018

2 Änderung der Einreihung

2.1 Ausgangslage

Ihr Rat hat am 8. September 1998 die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen beschlossen und diesen Beschluss auf den 1. Januar 1999 in Kraft gesetzt (SRL Nr. 757).

Gestützt auf § 10 Absatz 1a und § 11 Absatz 4 StrG hat Ihr Rat am 4. Dezember 2006 die Götzenthalstrasse, Gemeinden Udligenswil, Dierikon und Root, im Abschnitt Einmündung K 30 bis Einmündung K 17, den Strassenzug Wauwil–St. Erhard, Gemeinden Wauwil, Mauensee und Knutwil, im Abschnitt Wauwil Dorf bis Einmündung K 13, und die Rosengarten-/Stationsstrasse, Gemeinden Rothenburg und Emmen, im Abschnitt Einmündung K 13 bis Einmündung K 15 (vgl. SRL Nr. 757a) und weiter am 8. November 2010 den Strassenzug Einmündung K 65/65b–Einmündung Farnrainstrasse, Gemeinden Buchrain und Root, in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die heutige Kantonsstrasse in Buchrain zwischen der Einmündung K 65b bis Dorf aus dem Kantonsstrassennetz entlassen (vgl. SRL Nr. 757c).

Mit der Zustimmung zum Projekt Neubau der Kantonsstrasse K 48 in Sempach Station mit Aufhebung des Niveauübergangs hat Ihr Rat am 28. Juni 2010 weiter die neue Ortsumfahrung in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die heutige Kantonsstrasse zwischen Lippenrütli und Schlichtiwäldli aus dem Kantonsstrassennetz entlassen (vgl. SRL Nr. 757b). Am 20. März 2012 hat Ihr Rat zudem im Zusammenhang mit einem Sonderkredit für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern die neue Verkehrsführung mit den neuen Strassenelementen Reussbühlstrasse mit Reussbühlbrücke sowie die verlängerte Rothenstrasse in die Kategorie der Kantonsstrassen aufgenommen und gleichzeitig die Hauptstrasse durch Reussbühl aus dem Kantonsstrassennetz entlassen (vgl. SRL Nr. 757d, in: Luzerner Kantonsblatt, S. 868).

Die Gesamtlänge der Kantonsstrassen wird mit der Inbetriebnahme des neu gestalteten Seetalplatzes 521,32 Kilometer betragen.

2.2 Grundlagen

Die Einreihung der Strassen in die einzelnen Kategorien richtet sich nach der Funktion und der Verkehrsbedeutung (§ 4 StrG). Gemäss § 6 Absatz 1 StrG bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Für die Einreihung respektive die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen ist gemäss §§ 10 Absatz 1a und 11 Absatz 4 StrG der Kantonsrat zuständig. Die von der Einreihung Betroffenen sind anzuhören.

Gemäss § 11 Absatz 1 StrG sind Strassen in eine andere Kategorie einzureihen, wenn sich ihre Funktion und ihre Verkehrsbedeutung geändert haben. Für den Wegfall der Unterhaltspflicht ist die Bezahlung einer Ablösesumme nicht notwendig, sofern der gesetzliche Strassenunterhalt geleistet wurde. Andernfalls ist eine Ablösesumme zu bezahlen, deren Höhe im Streitfall im Verfahren gemäss Enteignungsgesetz festzulegen ist (§ 11 Abs. 2 StrG).

2.3 Kriterien

An ihren Sitzungen vom 19. April und 18. Oktober 2013 hat die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates von der nachfolgend aufgeführten Liste der Kriterien für die Einreihung von Kantonsstrassen Kenntnis genommen. Die Entscheidungskriterien entsprechen den Kriterien der Botschaft B 170 vom 24. August 2010 und im Wesentlichen auch den Kriterien der Botschaft B 121 vom 7. April 1998 über die Einreihung der Kantonsstrassen.

Mit dem Kreisschreiben vom 17. Juni 2003 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement allen Gemeinden die Auffassung unseres Rates mitgeteilt, dass das Kantonsstrassennetz wegen Gemeindereformen und -fusionen nicht verkleinert wird. Von Ihrem Rat wurde damals keine Änderung des Kantonsstrassennetzes beantragt. Diese Auffassung unseres Rates ist in den Kriterien für die Einreihung der Strassen

berücksichtigt. Die Einreihung der Kantonsstrassen soll nach folgenden Entscheidungskriterien erfolgen:

1. Hauptstrassen (blau signalisiert gemäss Artikel 57 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes; SR 741.01)
2. Durchgangsstrassen
3. Verbindung von Regionen
4. Verbindung von Zentren im Kanton Luzern
 - für Regionalzentren: direkte Verbindung zum Zentrum Luzern sowie untereinander und zu den ausserkantonalen Zentren,
 - für Subzentren: direkte Verbindung zu den Regionalzentren, Verbindung untereinander und zu den ausserkantonalen Zentren, wobei Umwege in Kauf genommen werden.
5. Erschliessung von Gemeinden*
 - Es wird pro Gemeinde nur ein Zentrum erschlossen.
 - Wenn eine Kantonsstrasse als Durchgangsstrasse oder Umfahrungsstrasse den Dorfbereich tangiert, gilt die Gemeinde als erschlossen.
 - Bei der Erschliessung von Gemeinden mit Stichstrassen wird das Zentrum definiert, wobei die Abgrenzung eindeutig sein muss (z.B. Kreuzung im Dorfbereich).
 - Das Durchfahren einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen ist aufgrund anderer Kriterien in Ausnahmefällen möglich.
6. Verbindung zu Nachbarkantonen
 - Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone
7. Autobahnanschlüsse
 - bei Auf- und Abfahrtsrampen von Autobahnen pro Fahrtrichtung eine direkte Verbindung zur nächsten Kantonsstrasse

*Das Kreisschreiben des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements vom 17. Juni 2003 an alle Gemeinden des Kantons Luzern ist integrierender Bestandteil des Kriteriums 5 «Erschliessung von Gemeinden».

2.4 Vernehmlassung

Am 27. September 2013 haben wir das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement ermächtigt, die Vernehmlassung für das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen und die Einreihung der Kantonsstrassen durchzuführen. Am 22. Oktober 2013 eröffnete das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement das Vernehmlassungsverfahren. Im Schreiben zur Vernehmlassung wies das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement darauf hin, dass sich die Einreihung der Strassen in die einzelnen Kategorien nach der Funktion und der Verkehrsbedeutung richtet, dass die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden und dass die von einer Einreihung Betroffenen anzuhören sind. Weiter wurde mitgeteilt, dass Ihre Verkehrs- und Baukommission die Entscheidungskriterien zur Kenntnis genommen habe und die Auffassung unseres Rates bezüglich des Kreisschreibens vom 17. Juni 2013 in den Kriterien für die Einreihung der Strassen berücksichtigt sei.

Im Vernehmlassungsverfahren wurden zwei Anträge zu den Entscheidungskriterien eingereicht. Es wurde beantragt, dass die Entscheidungskriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen im urbanen und im ländlichen Raum nicht in gleicher Form angewandt werden dürften. Im dünn besiedelten Raum sei ein «Faktor Land» angebracht. Weiter wurden die Entscheidungskriterien aufgrund der Praxis der bisherigen Klassierungen und Umklassierungen gar als rundweg falsch beurteilt. Diese seien zu überarbeiten. Es wurde zudem vorgebracht, dass der Kanton die finanziellen Mittel gar nicht habe oder zur Verfügung stellen wolle, um das Kantonsstrassennetz mit zusätzlichen Strassen zu verlängern und um dieses zu unterhalten. Schliesslich wurden folgende 23 Umklassierungen beantragt:

Umklassierung Gemeindestrasse in Kantonsstrasse

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Schwarzenberg	Schwarzenberg–Holderchäppeli	Schwarzenberg (Punkt 831, Gasthaus Rössli)–Holderchäppeli
Schwarzenberg	Holderchäppeli–Eigenthal	
Entlebuch, Hasle	Glaubenbergstrasse	Abzweigung ab K 10–Grenze Kanton Obwalden
Malters	Industriestrasse und Hellbühlstrasse	Abzweigung ab K 33–Anschluss Malters K 10–Knoten K 33/K 33b
Luzern	Tribtschen-/Langensandstrasse	Bundesplatz K 32a–Grenze Horw

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Luzern	Spitalstrasse	Kreuzstutz K 13–Einmündung K 31
Luzern	Schlösslihalde/ Bellerivehöhe/ St. Annastrasse/ Adligenswilerstrasse	Abzweigung ab K 30–Grenze Ebikon
Gettnau, Schötz, Nebikon	Verbindungsstrasse Gettnau–Schötz– Nebikon	Abzweigung ab K 18–Einmündung K 11
Triengen	Verlegung K 51	Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse)– Einmündung K 51
Hergiswil bei Willisau, Luthern	Kreuzstiegenstrasse	Abzweigung ab K 41–Hergiswil bei Willisau (Punkt 647, Gasthaus Kreuz)
Menznau	Menzbergstrasse, Dorf Menznau– Menzberg	Abzweigung ab K 11–Menzberg
Ruswil	Leinstrasse	Abzweigung ab K 12–Einmündung K 34
Schötz, Egolzwil	Schötzerstrasse, Schötz–Egolzwil	Abzweigung ab K 11–Einmündung K 44
Werthenstein, Entlebuch	Renggstrasse, Schachen–Entlebuch	Abzweigung ab K 33–Einmündung K 10
Wolhusen, Buttisholz	Buholzstrasse	Abzweigung ab K 12–Einmündung K 34
Wauwil, Ettiswil	Ettiswilerstrasse, Wauwil–Ettiswil	Abzweigung ab K 18–Einmündung K 44
Entlebuch, Doppleschwand	Entlebuch– Doppleschwand	Abzweigung ab K 10–Einmündung K 35
Reiden	Industrie-/Boden- achermattstrasse	Abzweigung ab K 46–Einmündung K 13
Beromünster	Umfahrungen West und Ost	Abzweigung ab K 15–Einmündung K 18

Umklassierung Kantonsstrasse in Gemeindestrasse

Gemeinde	Strasse	Abschnitt
Malters	Luzernerstrasse	Einmündung Industriestrasse– Einmündung Hellbühlstrasse
Reiden	K 46, Pfaffnauerstrasse	Einmündung K 13–Knoten K 46/ Industriestrasse
Triengen	K 51, Bahnhofstrasse	Abzweigung ab K 14/Bahnhof- strasse–Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse)
Beromünster	K 15, 18, 57, 58 Flecken	Flecken ab Umfahrungen West und Ost

Zusätzlich zu den Anträgen zur Umklassierung wurden die Bereinigung der Bezeichnungen und Nummerierungen sowie die Überprüfung der Gesamtlänge der Kantonsstrassen beantragt.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement prüfte die Anträge gestützt auf die genannten Entscheidungskriterien. Die folgenden Änderungen des Kantonsstrassennetzes erfüllen diese Entscheidungskriterien:

- Verlegung der Kantonsstrasse K 51 zwischen dem Dorf Triengen und Wilihof in der Gemeinde Triengen im Abschnitt Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse) bis zur Einmündung in die bestehende K 51. Die Einreihung der neuen Strasse als Kantonsstrasse ist gerechtfertigt. Die Verlegung der K 51 ist in diesem Entwurf zum Bauprogramm 2015–2018 enthalten.
- Die K 51 (Wilihöfer-/Bahnhofstrasse), Gemeinde Triengen, im Abschnitt Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse bis zur Einmündung in die neu angelegte K 51 (Wilihöferstrasse) dient mit der Eröffnung dieser Verlegung als interne Gemeindeerschliessung. Die Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz ist gerechtfertigt.

Die aus den Umfahrungen West und Ost in Beromünster sich ergebenden Umklassierungen sind ebenfalls gerechtfertigt. Diese sind aber erst zusammen mit Ihrer Zustim-

mung zu den beiden Projekten und mit Ihren Ausführungsbeschlüssen durch Ihren Rat zu beschliessen.

Die übrigen Anträge erfüllen die festgelegten Kriterien nicht.

Die beantragten Ergänzungen der Entscheidungskriterien passen nicht zu den Entscheidungskriterien, an denen wir festhalten wollen, und sind daher nicht berücksichtigt worden. Eine Überarbeitung des gesamten Kantonsstrassennetzes bezüglich Bezeichnungen, Nummerierungen und der Gesamtlänge ist vor der Erarbeitung des Bauprogramms 2019–2022 für die Kantonsstrassen auf Antrag unseres Rates durch Ihren Rat zu beschliessen.

An der Sitzung vom 9. Mai 2014 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates über die Anträge aus der Vernehmlassung orientiert.

Die zwei Anträge des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement für die Änderung des Kantonsstrassennetzes wurden zur Kenntnis genommen.

2.5 Ergebnis

2.5.1 Neueinreihung

Nach umfassender Prüfung wird auf der Grundlage des Kriterienkatalogs für Einreihungen und der Anträge der Gemeinden die folgende Strasse gemäss § 11 Absatz 1 StrG neu in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht:

	Gemeinden	Abschnitt	Länge km (gerundet)
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse)– Einmündung bestehende K 51	0,55

2.5.2 Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz

Nach umfassender Prüfung wird auf der Grundlage des Kriterienkatalogs für Einreihungen und der Anträge der Gemeinden die folgende Strasse gemäss § 11 Absatz 1 StrG aus dem Kantonsstrassennetz entlassen:

	Gemeinden	Abschnitt	Länge km (gerundet)
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse– Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse)	0,55

2.5.3 Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz

Das Kantonsstrassennetz ändert sich wie folgt:

	Länge km (gerundet)
Gesamtlänge Kantonsstrassennetz gemäss SRL Nr. 757 (Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonstrassen vom 8. September 1998)	509,79
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757a (Grossratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 4. Dezember 2006)	10,06
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757b (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 28. Juni 2010).	0,56
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757c (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. November 2010).	0,49
Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757d (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 20. März 2012).	0,42
Total neue Kantonsstrassen gemäss Kapitel 2.5 dieser Botschaft	0,00
Neue Gesamtlänge Kantonsstrassen	521,32

2.5.4 Wirksamkeit der Änderung des Kantonsstrassennetzes

	Gemeinden	Abschnitt	Inkrafttreten der Änderung der Einreihung
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse)–Einmündung bestehende K 51	nach der Inbetriebnahme der Verlegung K 51
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse–Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse)	nach der Inbetriebnahme der Verlegung K 51

Im Interesse der Klarheit und Rechtssicherheit werden wir jeweils in einem Beschluss festhalten, ab welchem Datum die Änderung der Einreihung wirksam wird.

2.6 Kosten

Die Abgeltung für den Wegfall der Unterhaltungspflicht für die Strasse ist noch festzulegen (§ 11 Abs. 2 StrG).

Die Massnahmen, die für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit nach der Funktionsänderung notwendig sind, sind gemäss ihrer Priorität im Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 aufgeführt.

3 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf aufzustellen und die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen gemäss unserem Entwurf zu beschliessen.

Luzern, 20. Juni 2014

Im Namen des Regierungsrates
 Der Präsident: Robert Küng
 Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

Kantonsratsbeschluss über das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 45 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 20. Juni 2014,

beschliesst:

1. Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Bauvorhaben werden in das Bauprogramm 2015–2018 aufgenommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Nr. 757e

**Kantonsratsbeschluss
über die Änderung der Einreihung
der Kantonsstrassen**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 10 Absatz 1a und § 11 Absatz 4 des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 20. Juni 2014,

beschliesst:

1. Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Strassen werden in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht respektive aus der Kategorie der Kantonsstrassen entlassen, und das Verzeichnis der Kantonsstrassen im Anhang des Grossratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen wird entsprechend geändert.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2015 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Anhang

1. Entwurf Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen
2. Übersichtspläne 1–5 zum Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen
3. Entwurf Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen
(Anhang zu SRL Nr. 757e)
4. Übersichtspläne 6 und 7 zur Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen

Entwurf Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonstrassen

Realisierung

Topf A

Strassen- zug	Agglomerations- programm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2014 inkl. Kredit- überträge	Topf A				Topf B	Topf C
								2015	2016	2017	2018		
K 2/4/13/ 17/32 a	GV-1.2	2G A	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	1	A	2'800'000	0	100'000	100'000	100'000	1'300'000	1'200'000	
K 2/4/13/ 17/32 a	GV-1.2	2G A	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem	2	A	2'000'000	0	100'000	100'000	1'800'000			
K 2			Luzern, Haldenstrasse, Anpassung Bushaltestellen	3	A	500'000	0	50'000	450'000				
K 2	M 17 1.b LV-1.1a	1G C 2G A	Luzern/Meggen, Rebstock – Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	4	A	3'500'000	200'000	100'000		200'000	2'500'000	500'000	
K 2	M 17 1.c	1G A	Meggen, Schwerzi – Einmündung Adligenswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	5	A	6'300'000	3'000'000	2'500'000	800'000				
K 2 b			Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	6	A	9'000'000	300'000	200'000		500'000	3'000'000	5'000'000	
K 4	M 18.2c2	1G A	Kriens, Kupferhammer, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	7	A	3'500'000	200'000	100'000		1'200'000	2'000'000		
K 4	M 18.2c4	1G A	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	8	A	16'000'000	700'000	500'000	800'000	6'000'000	6'000'000	2'000'000	
K 4/33 a	M 17.3 LV-1.1c	1G C 2G A	Kriens/Luzern, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrüti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	9	A	38'000'000	600'000	400'000		1'000'000	3'000'000	33'000'000	
K 4/17			Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen)	10	A	1'000'000	0	50'000	50'000		900'000		
K 10			Wolhusen, Bahnhof – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage und Kreisel Abzweigung K 34, Bushof (exkl.)	11	A	3'600'000	300'000	100'000		100'000	800'000	2'300'000	
K 10			Werthenstein/Wolhusen, Kreisel – Wolhusen Markt, Erstellen Radverkehrsanlage	12	A	850'000	600'000	250'000					
K 10			Entlebuch, Althus – Dorf (exkl.), Sanierung Strasse, Radverkehrsanlage	13	A	8'500'000	300'000	100'000		600'000	2'500'000	5'000'000	
K 10			Entlebuch, Dorf, Strassenausbau	14	A	7'900'000	3'000'000	2'500'000	2'400'000				
K 10			Escholzmatt/Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	15	A	9'500'000	300'000	200'000		400'000	1'500'000	7'100'000	
K 11			Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	16	A	4'500'000	300'000	100'000		300'000	700'000	3'100'000	
K 11			Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	17	A	2'900'000	100'000	100'000	100'000	2'600'000			
K 11/40			Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt	18	A	4'000'000	300'000	100'000	100'000	500'000	3'000'000		
K 11/43			Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten	19	A	2'900'000	100'000		100'000	100'000	2'000'000	600'000	
K 11			Schötz, Dorf, Anpassung Bushaltestellen	20	A	500'000	0		50'000		450'000		
K 11			Altishofen/Dagmersellen, Knoten Gäuerhof (inkl.) – Autobahnanschluss (exkl.), Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	21	A	0	0			0			
K 12/13/ 15 a	ÖV-11.1j	2G A	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	22	A	2'900'000	200'000	100'000	600'000	2'000'000			
K 12	M 17.4 LV-1.1d	1G B 2G A	Emmen/Luzern, Lohren – Stechenrain, Erstellen Radverkehrsanlage	23	A	2'400'000	100'000	100'000	1'900'000	300'000			
K 12			Buttisholz/Grosswangen, Guglern – Rot – Dorf Grosswangen (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination mit Strassensanierung	24	A	6'700'000	300'000		400'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	
K 12			Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse – Einmündung K 11, Sanierung und Ausbau Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	25	A	2'100'000	1'900'000	200'000					
K 13	LV-1.1b ÖV-8.1 ÖV-10.1	2G A 2G A 2G B	Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit neuer Buslinie 3	26	A	2'800'000	200'000	1'100'000			100'000	1'400'000	
K 13	M 17.5	1G A	Luzern, Geissmattbrücke – Pfistergasse, Erstellen Radverkehrsanlage	27	A	900'000	800'000	100'000					
K 13	ÖV-11.1c ÖV-10.2	2G A 2G B	Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	28	A	3'900'000	200'000	200'000		200'000	2'000'000	1'300'000	
K 13	M 3.1 ÖV-6.1	1G A 2G A	Emmen/Luzern, Seetalplatz	29	A	134'000'000	60'000'000	27'000'000	27'000'000	15'000'000	5'000'000		
K 13/15	LV-1.1e	2G A	Emmen, Schützenmattstrasse – Sprengiplatz – Mühlematt, Erstellen Radverkehrsanlage (Alternativroute)	30	A	500'000	20'000		50'000		430'000		
K 13/15	M 18.2a4 ÖV-11.1k ÖV-6.1	1G A 2G A 2G C	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	31	A	23'500'000	500'000	500'000	500'000		2'000'000	7'000'000	13'000'000
K 13			Emmen, Einmündung Weiherstrasse – Lohren (exkl.), Radverkehrsanlage (z.B. Freigabe Trottoir)	32	A	500'000	50'000	450'000					
K 13			Neuenkirch, Dorf, Radverkehrsanlage (Mischverkehr)	33	A	900'000	0		50'000	50'000	800'000		
K 13			Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg	34	A	6'000'000	100'000	200'000	100'000	100'000	1'500'000	4'000'000	
K 13/18			Sursee/Oberkirch/Mauensee, Optimierung Kreisel Chotten mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	35	A	4'200'000	1'500'000	2'500'000	200'000				
K 13			Reiden, Grenze Wikon – Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	36	A	1'800'000	1'000'000	400'000	400'000				
K 14			Geuensee, Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)	37	A	300'000	0			300'000			
K 14			Büron, Zentrum, Strassenausbau, Erstellen Radverkehrsanlage	38	A	7'300'000	4'000'000	2'000'000	1'300'000				
K 15			Rothenburg, flankierende Massnahmen Autobahnzubringer Rothenburg (Einmündung Eschenbachstrasse)	39	A	2'800'000	200'000		1'300'000	1'300'000			
K 15			Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.) – Dorf Hildisrieden (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	40	A	2'900'000	200'000	200'000	2'000'000	500'000			
K 15/18/ 57/58			Beromünster, Westumfahrung	41	A	8'800'000	500'000	200'000	100'000	500'000	3'000'000	4'500'000	
K 16	ÖV-11.1m	2G A	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen – Knoten Meierhöfli	42	A	2'000'000	50'000	50'000	100'000		1'800'000		

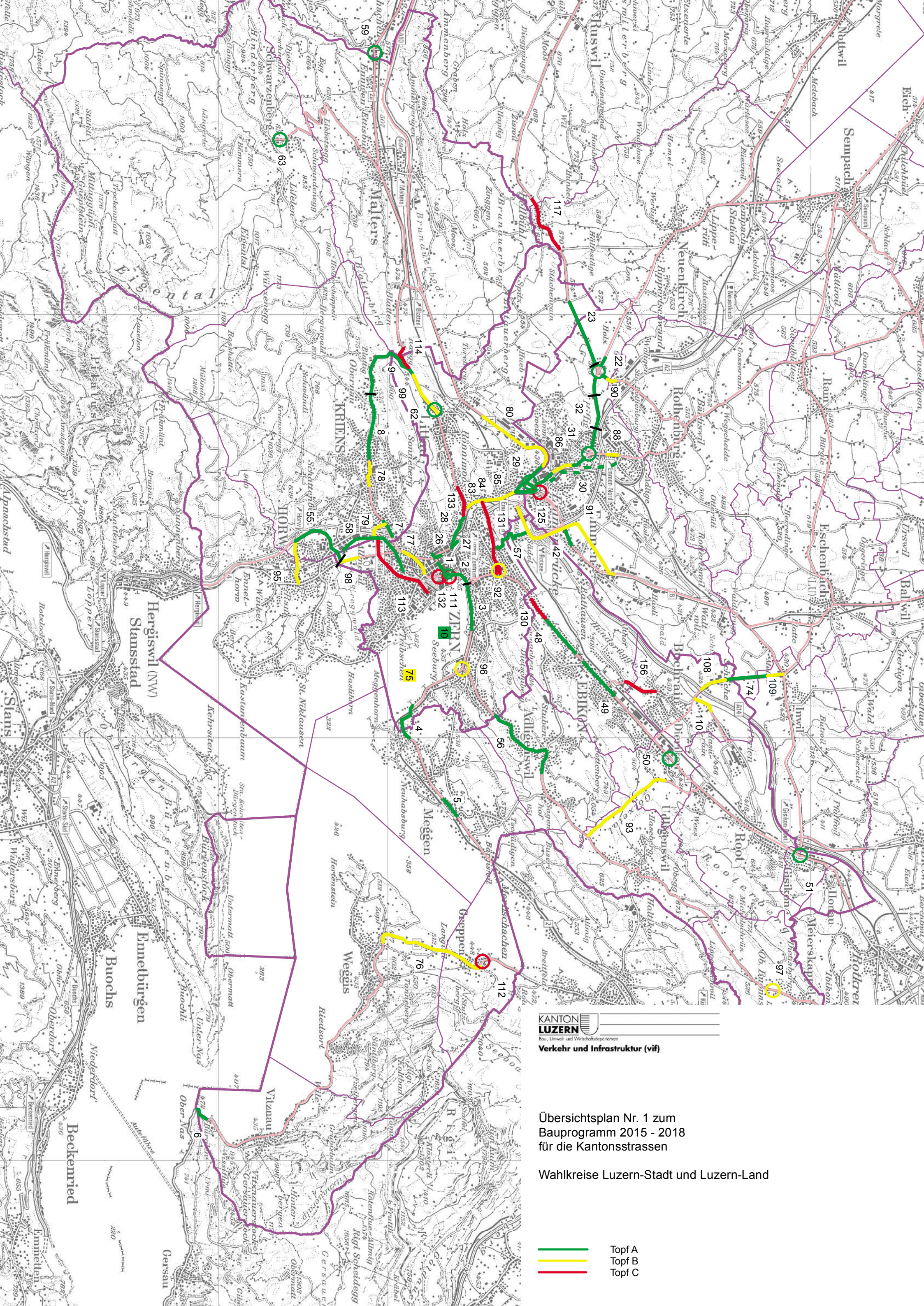
Topf A													
Strassen- zug	Agglomerations- programm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2014 inkl. Kredit- überträge	Topf A				Topf B	Topf C
								2015	2016	2017	2018		
K 16/55			Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	43	A	2'000'000	0	100'000	100'000		1'800'000		
K 16			Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehender Bushaltestelle Bahnhof (z.B mit Lichtsignalanlage)	44	A	700'000	0	50'000		650'000			
K 16			Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	45	A	9'000'000	300'000	100'000	100'000	200'000	1'500'000	6'800'000	
K 16 a			Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination mit Bauvorhaben Dritter	46	A	2'300'000	100'000	100'000	100'000	2'000'000			
K 16 a			Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage, 1. Etappe bis Anschluss Alternativroute	47	A	2'100'000	100'000	1'000'000	1'000'000				
K 17	M 18.2b2	1G A	Ebikon, Schachenweid (inkl.) – Einmündung Schmiedhof, Busbeschleunigung mit Lärmschutz Innerschachen und Anpassung Bushaltestellen	48	A	10'700'000	5'200'000	3'000'000	2'500'000				
K 17	M 18.2b3 ÖV-11.1f ÖV-6.2	1G B 2G A 2G A	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichlenstrasse (Kreisel Migros), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	49	A	10'000'000	500'000	300'000	200'000		500'000	8'500'000	
K 17			Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	50	A	600'000	0		50'000	550'000			
K 17/17 a			Gisikon, Knoten Tell, Umgestaltung Knoten (Bauvorhaben Dritter durch das Astra)	51	A	0	0			0			
K 18			Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	52	A	2'100'000	0	100'000		1'900'000	100'000		
K 18			Ettiswil, Rüti – Zuswil, Erstellen Radverkehrsanlage	53	A	1'400'000	0	50'000	50'000	1'300'000			
K 18			Ettiswil, Feldmatt – Post – Rüti inkl. Umbau Einmündung K 12, Erstellen Radverkehrsanlage, Umgestaltung Knoten, in Koordination Sanierung Strasse	54	A	7'500'000	400'000	1'000'000	3'500'000	2'600'000			
K 19	M 18.2d ÖV-11.1h	1G B 2G A	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	55	A	5'300'000	200'000	100'000	200'000		900'000	3'900'000	
K 30	ÖV-9	2G A	Adligenswil, Stadtgrenze – Adligenswil Dorf, Anpassung Bushaltestellen für Buslinie 73	56	A	700'000	0	50'000	650'000				
K 31	M 5.2 LV-1.1h	1G A 2G A	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage	57	A	3'500'000	200'000	200'000		200'000	500'000	2'400'000	
K 32	M 17.2b	1G A	Luzern/Kriens/Horw, Langsamverkehrsachse auf dem alten Zentralbahn-Trasse, Kantonsbeitrag	58	A	1'000'000	0	1'000'000					
K 33			Malters, Neubau Rümliobrücke Schachen	59	A	5'000'000	300'000	200'000	2'000'000	2'000'000	500'000		
K 33			Werthenstein, Schachen – Langnauerbrücke (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage	60	A	1'100'000	50'000	50'000	50'000	950'000			
K 33			Werthenstein, Schachen, Langnauerbrücke	61	A	6'900'000	2'300'000	4'000'000	600'000				
K 33 a	ÖV-9	2G A	Luzern, Littau, Tschoupis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen	62	A	1'300'000	0	50'000	50'000	600'000	600'000		
K 33 b			Schwarzenberg, Dorf, Ergänzung Trottoir im Bereich Dorfstrasse 14	63	A	500'000	0	50'000		450'000			
K 34			Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad-/Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	64	A	13'000'000	300'000	200'000		300'000	1'500'000	10'700'000	
K 36			Flühli, Chrutacherbrücke, Neubau	65	A	3'500'000	300'000	800'000	2'400'000				
K 40			Willisau, Chäppelimmatt, Buswendeschlaufe mit Anpassung Bushaltestellen und Rad- und Gehweg im Abschnitt Einmündung Mühletalstrasse – Wendeschlaufe	66	A	800'000	0	50'000		750'000			
K 46			Pfaffnau, Dorf (exkl.) – Industrie Schöneich, Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	67	A	2'900'000	2'800'000	100'000					
K 47			Buttisholz, Dorf, Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach	68	A	400'000	50'000	50'000		300'000			
K 48			Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	69	A	1'200'000	150'000	100'000		950'000			
K 48/55			Sempach, Knoten Rainerstrasse, Umgestaltung Knoten	70	A	2'000'000	0			1'000'000	1'000'000		
K 51/52			Triengen, Cheer – Mülihof, Verlegung Kantonsstrasse	71	A	2'900'000	200'000	100'000	2'200'000	400'000			
K 56			Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	72	A	600'000	0		50'000		550'000		
K 57			Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	73	A	800'000	0		50'000		350'000	400'000	
K 65	M 7.2	1G A	Buchrain/Inwil, Schache – Knoten Oberhofen (exkl.) Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	74	A	2'500'000	2'200'000	300'000					
Total Topf A (74 Projekte)								56'050'000	56'900'000	54'750'000	58'080'000	112'700'000	13'000'000

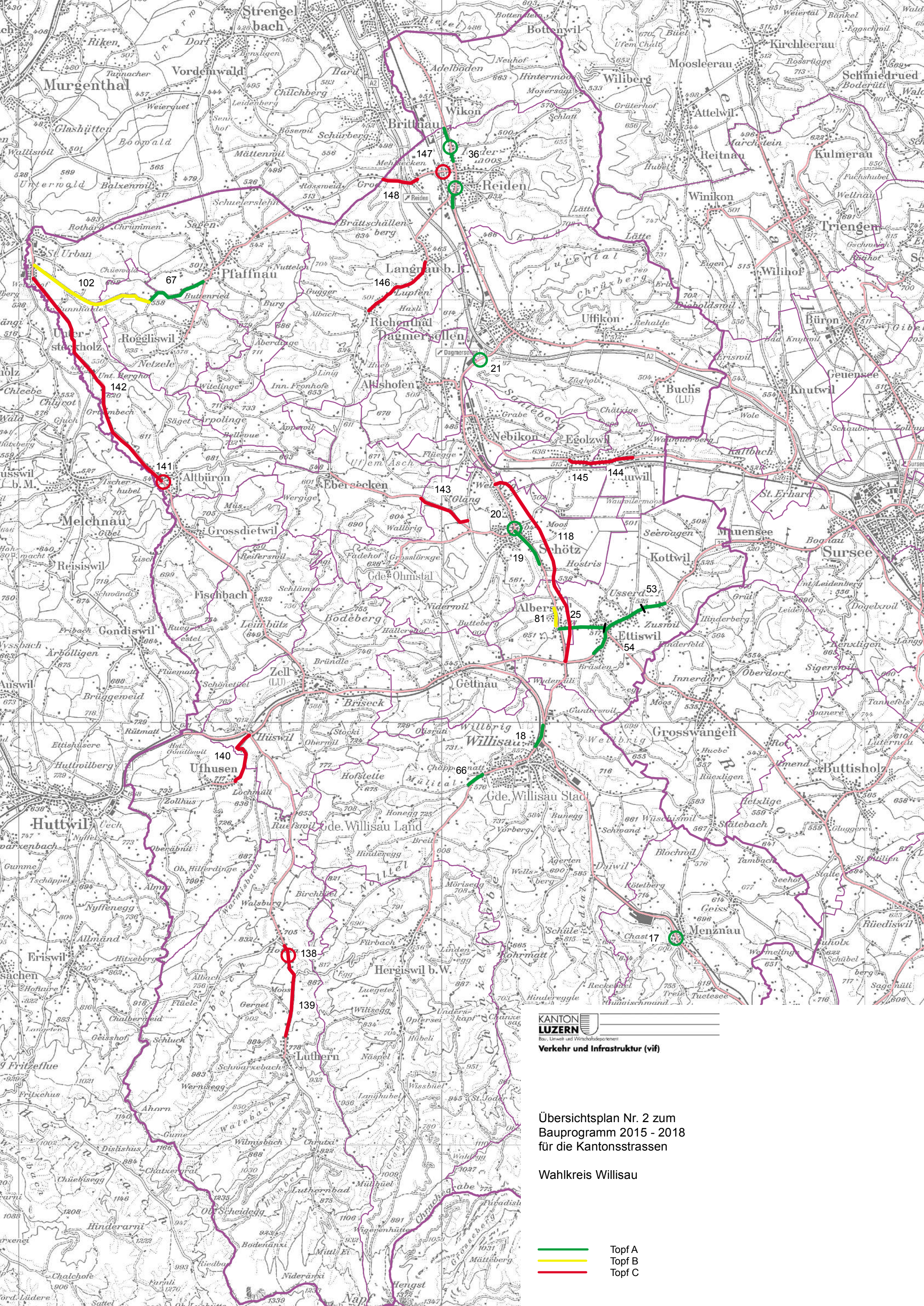
Topf B													
Strassen- zug	Agglomerations- programm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2014 inkl. Kredit- überträge	Topf A				Topf B	Topf C
								2015	2016	2017	2018		
K 2/4/10/13/ 16/17/19	GV-2	2G B	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management	75	B	5'000'000	0	100'000	100'000	100'000		3'700'000	1'000'000
K 2 b			Greppen/Weggis, Einmündung Dorfstrasse – Rütimatt, Erstellen Rad-/Gehweg, Ausbau Strasse	76	B	7'800'000	300'000		250'000	250'000		7'000'000	
K 4/32 a	MIV-4	2G B	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	77	B	24'500'000	0		100'000	200'000	200'000	4'000'000	20'000'000
K 4	M 18.2c3 ÖV-11.1g	1G B 2G A	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	78	B	4'000'000	0	50'000	100'000	100'000	50'000	1'500'000	2'200'000
K 4 b	ÖV-11.1i LV-2.2g	2G A	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr inkl. Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse	79	B	5'000'000	0	100'000	100'000	100'000		4'700'000	
K 10	ÖV-11.1n	2G B	Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	80	B	4'000'000	0				100'000	1'200'000	2'700'000
K 11			Alberswil, Dorf, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten (exkl.)	81	B	2'100'000	0		50'000	50'000		2'000'000	
K 12			Grosswangen, Ziegelmatte, Anpassung Bushaltestellen	82	B	400'000	0					400'000	
K 13	M18.2a3 ÖV-11.1a	2G B	Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	83	B	7'500'000	0	300'000	200'000		100'000	2'300'000	4'600'000
K 13	M 18.2a2	1G A	Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	84	B	24'000'000	600'000	300'000	300'000		300'000	18'500'000	4'000'000
K 13	M 18.2a3	1G A	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer	85	B	18'000'000	500'000	250'000	250'000		300'000	16'700'000	
K 13	M 18.2a4	1G A	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	86	B	4'500'000	0				100'000	2'400'000	2'000'000
K 13/47			Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten	87	B	2'500'000	50'000	100'000	50'000	100'000		2'200'000	
K 15	M 18.2a4 ÖV-11.1i	1G A 2G B	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	88	B	6'400'000	0			200'000	200'000	6'000'000	
K 15/58			Beromünster, Ostumfahrung	89	B	16'000'000	200'000		100'000	200'000		7'500'000	8'000'000
K 15 a			Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl. – Einündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	90	B	2'500'000	0		100'000	100'000		2'300'000	
K 16	M 3.2 a/b MIV-5	1G C 2G C	Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)	91	B	70'500'000	0	100'000	200'000	200'000	100'000	10'900'000	59'000'000
K 17	M 5.1a ÖV-11.1d	1G A 2G A	Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	92	B	2'900'000	150'000		50'000	100'000		2'600'000	
K 17 b	M 7.3.b LV-1.1k	1G C 2G B	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	93	B	11'000'000	0				100'000	1'200'000	9'700'000
K 18			Beromünster/Schenkon, Tannberg – Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	94	B	9'000'000	100'000	200'000	100'000		400'000	8'200'000	
K 19 a	M 18.2d ÖV-11.1h	1G B 2G A	Kriens, Schlund, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	95	B	2'700'000	0					700'000	2'000'000
K 30	LV-2.1b	2G B	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	96	B	1'100'000	0					600'000	500'000
K 30			Meierskappel, Bushaltestellen Käppelihof	97	B	500'000	0			50'000		450'000	
K 32	M 18.2e	1G A	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattheweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Busspur	98	B	2'900'000	200'000					2'700'000	
K 33 a			Luzern/Kriens, Hohrüti - Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage	99	B	3'500'000	0			100'000	200'000	3'200'000	
K 36			Escholzmatt/Fühli, Lammschlucht	100	B	20'000'000	400'000	200'000	200'000	200'000		19'000'000	
K 37			Escholzmatt/Marbach, Abzweigung K 10 – Verzweigung Hilferen, Erstellen Radverkehrsanlage, Teilausbau Strasse	101	B	5'000'000	0			100'000	100'000	1'200'000	3'600'000
K 46			Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	102	B	9'300'000	0			100'000	200'000	1'500'000	7'500'000
K 47			Notwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	103	B	3'600'000	50'000	100'000	50'000			3'400'000	
K 47			Oberkirch, Länggass – Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke	104	B	2'000'000	50'000	100'000	50'000			1'800'000	
K 48			Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	105	B	0	0					0	
K 48			Sempach/Eich/Schenkon, Dorf Sempach (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	106	B	6'000'000	400'000	200'000	200'000		200'000	5'000'000	
K 52			Triengen, Surenbrücke, Neubau der Brücke mit Anpassung Strasse	107	B	2'500'000	0			100'000	100'000	2'300'000	
K 65			Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	108	B	1'700'000	0		50'000	50'000		1'600'000	
K 65	M 7.2	1G A	Inwil, Knoten Industriestrasse - Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a an Knoten Industriestrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem	109	B	4'300'000	0	100'000	100'000	100'000		4'000'000	
K 65 c			Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke/Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit Aufweitung Kantonsstrasse	110	B	1'400'000	0		50'000	50'000		1'300'000	
Total Topf B (36 Projekte)								2'200'000	2'750'000	2'550'000	2'750'000	154'050'000	126'800'000

Topf C													
Strassen- zug	Agglomerations- programm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf	Projekt- kosten	Kosten bis 2014 inkl. Kredit- überträge	Topf A				Topf B	Topf C
								2015	2016	2017	2018		
K 2	GV-1.3	2G C	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Tiefbahnhof (z.B Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	111	C	20'000'000	0					1'000'000	19'000'000
K 2 b			Greppen, Einmündung Dorfstrasse, Umgestaltung Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	112	C	0	0						0
K 4/32 a	MIV-3	2G C	Luzern, Spange Süd	113	C	250'000'000	300'000					1'700'000	248'000'000
K 4			Kriens, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	114	C	10'000'000	0						10'000'000
K 10			Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd	115	C	100'000'000	200'000			250'000	250'000	2'300'000	97'000'000
K 10			Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	116	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 12			Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil	117	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 12			Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung	118	C	1'000'000	0						1'000'000
K 13			Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad-/Gehweg	119	C	2'800'000	0					100'000	2'700'000
K 13			Nottwil, Dorf, Verbesserung Verkehrssicherheit	120	C	1'000'000	0					100'000	900'000
K 13			Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage	121	C	1'500'000	50'000					100'000	1'350'000
K 14			Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	122	C	2'500'000	0					100'000	2'400'000
K 15	LV-1.1.f	2G B	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage	123	C	3'200'000	0					200'000	3'000'000
K 15			Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage	124	C	5'000'000	0						5'000'000
K 16	ÖV-4	2G C	Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Finanzierung Dritter)	125	C	0	0						0
K 16			Hochdorf/Ballwil/Eschenbach, Hochdorf – Eschenbach Süd, Umfahrung	126	C	110'000'000	1'000'000	800'000	400'000		800'000	3'000'000	104'000'000
K 16/60			Hochdorf, Einmündung Luzernerstrasse, Umgestaltung Knoten	127	C	1'200'000	200'000						1'000'000
K 16			Aesch, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	128	C	1'900'000	0					100'000	1'800'000
K 16 a			Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe	129	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 17	M 18.2b1 ÖV-11.1e	1G C 2G B	Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal	130	C	3'100'000	0					300'000	2'800'000
K 31	M 5.1b/2/3 MIV-2	1G B/C 2G C	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	131	C	150'000'000	1'000'000	100'000	100'000	300'000	500'000	2'000'000	146'000'000
K 32 a	M 17.8	1G A	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	132	C	3'400'000	100'000					300'000	3'000'000
K 33 a	M 17.6 ÖV-11.1b ÖV-10.2	1G A 2G B 2G B	Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19	133	C	5'000'000	50'000					350'000	4'600'000
K 36			Schüpfheim, Chlusboden Brücke, Neubau	134	C	6'500'000	0					500'000	6'000'000
K 36			Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad-/Gehweg	135	C	4'000'000	0						4'000'000
K 36			Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad-/Gehweg	136	C	4'000'000	0						4'000'000
K 37			Escholzmatt/Marbach, Verzweigung Hilferen – Einmündung Schärliqstrasse, Teilausbau Strasse	137	C	5'000'000	0						5'000'000
K 41			Luthern, Hofstatt, Neubau Brücke	138	C	2'700'000	100'000					100'000	2'500'000
K 41			Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad-/Gehweg	139	C	4'000'000	0						4'000'000
K 41 a			Zell/Ufhusen, Hüswil – Ufhusen, Erstellen Rad-/Gehweg	140	C	4'000'000	0						4'000'000
K 42/42 a			Altbüron, Umbau Knoten K 42/42 a in Kreisel	141	C	2'500'000	0						2'500'000
K 42			Altbüron/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg	142	C	6'000'000	0						6'000'000
K 43			Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse in Koordination Sanierung Strasse	143	C	3'500'000	0						3'500'000
K 44			Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit	144	C	900'000	0					100'000	800'000
K 44			Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse	145	C	2'100'000	0					100'000	2'000'000
K 45			Reiden, Langnau – Richenthal, Rad-/Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung	146	C	6'000'000	0					300'000	5'700'000
K 46			Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel (Bauvorhaben Dritter)	147	C	0	0						0
K 46			Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage	148	C	500'000	0						500'000
K 47			Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	149	C	500'000	0						500'000
K 49 b			Schlierbach, Eingangspforte Seite Büron	150	C	400'000	0						400'000
K 56/56 b			Römerswil, Einmündung K 56/56 b, Umbau Knoten in Kreisel	151	C	1'500'000	0						1'500'000
K 56			Römerswil, Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	152	C	6'000'000	0					500'000	5'500'000
K 57 a			Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niderwil, Neubau Trottoir	153	C	800'000	0					50'000	750'000
K 58			Hitzkirch, Mosen Abzweigung K 16 a – Aabach, Ausbau Trottoir	154	C	1'000'000	0					100'000	900'000
K 58			Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir	155	C	400'000	0					50'000	350'000
K 65	LV-1.1i	2G C	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	156	C	4'700'000	0					200'000	4'500'000
Total Topf C (46 Projekte)								900'000	500'000	550'000	1'550'000	13'950'000	724'450'000

Sammelrubriken									
	Agglomerations-programm		Rubrik	Topf A				Topf B	Topf C
				2015	2016	2017	2018		
			Sammelrubrik 1, Diverse Kleinprojekte; Fussgänger, Radfahrer	400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
			Sammelrubrik 2, Anlagen für öffentlicher Verkehr	400'000	400'000	400'000	400'000	1'600'000	1'600'000
			Sammelrubrik 3, Bauvorhaben Dritter	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000
			Sammelrubrik 4, Unfallschwerpunkte	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000
			Sammelrubrik 5, Naturschutz	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000	200'000
			Sammelrubrik 6, Anpassen geometrische Normalprofile	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
	M 7.6		Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	5'000'000	
			Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage, Steuerung	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
			Sammelrubrik 9, Grundlagenplanung	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000	800'000
			Sammelrubrik 10, Strassenentwässerung gemäss Wegleitung Bundesamt für Umwelt BAFU	300'000	300'000	300'000	300'000	1'200'000	1'200'000
			Sammelrubrik 11, Radrouten	45'000	45'000	45'000	45'000	180'000	180'000
			Sammelrubrik 12, Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen	500'000	500'000	500'000	500'000	2'000'000	2'000'000
			Sammelrubrik 13, Verkehrsmodell Kanton Luzern	100'000	100'000	100'000	100'000	400'000	400'000
			Sammelrubrik 14, Schweizmobil 2030	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000	200'000
			Sammelrubrik 15, Umsetzung behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG	200'000	500'000	2'000'000	2'000'000	8'000'000	
Total Sammelrubriken				5'645'000	5'945'000	7'445'000	7'445'000	26'780'000	13'780'000

Zusammenstellung									
				Topf A				Topf B	Topf C
				2015	2016	2017	2018		
Total Topf A				56'050'000	56'900'000	54'750'000	58'080'000	112'700'000	13'000'000
Total Topf B				2'200'000	2'750'000	2'550'000	2'750'000	154'050'000	126'800'000
Total Topf C				900'000	500'000	550'000	1'550'000	13'950'000	724'450'000
Total Sammelrubriken				5'645'000	5'945'000	7'445'000	7'445'000	26'780'000	13'780'000
Zusammenstellung	Total Projekte; Neu- und Ausbau (inkl. Lärmschutz)			64'795'000	66'095'000	65'295'000	69'825'000	307'480'000	878'030'000
	AFP 2014 - 2017			59'400'000	61'000'000	59'900'000			
	Überhang			5'395'000	5'095'000	5'395'000			



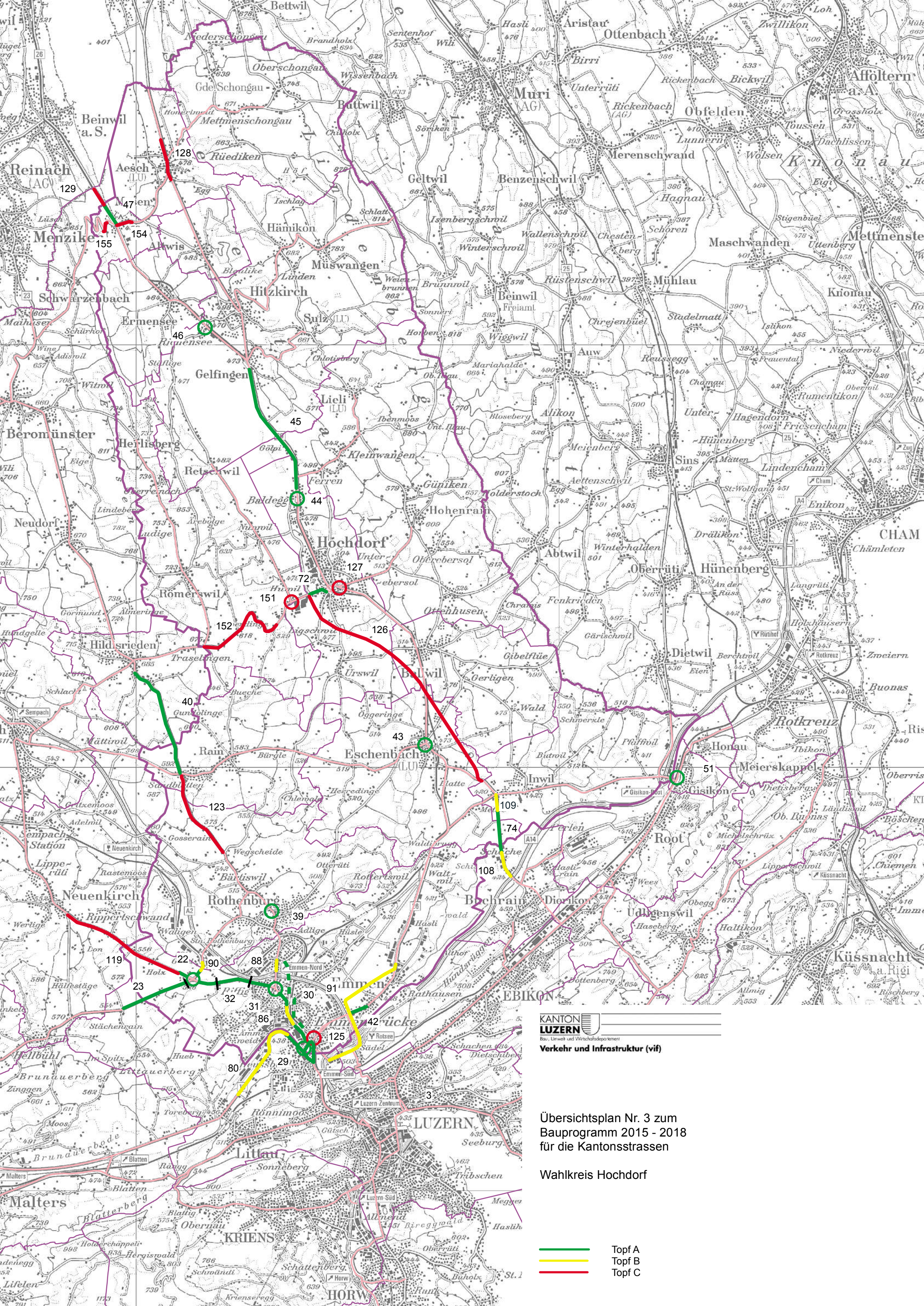


KANTON LUZERN
Bau, Umwelt und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 2 zum
Bauprogramm 2015 - 2018
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Willisau

Topf A
Topf B
Topf C



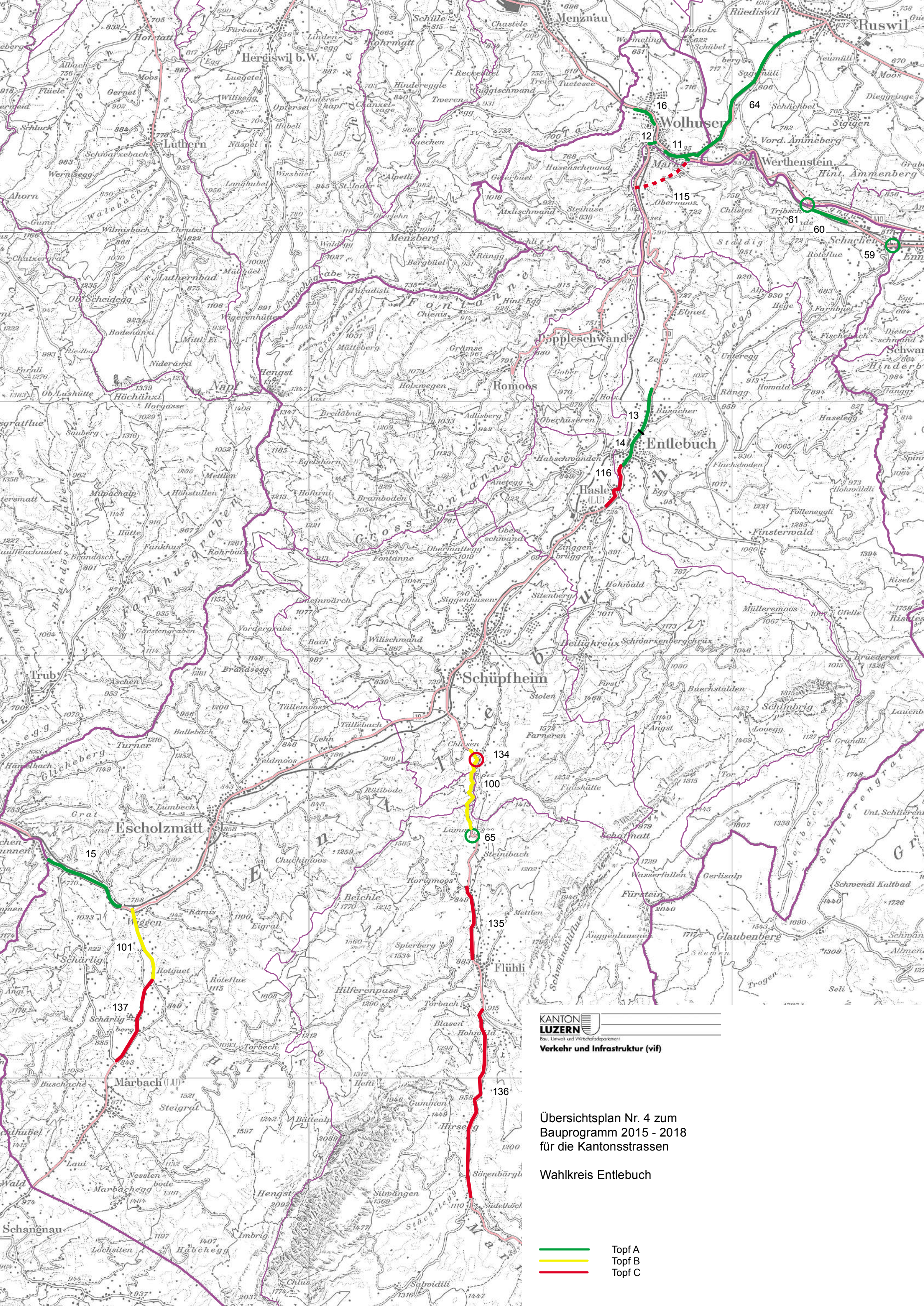
KANTON LUZERN
Bas., Umwelt und Wirtschaftsdirektion
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 3 zum
Bauprogramm 2015 - 2018
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Hochdorf



Topf A
Topf B
Topf C



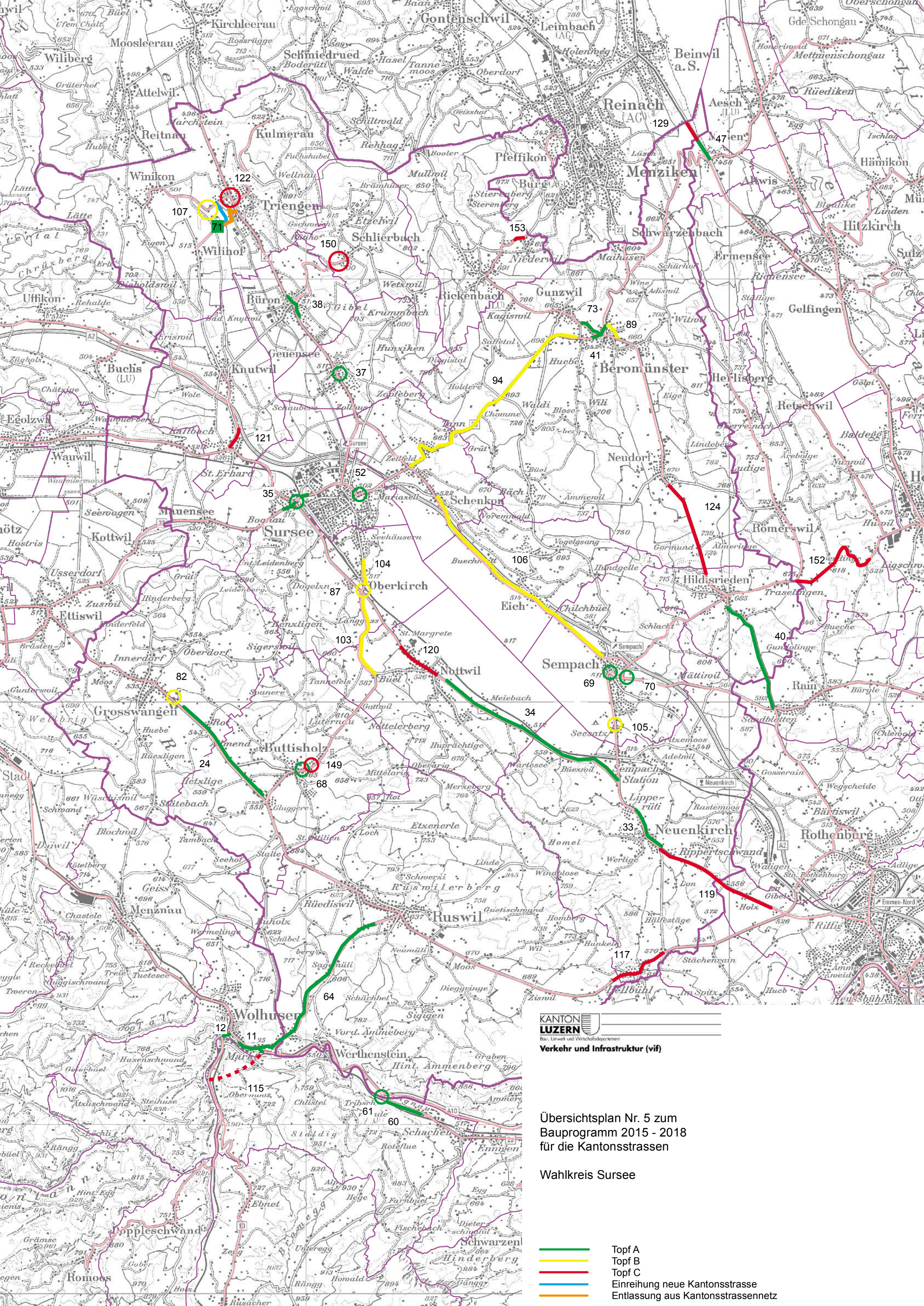
KANTON LUZERN
Bas., Umwelt und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 4 zum
Bauprogramm 2015 - 2018
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Entlebuch



Topf A
Topf B
Topf C



KANTON LUZERN
Bas., Umwelt und Wirtschaftsdirektion
Verkehr und Infrastruktur (vif)

Übersichtsplan Nr. 5 zum
Bauprogramm 2015 - 2018
für die Kantonsstrassen

Wahlkreis Sursee

- Topf A
- Topf B
- Topf C
- Einrichtung neue Kantonsstrasse
- Entlassung aus Kantonsstrassennetz

Änderung des Verzeichnisses der Kantonsstrassen

1. Die folgende Strasse wird in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht:

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	Länge m (gerundet)
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse)–Einmündung bestehende K 51	550
Total Länge			550

2. Der folgende Strassenabschnitt wird aus der Kategorie der Kantonsstrassen entlassen:

Strasse	Gemeinde	Abschnitt	Länge m (gerundet)
K 51	Triengen	Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse–Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse)	550
Total Länge			550

3. Mit der Neueinreihung und der Entlassung ändert sich das Kantonsstrassennetz wie folgt:

	Länge m (gerundet)
Total Kantonsstrassennetz gemäss Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 20. März 2012	521 320
Total neue Kantonsstrasse	0
Total geändertes Kantonsstrassennetz	521 320

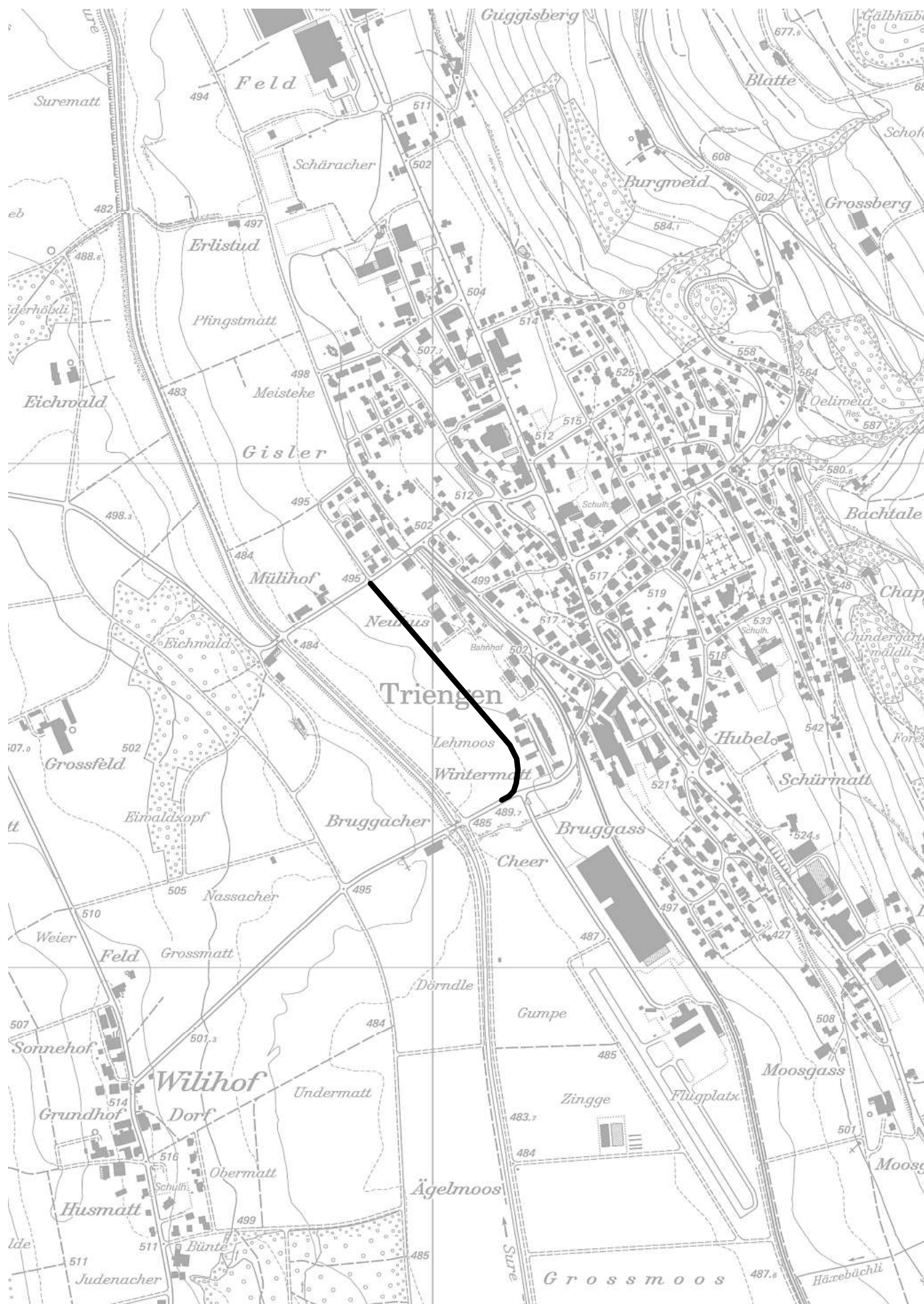
4. Die geänderte Einreihung in die Kategorie der Kantonsstrassen wird wie folgt wirksam:

K 51	Triengen; Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse)–Einmündung bestehende K 51 nach der Inbetriebnahme der Verlegung der K 51
K 51	Triengen, Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse–Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse) nach der Inbetriebnahme der Verlegung der K 51

K 51 Triengen

Abzweigung ab K 52 (Mühlegasse) - Einmündung bestehende K 51

Länge: ca. 550 m



K 51 Triengen

Abzweigung ab K 14/Bahnhofstrasse -

Einmündung Verlegung K 51 (Wilihöferstrasse)

Länge: ca. 550 m

