

Einreihung der Kantonsstrassen

Entwurf Kantonsratsbeschluss

Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, dem neuen Verzeichnis der Kantonsstrassen, das aus der Überprüfung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen sowie den Ergebnissen der Vernehmlassung hervorgegangen ist, mit Kantonsratsbeschluss zuzustimmen. Die Einreihung der Kantonsstrassen soll nicht geändert werden. Hingegen soll das Verzeichnis bezüglich früherer Änderungen, Bezeichnungen, Nummerierungen und Längenangaben gesamthaft bereinigt werden.

Im Rahmen des Beschlusses des Kantonsrates vom 5. November 2014 über das Bauprogramm 2015–2018 und der Erheblicherklärung des Postulats P 616 von Erich Leuenberger stellte der Regierungsrat in Aussicht, das Kantonsstrassennetz bezüglich Bezeichnungen, Nummerierungen und der Gesamtlänge zu überarbeiten und die Kriterien für die Einreihung von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen neu zu beurteilen und entsprechend anzupassen. Weiter sind gemäss dem überwiesenen Postulat verhältnismässige Ausbaustandards für bestimmte Kantonsstrassen zu definieren und die Abtretung und die Abgeltung zu regeln.

Das bestehende Kantonsstrassennetz und die bisherigen Kriterien wurden beurteilt und überprüft. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) hat aufgrund der Beurteilung und Überprüfung neu Grundsätze und Einreihungskriterien, welche in Netz- und ergänzende Kriterien unterteilt sind, bestimmt. In den Grundsätzen werden die behördenverbindlichen und gesetzlichen Vorgaben, die Abhängigkeiten von der Finanzplanung und das Vorgehen bei Änderungen einer Einreihung festgehalten. Weiter wurde die Regelung der Abtretung und der Abgeltung gemäss dem Vorgehen bei den bisherigen Umklassierungen festgelegt. Bezüglich Standards ist die Strassenverordnung massgebend. Eigene Standards für Einreihungen und für die Änderung von Einreihungen sind somit nicht erforderlich.

Gestützt auf die neuen Kriterien beurteilte und überprüfte das BUWD das bestehende Strassennetz mit dem Ergebnis, dass die Verbindungen zu den Nachbarkantonen in den Gemeinden Meierskappel, Flühli und Hitzkirch (Müswangen) aus der Kategorie der Kantonsstrassen zu entlassen wären und eine Durchgangsstrasse in der Gemeinde Kriens neu als Kantonsstrasse zu klassieren wäre. Insgesamt aber zeigte sich, dass das bestehende Kantonsstrassennetz ausgewogen ist. Es berücksichtigt die vorhandenen Finanzen und zeichnet sich durch eine klare Netzhierarchie aus, welche auf den Haupt- und den Durchgangsstrassen des Bundes und der Gemeindestruktur zum Zeitpunkt des geltenden Einreihungsbeschlusses vom 8. September 1998 basiert.

Im Vernehmlassungsverfahren zum überarbeiteten Kantonsstrassennetz wurden 31 Anträge für Umklassierungen von Gemeinde- in Kantonsstrassen gestellt und sechs zusätzliche Netzkriterien beantragt. Die vorgesehene Entlassung der drei Verbindungsstrassen zu den Nachbarkantonen und die Umklassierung einer Gemeindestrasse wurden nicht unterstützt.

Das BUWD hat in der Folge das gesamte Strassennetz mit den zusätzlich beantragten Netzkriterien erneut beurteilt und zusammen mit den 31 Umklassierungsanträgen einer technischen Beurteilung anhand sämtlicher Kriterien unterzogen. Berücksichtigt wurden die Infrastrukturkosten zur Gewährleistung der Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen an Kantonsstrassen, die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie für die Gewährleistung der Gebrauchsdauer von 15 Jahren.

Die zusätzlich beantragten Netzkriterien können nicht berücksichtigt werden, weil die daraus resultierenden zusätzlichen Kantonsstrassen für den Kanton finanziell nicht tragbar sind. Von den 31 Anträgen können nur die Umfahrungen West und Ost in Beromünster, welche bereits im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten sind, neu als Kantonsstrassen eingereiht werden. Die anderen 30 Anträge erfüllen die Einreihungskriterien nicht. Aber auch auf die im Vernehmlassungsverfahren vorgesehenen Umklassierungen in den Gemeinden Meierskappel, Hitzkirch (Müswangen), Flühli und Kriens soll verzichtet werden. Die geltende Einreihung der Kantonsstrassen wird somit nicht verändert.

Die Längen der Kantonsstrassen, die Bereinigung ihrer Nummerierung und der Bezeichnungen der Kantonsstrassen werden im neuen Verzeichnis der Kantonsstrassen im Anhang des Kantonsratsbeschlusses, den der Regierungsrat dem Kantonsrat im Entwurf vorlegt, dokumentiert.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1 Auftrag | 4 |
| 2 Grundlagen | 4 |
| 2.1 Rechtliches..... | 4 |
| 2.2 Aufgaben der National-, Kantons- und Gemeindestrassen..... | 5 |
| 2.3 Finanzielle Auswirkungen bei Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen..... | 5 |
| 3 Überprüfung | 5 |
| 3.1 Überprüfung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen..... | 6 |
| 3.1.1 Beurteilung bestehendes Kantonsstrassennetz..... | 6 |
| 3.1.2 Beurteilung bisherige Kriterien | 6 |
| 3.1.3 Neue Kriterien | 7 |
| 3.1.4 Auswirkungen der neuen Kriterien auf das bestehende Kantons- strassennetz..... | 8 |
| 3.2 Überprüfung der Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung | 8 |
| 3.3 Überprüfung des Ausbaustandards für Strassen, die Regionen verbinden und Dorfdurchfahrten des Schwerverkehrs verhindern..... | 9 |
| 3.4 Verifizierung der Geodaten der Kantonsstrassen..... | 9 |
| 4 Vernehmlassungsverfahren | 11 |
| 4.1 Stellungnahmen und Anträge aus der Vernehmlassung..... | 11 |
| 4.2 Beurteilung der Anträge aus der Vernehmlassung | 14 |
| 4.2.1 Auswirkungen der Anträge im Allgemeinen | 14 |
| 4.2.2 Beurteilung der einzelnen Anträge | 15 |
| 5 Ergebnis | 18 |
| 5.1 Neue Kriterien | 18 |
| 5.2 Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung..... | 20 |
| 5.3 Standards | 21 |
| 5.4 Änderung Einreihung Kantonsstrassen | 21 |
| 5.5 Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz | 21 |
| 5.6 Kosten | 22 |
| 6 Antrag | 22 |
| Entwurf | 23 |
| Anhang | 25 |

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen.

1 Auftrag

Im Rahmen der Debatte in Ihrem Rat über das Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen hat unser Rat in Aussicht gestellt, dass das Kantonsstrassennetz bezüglich Bezeichnungen, Nummerierungen und der Gesamtlänge vor dem nächsten Bauprogramm 2019–2022 überarbeitet und Ihrem Rat zur Beschlussfassung unterbreitet werde.

Zudem hat Ihr Rat das Postulat P 616 von Erich Leuenberger über die Änderung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen, eröffnet am 1. Dezember 2014, im Einverständnis mit unserem Rat erheblich erklärt. Unser Rat wurde damit aufgefordert, die Kriterien für die Einreihung von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen neu zu beurteilen und entsprechend anzupassen mit dem Ziel, dass die neu zu schaffenden Kriterien für Umklassierungen auch tatsächlich angewendet werden. Für Strassen, die Regionen verbinden und Dorfdurchfahrten des Schwerverkehrs verhindern, seien neue «verhältnismässige» Ausbaustandards (Strassenbreite, Randsteine, Radweg usw.) zu definieren. Im Weiteren sei zu bestimmen, in welchem baulichen Zustand eine Gemeindestrasse bei einer Umklassierung an den Kanton übergeben werden muss und wer für die Finanzierung zuständig ist.

2 Grundlagen

2.1 Rechtliches

Die Einreihung der Strassen in die einzelnen Kategorien richtet sich nach der Funktion und der Verkehrsbedeutung (§ 4 Strassengesetz vom 21. März 1995 [StrG; SRL Nr. 755]). 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 den §§ 10 Absatz 1a und 11 Absatz 4 StrG Ihr Rat 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).

Das StrG sieht nur eine Klasse von Kantonsstrassen vor, Gemeindestrassen hingegen können in drei Klassen eingeteilt werden.

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

Die Kantonsstrassen innerhalb der Nationalstrassenperimeter sind Bestandteile der Nationalstrassen. Massgebend ist das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) und deren Verordnung. Die Länge und die Bezeichnungen der Kantonsstrassen werden bei Querungen von Nationalstrassen nicht unterbrochen.

2.2 Aufgaben der National-, Kantons- und Gemeindestrassen

Gemäss Strassengesetz sind die Nationalstrassen die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 Abs. 1 StrG). Die Gemeindestrassen sind vorwiegend für den Verkehr innerhalb der Gemeinde und für die Erschliessung der Siedlungsgebiete bestimmt. Sie können die Verbindung zu den Strassen einer übergeordneten Kategorie bilden und dem Regionalverkehr dienen (§ 7 Abs. 1 StrG).

In der Strassenverordnung vom 19. Januar 1996 (StrV; SRL Nr. 756) ist präzisiert, dass die Gemeindestrassen 1. Klasse vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an Kantonsstrassen dienen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs (§ 1a Abs. 2 StrV). Die Gemeindestrassen 2. Klasse dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Gemeinde, der Groberschliessung und dem Anschluss von Quartieren an die übergeordneten Strassen. Sie haben überwiegend Sammelfunktion und sind in der Regel nutzungs- und verkehrsorientiert. Sie können auch Achsen des öffentlichen Personenverkehrs sein (§ 1a Abs. 3 StrV). Gemeindestrassen 3. Klasse hingegen dienen der Feinerschliessung von Quartieren und münden in verkehrs- oder nutzungsorientierte Gemeindestrassen. Sie haben überwiegend Erschliessungsfunktion und sind in der Regel nutzungsorientiert (§ 1a Abs. 4 StrV).

2.3 Finanzielle Auswirkungen bei Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen

Die Kantonsstrassen werden mit zweckgebundenen Mitteln finanziert. Diese setzen sich aus den Einnahmen der Strassenverkehrsabgaben, der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der Mineralölsteuer des Bundes zusammen.

Die Kantonsstrassen wurden per 1. Januar 2012 in das Verwaltungsvermögen des Kantons Luzern übergeführt. Die Kosten von Bauprojekten werden in der Investitionsrechnung verbucht und periodisch in der Bilanz auf den entsprechenden Anlagen aktiviert und über die Nutzungsdauer der Anlage abgeschrieben. Die Entlassung einer Kantonsstrasse aus dem Kantonsstrassennetz oder die Aufnahme einer Gemeindestrasse in das Kantonsstrassennetz hat somit Auswirkungen auf die Anlagebuchhaltung und die Erfolgsrechnung des Kantons. Allerdings handelt es sich bei den Buchungen in der Anlagebuchhaltung und beim Abschreibungsaufwand in der Erfolgsrechnung um Nullsummenrechnungen.

Anders verhält es sich bei der Abgeltung für den Wegfall der Unterhaltspflicht (Gewährung der Gebrauchsdauer von 15 Jahren bzw. Abgeltung für nicht geleisteten Unterhalt) bei einer Veränderung des Kantonsstrassennetzes. Eine Erhöhung der Gesamtlänge der Kantonsstrasse verursacht zusätzlichen Aufwand für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Zudem erhöhen sich die Bedürfnisse für Neu- und Ausbauten.

Bei der Umklassierung von Strassen sind die finanziellen Mittel zur Werterhaltung der Kantonsstrassen anzupassen. Eine Vergrößerung des Kantonsstrassennetzes bei gleichbleibenden finanziellen Mitteln würde bedeuten, dass der bauliche und betriebliche Unterhalt sowie die Neu- und Ausbauten zu reduzieren wären, was schliesslich zu einer Reduktion der Nutzungsdauer der Kantonsstrassen führen würde.

3 Überprüfung

Die Überprüfung beinhaltete gemäss der Debatte in Ihrem Rat vom 5. November 2014 und der Erheblicherklärung des Postulates P 616 vier Themen:

- die Überprüfung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen (zeitgemässe und anwendbare Kriterien; vgl. Kap. 3.1),
- die Regelung der Abtretung und die Abgeltung bei Änderungen der Einreihung von Strassen (vgl. Kap. 3.2),
- die Bestimmung des Ausbaustandards für Strassen, die Regionen verbinden und Dorfdurchfahrten des Schwerverkehrs verhindern (vgl. Kap. 3.3),
- die Verifizierung der Geodaten der Kantonsstrassen (Nummerierung, Kilometrierung, Bezeichnungen (vgl. Kap. 3.4).

3.1 Überprüfung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen

3.1.1 Beurteilung bestehendes Kantonsstrassennetz

Ihr Rat hat am 8. September 1998 die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen mit einer Länge von 509,79 km 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 seit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses diverse Änderungen der Einreihung beschlossen (vgl. die Kantonsratsbeschlüsse SRL Nrn. 757a–757e) und die Gesamtlänge der Kantonsstrassen auf derzeit 522,17 km erhöht.

Das bestehende Kantonsstrassennetz ist ausgewogen und zeichnet sich durch eine klare Netzhierarchie aus, berücksichtigt das Nationalstrassennetz mit den Autobahnanschlüssen und basiert auf der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007 (MinVV; SR 725.116.21), welche die Verordnung vom 8. April 1987 über die Hauptstrassen ablöste, sowie auf der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (DgStrVO; SR 741.272) des Bundes.

Das heutige Kantonsstrassennetz basiert auf der kantonalen Gemeindestruktur zum Zeitpunkt des Einreihungsbeschlusses am 8. September 1998. Pro Gemeinde wird mindestens ein Zentrum erschlossen oder umfahren. Bei den bisher erfolgten Gemeindefusionen wurde das Kantonsstrassennetz nicht angepasst. Die betroffenen Gemeinden wurden bei Fusionen bezüglich Kantonsstrassen nicht benachteiligt.

Verschiedene Kantonsstrassen sind mit Kantonsstrassen unserer Nachbarkantone verbunden. Die Verbindungen sind aber eher zufällig, existieren doch in den Kantonen Bern und Aargau mehrere Klassen von Kantonsstrassen sowie andere Hoheiten und Finanzierungsmodelle. Künftige Änderungen im Kantonsstrassennetz der Nachbarkantone können somit Auswirkungen auf unser Kantonsstrassennetz haben.

Die aktuelle Gesamtlänge der Kantonsstrassen berücksichtigt die vorhandenen Finanzen und Ressourcen, entspricht den gesetzlichen Grundlagen des Kantons und gewährleistet eine angemessene Erschliessung der Stadt, der Agglomeration, der Landschaft und der Gemeinden.

3.1.2 Beurteilung bisherige Kriterien

Die heute geltenden Kriterien für die Einreihung und die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen entsprechen denjenigen, welche Ihr Rat bei der Beschlussfassung über unsere Anträge gemäss der Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014 zu den Entwürfen des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen und über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen verwendet hat. Sie sind im Wesentlichen mit den Kriterien der Botschaft B 121 vom 7. April 1998 über die Einreihung der Kantonsstrassen identisch und berücksichtigen die Gemeindestruktur von 1998 sowie die Haupt- und Durchgangsstrassen des Bundes.

Die bisherigen Kriterien für die Einreihung und die Änderung der Kantonsstrassen sind:

1. Hauptstrassen (blau signalisiert gemäss Art. 57 Abs. 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 BUWD vom 17. Juni 2003 an alle Gemeinden des Kantons Luzern ist integrierender Bestandteil des Kriteriums 5 «Erschliessung von Gemeinden». Mit diesem Kreisschreiben hat das BUWD allen Gemeinden mitgeteilt, dass das Kantonsstrassennetz wegen Gemeindereformen und -fusionen nicht verkleinert werde.

Auf der Basis der Gemeindestruktur von 1998 wird pro Gemeinde ein Zentrum mit einer Kantonsstrasse erschlossen. Wenn eine Kantonsstrasse als Durchgangsstrasse oder Umfahrungsstrasse den Dorfbereich tangiert, gilt die Gemeinde ebenfalls als erschlossen. Das Durchfahren oder die Erschliessung einer Gemeinde durch mehrere Kantonsstrassen ist aufgrund anderer Kriterien in Ausnahmefällen möglich. Diese sind jedoch nicht definiert.

Das Kriterium Verbindung zu Nachbarkantonen führt zu Abhängigkeiten von den Kantonsstrassen der Nachbarkantone. Aus Änderungen in deren Kantonsstrassennetz können Umklassierungen auf unserem Strassennetz resultieren.

Die räumliche Entwicklung des Kantons Luzern gemäss kantonalem Richtplan mit den Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem des Kantons sowie die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems im Ereignis- oder Unterhaltsfall (Redundanz) sind in den Kriterien zu wenig berücksichtigt oder nicht enthalten.

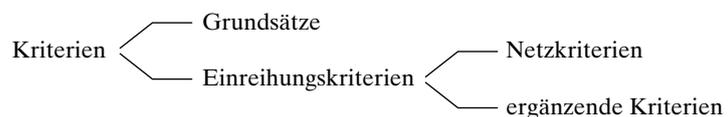
Allgemeine und verfahrensrechtliche Grundsätze (etwa die Berücksichtigung der finanziellen Vorgaben) und Regeln für die Änderung von Einreihungen fehlen gänzlich.

3.1.3 Neue Kriterien

Die Einreihung der Kantonsstrassen hat den gesetzlichen Vorgaben des Kantons und des Bundes zu entsprechen. Die Kriterien sind geprägt durch rechtliche, behördenverbindliche und technische Grundlagen und Vorgaben, die finanziellen Möglichkeiten sowie politische Bedürfnisse und Entwicklungen. Massgebend sind das Strassen-gesetz mit der dazugehörigen Verordnung sowie die Verordnungen des Bundes zu den Haupt- und den Durchgangsstrassen (MinVV und DgStrVO).

Weiter ist der kantonale Richtplan von Bedeutung. Die darin aufgezeigte räumliche Entwicklung des Kantons Luzern, die Raum-, Achsen- und Zentrumsstruktur, die Anbindung an die Nationalstrassen, die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, der öffentliche Verkehr, die Tourismuszentren und -einrichtungen, die strategischen Arbeitsgebiete, Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzgebiete sowie öffentliche und militärische Bauten und Anlagen haben Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem des Kantons Luzern.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben und der Beschlüsse über die Einreihung von Kantonsstrassen sowie gestützt auf die Überprüfung der bestehenden Kriterien durch das BUWD wurden neu einerseits Grundsätze und andererseits Einreihungskriterien für die Einreihung von Kantonsstrassen bestimmt. Die Einreihungskriterien wurden in Netzkriterien und ergänzende Kriterien unterteilt. In den Grundsätzen wurden die behördenverbindlichen und gesetzlichen Vorgaben sowie die Abhängigkeiten von der Finanzplanung des Kantons angeführt.



Dem überprüften Kantonsstrassennetz zugrunde liegen sollte aber weiterhin die Gemeindestruktur zum Zeitpunkt des geltenden Einreihungsbeschlusses vom 8. September 1998. Somit wird pro Gemeinde grundsätzlich ein Zentrum erschlossen oder durchfahren und der Begriff «Erschliessung» wird definiert. Änderungen der Einreihung von Kantonsstrassen waren nur nach einer Überarbeitung des kantonalen Richtplans oder infolge von Vorhaben gemäss dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen mit Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz vorgesehen.

Die neuen Einreihungskriterien sollten die folgenden wesentlichen Änderungen mit sich bringen:

- Für die Haupt- und Durchgangsstrassen sollte in den Netzkriterien neu auf die Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr und die Durchgangsstrassenverordnung des Bundes verwiesen werden.
- Die Verbindung von Regionen sollte gestrichen werden, da diese durch die im kantonalen Richtplan beschriebenen Zentren untereinander mit Kantonsstrassen verbunden sind.
- Die direkte Verbindung der Zentren wurde konkretisiert: Die Verbindungen der kantonalen zu den ausserkantonalen Zentren wurden gestrichen, da diese mit den Haupt- oder Durchgangsstrassen gewährleistet sind.
- Das Verbinden von Gemeinden untereinander gemäss Strassenverordnung sowie die Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan wurde neu berücksichtigt: Eine Gemeinde sollte neu mit einer Kantonsstrasse nicht nur erschlossen, sondern auch durchfahren werden können.
- Das Zentrum der Gemeinde wurde klarer definiert, und für die Ausnahmefälle (Erschliessen und Durchfahren einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen) waren ergänzende Kriterien vorgesehen.
- Die Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone wurde gestrichen. Solche Verbindungen sollten über die Haupt- und Durchgangsstrassen sichergestellt werden. Unser Kantonsstrassennetz sollte dadurch von Änderungen der Einreihung der Kantonsstrassen der Nachbarkantone unabhängig werden.

3.1.4 Auswirkungen der neuen Kriterien auf das bestehende Kantonsstrassennetz

Das BUWD beurteilte und prüfte das bestehende Strassennetz gestützt auf die neuen Kriterien und kam zu folgenden Schlüssen:

Entlassungen aus dem Kantonsstrassennetz:

Folgende bestehende Kantonsstrassen erfüllten aufgrund der Streichung des Kriteriums «Verbindung zu Nachbarkantonen; Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone» keines der Netzkriterien und sollten gemäss § 11 Absatz 1 StrG aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden:

| Gemeinde | Strasse/Abschnitt | zirka km |
|----------------------------|------------------------------------|----------|
| K 63 Hitzkirch (Müswangen) | Müswangen Dorf–Grenze Kanton AG | 2 |
| K 30 Meierskappel | Meierskappel Dorf–Grenze Kanton ZG | 0,5 |
| K 36 Flühli | Sörenberg Dorf–Grenze Kanton OW | 3 |

Mit der Entlassung aus dem Kantonsstrassennetz sollten die Abhängigkeiten von den Klassierungen der Nachbarkantone entfallen.

Neueinreihung:

Folgende heutige Gemeindestrasse erfüllte das Netzkriterium «N2 Durchgangsstrassen» und sollte gemäss § 11 Absatz 1 StrG neu in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht werden:

| Gemeinde | Strasse/Abschnitt | zirka km |
|----------|--|----------|
| Kriens | Gallus-/Horwer-/Nidfeldstrasse, Einmündung K 4 bis Einmündung K 32 Kreisel Mattenhof | 2 |

Mit der Anwendung der neuen Kriterien auf das ganze Strassennetz des Kantons Luzern hätte sich die Gesamtlänge der Kantonsstrasse um etwas mehr als 3 km reduziert.

3.2 Überprüfung der Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung

Durch Umklassierungen von Strassen verändern sich die Hoheit über und das Eigentum an einer Strasse. Bestandteile einer Strasse sind das Strassengrundstück und alle Bauten und Anlagen gemäss § 12 StrG. Bezüglich der Nutzung, Funktion und Geometrie der Strasse ist die Kategorie der Strasse vor ihrer Umklassierung massgebend. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass aus einer Umklassierung keine Zweck-

entfremdung (Nutzung weiterhin als Strasse) resultiert und somit der Wert der Strasse nicht zu entschädigen ist. Bei der Änderung einer Strasseneinreihung ist jedoch zu prüfen, ob der gesetzliche Strassenunterhalt gemäss § 78 Absatz 1 StrG stets geleistet wurde. Ist dies nicht der Fall, ist eine Ablösesumme geschuldet.

Die Regelung der Abtretung und Abgeltung wurde bisher wie folgt gehandhabt: Eine Ablösesumme hat dem finanziellen Aufwand zu entsprechen, der betrieben werden muss, um die mangelhaft unterhaltene Strasse in den ordnungsgemässen Zustand für die bestehende Klassierung der Strasse (z. B. Gemeindestrasse) zu bringen. Sie ist folglich vom effektiv geleisteten Strassenunterhalt beziehungsweise dem aktuellen Zustand der Strasse abhängig. Massgebend für die Abgeltung ist dabei eine Gebrauchsdauer (Nutzungsdauer) der Strasse zum Zeitpunkt der Umklassierung von 15 Jahren. Die Erhebung des Strassenzustandes und der Gebrauchsdauer erfolgt mittels einer Zustandsaufnahme gemäss den Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS). Das Ergebnis der Zustandsaufnahme ist in einem Bericht zu dokumentieren. Die zu bezahlende Ablösesumme hat ungefähr 75 Prozent der im Zustandsbericht ausgewiesenen Sanierungskosten zu entsprechen. So wird die Kostenschätzungen ungenauigkeit zugunsten des bisherigen Strasseneigentümers berücksichtigt. Die Zahlung der Ablösesumme kann einmalig oder in Teilzahlungen erfolgen. Der bisherige Strasseneigentümer hat sich schriftlich zur vorgeschlagenen Ablösesumme zu äussern. Bei Uneinigkeit ist die Ablösesumme im Verfahren gemäss Enteignungsgesetz festzulegen und zu bezahlen (§ 11 Abs. 2 Satz 2 StrG). Bei einer neu eingereichten Strasse gehen das Eigentum und die Rechte entschädigungslos an den neuen Strasseneigentümer über. Die Kosten für die Mutation und den Grundbucheintrag gehen zulasten des neuen Strasseneigentümers.

Dieses Vorgehen wurde bei allen bisherigen Änderungen von Einreihungen angewandt. Es hat sich bewährt, wird von allen Beteiligten unterstützt und sollte deshalb beibehalten werden.

3.3 Überprüfung des Ausbaustandards für Strassen, die Regionen verbinden und Dorfdurchfahrten des Schwerverkehrs verhindern

Das Postulat P 616 von Erich Leuenberger verlangt unter anderem, dass neue, «verhältnismässige» Ausbaustandards (Strassenbreite, Randsteine, Radweg usw.) für Strassen, die Regionen verbinden und den Schwerverkehr von Dorfdurchfahrten fernhalten, geprüft werden.

Gemäss § 11 StrV sind für den Bau und Unterhalt der Strassen die VSS-Normen massgebend. Abweichungen sind gemäss § 11 Absatz 2 StrV gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Diese Normen werden in den Standards für Kantonsstrassen gemäss den Fachordnern der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) präzisiert und Abweichungsmöglichkeiten definiert (vgl. vif.lu.ch/down_load/fachordner). Die Normen können in Abhängigkeit von der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung weiterentwickelt werden. Wir erachten deshalb eigene Standards für Einreihungen und für die Änderung von Einreihungen als nicht erforderlich.

3.4 Verifizierung der Geodaten der Kantonsstrassen

Die aktuelle Gesamtlänge der Kantonsstrassen basiert auf dem Beschluss Ihres Rates vom 8. September 1998 über die Einreihung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen (SRL Nr. 757) und den diversen späteren Änderungen der Einreihung. Die Entwicklung und die Gesamtlänge der Kantonsstrassen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| Systematische Rechtssammlung (SRL) | Länge km |
|--|----------|
| Gesamtlänge Kantonsstrassennetz gemäss SRL Nr. 757 (Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen 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). Die Götzenthalstrasse, Gemeinden Udligenswil, Dierikon und Root, im Abschnitt Einmündung K 30 bis Einmündung K 17, der 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 wurden in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht. | 10,06 |

| Systematische Rechtssammlung (SRL) | Länge km |
|---|----------|
| <p>Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757b (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 28. Juni 2010).</p> <p>Mit der Zustimmung zum Projekt Neubau der Kantonsstrasse K 48 in Sempach Station mit Aufhebung des Niveauübergangs wurde die neue Ortsumfahrung in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die heutige Kantonsstrasse zwischen Lippenrüti und Schlichtiwäldli aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.</p> | 0,56 |
| <p>Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757c (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. November 2010).</p> <p>Der Strassenzug Einmündung K 65/65b–Einmündung Farnrainstrasse, Gemeinden Buchrain und Root, wurde in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die heutige Kantonsstrasse in Buchrain zwischen der Einmündung K 65b bis Dorf aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.</p> | 0,49 |
| <p>Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757d (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 20. März 2012).</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Sonderkredit für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern wurde die neue Verkehrsführung mit den neuen Strassenelementen Reussbühlstrasse (mit Reussbühlbrücke) und Reusszopfstrasse sowie der verlängerten Seetalstrasse in die Kategorie der Kantonsstrassen aufgenommen und die Hauptstrasse durch Reussbühl aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.</p> | 0,42 |
| <p>Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. Nr. 757e (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 5. November 2014).</p> <p>Die Verlegung der Kantonsstrasse in Triengen im Abschnitt Abzweigung K 52 (Mühlegasse) bis Einmündung bestehende K 51 sowie die Leinstrasse in Ruswil im Abschnitt Abzweigung K 34 bis Einmündung K 12 wurden in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht und die bestehende Kantonsstrasse in Triengen im Abschnitt Abzweigung K 14 (Bahnhofstrasse) bis Einmündung Verlegung K 51 (Willihöferstrasse) aus dem Kantonsstrassennetz entlassen.</p> | 0,85 |
| Gesamtlänge Kantonsstrassen per Ende 2015 | 522,17 |

Das BUWD hat die heutige Länge der Kantonsstrassen mit den neusten Messmethoden, basierend auf der Landesvermessung 1995 (LV95), bestimmt, das aktuelle Gemeindeverzeichnis übernommen, die Flurnamen bereinigt und die Nummerierung der Kantonsstrassen der Unterhaltsplanung angepasst. Festgestellt wurde, dass Abschnitte mit getrennter Führung der Fahrspuren im Verzeichnis der Kantonsstrassen bisher teilweise nicht in der Gesamtlänge berücksichtigt waren und dass der Zubringer Rontal in der SRL bisher nicht nachgeführt wurde.

Eine Veränderung der Gesamtlänge resultierte somit hauptsächlich aufgrund der Ergänzung mit dem Zubringer Rontal, der Einrechnung der getrennten Fahrspuren am Seetalplatz, beim Grosshof in der Gemeinde Kriens, in der Sprengi und an der Seetalstrasse bei der Zufahrt zu den Einkaufszentren in der Gemeinde Emmen, beim Hallwilerweg, beim Kasernen- und beim Bundesplatz, bei der Alpenstrasse sowie am Schlossberg in der Stadt Luzern und aufgrund der höheren Genauigkeit der Längenbestimmung und des Bezugsrahmenwechsels von der Landesvermessung von 1903 (LV03) zur aktuellen Landesvermessung 1995 (LV95).

Die Nummerierungen bei den getrennten Führungen der Fahrspuren wurden ergänzt und bei der Kantonsstrasse zwischen Ebikon und Buchrain sowie beim Zubringer Rontal basierend auf der Unterhaltsplanung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur bereinigt.

Die bereinigten Längen der Kantonsstrassen, die Bereinigungen der Nummerierung und der Bezeichnungen der Kantonsstrassen unter Berücksichtigung des aktuellen Gemeindeverzeichnisses sind in unserem Entwurf eines neuen Kantonsratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen dokumentiert (vgl. dessen Anhang).

4 Vernehmlassungsverfahren

Am 12. April 2016 hat unser Rat das BUWD ermächtigt, ein Vernehmlassungsverfahren über die neu erarbeiteten Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen, die Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung sowie die Standards für Einreihungen durchzuführen. Für die Verifizierung der Geodaten war keine Vernehmlassung erforderlich.

Am 19. April 2016 eröffnete das BUWD das Vernehmlassungsverfahren. Im Schreiben zur Vernehmlassung wies das BUWD darauf hin, dass aufgrund der gesetzlichen Vorgaben, der bisherigen Beschlüsse über die Einreihung von Kantonsstrassen, der räumlichen Entwicklung des Kantons Luzern gemäss kantonalem Richtplan sowie der Beurteilung und Überprüfung der bestehenden Kriterien neue Kriterien mit Grundsätzen und Einreihungskriterien festgelegt worden seien. Die Auswirkungen auf das bestehende Kantonsstrassennetz seien gestützt auf die neuen Kriterien geprüft worden, und die daraus resultierenden Änderungen würden aufgezeigt. Die Abtretung und Abgeltung bei Umklassierungen sei gemäss der bisherigen Praxis geregelt worden, und eigene Standards für Umklassierungen seien nicht erforderlich.

Vor dem Start der Vernehmlassung wurde die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates an ihrer Sitzung vom 15. April 2016 über die Liste der neuen Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen, die Regelung der Abtretung und Abgeltung sowie die Standards für Umklassierungen informiert.

4.1 Stellungnahmen und Anträge aus der Vernehmlassung

Im Vernehmlassungsverfahren wurden alle Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger, die politischen Parteien, Verbände sowie die Departemente unseres Kantons begrüsst. Insgesamt wurden 67 Stellungnahmen eingereicht. 42 Eingeladene haben sich im Vernehmlassungsverfahren nicht geäussert. In ihren Stellungnahmen schlossen sich viele Gemeinden den Stellungnahmen der Regionalverbände oder der Entwicklungsträger an. Teilweise wurden das Vorgehen und der Ablauf der Vernehmlassung und auch das Verfahren der Einreihung und der Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen als schwierig und wenig verständlich beurteilt. Zudem wurden die Auswirkungen auf die Gemeinden vermisst. Eine seriöse Beurteilung aus Gemeindesicht sei somit erst möglich, wenn der Regierungsrat eine Gesamtschau über die Neuordnung der Aufgaben und der Finanzen von Kanton und Gemeinden präsentiere. Die Gemeinden dürften durch Gesetzesänderungen nicht mit zusätzlichem Aufwand belastet werden. Die Umsetzung müsse kostenneutral erfolgen. Nachfolgend sind die wichtigsten Stellungnahmen zusammengefasst.

Regelung der Abtretung und Abgeltung, Standard für Einreihungen

Die Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung sowie die Standards für Einreihungen werden mehrheitlich positiv beurteilt. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmer verlangen aber, dass der Ausbaustandard für Strassen, welche ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen sind, massvoll sein soll. Es wird ferner zu bedenken gegeben, dass die Kantonsstrassen in den Nachbarkantonen mit einem markant besseren Standard ausgebaut seien.

Grundsätze und Einreihungskriterien

Die Vernehmlassungsantworten zur Überprüfung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen zeigen kein klares Ergebnis, sondern ein differenziertes, kontroverses Bild. Rund ein Viertel der Stellungnehmenden ist mit den neuen Grundsätzen und Einreihungskriterien einverstanden, ein weiteres Viertel lehnt diese ab, verlangt eine Sistierung des Verfahrens oder ein Festhalten an den bestehenden Kriterien. In jeder fünften Stellungnahme wird erwähnt, dass das Postulat P 616 von Erich Leuenberger nicht erfüllt werde. Die neuen Kriterien führten sogar zu einer Reduktion des Kantonsstrassennetzes, was nicht im Sinn des Postulats sei. Mit der Vernehmlassungsvorlage werde eine etwas fragwürdige Praxis angewendet. Alle Umklassierungskriterien, die zu einer Verlängerung des rund 500 km langen Kantonsstrassennetzes führten, würden ganz einfach aus dem Kriterienkatalog gestrichen. Es werde sogar die Gelegenheit benutzt, bestehende Kantonsstrassen in Gemeindestrassen zurückzuführen. Das sei ein Unding und für die Gemeinden nicht tragbar.

Wie bei der Vernehmlassung zum Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen fühlen sich viele Gemeinden ausserhalb der Agglomeration Luzern durch die neuen Grundsätze und Einreihungskriterien benachteiligt. Zudem wird auf die zusätzlichen Kosten für einige Gemeinden aufgrund von Entlassungen von Strassen aus dem Kantonsstrassennetz hingewiesen, oder es wird verlangt, dass keine zusätzlichen Kosten für die Gemeinden resultieren beziehungsweise das Ergebnis kostenneutral

sein müsse. Für einige fehlt ein übergeordnetes oder ein regionales Gesamtverkehrskonzept (GVK). Umklassierungen dürften erst nach Vorliegen eines GVK ermöglicht werden. Die vorgeschlagene Aufnahme der heutigen Gemeindestrasse Gallus-/Horwer-/Nidfeldstrasse in der Gemeinde Kriens als Kantonsstrasse erfolge zur Unzeit. Die Ergebnisse des GVK der Gemeinde Kriens seien abzuwarten, oder es sei auf die Umklassierung zu verzichten.

Rund ein Viertel der Stellungnehmenden verlangt, dass die zwei bisherigen Kriterien «Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone» und «Verbindung von Regionen» beibehalten werden und auf eine Entlassung der Kantonsstrasse K 63 Müswangen im Abschnitt Müswangen Dorf–Grenze Kanton AG, der Kantonsstrasse K 30 Meierskappel im Abschnitt Meierskappel Dorf–Grenze Kanton ZG und der Kantonsstrasse K 36 Sörenberg im Abschnitt Sörenberg Dorf–Grenze Kanton OW zu verzichten sei. Die betroffenen Gemeinden stimmen der Entlassung dieser drei Strassen aus dem Kantonsstrassennetz ebenfalls nicht zu.

Von rund einem Viertel der Stellungnehmenden werden die folgenden zwei neuen Netzkriterien zusätzlich beantragt:

- Gemeindestrassen, die Ortsdurchfahrten reduzieren:
Inner- und überkantonale Verbindungsstrassen von Regionen, Zentren und Dörfern mit Reduzierung von Ortsdurchfahrten, Gemeindestrassen mit Umfahrfunktion sowie Gemeindestrassen, die täglich von mehreren tausend Fahrzeugen befahren werden und bedingt durch die kürzere Wegstrecke eigentliche Dorfdurchfahrten (Kantonsstrassen) verhindern, sind unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit (Fussgängerstreifen, Velofahrer, Lärmimmissionen u. a.) als Kantonsstrassen zu klassieren.
- Vom Tourismus sehr stark benutzte Strassen respektive Strassen mit starker touristischer Funktion sind als Kantonsstrassen zu klassieren.

Zusätzlich wurden von Einzelnen die folgenden Netzkriterien beantragt:

- Autobahnzubringer über Gemeindestrassen (Durchgangsverkehr von Gemeinden, teilweise signalisiert) sind als Kantonsstrassen zu klassieren, oder es ist ein Mechanismus für eine geeignete Abgeltung für Gemeindestrassen, die als Autobahnzubringer dienen, zu definieren.
- Gemeindeübergreifende Strassen:
Strassen, welche Gemeindeteile verbinden oder der Erschliessung von Teilgebieten mehrerer Gemeinden dienen und somit für die Standortgemeinden eine überdurchschnittliche finanzielle Belastung bedeuten, sind im Sinne der Erhaltung der dezentralen Besiedlung als Kantonsstrassen einzureihen.
- Zufahrten zu verkehrsintensiven Betrieben wie Kiesabbaugebieten oder Aushubdeponien sind als Kantonsstrassen zu klassieren.
- Gemeindestrassen mit schnellster öV-Anbindung an ausserkantonale Bahnhöfe sind als Kantonsstrassen zu klassieren.

Das ergänzende Kriterium öV-Verknüpfungspunkte (EK 10) solle mit dem Bahnhof Entlebuch, das ergänzende Kriterium Tourismuszentren (EK 11) mit Entlebuch und Gfellen-Finsterwald und die bedeutenden kantonalen Infrastrukturen (EK 14) sollen mit der KVA Perlen ergänzt werden.

Die Grundsätze seien zu nummerieren. In den Grundsätzen sei zu ergänzen, dass die Kantonsstrassen auch als siedlungsorientierte Strassen (z. B. Tempo 30, siedlungsverträgliche Gestaltung) dienen könnten und dass auf Umfahrungen zu verzichten sei. Zudem sollen Umklassierungen auch aufgrund von Verkehrskonzepten und Verkehrsberichten möglich sein.

Das Kriterium, dass jede politische Gemeinde unabhängig von der Verkehrsintensität mit einer Kantonsstrasse an das Strassennetz angeschlossen ist, solle unverändert bleiben. Erwähnt wird hingegen auch, dass das Festhalten an der Gemeindestruktur zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Grossen Rates vom 8. September 1998 für die Einreihung der Kantonsstrassen eine einheitliche, nach klaren Kriterien ausgerichtete Klassierung der Strassen nicht mehr möglich mache. Der Grundsatz «Bei Änderungen der Einreihung der Kantonsstrassen sind die Auswirkungen auf die finanziellen Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen zu prüfen und allenfalls anzupassen» sei wie folgt zu ergänzen: Der finanzielle Rahmen wird dabei durch die zweckgebundenen Mittel für Kantonsstrassen vorgegeben.

31 Einzelanträge zur Änderung der Einreihung von Kantonsstrassen

Im Vernehmlassungsverfahren wurde beantragt, die folgenden zwei Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen umzuklassieren:

- Gemeinden Rickenbach, Schlierbach, Geuensee; Krümmigasse, Wetzwil-, Krümbachstrasse, Abzweigung K 57a–Einmündung K 48,
- Gemeinde Root; Dorf- und Perlenstrasse, Ende K 65c–Einmündung K 17.

Weiter wurde erneut beantragt, die folgenden 29 Gemeindestrassen in die Kategorie der Kantonsstrassen einzureihen, welche Ihr Rat in den letzten Bauprogrammen 2007–2010, 2011–2014 und 2015–2018 nicht berücksichtigt hatte:

| Gemeinde | Strasse | Abschnitt |
|---------------------------------|--|---|
| Gettnau, Schötz, Nebikon | Verbindungsstrasse Gettnau–Schötz–Nebikon | Abzweigung ab K 18–Einmündung K 11 |
| Hergiswil bei Willisau, Luthern | Kreuzstiegenstrasse | Abzweigung ab K 41–Hergiswil bei Willisau (Punkt 647, Gasthaus Kreuz) |
| Meierskappel | Landiswiler-, Sagi-, Stockeristrasse | Abzweigung K 30–Grenze Kanton SZ |
| Udligenswil | Küssnacherstrasse | Einmündung K 30–Grenze SZ |
| Malters | Industriestrasse und Hellbühlstrasse mit Rückklassierung Luzernerstrasse Einmündung Industriestrasse–Einmündung Hellbühlstrasse in Gemeindestrasse | Abzweigung ab K 33–Anschluss Malters K 10 Knoten K 33/K 33b |
| Rickenbach | Gontenschwilstrasse | Einmündung K 57–Grenze Kanton AG |
| Rickenbach | Surseestrasse | Einmündung K 57–Chommlen |
| Reiden | Industrie-/Bodenachermattstrasse mit Rückklassierung K 46, Pfaffnauerstrasse Einmündung K 13–Knoten K 46/ Industriestrasse in Gemeindestrasse | Knoten K 46/Industriestrasse–Einmündung K 13 |
| Schwarzenberg | Hochwäldli | Schwarzenberg–Holderchäppeli–Eigenthal |
| Kriens | Hergiswaldstrasse | Einmündung K 4 (Obernau)–Grenze Schwarzenberg (Holderchäppeli) |
| Ufhusen | Dorfstrasse | Ende K 41a–Grenze Kanton BE |
| Wolhusen, Buttisholz | Buholzstrasse | Abzweigung ab K 12–Einmündung K 34 |
| Luzern | Tribschen-/Langensandstrasse | Bundesplatz K 32a–Grenze Horw |
| Luzern | Spitalstrasse | Kreuzstutz Einmündung K 13–Einmündung K 31 |
| Luzern | Schlösslihalde/Bellerivehöhe/ St.-Anna-Strasse/Adligenswilerstrasse | Abzweigung ab K 30–Grenze Ebikon |
| Egolzwil, Schötz | Wissenhusen-/Schötzerstrasse | Abzweigung ab K 11–Einmündung K 44 |
| Schenkon, Sursee | Sempacherstrasse | Mariazell–Dorf Schenkon |
| Sursee, Oberkirch | diverse | Gemeindestrassen um Sursee |
| Beromünster, Eich, Sempach | Beromünster–Sempach | Anschluss K 18 Lochete–Waldi–Büel–Bäch–Vogelsang–Sempach Anschluss K 48 |
| Schongau | Gugibadstrasse | Ende K 64–Grenze Kanton AG |

| Gemeinde | Strasse | Abschnitt |
|-----------------------------|---|---|
| Altbüron, Ebersecken | Rikenstrasse | Abzweigung ab K 42 Gasthof Kreuz Altbüron–Anschluss K 43 Ebersecken |
| Entlebuch, Hasle | Glaubenbergstrasse | Abzweigung ab K 10–Grenze Kanton OW |
| Menznau | Menzbergstrasse, Dorf Menznau–Menzberg | Abzweigung ab K 11–Menzberg |
| Werthenstein, Entlebuch | Renggstrasse, Schachen– Entlebuch | Abzweigung ab K 33–Einmündung K 10 |
| Wauwil, Ettiswil | Ettiswilerstrasse, Wauwil–Ettiswil | Abzweigung ab K 18–Einmündung K 44 |
| Entlebuch, Doppleschwand | Entlebuch–Doppleschwand | Abzweigung ab K 10–Einmündung K 35 |
| Beromünster | Umfahrungen West und Ost mit Rückklassierung Flecken in Gemeindestrasse | Abzweigung ab K 15–Einmündung K 18 |
| Rothenburg, Eschenbach | Eschenbach- und Rothenburg- strasse | Abzweigung K 15–Einmündung K 55 |
| Schlierbach | Kiesabbaugebiet–Anschluss Kantonsstrassen | Kantonsgrenze AG–Schlierbach Dorf (Ende K 49b) und Schlier- bach Dorf–Wetzwil |

4.2 Beurteilung der Anträge aus der Vernehmlassung

Das BUWD hat das gesamte Strassennetz mit den im Vernehmlassungsverfahren zusätzlich beantragten Netzkriterien erneut beurteilt und die daraus resultierenden möglichen Änderungen der Einreihung zusammen mit den 31 Anträgen gestützt auf die Einreihungskriterien einer technischen Beurteilung unterzogen. Berücksichtigt wurden die Infrastrukturkosten zur Gewährleistung der Einhaltung der technischen Anforderungen und Normen für eine Kantonsstrasse, die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie für die Gewährleistung der Gebrauchsdauer von 15 Jahren.

4.2.1 Auswirkungen der Anträge im Allgemeinen

Auswirkungen der beantragten zusätzlichen Netzkriterien

Die beantragten zusätzlichen Netzkriterien würden unser Kantonsstrassennetz um 3 bis zu 105 Kilometer verlängern und zusätzliche Kosten verursachen. Pro zusätzliches Netzkriterium würden in Zukunft Investitionskosten von geschätzten 5 bis 300 Millionen Franken für die Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen der Anlagen als Kantonsstrassen ausgelöst. Da Massnahmen an Kantonsstrassen gemäss Strassengesetz nur geplant und realisiert werden können, wenn diese in einem Bauprogramm enthalten sind, würde dies eine Aufnahme sämtlicher notwendigen Massnahmen in ein künftiges Bauprogramm für die Kantonsstrassen durch Ihren Rat bedingen. Weiter würden pro Netzkriterium jährlich zusätzliche Kosten von 0,2 bis über 4 Millionen Franken für den Betrieb und Unterhalt der neuen Kantonsstrassen anfallen.

Zur Gewährleistung einer Gebrauchsdauer der bisherigen Gemeindestrassen von 15 Jahren sind pro zusätzliches Netzkriterium abhängig vom Strassenzustand Abgeltungen für nicht geleisteten Strassenunterhalt in der Höhe von 2 bis 90 Millionen Franken zulasten der Gemeinden möglich. Diese Abgeltungen entsprechen dem finanziellen Aufwand, der betrieben werden müsste, um eine mangelhaft unterhaltene Strasse in den für die bestehende Klassierung der Strasse (z.B. Gemeindestrasse) ordnungsgemässen Zustand zu bringen. Die effektiven Kosten wären entsprechend dem aktuellen Zustand der umzuklassierenden Strassen festzulegen.

In der folgenden Tabelle sind mögliche Auswirkungen pro beantragtes zusätzliches Netzkriterium dargestellt.

| beantragtes zusätzliches Netzkriterium | zirka zusätzliche km Kantonsstrassen | Investitionskosten zirka Mio. Fr. | Abgeltung zirka Mio. Fr. | Betrieb und Unterhalt in Mio. Fr./Jahr |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--|
| Gemeindestrassen, die Ortsdurchfahrten reduzieren | 27 | 100 | 20 | 1,1 |
| vom Tourismus sehr stark benutzte Strassen bzw. Strassen mit starker touristischer Funktion | 48 | 230 | 40 | 2 |
| Autobahnzubringer über Gemeindestrassen | 27 | 90 | 20 | 1,2 |
| Gemeindeübergreifende Strassen | 105 | 300 | 90 | 4,3 |
| Zufahrten zu verkehrsintensiven Betrieben wie Kiesabbaugebieten bzw. Aushubdeponien | 8 | 40 | 5 | 0,3 |
| Gemeindestrassen mit schnellster öV-Anbindung an ausserkantonale Bahnhöfe | 3 | 5 | 2 | 0,2 |

Das Netzkriterium «Gemeindestrassen mit schnellster öV-Anbindung an ausserkantonale Bahnhöfe» würde zudem zu Abhängigkeiten führen. Für die Einführung von neuen öV-Linien auf Gemeindestrassen mit Anschlüssen an Bahnhöfe der Nachbarkantone würde gleichzeitig eine vorgängige Einreihung als Kantonsstrasse vorausgesetzt. Künftig notwendige Neu- und Ausbauprojekte für die Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen der Anlage als Kantonsstrasse wären durch Ihren Rat in die Bauprogramme für die Kantonsstrassen aufzunehmen.

Auswirkungen der Anträge zur Umklassierung von Strassenabschnitten

Die Umsetzung der 31 Anträge auf Umklassierungen hätte rund 130 km neue Kantonsstrassen zur Folge. Weiter würden die Umklassierungen künftige Investitionen von geschätzten 500 Millionen Franken für die Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen der Anlagen als Kantonsstrassen nach sich ziehen, wobei die einzelnen Massnahmen durch Ihren Rat in die Bauprogramme für die Kantonsstrassen aufzunehmen wären. Weiter wären abhängig vom Strassenzustand Abgeltungen für nicht geleisteten Unterhalt von bis zu 100 Millionen Franken zulasten der heutigen Strasseneigentümer möglich, und zusätzlicher baulicher und betrieblicher Unterhalt zulasten der Strassenrechnung von jährlich ungefähr 5 Millionen Franken würde verursacht.

4.2.2 Beurteilung der einzelnen Anträge

31 Einzelanträge zur Änderung der Einreihung von Kantonsstrassen

Das BUWD unterzog die 31 Anträge auf Umklassierung einzelner Strassenabschnitte in die Kategorie der Kantonsstrassen gestützt auf die neuen Kriterien einer technischen Prüfung und Beurteilung. Berücksichtigt wurden die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt, die Infrastrukturkosten zur Gewährleistung der Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen an die Strasse und die Gewährleistung der Gebrauchsdauer von 15 Jahren. Eine Klassierung als Kantonsstrasse bedingt die Erfüllung mindestens eines Netzkriteriums. Wird kein Netzkriterium erfüllt, dienen beim Durchfahren und Erschliessen einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen in Ausnahmefällen die ergänzenden Kriterien als Entscheidungshilfe, wobei entweder eine Mehrzahl der ergänzenden Kriterien zu erfüllen ist oder eine mögliche Umklassierung flächen- und kostenneutral sein soll.

Das Vorhaben «Beromünster, Westumfahrung» und «Beromünster Ostumfahrung» wurde durch Ihren Rat ins aktuelle Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen aufgenommen. Der damit zusammenhängende Antrag auf Einreihung als Kantonsstrassen erfüllt den Grundsatz, dass in das Bauprogramm aufgenommene Strassenbauvorhaben mit neuer Linienführung eine Änderung der Einreihung der Strasse zur Folge haben. Eine Klassierung der West- und Ostumfahrungen als Kan-

tonsstrassen sowie die Entlassung der Fleckendurchfahrt aus dem Kantonsstrassennetz sind somit gerechtfertigt. Die Neuklassierung und die Entlassung sind aber erst zusammen mit Ihrer Zustimmung zu den beiden Projekten und ihrer Ausführung zu beschliessen.

Die übrigen 30 Anträge erfüllen kein Netzkriterium und auch keine Mehrheit der ergänzenden Kriterien. Da sie auch nicht flächen- und kostenneutral sind, sollen sie nicht in die Kategorie der Kantonsstrassen aufgenommen werden.

Gallus-/Horwer-/Nidfeldstrasse in der Gemeinde Kriens

Aufgrund der fehlenden Zustimmung der Gemeinde Kriens soll die heutige Gemeindestrasse Gallus-/Horwer-/Nidfeldstrasse von der Abzweigung der K4 bis zur Einmündung in die K32 beim Kreisel Mattenhof nicht in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht werden. Gemäss der Stellungnahme der Gemeinde Kriens würde diese jetzt zur Unzeit erfolgen. Auf Antrag der Gemeinde kann nach Vorliegen des Gesamtverkehrskonzeptes der Gemeinde Kriens mit den vorgesehenen Entwicklungskonzepten und Masterplänen später die Änderung der Einreihung erneut geprüft werden. Denkbar ist allenfalls auch eine Änderung der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes.

Antrag auf Beibehaltung «Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone» als Netzkriterium

Die Entlassungen der Kantonsstrasse K63 Müswangen im Abschnitt Müswangen Dorf–Grenze Kanton AG, der Kantonsstrasse K30 Meierskappel im Abschnitt Meierskappel Dorf–Grenze Kanton ZG und der Kantonsstrasse K36 Flühli im Abschnitt Sörenberg Dorf–Grenze Kanton OW werden von den betroffenen Gemeinden nicht unterstützt. Aufgrund der fehlenden Zustimmung der betroffenen Gemeinden und der durch die Entlassungen resultierenden zusätzlichen finanziellen Belastungen der Gemeinden werden diese drei Kantonsstrassen nicht aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Somit entspricht das Kantonsstrassennetz auch bezüglich der Verbindungen zu den Nachbarkantonen dem Zeitpunkt des Beschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. September 1998. Dies ist in den Grundsätzen zu ergänzen.

Das Kriterium «Verbindung mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone» soll aber weiterhin nicht Netzkriterium sein. Damit wird unser Kantonsstrassennetz von künftigen Änderungen der Einreihung der Kantonsstrassen der Nachbarkantone unabhängig. Die Verbindung mit den Nachbarkantonen erfolgt grundsätzlich über die Haupt- und die Durchgangsstrassen.

Antrag Beibehaltung «Verbindung von Regionen» als Netzkriterium

Das Kriterium Verbindung von Regionen soll gestrichen werden. Die Regionen sind über die im kantonalen Richtplan beschriebenen Zentren mit Kantonsstrassen untereinander verbunden. Ein weiteres Kriterium dazu erübrigt sich somit.

Anträge für zusätzliche Netzkriterien

Die Berücksichtigung der im Vernehmlassungsverfahren beantragten zusätzlichen Netzkriterien würde sich auf unser gesamtes Strassennetz wie folgt auswirken: Das Kantonsstrassennetz würde stark vergrössert, und die uns zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Finanzen würden nicht mehr ausreichen. Aus jedem zusätzlichen neuen Netzkriterium würden Kosten resultieren (vgl. Kap. 4.2.1), welche für den Kanton Luzern nicht tragbar sind. Jedes zusätzliche Netzkriterium ist deshalb abzulehnen und nicht in die Einreihungskriterien aufzunehmen.

Eine Ergänzung des Netzkriteriums N 5 «Erschliessung von Gemeinden» mit «Umfahrungen sind weiterhin möglich» ist nicht notwendig. Die genaue Ausgestaltung der Kantonsstrassenprojekte mit den dazugehörigen Projektelementen (z. B. Umfahrung) wird durch Ihren Rat mit dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen festgelegt.

Anträge zu den ergänzenden Kriterien

Das ergänzende Kriterium «Anbinden der Tourismuszentren und -einrichtungen mit kantonomer Bedeutung und mit internationaler Ausrichtung und/oder Anbinden Tourismus- und Freizeitanlagen/-Einrichtungen (Freizeit-/Erholungsaktivitäten) sowie Pärke gemäss kantonomem Richtplan» (EK 11) soll mit «Unesco-Biosphäre Entlebuch mit Flühli-Sörenberg und Marbach» anstelle von «Flühli-Sörenberg und Marbach mit Biosphäre» bezeichnet werden. Gfellen-Finsterwald ist im kantonalen Richtplan nicht als Tourismus- und Freizeitgebiet und die KVA Perlen nicht als öffentliche Baute beschrieben. Diese werden deshalb nicht berücksichtigt. Der Bahnhof Entlebuch hingegen soll als öV-Knotenpunkt in das ergänzende Kriterium «Anbinden der öV-Verknüpfungspunkte» (EK 10) aufgenommen werden.

Anträge zu den Grundsätzen

Kantonsstrassen entsprechen der Netzfunktion «Durchleiten» und «Verbinden»; sie sind grundsätzlich den Typen «Hauptverkehrsstrasse (HVS)» oder «Verbindungsstrasse (VS)» zuzuteilen und sind verkehrsorientiert. Die Gestaltung einer Strasse ist Aufgabe der Planung bezogen auf deren Funktion. Das Erfordernis von Umfahrungen wird nicht mit der Einreihung der Strassen, sondern mit dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen durch Ihren Rat beurteilt.

Die kantonale Verkehrspolitik ist im kantonalen Richtplan abgebildet. Verkehrskonzepte und Verkehrsberichte sind Aufgaben der Verkehrsplanung, deren Ergebnisse als Grundlagen für die Vorhaben gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen dienen können.

Die Verbindungen mit Kantonsstrassen der Nachbarkantone und die Gemeindestruktur zum Zeitpunkt der Beschlussfassung des Grossen Rates über die Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. September 1998 sollen beibehalten werden.

Der Grundsatz «bei Änderungen der Einreihung der Kantonsstrassen sind die Auswirkungen auf die finanziellen Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen zu prüfen und allenfalls anzupassen» soll mit «... welche sich nach den zweckgebundenen Mittel für Kantonsstrassen richten» ergänzt werden.

Die Grundsätze sollen neu zur besseren Verständlichkeit nummeriert werden.

Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Mit der Beurteilung aller Anträge und der im Vernehmlassungsverfahren ausgewiesenen Änderungen der Einreihungen wurden die Auswirkungen auf die Gemeinden und den Kanton aufgezeigt. Der Nachweis der finanziellen Auswirkungen, der in den Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung verlangt wurde, wurde damit erfüllt.

Mit dem Verzicht auf die im Vernehmlassungsverfahren von uns vorgeschlagenen Änderungen der Einreihungen entstehen für die Gemeinden zudem keine zusätzlichen Kosten. Die Gemeinden ausserhalb der Agglomeration werden nicht benachteiligt.

Hingegen würde jeder einzelne Antrag aus der Vernehmlassung und die Auswirkungen jedes beantragten zusätzlichen Netzkriteriums für den Kanton untragbare zusätzliche finanzielle Aufwendungen auslösen. Auch die Gemeinden hätten aufgrund möglicher Abgeltungen für die Gewährleistung der Gebrauchsdauer beziehungsweise für nicht geleisteten Unterhalt grosse finanzielle Belastungen zu tragen, was gemäss den Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren nicht im Sinn der Gemeinden sein dürfte.

Ein Mechanismus für eine Abgeltung für Gemeindestrasse, die als Autobahnzubringer dienen, ist gemäss Strassengesetz nicht möglich. Gemäss Strassengesetz werden Gemeindestrassen von der Gemeinde erstellt, stehen in ihrem Eigentum und unter ihrer Hoheit. Die direkte Anbindung einer Strasse an die nächste Autobahn ist in den ergänzenden Kriterien berücksichtigt.

Regelung der Abtretung und Abgeltung, Standard für Einreihungen

Die Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung sowie die Beurteilung des Standards für Einreihungen werden basierend auf der Vernehmlassung unverändert beibehalten.

Umsetzung des Postulates P 616 über die Änderung der Kriterien für die Einreihung der Kantonsstrassen

Die Begehren des Postulats wurden sämtliche behandelt. Die geltenden Kriterien wurden durch das BUWD überprüft. Daraus abgeleitet wurden neu Grundsätze und Einreihungskriterien festgelegt. Die Auswirkungen und die Anwendbarkeit dieser Kriterien werden mit der vorliegenden Botschaft unter Berücksichtigung der vorgegebenen zweckgebundenen finanziellen Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen und der Auswirkungen auf die Gemeinden aufgezeigt. Der bauliche Zustand einer Gemeindestrasse zum Zeitpunkt einer Änderung der Einreihung sowie der entsprechende Standard werden beschrieben. Die Abgeltung, die Abtretung, die Zuständigkeiten und die Finanzierung sind definiert.

5 Ergebnis

5.1 Neue Kriterien

Künftige Einreichungen und Änderungen der Einreichungen sollen auf den folgenden Grundsätzen und Einreichungskriterien basieren:

Grundsätze

1. Für die Einreichung und die Änderung der Einreichung der Kantonsstrassen ist gemäss den §§ 10 Absatz 1a und 11 Absatz 4 StrG der Kantonsrat zuständig.
2. Gemäss § 5 StrG sind die Nationalstrassen die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen.
3. Gemäss den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) ist jede Strasse einem Strassentyp bezüglich der verkehrsplanerischen Funktion der Strasse (Durchleiten, Verbinden, Sammeln, Erschliessen) und ihrer Bedeutung ([inter-]national, [über-]regional, zwischenörtlich, örtlich, quartierintern) zuzuordnen. Kantonsstrassen entsprechen der Netzfunktion «Durchleiten» und «Verbinden»; sie sind grundsätzlich den Typen «Hauptverkehrsstrasse (HVS)» oder «Verbindungsstrasse (VS)» zuzuteilen und sind verkehrsorientiert.
4. Die Strassen gemäss der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung und der eidgenössischen Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr bilden mit den Autobahnanschlüssen, der Verbindung der Zentren und der Erschliessung der Gemeinden das Basisnetz der Kantonsstrassen.
5. Pro Gemeinde wird grundsätzlich ein Zentrum mit einer Kantonsstrasse erschlossen oder durchfahren. Das Durchfahren oder Erschliessen einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen ist bei Erfüllung ergänzender Kriterien in Ausnahmefällen möglich. Bezüglich weiterer Strassen einer Gemeinde gilt § 1a Absatz 2 StrV. Dabei dienen die Gemeindestrassen vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs.
6. Das Kantonsstrassennetz berücksichtigt die Verbindungen mit den Nachbarkantonen und die Gemeindestruktur zum Zeitpunkt des Beschlusses des Grossen Rates über die Einreichung der Strassen in die Kategorie der Kantonsstrassen vom 8. September 1998. Das Kreisschreiben des BUWD vom 17. Juni 2003 an alle Gemeinden des Kantons Luzern behält seine Gültigkeit. Darin hat das BUWD allen Gemeinden mitgeteilt, dass das Kantonsstrassennetz wegen Gemeinde-reformen und -fusionen nicht verkleinert wird.
7. Als Erschliessung wird eine Kantonsstrasse definiert, die das Gebiet einer Gemeinde erschliesst, tangiert oder umfährt, wobei eine Gemeinde ab der Kantonsstrasse mittels einer Gemeindestrasse und das Gebiet ab der Kantonsstrasse mittels einer Gemeinde- oder Privatstrasse erschlossen ist.
8. Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung des Kantons Luzern. Der Richtplan wird in etwa alle zehn Jahre angepasst.
9. Die Kriterien berücksichtigen die für die Einreichung von Strassen massgebenden behördenverbindlichen Aussagen des kantonalen Richtplanes. Für die im Richtplan definierten Hauptentwicklungsachsen (Grenze Kanton NW–Luzern–Sursee–Grenze Kanton AG, Luzern–Grenze Kanton ZG) sollen für den Fall ausserordentlicher Ereignisse (Naturkatastrophen, Tunnelbrände, Unfälle) auf den National- oder Kantonsstrassen sinnvolle Ausweichmöglichkeiten innerhalb des Kantons- oder des Gemeindestrassennetzes 1. Klasse bestehen.
10. Änderungen der Einreichung von Kantonsstrassen sind nur nach einer beschlossenen Überarbeitung des kantonalen Richtplanes oder aufgrund von Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz infolge von Vorhaben gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen vorgesehen.
11. Die Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen richten sich nach den finanziellen Vorgaben des Kantons Luzern, welche sich nach den zweckgebundenen Mitteln für die Kantonsstrassen richten.
12. Bei Änderungen der Einreichung der Kantonsstrassen sind die Auswirkungen auf die finanziellen Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen zu prüfen und allenfalls anzupassen, welche durch die zweckgebundenen Mittel für Kantonsstrassen vorgegeben sind.
13. Eine Klassierung als Kantonsstrasse bedingt die Erfüllung mindestens eines Netzkriteriums. Strassen, die mindestens ein Netzkriterium erfüllen, sind ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen.

14. Die ergänzenden Kriterien dienen als Entscheidungshilfe für die technische Prüfung und Beurteilung von Umklassierungen beziehungsweise Änderungen von Einreihungen von Strassen beim ausnahmsweisen Durchfahren oder Erschliessen einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen. Die finanziellen Auswirkungen einer Umklassierung beziehungsweise Änderung einer Einreihung sind dabei auszuweisen (betrieblicher und baulicher Unterhalt, Infrastrukturkosten zur Gewährleistung der Erfüllung der technischen Anforderungen und Normen an die Strasse, Gewährleistung Gebrauchsdauer von 15 Jahren) und bei der Beurteilung eines Antrages auf Umklassierung zu berücksichtigen.
Für eine Umklassierung soll grundsätzlich eine Mehrzahl der ergänzenden Kriterien erfüllt sein. Umklassierungen, die bezüglich Flächen und Infrastrukturkosten (für die technische Gewährleistung der Strasse) neutral ausfallen, sind zu unterstützen. Resultiert daraus eine Anpassung der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (schweizerische Hauptstrassen) und/oder der Durchgangsstrassenverordnung (womit mindestens ein Netzkriterium erfüllt werden kann), sind diese vor einer Umklassierung bei den zuständigen Behörden zusammen mit einer Verordnungsanpassung zu beantragen. Weiter sind Umklassierungen aufgrund neuer Autobahnanschlüsse bei Erfüllung mindestens eines Netzkriteriums vorzusehen.
15. Die Nummerierungen der Kantonsstrassen (z. B. K13) berücksichtigen die Unterhaltsplanung und die technisch bedingten (digitalen) Rahmenbedingungen.
16. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat gestützt auf die technische Prüfung und die Beurteilung aufgrund der Grundsätze und Einreihungskriterien einen Antrag zur Beschlussfassung.

Einreihungskriterien

Netzkriterien (N)

- N 1 Hauptstrassen gemäss Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (schweizerische Hauptstrassen)
- N 2 Durchgangsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung (DgStrVO)
- N 3 Autobahnanschlüsse: Bei Auf- und Abfahrtsrampen von Autobahnen pro Fahrtrichtung eine direkte Verbindung zur nächsten Kantonsstrasse
- N 4 Verbindung von Zentren im Kanton Luzern gemäss Definition des kantonalen Richtplans:
 - Regionalzentren (Sursee, Willisau, Hochdorf): je eine direkte Verbindung zum Zentrum Luzern sowie untereinander
 - Subzentren (Wolhusen, Schüpfheim): je eine direkte Verbindung zu den Regionalzentren, Verbindung untereinander, wobei Umwege in Kauf genommen werden
- N 5 Erschliessung von Gemeinden (Gemeindestruktur siehe Grundsatz); es wird pro Gemeinde ein Zentrum erschlossen oder durchfahren:
 - 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. Knoten im Dorfbereich, Gemeindehaus, Kirche, Schulhaus)
Das Durchfahren oder Erschliessen einer Gemeinde mit mehreren Kantonsstrassen ist bei Erfüllung ergänzender Kriterien in Ausnahmefällen möglich.

Ergänzende Kriterien (EK)

- EK 1 durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) grösser als 5000 Fahrzeuge
- EK 2 Autobahnanschlüsse: direkte oder schnelle Anbindung/Lenkung an die nächste Autobahn
- EK 3 Strasse als Ausnahmetransportroute bezeichnet
- EK 4 Redundanz auf den Hauptentwicklungachsen Grenze Kanton NW–Luzern–Sursee–Grenze Kanton AG und Luzern–Grenze Kanton ZG. Für den Fall ausserordentlicher Ereignisse (Naturkatastrophen, Tunnelbrände, Unfälle) auf den Nationalstrassen besteht eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit innerhalb des Kantons- oder Gemeindestrassennetzes
- EK 5 grosser Anteil Durchgangsverkehr (grösser als ein Drittel) gegenüber Ziel-, Quell- und/oder Binnenverkehr
- EK 6 grosser Anteil Lastwagenverkehr (grösser als 15%) gegenüber Ziel-, Quell- und/oder Binnenverkehr
- EK 7 Knoten bestehende Kantonsstrasse: nicht alle Fahrbeziehungen gewährleistet
- EK 8 wichtige Tangentialverbindungen urbaner Gemeinden an Zentren und untereinander; Luzern (DTV grösser als 10000) mit Kriens, Emmen, Horw und Ebikon; Sursee mit Oberkirch und Schenkon
- EK 9 Strassen mit strassengebundenem öffentlichem Verkehr

EK 10 Anbinden der öV-Verknüpfungspunkte (*):

- Bahnhöfe Luzern
- Bahnhöfe Sursee und Sempach Station
- Seetalplatz/Bahnhof Emmenbrücke
- Horw und Mattenhof Kriens
- Bahnhöfe Ebikon und D4
- Bahnhöfe Rothenburg Dorf und Rothenburg Station
- Bahnhöfe Littau und Malters
- Bahnhöfe Hochdorf und Hitzkirch
- Bahnhöfe Willisau und Menznau
- Bahnhöfe Reiden und Nebikon
- Bushof Ettiswil
- Bahnhöfe Wolhusen, Schüpfheim, Escholzmatt, Entlebuch

EK 11 Anbinden der Tourismuszentren und -einrichtungen mit kantonaler Bedeutung und internationaler Ausrichtung und/oder Anbinden von Tourismus- und Freizeitanlagen beziehungsweise -einrichtungen (Freizeit-/Erholungsaktivitäten) sowie von Parks gemäss kantonalem Richtplan (*):

- Stadt Luzern
- Weggis und Vitznau (Rigi)
- Unesco-Biosphäre Entlebuch mit Flühli-Sörenberg und Marbach
- Pilatusgebiet
- Allmend Luzern
- Agrovision Burgrain
- Sport und Erholung Flühli-Sörenberg, Marbach,
- Regionaler Naturpark Biosphäre mit Zentrum in Schüpfheim

EK 12 Anbinden strategischer Arbeitsgebiete gemäss kantonalem Richtplan (*):

- Inwil Schweissmatt
- Sempach Honrich
- Reiden Mehlsecken

EK 13 Anbinden kantonaler Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete gemäss kantonalem Richtplan (*):

- Rontal
- Perlen/Schachen
- Luzern Bahnhof, Süd und Nord
- Rothenburg Station
- Sursee Zentrum und Nord
- Reiden/Wikon
- Dagmersellen
- Willisau
- Hochdorf/Römerswil

EK 14 Erschliessung bedeutender kantonaler Infrastrukturen (*):

- Kantonales Verwaltungszentrum Seetalplatz
- Luzerner Polizei Stadt Luzern
- Luzerner Kantonsspital Luzern
- Luzerner Kantonsspital Sursee
- Luzerner Kantonsspital Wolhusen
- Luzerner Psychiatrie St. Urban
- Güterverkehr: Umladestation Strasse-Bahn Rothenburg Station

(*) Definition der Erschliessung gemäss den Grundsätzen oben.

5.2 Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung

Massgebend ist die Klassierung der Strasse vor der Änderung der Einreihung sowie der gesetzliche Strassenunterhalt mit einer Gebrauchsdauer der Strasse von 15 Jahren. Der Wert der Strasse wird nur bei einer Zweckentfremdung entschädigt.

Die Regelung der Abtretung und Abgeltung bei Änderungen der Einreihung ist wie folgt anzuwenden: Die Erhebung des Strassenzustandes und der Gebrauchsdauer erfolgt mittels einer Zustandsaufnahme gemäss den Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS). Das Ergebnis der Zustandsaufnahme ist in einem Bericht zu dokumentieren. Die zu bezahlende Ablösesumme hat ungefähr 75 Prozent der im Zustandsbericht ausgewiesenen Sanierungskosten zu entsprechen. So wird die Kostenschätzungen ungenauigkeit zugunsten des bisherigen Strasseneigentümers berücksichtigt. Die Zahlung der Ablösesumme kann einmalig oder in Teilzahlungen erfolgen. Der bisherige Strasseneigentümer hat sich schriftlich zur vorgeschlagenen Ablösesumme zu äussern. Bei Uneinigkeit ist eine Ablösesumme im Verfahren gemäss Enteignungsgesetz festzulegen und zu bezahlen (§ 11 Abs. 2 StrG). Bei einer neu eingereihten Strasse gehen das Eigentum und die Rechte entschädigungs-

los an den neuen Strasseneigentümer über. Die Kosten für die Mutation und den Grundbucheintrag gehen zulasten des neuen Strasseneigentümers.

5.3 Standards

Eigene Standards im Strassenbau für Einreihungen und für Änderungen von Einreihungen werden nicht bestimmt. Für umzuklassierende Strassen ist die Klassierung vor der Änderung der Einreihung massgebend. Gemäss § 11 StrV sind für den Bau und Unterhalt der Strassen die VSS-Normen massgebend. Abweichungen sind gemäss § 11 Absatz 2 StrV gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Abweichungen und Präzisierungen der Normen werden in den Standards für Kantonsstrassen gemäss dem Fachordner der Dienststelle Vif definiert (vgl. vif.lu.ch/down_load/fachordner). Der Entwicklung der Normen, die von der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung abhängt, kann damit entsprochen werden.

5.4 Änderung Einreihung Kantonsstrassen

Das heute geltende Kantonsstrassennetz soll nicht verändert werden.

5.5 Übersicht gesamtes Kantonsstrassennetz

Die Länge des Kantonsstrassennetzes gemäss dem Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. September 1998 und den späteren Anpassungen ändert sich infolge Bereinigung gemäss der neuen Landesvermessung von 1995 (LV95) wie folgt:

| | Länge km | | |
|---|----------|-------|---------|
| | LV03 | LV95 | LV95 |
| Gesamtlänge Kantonsstrassennetz gemäss SRL Nr. 757 (Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen 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 | |
| Änderung Verzeichnis der Kantonsstrassen gemäss SRL Nr. 757e (Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 5. November 2014) | | 0,85 | |
| Gesamtlänge Kantonsstrassen gemäss SRL Nrn. 757 und 757a–757e | 522,17 | | |
| Bereinigung infolge LV95 | | 1,217 | |
| Neue Gesamtlänge Kantonsstrassen gemäss LV95 | | | 523,387 |

Das aufgrund der obigen Änderungen (SRL Nrn. 757a–e und LV95) angepasste Kantonsstrassennetz wird im Anhang des Entwurfs eines neuen Kantonsratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen abgebildet. Zudem ist das Kantonsstrassennetz im Übersichtsplan 1:100 000 dargestellt (im Internet abrufbar unter: https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/Projekte/Kantonsstrassen/kantonsstrassennetz_juni_2017.pdf). Der Grossratsbeschluss aus dem Jahr 1998 (SRL Nr. 757) und die SRL Nrn. 757a–e können demnach aufgehoben werden. Das totalrevidierte Verzeichnis der Kantons-

strassen im Anhang des Kantonsratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen, das wir Ihnen hiermit vorlegen, und die Aufhebung des Vorgängerbeschlusses sowie der Änderungsbeschlüsse der SRL Nrn. 757a–e werden mit dem Beschluss Ihres Rates wirksam.

5.6 Kosten

Da das aktuelle Kantonsstrassennetz nicht verändert wird, resultieren keine Kosten.

6 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unseren Entwurf eines neuen Kantonsratsbeschlusses über die Einreihung der Kantonsstrassen gutzuheissen.

Luzern, 23. Mai 2017

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Marcel Schwerzmann
Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner

Kantonsratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen

vom [Datum]

Betroffene SRL-Nummern:

Neu: 757

Geändert: –

Aufgehoben: 757 | 757a | 757b | 757c | 757e

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 10 Absatz 1a des Strassengesetzes vom 21. März 1995,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 23. Mai 2017,

beschliesst:

I.

Ziff. 1

¹ Die im Anhang dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Strassen werden in die Kategorie der Kantonsstrassen eingereiht.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

1.

Grossratsbeschluss über die Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. September 1998¹ (Stand 1. Januar 1999) wird aufgehoben.

2.

Grossratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 4. Dezember 2006² (Stand 1. Januar 2007) wird aufgehoben.

3.

Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 28. Juni 2010³ (Stand 1. Januar 2011) wird aufgehoben.

4.

Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 8. November 2010⁴ (Stand 1. Januar 2011) wird aufgehoben.

5.

Kantonsratsbeschluss über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen vom 5. November 2014⁵ (Stand 1. Januar 2015) wird aufgehoben.

IV.

Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2018 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

¹ SRL Nr. 757

² SRL Nr. 757a

³ SRL Nr. 757b

⁴ SRL Nr. 757c

⁵ SRL Nr. 757e

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Kantonsstrassen

| | | Länge m |
|-------|---|-------------|
| K 2 | Luzern–Meggen | |
| | Luzern: Pilatusplatz–Seebrücke–Haldenstrasse–Grenze Meggen | 5370 |
| | Meggen: Grenze Luzern–Kantonsgrenze Schwyz | 3872 |
| K 2a | Meierskappel | |
| | Meierskappel: Strassenunterführung bei Fenn | 6 |
| K 2b | Greppen–Weggis–Vitznau | |
| | Greppen: Kantonsgrenze Schwyz (Eichholteren)–Grenze Weggis (Langizil) | 2030 |
| | Weggis: Grenze Greppen (Langizil)–Grenze Vitznau (Hinter Lützelau) | 6096 |
| | Vitznau: Grenze Weggis (Hinter Lützelau)–Kantonsgrenze Schwyz (Ober Nas) | 4000 |
| K 4 | Luzern–Kriens–Malters–Blattenbrücke | |
| | Luzern: Pilatusplatz–Obergrundstrasse–Grenze Kriens | 1020 |
| | Kriens: Grenze Luzern–Chupferhammer–Grenze Luzern (Ränggloch) inkl. K 4z Gegenrichtung beim Grosshof Abzweigung ab K 4 bei Eichwilstrasse–Anschluss an K 4 Obergrundstrasse | 4956 370 |
| | Luzern: Grenze Kriens (Ränggloch)–Grenze Malters (Rängglochbrücke) | 1142 |
| | Malters: Grenze Luzern (Rängglochbrücke)–Blatten–Anschluss an K 10 (Blattenbrücke) | 2226 |
| K 4b | Kriens (Eichwilstrasse) | |
| | Kriens: Abzweigung ab K 4 (Grosshof)–Anschluss an Arsenalstrasse | 392 |
| K 10 | Luzern–Wolhusen–Schüpfheim–Escholzmatt–Marbach–Wigen | |
| | Luzern: Abzweigung ab K 13 (obere Zollhausbrücke)–Grenze Malters (Torenberg) | 3873 |
| | Malters: Grenze Luzern (Torenberg)–Grenze Ruswil (Muffehus) | 9112 |
| | Ruswil: Grenze Malters (Muffehus)–Grenze Wolhusen (Hackenrüti) | 4359 |
| | Wolhusen: Grenze Ruswil (Hackenrüti)–Grenze Werthenstein (Marktbrücke) | 1453 |
| | Werthenstein: Grenze Wolhusen (Marktbrücke)–Grenze Entlebuch (Schwanderholz) | 3654 |
| | Entlebuch: Grenze Werthenstein (Schwanderholz)–Grenze Hasle (Farbbrücke) | 5757 |
| | Hasle: Grenze Entlebuch (Farbbrücke)–Grenze Schüpfheim (Zinggebrügg) | 2476 |
| | Schüpfheim: Grenze Hasle (Zinggebrügg)–Grenze Escholzmatt–Marbach (Gärbi) | 5862 |
| | Escholzmatt–Marbach: Grenze Schüpfheim (Gärbi)–Kantonsgrenze Bern (Kröschenbrunnen) | 10415 |
| | Escholzmatt–Marbach: Kantonsgrenze Bern (Kröschenbrunnen)–Kantonsgrenze Bern (Dürrebach) | 935 |
| K 11 | Wolhusen–Willisau–Dagmersellen | |
| | Wolhusen: Abzweigung ab K 10 (Kreisel Rössli)–Grenze Menznau (Underschlächte) | 1439 |
| | Menznau: Grenze Wolhusen (Underschlächte)–Grenze Willisau (Ober Marchstei) | 4241 |
| | Willisau: Grenze Menznau (Ober Marchstei)–Grenze Alberswil (Wydemüli) | 5906 |
| | Alberswil: Grenze Willisau (Wydemüli)–Grenze Ettiswil (Wydehüsi) | 394 |
| | Ettiswil: Grenze Alberswil (Wydehüsi)–Grenze Alberswil (Wydenacher) | 245 |
| | Alberswil: Grenze Ettiswil (Wydenacher)–Grenze Schötz (Mattehof) | 2132 |
| | Schötz: Grenze Alberswil (Mattehof)–Grenze Egolzwil (Under Wellbrig) | 2987 |
| | Egolzwil: Grenze Schötz (Under Wellbrig)–Grenze Nebikon (Fröscherematte) | 380 |
| | Nebikon: Grenze Egolzwil (Fröscherematte)–Grenze Altishofen (Kreisel Nebikon Nord) | 1099 |
| | Altishofen: Grenze Nebikon (Kreisel Nebikon Nord)–Grenze Dagmersellen (Gäuerhof) | 1426 |
| | Dagmersellen: Grenze Altishofen (Gäuerhof)–Anschluss an K 13 (Kreisel Rössli) | 1180 |
| K 11a | Willisau–Gettnau | |
| | Willisau: Abzweigung ab K 11 (Kreisel Wydenmatt)–Grenze Alberswil (Chlistalden) | 774 |
| | Alberswil: Grenze Willisau (Chlistalden)–Grenze Gettnau | 262 |
| | Gettnau: Grenze Alberswil–Anschluss an K 18 (Kreisel Stalde) | 945 |
| K 11c | Altishofen | |
| | Altishofen: Abzweigung ab K 11 (Kreisel Altishofen)–Abzweigung Schloss | 1032 |
| K 12 | Emmen–Ruswil–Ettiswil–Alberswil (Rottalstrasse) | |
| | Emmen: Abzweigung ab K 13 (Lorenkreuzung)–Grenze Luzern (Silberlinge) | 1263 |
| | Luzern: Grenze Emmen (Silberlinge)–Grenze Neuenkirch (Stächenrain) | 965 |
| | Neuenkirch: Grenze Luzern (Stächenrain)–Grenze Ruswil (Raage) | 2121 |
| | Ruswil: Grenze Neuenkirch (Raage)–Grenze Buttisholz (Stalte) | 9037 |
| | Buttisholz: Grenze Ruswil (Stalte)–Grenze Grosswangen (Wacht) | 3060 |
| | Grosswangen: Grenze Buttisholz (Wacht)–Grenze Ettiswil (Bruwald) | 3939 |
| | Ettiswil: Grenze Grosswangen (Bruwald)–Grenze Alberswil (Bruggmatt) | 2165 |
| | Alberswil: Grenze Ettiswil (Bruggmatt)–Anschluss an K 11 (Alberswil Pkt. 522) | 328 |

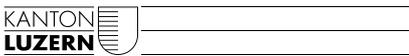
| | | | |
|--------------|--|---|------|
| K 13 | Luzern–Emmenbrücke–Sursee–Dagmersellen–Reiden–Wikon | | |
| | Luzern: | Pilatusplatz–Hirschengraben–Kasernenplatz–Militär-/Gütschstrasse–Grenze Emmen (Reussbühlbrücke) | 3192 |
| | | inkl. K 13b Abzweigung ab K 13–Hallwilerweg–Anschluss K 13/K 4 (Pilatusplatz) | 282 |
| | | inkl. K 13z Abzweigung ab K 13–Baselstrasse–Anschluss K 13 (Kasernenplatz) | 182 |
| | Emmen, Luzern: | inkl. K 13c Seetalplatz Abzweigung ab K 13–obere Zollhausbrücke–Anschluss K 13 Reussbühlbrücke | 678 |
| | | inkl. K 13d Seetalplatz Abzweigung K 13c (Zollhaus)–Anschluss an K 16 | 331 |
| | Emmen: | Grenze Luzern (Reussbühlbrücke)–Grenze Neuenkirch (Geisslermoos) | 5798 |
| | | inkl. K 13e Sprengi Abzweigung ab K 13–Anschluss an K 13 (Neuenkirchstrasse) | 90 |
| | Neuenkirch: | Grenze Emmen (Geisslermoos)–Grenze Nottwil (Neuhus) | 5934 |
| | Nottwil: | Grenze Neuenkirch (Neuhus)–Grenze Oberkirch (St. Margrete) | 4155 |
| | Oberkirch: | Grenze Nottwil (St. Margrete)–Grenze Sursee (Hasenwartweg) | 3482 |
| | Sursee: | Grenze Oberkirch (Hasenwartweg)–Grenze Knutwil (Sursiwald) | 1907 |
| | Knutwil: | Grenze Sursee (Sursiwald)–Grenze Dagmersellen (Pkt. 543) | 3872 |
| | Dagmersellen: | Grenze Knutwil (Pkt. 543)–Grenze Reiden (A der Wigere) | 7782 |
| | Reiden: | Grenze Dagmersellen (A der Wigere)–Grenze Wikon | 2735 |
| | Wikon: | Grenze Reiden–Kantonsgrenze Aargau | 2483 |
| K 13a | Dagmersellen | | |
| | Dagmersellen: | Abzweigung ab K 13 (Kreisel Mülifeld)–Abzweigung Sumpf (Kapelle Buchs) | 879 |
| K 14 | Sursee–Triengen (Suhrentalstrasse) | | |
| | Sursee: | Abzweigung ab K 18 (Kreisel Schlottermilch)–Grenze Schenkon (Schwizermatt) | 788 |
| | Schenkon: | Grenze Sursee (Schwizermatt)–Grenze Geuensee (Zollhus) | 960 |
| | Geuensee: | Grenze Schenkon (Zollhus)–Grenze Büron (Schlehrüti) | 1833 |
| | Büron: | Grenze Geuensee (Schlehrüti)–Grenze Triengen (Triengerächer) | 2252 |
| | Triengen: | Grenze Büron (Triengerächer)–Kantonsgrenze Aargau | 4020 |
| K 15 | Emmen–Hildisrieden–Beromünster | | |
| | Emmen: | Abzweigung ab K 13 (Sprengi)–Grenze Rothenburg (Rotbachbrücke) | 1213 |
| | Rothenburg: | Grenze Emmen (Rotbachbrücke)–Grenze Rain (Sandblattewald) | 4185 |
| | Rain: | Grenze Rothenburg (Sandblattewald)–Grenze Hildisrieden (Hapfere) | 1300 |
| | Hildisrieden: | Grenze Rain (Hapfere)–Grenze Beromünster (Länzehof) | 3159 |
| | Beromünster: | Grenze Hildisrieden (Länzehof)–Kantonsgrenze Aargau (Zollhus) | 9033 |
| K 15a | Rothenburg–Emmen | | |
| | Rothenburg: | Abzweigung ab K 15 (Kreisel Bärtiswil)–Grenze Emmen (Gibel) | 2238 |
| | Emmen: | Grenze Rothenburg (Gibel)–Anschluss an K 13 (Lore) | 350 |
| K 16 | Emmen–Hochdorf–Aesch (Seetalstrasse) | | |
| | Emmen: | Abzweigung ab K 13 (Seetalplatz)–Grenze Eschenbach (Waldibrugg) | 5914 |
| | | inkl. K 16z Abzweigung ab K 16–Einmündung K 16 (Seetalstrasse Zufahrt Einkaufszentren) | 510 |
| | Eschenbach: | Grenze Emmen (Waldibrugg)–Grenze Ballwil (Balm) | 4212 |
| | Ballwil: | Grenze Eschenbach (Balm)–Grenze Hohenrain (Weierhus) | 1599 |
| | Hohenrain: | Grenze Ballwil (Weierhus)–Grenze Hochdorf (Wirtlenwald) | 466 |
| | Hochdorf: | Grenze Hohenrain (Wirtlenwald)–Grenze Hohenrain (Gölpi) | 4707 |
| | Hohenrain: | Grenze Hochdorf (Gölpi)–Grenze Hitzkirch (Pkt. 478) | 606 |
| | Hitzkirch: | Grenze Hohenrain (Pkt. 478)–Grenze Altwis | 4171 |
| | Altwis: | Grenze Hitzkirch–Grenze Aesch (Moos) | 1840 |
| | Aesch: | Grenze Altwis (Moos)–Kantonsgrenze Aargau (Pkt. 492) | 2994 |
| K 16a | Hitzkirch–Ermensee–Beromünster | | |
| | Hitzkirch: | Abzweigung ab K 16 (Kreisel Gelfingen)–Grenze Ermensee (Station Hitzkirch) | 1455 |
| | Ermensee: | Grenze Hitzkirch (Station Hitzkirch)–Grenze Hitzkirch (Ribächer) | 2222 |
| | Hitzkirch: | Grenze Ermensee (Ribächer)–Grenze Beromünster (Pkt. 467) | 1488 |
| | Beromünster: | Grenze Hitzkirch (Pkt. 467)–Kantonsgrenze Aargau (Rüteli) | 477 |
| K 17 | Luzern–Ebikon–Root–Honau | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 2 (Luzernerhof)–Löwenstrasse–Zürichstrasse–Schlossberg–Maihofstrasse–Grenze Ebikon (Maihof) | 1692 |
| | | inkl. K 17z Abzweigung ab K 17 (Zürichstrasse)–Alpenstrasse–Anschluss an K 2 | 311 |
| | Ebikon: | Grenze Luzern (Maihof)–Grenze Dierikon (Under Fildere) | 4539 |
| | Dierikon: | Grenze Ebikon (Under Fildere)–Grenze Root (Feldhof) | 1371 |
| | Root: | Grenze Dierikon (Feldhof)–Grenze Gisikon (Bahnhof) | 2764 |
| | Gisikon: | Grenze Root (Bahnhof)–Grenze Honau | 1099 |
| | Honau: | Grenze Gisikon–Kantonsgrenze Zug (Pkt. 437) | 1191 |

| | | | |
|-------|--|--|------|
| K 17a | Gisikon–Chörbligen (Dietwil AG) | | |
| | Gisikon: | Abzweigung ab K 17 (Pkt. 418)–Grenze Inwil (Reussbrücke) | 119 |
| | Inwil: | Grenze Gisikon (Reussbrücke)–Kantonsgrenze Aargau (Chörbligen) | 1935 |
| K 17b | Udligenswil–Dierikon–Root | | |
| | Udligenswil: | Abzweigung ab K 30 (Pkt. 548)–Grenze Dierikon (Götzental) | 1352 |
| | Dierikon: | Grenze Udligenswil (Götzental)–Grenze Root (Charenbach) | 1648 |
| | Root: | Grenze Dierikon (Charenbach)–Anschluss an K 17 (Kreisel Längenbold) | 294 |
| K 17c | Ebikon–Buchrain | | |
| | Ebikon: | Abzweigung ab K 17 (Hofmatt)–Grenze Buchrain | 718 |
| | Buchrain: | Grenze Ebikon–Kreisel Rütiweid | 604 |
| K 18 | Ufhusen–Gettnau–Ettiswil–Sursee–Beromünster | | |
| | Ufhusen: | Kantonsgrenze Bern (Äschwald Pkt. 631)–Grenze Zell (Pkt. 617) | 1392 |
| | Zell: | Grenze Ufhusen (Pkt. 617)–Grenze Gettnau (Chratzere) | 5024 |
| | Gettnau: | Grenze Zell (Chratzere)–Grenze Alberswil (Ziegelei) | 2986 |
| | Alberswil: | Grenze Gettnau (Ziegelei)–Grenze Ettiswil (Kreisel Burgrain) | 1321 |
| | Ettiswil: | Grenze Alberswil (Kreisel Burgrain)–Anschluss K 12 (Kreisel Süd) | |
| | | Abzweigung ab K 12 (Pkt. 517, Kreisel Nord)–Grenze Mauensee (Hagimoos) | 4847 |
| | Mauensee: | Grenze Ettiswil (Hagimoos)–Grenze Oberkirch (Breite) | 2143 |
| | Oberkirch: | Grenze Mauensee (Breite)–Grenze Sursee (Chotte) | 1116 |
| | Sursee: | Grenze Oberkirch (Chotte)–K 13 (Kreisel Chotten)–Grenze Schenkon (Maria–Zell) | 2506 |
| | Schenkon: | Grenze Sursee (Maria–Zell)–Grenze Beromünster (Tann) | 2450 |
| | Beromünster: | Grenze Schenkon (Tann)–Anschluss an K 15 (Fläcke) | 4652 |
| K 19 | Luzern–Hergiswil (NW) | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 32 (Kreisel Waldegg)–Grenze Kriens (Unterführung zb) | 223 |
| | Kriens: | Grenze Luzern (Unterführung zb)–Grenze Horw (Steinibach) | 1765 |
| | Horw: | Grenze Kriens (Steinibach)–Kantonsgrenze Nidwalden | 2207 |
| K 19a | Horw–Anschluss A 2 Schlund | | |
| | Horw: | Abzweigung ab Kreisel Merkur–Grenze Kriens (Schlimbach) | 551 |
| | Kriens: | Grenze Horw (Schlimbach)–Anschluss an K 19 (Kreisel Schlund) | 529 |
| K 30 | Luzern–Adligenswil–Udligenswil–Meierskappel | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 2 (Kreisel Verkehrshaus)–Schädritstrasse–Grenze Adligenswil (Schädritü) | 1400 |
| | Adligenswil: | Grenze Luzern (Schädritü)–Grenze Udligenswil (Ried) | 4057 |
| | Udligenswil: | Grenze Adligenswil (Ried)–Grenze Meierskappel (Hinder Robmatt) | 3965 |
| | Meierskappel: | Grenze Udligenswil (Hinder Robmatt)–Meierskappel (Pkt. 497)–Kantonsgrenze Zug (Späck) | 3561 |
| K 31 | Sedel–Ibach–Seetalplatz | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 17 (Schlossberg)–Sedelstrasse–Grenze Ebikon (Pkt. 422) | 1145 |
| | | inkl. 31b Kreisel Rosenberg–Friedentalstrasse–Anschluss an K 17 (Schlossberg) | 184 |
| | Ebikon: | Grenze Luzern (Pkt. 422)–Grenze Luzern (Pkt. 458) | 1107 |
| | Luzern: | Grenze Ebikon (Pkt. 458)–Grenze Emmen (Kl. Emme) | 527 |
| | Emmen: | Grenze Luzern (Kl. Emme)–Anschluss an K 13 (Seetalplatz) | 197 |
| K 31a | Sedel–Emmen | | |
| | Ebikon: | Abzweigung ab K 31 (Sedel)–Grenze Emmen (Reuss) | 517 |
| | Emmen: | Grenze Ebikon (Reuss)–Anschluss an K 16 | 436 |
| K 32 | Luzern | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 4 (Eichhof)–Horwerstrasse–Anschluss an K 19 (Kreisel Waldegg) | 1439 |
| K 32a | Luzern | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 2 (Bahnhofplatz)–Zentralstrasse–Bundesplatz–Bundesstrasse–Anschluss an K 4 (Paulusplatz) | 1057 |
| | | inkl. K 32z Gegenrichtung Bundesplatz | 198 |
| K 33 | Blatten–Malters–Langnauerbrücke | | |
| | Malters: | Abzweigung ab K 4 (Kreisel Blatten)–Grenze Werthenstein (Rümligbrücke) | 5496 |
| | Werthenstein: | Grenze Malters (Rümligbrücke)–Grenze Ruswil (Langnauerbrücke) | 2378 |
| | Ruswil: | Grenze Werthenstein (Langnauerbrücke)–Anschluss an K 10 | 113 |
| K 33a | Luzern | | |
| | Luzern: | Abzweigung ab K 13 (Kreisel Kreuzstutz)–Bernstrasse–Anschluss an K 4 (Horüti) | 3825 |

| | | | |
|-------|---|--|-------|
| K 33b | Malters–Schwarzenberg | | |
| | Malters: | Abzweigung ab K 33 (Schwarzenbergstrasse)–Grenze Schwarzenberg (Schlatt) | 3562 |
| | Schwarzenberg: | Grenze Malters (Schlatt)–Schwarzenberg (Pkt. 831) | 1462 |
| K 34 | Wolhusen–Ruswil | | |
| | Wolhusen: | Abzweigung ab K 10 (Bahnhof)–Grenze Ruswil (Walferdingen) | 657 |
| | Ruswil: | Grenze Wolhusen (Walferdingen)–Anschluss an K 12 (Ruswil) | 4370 |
| K 34a | Ruswil | | |
| | Ruswil | Abzweigung ab K 34 (Leinstrasse)–Einmündung K 12 | 855 |
| K 35 | Rossei–Doppleschwand–Romoos | | |
| | Werthenstein: | Abzweigung ab K 10 (Rossei)–Grenze Entlebuch (Chappelbode) | 1050 |
| | Entlebuch: | Grenze Werthenstein (Chappelbode)–Grenze Doppleschwand (Chappelbodenbrücke) | 419 |
| | Doppleschwand: | Grenze Entlebuch (Chappelbodenbrücke)–Grenze Romoos (Widigbrücke) | 3992 |
| | Romoos: | Grenze Doppleschwand (Widigbrücke)–Romoos (Gemeindehaus) | 1397 |
| K 36 | Schüpfheim–Flühli–Grenze Kanton Obwalden | | |
| | Schüpfheim: | Abzweigung ab K 10 (Landbrügg)–Grenze Escholzmatt-Marbach (Lammschlucht) | 2366 |
| | Escholzmatt-Marbach: | Grenze Schüpfheim (Lammschlucht)–Grenze Flühli (Tendli) | 917 |
| | Flühli: | Grenze Escholzmatt-Marbach (Tendli)–Sörenberg–Kantonsgrenze Obwalden | 15149 |
| K 37 | Wiggen–Escholzmatt-Marbach | | |
| | Escholzmatt-Marbach: | Abzweigung ab K 10 (Wiggen)–Kantonsgrenze Bern (Wald) | 7718 |
| K 40 | Willisau–Hergiswil | | |
| | Willisau: | Abzweigung ab K 11 (Kreisel Grundmatt)–Grenze Hergiswil (Stockmatt) | 4327 |
| | Hergiswil: | Grenze Willisau (Stockmatt)–Hergiswil (Pkt. 647) | 1649 |
| K 41 | Hüswil–Luthern | | |
| | Zell: | Abzweigung ab K 18 (Hüswil)–Grenze Ufhusen (Ruefswil) | 1766 |
| | Ufhusen: | Grenze Zell (Ruefswil)–Grenze Luthern (Eimatt) | 1358 |
| | Luthern: | Grenze Ufhusen (Eimatt)–Luthern (Gemeindehaus) | 5253 |
| K 41a | Hüswil–Ufhusen | | |
| | Zell: | Abzweigung ab K 18 (Hüswil)–Grenze Ufhusen (Bifig) | 914 |
| | Ufhusen: | Grenze Zell (Bifig)–Ufhusen (Pkt. 713) | 1107 |
| K 42 | Zell–Grossdietwil–Altbüron–St. Urban | | |
| | Zell: | Abzweigung ab K 18 (Kreisel Sonne)–Grenze Fischbach (Wis) | 1040 |
| | Fischbach: | Grenze Zell (Wis)–Grenze Grossdietwil (Reiferswil) | 2654 |
| | Grossdietwil: | Grenze Fischbach (Reiferswil)–Grenze Altbüron (Ängelger) | 2097 |
| | Altbüron: | Grenze Grossdietwil (Ängelger)–Grenze Pfaffnau (Ludlige) | 3153 |
| | Pfaffnau: | Grenze Altbüron (Ludlige)–Kantonsgrenze Bern (St. Urban) | 4236 |
| K 42a | Altbüron–Kantonsgrenze Bern | | |
| | Altbüron: | Abzweigung ab K 42 (Pkt. 541)–Kantonsgrenze Bern (Pkt. 538) | 182 |
| K 43 | Schötz–Feld–Ebersecken | | |
| | Schötz: | Abzweigung ab K 11 (Pkt. 504)–Grenze Ebersecken (Gläng Pkt. 508) | 2596 |
| | Ebersecken: | Grenze Schötz (Gläng Pkt. 508)–Ebersecken (Pkt. 548, Abzweigung Richenthalerstrasse) | 2330 |
| K 43b | Schötz | | |
| | Schötz: | Abzweigung ab K 43 (Kreisel Feld)–Ohmstal (Pkt. 628) | 2250 |
| K 44 | Nebikon–Wauwil–Mauensee–Knutwil | | |
| | Nebikon: | Abzweigung ab K 11 (Kreisel Nebikon Nord)–Grenze Egolzwil (Büele) | 1417 |
| | Egolzwil: | Grenze Nebikon (Büele)–Grenze Wauwil (Pkt. 517) | 2196 |
| | Wauwil: | Grenze Egolzwil (Pkt. 517)–Grenze Mauensee (Stärnmatt) | 1779 |
| | Mauensee: | Grenze Wauwil (Stärnmatt)–Grenze Knutwil (Stieremoos) | 2390 |
| | Knutwil: | Grenze Mauensee (Stieremoos)–Anschluss an K 13 (St. Erhard) | 577 |
| K 45 | Reiden | | |
| | Reiden: | Abzweigung ab K 13–Richenthal (Pkt. 506) | 4045 |

| | | | |
|-------|--|--|------|
| K 46 | Reiden–Pfaffnau–St. Urban | | |
| | Reiden: | Abzweigung ab K 13 (Kreisel Sonne)–Kantonsgrenze Aargau (Grod) | 1765 |
| | Pfaffnau: | Kantonsgrenze Aargau (Under Tampech)–Grenze Roggliswil (Pkt. 549) | 3605 |
| | Roggliswil: | Grenze Pfaffnau (Pkt. 549)–Grenze Pfaffnau (Pkt. 493) | 1985 |
| | Pfaffnau: | Grenze Roggliswil (Pkt. 493) Anschluss an K 42 (Weierhof) | 1743 |
| K 46a | Pfaffnau–Roggliswil | | |
| | Pfaffnau: | Abzweigung ab K 46 (Steiacher Pkt. 523)–Grenze Roggliswil (Bächleten) | 509 |
| | Roggliswil: | Grenze Pfaffnau (Bächleten)–Roggliswil (Kirche, Abzweigung Winkel) | 961 |
| K 47 | Buttisholz–Oberkirch | | |
| | Buttisholz: | Abzweigung ab K 12 (Kreisel Guglern)–Grenze Nottwil (Gattwil) | 3311 |
| | Nottwil: | Grenze Buttisholz (Gattwil)–Grenze Oberkirch (Iflikon) | 1769 |
| | Oberkirch: | Grenze Nottwil (Iflikon)–Länggass (K 13)–Oberkirch (Kirche) | 2015 |
| K 48 | Neuenkirch–Sempach–Eich–Schenkön | | |
| | Neuenkirch: | Abzweigung ab K 13 (Kreisel Lippenrüti)–Kreisel Gottsmänige–Grenze Sempach | 1301 |
| | Sempach: | Grenze Neuenkirch–Kreisel Obermühle–Grenze Eich (Wilibach) | 4787 |
| | Eich: | Grenze Sempach (Wilibach)–Grenze Schenkön | 3018 |
| | Schenkön: | Grenze Eich–Anschluss an K 14 (Kreisel Zollhus) | 3658 |
| K 49a | Knutwil | | |
| | Knutwil: | Abzweigung ab K 13 (Hofacher)–Knutwil (Pkt. 554) | 800 |
| K 49b | Büron–Schlierbach | | |
| | Büron: | Abzweigung ab K 14 (Kreisel Zentrum)–Grenze Schlierbach (Chrüzächer) | 1983 |
| | Schlierbach: | Grenze Büron (Chrüzächer)–Schlierbach (Pkt. 700) | 583 |
| K 50 | Triengen | | |
| | Triengen: | Abzweigung ab K 14 (Oberdorf)–Kulmerau (Pkt. 622) | 2830 |
| K 51 | Triengen | | |
| | Triengen: | Abzweigung ab K 52–Wilihof (Pkt. 515) | 1471 |
| K 52 | Triengen | | |
| | Triengen: | Abzweigung ab K 14–Winikon (Abzweigung Richtung Kirche) | 2592 |
| K 55 | Sempach–Eschenbach | | |
| | Sempach: | Abzweigung ab K 48 (Kreisel Rainerstrasse)–Grenze Neuenkirch (Mättewil) | 1608 |
| | Neuenkirch: | Grenze Sempach (Mättewil)–Grenze Rain (Sonnhalde) | 1069 |
| | Rain: | Grenze Neuenkirch (Sonnhalde)–Grenze Eschenbach (Sage) | 4293 |
| | Eschenbach: | Grenze Rain (Sage)–Anschluss an K 16 (Kloster) | 3069 |
| K 56 | Sempach–Hildisrieden–Hochdorf | | |
| | Sempach: | Abzweigung ab K 48 (Kreisel Obermühle)–Grenze Hildisrieden (Widercheer) | 1982 |
| | Hildisrieden: | Grenze Sempach (Widercheer)–Grenze Römerswil (Traselinge Pkt. 675) | 2754 |
| | Römerswil: | Grenze Hildisrieden (Traselinge Pkt. 675)–Grenze Hochdorf (Ziegelhus) | 3491 |
| | Hochdorf: | Grenze Römerswil (Ziegelhus)–Anschluss an K 16 (Kreisel Braui) | 774 |
| K 56a | Traselingen–Römerswil | | |
| | Römerswil: | Abzweigung ab K 56 (Traselingen Pkt. 675)–Herlisberg (Pkt. 737) | 5338 |
| K 56b | Römerswil–Hitzkirch (Nunwil, Retschwil) | | |
| | Römerswil: | Abzweigung ab K 56 (Huwil Pkt. 475)–Grenze Hitzkirch (Hinderfeldacher) | 3634 |
| | Hitzkirch: | Grenze Römerswil (Hinderfeldacher)–Retschwil (Pkt. 482) | 187 |
| K 57 | Beromünster–Rickenbach | | |
| | Beromünster: | Abzweigung ab K 18 (Stift)–Grenze Rickenbach (Joderfeld) | 2625 |
| | Rickenbach: | Grenze Beromünster (Joderfeld)–Rickenbach (Abzweigung Menzikerstrasse) | 590 |
| K 57a | Rickenbach–Niederwil–Pfeffikon | | |
| | Rickenbach: | Abzweigung ab K 57 (Menzikerstrasse)–Kantonsgrenze Aargau (Niederwil) | 1551 |
| | Rickenbach: | Kantonsgrenze Aargau (Miserihübel)–Pfeffikon (Kirche Pkt. 542) | 1038 |
| K 58 | Beromünster–Hitzkirch–Aesch | | |
| | Beromünster: | Abzweigung ab K 15 (Käseri Pkt. 616)–Grenze Hitzkirch (Moserwald) | 3535 |
| | Hitzkirch: | Grenze Beromünster (Moserwald)–Grenze Aesch (Altwiserbach) | 2093 |
| | Aesch: | Grenze Hitzkirch (Altwiserbach)–Anschluss an K 16 (Aesch) | 1371 |

| | | | |
|-------|---|---|---------------|
| K 60 | Hochdorf–Hohenrain | | |
| | Hochdorf: | Abzweigung ab K 16 (Hochdorf)–Grenze Hohenrain | 606 |
| | Hohenrain: | Grenze Hochdorf–Hohenrain (Pkt. 573) | 1843 |
| K 61 | Hohenrain | | |
| | Hohenrain: | Abzweigung ab K 16 (Pkt. 474)–Lieli (Pkt. 650) | 2926 |
| K 62 | Hitzkirch | | |
| | Hitzkirch: | Abzweigung ab K 16 (Kreisel Gelfingen)–Sulz Abzweigung nach Hämikon | 2342 |
| K 63 | Hitzkirch | | |
| | Hitzkirch: | Abzweigung ab K 16–Hämikon–Müswangen–Kantonsgrenze Aargau (Schlatt) | 6236 |
| K 64 | Aesch–Schongau | | |
| | Aesch: | Abzweigung ab K 16–Grenze Schongau (Halde) | 931 |
| | Schongau: | Grenze Aesch (Halde)–Schongau (Mettmenschongau Pkt. 716) | 2192 |
| K 65 | Dierikon–Buchrain–Inwil–Eschenbach | | |
| | Dierikon: | Abzweigung ab K 17 (Under Fildere)–Grenze Buchrain (Ron) | 314 |
| | Buchrain: | Grenze Dierikon (Ron)–Grenze Eschenbach (Rotbach) | 2150 |
| | Eschenbach: | Grenze Buchrain (Rotbach)–Grenze Inwil (Winkelbach) | 594 |
| | Inwil: | Grenze Eschenbach (Winkelbach)–Grenze Eschenbach (Fellhölzli) | 1057 |
| | Eschenbach: | Grenze Inwil (Fellhölzli)–Anschluss an K 16 (Kreisel Rothli) | 946 |
| K 65a | Mettlen–Inwil–Gisikon | | |
| | Eschenbach: | Abzweigung ab K 16 (Mettlen Pkt. 431)–Grenze Inwil (Mettle) | 1034 |
| | Inwil: | Grenze Eschenbach (Mettle)–Anschluss an K 17a (Herzighus) | 4383 |
| K 65c | Buchrain–Root | | |
| | Buchrain: | Abzweigung ab K 65–Grenze Root | 1334 |
| | Root: | Grenze Buchrain–Einmündung Farnrainstrasse | 160 |
| | Total Kantonsstrassennetz | | 523387 |



Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
CH-6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch

