

Antrag und Rückzug für Bauprogramm Kantonsstrassen 2019 - 2022

Antrag von: Grüne Kanton Luzern
 Sekretariat
 Brüggligasse 9
 6004 Luzern
<http://www.gruene-luzern.ch>
 Tel. 041 360 79 66

Entwurf Bauprogramm 2019 - 2022 für die Kantonstrassen

Beilage Vernehmlassung

Strassenzug	Agglomerationsprogramm			Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Plan Nr.	Topf 2019-2022	Massnahme
K 2 b				Vitznau, Bürglen – Grenze Schwyz, Teilausbau und Sanierung Strasse	6	A	Verschiebung in Topf B
K 4/33 a	C; M 17.3	A; LV-1.1c		Kriens/Luzern, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrütli (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	9	A	Redimensionierung des Projektes
K 11				Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	81	A	Verschiebung in Topf B
K 11				Menznau, Einmündung Menzbergstrasse, Umgestaltung Knoten	17	A	Verschiebung in Topf B
K 11				Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	16	A	Ergänzen des Perimeters
K 13				Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	213	A	zusätzlich Tempo 30 Zone realisieren

K 13/14/18				Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Teilunterführungen Knoten Bifang und Schlottermilch) mit Massennahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse), Planung	214	A	keine Verschlechterung für den Langsamverkehr durch das Realisieren von Unterführungen
K 15				Rothenburg, Einmündung Eschenbachstrasse, Umgestaltung Knoten	39	A	Verschiebung in Topf B
K 15/58				Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	216	A	Streichung der Umfahrung, Realisierung einer Tempo 30 Zone
K 16/55				Eschenbach, Umbau Knoten K 16/55	43	A	Verschiebung in Topf B
K 16 a				Hitzkirch, Einmündung Bahnhofstrasse, Optimierung Knoten in Koordination Sanierung Strassen	46	A	Verschiebung in Topf B
K 17	B; M 18.2b3	A; ÖV-11.1f A; ÖV-6.2		Ebikon, Einmündung Schlösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichlenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse und in Koordination mit Bushub Ebikon und Optimierung öV Rontal (Verlängerung Linie 1)	49	A	zusätzlich Tempo 30 Zone realisieren
K 17				Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.) – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination mit Spange Nord, Planung	221	A	Entkoppelung des Projektes von der Spange-Nord
K 18				Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	52	A	Verschiebung in Topf B
K 46				Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse	102	A	Verschiebung in Topf B
K 4	B; M 18.2c3	A; ÖV-11.1g		Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	78	B	Verschiebung in Topf A
K 11				Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	118	B	Streichung der Umfahrung, Realisierung einer Tempo 30 Zone

K 12				Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Langsamverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an BehiG in Koordination Sanierung Strasse.	230	B	Verschiebung in Topf A
K 13	A; M 18.2a4			Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	86	B	zusätzlich Tempo 30 Zone realisieren
K 13				Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	119	B	Verschiebung in Topf A
K 13/15	A; M 18.2a4	A; ÖV-11.1k C2G A ÖV-6	A; ÖV-9.1C	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4 Anschluss, Federführung ASTRA)	31	B	zusätzlich Tempo 30 Zone realisieren
K 14				Geuensee, Schulhaus – Sternenplatz (exkl.), Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	233	B	Verschiebung in Topf C, keine Attraktivierung der Strasse für den Schwerverkehr
K 16/56				Hochdorf/Römerswil/Hohenrain, Umfahrung Hochdorf, Planung (exkl. Rückbau umzuklassierende Kantonsstrassen)	240	B	Umfahrung auf bestehenden Strassen realisieren (durch Industriezone), Realisierung einer Tempo 30 Zone im Dorf
K 17	A; M 5.1a	A; ÖV-11.1d		Luzern, Schlossberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr abgestimmt auf Spange Nord	92	B	Entkoppelung des Projektes von der Spange-Nord
K 17 c		C; LV-1.1i	B; LV-1.1e	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	156	B	Verschiebung in Topf A

K 18				Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	243	B	Verschiebung in Topf A
K 30		B; LV-2.1b	A;LV-1.1a	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	96	B	Verschiebung in Topf A
K 31	B/C; M 5.1b/	C; MIV-2	C;MIV-2	Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr mit durchgehenden Busspuren im Bereich Kupferhammer (Kriens) bis Luzernerhof als Bestandteil Gesamtverkehrssystem Bypass Luzern, flankierende Massnahmen	131	B	Streichung des Projektes Spange Nord
K 42				Altbüron/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	142	B	Verschiebung in Topf A
K 45				Reiden, Langnau – Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse	146	B	Verschiebung in Topf A
K 48				Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	249	B	Verschiebung in Topf A
K 2		C; GV-1.3	C; GV-1-1	Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	111	C	Verschiebung in Topf A (Planung) und Topf B (Realisierung)
K 4/32 a		C; MIV-3	C; MIV-3	Luzern, Spange Süd	113	C	Streichung des Projektes

K 10				Wolhusen/Werthenstein, Umfahrung Süd inkl. Anschlussbauwerk Wolhusen Süd mit Aufhebung Niveauübergang	115	C	Streichung der Umfahrung, Realisierung einer Tempo 30 Zone
K 12/34 a				Ruswil, Einmündung K 12 – Einmündung Under Neuhus, Optimierung Einmündung in K 12, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil mit Massnahmen für den Langsamverkehr	256	C	Verschiebung in Topf A
K 13				Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	121	C	Verschiebung in Topf A
K 16 a				Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute - Kantonsgrenze AG)	129	C	Verschiebung in Topf A
K 17 a				Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse	266	C	Verschiebung in Topf A
K 18				Gettnau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	267	C	Verschiebung in Topf A
K 18				Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage (Massnahme offen) mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	268	C	Verschiebung in Topf A
K 32 a	A; M 17.8			Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	132	C	Verschiebung in Topf A
K 36				Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	136	C	Verschiebung in Topf A

K 36				Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	135	C	Verschiebung in Topf A
K 41				Luthern, Hofstatt – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	139	C	Verschiebung in Topf A
K 41 a				Zell/Ufhusen, Hüswil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	140	C	Verschiebung in Topf A
K 46				Reiden, Mehlsecken – Grenze Kanton Aargau, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	148	C	Verschiebung in Topf A
K 56 a				Römerswil, Traselingen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	271	C	Verschiebung in Topf A
K 56 b				Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	272	C	Verschiebung in Topf A
K 58				Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg, Planung	273	C	Verschiebung in Topf A
K 60				Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg, Planung	274	C	Verschiebung in Topf A
K 61				Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil, Planung	275	C	Verschiebung in Topf A

K 64				Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg, Planung	276	C	Verschiebung in Topf A
K 65 a				Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	277	C	Verschiebung in Topf A

Sammelrubriken		
Agglomeration	Rubrik	Massnahme
M 7.6	Sammelrubrik 7, Lärmschutz und Luftreinhaltung	In Dorfzentren immer Tempo 30 Zone mitprüfen. Fortführung der Budgetierung auch für die kommenden Bauprogramme.
	Sammelrubrik 11, Radrouten	Erhöhung der Ausgaben pro Jahr um mind. Fr. 100'000.-

(Ort / Datum)

Begründung
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
Ausbau ohne Kapazitätserhöhung für den MIV
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
Einmündung der Spitalstrasse ist im Projekt zu integrieren
Erhöhung der Sicherheit und Senkung der Lärmbelastung

Unterführungen sind unattraktiv für Fussgänger
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
mehr Strassen induzieren Mehrverkehr, Tempo 30 erhöht die Sicherheit und senkt die Lärmbelastung
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
Erhöhung der Sicherheit und Senkung der Lärmbelastung
die Realisierung der Spange Nord ist ungewiss
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben
Zentrum wird heute schon baulich umgestaltet
mehr Strassen induzieren Mehrverkehr, Tempo 30 erhöht die Sicherheit und senkt die Lärmbelastung

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
Erhöhung der Sicherheit und Senken der Lärmbelastung
konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
Erhöhung der Sicherheit und Senkung der Lärmbelastung
Zu Gunsten von Radverkehrsanlage nach hinten verschieben. Bereits heute wird die Kantonsstrasse Sursee - Schöftland zur Vermeidung von LSVA genutzt. Dieser "Schleichverkehr" kann nicht toleriert werden.
mehr Strassen induzieren Mehrverkehr, Tempo 30 erhöht die Sicherheit und senkt die Lärmbelastung
die Realisierung der Spange Nord ist ungewiss
konsequente Förderung des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
konsequente Förderung des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
mehr Strassen induzieren Mehrverkehr, das Projekt ist nicht Anwohnerverträglich
konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
konsequente Förderung des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
konsequente Förderung des öV und des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit
mehr Strassen induzieren Mehrverkehr, das Projekt ist nicht Anwohnerverträglich

mehr Strassen induzieren Mehrverkehr,
Tempo 30 erhöht die Sicherheit und senkt
die Lärmbelastung

konsequente Förderung des öV und des
Langsamverkehrs zur Entlastung der
Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung
der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und
Fussverkehrs zur Entlastung der
Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung
der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Radverkehrs
zur Entlastung der Strasseninfrastruktur
sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

konsequente Förderung des Rad- und Fussverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit

Begründung
Lärm soll bei der Ursache bekämpft werden. Temporeduktion ist eine sehr effiziente und günstige Lärmschutzmassnahme. Auch nach dem Jahr 2022 werden Massnahmen für den Lärmschutz und zur Luftreinhaltung nötig sein.
Zur konsequente Förderung des Radverkehrs zur Entlastung der Strasseninfrastruktur sowie zur Erhöhung der Sicherheit ist der Planung der Radrouten erhöhte Beachtung zu schenken.