



Regierungsrat

Luzern, 14. Oktober 2014

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 419**

Nummer: A 419
Protokoll-Nr.: 1063
Eröffnet: 09.09.2013 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über die Umsetzung des Radroutenkonzepts und zur Schliessung der Lücken Grosswangen-Buttisholz und Nottwil/Bühl-Oberkirch**A. Wortlaut der Anfrage**

Per Ende 2012 waren knapp 61 Prozent des Radroutenkonzepts umgesetzt. Im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 wurden gerade mal 2,7 Prozent oder 11,3 km (von total 415 km) realisiert. Wenn die Umsetzung in diesen langsamen Schritten weitergeht, dann ist das Radroutennetz erst im Jahr 2070 komplett.

Fragen:

1. Wo bestehen die wesentlichsten Lücken im Radroutenkonzept des Kantons Luzern?
2. Welche dieser Lücken sollen mit erster Priorität behoben werden?
3. Wie gedenkt die Regierung, die Umsetzung des Radroutenkonzepts zu beschleunigen?
4. Welche Priorität haben die Radweglücken im Rottal (Grosswangen–Buttisholz) und in der Region Nottwil/Bühl–Oberkirch?
5. Von welchen Kriterien ist die Realisierung dieser Radweglücken abhängig?
6. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass diese Radrouten insbesondere aufgrund der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden (Schuldienst, Musikschule, Vereine usw.) zum Bedarfsverkehr gehört?
7. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Rotenberg und durch den Ausbau der Gewerbezone in Grosswangen und Buttisholz, insbesondere betreffend Schwerverkehr verändert?
8. Wie beurteilt die Regierung die Chance, dass die Radweglücken Grosswangen–Buttisholz und Nottwil/Bühl–Oberkirch im neuen Bauprogramm 2015–2019 definitiv umgesetzt werden?
9. Worin bestehen die grössten Hürden? Wie können diese überwunden werden?

Hunkeler Yvonne
Aregger Hans
Eggerschwiler-Bättig Hedy
Lorenz Priska
Pfäffli-Oswald Angela
Frey-Neuenschwander Heidi
Aregger André
Galliker Priska

Kottmann Raphael
Wismer-Felder Priska
Wüest Franz
Lüthold Angela
Freitag Charly
Gloor Daniel
Schmid-Ambauen Rosy

B. Antwort Regierungsrat

Am 26. Juni 1995 hat Ihr Rat vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 und am 30. November 2009 vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 zustimmend Kenntnis genommen. Mit der Ergänzung wurden 54 km Radverkehrsanlagen zusätzlich ins Radroutenkonzept aufgenommen. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen wurde somit von 361 km auf neu 415 km erhöht, was einer Zunahme um 15 Prozent entspricht.

Im ergänzten Radroutenkonzept 1994 sind Angebote und Massnahmen für Radrouten in drei Prioritäten unterteilt und in zwei Situationen dargestellt. Der 1. Priorität wurden nötige und dringende Massnahmen, der 2. Priorität nötige Massnahmen und der 3. Priorität erwünschte Massnahmen zugeordnet.

Bis Ende 2014 werden fast 65 Prozent der im ergänzten Radroutenkonzept 1994 aufgeführten Massnahmen realisiert sein. Ohne Berücksichtigung der Ergänzungen würde der Realisierungsgrad nahezu 75 Prozent betragen. Zwischen Ende 2006 bis Ende 2014 wurden rund 75 km Radverkehrsanlagen realisiert. Dies entspricht einem Durchschnitt von fast 10 km pro Jahr, wobei die jährlich realisierten Abschnitte zwischen 4 bis über 20 km betragen. Die Abweichungen sind bedingt durch die Zuordnung der Vorhaben im Bauprogramm und vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Massnahmen auf Kantonsstrassen können geplant und realisiert werden, wenn diese im Bauprogramm für die Kantonsstrassen beschrieben sind. Das Radroutenkonzept bildet bezüglich Radverkehrsanlagen eine Grundlage für das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Für die Erarbeitung des neuen Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen, das Ihrem Rat zur Beschlussfassung vorliegt (Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014), werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht sowie die Anträge einer Wirkungsanalyse unterzogen. Als massgebende Faktoren werden dabei die Verkehrssicherheit, die Qualität des Langsamverkehrs, die Qualität des öffentlichen und des motorisierten Verkehrs, die Landschaft, die Umwelt, die Siedlung und das Ortsbild beurteilt. Zudem wird die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt. Diese basiert auf der Unterhaltsplanung, dem kantonalen Richtplan, dem Radroutenkonzept, dem Agglomerationsprogramm zusammen mit dem öV-Bericht und der Bedeutung der Infrastruktur. Abschliessend werden die Anträge und die Vorhaben einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen. Die Aufnahme und die Zuordnung von Kantonsstrassenprojekten in den Entwurf des neuen Bauprogramms 2015–2018 erfolgte nach den Entscheidungskriterien Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge.

Zu Frage 1: Wo bestehen die wesentlichsten Lücken im Radroutenkonzept des Kantons Luzern?

Die Radverkehrsanlagen sind im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept in den Angebots- und Massnahmenplänen dargestellt. Darin sind sämtliche realisierten und noch nicht realisierten Radverkehrsanlagen farblich nach Prioritäten eingezeichnet. Bei allen Kantonsstrassen sind Lücken im Radroutennetz vorhanden.

Zu Frage 2: Welche dieser Lücken sollen mit erster Priorität behoben werden?

Ihr Rat hat am 26. Juni 1995 vom Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 und am 30. November 2009 vom Planungsbericht über die Ergänzungen des Radroutenkonzepts zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieses Konzept ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage bei der Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen.

Massnahmen auf Kantonsstrassen können geplant und realisiert werden, wenn diese im Bauprogramm für die Kantonsstrassen beschrieben sind. Ihr Rat wird mit seinem Beschluss über das neue Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen über die Aufnahme und die terminliche Zuordnung der Vorhaben in die Töpfe A bis C entscheiden. Die Schliessung von Lücken erfolgt somit nach diesem Bauprogramm. Im Topf A sind folgende Radverkehrsanlagen enthalten:

- Im Bau:
 - Meggen, Schwerzi – Einmündung Adligenswilerstrasse
 - Ettiswil/Alberswil, Einmündung Dorfstrasse – Einmündung K 11
 - Luzern, Geissmattbrücke – Pfistergasse
 - Emmen/Luzern, Seetalplatz
 - Reiden, Grenze Wikon – Dorf (inkl.)
 - Pfaffnau, Dorf (exkl.) – Industrie Schöneich
- bewilligt und/oder in Vorbereitung für die Realisierung
 - Werthenstein/Wolhusen, Kreisel – Wolhusen Markt
 - Büron, Zentrum
- in Planung
 - Luzern/Meggen, Rebstock - Lerchenbühl
 - Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswaldstrasse
 - Kriens, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) - Hohrüti (inkl.)
 - Wolhusen, Bahnhof - Bahnübergang
 - Entlebuch, Althus - Dorf (exkl.)
 - Escholzmatt/Marbach, Wiggen - Grenze Kanton Bern (K 10)
 - Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang - Einmündung Spitalstrasse (exkl.)
 - Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) - Bahnübergang
 - Schötz, Industriegebiet Süd - Einmündung K 43
 - Emmen, Knoten Lohrensage
 - Emmen/Luzern, Lohren - Stechenrain
 - Buttisholz/Grosswangen, Guglern - Rot - Dorf Grosswangen (exkl.)
 - Luzern, Pilatusplatz - Hirschengraben
 - Emmen, Schützenmattstrasse - Sprengiplatz - Mühlematt (Alternativroute)
 - Emmen, Sprengiplatz - Einmündung Weiherstrasse - Autobahnanschluss (Teilprojekt)
 - Emmen, Einmündung Weiherstrasse - Lohren
 - Neuenkirch, Dorf
 - Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 - Unterwalden - Nottwil Dorf (exkl.)
 - Rain/Hildisrieden, Kreisel Sandblatten (exkl.) - Dorf Hildisrieden (exkl.)
 - Ebikon, Schachenweid (inkl.) - Einmündung Schmiedhof
 - Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) - Einmündung Weichlenstrasse
 - Gisikon, Autobahnanschluss - Knoten Tell
 - Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) - Gelfingen Dorf (exkl.)
 - Hitzkirch, Mosen Einmündung K 58 – bis Anschluss Alternativroute
 - Ettiswil, Rüti - Zuswil
 - Ettiswil, Feldmatt – Post – Rüti
 - Luzern, Kreuzstutz - Kasernenplatz (exkl.)
 - Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse - Sedel
 - Luzern/Kriens/Horw, altes Zentralbahn-Trasse (Alternativroute)

- Werthenstein, Schachen - Langnauerbrücke (exkl.)
- Luzern, Littau Tschoupis
- Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) - Dorf Ruswil (exkl.)
- Willisau, Einmündung Mühletalstrasse - Wendeschlaufe Chäppelimatt
- Hochdorf, Sempacher-/Urswilerstrasse
- Sempach, Schulhauskurve - Autobahnschluss
- Beromünster, Einmündung Westumfahrung - Gunzwil

Mit diesen Radverkehrsanlagen werden fast ausschliesslich Lücken im Radroutenkonzept geschlossen.

Zu Frage 3: Wie gedenkt die Regierung, die Umsetzung des Radroutenkonzepts zu beschleunigen?

Ihrem Rat liegt der Entwurf des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen vor. Darin zeigen wir auf, wie das Radroutenkonzept in den kommenden Jahren umgesetzt werden soll.

Zu Frage 4: Welche Priorität haben die Radweglücken im Rottal (Grosswangen–Buttisholz) und in der Region Nottwil/Bühl–Oberkirch?

Im ergänzten Radroutenkonzept ist die Radverkehrsanlage im Abschnitt Büel/Nottwil – Oberkirch in der 2. Priorität und der Abschnitt Grosswangen – Buttisholz in der 3. Priorität beschrieben. Im neuen Bauprogramm 2015–2018 ist gestützt darauf die Radverkehrsanlage zwischen Buttisholz und Grosswangen im Abschnitt Guglern - Rot - Dorf Grosswangen (exkl.) dem Topf A und das Vorhaben Nottwil/Oberkirch im Abschnitt Büel - Länggass dem Topf B zugeordnet. Die Planungen werden von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur bereits bearbeitet. Die Radverkehrsanlage in Grosswangen/Buttisholz steht vor der öffentlichen Planaufgabe. Beim Vorhaben in den Gemeinden Nottwil und Oberkirch wird das Vorprojekt erarbeitet.

Zu Frage 5: Von welchen Kriterien ist die Realisierung dieser Radweglücken abhängig?

Die Planung und Realisierung der Vorhaben erfolgt gemäss den Entscheidungskriterien Grundsätze, Prioritäten und Rangfolge, die dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen zu Grunde liegen. Wir verweisen auf unsere Botschaft B 116 vom 20. Juni 2014 zu den Entwürfen des Bauprogramms 2015–2018 für die Kantonsstrassen und eines Kantonsratsbeschlusses über die Änderung der Einreihung der Kantonsstrassen.

Zu Frage 6: Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass diese Radrouten insbesondere aufgrund der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden (Schuldienst, Musikschule, Vereine usw.) zum Bedarfsverkehr gehört?

Ja. Die Aufnahme von Radverkehrsanlagen ins Radroutenkonzept erfolgte nach Kriterien wie Schul- und Arbeitsweg, Freizeitbedürfnis, Unfallschwerpunkte und Verkehrsbelastung der Anlage sowie nach Prioritäten in der Rangfolge Unfallschwerpunkt, Bedürfnis für Schüler und Pendler, Schliessung von Lücken, vorhandene Infrastruktur und Freizeit.

Zu Frage 7: Wie hat sich das Verkehrsaufkommen seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Rothenburg und durch den Ausbau der Gewerbebezonen in Grosswangen und Buttisholz, insbesondere betreffend Schwerverkehr verändert?

Das Bundesamt für Strassen führt ein umfassendes Monitoring im Zusammenhang mit der Eröffnung des Anschlusses Rothenburg durch. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die angestrebte Umlagerung stattgefunden hat.

Die Verkehrsentwicklung in einzelnen Regionen ist als Ganzes zu betrachten. Eine eigentliche Zuordnung auf die verschiedenen möglichen Verursacherinnen und Verursacher ist praktisch unmöglich. Das Verkehrsaufkommen insbesondere des Schwerverkehrs im Rontal kann anhand der Verkehrszahlen auf der Kantonsstrasse K12 aufgezeigt werden. Dazu wurden jeweils die Zahlen einer einjährigen Messperiode vor und nach der Eröffnung des Anschlusses Rothenburg miteinander verglichen. Der Gesamtverkehr hat an der Messtelle Ziswil um 5.5 % zugenommen. Der Schwerverkehrsanteil beträgt bei beiden Messperioden 5.6 %, was dem kantonsweiten Durchschnitt entspricht. Bei der Interpretation dieser Zahlen gilt es zu berücksichtigen, dass der Gesamtverkehr im Kanton Luzern jährlich zwischen zwei und drei Prozent zunimmt.

Zu Frage 8: Wie beurteilt die Regierung die Chance, dass die Radweglücken Grosswangen–Buttisholz und Nottwil/Bühl–Oberkirch im neuen Bauprogramm 2015–2019 definitiv umgesetzt werden?

Ihrem Rat liegt das neue Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen, das die angeführten Radweganlagen enthält, zur Beschlussfassung vor. Wir verweisen ergänzend auf unsere Antwort zur Frage 4.

Zu Frage 9: Worin bestehen die grössten Hürden? Wie können diese überwunden werden?

Die Mobilität hat sich in den letzten Jahren stark verändert und wird sich in Zukunft weiterentwickeln. Für den motorisierten Individualverkehr wird für die nächsten 20 Jahre eine Zunahme von 20 % und für den öffentlichen Verkehr sogar eine Zunahme bis 40 % prognostiziert. Die Bedürfnisse, Anforderungen und Wünsche an die Infrastruktur sind somit weit grösser als die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.