

Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Abteilung Planung Strassen
Arsenalstrasse 43
6010 Kriens

Sursee, 27. November 2013

Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen Stellung nehmen zu können. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Zur Wirkungsanalyse

Wie Sie im Begleitbrief zu den Vernehmlassungsunterlagen informieren, wurden sämtliche, noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wurde die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt und abschliessend einer Kosten-/Nutzenanalyse unterzogen. Wir bemängeln, dass die in der Wirkungsanalyse sowie in der Kosten-/Nutzenanalyse angewendeten Kriterien im Rahmen der Vernehmlassung nicht offengelegt werden. Aufgrund der Einstufung verschiedener Projekte der Region Sursee-Mittelland stellen wir fest, dass offensichtlich die Aspekte

- Sicherheit

und

- Schutz der Ortsbilder von nationaler Bedeutung

im Kriterienkatalog keine Aufnahme fanden oder zuwenig stark gewichtet wurden.

Wir fordern, dass die Wirkungsanalyse bzw. die Kosten-/Nutzenanalyse mit diesen vorgeannten Kriterien ergänzt und diese Kriterien entsprechend gewichtet werden. Zudem fordern wir die Offenlegung der Kriterien und der Bewertung.

Zu den einzelnen Projekten

Wir stellen fest, dass verschiedene Projekte aus der Region Sursee-Mittelland in den Topf A aufgenommen wurden.

Wir halten an diesen Projekten fest und fordern, dass im Zuge der Vernehmlassung keines dieser Projekte zurückgestuft wird.

Weiter stellen wir folgende Anträge zu den einzelnen Projekten:

K 14 Geuensee Sternenplatz, Umbau Knoten (Bauvorhaben Dritter mit Kostenanteil)

Antrag

Wir beantragen, das Projekt wieder in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Derzeit sind die Bauarbeiten für den Kreisell „Knoten Heugärten“ im Gang. Diese bauliche Massnahme dient der Verkehrsverflüssigung und der Verkehrssicherheit. Das Projekt „Sternenplatz, Umbau Knoten“ schliesst geografisch wie sachlich direkt an das derzeit in der Realisierung befindliche Projekt an. Die baulichen Massnahmen werden nur dann ihre Wirkung zeigen, wenn der Umbau Knoten Sternenplatz in der Planungsperiode 2015-2018 planerisch angegangen und umgesetzt wird. Eine Verschiebung in den Topf B führt dazu, dass sich die Verkehrsprobleme lediglich örtlich verschieben und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in Geuensee nicht verbessert wird. Die angestrebte Verkehrsverflüssigung, auch zu Gunsten eines takttreuen ÖV-Betriebes, kann nur erreicht werden, wenn der Umbau des Knotens Sternenplatz nahtlos an die Bauarbeiten des Kreisells Heugärten anschliesst. Wir beantragen, in der Kosten-/Nutzenanalyse die zusammenhängenden Wirkungsaspekte mit laufenden Projekten stärker zu gewichten.

K47 Buttisholz Dorf Anpassung Strassengeometrie infolge Sanierung Durchlass Dorfbach

Antrag

Wir beantragen, das Projekt wieder in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Dieses Kantonsstrassenprojekt steht in direktem Zusammenhang mit dem geplanten Hochwasserschutzprojekt der Gemeinde Buttisholz. Das Hochwasserschutzprojekt wurde im laufenden Jahr öffentlich aufgelegt und befindet sich derzeit in der Phase der Einspracheerledigung. Die regierungsrätliche Genehmigung soll im 2014 beantragt werden, der Baustart ist auf das Jahr 2015 geplant. Das Hochwasserschutzprojekt stellt einen wichtigen Sicherheitsaspekt für das Dorf Buttisholz dar, dessen Zeitplan nicht aufgrund anderer Projekte beeinträchtigt werden darf. Die konkrete Projektabhängigkeit und die terminliche Koordination mit dem planungsmässig weit fortgeschrittenen Hochwasserschutzprojekt wurden bei der Wirkungsanalyse sowie bei der Kosten-/Nutzenanalyse ausser Acht gelassen.

K13 Neuenkirch/Nottwil
Abzweigung K 48 - Unterwalden - Nottwil Dorf (inkl.), Erstellen Rad-/Gehweg

Antrag

Wir beantragen, das Projekt in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Der Strassenabschnitt Unterwalden-Nottwil Dorf ist eine stark befahrene Verbindungsstrasse zwischen Nottwil und Neuenkirch. Ein grosser Teil des Streckenabschnittes befindet sich im Ausserortsbereich (Tempo 80). Das betreffende Strassenstück wird von zahlreichen international erfolgreichen Rollstuhllathleten als Trainingsstrecke rund um den Sempachersee, mit Ausgangspunkt Schweizer Paraplegikerzentrum Nottwil, befahren. Das Gesetz regelt zwar die Verortung der „normalen“ Rollstuhlfahrer, welche dem Fussgänger gleichgestellt werden, nicht aber die Rollstuhlsportler, welche ein Hightech-Sportgerät benutzen. Da auf dem besagten Strassenstück weder ein Trottoir noch ein Radweg vorhanden ist, sind Rollstuhlsportler auf jeden Fall auf die Benützung der Fahrbahn angewiesen und teilen sich diese als klar schwächere Verkehrsteilnehmer mit dem zahlreichen Schwerverkehr und dem weiteren MIV unter teils lebensbedrohlichen Umständen. Dieser Zustand scheint uns aufgrund der Bedeutung und Ausstrahlung des Schweizer Paraplegikerzentrums und des Stellenwertes des Rollstuhlsportens aus Sicherheitsgründen unhaltbar.

Der Aspekt der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und die Erschliessung von Einrichtungen von nationaler Bedeutung wurden offensichtlich bei der Kosten-/Nutzenanalyse zuwenig oder gar nicht gewichtet.

K 13/47 Oberkirch
Länggass, Kreisel
K 47 Oberkirch
Länggass - Zentrum, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Brücke

Antrag

Wir beantragen, beide Projekte in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Die beiden Bauprojekte stehen in direktem Zusammenhang mit dem Projekt „Kreuzung Münsterstrasse, Neubau Kreisel in Sursee“, welches vom Topf C in den Topf A umgeteilt wurde. Da das Strassenstück Kreuzung Münsterstrasse bis Kreuzung Länggass praktisch eine Umfahrung der Stadt Sursee darstellt, sind die Projekte K13/14 und K47 als zusammenhängendes System zu betrachten und von der Systemlogik her alle dem Topf A zuzuweisen.

Das besagte Strassenstück wird von fahrradfahrenden Schulkindern frequentiert und erschliesst namentlich die Schulhausanlagen in Oberkirch, zum einen von Kindern, die aus den Aussenquartieren ins Dorfzentrum kommen, zum anderen von den Schülern der Oberstufe, welche nach Sursee fahren. Die Sicherheit des Langsamverkehrs ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht gewährleistet. Bei der Kosten-/Nutzenanalyse ist der Sicherheitsaspekt zu wenig gewichtet, was entsprechend zu korrigieren ist.

Die Projekte stehen zudem aus bautechnischen und kostenoptimierenden Gründen in enger Koordination mit anstehenden Kanalisationssanierungen in der Gemeinde Oberkirch. Diese Sanierungsprojekte sind aufgrund der schlechten Leitungszustände und der davon ausgehenden Gefahr für die Umwelt aufgrund von Defekten, dringend nötig. Der Sanierungsdruck für die Kanalisationsleitungen ist umso mehr gestiegen, da die Strassenbauprojekte schon im letzten Bauprogramm im Topf B geführt wurden. Die Koordination, die gegenseitige Abhängigkeit sowie die Dringlichkeit zum Schutz der Umwelt erfordern die Einstufung beider Projekte in den Topf A.

**K 47 Nottwil/Oberkirch
Büel - Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Strasse**

Antrag

Wir beantragen, das Projekt in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Der Strassenabschnitt Büel - Länggass ist eine stark befahrene Verbindungsstrasse zwischen Buttisholz, Nottwil und Oberkirch. Der grösste Teil des Streckenabschnittes befindet sich im Ausserortsbereich (Tempo 80). Das Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Schwerverkehr, ist auf diesem Strassenabschnitt sehr hoch. Der schlechte bauliche Zustand der Fahrbahn unterstreicht das hohe Verkehrsaufkommen und stellt für die Schulkinder, welche täglich auf dieser Strasse mit dem Fahrrad unterwegs sind, neben dem Schwerverkehr ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar. Der Aspekt der Sicherheit sowie die Dringlichkeit der Sanierung der Strasse sind in der Kosten-/Nutzenanalyse zuwenig oder gar nicht gewichtet.

**K 18 Beromünster
Tannberg - Tann - Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse in Koordination Sanierung Strasse**

Antrag

Wir beantragen, das Projekt in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Dieser Strassenabschnitt stellt eine stark frequentierte Verbindungsstrasse zwischen Sursee und Beromünster bzw. dem nahe gelegenen Kanton Aargau dar. Die Strasse ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die Strasse ist schmal und die Belastung durch den Schwerverkehr ist unverkennbar, ist doch das Strassenbankett stark abgefahren und das Längenprofil der Strasse gleicht einer Berg- und Talfahrt. Das abgefahrne Strassenbankett liefert den Beweis, dass der Schwerverkehr die volle Fahrbahn in Anspruch nimmt und damit auf den Langsamverkehr erheblichen Druck ausübt.

Weiter erschliesst diese Strasse das stark frequentierte KKL B (Kunst und Kultur im Landessender Beromünster). Dort finden regelmässig öffentliche Führungen und unzählige grosse Firmen-events, Schulungen etc. statt. In diesem Zusammenhang ist das KKL B auch Ausgangspunkt für verschiedene Radtouren in die Umgebung. Zudem besucht eine grosse Anzahl der Gäste das KKL B ab Bahnhof Sursee mit dem Fahrrad. Im Rahmen einer sinnvollen Mobilitätsplanung müssen solche verkehrsintensiven Einrichtungen zukunftsorientiert mit dem Langsamverkehr erschlossen werden.

Der schlechte bauliche Zustand dieser Strasse sowie der Sicherheitsaspekt und die Erschliessung von grossen Einrichtungen wurden in der Kosten-/Nutzenanalyse zuwenig oder gar nicht gewichtet.

K15/18/57/58 Beromünster Westumfahrung

Antrag

Wir beantragen, das Projekt in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Durch Beromünster führen die Transitstrecken Wynental-Sursee sowie die Querverbindung der Region Sursee-Mittelland zum Seetal. Durch den Autobahnanschluss in Sursee und durch das starke Wachstum in der Region hat der Verkehr stark zugenommen. Zudem ist der Flecken Beromünster ein Ortsbild von nationaler Bedeutung. Praktisch sämtliche Gebäude des Fleckens und des Stiftsbezirks stehen unter Denkmalschutz und werden heute mit dem Transitverkehr durch den Flecken unverhältnismässig belastet.

Die Planungsarbeiten für die geplante Westumfahrung sind in vollem Gange. So wurde bereits im Oktober 2013 eine Teilaufgabe des Knoten Oberdorf vorgenommen. Derzeit ist die genaue Linienführung in Bearbeitung. Gemäss Terminplanung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes vom 11. März 2013 soll der Strassenplan im Jahr 2014 bewilligt werden. Das Bauprojekt soll in der 2. Hälfte 2014 vorliegen und in der 1. Hälfte 2015 ist die Projektbewilligung durch den Regierungsrat und den Kantonsrat vorgesehen. Aufgrund des Planungsstandes ist eine Aufnahme in den Topf A zwingend. Gemäss Prioritäten und Rangfolge steht die Realisierung von bewilligten und beschlossenen Projekten an zweiter Stelle. Der aktuelle Planungsstand scheint in der Bewertung völlig ausser Acht gelassen worden zu sein. Zudem scheint das übergeordnete Interesse zum Schutz des national bedeutenden und geschützten Ortskerns nicht in die Beurteilung eingeflossen zu sein.

K48 Sempach/Eich/Schenkon

Dorf Sempach (exkl.) - Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse

Antrag

Wir beantragen, das Projekt in den Topf A aufzunehmen.

Begründung

Auf der Strecke Sempach-Eich-Schenkon verkehren täglich Kinder auf ihrem Schulweg mit dem Fahrrad. Der Schulweg ist nur über die schmale und viel befahrene Kantonsstrasse möglich, was zu einer Gefährdung der schwächsten Verkehrsteilnehmer führt.

Hinzu kommt, dass der Strassenabschnitt als beliebte Trainingsstrecke von Freizeitsportlern (Jogger, Skatern, Velofahrern) genutzt wird. Zu einer ausserordentlich hohen Frequentierung durch Velofahrer trägt der Umstand bei, dass die Strecke Schenkon-Eich-Sempach ein Bestandteil der nationalen Radroute Nr. 3. ist. Diese Route hat stark an Beliebtheit gewonnen. Der Boom an Elektrowelos steigert die Frequentierung zusätzlich.

Das betreffende Strassenstück wird zudem von zahlreichen international erfolgreichen Rollstuhllathleten als Trainingsstrecke rund um den Sempachersee, mit Ausgangspunkt Schweizer Paraplegikerzentrum Nottwil, befahren. Das Gesetz regelt zwar die Verortung der „normalen“ Rollstuhlfahrer, welche dem Fussgänger gleichgestellt werden, nicht aber die Rollstuhlsportler, welche ein Hightech-Sportgerät benutzen.

Mit dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen ist auf dieser Strecke das gefahrenlose Nebeneinander ausgeschlossen, was durch zahlreiche Unfälle unterstrichen wird. Es ist bekannt, dass das vif bereits verschiedene Variantenprüfungen für den besagten Streckenabschnitt vorgenommen hat. Aufgrund einer Mitteilung des ASTRA's, wonach Ausbaupläne der Autobahn im Rahmen der Unterhaltsplanung ausgearbeitet werden, wurde die weitere Variantenprüfung im Moment offenbar gestoppt. Wir beantragen, beim vorliegenden Streckenabschnitt aus vorangehenden Gründen den Strassenausbau sowie die Radverkehrsanlage autobahnseitig nicht weiter zu verfolgen und eine seeseitige Planung voranzutreiben.

Der Aspekt der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und die Erschliessung von Einrichtungen von nationaler Bedeutung muss in der Kosten-/Nutzenanalyse stärker gewichtet werden. Da die Linienführung der Radverkehrsanlage eher seeseitig in Frage kommt, sollen die Abklärungsarbeiten unabhängig von den Ausbauplänen des ASTRA's vorangetrieben werden.

Damit mehr Projekte innerhalb des Budgetrahmens abgewickelt werden können, regen wir an, generell einfachere Ausführungskonzepte zu wählen.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen zu prüfen und die von uns gestellten Anträge gutzuheissen.

Freundliche Grüsse



Charly Freitag
Präsident Verbandsleitung



Beat Lichtsteiner
Geschäftsführer