



Regierungsrat

Luzern, 2. November 2022

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 880

Nummer: A 880
Protokoll-Nr.: 1246
Eröffnet: 16.05.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Waldvogel Gian und Mit. über den geplanten Ausbau des A14-Anschlusses Buchrain und die Verkehrspolitik des Kantons im Rontal

Zu Frage 1: Bereits zwei Jahre nach Eröffnung wurde die Ausfahrt aus Richtung Luzern auf drei Spuren ausgebaut. Doch das brachte den Stau nicht zum Verschwinden, im Gegenteil, es verursachte Mehrverkehr. Weshalb geht der Regierungsrat davon aus, dass sich mit der nun geplanten zusätzlichen Kapazitätserweiterung (Umbau der Strassenführung) die Stausituation nachhaltig verbessern wird?

Mit dem Ausbau der Autobahnausfahrt von Luzern wurde primär das Rückstauproblem auf der Autobahn verbessert. Die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses wurde dabei nicht wesentlich erhöht. Mit der nun geplanten Massnahme gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen (Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung) im Bereich des Autobahnanschlusses wird die Leistungsfähigkeit des gesamten Anschlussbereichs verbessert (d.h. höhere Leistungsfähigkeit dank weniger Verkehrsphasen am lichtsignalgesteuerten Knoten K 65/K 65c).

Zu Frage 2: Inwiefern wurde bei der Studie «Optimierung Anschlussbereich Buchrain» die 4V-Strategie «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich gestalten» berücksichtigt?

Als Grundlage für die Bestimmung der Ziele und der daraus abgeleiteten strategischen Stossrichtungen diente bei der Erarbeitung des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern der Grundgedanke, dass die Verkehrsplanung im Kanton Luzern – gleich wie dies schweizweit und in anderen Kantonen der Fall ist – dem Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» folgen soll. Im Projekt Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit, Planung wird das 4V-Prinzip wie folgt berücksichtigt:

Vernetzen und Verlagern: Mit der gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen geplanten Busspur Schachen (K 65 Buchrain, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr) und der Umsteigehaltestelle für den Bus (Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltstellen) wird ein Beschleunigen der Busse und eine bessere Vernetzung mit der Buslinie 22 (Buchrain – Gisikon) erreicht. Leistungsfähige und zuverlässige öV-Achsen tragen dazu bei, dass Verkehrsströme zu flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln verlagert werden.

Verträglich abwickeln: Dank ausreichender Leistungsfähigkeit des Anschlusses wird vermieden, dass sich der Verkehr von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz verlagert.

Ausserdem werden bei der Anpassung der Kantonsstrassen Massnahmen zum Lärmschutz geprüft.

Vermeiden: Mit der Strategie Mobilitätsmanagement aus dem Jahr 2019 respektive mit deren Umsetzung fördert der Kanton Luzern gemeinsam mit verschiedenen Partnern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten, um die Verkehrsinfrastrukturen effizient zu nutzen. Thematisiert wird beispielsweise vermehrtes Arbeiten im Homeoffice – wo möglich – zur Verminderung des Verkehrsaufkommens und zum Brechen von Verkehrsspitzen.

Zu Frage 3: Welche konkreten flankierenden Massnahmen sind neben der Dosieranlage in Prüfung, um den zu befürchtenden Mehrverkehr und insbesondere den LKW-Verkehr Richtung Wohngebiete in Buchrain zu verhindern? Gemäss den Testergebnissen ist dies entscheidend, damit sich die Situation für die Anwohner*innen in den Wohngebieten Buchrains nicht verschlimmert.

Nebst der im Projekt vorgesehenen Dosierung des Rechtsabbiegers Richtung Buchrain werden weitergehende flankierende Massnahmen geprüft, welche den gebietsfremden Durchgangsverkehr unterbinden sollen (beispielsweise elektronische Zu- und Durchfahrtsberechtigungen, Gestaltung der Gemeindestrassen).

Zu Frage 4: Laut Mitteilung des Kantons Luzern vom 22. Juni 2011 entlasten der Autobahnanschluss Buchrain und der Zubringer Rontal das an den parallel verlaufenden Kantonsstrassen gelegene Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr. Hat der Autobahnanschluss dieses Ziel erreicht?

Der Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer Rontal hat den Durchgangsverkehr im an den parallel zur Autobahn verlaufenden Achsen gelegenen Siedlungsgebiet reduziert. Seit der Eröffnung im 2011 haben jedoch die Bewohner- und Arbeitsplatzzahl, sowie die Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten im Rontal stark zugenommen. Dies hat zu deutlich mehr Quell- und Zielverkehr von/nach dem Rontal wie auch zu Binnenverkehr zwischen den Rontaler Gemeinden geführt. Der Durchgangsverkehr hat nicht zugenommen, da die Knoten auf den Kantonstrassen auch an ihre Kapazitätsgrenze stossen. Nur bei Störfällen weicht der Verkehr noch von der Autobahn auf die Kantonsstrassen aus. Mit den geplanten Massnahmen am Autobahnanschluss wird künftig die Leistungsfähigkeit verbessert, was sich auf die Zu- und Abflüsse des Verkehrs positiv auswirkt.

Zu Frage 5: Welche Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs wären notwendig, um die Stauprobleme in Buchrain zu lösen? Wie kann erreicht werden, dass die notwendige Anzahl Fahrten mit dem öV statt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird, so dass sich weniger Stau bildet (Umsteigeeffekt)?

Die Voraussetzung für eine Verschiebung des Modalsplit in Richtung öV ist ein attraktives und zuverlässiges Angebot im öV, ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger und eine funktionierende Infrastruktur. Die Verlagerung des MIV wird mit verschiedenen Massnahmen gefördert, welche im Zusammenspiel miteinander funktionieren. Zum Beispiel reicht ein dichter Fahrplan nicht aus, wenn keine entsprechenden Anlagen wie Busspuren, Busbevorzugung usw. auf der Infrastrukturseite vorhanden sind. Auch die Zugänglichkeit zum öV und die gegenseitige Vernetzung müssen sichergestellt sein. Das bedeutet, dass beispielsweise Verkehrsdrehscheiben oder Park-and-ride-Anlagen ebenfalls durch leistungsfähige Verkehrsnetze für den Fuss- und Veloverkehr und den MIV erschlossen sind.

Die aktuelle Massnahme zur Steigerung der Attraktivität des öV im Bereich des Autobahnanschlusses Buchrain ist dies sicherlich die geplante Busspur Schachen-Buchrain. Sie bevorzugt den öffentlichen Busverkehr und ermöglicht den Verkehr zu Gunsten des öV zu steuern. Des Weiteren verbessert auch die geplante Anpassung des Knotens K 65/K 65c die Leistungsfähigkeit des örtlichen Systems, was für den öV und den MIV Verbesserungen bringt.

Die Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root haben mit dem Kanton, dem Verkehrsverbund Luzern und dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (GVL LuzernOst) erarbeitet. Dieses Konzept zeigt auf, dass die Mobilität bis 2030 zunehmen wird und die Verlagerung auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr entscheidend ist. Das GVK LuzernOst ist für die sieben Gemeinden behördenverbindlich.

Zu Frage 6: Welche Folgen hat der Gerichtsentscheid zum Bushub Ebikon für die kantonalen Mobilitätsziele in Luzern Ost?

Der Gerichtsentscheid ändert nichts an den Mobilitätszielen des Kantons.

Zu Frage 7: An der Informationsveranstaltung «Optimierung Anschlussbereich Buchrain – Einblick in die Verkehrsstudie» vom Januar 2022 mit der Gemeinde Buchrain wurde mehrmals die Schaffung des Anschlusses St. Katharina angesprochen. Was ist die Haltung der Regierung bezüglich eines solchen Projekts?

Mit einem Anschluss Perlen / St. Katharina könnte insbesondere der Schwerverkehr aus Perlen besser auf die Autobahn geführt werden. Die Zuständigkeit für die Nationalstrassen liegt beim Bund. Neue Infrastrukturen bedürfen eine Erwähnung im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) der Nationalstrassen des Bundes. In diesem ist ein neuer Anschluss St. Katharina nicht vorgesehen.