



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

eröffnet am 16. Mai 2022

Der Regierungsrat beantragt gemäss der [Vernehmlassungsantwort](#) vom 12. April 2022 zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024–2027 sowie zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrasse einen vorgezogenen Ausbau des Anschlusses Buchrain. Und zwar bereits bis im Jahr 2033. Begründet wird dies mit dem auf diesen Zeithorizont geplanten Bau des Gesamtsystems Bypass und der damit verbundenen Ausweitung der Strecke Buchrain–Rütihof auf sechs Spuren.

Die Regierung selbst hat gemäss öV-Bericht festgehalten, dass die Eröffnung der Autobahn-Anschlüsse in Rothenburg und Buchrain das Autofahren attraktiver gemacht habe. Die Attraktivität des öV habe hingegen darunter gelitten. Die Regierung nennt den Kapazitätsausbau für den privaten Autoverkehr als einen der Hauptgründe, wieso sie ihren eigenen Verkehrszielen in der Agglomeration hinterherhinkt. Dort stagniert die Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den Bus und den Zug seit Jahren. Ein Teufelskreis, der mehr Verkehr, mehr Stau verursacht und sich damit wiederum negativ auf die strassengebundene öV-Qualität auswirkt.

Im Kontext dieser Situation stellen sich zur geplanten vorgezogenen Anpassung des Anschlusses Buchrain eine Reihe von Fragen:

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?
2. Inwiefern wurde bei der Studie «Optimierung Anschlussbereich Buchrain» die 4V-Strategie «Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich gestalten» berücksichtigt?
3. Welche konkreten flankierenden Massnahmen sind neben der Dossieranlage 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.
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?
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)?

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

Waldvogel Gian

Schmutz Judith

Heeb Jonas

Bärtsch Korintha

Arnold Robi

Spring Laura

Stutz Hans

Frey Maurus

Zbinden Samuel

Fässler Peter

Muff Sara

Setz Isenegger Melanie

Engler Pia

Schwegler-Thürig Isabella

Candan Hasan

Lehmann Meta

Galliker-Tönz Gertrud;