

Beschluss Gemeinderat vom: 31. Oktober 2024

**Nr. 09/24**

## **Bericht und Antrag an den Einwohnerrat**



**Sonderkredit für die Realisierung eines  
Velowegs von Ebikon bis Root («Gleisweg»)**

## Inhaltsverzeichnis

|      |                                        |    |
|------|----------------------------------------|----|
| 1.   | Einleitung.....                        | 3  |
| 2.   | Ausgangslage .....                     | 3  |
| 3.   | Strategische Verankerung .....         | 5  |
| 4.   | Ziele .....                            | 5  |
| 5.   | Projekt .....                          | 6  |
| 5.1. | Überblick.....                         | 6  |
| 5.2. | Projektzahlen.....                     | 7  |
| 5.3. | Technische Aspekte .....               | 8  |
| 5.4. | Streckenabschnitte.....                | 8  |
| 5.5. | Sicherheit.....                        | 10 |
| 5.6. | Unterhalt .....                        | 10 |
| 5.7. | Öffentliche Planauflage .....          | 10 |
| 5.8. | Erwerb von Land und Rechten .....      | 11 |
| 5.9. | Ausbau Veloweg Richtung Luzern .....   | 11 |
| 6.   | Finanzen.....                          | 11 |
| 6.1. | Finanzen und Folgekosten.....          | 11 |
| 6.2. | Rückvergütung Bundesbeiträge .....     | 13 |
| 6.3. | Vorleistungen .....                    | 14 |
| 6.4. | Kostengrundlage und Abgrenzungen ..... | 14 |
| 6.5. | Personelle Folgen .....                | 14 |
| 6.6. | Finanzielle Auswirkungen .....         | 14 |
| 6.7. | Aufgaben und Finanzplan .....          | 14 |
| 7.   | Ausblick.....                          | 15 |
| 7.1  | Vorgehen und Terminplan.....           | 15 |
| 7.2  | Konsequenzen einer Ablehnung.....      | 15 |
| 8.   | Schlussbemerkung.....                  | 15 |
| 9.   | Antrag des Gemeinderats.....           | 16 |

Herr Präsident

sehr geehrte Damen und Herren

## **1. Einleitung**

In Zukunft sollen die Gemeinden im Rontal noch bequemer und sicherer mit dem Velo erreichbar sein. Deshalb planen vier Gemeinden zusammen mit LuzernPlus einen gemeinsamen Radweg. Der sogenannte «Gleisweg» verbindet die wichtigsten Verkehrsknoten zwischen Ebikon und Root. Der knapp fünf Kilometer lange Radweg führt entlang der Bahnlinie zwischen Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root. Er entlastet die Hauptachsen, entflechtet die Verkehrsströme und macht das Velofahren im Rontal attraktiver und sicherer. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Veloverkehrs. Auf einigen Abschnitten gibt es bereits Velowege – diese sind jedoch nicht miteinander verbunden. Der Gleisweg ist Teil eines übergeordneten Konzepts. Bestehende und künftige Radwege können an das Projekt angebunden werden. Das Projekt wurde in den vergangenen Jahren unter der Leitung von LuzernPlus mit den Rontaler Gemeinden erarbeitet.

Der Verkehr bleibt im Rontal eine Herausforderung. Die Bevölkerung wächst und damit nimmt das Bedürfnis nach Mobilität weiter zu. Um die wachsende Mobilität auch in Zukunft abwickeln zu können, streben die Gemeinden eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (öV) sowie die Förderung des Velo- und Fussverkehrs an. Dies haben sie im Gesamtverkehrskonzept LuzernOst von 2018 festgehalten. Eine der darin enthaltenen Massnahmen ist die Realisierung des geplanten Radwegs. Er erschliesst sowohl Arbeitsplatzzonen als auch Wohnquartiere und Einkaufsmöglichkeiten – und erleichtert das Pendeln. Der Gleisweg ist ein Projekt des Agglomerationsprogramms des Bundes der 3. Generation. Das Vorprojekt wurde im Dezember 2021 genehmigt – das Bauprojekt von 2022 bis 2024 erarbeitet.

Der Gleisweg ist ein Pionierprojekt der beteiligten Gemeinden – und eine Chance für das ganze Rontal. Die Mobilität wird dadurch schneller und einfacher. Die Gesamtkosten für den Bau des Radwegs betragen um die 4.11 Mio. Franken. Der Bund übernimmt im Rahmen des Agglomerationsprogrammes mit rund 1.17 Mio. Franken gut einen Viertel der Kosten. Damit die Bundesgelder fliessen, muss der Baubeginn bis Ende 2025 erfolgen. Die restlichen Kosten in der Höhe von rund 2.94 Mio. Franken teilen sich die beteiligten Gemeinden auf. Der Kostenteiler richtet sich nach der Bevölkerungsgrösse der jeweiligen Gemeinden und somit nach den potenziellen Nutzenden des Gleisweges. Gisikon beteiligt sich mit einem Pauschalbeitrag an den Vorleistungen für das Projekt. Der Nettobeitrag der Gemeinde Ebikon an das Projekt beträgt 1'252'000 Franken.

Die Anliegergemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon und Root setzen dieses Projekt gemeinsam um – Gisikon beteiligt sich finanziell daran. In Ebikon muss der Sonderkredit zum Gleisweg im Herbst 2024 durch den neuen Einwohnerrat genehmigt werden. In Buchrain, Dierikon, Root und Gisikon ist der Kredit ein Teil des Gesamtbudgets der jeweiligen Gemeinde. Die Eröffnung des neuen Gleisweges ist frühestens 2027 geplant.

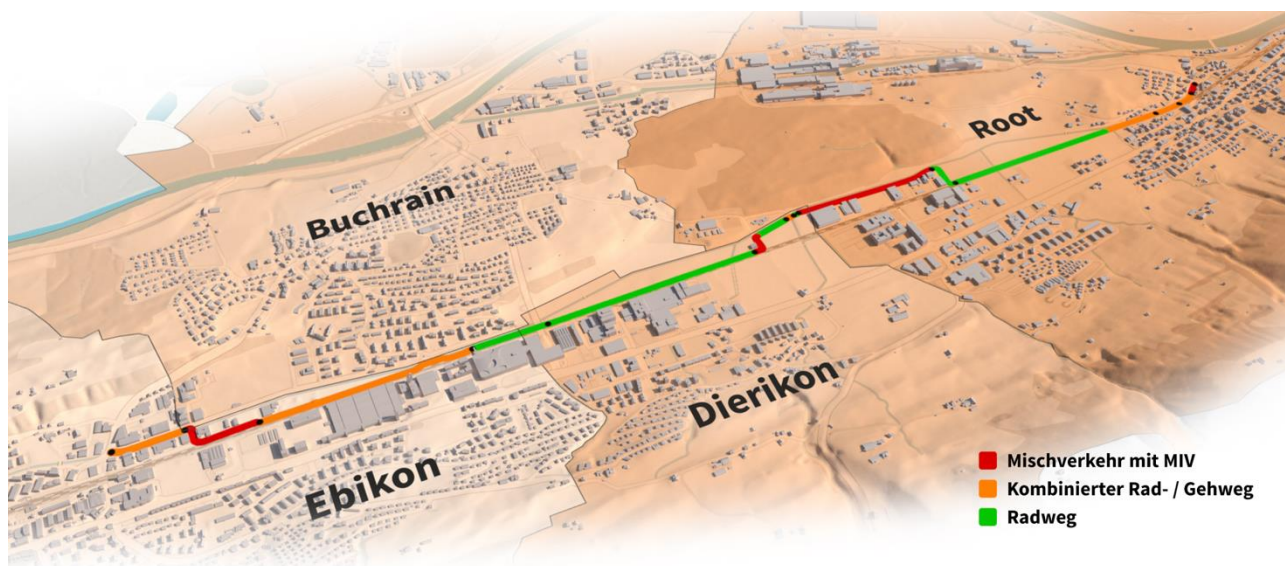
## **2. Ausgangslage**

Der Verkehr ist für das Rontal bereits seit Jahren eine stetig wachsende Herausforderung. Um diese zu bewältigen, haben der Kanton Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus, der Verkehrsverbund sowie die Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root, Gisikon, Inwil und Honau

das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst 2018 erarbeitet und gemeinsam verabschiedet. In diesem Prozess wurde deutlich, dass breite Bevölkerungskreise sichere Rad- und Fusswegverbindungen wünschen. Das Gesamtverkehrskonzept zeigte zudem auf, dass die Mobilitätsbedürfnisse in der Region bis 2030 weiter zunehmen werden.

Der Verkehr im Rontal ist heute noch stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Der Fuss- und Veloverkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Gemeinden im Rontal haben es sich deshalb zum Ziel gesetzt, den Veloverkehr zu fördern. Velofahren ist gesund, schont die Umwelt, ist effizient und spart Raum. Vor allem im Talboden entlang der SBB-Bahnlinie macht es Sinn, das Velo als Verkehrsmittel zu fördern, indem eine eigene Route geschaffen wird. Von attraktiven Velowegen profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Der Verkehr wird entflochten und die Sicherheit für alle steigt. Der Ausbau der Velorouten entspricht zudem einem Bedürfnis der Bevölkerung. Insgesamt soll dadurch der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit erhöht werden.

Der Gleisweg verbindet die wichtigsten Verkehrsknoten und führt entlang der Bahnlinie zwischen Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root. Der Weg ist für Velopendlerinnen und Velopendler gedacht – aber auch für Velofahrende in ihrer Freizeit. Auf einigen Abschnitten gibt es bereits Velowege – diese sind jedoch nicht miteinander verbunden. Der Gleisweg ist Teil eines übergeordneten Konzepts. Bestehende und künftige Radwege können daran angebunden werden. Das Projekt wurde in den vergangenen Jahren unter Federführung des Gemeindeverbandes LuzernPlus zusammen mit den Rontaler Gemeinden entwickelt.



*Radweg durch das Rontal*

Mit der Förderung des Veloverkehrs kann der Strassenverkehr im Rontal entlastet werden. Eine eigenständige Veloroute wie der Gleisweg trägt zur Entflechtung der Verkehrsströme bei und macht das Velofahren attraktiver. Wer Velo fährt, trägt dazu bei, dass es auf der Strasse, in Bahn und Bus mehr Platz gibt. Ein Radweg abseits der Hauptstrassen hilft, Unfälle zu vermeiden. In der Bevölkerung steigt der Wunsch nach direkten Veloverbindungen. Um den Umstieg und Gebrauch des Velos zu fördern, sind möglichst durchgängige und sichere Routen von entscheidender Bedeutung.

Auf kantonaler Ebene läuft zurzeit die Überarbeitung der kantonalen Veloplanung. Diese soll bis Ende 2024 fertiggestellt sein und das Radroutenkonzept von 1994 ablösen. Die Planung basiert

auf den Grundsätzen des Veloweggesetzes, welches ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velowegnetz verlangt. Die erheblich erklärte Motion (M 208 2020) fordert, dass Velowege unabhängig von den Kantonsstrassen geplant und realisiert werden können. Der geplante Gleisweg durch das Rontal nimmt diese Anliegen auf. Damit wird die Voraussetzung für eine weitere Verdichtung des Radnetzes in der Region geschaffen.

Der flach geführte, zentral gelegene Gleisweg führt auf dem direktesten Weg mitten durchs Rontal. Der geplante Gleisweg folgt auf vielen Teilstücken dem Bahntrasse der SBB und erschliesst deshalb sowohl Arbeitsplatzzonen als auch Wohnquartiere und Einkaufsmöglichkeiten. Das Projekt eines Radwegs in Bahnnähe ist nicht nur eine sinnvolle Einzelmassnahme, sondern Teil eines übergeordneten Konzepts. Bestehende und künftige Radwege können an das Projekt angebunden werden. Der Fussverkehr erhält auf langen Strecken einen eigenen Weg. Dieser Ronweg ist Teil des regionalen Wanderwegnetzes. Er soll primär von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden. Dadurch wird das Ronufer fast durchgängig begehbar. Insgesamt wurden in den vergangenen zwei Jahren rund 2,2 Kilometer zusätzlicher Fussweg gebaut (ist nicht Teil des vorliegenden Sonderkredits).

Der Gleisweg ist ein wichtiger Schritt zum Ausbau des Velowegnetzes in der Region. Die Veloroute kann in Zukunft mit Nebenverbindungen und Verlängerungen nach Luzern und Zug schrittweise ausgebaut werden. Die Mobilität wird dadurch schneller und einfacher. Der Gleisweg mit Nettokosten von rund drei Mio. Franken für die fünf beteiligten Gemeinden ist eine langfristige Investition für die nächsten Jahrzehnte.

### **3. Strategische Verankerung**

Bezug zur Gemeindestrategie 2021–2031 und zum Legislaturprogramm 2020–2024

#### Strategischer Schwerpunkt gemäss Gemeindestrategie

A1 Identität von Ebikon als lebenswerte Gemeinde stärken.

#### Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

Legislaturziel Z7      - Nachhaltiger Unterhalt und Entwicklung des Gemeindestrassennetzes  
                                 - Nachhaltiger Umgang mit Ressourcen

### **4. Ziele**

Die Gemeinden des Rontals verfolgen mit dem Bau des 4,92 Kilometer langen Gleisweg die folgenden Ziele:

#### Attraktiven Radweg schaffen:

Der geplante Gleisweg schafft eine attraktive und schnelle Verbindung für Velofahrende im Rontal. Der neue Veloweg führt in der Ebene entlang der Ron und des SBB-Trasse und erschliesst auf direktem Weg die vier Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root. Damit werden

Verkehrsknoten, Arbeitsgebiete, Einkaufsmöglichkeiten, Dorfzentren und Quartiere miteinander verbunden.

#### Verkehrssicherheit steigern:

Der neue Veloweg ermöglicht es den Velofahrenden, auf direktem Weg und auf weiten Strecken vom motorisierten Verkehr getrennten Route sicher vom Bahnhof Ebikon nach Root zu gelangen. Mit der neuen Verbindung durch das Rontal kann die Verkehrssicherheit massgeblich gesteigert werden. Das Projekt schafft einen klaren Mehrwert für den Veloverkehr.

#### Modalsplit für Veloverkehr erhöhen:

Mit der neuen Verbindung im Rontal wird es attraktiver, Wegstrecke zwischen den verschiedenen Gemeinden mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zusätzlich soll das neue Angebot dazu anregen, vermehrt das Velo als Verkehrsmittel zu verwenden. Der neue Gleisweg soll damit auch einen Beitrag zu einer Erhöhung des Modalsplits für den Veloverkehr im Rontal führen.

#### Künftige Mobilitätsbedürfnisse antizipieren:

Mit dem geplanten Gleisweg werden auch die künftigen Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt. Entlang der Strecke entstehen im Rontal in den nächsten Jahren weitere Entwicklungsschwerpunkte. Dort sollen neue Wohn- und Arbeitsgebiete geschaffen werden. Mit dem neuen Veloweg sind diese auf kürzestem Weg mit den wichtigsten Verkehrsknoten verbunden.

## **5. Projekt**

### **5.1. Überblick**

Der flach geführte, zentral gelegene Gleisweg führt auf dem direktesten Weg mitten durchs Rontal. Die Strecke wird – wo möglich – getrennt als reiner Radweg geführt. Am Anfang und am Ende gibt es längere Teilstücke, auf denen er als kombinierter Rad- und Gehweg ausgestaltet ist. Auf kürzeren Abschnitten wird der neue Radweg im Mischverkehr mit Autos oder Landwirtschaftsfahrzeugen geführt. In Dierikon plant die SBB zudem, eine Abstellanlage für die Bauphase des Durchgangsbahnhofs zu erstellen. Daher kann der Gleisweg in diesem Bereich in einem ersten Schritt nur auf eine Breite von 2,40 Metern ausgebaut werden. Der Ausbaugrad weicht dort von der Regelbreite von 3,60 Metern ab.

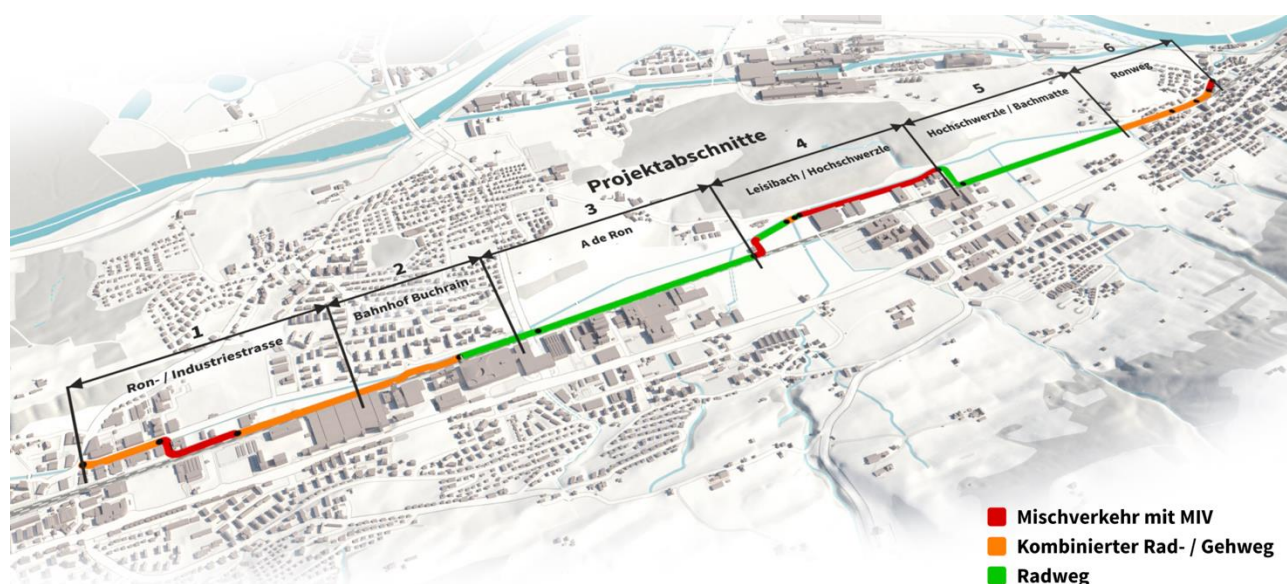
Der geplante Radweg hat eine Länge von 4,92 Kilometern. Für die Wegführung werden zum grössten Teil bereits bestehende Güterwege oder Strassen genutzt. Diese werden teilweise verbreitert, markiert, beschildert und miteinander verbunden. Die Regelbreite beträgt 3,60 Meter. Auf Streckenabschnitten, die als Rad- und Gehweg im Mischverkehr geführt werden, ist die Regelbreite 4,0 Meter. Die Minimalbreite an lokalen Engstellen beträgt 2,40 Meter. Auf einigen Teilstücken muss der Radweg auf der grünen Wiese neu gebaut – oder ein bestehender Weg verbreitert werden. Die dazu erforderlichen Gespräche zum Landerwerb sind im Gang.

In den Gemeinden Buchrain, Ebikon, Dierikon und Root wurde in den vergangenen Jahren ein Projekt zum Hochwasserschutz und zur Revitalisierung der Ron umgesetzt. Im Zuge dieses Projektes entstand parallel zum Fluss ein Unterhaltungsweg. Dieser Ronweg kann künftig durch Fussgängerinnen und Fussgänger genutzt werden. Er bietet eine Längsverbindung entlang des

Flusses und dient auch als Wanderweg. Die Linienführung des Gleisweges überschneidet sich teilweise mit der des Ronwegs, sodass Fussgängerinnen und Jogger in Zukunft auf diesen Abschnitt ausweichen können. Auf dem Gleisweg sind jedoch keine Verbotsschilder für Fussgängerinnen und Fussgänger geplant. Es wird davon ausgegangen, dass der Fussverkehr den idyllischeren Weg entlang der Ron bevorzugen wird.

Der Gleisweg ist eine Veloalltagsroute. Diese Veloverbindung ist für den täglichen Gebrauch gedacht und soll ein sicheres sowie zügiges Vorankommen gewährleisten. Für die Sicherheit und Attraktivität des Gleisweges ist es wichtig, dass diese Veloverbindung asphaltiert ist. Dies sorgt für den notwendigen Komfort der Velofahrenden und ermöglicht einen ganzjährigen Winterdienst. So können Pendlerinnen und Pendler zu jeder Jahreszeit von der direkten Verbindung profitieren, ohne vom Spritzwasser eines Kieswegs vollgespritzt zu werden.

Schnelle E-Bikes mit Geschwindigkeiten bis zu 45 km/h dürfen den neuen Radweg benutzen, was ausdrücklich erwünscht ist. Der Radweg ist als Strecke für Pendlerinnen und Pendler vorgesehen, um einen Teil des motorisierten Verkehrs von der Hauptachse auf den Radweg zu verlagern.



Projektübersicht

## 5.2. Projektzahlen

### Gesamtlänge Gleisweg: 4'920 m

- Länge Gleisweg Ebikon: 1'500 m
- Länge Gleisweg Buchrain: 90 m
- Länge Gleisweg Dierikon: 1'330 m
- Länge Gleisweg Root: 2'000 m

### Gesamtfläche neuer Belag Gleisweg: 12'860 m<sup>2</sup>

- Fläche neuer Belag Gleisweg Ebikon: 5'200 m<sup>2</sup>
- Fläche neuer Belag Gleisweg Buchrain: 350 m<sup>2</sup>
- Fläche neuer Belag Gleisweg Dierikon: 3'020 m<sup>2</sup>
- Fläche neuer Belag Gleisweg Root: 4'290 m<sup>2</sup>

### **5.3. Technische Aspekte**

Der Gleisweg soll dem Radverkehr als attraktive Haupt- bzw. Verbindungsrouten dienen. Die Strecke wird – wo möglich – getrennt von anderen Nutzern als Veloroute geführt. Die Regelbreiten für gerade Abschnitte sowie Mindestmasse bei lokalen Engstellen definiert:

- Regelbreite Radweg: Lichte Breite (LB) = 3,60 m
- Regelbreite Rad-/ Fussweg: LB = 4,00 m
- Mindestbreite Radweg (lokale Engstelle): LB = 2,40 m
- Mindestbreite Rad-/ Fussweg (lokale Engstelle): LB = 3,00 m

Weite Teile des Gleisweges führen jedoch entlang von bestehenden Bewirtschaftungswegen. Diese Abschnitte werden grundsätzlich nur durch den Veloverkehr, abschnittsweise landwirtschaftlichen Verkehr und Unterhaltsfahrzeuge befahren. Zwecks Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts ist der gesamte Streckenabschnitt mit einem bituminösen Asphaltbelag zu erstellen. Für die Dimensionierung des Strassenoberbaus gelten jedoch geringere Anforderungen als bei kommunalen Strassen. Es gilt einen möglichst wirtschaftlichen Strassenoberbau zu definieren, welcher sich an den kantonalen Ausführungsbestimmungen für Güterstrassen orientiert.

### **5.4. Streckenabschnitte**

Der neue Radweg wurde in der Planung in sechs Abschnitte unterteilt. Er beginnt beim Bahnhof Ebikon. Auf einzelnen Abschnitten (T1 und T4) wird der Gleisweg teilweise im Mischverkehr mit dem MIV oder mit dem landwirtschaftlichen Verkehr geführt (z. B. Industriestrasse in Ebikon). Im Abschnitt T3 planen die SBB eine Abstellanlage für die Bauphase des Durchgangsbahnhofs zu erstellen. Daher kann der Gleisweg in diesem Bereich in einem ersten Schritt nur mit einer Breite 2,40 Meter ausgebaut werden. Der Ausbaugrad weicht dort von der Regelbreite ab. Der neue Radweg endet in Root. Dort kann die nationale Veloroute 9 erreicht werden.

#### T1 Ron-/Industriestrasse – Gemeinde Ebikon

Im Abschnitt zwischen dem Knoten Buchrain-/ Ronstrasse und der Ronbrücke besteht bereits ein Gehweg. Dieser wird für die Nutzung als Rad-/Gehweg verbreitert. Dies bedingt die Erstellung einer Stützkonstruktion entlang des Wegabschlusses auf Seite der Ron. Die Bushaltekante «Ebikon, Halte» in Fahrtrichtung Buchrain wird durch das Radwegprojekt tangiert und muss verschoben werden. Nach der Ronbrücke in Richtung Bahnhof Buchrain wird der Gleisweg auf der Industriestrasse im Mischverkehr geführt. In diesem Bereich wird die bestehende asphaltierte Fahrbahn genutzt, daher sind keine baulichen Massnahmen notwendig. Die bestehenden Senkrechtparkplätze auf der Parzelle 2260 (Carrosserie Suisse Zentralschweiz) stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Sie werden mit einem Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt. Ab

Parzelle 2260 wird der Gleisweg von der bestehenden Strasse auf die SBB-Parzelle geführt. In diesem Abschnitt muss der Radweg neu erbaut werden, da hier das bestehende Terrain nur Grünfläche aufweist. Dieser Projektabschnitt wird auch in Zukunft durch den landwirtschaftlichen Verkehr zur Erschliessung der angrenzenden Grünflächen genutzt.

#### T2 Bahnhof Buchrain – Gemeinden Ebikon / Buchrain / Dierikon

Dieser Abschnitt des Gleiswegs führt auf einer SBB-Parzelle zum Bahnhof Buchrain. Der bestehende Bewirtschaftungsweg wird verbreitert. Die SBB plant mittel- bis langfristig Anpassungen an der Perronanlage beim Bahnhof Buchrain. Die Linienführung und der Ausbaugrad des Gleisweges wurden daher so gewählt, dass keine baulichen Massnahmen an bahntechnischen Anlagen notwendig sind. Am Bahnhof ist ein 4 Meter breiter kombinierter Rad- und Gehweg geplant. Ab der Personenüberführung wird der Gleisweg zu einem reinen Radweg. Die bereits bestehenden asphaltierten Flächen müssen für den kombinierten Rad-/Gehweg verbreitert werden.

#### T3 A de Ron – Gemeinde Dierikon

Im Rahmen des SBB-Projektes Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) planen die SBB in diesem Perimeter den Bau einer Abstellanlage. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird der Gleisweg in diesem Abschnitt nur provisorisch ausgebaut. Kostenaufwändige Anpassungen am bestehenden SBB-Trasse werden vermieden. Ebenso sollen keine bestehenden Landwirtschaftsflächen beansprucht werden. Der bestehende SBB-Bewirtschaftungsweg wird auf der bestehenden Breite ertüchtigt. Der Ausbaugrad weicht von der Regelbreite ab. Die Mindestbreite der befestigten Oberfläche beträgt hier 2,40 m, was das Kreuzen von zwei Velos ermöglicht. Der Endausbau soll zu einem späteren Zeitpunkt (2028 – 2032) zusammen mit der SBB-Abstellanlage realisiert werden.

#### T4 Leisibach / Hochschwerzle – Gemeinden Dierikon / Root

Im Abschnitt T4 wird der neue Radweg auf dem ersten Wegstück entlang der Ron Richtung Leisibachstrasse geführt. Da es hier bis anhin keinen Weg gibt, muss dieser Abschnitt komplett neu gebaut werden. Dazu sind Erdarbeiten notwendig. Anschliessend werden die Velofahrenden über die Leisibachstrasse / Hochschwerzlen auf der bestehenden Fahrbahn im Mischverkehr geführt. In diesem Abschnitt sind keine Baumassnahmen notwendig. Die kantonale Dienststelle vif hat auf Antrag der Gemeinde Root den Streckenabschnitt von einem Ausserortsbereich in einen Innerortsbereich umgewandelt. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt in diesem Abschnitt neu generell 50 km/h statt 80 km/h.

#### T5 Hochschwerzle / Bachmatte – Gemeinde Root

Im Abschnitt zwischen der Hochschwerzlenstrasse und dem bestehenden Bewirtschaftungsweg muss für den Gleisweg ein neues Wegstück gebaut werden, da hier bis anhin noch kein Zufahrtsweg besteht. Die Erschliessung der Hochschwerzlenstrasse mit dem Bewirtschaftungsweg erfolgt über die Parzelle 569, auf der sich ein landwirtschaftlich genutztes Feld befindet. Hier sind Erdarbeiten notwendig, um anschliessend Fundations- und Asphaltschichten einbauen zu können. In diesem Bereich sind auch in Zukunft Landwirtschaftsfahrzeuge im Mischverkehr unterwegs. Anschliessend verläuft der Gleisweg auf dem bestehenden geschotterten Wirtschaftsweg entlang des SBB-Trassees.

## T6 Ronweg – Root

In diesem Bereich wird der bestehende, geschotterte Wirtschaftsweg der SBB auf eine Mindestbreite von 2.50 Meter ausgebaut. Bauliche Eingriffe in die Ronböschung und in das Freibord der Ron sind nicht gestattet. Eingriffe in den SBB-Bahndamm werden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vermieden. Das Projekt Gleisweg endet am Knoten Perlen/Werkstrasse/Ronweg. Die Veloführung über den Knoten ist nicht Projektbestandteil. In Root gibt es einen Anschluss an die nationale Veloroute 9. Für diesen Abschnitt ist aus Sicherheitsgründen eine durchgehende Beleuchtung geplant. Mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wird die Geschwindigkeit der Velofahrenden lokal reduziert.

### **5.5. Sicherheit**

Das Projekt bringt gegenüber der heutigen Situation betreffend Sicherheit einen klaren Mehrwert für den Veloverkehr. Die freien Strecken des neuen Radwegs werden grundsätzlich nicht beleuchtet. Bei unübersichtlichen Stellen wie scharfen Kurven oder Einmündungen von Wanderwegen ist hingegen eine Beleuchtung vorgesehen.

Die Signalisation und Markierung basieren auf der entsprechenden Gesetzgebung. Dazu gehören die Signalisationsverordnung und die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Für den Gleisweg sind insbesondere die Signale «Radweg», «Ende des Radweges» und «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» relevant. Da der Gleisweg aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation für Velos besonders geeignet ist, ist der Weg mit dem Wegweiser «Route für Fahrräder» und allenfalls mit Bestätigungstafeln und Vorwegweisern zu beschildern.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt keine richtungstrennende Markierung (Mittelstreifen) anzubringen. Nach Möglichkeit sollen Radfahrende die gesamte Fahrbahnbreite nutzen dürfen. An Einmündungen in übergeordnete Strassensysteme werden Wartelinien empfohlen. Die Radverkehrsflächen können durch Velopiktogramme hervorgehoben werden.

### **5.6. Unterhalt**

Bezüglich des Betriebs und Unterhalts gelten folgende Grundsätze:

- Die Anlage ist betriebs- und unterhaltsfreundlich auszugestalten. Unterhaltsarbeiten sollen den Verkehr möglichst nicht tangieren.
- Grundsätzlich ist jede Gemeinde für ihren Perimeter zuständig.
- Bepflanzungen sollen unterhaltsarm und ökologisch möglichst vielfältig sein.
- Grundsätzlich sind Standardprodukte zu wählen, welche bei einem allfälligen Schadenfall schnell und einfach beschafft sowie ausgetauscht werden können.

### **5.7. Öffentliche Planauflage**

Das Projekt verläuft über vier Gemeinden: Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root. Jeder Projektabschnitt wurde in der entsprechenden Gemeinde öffentlich aufgelegt – und die Auflage im Kantonsblatt publiziert. Diese öffentliche Planauflage erfolgte vom 10. Juni 2024 bis am 01. Juli 2024. Die Pläne konnten während den Öffnungszeiten in den Gemeindeverwaltungen der Anliegergemeinden eingesehen werden. Die Einsprachen werden verfahrensgerecht behandelt. Die Gemeinde entscheidet über allfällige gegen das Projekt gerichtete Einsprachen.

## **5.8. Erwerb von Land und Rechten**

Damit der Gleisweg gebaut werden kann, braucht es ein rechtskräftig genehmigtes Projekt und hierzu erforderliches Land und/oder Rechte. Die Gespräche zum Landerwerb wurden im Frühjahr und Sommer 2024 geführt. Der Landerwerb erfolgt über alle vier Standortgemeinden nach der Praxis und damit auch nach den Entschädigungsansätzen des Kantons Luzern.

## **5.9. Ausbau Veloweg Richtung Luzern**

Der Kanton Luzern entwickelt ein neues Velokonzept, das die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur in den nächsten 10 bis 15 Jahren sicherstellt. Ziel ist ein attraktives, zusammenhängendes, durchgängiges und sicheres Velowegnetz im ganzen Kanton Luzern. Das Kernstück bildet der «Masterplan Velo 2035». Dieser umfasst den neuen kantonalen Velonetzplan, einen Massnahmenplan und eine Massnahmenliste sowie Standards für Fuss- und Veloverkehr.

Ein Teil dieses «Masterplans Velo 2035» ist der Bau des Gleiswegs von Root nach Ebikon und die anschliessende Verlängerung bis ins Stadtzentrum von Luzern. Die Gemeinde Ebikon erarbeitete dazu ein entsprechendes Vorprojekt. Dieses sieht unter anderem die Neugestaltung der Kaspar-Kopp-Strasse vor. Die geplante Weiterführung vom Bahnhof Ebikon soll bis Ende 2024 in den revidierten Kantonalen Richtplan integriert werden. Die Massnahmen der kantonalen Velonetzplanung können hingegen frühestens in das Agglomerationsprogramm der 6. Generation aufgenommen werden. Sodass eine Umsetzung erst ab 2032 realistisch ist.

Gewisse Massnahmen sollen aber unabhängig vom Agglomerationsprogramm bereits früher umgesetzt werden. Wann genau der Anschluss des Gleisweges an die Stadt Luzern erfolgt, lässt sich jedoch noch nicht abschätzen. Der Bau des gemeinsamen Gleiswegs durch die Rontaler Gemeinde ist allerdings eine wichtige Voraussetzung dafür.

## **6. Finanzen**

### **6.1. Finanzen und Folgekosten**

Die Gesamtkosten für den Bau des Radwegs betragen rund 4.11 Mio. Franken inklusive 8,1% Mehrwertsteuer. Der Bund übernimmt im Rahmen des Agglomerationsprogrammes mit ca. 1.17 Mio. Franken gut einen Viertel der Kosten. Damit die Bundesgelder fliessen, muss der Baubeginn bis Ende 2025 erfolgen. Die restlichen Kosten in der Höhe von rund 2.94 Mio. Franken teilen sich die beteiligten Gemeinden. Die Anliegergemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon und Root setzen dieses Projekt gemeinsam um. Die Gemeinde Gisikon beteiligt sich über das ordentliche Budget mit 70'000 Franken solidarisch an den Planungskosten des Projektes.

Die Anteile, welche die einzelnen Gemeinden an den Gleisweg zahlen, richtet sich nach der Einwohnerzahl. Ebikon zahlt deshalb rund die Hälfte der Investitionskosten, obwohl auf dem Gemeindegebiet von Ebikon nicht der längste Streckenabschnitt liegt. Die Kostenverteilung anhand der Einwohnerzahl ist bei Gemeinschaftsprojekten zwischen Gemeinden ein häufig gewähltes Vorgehen. Auf dem Gemeindegebiet von Ebikon fällt zudem ein Grossteil der baulichen Massnahmen an. Dazu gehört im Abschnitt Ronstrasse die Erstellung einer aufwendigen Stützkonstruktion entlang des Wegabschlusses auf Seite der Ron.

Gesamtkosten

|                                               |        | <b>CHF</b>       |
|-----------------------------------------------|--------|------------------|
| Gesamtkosten inkl. MWST                       | 100.0% | <b>4'110'800</b> |
| Beitrag Bund min. inkl. MWST                  | 28.43% | <b>1'168'800</b> |
| Beitrag Gemeinden                             | 71.57% | <b>2'942'000</b> |
| Grundstück (Landerwerb)                       |        | 185'000          |
| Baumeisterkosten                              |        | 2'172'000        |
| Baunebenkosten                                |        | 360'000          |
| Honorare und Gebühren                         |        | 769'000          |
| Unvorhergesehenes                             |        | 327'800          |
| Mehrwertsteuern 8.1 %                         |        | 297'000          |
| Total Bruttokosten inkl. MwSt und Nebenkosten |        | 4'110'800        |

Kostenplan Budgetbeiträge Gemeinden (ohne Vorleistungen)

| <b>Gemeinde</b>           | <b>Gesamt</b>    |             | <b>Anteil</b> | <b>Buchrain</b> | <b>Dierikon</b> | <b>Ebikon</b>    | <b>Root</b> |
|---------------------------|------------------|-------------|---------------|-----------------|-----------------|------------------|-------------|
| Kostenteiler              | Anteil %         |             | 100%          | 23.40%          | 5.80%           | 51.62%           | 19.18%      |
| <b>Betrag CHF</b>         | 1'450'600        | <b>2025</b> | 40.36%        | 339'400         | 84'300          | <b>748'700</b>   | 278'200     |
| inkl. MWST                | 1'805'800        | <b>2026</b> | 50.24%        | 422'500         | 104'900         | <b>932'100</b>   | 346'300     |
|                           | 337'900          | <b>2027</b> | 9.40%         | 79'100          | 19'600          | <b>174'400</b>   | 64'800      |
| <b>Total Bruttokosten</b> | <b>3'594'300</b> |             | 100%          | 841'000         | 208'800         | <b>1'855'200</b> | 689'300     |
| <b>Bundesbeitrag*</b>     | <b>1'168'800</b> |             |               | 273'500         | 67'900          | <b>603'200</b>   | 224'200     |
| <b>Total Nettokosten</b>  | <b>2'425'500</b> |             |               | 567'500         | 140'900         | <b>1'252'000</b> | 465'100     |

\*Prozentual analog Anteil an Gesamtkosten inkl. Vorleistungen, Gisikon nicht anspruchsberechtigt

## 6.2. Rückvergütung Bundesbeiträge

Wie in Ziffer 6.1 erwähnt, übernimmt der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes mit ca. CHF 1.17 Mio. gut ein Viertel der Kosten. Somit werden der Gemeinde Ebikon Bundesbeiträge in der Höhe von CHF 603'200 zurückvergütet, Damit betragen die Nettokosten für die Gemeinde Ebikon am Projekt Gleisweg noch CHF 1'252'000. Voraussetzung für diese Rückvergütung ist, dass der Baubeginn des Projekts Gleisweg bis Ende 2025 erfolgt.

### Kostenzusammenstellung Baumeisterkosten Gleisweg LuzernOst

| Baumeisterkosten in CHF                                     | Gesamt           | Ebikon           | Buchrain       | Dierikon       | Root           |
|-------------------------------------------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| NPK 111 Regie                                               | 90'000           | 55'000           | 5'000          | 10'000         | 20'000         |
| NPK 112 Prüfungen                                           | 19'000           | 11'000           | 1'000          | 2'500          | 4'500          |
| NPK 113 Baustelleneinrichtung                               | 220'000          | 130'000          | 10'000         | 30'000         | 50'000         |
| NPK 116 Holzen und Roden                                    | 23'500           | 23'500           | -              | -              | -              |
| NPK 117 Abbrüche und Demontage                              | 75'000           | 59'500           | 9'500          | 4'000          | 2'000          |
| NPK 151 Bauarbeiten für Werkleitungen                       | 87'000           | 20'000           | 2'000          | 10'000         | 55'000         |
| NPK 183 Zäune und Arealeingänge                             | 54'000           | 36'000           | 2'500          | 10'500         | 5'000          |
| NPK 211 Baugruben und Erdbau                                | 188'500          | 104'500          | 5'000          | 30'000         | 49'000         |
| NPK 221 Foundation für Verkehrsanlagen                      | 335'000          | 140'500          | 13'000         | 57'000         | 124'500        |
| NPK 222 Abschlüsse und Pflasterungen                        | 231'000          | 201'500          | 12'500         | 6'000          | 11'000.00      |
| NPK 223 Belagsarbeiten                                      | 558'000          | 222'000          | 20'000         | 131'000.00     | 185'000        |
| NPK 237 Kanalisation und Entwässerungen                     | 16'000           | 16'000           | -              | -              | -              |
| NPK 241 Ortbetonbau                                         | 275'000          | 260'500          | 14'500         | -              | -              |
| <b>Total</b>                                                | <b>2'172'000</b> | <b>1'280'000</b> | <b>95'000</b>  | <b>291'000</b> | <b>506'000</b> |
| Effektive Baumeisterkosten                                  | 100%             | 59%              | 4%             | 13%            | 23%            |
| Kostenverteilschlüssel                                      | 100%             | 51.6%            | 23.4%          | 5.8%           | 19.2%          |
| Differenz Kostenverteilschlüssel effektive Baumeisterkosten |                  | <b>7.33%</b>     | <b>-19.03%</b> | <b>7.60%</b>   | <b>4.10%</b>   |

### 6.3. Vorleistungen

In den Jahren 2021 bis 2024 sind für die Planung des Projekts bereits Gesamtkosten von CHF 516'500 angefallen. Der Anteil der Gemeinde Ebikon daran beträgt CHF 225'829.74. Diese Kosten wurden der Erfolgsrechnung belastet. Sie sind daher nicht mehr mit dem Sonderkredit zu genehmigen und werden auch nicht mehrjährig abgeschrieben.

Die Vorleistungen der Jahre 2021 bis 2024 wurden mit den jeweiligen Jahresbudgets bereits genehmigt und sind deshalb nicht mehr mit dem Sonderkredit zu bewilligen.

#### Kostenplan Gemeindebeiträge Vorleistungen 2021-2024

| Gemeinde             |         | Gisikon | Buchrain | Dierikon | Ebikon         | Root   |
|----------------------|---------|---------|----------|----------|----------------|--------|
| Kostenteiler<br>in % | 100 %   | 15.27%  | 19.83%   | 4.92%    | 43.72%         | 16.26% |
| <b>Betrag CHF</b>    | 516'500 | 78'888  | 102'400  | 25'398   | <b>225'830</b> | 83'984 |

### 6.4. Kostengrundlage und Abgrenzungen

- Der Kostenvoranschlag basiert auf den Plänen des Bauprojektes, Stand 12.02.2024.

Die Genauigkeit des Kostenvoranschlags beträgt  $\pm 10\%$ .

- Der Mehrwertsteuersatz beträgt 8.1% und ist in den Preisen eingerechnet. Allfälliger Landerwerb untersteht der MwSt. nicht.

- Preisbasis: Januar 2023 (Indexstand Schweizerischer Baumeisterverband)

### 6.5. Personelle Folgen

Der Gleisweg wird auf dem Gemeindegebiet Ebikon durch den Werkdienst unterhalten. Momentan ist vorgesehen, dass dieser Zusatzaufwand mit den bestehenden personellen Ressourcen bewältigt wird. Eine allfällige zusätzliche Pensen-Aufstockung hängt von diversen weiteren Projekten und Infrastrukturausbauten ab.

### 6.6. Finanzielle Auswirkungen

Nebst dem baulichen Unterhalt (Reparaturen, Entwässerung etc.) werden der Erfolgsrechnung von Ebikon die Abschreibungen und Zinsen belastet. Der Nettobetrag (Bruttokredit abzüglich Bundesbeitrag) wird über 30 Jahre abgeschrieben, was pro Jahr rund CHF 49'300 entspricht. Zusätzlich wird die Investition zum aktuell gültigen kalkulatorischen Zins von 2 % finanziert, was im ersten Jahr eine Zinslast von CHF 29'600 entspricht und jährlich um rund CHF 1'000 abnimmt.

### 6.7. Aufgaben und Finanzplan

Das Projekt ist im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan mit den einzelnen Jahrestreichen berücksichtigt.

## **7. Ausblick**

### **7.1 Vorgehen und Terminplan**

In Ebikon muss der Einwohnerrat für das Projekt Gleisweg einen Sonderkredit in der Höhe der Bruttokosten 2025 – 2027 von 1'855'200 Mio. Franken genehmigen. In Buchrain, Dierikon, Root und Gisikon ist der Kredit ein Teil des Gesamtbudgets der jeweiligen Gemeinde.

Damit die Beiträge des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm ausbezahlt werden können, muss der Baubeginn mindestens in einer Gemeinde 2025 erfolgen. Die Eröffnung des neuen Gleisweges ist frühestens 2027 geplant.

|                                                        |      |
|--------------------------------------------------------|------|
| Auflage Bauprojekt und Einspracheverhandlungen         | 2024 |
| Kreditantrag Bau Gleisweg in Ebikon                    | 2024 |
| Entscheid Globalbudgets in Buchrain, Dierikon und Root | 2024 |
| Erarbeitung Bauprojekt                                 | 2024 |
| Baubeginn                                              | 2025 |
| Früheste Eröffnung des durchgehenden Gleisweges        | 2027 |

### **7.2 Konsequenzen einer Ablehnung**

Der Gleisweg ist ein wegweisendes Gemeinschaftsprojekt, von dem alle beteiligten Rontaler Gemeinden profitieren. Daher ist es wichtig, dass das Vorhaben von allen Gemeinden unterstützt wird. Bei der Ablehnung von Ebikon, muss das Projekt von den restlichen Gemeinden neu beurteilt werden. Je nach Ausgangslage und den finanziellen Folgen einer Ablehnung für die anderen Gemeinden droht ein Projektabbruch über alle Teilstücke. Ausserdem diskutieren einzelne Gemeinden darüber, ihre Beiträge nur zu leisten, wenn auch Ebikon seinen Anteil zum Gleisweg beisteuert. Der Gleisweg ist Teil des Agglomerationsprogramms des Bundes der 3. Generation. Der Bund übernimmt daher mit rund 1,17 Mio. Franken gut einen Viertel der Kosten. Damit die Bundesgelder fliessen, muss der Baubeginn bis Ende 2025 erfolgen. Bei einer Ablehnung müssten die Planungskosten von rund 520'000 Franken abgeschrieben werden. Eine allfällige Neuauflage des Projektes wäre frühestens in den 2030er-Jahren möglich.

## **8. Schlussbemerkung**

Die Gemeinden im Rontal haben sich zum Ziel gesetzt, den Veloverkehr zu fördern. Velofahren ist gesund, schont die Umwelt, ist effizient und spart Raum. Vor allem im Talboden entlang der SBB-Bahnlinie macht es Sinn, das Velo als Verkehrsmittel zu fördern, indem eine eigene Route geschaffen wird. Das Gesamtverkehrskonzept von 2018 zeigt auf, dass die Mobilitätsbedürfnisse in der Region bis 2030 weiter zunehmen werden. Um die wachsende Mobilität abwickeln zu können, braucht es eine Verlagerung auf den ÖV sowie die Förderung des Velo- und Fussverkehrs. Die wichtigste Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs ist die Realisierung des Gleiswegs von Ebikon bis Root. Dieser bringt mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer. Der neue Veloweg trägt zudem zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den Langsamverkehr bei.

Insgesamt soll dadurch der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit erhöht werden. Der Gemeinderat empfiehlt das Projekt zu unterstützen.

### **9. Antrag des Gemeinderats**

Genehmigung des Sonderkredits (Anteil der Gemeinde Ebikon) für die Realisierung eines Velowegs (Projekt «Gleisweg») von Ebikon bis Root von brutto CHF 1'855'200.

Ebikon, 31. Oktober 2024

Für den Gemeinderat



Daniel Gasser  
Gemeindepräsident



Roland Baggenstos  
Gemeindeschreiber

**Beschlusstext zu Bericht und Antrag Nr. 09/24**

**ENTWURF**

Der Einwohnerrat Ebikon

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 09/24 vom 31. Oktober 2024

und

gestützt auf

Art. 32 Abs. 2 und Art. 33 Abs. 2 Ziff. 2 Gemeindeordnung Ebikon

betreffend

**Sonderkredit für die Realisierung eines Velowegs von Ebikon bis Root («Gleisweg»)**

beschliesst:

1. Genehmigung des Sonderkredits (Anteil der Gemeinde Ebikon) für die Realisierung eines Velowegs von Ebikon bis Root (Projekt «Gleisweg») von brutto CHF 1'855'200.
2. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Einwohnerrat Ebikon, 17. Dezember 2024

Alex Fischer  
Präsident

Roland Baggenstos  
Gemeindeschreiber