



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 31. Januar 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

B 125 Änderung der Kantonsstrassen K 12, K 13 und K 15a im Abschnitt Knoten Lohren, Gemeinde Emmen; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Botschaft B 125 an ihren Sitzungen vom 26. August 2022, 23. September 2022, 16. Dezember 2022 sowie vom 9. Januar 2023 beraten. Das Projekt «Knoten Lohren» kann nicht isoliert angesehen werden. Darum wollte sich die Kommission einen Gesamtüberblick verschaffen. Dies war mit den Grundlagen aus der Botschaft allein nicht möglich, sondern es bedurfte weiterer Abklärungen und Grundlagen. Das war der Grund für die mehrmalige Behandlung in der Kommission. Die Mehrheit der VBK sieht in der Lohrenkreuzung ein wichtiges Eingangstor für die Landschaft ins Gebiet Luzern Nord. Die Bedeutung nimmt noch zu, wenn der Ausbau des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Rothenburg weiter fortschreitet. Rothenburg Station wird zudem zu einer Verkehrsdrehscheibe. Aus all diesen Gründen braucht es eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig wird mit dem Ausbau eine zukunftsorientierte Verkehrsdosierung ermöglicht. Einer Minderheit der VBK waren die Kosten zu hoch, oder man wollte sich nur auf den Ausbau für den öV beschränken. Das Eintreten war unbestritten. Ein Rückweisungsantrag wurde mit 12 zu 1 Stimme abgelehnt. Die Kommission stimmte dem Sonderkredit über 12,16 Millionen Franken für die Anpassung des Knotens Lohren in Emmen mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung zu

Für die SVP-Fraktion spricht Guido Müller.

Guido Müller: Wer viel in der Luzerner Landschaft unterwegs ist, kennt die Lohrenkreuzung und kann bestätigen, dass diese wohl zu den am grosszügigsten ausgelegten Kreuzungen in unserem Kanton gehört. Sie ist ein wichtiges Eingangstor von der Landschaft in die Agglomeration von Luzern. Wie viele andere Verkehrsknotenpunkte ist auch diese Kreuzung an vielen Tagen zur Hauptverkehrszeit überlastet. Dies führt an etwa vier Stunden pro Werktag zu einer Überlastung, die auch den Fluss des öV behindert. Dies ist an vielen anderen Verkehrspunkten im Kanton ebenfalls der Fall. Aus Sicht der SVP gibt es im Kanton Luzern vordringlichere Projekte, die prioritärer umgesetzt werden müssten. In eindrücklicher Form wurden den VBK-Mitgliedern mit einer Computersimulation die aktuelle Verkehrssituation und die Stautwicklung aufgezeigt. Die Mehrzahl der an dieser Kreuzung erfolgten Unfallereignisse ereignen sich gemäss den Ausführungen der Planer in jenen Stunden, an denen die Lichtsignalanlage ausgeschaltet ist. Es sind also primär rücksichtslose Raser und unachtsame Fahrer Auslöser dieser Unfallereignisse. Möchte man die Anzahl solcher Unfälle reduzieren, gäbe es also eine pragmatische Discount-Variante, nämlich die Anlage auch in der Nacht zu betreiben. Die SVP begrüsst Massnahmen, die zur Verflüssigung des öV und zum Ausbau der Sicherheit für den Radverkehr beitragen. Diese

Erfordernisse dürften aus unserer Sicht auch das Schwergewicht in der Planung für einen Umbau der Lohrenkreuzung in der nun vorliegenden Variante gewesen sein. Die SVP ist klar der Ansicht, dass auch die künftig zu erwartende Entwicklung in unmittelbarer Umgebung mit dem ESP Hasenmoos-Quartier und dem künftigen Verkehrssicherheitszentrum hätte einbezogen werden müssen. Dieser Projektkredit von 12,1 Millionen Franken beinhaltet leider keine Lösung für die die zwingend erforderliche Verbesserung der Zu- und Wegfahrt zur Hasenmoosstrasse und damit auch zur Zufahrt an den künftigen Hub am Bahnhof Rothenburg. Diese soll erst zu einem späteren Zeitpunkt, wiederum verbunden mit einer weiteren, wieder verkehrsbehindernden Baustelle angegangen werden. Der Einbezug einer umfassenderen Lösung hätte aus unserer Sicht in die Planung gehört, denn der Wirtschaftsverkehr hat heute schon lange Wartezeiten. Die geplanten Umbaumaassnahmen hätten folgende Zielsetzung, ich zitiere aus der Botschaft: «Mit der Optimierung soll der Knoten Lohren für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr ausgebaut werden.» Was uns hier aber vorliegt, beinhaltet primär Massnahmen für den Langsamverkehr und den öV mit einem dazugehörenden grossen Kulturlandverschleiss. Es wird Kulturland geopfert, um das einfachere Umsteigen auf den öV an dieser Kreuzung zu optimieren. Ob sich dieser Plan mit dem viel gerühmten und schon geplanten Hubkonzept, das auch am Bahnhof Rothenburg realisiert werden soll, vereinbaren lässt, muss zusätzlich infrage gestellt werden. Dass mit dem vorliegenden Gesamtprojekt eine Verbesserung der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erreicht und realisiert wird, ist aus unserer Sicht mehr als fraglich. Für den MIV heisst dieses Projekt primär die kapazitätseinschränkende Umsetzung einer Dosieranlage mit Busbevorzugung à la Modell der Stadt Luzern, nach dem Motto: «Das Velo und der Bus fahren, der Fussgänger geht, aber der MIV – der steht.» Die Pendler aus dem Hinterland, die über diese Kreuzung an ihren Arbeitsplatz oder zurück nach Hause gelangen müssen, werden bei der Einfahrt in die Agglomeration mit einer Dosieranlage gehindert. Wenn wir auch in der Zukunft wollen, dass sich die Landschaft nicht noch mehr entvölkert und noch mehr Menschen in die Stadt und die Agglomeration ziehen, müssen wird den Pendlern attraktive Anreisemöglichkeiten bieten, auch für den MIV. Die ausführlichen Diskussionen in der VBK zu diesem Projekt zeigen auch auf, dass das Projekt sehr hohe Kosten aufweist, die in ihrer Wirkung zu hinterfragen sind. Die SVP ist vom vorliegenden Projekt aus den ausgeführten Punkten nicht überzeugt und klar der Ansicht, dass für die Busbevorzugung und eine Optimierung für den Langsamverkehr kostengünstigere Varianten umgesetzt werden müssten. Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein, lehnt aber den Sonderkredit ab.

Für die Mitte-Fraktion spricht Josef Wyss.

Josef Wyss: Wenn wir die Botschaft B 125 so betrachten, wie sie hier vorliegt, könnte man durchaus zum Schluss kommen, dass dieses Projekt mit 12,1 Millionen Franken schon etwas überdimensioniert ist, sind doch zumindest die Flächendimensionen bereits heute grosszügig ausgestattet. Dies war auch der Grund, wieso wir dem Projekt anfänglich kritisch gegenüberstanden. Uns hat das grosse Bild der verkehrstechnischen Herausforderungen von Rothenburg Station gefehlt. Dies hat dann in Gesprächen mit dem Gemeinderat Rothenburg und der Intervention bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) langsam Form angenommen, wobei das Zusammentragen der entsprechenden Informationen eigentlich nicht unsere Aufgabe gewesen wäre. Ich danke der Regierung, wenn bei der Erstellung von kommenden Botschaften diesem Anliegen Rechnung getragen wird. Ich komme zurück zur Botschaft. Wieso können wir heute hinter diesem Projekt stehen und dieses unterstützen? Der Ausbau des Knotens ist neben den verkehrstechnischen Optimierungen vor allem ein Wirtschaftprojekt. Das Gebiet um Rothenburg Station boomt seit Jahren, und dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Der ESP ist ein voller Erfolg. Unzählige Firmen verschiedenster Branchen haben sich dort angesiedelt und werden sich dort auch noch ansiedeln. Sogar der Kanton möchte dort sein Sicherheitszentrum bauen. Dieses Projekt werden wir in diesem Rat schon bald behandeln. Schlussendlich werden in diesem Entwicklungsgebiet mehrere tausend Bürgerinnen und Bürger eine Anstellung finden. Der Ausbau des Knotens ist ein erstes und wohl das

wichtigste Projekt beim Ausbau der ganzen Mobilitätsinfrastruktur um Rothenburg Station. Es ist für mich auch ein Vorzeigeprojekt bei der Entwicklung der Gesamtmobilität. Sowohl der MIV wie auch der öV partizipieren an diesem Projekt. Der momentan sich im Ausbau befindende Bahnhof Rothenburg Station kann seine Hub-Funktion erst mit diesem Projekt richtig wahrnehmen. Umso wichtiger erscheint mir das Folgeprojekt der Busspur von der Lohrenkreuzung zum Bahnhof Rothenburg. Diese Realisierung muss auch umgehend angegangen werden. Andererseits ist es wichtig, dass den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs Rechnung getragen wird. Die volle Entwicklung des ESP kommt erst zur Geltung, wenn auch die Mobilität sichergestellt werden kann. Es ist halt so, dass nicht alle Logistikströme über die Bahn gemacht werden können. Die Pistor muss wohl ihre Bäckereikunden per Lastkraftwagen beliefern, und ja, die Ikea-Kunden können ihr Büchergestell schlecht mit dem Fahrrad abholen. Aus diesen Gründen ist dieses Projekt ein Wirtschaftsentwicklungsprojekt, und deshalb wäre es schön, wenn sich SVP-Fraktion ihre Haltung dazu nochmals überlegen würde. Die Mitte-Fraktion wird diesem Projekt mit Blick auf das gross Ganze zustimmen.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Die FDP-Fraktion setzt sich für smarte Verkehrslösungen und zukunftsweisende Verkehrsprojekte ein. Die Lichtsignalgesteuerte Lohrenkreuzung, wie man sie auch nennt, ist für die Luzerner Landschaft ein wichtiges Eingangstor zum Verkehrssystem Luzern Nord. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung ist bereits heute von grosser Bedeutung und wird noch wichtiger, wenn der ESP Rothenburg sich auch tatsächlich noch weiter entwickeln wird, was absehbar ist. Mit baulichen Massnahmen sollen die Leistungsfähigkeit und der Betriebsablauf bei der Lohrenkreuzung verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Separate Busspuren und neue Rechtsabbiegespuren sind vorgesehen. Für die Gewährleistung von sicheren und durchgehenden Verbindungen für den Langsamverkehr wird ein durchgehender Rad- und Gehweg geplant. Die Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sollen sicher gestaltet werden. Der behindertengerechte Ausbau von sechs Bushaltestellen ist geplant. Die Lichtsignalanlage wird zwecks Verkehrssteuerung auf die Kapazität der weiterführenden Kantonsstrassen abgestimmt. Die Mobilitätsbedürfnisse im Kanton sind nicht kleiner geworden, und verschiedene Buslinien stehen bei Spitzenzeiten im Stau, weiterführende Anschlüsse werden somit verpasst. Das wiederum kann Mehrverkehr verursachen, weil einige dann lieber wieder aufs Auto umsteigen. Die separaten Busspuren vor der Kreuzung erhöhen die Fahrplanstabilität und entlasten diverse Strassen. Kreisel haben sich vielerorts bewährt, uns wurde aber erklärt, weshalb hier kein Kreisel geplant wurde. Lieber kein Kreisel als ein problematischer Kreisel. Bei hohem Verkehrsaufkommen können Kreisel an ihre Grenzen kommen, und auch der öV ist bei der Zufahrt zum Kreisel Wartezeiten ausgesetzt. Stabile Fahrpläne erhöhen die Attraktivität des öV, was wiederum die Strassen entlastet. Früher, bei der Einführung von Kreiseln, war die Qualität der Ampeln noch anders. Sie waren träge und konnten noch nicht mitdenken. Heute ergeben sich dank technischem Fortschritt viel mehr Möglichkeiten, um mit smarten Ampelsystemen die Wartezeiten und auch die Emissionen zu vermindern. Nur Dosierampeln hinstellen geht aber nicht, das Verkehrssystem muss grossflächig aufeinander abgestimmt werden, damit die Wartezeiten für alle verkürzt werden können. Der Kanton Luzern plant gemäss dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu) moderne Ampeln, und wir fordern ihn auf, diese auch bei diesem Projekt einzusetzen. Betreffend öV-Umsteigeknoten legen wir Wert darauf, dass die Umsteigezeiten an der Kreuzung so kurz wie nur möglich gehalten werden, dies nicht nur wegen der Bequemlichkeit, sondern auch wegen des Sicherheitsgefühls für Umsteigende zu allen Tages- und Nachtzeiten. In der Botschaft wird die positive Stellungnahme des Gemeinderates Emmen zum Projekt erwähnt, und die Anliegen der Gemeinde wurden im Projekt aufgenommen. Aufgrund der kurzen Distanz zum Industriegebiet von Rothenburg hätte eine zusätzliche Stellungnahme der Gemeinde Rothenburg für uns zugegebenermassen etwas mehr Klarheit geschaffen. Beim Durchlesen der Botschaft kommt einem oft der Gedanke, wie sich die Änderungen zum Beispiel auf die

Hasenmoosstrasse in Rothenburg auswirken. Der FDP-Fraktion ist es wichtig, dass insbesondere bestehende Industrie- und Gewerbebetriebe im Gebiet Rothenburg keine Nachteile aus den Änderungen an der Lohrenkreuzung erfahren. Wartezeiten für den Wirtschaftsverkehr, der bekanntlich nicht auf den öV ausweichen kann, sind zu vermeiden, allenfalls ist eine Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs vorzunehmen. Die FDP-Fraktion geht davon aus, dass verträgliche Lösungen für die dort ansässigen Unternehmen gefunden werden. Dies soll auch während der Bauzeit so sein, die Lichtsignalanlagen bei den Baustellen müssen für möglichst kurze Wartezeiten garantieren. Als wir die knapp 20-seitige Botschaft über die Änderung der Lohrenkreuzung zuerst in den Händen hielten, war auf den ersten Blick nicht ersichtlich, weshalb eine Kreuzung, die gefühlt mitten im Grünen liegt, für über 12 Millionen Franken ausgebaut werden soll. Im Bauprogramm ist das Projekt aufgeführt, der Betrag wurde jedoch um fast 7 Millionen Franken nach oben angepasst. Es brauchte noch ein paar zusätzliche Informationen, bis wir heute aus Überzeugung – und wirklich aus Überzeugung – sagen können: Ja, das Projekt ist in dieser Form für die weitere Entwicklung der Region, insbesondere des ESP Rothenburg, nötig und verdient unsere Zustimmung. Die FDP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Für die SP-Fraktion spricht Isabella Schwegler-Thürig.

Isabella Schwegler-Thürig: Der Knoten Lohren ist eine wichtige Schnittstelle im Gesamtverkehrskonzept Luzern Nord. Seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses 2011 ist eine stetige Steigerung des Verkehrsaufkommens feststellbar. Zu Spitzenzeiten morgens und abends ist der Knoten Lohren täglich überlastet. Der Verkehr staut sich auf allen Zufahrts- respektive Abfahrtsstrassen und oft auch zurück bis auf die Ausfahrt der A2. Dadurch können die aus Neuenkirch, Ruswil und Rothenburg ankommenden Busse Anschlüsse an die Zugverbindungen nicht gewährleisten. Die Sicherstellung und Gewährleistung von Anschlüssen von Bus und Zug und MIV und öV sind aber unverzichtbare Notwendigkeiten für die Lösung unserer heutigen Verkehrsprobleme. Der Bahnhof Rothenburg wird jetzt ausgebaut und übernimmt dank optimaler öV-Anbindung künftig eine tragende Rolle in der Verkehrsentslastung von Rothenburg, Emmen und Luzern. Diese Entlastung gelingt aber nur dann, wenn optimale und verlässliche Umsteigemöglichkeiten zur Verfügung stehen. Das Gebiet um den Bahnhof Rothenburg ist ein Entwicklungsschwerpunkt. Bereits ansässige Firmen und Betriebe, der Bau des Sicherheitszentrums sowie die Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe wird eine weitere Zunahme des Verkehrs mit sich bringen. Ziele der Botschaft sind daher die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für öV und MIV. Für den öV ist ein steuerbarer und verlässlicher Verkehrsfluss dank separaten Busspuren und modernsten Lichtsignalanlagen geplant. Für den MIV sollen neue Abbiegespuren in Richtung Neuenkirch und Knotenzufahrt ab Emmen eine wirksame Entlastung bringen. Die Gewährleistung durchgehender Verbindungen für den Langsamverkehr und die Anpassungen sämtlicher Bushaltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz runden das Projekt ab. Die SP begrüsst eine Verminderung von Stau und die Gewährleistung der öV-Anschlüsse vom und zum Bahnhof Rothenburg ebenso wie die Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit des Gebietes für Handel, Gewerbe, Polizei und MIV. Da die Kreuzung Lohren als Zubringer zum ESP Rothenburg funktioniert, muss der Ausbau der Kreuzung in einem flächen- und zeitmässigen grösseren Zusammenhang betrachtet werden. Aus diesem Grund befürworten wir es auch, wenn die Zufahrten ab Rothenburg sowie zur Hasenmoosstrasse zügig in Angriff genommen werden. Die neuen Abbiegespuren erachten wir als minimales, notwendiges und vertretbares Zugeständnis an den MIV. Durchgehend sichere Rad- und Gehwege auf allen Knotenarmen sind aus unserer Sicht ebenso ein Muss wie behindertengerechte Bushaltestellen. Die SP ist bereit, Kompromisse einzugehen um für die aktuellen Verkehrsprobleme im Gebiet Lohren/Rothenburg eine zukunftsfähige und gute Lösung zu realisieren. Den Rückweisungsantrag von Korintha Bärtsch werden wir daher nicht unterstützen. Wer Stau ernsthaft verhindern will und eine «Anti-Stauinitiative» unterstützt, macht sich unglaubwürdig, wenn er die Botschaft B 125 ablehnt, welche den täglichen Stau verhindert und das Umsteigen auf öffentliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel fördert. Den

Ablehnungsantrag der SVP werden wir daher nicht unterstützen. Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die G/JG-Fraktion spricht Korintha Bärtsch.

Korintha Bärtsch: «Mit dem bisher erfolgten parallelen Ausbau der MIV- und öV-Kapazitäten werden die erwünschten Modalsplit-Verschiebungen nicht eintreten. Es braucht einen Massnahmenmix nach dem 4-V-Prinzip – Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich machen –, wie es im Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern dargestellt ist, um die Verkehrsmittelwahl entsprechend der politisch geforderten Ziele zu beeinflussen. Neben den Massnahmen, welche die öV-Nutzung fördern, braucht es gleichzeitig auch Vorhaben, welche die MIV-Nutzung im Vergleich unattraktiver machen. Erst in der Kombination von allen Handlungsebenen werden die besten Wirkungen erzielt.» Das ist nicht ein Auszug aus dem Parteiprogramm der Grünen, das ist ein Auszug aus dem öV-Bericht. Das Gesagte steht auch nicht nur im öV-Bericht, das ist auch «common sense» unter den Verkehrsplanungsfachleuten. Nun legt uns der Regierungsrat ein Dekret vor, das dem widerspricht. In der vorliegenden Botschaft zum Ausbau des Knotens Lohren steht: «Gemäss Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen umfasst das Projekt die Optimierung der Leistungsfähigkeit, die Anordnung von Busspuren, die Anpassung der Bushaltestellen und den Bau von Rad- und Gehwegen.» Der Ausbau des Knotens Lohren ist neben allem Guten auch eine Leistungssteigerung für den MIV. Das findet die G/JG-Fraktion falsch. Wir wollen eine nachhaltige Mobilität. Eine nachhaltige Mobilität setzt auf den flächeneffizienten Verkehr, nämlich den öV, den Fussverkehr, aufs Velo und das E-Bike, und verbessert nicht die Bedingungen für den MIV. Wie ich einleitend zitiert habe, sagt es der öV-Bericht klipp und klar: Wenn Sie den MIV zu attraktiv machen, dann steigen die Leute nicht auf den öV um. Dass die Leute umsteigen, ist aber unser gemeinsames Ziel. Wir können nicht ständig mehr Strassen bauen, um die Nachfrage nach dem MIV zu befriedigen. Auf den öV zu setzen ist nicht falsch, mit dem öV können wir mehr Mobilität auf gleichem Raum bewegen. 20 000 Fahrzeuge kreuzen heute die Kreuzung Lohren, in Zukunft sollen es aus unserer Sicht nicht 22 000 sein, wie in der Botschaft vorgesehen, also eine Steigerung von 20 Prozent, sondern es sollen 20 000 bleiben oder weniger werden, natürlich nicht null, wie das uns immer wieder vorgeworfen wird. Hierbei ist immer wieder zu beachten: Weniger Fahrzeuge bedeutet nicht weniger Mobilität. Wenn mehr öV-Kapazität geschaffen werden kann, dann können mehr Leute bewegt werden. Es wird mehr Mobilität ermöglicht. Wenn nicht jetzt, wann dann? Wann hören wir auf, die MIV-Kapazitäten ständig zu steigern und damit mehr Autos auf den Strassen zu haben, obwohl wir wissen, dass dies nicht zielführend ist? Wann wollen wir damit starten, endlich eine wirkliche Verlagerung anzugehen? Wir wollen jetzt beginnen. Deshalb stellen wir den Antrag auf Rückweisung der Vorlage. Den Seitenhieb der SP können wir gut vertragen, und unglaublich sind wir deswegen nicht. Das Projekt Knoten Lohren soll wie heute die Anordnung von Busspuren, die Anpassung der Bushaltestellen und den Bau von Rad- und Gehwegen und die Konformität mit dem Behindertengleichstellungsgesetz vorsehen, aber keine Optimierungen für den MIV. Es ist uns bewusst, dass das die Realisierung des Projektes um zwei bis drei Jahre verzögert. Für uns ist es trotzdem der richtige Weg. Natürlich braucht es neben dem Projekt im Gebiet noch weitere Massnahmen dazu, insbesondere beim Ausbau des ESP Rothenburg eine konsequentere öV-, E-Bike- und Velo-Förderung sowie eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung oder mehr Park-and-ride-Anlagen schon vor Rothenburg. Die G/JG-Fraktion setzt auf eine nachhaltige und effiziente Mobilität. Einen Kapazitätsausbau für den MIV lehnen wir ab. Wird unser Rückweisungsantrag abgelehnt, werden wir die Vorlage ablehnen.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die Lohrenkreuzung ist ein sehr wichtiger Knoten für den Strassenverkehr und den Gesamtverkehr aus Richtung Ruswil und Neuenkirch. Sie bildet das Einfahrtstor ins Gebiet Luzern Nord in den ESP Rothenburg und ist die Zufahrt für die Buslinien zum Umsteigepunkt beim SBB-Bahnhof Rothenburg. Mit der Inbetriebnahme des nahen A2-Autobahnanschlusses Rothenburg im November 2011 ist das

Verkehrsaufkommen auf den Zubringerachsen rasant gestiegen. Es ist ein gutes Beispiel, was ein solcher Anschluss ohne ernsthafte flankierende Massnahmen bewirkt: Er hat dazu geführt, dass die verschiedenen Buslinien, die die Umsteigepunkte beim SBB-Bahnhof Rothenburg oder im Gebiet Sprengi anfahren, in der Spitzenstunde im Stau stehen und somit die weiterführenden Anschlüsse nicht mehr gewährleisten sind. Deshalb hat das vorliegende Projekt zum Knoten Lohren auch für den öV eine wichtige Bedeutung. Unter Traktandum 24 werden wir mehrmals hören, dass die Zuverlässigkeit des öV leidet. Genau solche Projekte mit Busspuren und einer Verkehrssteuerung können diese Zuverlässigkeit der öV-Transportkette steigern und den öV wieder so attraktiv machen, wie er sein sollte. Das Projekt weist stattliche Kosten von 12,1 Millionen Franken, es beinhaltet neben der Strassensanierung im Wesentlichen aber auch folgende Elemente: zwei neue Rechtsabbiegespuren aus Richtung Sprengi und aus Richtung Rothenburg, zwei separate Busspuren mit einer Länge von 425 Metern aus Richtung Hellbühl und Neuenkirch, durchgehende Rad- und Gehwegverbindungen über den Knoten und zusätzliche entlang der K 13 bis zur Einmündung Weiherstrasse, eine sichere Gestaltung der Querungsmöglichkeiten mit Mittelinseln für den Langsamverkehr, den behindertengerechten Ausbau von sechs Bushaltestellen sowie die Ausrüstung der Lichtsignalanlage zwecks Verkehrssteuerung und Zufahrtsbegrenzung, abgestimmt auf die Kapazität der weiterführenden Kantonsstrassen. Man kann auch sagen, dass das vorliegende Projekt die Mobilität der Zukunft vorbereitet. Die Vorlage erhöht die Zuverlässigkeit des Bussystems. Das ist dringend nötig, damit der öV und die Verkehrskette zum Bahnhof Rothenburg attraktiv werden. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt der Vorlage zu.

Andy Schneider: Im November 2022 habe ich in meiner Funktion als Gemeinderat auf die Bedeutung der verschiedenen Bauprojekte im ESP Rothenburg hingewiesen. Dabei habe ich auf eine Beschleunigung und eine lückenlose Koordination bei den damit verbundenen Bauprojekten hingewiesen. Mit dem aktuellen Bau des Bahnhofs Rothenburg werden die idealen Voraussetzungen geschaffen, damit der öV zusammen mit den Bushubs Ost und West eine zentrale Bedeutung erhält. Damit das gesamte Verkehrssystem funktioniert, braucht es neben der Pfortneranlage gesonderte Busspuren sowie ausgebaute, sichere Radwege von und zum Bahnhof und ins entsprechende Arbeitsgebiet. Das Bauprojekt Lohren ist der erste Schritt dazu. Der Gemeinderat Rothenburg steht voll und ganz hinter diesem Projekt. An der Siedlungskonferenz im Rahmen der Ortsplanung vom 14. Januar 2023 mit 150 Teilnehmenden ist die Lösung der Verkehrsproblematik als Thema Nummer 1 bezeichnet worden. Von der angestrebten flächeneffizienten Verlagerung profitieren alle, insbesondere der Wirtschaftsverkehr. Die Industrie- und Gewerbebetriebe sind darauf angewiesen, ihre Fahrten ohne lange Stauzeiten durchführen zu können. Mit dem Bau des Sicherheitszentrums, dem Bauprojekt der Pistor und allen anderen Projekten entstehen wichtige Arbeitsplätze. Mit dem Bauprojekt Lohren stellen wir sicher, dass sowohl die Pendler als auch die dort ansässigen und zukünftigen Industrie- und Gewerbebetriebe davon profitieren können. Es ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ich bitte die selbsternannte Wirtschaftspartei SVP ihre Haltung nochmals zu überdenken. Es ist widersprüchlich, auf der einen Seite eine «Anti-Stauinitiative» zu lancieren und auf der anderen Seite ein solches Projekt abzulehnen. Ich bitte die G/JG-Fraktion ebenfalls, ihre fundamentale Opposition über Bord zu werfen. Auch hier besteht ein Widerspruch, denn Judith Schmutz hat im November 2022 zum Projekt wie folgt Stellung bezogen: «Es handelt sich um einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt mit immer mehr Pendlerinnen und Pendlern und damit mit einer grossen Auslastung. Damit der öV flüssig fließen kann, braucht es eine Abstimmung der beiden Projekte, vor allem zur Gewährleistung der Buspriorisierung.» Mein damaliger Antrag wurde folglich von der G/JG-Fraktion unterstützt. Ich bitte Sie, dies auch heute zu tun, damit sich die Verkehrssituation nachhaltig verbessern kann.

Markus Schumacher: Seit der Inbetriebnahme des A2-Autobahnanschlusses Rothenburg im November 2011 ist das Verkehrsaufkommen auf den Zubringerachsen über die Neuenkirchstrasse in Emmen und durch die Wohnquartiere in Rothenburg rasant

angestiegen, weil gleichzeitig die Auf- und Abfahrt Emmen Nord geschlossen wurde. Alle, die in Richtung Norden auf die Autobahn wollten, waren gezwungen, sich einen Weg zum A2-Autobahnanschluss Rothenburg zu suchen. Die Autobahnauffahrt Rothenburg mit zwei Kreiseln kann das Verkehrsaufkommen schon jetzt nicht mehr schlucken, denn der ESP Rothenburg entwickelt sich so, wie das gewünscht ist. Gewerbe siedelt sich an, und ein Umsteigeknoten soll kommen. Gleichzeitig wartet Emmen auf die Entlastung durch die Wiedereröffnung der Autobahnauffahrt Emmen Nord, welche SVP-Nationalrat Felix Müri erwirken konnte. Sie verspricht wieder kurze Anfahrten aus Emmen und Rothenburg und damit wenigstens dort eine Entlastung. Es ist auch nicht so, dass die Kreuzung Lohren für den MIV nicht funktionieren würde. Ein Ausbau dieser Kreuzung ist allein nur für den öV und den Langsamverkehr nötig. Für den MIV wäre der Ausbau nicht zwingend angezeigt. Es ist für uns unverständlich, dass man, wenn man schon weiss, dass der der ESP Rothenburg in den nächsten Jahren weiter ausgebaut wird, diesen nicht in ein Gesamtverkehrskonzept unter Berücksichtigung aller Aspekte eingebunden hat, denn wie der Bericht schon aufzeigt, wird es zu einer Verkehrszunahme kommen, wenn der Umsteigeknoten kommt. Diese Verkehrszunahme führt dazu, dass die verschiedenen Buslinien, die die Umsteigepunkte beim SBB-Bahnhof Rothenburg oder in der Sprengi anfahren, in den Spitzenstunden im Stau stehen würden und somit die weiterführenden Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden könnten. So weit sind wir einverstanden mit allen im Bericht aufgeführten Massnahmen. Das reicht uns aber nicht. Um die Stausituation zu entschärfen, wäre es zumindest angebracht gewesen, die Einfahrt aus Rothenburg Station ebenfalls in die Planung mit einzubeziehen. Damit hätten der öV und der MIV entlastet werden können. Das wäre gesamtheitliches Denken gewesen, welches alle Verkehrsteilnehmer gleichermassen berücksichtigt. Eine sinnvolle Park-and-ride-Anlage fehlt derzeit in Rothenburg Station. Oder wie soll ein Umsteigen auf den öV stattfinden können, wenn in Rothenburg Station zu wenig Parkplätze vorhanden sind und die Zu- und Wegfahrt so richtiggehend mühsam bleibt, bis dann auch diese Einfahrt von und auf die Zubringerstrasse einmal umgestaltet wird? Wir hätten uns ein ganzheitliches Projektdenken gewünscht und dafür gerne eine höhere Summe bewilligt. Sie haben es von Andy Schneider gehört, lückenlose Koordination ist gefordert.

Franz Räber: Ich muss meine Vorredner Andy Schneider und Markus Schumacher korrigieren. Die FDP hat 2012 eine Petition gestartet, dass der Autobahnanschluss offen bleiben soll. Wir haben damals schon darauf hingewiesen, dass Rothenburg bei einer Schliessung des Autobahnanschlusses ein Problem haben wird. Die Rothenburger haben uns damals leider nicht unterstützt, sondern fanden, das sei nicht ihr Problem, sondern Sache der Gemeinde Emmen. Es ist genau so eingetroffen, wie wir es damals prognostiziert haben: Rothenburg ist überlastet und verlangt verständlicherweise nach Lösungen. Der Autobahnanschluss Emmen Nord wird wieder irgendwann geöffnet dank unserer Petition und Felix Müri, der in Bern dafür gesorgt hat.

Josef Wyss: Ein Hinweis an Markus Schumacher bezüglich der Koordination der Folgeprojekte, die ja durchaus berechtigt ist: Wie ich in meinem Eintretensvotum erklärt habe, sind die Folgeprojekte geplant. Die Busspur ist in der Planung in Topf A aufgenommen worden und wird umgehend an die Hand genommen. Das war auch unsere Forderung in der VBK, damit eine zeitnahe Realisierung möglich ist. Der Effekt des Knotens kommt erst zur Geltung, wenn die Busspur und die Erreichbarkeit des Bahnhofs Rothenburg gegeben ist. Das ist geplant und wird so gemacht, wie es die SVP gefordert hat. Sie können der Vorlage also problemlos zustimmen.

Markus Schumacher: Die Aussagen von Josef Wyss stimmen natürlich, aber für mich ist das geplante Vorgehen eine Salomitaktik. Ich hätte jetzt gerne eine ganzheitliche Lösung gehabt und dafür auch etwas mehr Geld gesprochen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der Knoten Lohren im Nordwesten der Gemeinde Emmen bildet einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt und ist Teil eines grösseren Verkehrssystems mit verschiedenen Projekten. Es ist nicht einfach eine Kreuzung ausserhalb von Emmen. Der Knoten Lohren ist quasi das Eingangstor aus Richtung Ruswil und Neuenkirch zum

Verkehrssystem Luzern Nord und zur Agglomeration. In der VBK haben wir aufgezeigt, dass es sich im ganzen Umkreis um etwa sieben Projekte handelt, die massgebend sind. Es ist keine Salomitaktik, sondern die Vorgabe, nämlich das Bauprogramm, das Ihr Rat jeweils verabschiedet. Ihr Rat legt übrigens auch die Prioritäten fest. Es sind sieben Projekte, die zusammenspielen und jeweils über verschiedene Botschaften geplant und Ihrem Rat vorgelegt werden. Es konnte nicht eine Gesamtbotschaft für all diese unterschiedlichen Projekte verfasst werden. Wichtig ist aber, dass diese baulich gut aufeinander abgestimmt sind, und damit kommen wir auch den Forderungen der Gemeinden Emmen und Rothenburg entgegen. Der Knoten ist für den öV und den MIV, aber auch für den Fuss- und Veloverkehr gleichermaßen wichtig, und darum braucht es Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Knoten muss saniert und erweitert werden, um die Verkehrssicherheit und die Kapazität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erhöhen. Das Projekt ist in den letzten Bauprogrammen enthalten, was eine Grundlage ist, dass wir die Botschaft heute beraten können. Das Projekt ist auf die umliegenden Projekte abgestimmt, auch auf jene des Bundes und der Gemeinden. Wir nehmen die Kritik von Josef Wyss ernst, dass wir die Zusammenhänge der Botschaften der zuständigen Kommission in Zukunft von Beginn weg aufzeigen. Ich freue mich aber auch, dass wir durch die zusätzlichen Informationen von Josef Wyss das Prädikat «Vorzeigeprojekt» erhalten haben. Das Projekt ist auch mit der Hasenmoosstrasse, dem Buzibach und der Autobahn abgestimmt. Zudem ist es wichtig, dass der durch Ihren Rat genehmigte Bushub Rothenburg funktionieren kann, auch für den ganzen Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg mit seine vielen KMU- und Gewerbebetrieben. Insbesondere beinhaltet das Projekt den Ausbau und die Optimierung des Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, separate Busspuren aus Richtung Hellbühl und Neuenkirch, einen Rechtsabbieger in Richtung Neuenkirch und aus Richtung Rothenburg durchgehende und sichere Rad- und Gehwege über den Konten und entlang der K 13 bis zur Einmündung Weiherstrasse und den hindernisfreien Ausbau von sechs Bushaltestellen, und die Lichtsignalanlagen dienen in den Spitzenstunden auch zur Priorisierung des öV, damit dieser zuverlässig funktionieren kann und entsprechend attraktiv ist. Wir beantragen Ihnen, dem Sonderkredit von 12,16 Millionen Franken zuzustimmen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Bärtsch Korintha: Rückweisung.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Der Rückweisungsantrag ist der VBK vorgelegen und mit 12 zu 1 Stimme abgelehnt worden.

Guido Müller: Wir stimmen dem Rückweisungsantrag nicht zu. Laut ihrer Argumentation möchte Korintha Bärtsch noch weniger MIV, wobei sie dabei ausblendet, dass es heute Leute mit Elektroautos gibt, welche die Kreuzung befahren und in Rothenburg auf den Bus umsteigen. Das möchte sie aber auch nicht, sondern die Kapazität noch verkleinern. Das möchte die SVP-Fraktion nicht. Wir sprechen von einem Bushub beim Verkehrsknotenpunkt Lohren. Das ist aber nicht die Idee; die Regierung hat immer klar erklärt, dass der Bushub beim Bahnhof Rothenburg gebaut werde. Ich möchte den Regierungsrat bitten, das zu bestätigen, denn wir wollen keine zwei Hubs. Zwar gibt es an der Kreuzung Lohren einen Busumstieg, aber keine Parkplätze. Eigentlich sollte dieser Umstieg aber am Bahnhof Rothenburg erfolgen, damit von dort aus die S-Bahn oder eine Anschlussbuslinie genommen werden kann.

Josef Wyss: Korintha Bärtsch hat die vier V erwähnt, unter anderem das Vermeiden. Ich bitte Sie deshalb, das grosse ganze Bild vor Augen zu haben. Dann sehen Sie, dass es in gewissen Regionen zusätzlichen Verkehr gibt, das ist so gewollt. Wir wollen den ESP dort ansiedeln und weiterentwickeln, müssen aber auch damit umgehen können, dass sich die Verkehrsfrequenz von 20 000 auf 22 000 erhöht, was übrigens 10 und nicht 20 Prozent entspricht. Dadurch können sich die Frequenzen allenfalls in der weiteren Umgebung reduzieren. Aber in diesem Gebiet müssen wir damit leben, weil wir diese Entwicklung

wollen. Dementsprechend muss die Infrastruktur auch zur Verfügung gestellt werden. Wenn wir das Umsteigen auf den öV fördern wollen, müssen wir diesen auch entsprechend ausbauen können. Auch dafür ist das Projekt gut, ich habe in meinem Eintretensvotum darauf hingewiesen. Es ist eine Win-win-Situation für den öV und den MIV. Ich denke, Sie haben sich da in eine Position manövriert, aus der Sie fast nicht mehr herauskönnen. Aber Sie können Ihre Meinung ja noch kurzfristig ändern.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der Rückweisungsantrag würde ja dazu führen, dass wir das Projekt überarbeiten müssten und dann mehr öV und weniger MIV hätten. Also wäre es nicht mehr für alle Verkehrsteilnehmenden, wie wir das im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern vorgesehen haben. Das Projekt würde in Ihrem Rat keine Mehrheit finden, und es käme zu grossen Verzögerungen. Wir haben dann einen Bushub beim Bahnhof Rothenburg Station, das kann ich bestätigen. Bei der Kreuzung Lohren gibt es Umsteigemöglichkeiten auf Busse, die beispielsweise von Neuenkirch direkt nach Emmen fahren. Es ist ein Verkehrssystem mit sieben verschiedenen Projekten. Wenn wir einen Teil davon herauslösen, funktioniert das ganze System nicht mehr. Das wollen wir nicht. Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen. Wir haben ein gesamthaftes Verkehrssystem für alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für diesen Bushub, damit diese Priorisierungen auch stattfinden können. Diesbezüglich verstehe ich die Haltung von Korintha Bärtsch nicht. Wir könnten kein Projekt vorlegen, das nach einer Überarbeitung mehrheitsfähig wäre. Das Ganze würde sich um viele Jahre verzögern, und das Chaos wäre entsprechend grösser.

Der Rat lehnt den Antrag mit 89 zu 10 Stimmen ab.

Antrag Müller Guido / Bärtsch Korintha: Ablehnung.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat der Vorlage in der Schlussabstimmung mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt.

Guido Müller: Wir haben unsere Argumente vorgebracht und halten an der Ablehnung fest.

Korintha Bärtsch: Bezüglich MIV habe ich klipp und klar gesagt, dass wir den Ist-Zustand oder weniger wollen, aber ich habe nicht gesagt, dass der Verkehr halbiert werden soll. Ich glaube auch nicht, dass wir uns in eine Position manövriert haben, aus der wir nicht mehr herauskommen. Unsere Verkehrspolitik ist konsequent. Wir vertreten die Meinung, dass nicht einfach immer mehr Strassen gebaut werden können, das funktioniert nicht. Es gibt eine Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität, die uns in diesem Sinn Recht gibt. Das ist der Städteverband, der eine sehr ähnliche Politik verfolgt wie die Grünen. Mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern werden wir mit strategischen Leitlinien die Zukunft der Mobilität setzen. Diese gehen genau in diese Richtung. Wir wollen auch beim ESP Rothenburg, der in der Agglomeration liegt, eine nachhaltige Mobilität. Wir möchten, dass möglichst viele Leute mit dem E-Bike, dem Velo oder dem öV anreisen. Für diejenigen, die auf Lastwagen angewiesen sind, wird es auch Platz haben auf den Strassen. Der geplante Ausbau ist für vier Stunden am Tag, nämlich während der Rushhour. Ohne Rushhour sind die Kapazitäten an der Lohrenkreuzung und an vielen anderen Orten im Kanton absolut ausreichend. Das ist keine effiziente Umsetzung des Strassenbaus und kein effizienter Einsatz von finanziellen Mitteln und Ressourcen aller anderen Art. Auch wenn die Kreuzung von Elektroautos befahren wird, ist es nicht effizient, denn ein Elektroauto benötigt viel mehr Platz als ein Bus. Nachhaltige Mobilität setzt auf den öV und einen flächeneffizienten Verkehr und nicht auf einen Ausbau für den MIV. Auch wenn ein solches Projekt heute noch nicht mehrheitsfähig ist, so wird es das in Zukunft sein, da sind die Grünen sich sicher.

Andy Schneider: Der Gemeinderat Rothenburg wird in den kommenden drei Jahren ein öV-Angebot mit Steuergeldern finanzieren und betreiben zusammen mit der Pistor. Das heisst, dass wir im Arbeitsgebiet zusätzlich etwas für den öV tun. Es ist aber auch eine kantonale Bestimmung, die das fordert. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) macht das noch

nicht. Ich habe ein Postulat eingereicht, das von allen Fraktionen unterzeichnet wurde und das wir in diesem Rat noch behandeln werden. Das geplante Projekt ist gut, der öV und der Langsamverkehr erfahren eine Steigerung. Auch deshalb muss der Vorlage zugestimmt werden. Eine Verzögerung wäre für Rothenburg und das betroffene Arbeitsgebiet eine Katastrophe.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich bitte Sie, jetzt Verantwortung zu übernehmen und der Vorlage zuzustimmen, damit der öV, der MIV und alle Verkehrsteilnehmenden beim ESP Rothenburg ein vorwärtsgerichtetes Projekt erhalten.

Der Rat lehnt den Antrag mit 74 zu 32 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 12, K 13 und K 15a im Abschnitt Knoten Lohren in der Gemeinde Emmen, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 76 zu 30 Stimmen zu.