



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 10. Mai 2021  
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

### **B 58 Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a im Abschnitt Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (Kriens) bis Horüti (Luzern); 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 58 über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a im Abschnitt Ränggloch an ihren Sitzungen vom 26. Februar 2021 (Information) sowie vom 23. April 2021 beraten. Zum Projekt: Die Naturgefahren in diesem Abschnitt sind bekannt. Die Strasse ist zu schmal und bietet keine Möglichkeiten für den Langsamverkehr. Der Knoten Horüti ist zudem ein Unfallschwerpunkt. Für die Kommission ist der Sanierungsbedarf daher ausgewiesen. Das vorliegende Projekt wird als zweckmässig und gut beurteilt. Die vorgesehene Totalsperrung ist zwar störend, aber leider unumgänglich. Verlangt wurde ein permanentes Monitoring der flankierenden Massnahmen, damit bei Bedarf eingegriffen werden kann. Abgelehnt wurde ein Antrag, im Rahmen der flankierenden Massnahmen zusätzlich eine direkte Busverbindung Obernau Kriens – Littau zu prüfen. Wichtig ist jedoch die Zusage des Verkehrsverbundes Luzern (VVL), eine Buslinie über das Ränggloch nach der Sanierung zu prüfen. Das Eintreten war unbestritten. Die VBK stimmte dem Sonderkredit von 53 Millionen Franken mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Es wird mit Fraktionssprechern gearbeitet. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen. Zum Schluss danke ich dem zuständigen Regierungsrat, Fabian Peter, dem Kantonsingenieur, Gregor Schwegler, und dem Leiter der Abteilung Planung, Beat Hofstetter, für die kompetente Begleitung und Unterstützung bei der Beratung dieses Geschäftes.

Für die SVP-Fraktion spricht Räte B. Camenisch.

Räte B. Camenisch: Mit dem vorliegenden Projekt haben wir wieder einmal einen grösseren Strassenbrocken, nämlich 53 Millionen Franken. Es braucht eine Volksabstimmung. Es ist daher richtig, sich auch mit den Details zu befassen. Die Rängglochstrasse ist in einem schlechten Zustand. Sie ist zu schmal, sie hat keinen Radweg, sie hat kein Trottoir, und die Brückenbauten sind baufällig. Die Natur spielt auch immer wieder Streiche, es gibt Rufen und Baumfälle auf die Strasse. Es ist einfach eine ungenügende Strasse für ein so dichtes Siedlungsgebiet. Es ist eigentlich eine Bergstrasse. Es ist richtig, dass man diese jetzt saniert. Aber wenn man im Vorspann schreibt, es diene der Entlastung von Kriens, dann stimmt das mindestens für den Schwerverkehr einfach nicht. Dieser geht GPS-gesteuert quer durch das Krienser Zentrum und wird unsere Verkehrssituation negativ belasten. Ich werde darauf noch zurückkommen. Die Strasse wird saniert und verbreitert, und es gibt Radstreifen und Trottoirs, alles was es braucht. Die Brücken werden saniert, und die Waldsituation wird angepasst, und es werden

Kleintierquerungen geschaffen. Das kostet natürlich etwas, nämlich mindestens 53 Millionen Franken. Die Strasse wird aber auf 2,15 Kilometern auf 7 Meter verbreitert. Es gibt eine 18-monatige Sperrung. Das ist eine grosse Herausforderung für den Verkehr. Vor allem auf der Littauer Seite wird man mit dem öffentlichen Verkehr mit getrennten Busspuren mit den neu programmierten Lichtsignalanlagen arbeiten. Im Projektbeschrieb steht, dass der Stadtrat von Kriens mit dem Projekt einverstanden sei und einen Lärmschutzbelag wolle. Das mag sein, aber ich glaube, wir haben heute in Kriens gemerkt, dass dieser Schwerverkehr, der GPS-gesteuert auf dem kürzesten Weg Richtung Gotthard durch Kriens fahren wird, für uns ein grosses Problem sein wird. Wir sind ein Ein-Weg-Dorf mit nur einer Achse durch das Zentrum. Diese ist massiv belastet. Ich bin sicher, der Krienser Stadtrat wird noch einmal mit der Regierung sprechen, was man hier machen kann, weil das für uns ein grosses Problem sein wird, insbesondere wenn der Bypass-Verkehr auch noch nach Kriens kommt, nachdem die Spange-Nord ihren Tod gefunden hat. Die SVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen.

Für die CVP-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Die CVP ist sich der Herausforderungen dieses Grossprojektes bewusst und sieht die Notwendigkeit der Sanierung dieses Strassenabschnittes. Obwohl eine Sperrung für 18 Monate einschneidend ist, gibt es aus unserer Sicht keine Alternative, um die notwendigen Kunstbauten zu erstellen und langfristig eine zukunftsorientierte und sichere Lösung zu bauen. Die dafür eingeplanten 53 Millionen Franken sind nötig. Ausdrücklich begrünnen wir die Verbesserungen für den Langsamverkehr in diesem bis anhin sehr gefährlichen Strassenabschnitt. Die Zustimmung der Stadt Luzern und die Zustimmung der Stadt Kriens zeigen die Wichtigkeit des Projektes. Die Einsprachen zur lärmrechtlichen Beurteilung des Projektes und zum Fahrbahnbelag nehmen wir zur Kenntnis. Obwohl dieser Strassenabschnitt in relativ unbewohntem Gebiet saniert wird, begrünnen wir es, dass sich die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) grundsätzlich Gedanken zum Einsatz von lärmindernden Belägen macht. Bei den flankierenden Massnahmen erachten wir ein permanentes Monitoring als wichtig, damit man sich verändernde Verkehrsströme rechtzeitig erkennt und die Massnahmen entsprechend anpasst. Die angedachte neue Buslinie Malters–Littau–Kriens halten wir für eine gute Ergänzung des Angebots. Sie soll aber erst nach der Sanierung getestet werden. Viele Krienserinnen und Krienser befürchten, dass nach dem Ausbau des Ränggloches vermehrt schwere Lastwagen den Weg Richtung Nidwalden nicht mehr über den Seetalplatz, sondern über Kriens suchen. Dies ist tatsächlich eine mögliche Entwicklung und eine berechtigte Angst. Hier fordern wir den Kanton auf, die Situation auch nach dem Abschluss der Bauarbeiten weiter im Auge zu behalten; allenfalls braucht es später eine entsprechende Signalisierung. Die CVP-Fraktion tritt auf die Botschaft B 58 ein und stimmt ihr zu.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Die Sanierung der Kantonsstrasse im Ränggloch ist nötig und macht in vielen Teilen auch Sinn. Die FDP wird auf die Botschaft eintreten und ihr einstimmig zustimmen. Die Erneuerung bringt sämtlichen Verkehrsteilnehmern eine massive Verbesserung, und der Kreisel Horüti entschärft eine grosse Unfallquelle. Aber auch der Schutz vor Naturgefahren kann verbessert werden. Aufgrund der hohen Kosten kommt diese Botschaft vor das Volk. Es liegt also in den Händen der Regierung, dem Stimmbürger folgende Punkte genau zu erläutern: Die Kosten von 53 Millionen Franken sind hoch, aber andere Varianten wie zum Beispiel Tunnels würden noch höhere Kosten bringen; warum eine Totalsperrung unumgänglich ist und wie man den Verkehr in den 18 Monaten anders leiten will; wann die K 33 in Richtung Malters saniert wird, denn nach Beendigung der Sanierung Ränggloch werden Fahrradfahrer von einem neuen Veloweg in ein Nichts in Richtung Malters geschickt. Busse und Schwerverkehr haben auf diesem Abschnitt Mühe zu kreuzen, und es ist deshalb für sämtliche Verkehrsteilnehmer gefährlich. Wir mussten feststellen, dass auch im neuen Bauprogramm dieser Abschnitt nur im Topf B ist. Es ist uns ein Anliegen, dass sich der Regierungsrat das noch einmal überlegt. Wenn die Regierung aber diese Punkte klar kommunizieren kann, wird auch das Volk dem Projekt zustimmen.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Die Kantonsstrasse im Gebiet Ränggloch ist eine wichtige Verbindung der urbanen Lebensräume Kriens-Obernau und Luzern-Littau. Gleichzeitig stellt die Kantonsstrasse die Erschliessung des Entlebachs im Westen nach Malters sicher. Die Kantonsstrasse ist in einem schlechten Zustand, und aufgrund der kurvenreichen und engen Strassenführung kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Besonders schwache Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen sind aufgrund einer fehlenden Radverkehrsanlage einer erheblichen Gefahr ausgesetzt. Das vorliegende Strassenbauprojekt sieht die Erstellung einer Radverkehrsanlage vor, was wir sehr begrüßen. Durch die Verbreiterung der Strassen ergeben sich zudem neue Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr. Es überrascht schon etwas, dass seit jeher keine öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Kriens, Littau und Malters bestehen. Zur Gewährleistung des Service public und zum Erreichen der Klima- und Umweltziele erachten wir die Schaffung einer Buslinie als zwingend, welche Kriens, Littau und Malters miteinander verbindet. Es ist zu vernehmen, dass der VVL der Regierung seit geraumer Zeit eine neue Buslinie vorschlägt. Gleichzeitig ist es irritierend, dass die Regierung diesem Vorschlag bisher so wenig Beachtung geschenkt hat. Die Regierung steht nun in der Pflicht, ihre Verantwortung wahrzunehmen und zusammen mit den betroffenen Gemeinden und dem VVL die Planung der Buslinie in Angriff zu nehmen und diese in die zukünftige Mobilitätsstrategie des Kantons einzubinden. Strassenbauprojekte in der heutigen Zeit bedingen es, dass dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zukommt, ansonsten fehlt die gesellschaftliche und umweltpolitische Legitimation. Weiter befinden sich auf dem Strassenabschnitt wichtige Wildtierkorridore von nationaler Bedeutung. Die Durchgängigkeit für die Wildtiere muss während und nach der Bauphase gewährleistet sein, da erhebliche Eingriffe vorgesehen sind. Es braucht eine enge Begleitung und Überprüfung. Damit kann erreicht werden, dass bei einer mangelhaften Vernetzung umgehend Massnahmen getroffen werden können, um die Verbindungsachse für Wildtiere und auch die Strassensicherheit zu gewährleisten. Weiter hat die Regierung dafür zu sorgen, dass das Strassenbauprojekt so konzipiert wird, dass Fruchtfolgeflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen und Naturflächen geschont werden. Der haushälterische und rationelle Umgang mit der wertvollen und knappen Ressource Boden ist zwingend. Das Projekt muss diesbezüglich noch einmal durchdacht und der im Moment grosszügig geplante versiegelte Strassenraum reduziert respektive angepasst werden. Die Auswirkungen des Temporegimes auf umweltpolitische Vorgaben müssen ebenfalls mit einbezogen werden. Das sind aus Sicht der SP wichtige Zielvorgaben, damit wir dem vorliegenden Strassenbauprojekt zustimmen können. Wird diesen Anliegen in der Planung und Ausführung des vorliegenden Strassenbauprojektes Rechnung getragen, dann stehen wir der Sanierung der Kantonsstrasse im Abschnitt Ränggloch wohlwollend gegenüber. Die SP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. Wir erachten es als sehr wichtig, dass die Regierung für die 18-monatige Totalsperrung flankierende Massnahmen mittels des öffentlichen Verkehrs prüft, um die Erreichbarkeit und die Verbindung von Kriens, Littau und Malters sicherzustellen. Die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Grundanliegen der SP. Die Regierung muss vorausschauend agieren und den Service public schon während der Bauphase gewährleisten. Die Erreichbarkeit von Kriens, Littau und Malters während der Totalsperrung nur mit dem Auto stellt für uns keine Lösung dar.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Die G/JG-Fraktion unterstützt die Änderung der Kantonsstrasse im Abschnitt Ränggloch und das damit zusammenhängende Dekret über den Sonderkredit. Grundsätzlich befinden wir uns in einem Dilemma, weil wir dem Projekt zustimmen, obwohl der vorgesehene Ausbaustandard eine Kapazitätserweiterung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bedeutet. Wir gewichten diesbezüglich aber in diesem Fall die Verkehrssicherheit und den Vorteil für den öV höher, was ich nachfolgend gerne weiter ausführe. Der Abschnitt ist bezüglich der Verkehrssicherheit gefährlich und muss vor allem

für den Fuss- und Veloverkehr angepasst werden. Die Anpassungen führen zu einer Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr, was wir begrüßen. Zudem ist es wichtig, dass der Abschnitt vor Naturgefahren wie Steinschlag oder Erdbeben geschützt wird. Auch der geplante Kreisverkehr Horüti schafft für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mehr Sicherheit, was heute mit den Vorrangsregeln, der ungünstig liegenden Kurve und der Geschwindigkeit leider nicht immer der Fall ist. Zufrieden sind wir mit dem schon längst fälligen Fuss- und Velostreifen, welcher mit einem Grünstreifen getrennt von der Strasse verläuft. So kann die Sicherheit für Fussgängerinnen und Velofahrer gewährleistet werden, gerade auch im Zusammenhang mit den Kurven, der zum Teil hohen Geschwindigkeit und dem Höhenunterschied. Die heutige Situation ohne Velostreifen ist extrem gefährlich und muss behoben werden. Durch einen abgetrennten Velostreifen sind Fussgängerinnen und Velofahrer zudem besser vor dem Schwerverkehr geschützt. Zudem begrüßen wir die verschiedenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen für Klein- und Wildtiere. Es ist wichtig, dass bei einem solchen Strassenbauprojekt die tierischen Nachbarn nicht vergessen gehen und in die Planung mit einbezogen werden. Sehr begrüßenswert ist auch die angedachte durchgehende Buslinie von Malters nach Kriens, welche die Gemeinden effizienter und schneller verbinden soll. Hier hoffen wir stark auf positive Gespräche mit den beteiligten Verkehrsbetrieben und dem VVL. Die Änderung der Kantonsstrasse im Abschnitt Ränggloch ist für die Grünen und Jungen Grünen eine Investition, die aus sicherheitsspezifischen Gründen getätigt werden muss, auch wenn wir wie gesagt gewisse Bedenken haben. Zur angeblichen Entlastung der Zentren Kriens und Luzern: Für uns ist es nicht ersichtlich, wie der Ausbau des Rängglochs zu einer Entlastung der Zentren von Luzern und Kriens führen soll. Dass mehr und besser ausgebaute Strassen zu mehr Verkehr führen, ist gegenwärtig bekannt. Die verbreiterten Strassen laden den Mehrverkehr geradezu ein, über das Ränggloch und dann direkt durch Kriens zu fahren. In diesem Projekt geht es um sehr viel Geld. Wir müssen gewährleisten, dass es in Kriens und Luzern nach der Sanierung nicht zu Mehrverkehr kommt. Es handelt sich hier um eine Kantonsstrasse, welche in dicht besiedeltes Siedlungsgebiet fliesst, sodass flankierende Massnahmen absolut notwendig sind, um die Bevölkerung beispielsweise vor Lärm zu schützen. Wir fordern schon lange, dass Strassen siedlungsverträglich zu gestalten sind, was auch in diesem konkreten Fall erfolgen muss. Die Aussage, dass der Ausbau der Strasse zu einer Entlastung der Zentren von Luzern und Kriens führe, können wir nicht nachvollziehen. Hier bräuchte es ein Monitoring, um zu klären, wie die Zentren wirklich entlastet werden sollten und ob in den betroffenen Zentren allfällige flankierende Massnahmen geprüft werden müssen. Weiter beinhaltet das geplante Projekt nicht den Lärmschutz, welchen wir von kantonalen Strassenbauprojekten erwarten. Massnahmen an der Quelle fehlen, wie zum Beispiel ein lärmabsorbierender Belag durch die besiedelten Gebiete. Zur Totalsperrung: Wie schon gehört, erfordert die Anpassung des Strassenabschnitts eine Totalsperrung von rund 18 Monaten. In dieser Zeit wird der gesamte Verkehr umgeleitet werden und beispielsweise durch die Gemeinden Emmen, Kriens oder Luzern fahren. Dabei geht es nicht nur generell um den Mehrverkehr, sondern auch um die Zunahme des Schwerverkehrs. Es ist uns ein Anliegen, dass dieser Mehrverkehr siedlungsverträglich abgefedert und die Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet werden kann. Die geplanten flankierenden Massnahmen müssen umgesetzt werden können, sodass der Verkehr durch die gewünschte Route über die Autobahn und nicht durch Littau nach Malters fliesst. Dosieranlagen und provisorische Busspuren für den öffentlichen Verkehr sind ein Muss, damit es zu keinen grösseren Verspätungen im Busfahrplan kommt. Die G/JG-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt ihr mit den genannten Bedenken zu.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die Auslöser für diesen Sonderkredit von 53 Millionen Franken sind allen bekannt, die schon einmal selber mit dem Auto oder Velo durch das Ränggloch gefahren sind. Es gibt diverse Mängel auf der Strasse: keinen Platz für einen Velostreifen oder -weg, un stabile Strassen mit richtigen Strassenabsenkungen und zerrissenem Belag, viele enge Stellen und Kurven und die schwierige Kreuzung Horüti mit einer 180-Grad-Wende der

Hauptstrasse. Mit dem vorliegenden Projekt wurden viele Varianten studiert und eine Bestvariante gewählt. Diese liegt nun vor, und sie zeigt uns, wie auf 2,15 Kilometern diese wichtige Verbindung zuverlässig sichergestellt und die Verkehrssicherheit für alle deutlich verbessert werden kann: mit der neuen, 160 Meter langen Lehen-Brücke über ein Rutschgebiet, mit vielen aufwendigen Kunstbauten und Stützmauern – fünf Stück auf einer Länge von total 825 Metern –, mit einem 3 Meter breiten Rad- und Gehweg auf der ganzen Länge, mit diversen anderen begleitenden Massnahmen wie zwei Kleintierdurchlässen und Mittelinseln innerorts als Querungshilfen für Fussgänger. Der Bau ist nur mit einer Totalsperrung möglich. Dies erfordert grosse flankierende und organisatorische Massnahmen fast in der ganzen Agglomeration, insbesondere in Kriens, Luzern, Littau und Malters. Dazu wurde ein Dosierungs- und Wegweisungskonzept erstellt mit dem Ziel, dass der öffentliche Verkehr in dieser Zeit durch dieses Projekt nicht behindert wird. Das finden wir richtig. Vorgesehen sind unter anderem drei Busspuren im Bereich Littau bei der Einfahrt nach Luzern. Wir sind der Meinung, dass hier die durchgehende Buslinie 1 Kriens–Seebrücke–Ebikon geprüft werden könnte. Es bestehen Ängste bei den Kriensern wegen des Mehrverkehrs, der durch den Ausbau der Strasse Richtung Gotthard entstehen könnte. Es wäre sicher möglich, die Navigationskarten so umzuprogrammieren, dass der Schwerverkehr auf den Autobahnen bleibt. Diese Situation wäre das ideale Feld für einen Mobility-Pricing-Versuch. Den Auftrag dazu hätten wir mit dem teilweise erheblich erklärten Postulat P 187. Für die GLP-Fraktion ist das Projekt wichtig und schlüssig. Wir sind für Eintreten und werden dem Sonderkredit zustimmen.

Ruedi Amrein: Mit der Botschaft B 58 wollen Sie ein wichtiges Geschäft beschliessen. Ich möchte dafür danken und auch für die gute Aufnahme in den Fraktionen. Es ist doch ein deutliches Zeichen für die bevorstehende Abstimmung. Gerade für die Radfahrer – und das sind in der Region Malters viele Schüler und Lehrlinge – bedeutet dies eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit. Die Schliessung der Strecke für 18 Monate ist eine Herausforderung. Ich bitte den Regierungsrat, die Anliegen der Gemeinden ernst zu nehmen. Dies hat er zum Teil mit einer Einladung in die Begleitgruppe bereits getan. Man muss schauen, wie der Verkehrsfluss aus dem nördlichen Teil nach Luzern fliesst. Wenn ich die GLP richtig verstanden habe, werden wir in Malters wohl die Ersten sein, welche das Mobility Pricing ausprobieren werden. Ich weiss nicht, ob wir mit modernen Mitteln die Gebühr zahlen können. Gibt es dann für das Pilotprojekt eine Rückführung in die Gemeinde? Im Anschluss an das Projekt hat die Region ein grosses Interesse, dass die Strecke von Horüti Richtung Malters auch instand gestellt wird. Diese ist relativ gefährlich. 2022 ist es 30 Jahre her, dass in diesem Rat ein Vorstoss eingereicht wurde, um diese Strecke zu verbessern, weil eine 17-jährige Lehrtochter tödlich verunglückt war. In diesem Rat lernt man, geduldig zu sein. Umso mehr bitte ich Sie, diese Strecke in einem Folgeprojekt zu sanieren. Ich bin erfreut, wie viele unser altes Anliegen unterstützen: den Bus nach Kriens. Ich hoffe, das ist nachhaltig und wird auch bei der Prüfung noch so sein. Ich werde aus diesem Grund auch den Antrag von Hasan Candan unterstützen und hoffe vonseiten der SP- und der G/JG-Fraktion auch weiterhin auf Sympathien beim Busprojekt von Malters nach Kriens.

Peter Zurkirchen: Ich unterstütze das Bauprojekt. Mit der Sanierung des Rängglochs wird die Verkehrssicherheit erhöht, und es entstehen verbesserte Möglichkeiten für den Langsamverkehr, insbesondere dank dem Rad- und Gehweg. Unter anderem soll die kurvenreiche Strasse verbreitert und durchgehend mit einem Rad- und Gehweg versehen werden. Der bauliche Zustand der Fahrbahn und der Kunstbauten ist schlecht. Der Knoten Horüti mit Anschluss an die Kantonsstrasse K 33a ist wegen seiner ungewöhnlichen Form gefährlich und verursacht immer wieder Unfälle. Es ist wichtig, dass das Folgeprojekt ab Horüti Richtung Unterrängg-Malters, welches zurzeit im Topf B/C eingestellt ist, priorisiert und bald umgesetzt wird. In den Jahren 2023 und 2024 ist eine 18-monatige Totalsperrung der Rängglochstrasse nötig. Es ist zu befürchten, dass Ausweichstrecken genutzt werden beziehungsweise der Verkehr auf die Nebenstrassen Malters–Schwarzenberg–Kriens oder Malters–Hellbühl ausweichen wird, was für die betroffenen Gemeinden zu einer sehr grossen

und unerwünschten Mehrbelastung führen wird. Die schon während früherer Sperrungen der Rängglochstrasse beliebte Ausweichroute Malters–Schwarzenberg–Kriens besteht mehrheitlich aus Gemeindestrassen und ist nicht auf ein höheres Verkehrsaufkommen ausgelegt. Ebenso wird mit dem Mehrverkehr auch das Sicherheitsrisiko auf diesen Strassen deutlich erhöht. Es müssen also diesbezüglich flankierende Massnahmen auch auf diesen Ausweichstrecken geprüft, mit einbezogen und umgesetzt werden. Das muss aufseiten der Projektleitung ernst genommen werden.

Christine Kaufmann-Wolf: Als Krienserin habe ich Freude, dass so positive Voten zur Sanierung des Rängglochs vorgetragen werden. Es ist wirklich sehr dringend und wichtig, dass wir diese Sanierung als Sicherheitsmassnahme angehen. Ich möchte noch etwas betreffend die Angst vor Mehrbelastungen sagen: Die Krienser haben Angst, dass nach der Sanierung vermehrt schwere Lastwagen durch Kriens fahren werden. Das GPS wird diese dann wahrscheinlich durch das Ränggloch weisen. Wir haben aber jetzt schon ein grosses Verkehrsproblem im Dorf. Unmittelbar nach dem Ränggloch ist jedoch auch ein grosser Teil unseres Gewerbes angesiedelt. Der Gewerbeverein hat Angst, dass die Strassen überlastet sein werden und die Gewerbetreibenden nicht mehr zu ihren Kunden kommen. Kriens hat schon vor Jahren angedacht, dass man allenfalls im oberen Teil von Obernau – also in der Rängglochstrasse – eine Dosierungsanlage installieren könnte. Dies könnte eine Lösung für das Gewerbe und für die Belastung in Kriens sein, und das müsste die Regierung nach der Sanierung umsetzen. Gleichzeitig möchte ich sagen, dass eine öV-Verbindung zwischen Kriens, Malters und Littau eine tolle Sache wäre. Bis anhin war es eine grosse Reise, mit dem öV von Kriens nach Malters zu gelangen. Wir danken für die Unterstützung der Sanierung und auch dafür, dass man allenfalls schon weiterdenkt, wie wir dem Mehrverkehr gut begegnen können.

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

Fabian Peter: Das Ränggloch ist eine viel genutzte Verbindung zwischen Kriens und Malters sowie Littau und Luzern. Als westliche Umfahrung dient sie auch der Entlastung der Zentren von Kriens und Luzern. Umso schwieriger ist es, wenn eine Totalsperrung unumgänglich wird. Wir werden aber alles daran setzen, diese so kurz wie möglich zu halten, das habe ich auch der zuständigen Kommission bereits so mitgeteilt. Wir werden im weiteren Verlauf der Arbeiten auch darauf achten, wie wir das allenfalls noch verkürzen können. Die Kantonsstrasse entspricht im Projektperimeter im Wesentlichen immer noch dem Stand der Jahre 1955/57. Die Strasse ist zu schmal, sie hat keine Radverkehrsanlage, und der bauliche Zustand der Fahrbahn und der Kunstbauten ist schlecht. Insgesamt resultiert für die Kantonsstrasse K 4 auf dem Abschnitt Ränggloch bis Horüti eine mittlere bis erhebliche Gefährdung durch Rutschungs- und Sturzprozesse. Um die Verkehrssicherheit zukünftig zu verbessern, muss die Strasse verschoben werden. Die bestehende Strasse nur zu sanieren, würde nicht zur gewünschten Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. Die Vollsperrung löst grössere Verkehrsverlagerungen aus, insbesondere in der Stadt Luzern und Kriens, die durch flankierende Massnahmen aber abgefangen werden sollen. Durch die flankierenden Massnahmen soll erreicht werden, dass der öffentliche Busverkehr durch die Verkehrsverlagerung während der Sperrung nicht zusätzlich behindert wird, insbesondere sind auch Busbevorzugungen geplant. Zudem wird eine Begleitgruppe eingesetzt, die ein Monitoring über die Auswirkungen der Sperrung durchführt. Dort sind die stark betroffenen Gemeinden ebenfalls involviert. Mit dem Kantonsstrassenprojekt soll der betroffene Strassenabschnitt gemäss den heutigen Normen und Anforderungen saniert, verbreitert und mit einem Rad- und Gehweg ergänzt werden. Damit kann die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Mit dem geplanten neuen Brückenbauwerk und den weiteren Kunstbauten wird die Strasse nachhaltig vor Naturgefahren geschützt. Unterstützt wird dies auch durch Massnahmen zum langfristigen Unterhalt des Schutzwaldes, die ebenfalls im Rahmen dieses Projektes realisiert werden sollen. Der Baubeginn ist frühestens 2022, und die Vollsperrung ist für die Jahre 2023 und 2024 geplant. Die Stadträte von Kriens und Luzern haben mit ihren Beschlüssen vom Herbst 2017 dem Projekt im Grundsatz zugestimmt. Wir hatten dann bezüglich Lärm noch

einen Austausch mit der Stadt Kriens, und wir haben in der Projektbewilligung der Regierung aufgenommen, dass man zum Zeitpunkt des Einbaus des Belags – vor allem natürlich im dicht besiedelten Gebiet, wo der Lärm ein Thema ist – die entsprechenden möglichen und besten Lärmschutzbeläge einbauen wird. Wir sind überzeugt, dass bis zu diesem Zeitpunkt noch einige Entwicklungen erfolgen werden. Wir sind auch sonst mit dem Stadtrat von Kriens im Austausch bezüglich weiterer Projekte auf Kantonsstrassen in der Stadt Kriens wie auch bezüglich des Bypasses. Das Projekt ist auch Teil des Agglomerationsprogrammes und wird somit auch vom Bund mitfinanziert. Natürlich ist es auch im Topf A des Strassenbauprogrammes, das durch Ihren Rat verabschiedet wurde. Hier kann ich Ihnen mitteilen, dass wir mit Maltern im Austausch sind und wir positiv prüfen werden, ob wir das Projekt, welches sich im Moment noch im Topf B befindet, für das nächste Bauprogramm in den Topf A aufnehmen können. Das wird Gegenstand der Beratung des Bauprogrammes sein. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zum Dekret. Bezüglich Buslinien gehe ich dann später noch kurz auf den Antrag ein. Noch kurz zu zwei Punkten im Votum von András Özvegyi: Wir nehmen das Anliegen bezüglich der Karten auf. Bezüglich Mobility Pricing kann ich Ihnen sagen, dass durch die teilweise Erheblicherklärung des Postulats die Regierung auch eine positive Stellungnahme zum Bundesgesetz bezüglich der Pilotversuche beim Mobility Pricing verabschiedet hat. Es können erst Pilotversuche in der Schweiz durchgeführt werden, wenn es eine gesetzliche Grundlage seitens des Bundes gibt. Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Sonderkredit, und ich danke der VBK unter der Leitung von Pius Kaufmann für die konstruktive und gute Beratung in der Kommission.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Candan Hasan zu Ziffer 2 (neu): Während der Totalsperre prüft die Regierung flankierende Massnahmen, u. a. eine durchgehende Buslinie von Kriens-Obernau bis Maltern via Luzern-Littau.

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

Pius Kaufmann: Ein ähnlich lautender Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Hasan Candan: Heutzutage werden Strassenbauprojekte auch dadurch legitimiert, dass man für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr sorgt, auch mit dem Service-public-Gedanken. Uns missfällt bei der vorliegenden Botschaft, dass man während der Totalsperrung nur auf den MIV schaut. Mit der Totalsperrung wird das Verkehrsaufkommen steigen, was erhebliche Sicherheits- und auch Lärmschutzbedenken hervorruft. In der Baselstrasse wird es schwierig sein, die eidgenössische Lärmschutzverordnung einzuhalten. Wir haben eine Verantwortung gegenüber den Menschen, welche dort leben. Zudem haben die Personen, die vorher mit dem Auto über das Ränggloch fahren konnten, keine Alternative mehr. Auf gewissen Abschnitten wird das Busangebot etwas verbessert, aber das ist keine Lösung. Heute müsste man in Obernau in den Bus der Linie 1 einsteigen und nach Kriens ins Zentrum fahren. Da kann man auf den Bus der Linie 5 umsteigen und bis zur Bernstrasse fahren. Dort muss man wieder umsteigen. Das ist ein Missstand. Der Regierungsrat prüft jetzt eine Buslinie nach der Sanierung. Die neue Strasse wird wahrscheinlich aber auch dazu animieren, das Auto wieder vermehrt zu benutzen. Man muss jedoch jetzt eine durchgehende Buslinie von Obernau bis nach Maltern prüfen. Diese müsste ja nicht unbedingt von früh morgens bis spät abends alle 15 Minuten fahren. Diese Buslinie könnte man auch zum Sammeln von Informationen für die zukünftige Buslinie brauchen. Dann hätte man eine guten Datengrundlage zur Planung dieser Linie. Wir würden mit einer Prüfung nichts verlieren. Wir könnten damit den Service public und unsere Klimaziele hochhalten und den Lärmschutz und die Sicherheit der Anwohnerinnen und Anwohner verbessern. Ich danke Ihnen für die Unterstützung meines Antrags.

Daniel Gasser: Wie ich bereits im Fraktionsvotum gesagt habe, begrüßen wir ausdrücklich die Planung der Buslinie zwischen Maltern, Kriens und Littau. Aber während der Totalsperrung einen Extrabus über Luzern und Reussbühl nach Littau fahren zu lassen, erachten wir als unverhältnismässig. Zwischen Maltern und Littau verkehrt ein Zug. Die

Buslinien bestehen, man muss einfach zweimal umsteigen. Extra für 18 Monate einen Bus einzuführen, erachten wir als unverhältnismässig, es würden dafür schliesslich Steuergelder eingesetzt werden. Die CVP-Fraktion lehnt diesen Antrag ab.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion unterstützt den Antrag. Es ist eine Chance, wenn ein Direktbus jetzt schon fahren und die Linie dann später fix dazukommen würde. Dann könnte man die Leute auf dem Bus behalten. Heute hätten sie dann vielleicht 30 Minuten und später nur noch 12. Damit könnte man die definitive Buslinie viel besser verkaufen. Zum Thema Mobility Pricing möchte ich noch kurz auf das Votum von Ruedi Amrein eingehen: Mobility Pricing wäre ein Instrument, um den Verkehr zu steuern. Der Bund hat Pilotversuche gesucht. Man kann in der Tarifgestaltung der Fantasie freien Lauf lassen. Man könnte Krienser und Malterser von den Gebühren ausschliessen. Man könnte alle Luzerner Nummern von den Gebühren ausschliessen. Man könnte nur den Schwerverkehr damit belasten, und es würde kein Schwerverkehr mehr über diese Route fahren. Das ansässige Gewerbe könnte man bevorzugen. Hier ist alles offen. Man will natürlich nicht den Einwohnerinnen und Einwohnern das Geld aus der Tasche ziehen. Das Mobility Pricing wäre ein gutes Steuerungsinstrument.

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

Fabian Peter: Die Regierung erfüllt einen Teil des Antrags sowieso, indem wir flankierende Massnahmen bereits geprüft haben. Mit dem Monitoring und einer Begleitgruppe inklusive Gemeinden beobachten wir den Ablauf und die Auswirkungen des Verkehrs während des Baus und prüfen flankierende Massnahmen, von denen es einige bereits gibt, wie zum Beispiel Busbevorzugungen. Zur künftigen Buslinie: Anfang dieses Jahres hat der Verbundrat den Antrag an das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement gestellt, dass man eine entsprechende Infrastruktur für eine künftige direkte Buslinie von Kriens nach Malters planen würde. Dieses Gesuch haben wir positiv beurteilt, und wir werden jetzt auch im Rahmen dieses Projektes die weiteren Massnahmen einplanen, damit diese zusammen mit dem Ablauf dieses Bauprojektes umgesetzt werden können. In diesem Sinn sind hier alle Zeichen auf Grün. Zu den flankierenden Massnahmen: Wir haben Busbevorzugungen mit Lichtsignalsteuerungen an drei bis vier Punkten eingeplant. Wir werden das beobachten. Mit dem Zug von Malters nach Luzern ist man staufrei unterwegs. Danach kann man mit dem Bus nach Kriens. Je mehr Busse wir einsetzen, desto mehr Verkehr gibt es auch noch auf dieser Achse. Ich bin überzeugt, dass die neue Buslinie nach der Totalsperrung attraktiv sein wird. Aber eine direkte Buslinie während des Umbaus wäre nicht attraktiv, denn der Bus würde wegen der Massnahmen allenfalls auch im Stau stehen. Aus diesem Grund lehnt die Regierung den Antrag ab. Die Verhältnismässigkeit steht im Zentrum, und diese ist hier nicht gegeben. Wir werden die Situation genau beobachten und wenn nötig weitere flankierende Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe prüfen. Besten Dank für die Unterstützung des Antrags der Regierung.

Der Rat lehnt den Antrag mit 70 zu 38 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a im Abschnitt Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (Kriens) bis Horüti (Luzern), wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 109 zu 2 Stimmen zu.